



Sveriges  
lantbruksuniversitet

# Gestaltungsstrategi för Åstorps urbana landskap

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och  
växtproduktionsvetenskap

Malin Tegmar

Självständigt arbete 30 hp  
Landskapsarkitektprogrammet  
Alnarp 2019

Gestaltungsstrategi för Åstorps urbana landskap

Design strategy for the urban landscape in Åstorp city

Författare: Malin Tegmar

Handledare: Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Marie Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Stefan Lindberg, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0775

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2019

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Gestaltungsstrategi, Åstorp, centrum.

Alla fotografier och illustrationer är skapade av Malin Tegmar där inget annat anges.

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

# Tack

Erik Nerhagen för allt ditt ovörderliga stöd genom arbetet.

Gunilla Linholm för värdefull handledning och upplyftande samtal.

Åstorps kommun för varmt välkomnande och gott samarbete.

# Sammandrag

Åstorp är en mindre järnvägsort i nordvästra Skåne vars centrum sedan flera år upplevs folktomt och otryggt. Några förändringar som kommer att påverka Åstorps centrum under de närmsta åren är byggandet av ett nytt bostadsområde alldeles intill stationen, ett nytt kommunhus samt en ny tåglinje mellan Åstorp och Malmö. Förutom dessa förändringar måste Åstorp hitta vägar att möta allmänna samhällsutmaningar och förbereda sig inför de nya sorters fordon som just nu utvecklas.

I takt med dessa förändringar vill kommunen också arbeta för ett mer trivsamt och livfullt centrum och stärka Åstorps identitet. En del i arbetet med detta är att successivt göra omgestalningar i centrum. Inför detta har dokument tagits fram kring trafiksituationen i centrum, medborgarnas åsikter har inhämtats och grönstrukturen studerats.

Under arbetets gång har analyser av Åstorp gjorts både på plats och vid skrivbordet. Åstorps historia, nutida situation och visioner har studerats i olika skalor och ur olika perspektiv för att få en förståelse för platsen.

Genom att använda sig av en gestaltningsstrategi ges ramar för att stärka de goda kvaliteter som finns i Åstorp, men också riktlinjer för att använda gestaltningsen som redskap för förnyelse och anpassning till nya krav och visioner. På så vis kan Åstorp bli både unikt och attraktivt. I detta arbetet ges förslag på en sådan gestaltningsstrategi.

För att formulera denna gestaltningsstrategi har dels de dokument som Åstorps kommun har initierat studerats men även samtida vetenskapliga teorier som tangerar ämnet. Ur denna litteratur har de kvalitetsaspekter som gestaltningsstrategin bygger på utkristalerats.

Gestaltningsstrategin är ett första steg i arbetet med omgestalningen av Åstorps centrum. Genom att utifrån denna kan kommunen sedan formulera gestaltningsprogram för var och en plats som ska gestaltas. Dessa program tas dock inte upp i detta arbetet. Däremot lämnas här ett konceptuellt exempel på gestaltning i Åstorps centrum. Dessa exempel är idéer framarbetade utifrån gestaltningsstrategin och kan användas i tidiga skeden som hjälp och stöd i diskussionen och planprocessen för förverkligande av strategin.

# Abstract

Åstorp is a small railway town in the north west of Scania county, Sweden. For some years now the town centre has felt deserted and unsafe. In the near future there will be some changes in Åstorp that will affect the town centre. A new housing area will be build right next to the railway station, trains will start running from Åstorp to Malmö and there are plans for building a new town hall. In addition to that Åstorp has to prepare for the upcoming challenges in the society and the new kind of vehicles that are developed right now.

Along with the upcoming changes Åstorp municipality want to make the town centre more alive and attractive. At the same time they want to strengthen the identity of Åstorp. To reach this goal the town centre will be gradually redesigned. As a part of this process documents have been produced regarding the traffic situation in the center, citizens' views have been obtained and the green structure has been studied.

During the work process analysis has been made both in Åstorp and behind the desk. The history, current situation and long-term visions has been studied from different scales and perspectives to get a deeper understanding of the place.

By using a design strategy frames are given to strengthen the good qualities that can be found in Åstorp. A design strategy can also be used as a guideline on how to use the design process as a tool for renewal, innovation and adaption to new requirements and visions. That way Åstorp will become both unique and attractive. In this thesis, a proposal for such a design strategy is given.

To develop the design strategy documents that have been initiated by Åstorp municipality have been studied together with contemporary scientific theories. From reading this litterature the idea of a design strategy has crystallized into a few aspects of quality. These aspects of quality are the building stones of the design strategy.

The design strategy is a first step in the process of redesigning Åstorp town centre. From this, the municipality can then formulate design programs for each site that is to be redesigned. These programs are not included in this thesis. However, a conceptual example of the design of two places in the center i presented. These examples have emerged based on the design strategy and can be used as a support in an early stage of the planning process of realising the strategy.

# Innehållsförteckning

<b>1. Projektpresentation</b>	<b>8</b>	Åstorp idag	30	<b>4. Gestaltungsstrategi</b>	<b>50</b>
Läsanvisning	9	Åstorp i sitt sammanhang	30	Vad är en gestaltungsstrategi?	51
Bakgrund	10	Åstorp i Skåne, Sverige, Europa och världen	31	Vad innehåller en gestaltungsstrategi?	52
Syfte	10	Samarbete i regionen	32	Gestaltungsstrategi för Åstorp	54
Mål	11	Söderåskommunerna	32	Kvalitetsaspekter	56
Frågeställning	11	Nordvästra Skåne	32	Dynamik	56
Begrepp	12	Livskraftiga kommuner 6K	33	Involverande	56
Hållbarhet	12	Nuläge och visioner	34	Holistik	57
Identitet	12	Studerade dokument	34	Estetik	57
Strategi	12	Infrastruktur & trafik	34	Läsbarhet	57
Avgränsning	13	Grönstruktur	40	Kulturvärden	58
Åstorps centrum	13	<b>3. Framtidsvisioner</b>	<b>42</b>	Grönska	59
Målgrupp	13	Framtid	43	Mobilitet - bil, cykel & gång	61
Material & Metod	14	Söderåsstaden - liv och identitet	43	<b>5. Idéer kring förverkligande av strategin</b>	<b>68</b>
Dokumentstudier	14	Globalt	43	Flöden och stuktur	70
Platsbesök	14	Sverige	44	Prioriterade fokusområden	72
Analyser	15	Regionen	45	Principskisser	74
Syntes	15	Lokalt i Åstorp	46	Utveckling av principskisser	76
Reflektioner	15	Levande centrum	47	Idéskisser för Storgatan	80
<b>2. Projektområde</b>	<b>16</b>	Gehls 12 kriterier	48	<b>6. Källor</b>	<b>82</b>
Intryck från Åstorp centrum	17	Attraktiv boendemiljö	48		
Åstorps utveckling	20				
Dokument	21				
Tidigare dokument	21				
Centrum 2.0	21				
Åstorps vision	23				
Historia	24				
Tidig historia	24				
Järnvägen	24				
Folkhälsa	28				



# 1. Projektpresentation





# Läsanvisning

Det här arbetet vänder sig i huvudsak till Åstorps kommun men även till andra som är intresserade av hur en möjlig utveckling av ett mindre samhälles centrum kan se ut, ur en landskapsarkitekts perspektiv.

För att göra det lättare för läsaren har jag delat upp arbetet i olika delar. Varje del har ett avslutande reflekterande stycke som har påverkat nästkommande del.

1. Projektpresentation
2. Projektområde
3. Framtidsvisioner
4. Gestaltningsstrategi
5. Idéer kring förverkligande av strategin
6. Källor

I den första delen presenterar jag projektet, vilken frågeställning jag har och hur jag har tänkt gå till väga för att svara på den.

I del två undersöker jag projektområdet och tar reda på vilka utgångspunkter Åstorp centrum har dels ur ett historiskt perspektiv och dels utifrån ett samtida perspektiv. Här beskriver jag hur situationen ser ut idag och vilka förutsättningar centrum har. Jag kartlägger också vilka initiativ som tagits hittills för en positivare utveckling av centrum.

I del tre sammanställer jag framtida lokala visioner och mål och jämför dessa med regionala och globala visioner.

Del 4 innehåller diskussion kring och förslag på gestaltningsstrategi för Åstorp centrum. Här undersöker jag samtida teorier kring vad som gör ett centrum tilldragande och funktionellt. Detta resulterar i ett utkristalliserande av komponenter som återkommande tas upp i olika texter som grundläggande faktorer för att uppnå ett välmående och hållbart centrum. Dessa komponenter sätter sedan formen för själva gestaltningsstrategin.

Del 5. Här visas idéskisser som illustrerar hur ett förverkligande av gestaltningsstrategin kan se ut i Åstorps centrum. Exempel på konkret gestaltning utifrån egen tolkning av den gestaltningsstrategi jag tagit fram med hjälp av den kunskap som redovisats i de tidigare delarna.

Allra sist i arbetet redovisas de källor jag använt mig av.

## Bakgrund

Åstorp är en liten kommun i nordvästra Skåne som under flera år, likt många andra små kommuner, har haft problem med utflyttning och ett döende centrum. Nu ökar befolkningen något igen och även om många unga lämnar orten väljer många barnfamiljer att flytta hit. Kvinnor uttrycker en otrygghet när de rör sig genom centrum på kvällarna. Näringsidkarna i centrum har stor konkurrens från större köpcenter utanför orten, i huvudsak i Helsingborg och Hyllinge. (Åstorps kommun, 2014)

Åstorp arbetar för att följa med i förändringarna och åter öka attraktiviteten. Under de närmsta åren sker en del större förändringar som kommer att prägla utvecklingen av centrum. De kanske mest betydelsefulla fysiska förändringarna är:

- Ett nytt bostadsområde intill Åstorps station på Björnekulla livsmedelsfabriks före detta industritomt på södra sidan av spåren. (Åstorps kommun, 2015)
- Planerad utökning av tågtrafiken, Söderåsbanan, vilket gör det möjligt att pendla mellan Åstorp och Malmö. (Trafikverket, 2019)
- En om- och tillbyggnad av det centralt belägna kommunhuset enligt muntlig information av Camilla Eriksson, förvaltningschef på Samhällsbyggnadsförvaltningen i Åstorp.

## Syfte

Att utifrån Åstorps egna visioner, gjorda utredningar och rådande konsensus inom ämnet ta reda på hur man kan skapa en gestaltsstrategi som kan stärka Åstorps identitet, göra orten mer attraktiv och fungera som hjälpmedel/riktlinje för kommande förändringar. Att bidra med ett dynamiskt dokument som Åstorps kommun kan använda framöver i sitt arbete med att förverkliga visioner och målarbete i en konkret gestaltning av centrums offentliga ytor vilket i sin tur skulle kunna leda till en positiv framtidsutveckling.

För min egen del är syftet att få mer erfarenhet som landskapsarkitekt genom att undersöka samtida teorier och metoder inom landskapsarkitektur och stadsutveckling, samt pröva mina hittills införskaffade kunskaper. Jag vill också utmana mig själv och se om jag kan hitta fram till en strategi som kan "sätta Åstorp på kartan" som Förvaltningschefen Camilla Eriksson på Samhällsbyggnadsförvaltningen uttryckte det när jag besökte Åstorp första gången.

I samband med dessa förändringarna vill Åstorp även höja kvaliteten på den externa miljön i centrum och genom det stärka Åstorps identitet. Kommunen har låtit göra en rad olika utredningar som kan bidra till en positivare utveckling av Åstorp men inte ännu landat i hur dessa utredningar ska kunna bidra till en konkret gestaltning som kan stärka Åstorps karaktär och ge liv åt centrum.

Motiveringen till valet av uppgift är också att jag vill undersöka hur man med hjälp av dagens sammanställda forskning, teorier och konsensus kan skapa ett dokument eller guideline som underlättar för Åstorp, och andra mindre kommuner, att omvandla utredningar och målarbete till en konkret gestaltning som tar tillvara på var plats specifika kvaliteter.

## Mål

Detta examensarbete har som mål att med kunskap om orten och dess bakgrund, samtida teorier, kommunens visioner och egen platsanalys presentera en gestaltningsstrategi som kan inspirera och vägleda Åstorps kommun i implementering av visioner och mål i konkret fysisk utformning. Ett underliggande mål är att bidra till en positiv utveckling av orten. Genom att formulera en gestaltningsstrategi skulle Åstorp lättare kunna nå sina visioner om att bli hälsosamt, attraktivt och hållbart.

Målet är även att stärka Åstorps identitet och värna om ortens lokala kvaliteter. Det är också att lyfta fram det unika och bidra till att människor trivs och är stolta över Åstorp. Detta genom att skapa förutsättningar för att öka Åstorps attraktivitet och där varje del av Åstorp framöver planeras och utformas i detalj så att Åstorp, dess områden och platsernas unika karaktär framhävs.

## Frågeställning

Hur kan man utforma en gestaltningsstrategi som ökar attraktiviteten i ett samhälle som Åstorp samt ger stöd i kommande projektering och fungerar som riktlinje för framtida förändringar?

Vilka parametrar bör man som landskapsarkitekt ta hänsyn till i framtagandet av en sådan strategi? Vilka samtida teorier kan vara vägledande i mitt arbete med att formulera en gestaltningsstrategi för Åstorp? Vad är viktigt att ha med för att strategien ska bli så hållbar som möjligt i ett framtida perspektiv? Förutom min huvudfråga som beskrevs här ovan är frågorna många och förhoppningen finns att kunna besvara några av dem under arbetets gång.

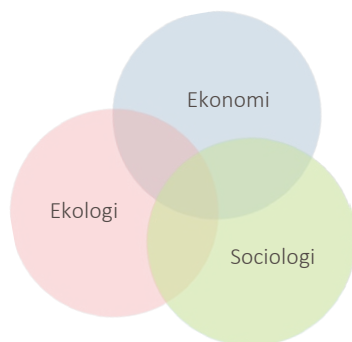
# Begrepp

## Hållbarhet

Begreppet "Hållbar utveckling" myntades av miljövetaren Lester Brown 1981 men blev mer känt från rapporten "Vår gemensamma framtid" som presenterades vid Brundtlandkommissionen 1987. I rapporten definieras begreppet på följande sätt: "En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". (Andrews et.al, 2012)

I rapporten läggs stor vikt på miljön och våra naturresurser och det menas att ekonomisk och social hållbarhet inte kan uppnås om dessa förstörs. Idag delas hållbar utveckling ofta i tre dimensioner, ekologisk-, social-, och ekonomisk hållbarhet. (Andrews et.al, 2012)

Begreppet hållbarhet förhåller sig i arbetet på det sätt som är vanligt förekommande i dagens diskurs, d.v.s. att de tre dimensionerna väger lika mycket och är lika beroende av varandra. I arbetet eftersträvas också att hållbarhet genomsyrar allt arbete i Åstorp centrum.



Figur 1. Hållbar utveckling

## Identitet

Den grundläggande betydelsen av identitet, efter grekiskans "identitas", är samma (likadan). "Personlig identitet (eng: personal identity, self-identity): att vara identisk med sig själv. Det är man när man upplever sig själv som unik med klara gränser mellan sig själv och andra, har en stabil självkänsla, bedömer sig själv och egna egenskaper på ett adekvat sätt samt känner igen sig själv i de uppfattningar, minnen, behov och känsloreaktioner som man har." (Psykologiguiden på nätet, 2018)

Men att vara identisk med sig själv betyder också att vara identisk med andra i betydelsen att vi delar identitet med andra. Vi är alla människor men också kvinnor, småstadsbor, vandrare m.m.

De här två betydelseerna av identitet är inte ett antingen eller utan ett både och. Vi är både unika och annorlunda jämfört med andra men också lika.

Om man applicerar denna beskrivning på en ort som Åstorp blir konklusionen att Åstorps identitet i första hand är något som kan beskrivas av människor. Människors förändras ständigt och därav är också Åstorps identitet i ständig förändring. Det handlar alltså inte om att skapa en identitet utan att ständigt söka efter och upptäcka, eller identifiera, Åstorp utifrån hur människor upplever orten. För detta krävs en öppenhet och strävan efter att involvera människor. Det är deras minnen, kultur och aktiviteter som skapar Åstorps identitet.

## Strategi

Ett begrepp från militären som nu används för att förklara "A plan of action designed to achieve a long-term or overall aim" och härstammar från grekiskans "strategos" som betyder general eller ledare. Ordet började användas i icke-militära sammanhang i början av 1900-talet.

Idag betyder ordet strategi handlingsplan för att uppnå övergripiga mål eller mål som sträcker sig över lång tid. (Oxford dictionaries, 2018) Det innefattar också hur en kommun, företag eller organisation planerar att gå till väga för att bli mer konkurrenskraftig och nå sina mål. (Oxford dictionaries, 2018)

Det handlar alltså om hur Åstorp kan stärka sin dragningskraft och ställning och hur kommunen strukturerar sitt arbete med förändringen så att varje del får ett större värde sett i ett sammanhang än var för sig.

Genom att formulera en gestaltungsstrategi för Åstorps centrum kan varje del inom centrum bli stärkt och dess värden lyftas fram.

# Avgränsning

## Åstorp centrum

Arbetet är begränsat till de gator och kvarter som uppfattas bilda ett centrum samt delar av centrala Åstorp som i relativt snar framtid kommer att påverkas av förändringar. Området kring stationen, kommer att påverkas dels av den nya persontågstrafiken mellan Åstorp och Malmö och dels av det nya bostadsområdet som kommer att byggas på södra sidan av stationen. I arbetet inkluderas även området som från stationen ansluter mot och kring det tilltänkta nya kommunhuset.

För att kunna förstå dessa områden och ta fram en hållbar gestaltningsstrategi undersöks Åstorp i olika skalor. Dessa går ibland långt utanför centrums gränser i undersökandet av platsen.

En gestaltningsstrategi görs verksam genom ett antal platsspecifika program. Dessa program ingår dock inte i det här arbetet.

## Målgrupp

Detta arbete kan vara till nytta, inte bara för Åstorps kommun, utan även för ortens invånare, föreningar, näringsidkare och besökare. Kort sagt för alla som har Åstorp som beröringspunkt. Andra som kan ha nytta av detta arbetet är andra landskapsarkitekter eller planerare av urbana miljöer.



Figur 2. Geografisk avgränsning av Åstorp inom arbetet

## Material & Metod

I korthet skulle man kunna säga att arbetsmetoden för detta arbetet kommer att vara att läsa, skriva, titta, känna, skissa, analysera, gestalta och visualisera.

Inspiration hämtas från Lisa Diedrich (2013) och hennes "Rules of the game" som presenterar förslag på strategier för hur man kan ta sig an olika platser och läsa dem för att se vilka värden som finns just där och hur man kan ta till vara på dessa, eller om man ska skapa nytt. Diedrich menar att dessa punkter (här förenklade) kan vara till hjälp:

- Engagera dig i platsen
- Arbeta i olika skalor
- Platsen är oändlig. Börja skapa konstellationer. Inte ett definitivt svar.
- Använd platsens berättelser
- Samarbeta med andra
- Upptäck vad som påverkar de öppna ytorna
- Fokusera på de öppna ytorna - inte på "highlights"
- Fokusera på kortvarig, obeständig, övergående design/estetik. (Diedrich, 2013)

### Litteratur & dokumentstudier

Sökningar efter vetenskaplig litteratur görs i databaser som Primo, Google Scholar och Libris men också annan information söks i böcker, artiklar, olika typer av internetkällor och referenslistor.

Målet är att söka information ur en tvärvetenskaplig synvinkel och sedan välja ut det som är relevant för min frågeställning.

Samtida teorier och trender utforskas för att kunna formulera en gestaltungsstrategi som svarar till de förutsättningar det samtida Åstorp har.

För att få en överblick över Åstorps situation idag studeras dokument som exempelvis Åstorps Översiktsplan, Grönstrukturplan, Centrum 2.0, Cykeltrafikutredning, Trafikutredning och andra dokument som initierats av Åstorps kommun.

Förutom kommunens egna planer och kartor undersöks historiska kartor.

### Platsbesök

För att få en förståelse för platsens atmosfär, ljud, material, rymd, förhållande till andra platser eller andra fysiska eller immateriella egenskaper görs platsbesök i Åstorp centrum flera gånger under arbetets gång.

För att kunna analysera platserna i Åstorp kommer i huvudsak foto och anteckningar att användas. Intryck bearbetas med hjälp av skisser och analyser åter vid skrivbordet.

### Analys

Arbetsättet lutar sig mot kvalitativa analyser. Utifrån bakgrundsmaterial, platsbesök och studier av litteratur kan Åstorps centrum analyseras. För att få en så bred och varierande bild som möjligt har inspiration hämtats av Lisa Diedrich och hennes "Rules of the game" från 2013. D.v.s. de olika strategier hon föreslår att man använder när man arbetar med gestaltning av olika platser. Diedrich förespråkar ett holistiskt tillvägagångssätt där man undersöker platsen utifrån olika perspektiv med en öppenhet för vad platsen berättar för att sedan kunna synliggöra platsens egna karaktärer och egenskaper. (Diedrich, 2013)

Vid undersökningar av Åstorp finns också Kevin Lynchs teori om flöden, hinder och mötesplatser i bakhuvudet.

Eftersom möjligheten att åka till Åstorp ofta under arbetets gång inte finns har ett alternativt arbetsätt utarbetats för detta projekt. Det är en egen variant på Gordon Cullens Serial vision i The concise townscape (Cullen, 1961) där författaren går gata upp och gata ner och fotograferar i fyra riktningar i varje gathörn eller där författaren känner att något väcker hennes intresse. Detta sätt fungerar dels som en analys av rumslighet och dels som en minneskarta.

Visualisering används också som en undersökande metod och för att prova olika idéer.

### Syntes

Resultatet som lämnas in är en gestaltningsstrategi för Åstorps urbana landskap med fokus på Åstorps centrum. Denna gestaltningsstrategi är resultatet av analyser, litteraturinläsning och kunskap som inhämtats under arbetets gång. Gestaltningsstrategin är uppbyggd på ett antal kvalitetsaspekter.

Studier och analyser sammanställs till ett informativt resultat genom att använda visualiseringar av olika slag i kombination med text.

För att visa exempel på hur gestaltningsstrategin skulle kunna förverkligas i Åstorp centrum presenteras i slutet av arbetet idéskisser kring detta.

### Reflektioner

För att samla ihop tankar görs korta reflektioner löpande under arbetet. Detta gör det lättare för att värdera vad som är viktigt att ta med sig i det vidare arbetet samt reflektera kring för och nackdelar med den information som kommit fram.

## 2. Projektområde





# Intryck från Åstorp centrum

Det första intrycket. För att med öppna sinnen undersöka platsen valdes en relativt fri analysmetod av Åstorp. Vid mitt första besök togs stor hänsyn till det som blev det första intrycket. Synintryck och upplevelser noterades och bilder togs där författaren stötte på något som intresserade henne eller där det fanns behov av dokumentation för att minnas. Platsbesök i Åstorp gjordes vid några olika tillfällen under arbetets gång. Här försöker utvärderas vilka faktorer som stannat kvar i minnet och som utkristalliserats som karaktäristiska för centrum. Fötter, cykel och bil användes vid besöken.

Idag har inte det gamla stationshuset som samma funktioner som förr. Därför blir bilden för den ankommande annorlunda idag. Istället för att komma ut från stationens huvudentré blir första mötet med Åstorp när en av sidogavlarna på stationshuset rundas. Kopplingen med centrum huvudgata och torg är mycket vag och det är inte självklart hur man ska orientera sig. Denna förändring av funktioner och flöden har inte förankrats i någon omgestaltning av området kring stationen.

Det allra första man som besökare möttes av var stora ytor av asfalt, en parkering och en tom gavel, som känns som en baksida på ett hus. Det fanns ingen känsla av att detta var entrén till en vacker ort i kanten av Söderåsen.



Figur 4. Vy vid ankomst från tåg. Stationens norra gavel närmast till vänster i bild.

Järnvägen skär genom Åstorp och bildar barriär mellan det norra, flacka centrum och den södra kuperade, mer skogbeklädda Klinten som ger en hint om Söderåsen. Men järnvägen känns även som en livgivande åder som för liv och energi med sig till centrum likt floder gör på andra platser.



Figur 5. Åstorps station

På många platser i centrum fås visuell kontakt med grönskan på klinten på andra sidan järnvägen vilket är fint men den fysiska kontakten är i stort sett obefintlig. Även järnvägen skymtar man i slutet av flera gator. Detta skapar en en kontakt mot det kulturhistoriska så väl som mot den livgivande ådern.



Figur 3. När norra gavlen på stationshuset passerats finns ingen klar orientering mot centrum



Figur 6. Skolgatan med järnvägen och Söderåsen i fonden.

Gatorna är breda och ödsliga. I avsaknaden av grönska träderna markbeläggningen fram tydligare och synintryck domineras av asfalt. Över i stort sett hela centrum är beläggningen densamma oavsett om det är körbana eller trottoar. Detta gör att det visuella intrycket blir ganska trist och monotomt. På flera ställen ser beläggningen sliten och ovårdad ut. Det skapar också en känsla av att det saknas omtanke om den miljö människor vistas i och därigenom i förlängningen även om de människor som vistas här.



Figur 7. Skolgatan har en homogen asfaltsbeläggning på både vägbana och trottoar.



Figur 8. Esplanaden känns bred, karg och monotom.



Figur 9. Skolgatan i kanten av Gamla Torg

Bilarna och dess körbanor dominerar gatorna i centrum. Dels genom alla parkeringar och dels genom att körbanorna får ta allt för stor plats. På stora delar av Gamla Torg är det inte torget som mötesplats som är i fokus för intrycken utan trafiken och bilarna. Torget i sig känns kargt och ödsligt och ingenting upplevs som skyddande eller avskärmande från trafiken som dels omringar och dels skär tvärs igenom Gamla Torg. Det saknas en lugn och trygg miljö. De träd och utsmyckningar som finns på torget tycktes för små med hänsyn till omgivningen.



Figur 10. Gamla Torg

Detta fenomen, eller problem, med skalor återkommer på flera platser i centrum. Breda gator med små träd, små fontäner på stora torg. En tydlig skillnad i val av träd som planterats under de senare årtionden och de som blev planterade för längre sedan syns. De senare årtionden har en rädsla för att plantera stora eller yviga träd spridit sig i flera städer. Detta märker man inte minst av i Åstorp centrum.



Figur 11. Gamla Torg



Figur 12. Nya Torg

Bebyggelsen i Åstorp är låg. De flesta husen är 1-3 våningar höga med några få undantag mitt inne i centrum där några högre hus har byggts. I utkanten av centrum tar villakvartéren vid med sina ofta lummiga trädgårdar.

40% av de gröna ytorna i Åstorp består av villaträdgårdar. Endast 8% är parkmark (ÖP ref). När jag går omkring i centrum känns det gröna mycket avlägset. Den visuella grönskan och den biologiska mångfalden uppskattas vara väldigt liten till obefintlig.



Kontrasten mellan privata trädgårdar och de offentliga ytorna är stor. Bilderna är tagna i olika vinklar från samma plats.



Ovan figur 13. Under figur 14. Båda bilder är tagna från Köpmansgatan.

Konkurrensen från extern handel syns på de tomma butikslokaler som man passerar på de mest centrala gatorna.



Figur 15. Butiksdöden i centrum.

## Reflektion

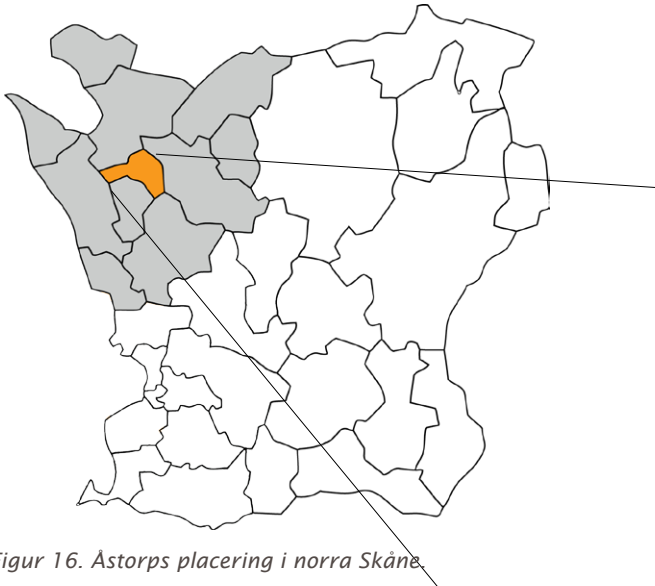
I olika omgångar under den senare delen av 1900-talet har de "personliga" karaktärsdragen i Åstorp centrum byggts bort. Kvar är en ganska steril miljö som inte ger plats åt människor och deras behov. Istället förefaller ett synsätt på bilismen överordnad ha ett starkt grepp om Åstorp centrum med sina breda gator där bilarnas framkomlighet är obegränsad.

Den tydliga entré som Åstorp hade förr i tiden, när resenärer anlände till Åstorp via tågstationen, finns inte heller den kvar idag. Därmed har en del av Åstorps identitet gått förlorad och en anknytning till de lokala kvaliteterna saknas.

Ur ett biologiskt hållbarhetsperspektiv finns det mycket att önska i Åstorp centrum. Asfaltsytorna är stora och vegetationen är knapphändig. Här syns inte heller några tecken på anpassningar inför de klimatförändringar som stundar.

De stora, breda gatorna känns ödsliga men är också till fördel då det öppnar upp för förändring. Här finns plats att utveckla och omgestalta. För att inte fastna i "döda" ytor och tomma lokaler behövs en större flexibilitet i markanvändandet, anpassat för olika slags användning av centrum.

## Åstorps utveckling



Figur 16. Åstorps placering i norra Skåne.

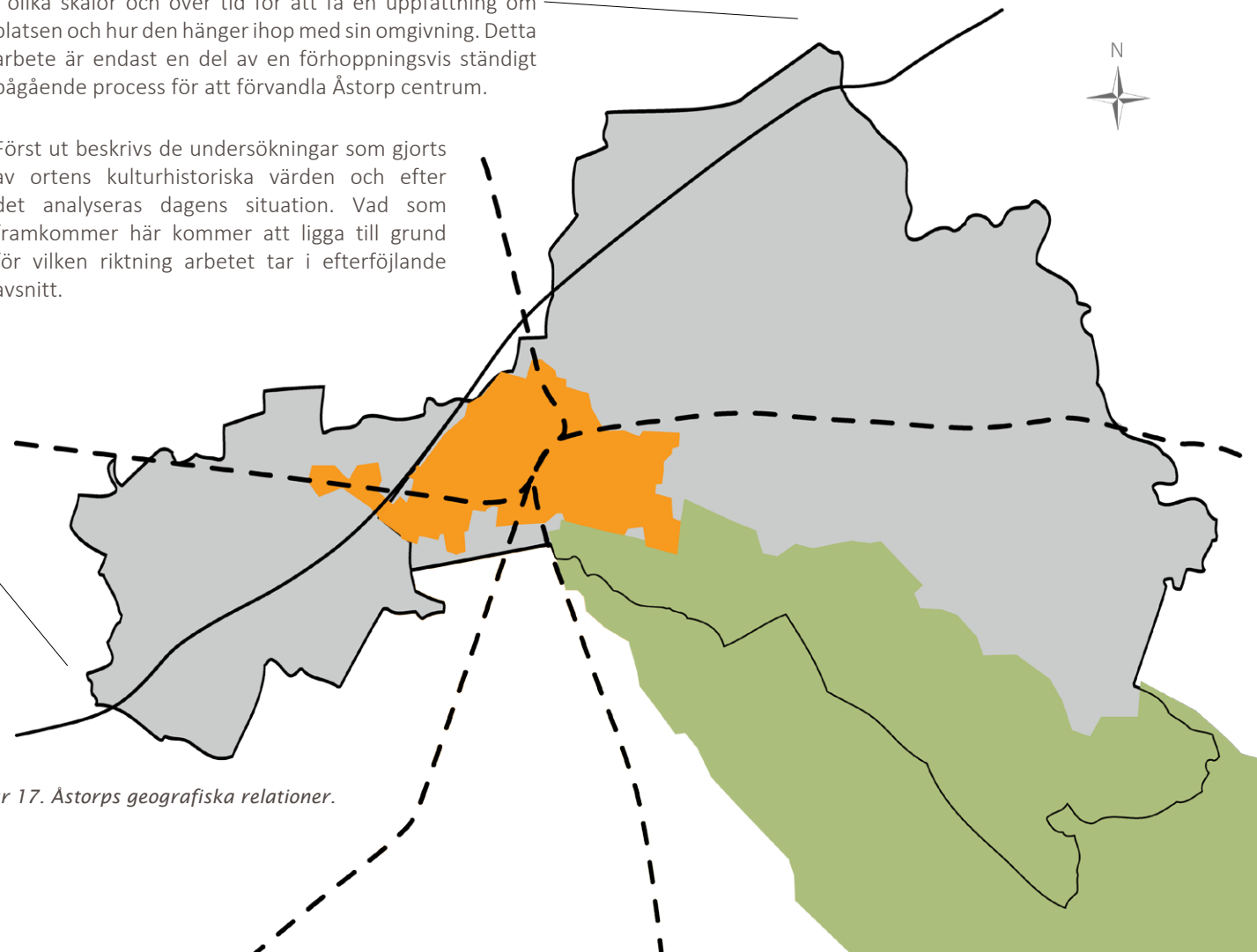
Åstorp är huvudort i kommunen med samma namn. Det är en inlandskommun omgiven av åkermark och skog som är beläget i nordvästra Skåne.

Före arbetet med att formulera en gestaltungsstrategi som kommunen kan använda sig av i processen med att omvandla centrum till en attraktiv och väl fungerande plats behövs undersökningar för ta reda på vilka kvaliteter som är specifika för Åstorp. Arbetet börjar med att ta reda på vilka materiella och immateriella värden som finns i Åstorp. Genom att låta den lokala karaktären träda fram och motverka generella lösningar på problemet med ett trist centrum blir centrum mer intressant och Åstorps identitet stärks. Att hoppa över detta och bara utgå från att göra platsen vackrare utan att se till dess kultur och historia är att tänka kortsiktigt.

Estetik är föränderlig över tid och för en mer hållbar utveckling behöver man ta reda på vad platsens historia har att förmedla och vilka värden och problem som finns i centrum idag.

I detta avsnitt även undersöks och analyseras centrum i olika skalor och över tid för att få en uppfattning om platsen och hur den hänger ihop med sin omgivning. Detta arbete är endast en del av en förhoppningsvis ständigt pågående process för att förvandla Åstorp centrum.

Först ut beskrivs de undersökningar som gjorts av ortens kulturhistoriska värden och efter det analyseras dagens situation. Vad som framkommer här kommer att ligga till grund för vilken riktning arbetet tar i efterföljande avsnitt.



Figur 17. Åstorps geografiska relationer.

# Dokument

## Tidigare dokument

Under de senare åren har Åstorps kommun arbetat med att få fram flera underlag utifrån vilka de kan utveckla centrum.

Redan 1999 uttryckte kommunen önsningar om att den nya utformningen av Åstorp skulle leda till "en måttfull och spännande småstad" där man använder gatorna för "att skapa ett "grönare" centrum" (Åstorps kommun, 1999)

Önskemål förs även fram att det ska vara lättare för "alla trafikanter" att ta sig fram och orientera sig i Åstorp. Det nämns också att man ska ta hänsyn till både trafiken och de boende i området. Längre ner i texten lyfter man fram att Storgatan som då har klassats ner som trafikled därmed har blivit mer attraktiv och gjort centrum mer trivsamt. (Åstorps kommun, 1999)

En av huvudidéerna var att trafiken i huvudsak skulle ledas runt centrum och i minsta möjliga mån in i de centrala kvarteren. Som en av principerna för gatorna i centrum nämndes att gång- och cykeltrafik skulle prioriteras framför bilarna. Detta skulle förverkligas genom att bilarnas hastighet sänktes och gång- och cykelbanor fungerade sammanbindande av Åstorps olika delar. (Åstorps kommun, 1999)

I texten lyfts vikten av att markera centrum med hjälp av olika platser fram. En av de platser som nämns är korsningen Storgatan och Västra vägen. En annan är Torget där Storgatan och Torggatan möts. Vidare beskrivs att det längs några av gatorna i det innersta centrum

borde anläggas planteringar. (Åstorps kommun, 1999)

2012 togs beslut om en vision för Åstorp för år 2020 av kommunalfullmäktige. (se sid. 21)

2013 skrev Elisabeth Möllerström sitt examensarbete inom landskapsarkitektur med titeln "Söderåslänken - ett bidrag till visionen om Söderåsstaden ". Här ställde hon frågan "kan kopplingen mellan Söderåsen och Åstorps centrum förbättras och bidra till att stärka ortens identitet som Söderåsstaden?". I arbetet diskuterar hon och föreslår olika insatser som kan bidra till att öka attraktiviteten i Åstorps centrum, en fråga som länge varit på tapeten i kommunen.

På hösten 2013 startade kommunen projektet Centrum 2.0. Syftet med projektet var att ta fram en gemensam vision, utveckla strategier för ett attraktivare centrum. Resultatet blev ett förslag till handlingsplan, Centrum 2.0 Åstorp Söderåsstaden. Läs mer om detta under rubriken Centrum 2.0.

2014 gjorde Tyréns, på uppdrag av Åstorps kommun, en nulägesanalys, presenterade framtida trender och höll i en workshop där man sammanfattade nuläget och spånade om framtiden.

I december 2014 kom Åstorps kommuns egen cykeltrafikutredning.

2017 gjorde Sweco en omfattande trafikutredning av Åstorps centrum. De båda sistnämnda går närmare in på senare i arbetet.

## Centrum 2.0

2013 (trycktes/antogs 2014) startade kommunen projektet Centrum 2.0. Ta fram en gemensam vision och utveckla strategier för att skapa ett attraktivare centrum. Resultatet blev ett förslag till handlingsplan, "Centrum 2.0 Åstorp Söderåsstaden", som är framtagen i medverkan av invånare, handlare, företagare, fastighetsägare, politiker och kommunala verksamheter som alla vistas eller verkar i centrum.

I dokumentet beskrivs dagens centrum som ganska trist, tomt och otidsenligt. Butikslokaler står tomma och serviceutbudet krymper. Konkurrensfrån utomstående köpcentrum är stor. Många väljer exempelvis att åka till Hyllinge eller Helsingborg för att handla.

De goda förutsättningarna för Åstorp som lyfts fram i dokumentet är:

- Läget i regionen
- Strukturen i tätorten
- Järnvägsstationen
- Söderåsen
- Stenbrottet (Ett numera nerlagt makadambrott strax söder om centrum)

Kommunens mål med projekt centrum 2.0 är att få fler människor att vilja vistas i centrum som på det sättet bli tryggare menar de. Att fler människor rör sig i centrum menar man även ökar aktiviteter och det kommersiella utbudet. I utvecklingsarbetet med centrum vill

kommunen ta tillvara på det som redan finns på platsen och hitta verktyg som kan hjälpa kommunen att ta sin vision till verkligt utförande.

I Projektet Centrum 2.0 har Åstorp tagit initiativ till medborgardialog genom bl.a. uppförande av projektkontor och sociala media men också med workshops. Här möttes medborgare, affärsidkare, kommun m.fl. Vid en sammanfattning av medborgardialogerna kunde konstateras att några önskemål stod högre i kurs än andra. Dessa var:

- Aktivering. Önskan om ett centrum med plats för fler aktiviteter av olika slag.
- Ålders- och kulturblandat.
- Använda Söderåsen.

När kommunen frågade barn och ungdomar vad de tyckte att centrum uttrycktes önskemål om egna mötesplatser utanför idrottens nätverk och som kan möta ungdomarnas behov i fråga om tillgänglighet. En plats där de t.ex. kan träffas under tider på dygnet som passar dem och där de kan tillgodose sina intressen.

Unga vuxna uttrycker också ett stort behov av mötesplatser. I åldern 18 till 25 har de flesta inte någon bra ekonomi och många väljer att flytta till storstaden. Inte bara för jobb och studier utan för att det finns ett större utbud där vilket lockar.

För de äldre visade det sig vara viktigt med tillgänglighetsfrågor. Andra önskemål var att centrum skulle vara välunderhållet med sittplatser där man kunde slå sig ner och vila. I dokumentet Centrum 2.0 framhäver kommunen att ett sätt att levandegöra centrum under dagtid är att skapa aktiviteter för äldre så som boule, schack och musik.

Kommunen samlade in ord som skulle symbolisera hur det centrum som medborgarna vill ha i framtiden skulle upplevas. Dessa kallades "värdeord". Nedan har de värdeord som återkom oftast i fallande ordning listats.

- Levande
- Grönt
- Inbjudande
- Service
- Livfullt
- Mötesplatser

Under projektets gång menar kommunen att fyra strategier för att uppnå visionen om ett mer attraktivt centrum har uppenbarats sig. Dessa fyra är som följer:

- Åstorp - Söderåsstaden
- Aktivera centrum
- Prioritera centrum
- Tillsammans

I kölvattnet av projektet togs ett förslag till åtgärdsstrategi fram. Planeringen för vilka åtgärder som ska utföras och när grupperades i tid och komplexitet enligt nedan. (Åstorps kommun, 2014)

- Enkla åtgärder som kan göras omgående
- Åtgärder som kan verkställas inom ett par år
- Projekt som kan genomföras om ett par år
- Stora omfattande projekt som kräver ett längre tidsperspektiv.

Projekt Centrum 2.0 stärkte kommunens vision från 2012 om att bli "Söderåsstaden".

### Åstorps vision

Vision för Åstorps kommun 2012-2020 togs fram av kommunalfullmäktige efter att ha fokuserat på frågan under 2011 och början av 2012:

“Åstorp – Söderåsstaden där människor och företag möts och växer”

För att kunna omvandla visionen till konkreta mål har Åstorps kommun delat in visionen i fem olika fokusområden.

- Fler i arbete och fler företag
- Utveckla attraktivt boende (ett av de fem fokusområdena – viktigt med attraktivt centrum)
- Förbättra framtiden för barn, unga och äldre
- Fler väljer kommunen som arbetsgivare
- Ekonomi och förhållningssätt

### Reflektion

Åstorps kommun har sett fördelarna med att samarbeta över kommungränserna. Härigenom kan ny kunskap fås och delas, men varför bara kommuner? Kanske behövs multidisciplinära samarbeten utanför den kommunala världen. Kommunens dokument innehåller ett perspektiv som har ett värde i förhållande till den position det ges av de olika aktörerna.

I de av kommunen framtagna dokument som studerats läggs stor fokus på att jämföra sig gentemot andra, vilket kan vara en fara, istället för att undersöka vilka kvaliteter som redan finns i Åstorp och lyfta fram dessa.

Ett problem är att kommunen inte utgår från hur människor uppfattar Åstorp utan övervägande tittar på de fysiska element som är identitetsbärande. Men Åstorps identitet grundar sig inte enbart på fysiska attribut utan i stor grad på hur vi människor uppfattar orten och vad vi väljer att göra där. Det arbete som gjordes under projektet Centrum 2.0 med att ta reda på vad invånarna önskade sig i centrum är ett steg i rätt riktning (och borde vara en pågående process och inte ett tidsbestämt projekt).

När man tittar på de projekt som genomförts och i de dokument som skrivits blir det tydligt att några saker återkommer som eftersträfvansvärda. Det är bland annat minskad biltrafik, mer grönska och ökad koppling till Söderåsen samt ett mer livfullt centrum som är tillgängligt för alla. Flera av punkterna fanns med redan 1999 men alltså fortfarande finns kvar på agendan.

Av de olika undersökande dokumenten som gjorts har Swecos trafikutredning varit till stor nytta även om den inte kan anses vara uppdaterad för att möta framtida klimatförändringar och fordonsutveckling. Centrum 2.0 gav en inblick i vad medborgarna önskar förändra i centrum. Fler rapporter har producerats, som emellertid varit bristfälliga eller saknat strategisk inriktning, varför dessa uteslutits ur arbetet.

Det märks också en tendens till ett allt för kortsiktigt arbetssätt med förändringsprocessen av Åstorp centrum. Det läggs mycket krut på kortsiktiga mindre förändringar som att byta armaturer, hålla rent på gator och måla om bänkar. Givetvis är detta bra åtgärder men det saknas en övergripande strategi, ett långsiktigt mål med arbetet. De mer kortsiktiga åtgärderna måste hänga ihop med en mer långsiktig strategi. För ett mer hållbart arbetssätt bör invånare, affärsidkare och andra med koppling till centrum involveras i en ständigt pågående process.

Stenbrottet som nämns som en av de goda förutsättningarna för Åstorp har inte tagits upp vidare i detta arbete då det är koncentrerat till att se till vad som finns i Åstorps kärna. Det finns idéer om att omvandla det gamla stenbrottet till någon slags rekreativ plats. Hur stenbrottet utvecklas i framtiden kan mycket väl stärka Åstorp i stort och på sikt, men fokus i detta arbetet ligger på Åstorps centrum och därför har utvecklingen av stenbrottet uteslutits ur detta arbete.

# Historia

## Tidig historia

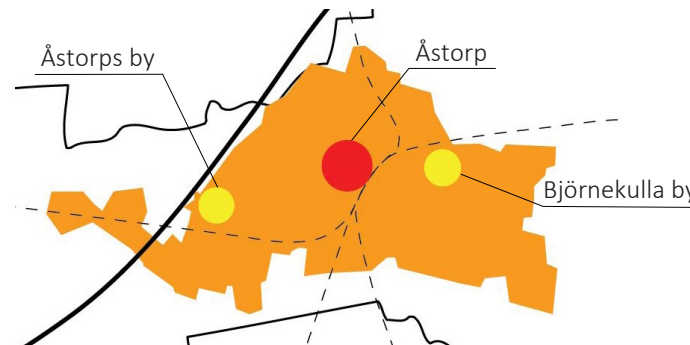
Åstorp är ett förhållandevis ungt samhälle som växte fram som en följd av järnvägens utbyggnad i Skåne men området har en gammal historia

Före 1800-talet fanns ingen bebyggelse på den plats där nutidens Åstorp ligger men namnet Åstorp nämns för första gången redan på 1100-talet och syftade då till "torpet vid åsen" som var beläget på den nordvästra sidan om dagens Åstorp. Kring detta torp växte sedan byn Åstorp fram. Byn kommer leva kvar ända fram till 1800-talet då skiftesreformer och ankomsten av järnvägen splittrade byn. (Åstorps kommun, 2017)

På en höjd söder om järnvägen, strax sydost om dagens centrum, byggdes under tidig medeltid en kyrka. Denna fick namnet Biarnecolle, idag Björnekulla, ett namn som kan spåras tillbaka till 1100-talet. Kring kyrkan låg, och ligger fortfarande, Björnekulla by. Det är osäkert om epitetet björn kommer från ett personnamn eller om det syftar till djuret björn. Trots det finns björnen med både på kommunvapnet och i form av skulpturer på flera ställen i Åstorp. (Åstorps kommun, 2017)

I början av 1800-talet fanns det alltså två byar i området, Åstorps by som låg nordväst om dagens centrum och Björnekulla by strax sydost om Åstorps nutida centrum. På platsen där Åstorps centrum är beläget idag syntes vid den tiden inga spår av någon bebyggelse. (Åstorps kommun, 1999)

Det nya samhälle, som senare skulle komma att växa fram med järnvägens utbyggnad under 1800-talet, tog över det gamla namnet Åstorp efter Åstorps by.



Figur 18. Placering av den nya orten Åstorp efter järnvägens ankomst på 1870-talet.



Figur 19. Karta över gamla Åstorps by från 1710. (Lantmäteriet 2018)

## Järnvägen

### Industrialisering

När spannmålspriserna ökade i slutet av 1700-talet investerade de skånska jordägarna på nya sätt att öka produktionen. Skiftesreformerna ägde rum, växelbruk, moderna redskap, konstgödsel och dränering av åkrarna underlättade arbetet med jorden och ökade produktionen. Genom skiftesreformerna splittrades byar och behovet av arbetskraft var inte längre lika stort. Bristen på arbete på landsbygden gjorde att befolkningen i stor grad sökte sig till fabriksarbeten.

Parallellt med skiftesreformerna avyttrade staten mycket av sitt landinnehav till privata markägare. På så sätt kommersialiserades jordbruket. Mitten av 1800-talet präglades också av en stark reformpolitik som ledde fram till större näringsfrihet. Direktförsäljning av egna produkter har alltid varit fri, medan handel via mellanhänder före införandet av näringsfrihet 1846 och 1864 i princip var förbehållen städernas borgare. Nya kunde handelsidkare flytta ut från städerna och samtidigt fick orterna på landsbygden större självbestämmanderätt. 1863 hölls den första kommunstämman i Björnekulla kommun som både Åstorps och Björnekulla by tillhörde. (Åstorps kommun, 2017)

Reformerna betydde ett uppsving för Åstorps företagare och skapade glädje och framtidstro i många landsbygdsorter runt om i Sverige. Detta beskriver bl.a. Stockholmstidningen Nya Dagligt Allehanda om som bara var en av de tidningar som skrev om olika



“reformfester” som ägde rum runtom i landet. Här kan vi läsa om en tillställning på Åstorps gästgiveri där man skålade för förändringarna i en “glädjefest med anledning af den nya riksdagsordnings antaganden”. Det utbringades en rad skålar “hvilka tömdes under livliga hurrarop och folksångens avsjungande. Under aftonens lopp utfördes flera fosterländska sånger, däraf en för tillfället författad. Sinnesstämningen var mycket lifvad.” (Nya Dagligt Allehanda 30/12 1865) (Harvard & Lundell, 2010)

Det skedde alltså en arbetskraftsförflyttning från landsbygdens jordbruk till fabriker som ofta var förlagda i städerna. I Storbritannien steg priserna så kraftigt på spannmål i början på 1800 talet att man inte längre kunde konkurrera med internationella handlare. Därför tvingades Storbritannien 1846 att avskaffa de importrestriktioner som tidigare hade rått. Skåne var först ut med att få ett överskott i produktionen och därför blev det viktigt efter 1846 att även kunna exportera till utlandet. Helsingborg blev den ledande hamnen för export av spannmål i Sverige. (Wetterberg, 2017)

Järnvägen sågs som ett komplement till sjöfarten och var resultat av 1800-talets infrastrukturpolitik. Sjöfarten hade fram till dess varit det dominerande transportmedlet inom handel och export men nu ville man få igång transporterna av inlandets jordbruksprodukter.

Initiativet till en järnväg genom Åstorp togs av spannmålshandlare Petter Olsson. Han såg redan i slutet av 1850 talet fördelen med att förbinda Helsingborgs

hamn med Södra stambanan strax norr om Finjasjön. Olsson var under många år drivande i frågan om byggandet av en järnväg genom Åstorp. Helsingborgs stad visade intresse men det var först efter flera år som idén blev till verklighet. På 1870-talet blev behovet av en järnväg ytterligare större p.g.a. den blomstrande stenkolsbrytningen i området. Den 17 mars 1875 invigdes den nya järnvägen, Hälsingborg-Hässleholms Järnväg (HHJ). Det var inte en av statens järnvägar utan en enskild järnväg. Den nya tågbanan finansierades bl.a. av stenkolsbolagen, Helsingborgs stad och spannmålshandlare Petter Olsson. (Anon., 2018)

### *Knutpunkt*

Söderåsen bildade en kraftig barriär för dragningen av järnvägen genom landskapet. För att nå fram från Helsingborg till Södra stambanan vid Hässleholm den kortaste vägen strök järnvägen, liksom de äldre vägarna, alldeles intill Söderåsens norra kant. Det föll sig därför naturligt sedan långt tillbaka i tiden att Åstorp fungerade som en knutpunkt. Därför var också förutsättningarna för handel och senare industri goda. (Åstorps kommun, 2012)

Många industrier och verksamheter etablerade sig i och kring Åstorp. Dessa har, då liksom nu, varit betydelsefulla för orten.



Figur 20. Vy över ett av Åstorp industriområden

### *Stenkol och lera*

I Skåne har man brutit stenkol sedan 1500-talet. På 1700-talet påbörjades industriell brytning. I och med ångkraftens intåg blev brytningen mer rationell. Varvat med stenkol upptäckte man även eldfasta leror som senare blev en viktigare produkt än stenkolen, som var av ganska dålig kvalitet i Skåne jämfört med den internationella marknaden. Leran användes bland annat till hushållskärl, avloppsrör och dräneringsrör för jordbruket, klinkers och eldfast tegel. För att bränna leran användes stenkol. Stenkolsbrytningen har haft stor betydelse för samhällena i nordvästra Skåne. (Länsstyrelsen Skåne, 2018)

Även i Åstorp har tegelbruken och stenkolsbolagen haft stor betydelse. Vilekulla tegelbruk byggdes på Norra Vallgatan under 1800-talets sista del. Strax väster om Åstorp ligger Nyvång, en gruva och ett gruvsamhälle som idag är klassat som riksintresse på grund av sin, för nordvästra Skåne, typiska gruvindustriella karaktär. Den stora slagghögen vid gruvan är idag ett välkänt landmärke som syns vida omkring. (Länsstyrelsen Skåne, 2018)

I Åstorps kommuns finns idag två nerlagda gruvor. En i Nyvång och en i Hyllinge. Den totala längden gruvgångar beräknas till ca 50 mil och ligger 60 – 100 meter under mark. Gruvgångarna i de båda gruvorna står i förbindelse med varandra men även med gruvorna i Bjuv och Gunnarstorp. (Åstorps kommun, 2012)

1898 bildades Skånska Kolbrytningsaktiebolaget för att undersöka om det gick att bryta kol vid Ormastorp strax nordväst om Åstorp, ca 3 km från Skåne – Hallands järnväg, en sträcka som inte finns kvar idag. Gruvan fick namn efter bankiren Carl Cervin och området fick namnet Nyvång. 1966 lades verksamheten ner men den stora sockertoppsformade slagghögen (som är fornminnesmärkt) syns från långt håll och fungerar som något av ett landmärke för Åstorp. Kring gruvan finns en bebyggelse med starkt kulturhistoriskt värde. Gruvkontor, arbetarbostäder, skolor och affär är ordnade i en strikt struktur enligt den tidens föreställningar om det perfekta samhället. (Åstorps kommun, 2012)



Figur 21. Stenkol.

### *Idén om idealstaden*

På 1800-talet fanns många idéer om det ideala samhället. Tätorten skulle vara uppdelad i olika områden, var och ett för sin verksamhet. Industrierna låg för sig, bostäder för sig och centrumverksamheter för sig. Järnvägsstationen var utgångspunkten varifrån ett hierarkiskt gatunät spred sig. Huvudgatan var den som sträckte sig vinkelrätt från stationen och utgjorde stommen i en strikt planerad tätortsstruktur. (Länsstyrelsen Skåne, 2018)

Rutnåtsplanerna växte fram i industrialismens fotspår. Folket från landsbygden flyttade in till städerna för att söka arbete i fabrikerna. Men städernas då medeltida strukturer var inte anpassad för den explosiva befolkningsökningen och ökade trafiken. Problemen med trångboddhet och slum var stora i städerna under 1800-talet. Fabrikerna förlades mitt i bostadsområden vilket även det bidrog till högst osund levnadsmiljö. Situationen blev till slut ohållbar och man tvingades söka alternativ för att förbättra stadsmiljön. (Länsstyrelsen Skåne, 2018)

Under den här tiden var den klassicistiska traditionen på modet. Tonvikten låg på en hierarkisk världsordning som favoriserade aristokrati och det intellektuella. Ordning, form och struktur ansågs vara den högsta formen av skönhet. Anläggningar och arkitektur präglades av starkt geometriska strukturer. (Länsstyrelsen Skåne, 2018)

Genom att skapa rätvinkliga kvarter inordnade i ett system av axlar ville man få bukt på spridningen av

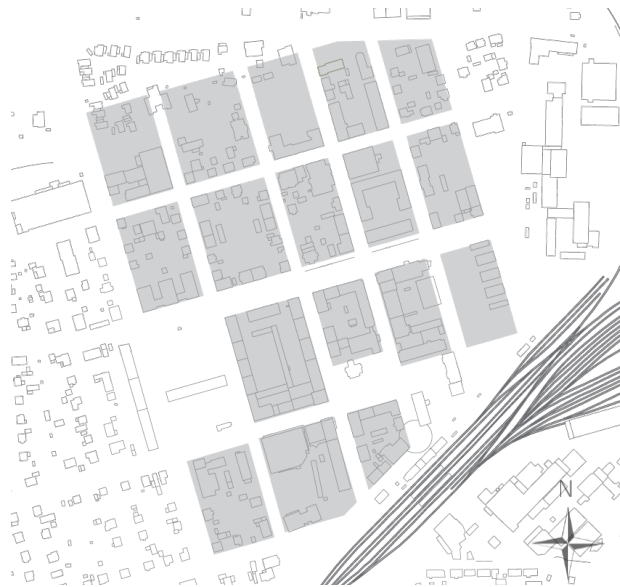
farsoter som följde med trångboddhet och fattigdom. En av de mest kända stadsplanerna på 1800-talet är Georges-Eugène Haussmann som ledde arbetet med omvandlingen av Paris från trånga, krokiga gränder till öppna, raka boulevarder. Han myntade begreppet regularisering. Regulariseringen skulle förutom att skapa ljusare och öppnare miljöer som var hälsofrämjande ge plats åt bättre kommunikation eftersom trafiken ökade. Den skulle också underlätta för militären att få kontroll på stadens befolkning vars missnöje växte och viljan att organisera sig mot överheten ökade. (Wikipedia, 2019)

Commissioner's Plan för New York från 1811, är ett av de första exemplen på en plan för en stor stad som utgår från rutnätsprincipen. Speciellt på Manhattan ser man detta tydligt. När Commissioner's Plan lades fram sparades ytan där senare Central park kom att anläggas då en tanke med regularismen var att skapa andningshål för stadsborna. Dessa andningshål blev ibland till parker och andra gröna områden. (Wikipedia, 2019)

Ett element som följde med regularismen var esplanader. En slags breda, långa, ofta trädbeklädda gator är tänkta som promenadstråk. Ordet esplanad kommer från franskans "esplanade" som betyder plan, platt eller slät och syftade till platserna utanför befästningsverken. När man gjorde om stadsplanerna på 1800-talet rev man ofta exempelvis ringmurar och ytan som kvarstod blev då öppna promenadstråk. Esplanaderna hade också betydelse som brandgator och för stadens kommunikation. I Sverige byggde vi ofta esplanader som en del av rutnätsstaden för bättre framkomlighet och orientering. Där esplanaderna korsade varandra

anlade man ofta torg eller förlade viktiga byggnader. (Byggnadsvårdsföreningen, 2019)

Den breda Esplanadgatan i Åstorp sträcker sig spikrakt i ost-västlig riktning som är kantad med trädalléer av körsbärsträd. Det är en ljus och öppen gata med väl tilltagna platser i korsningarna med andra gator då speciellt vid mötet med Storgatan.



*Figur 22. Konceptuell bild av kvartersmönstret i Åstorp som är starkt influerat av idén om rutnätsstaden*

*Till Höger: Figur 23, 24 och 25.  
Långa, raka gator karakteriserar centrum i Åstorp.*



### Järnvägens arkitektur

SJ:s chefsarkitekt, Adolf Wilhelm Edelswärd, som hade en bakgrund som militär och ingenjör, presenterade 1859 en idealstadsplan för stationssamhällen. Planen speglade tidens tankar om ordning och hierarki. Även om järnvägen genom Åstorp inte anlades av Statens järnvägar har Åstorp tydliga drag från Edelswärds idealstadsplan. I Åstorp kan man se att den inte är lika konsekvent efterlevd som andra orter vilket kan bero på olika markägoförhållanden men avsikten är dock fortfarande tydlig. (Länsstyrelsen Skåne, 2018)

Stationssamhällen fick på detta sättet en tydlig struktur. Det fanns ofta en "framsida" med stationshus, prominenta bostäder, järnvägshotell och annan service samt en "baksida" dit man förlade industrier och verksamhetslokaler. (Länsstyrelsen Skåne, 2018)

"Baksidan" i Åstorp blev på södra sidan av stationen. På Söderåsensbrant bosattes igarbetare och hantverkare. De finare villorna låg på stationssidan kring Köpmansgatan. Här byggde fabrikörer och affärsmän sina bostäder och här låg järnvägshotellet där man härbärgerade många



Figur 26. Järnvägen delar Åstorp i en "framsida" till vänster om järnvägen i bild och en "baksida" på Söderåsens slänt till höger.

fina gäster och tillställningar. Åstorp ansågs vara lite finare än omgivande gruvsamhällen. (Möllerström, 2013)



Figur 27. Åstorps stationshus på Köpmansgatan



Figur 28. De "finare" husen på Köpmansgatan

### Folkhälsa

Som en del i arbetet med att organisera Sverige för en sundare tillvaro och bättre konkurrenskraft instiftades ett system av municipalsamhälle. Detta var en administrativ enhet för tätbebyggda områden, så kallade municipium, där en eller flera statsstadgor är införda. Municipalsamhällen var en del av en landskommun och majoriteten av de var stationssamhällen. Stadsstadgorna infördes som en del i arbetet att upprätthålla hälsa och säkerhet i den snabbt växande samhällena. Några av de mest betydelsefulla stadgorna var 1868 års ordningsstadga, 1874 års brandstadga, 1874 års byggnadsstadga och 1874 års hälsovårdsstadgas föreskrifter för stad. Hälsovårdsstadgan reglerade bl.a. krav på hälsa och sanitet i bostäder, fabrikers utsläpp och ohyra som råttor och möss. (Länsstyrelsen Skåne, 2018) (Wikipedia, 2018)

När 1874 års byggnadsstadga inrättades föreskrevs att det skulle upprättas en byggnadsnämnd i alla städer. En uppgift som nämnden hade var att upprätta stadsplaner. (Boverket, u.d.)

Kommissionslantmätare Jonas Ahnfelt upprättade 1889 ett förslag till en byggnadsplan för Åstorp. Vid den tiden fanns redan bebyggelse mellan järnvägsparken och stationen men även längs Storgatan. Även på andra sidan järnvägen, i sluttningen upp mot Söderåsen fanns bebyggelse. Likaså längs Långgatan och Järnvägsgatan. Denna sista kan vara den äldsta bebyggelsen i Åstorp.

1899 blev Åstorp municipalsamhälle och 1909 hade bebyggelsen utökats längs Storgatan. 1924 lämnade Allmänna Ingenjörbyrå i Stockholm förslag på ändring av stadsplanen vilket innebar en kraftig utökning av bebyggelsen. Bebyggelsen hade utökats längst Storgatan till att innefatta kvarteren Petersborg, Kastanjen, Höken och Hästhoven. Fabrikören Janne Johansson från Johanssons Träförädling AB hade 1919 låtit bygga den stora Missionskyrkan åt Västra Skånes missionsförbund som idag inhyser Åstorps kulturhus, Björnen. Även väster om Västergatan hade bebyggelse uppstått i form av ett epidemisjukhus och villor. (Åstorps kommun, 1999)

### Reflektion

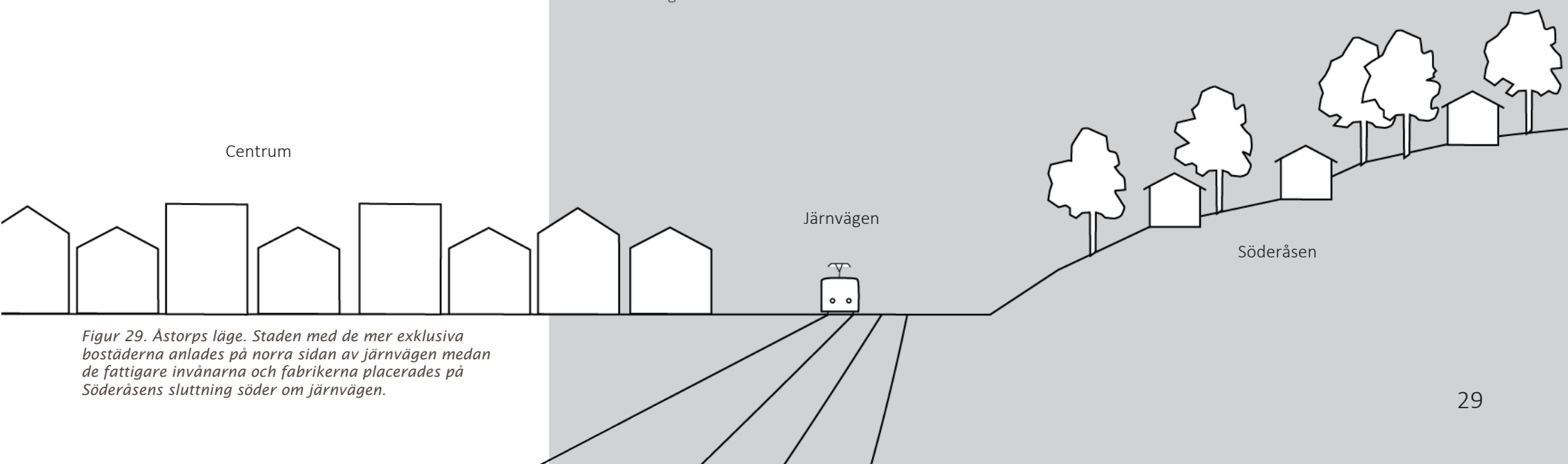
Eftersom Åstorp är ett relativt ungt samhälle som byggts upp kring järnvägen blir denna och arkitekturen som följt i dess spår i hög grad identitetsskapande för orten. Något som man kan tycka att kommunen ska vara stolta över, bevara, arbeta vidare kring och förstärka.

Företagsamheten har varit stark på orten ur historiskt perspektiv och fortfarande finns en stark företags- och industrikultur här.

En stark karaktär i Åstorp är själva läget. Kant i kant med Söderåsen som lyfter sin urbergshorst i söder och med det flacka jordbrukslandskapet i väst, nord och ost. Detta skapar en naturlig mötesplats vilket historiskt sett har varit viktigt för Åstorp och som skulle kunna belysas starkare. Åstorp som mötesplats är i sig ett identitetsdrag.

Viktiga element från undersökningarna av Åstorps historia är också delar av idén om den ideala staden med hälsosam arbets- och levnadsmiljö. Med "delar av" menas att det behöver göras ett val utifrån vår samtids perspektiv där vissa delar av 1800-talets idéer om idealstaden känns förlegad medan andra fortfarande är aktuella. Tankarna om de ljusa breda, gatorna kantade med träd och möjligheter till god kommunikation är anses av många som goda idéer även idag.

Ett annat sätt att ta vara på Åstorps kulturarv är att lyfta fram de material med tillhörande färger och strukturer som bidrog till byggandet av järnvägssamhället. Exempelvis stenkolets svarta färg, teglet, keramiken och järnet.



Figur 29. Åstorps läge. Staden med de mer exklusiva bostäderna anlades på norra sidan av järnvägen medan de fattigare invånarna och fabrikerna placerades på Söderåsens sluttning söder om järnvägen.

# Åstorp idag

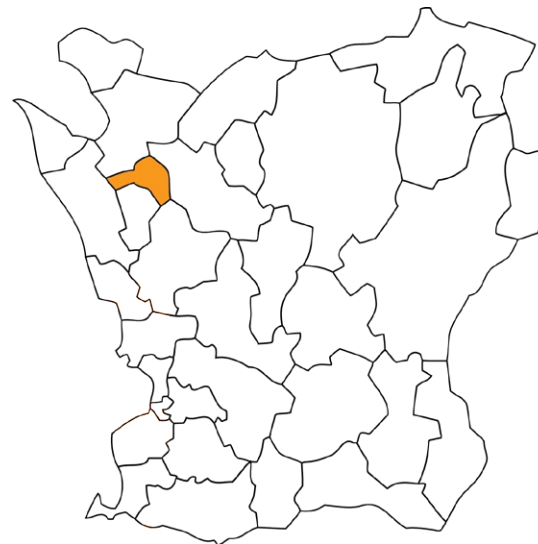
## Åstorp i sitt sammanhang

Åstorps kommun ligger i nordvästra Skåne och är ca 9300 ha stort. Av denna ytan är ungefär 70 % jordbruksmark, 20 % skyddad naturmark (Söderåsen) och 10 % tätort. (Åstorps kommun, 2012)

Antalet invånare i kommunen var 2017 var 15 828 st. (Statistiska centralbyrån, 2018)

2016 pendlade dagligen 4169 personer ut från kommunen (46 % av dessa pendlar till Helsingborg), och 3479 personer in till kommunen (82% av dessa från Helsingborg). 2638 av pendlarna bor och arbetar inom kommunen. (Statens statistiska centralbyrå, 2018) (Region Skåne, 2018)

Befolkningsökningen under 2017 var i Sverige +1,2 %, i Skåne +1,5 % och i Åstorp +1,9 %. (Statistiska centralbyrån, 2018)



Figur 30. Åstorp i Skåne

Under 2017 flyttade 1543 personer till Åstorp. (Statistiska centralbyrån, 2018). Nettoflyttning under 2017 var i Sverige +1 %, i Skåne +1,2 % och i Åstorp +1,6.% (Statistiska centralbyrån, 2018)

Befolkningen i de skånska kommunerna har ökat de senare åren vilket till stor del har berott på en stor inflyttning från utlandet. Så också i Åstorp. Jämfört med regionen och riket har Åstorp haft en större ökning av utrikes födda. (Region Skåne, 2018)

Sysselsättningsgraden ligger under rikets medel med ca 4 % men är ökande. (SCB, 2018) Den klart största arbetsgivaren i Åstorps kommun är kommunen själv.



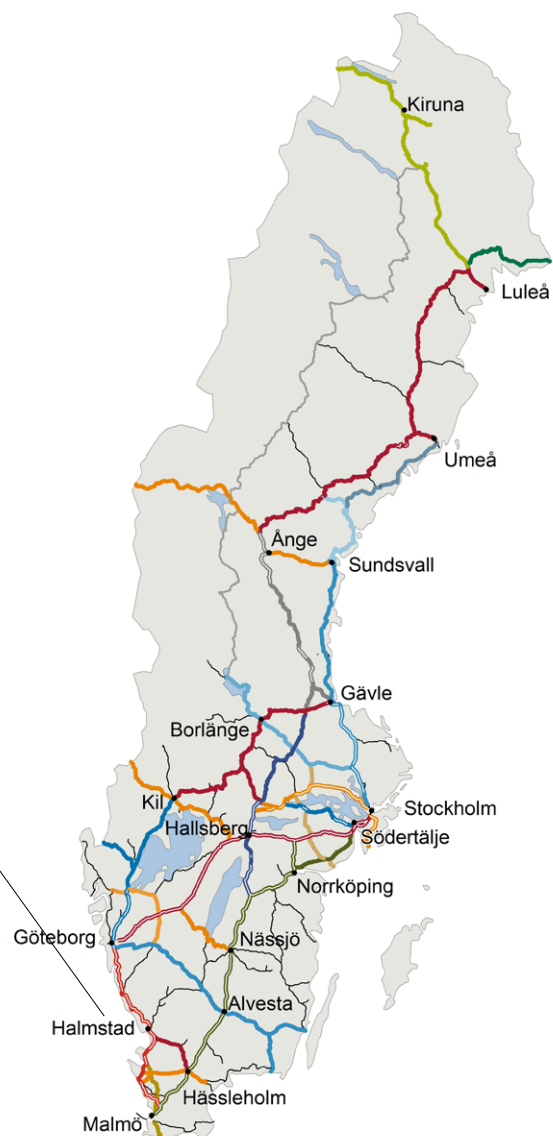
Av stor vikt i nationellt sammanhang är infrastrukturen med E4:an som passerar norr om Åstorp och järnvägsnätet.

Söderåsen är viktig i flera aspekter och är utsedd till både riksintresse och nationalpark.

Jordbruksmarken i kommunen är av klass 7-9 på en 10-gradig skala vilket betyder att den är relativt god för att vara i Skåne och mycket god om man jämför med resten av Sveriges åkermarker.



Figur 31. Skånesjärnvägsnät. Genom Åstorp passerar två järnvägslinjer.



Figur 32. Sveriges järnvägsnät (Trafikverket, 2018)

### Åstorp i Skåne, Sverige, Europa och världen

Svenska kommuner har planmonopol vilket innebär att de arbetar isolerat från andra kommuner och andra planeringsnivåer. De är politiskt och ekonomiskt självständiga men påverkas samtidigt av olika yttre sammanhang. Det finns nationella och regionala mål och riktlinjer som kommunen exempelvis måste förhålla sig till. Åstorp ingår i flera samarbetsprojekt och -organ på regional nivå, vilket påverkar både idéer och faktiska utvecklingsprojekt. Transportinfrastrukturen styrs både på nationellt och regionalt plan, vilket påverkar även kommunens lokala planer för bil-, cykel- och gångtrafik.

## Samarbete i regionen

### Söderåskommunerna

Åstorp har flera samarbeten igång som sträcker sig över kommungränsen. Ett av dessa samarbeten är mellan de kommuner som ligger i anslutning till Söderåsen. Bjuv, Klippan, Svalöv och Åstorp.

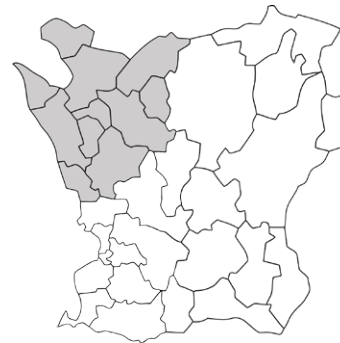


Figur 33. Söderåskommunerna

Söderåsen är en urbergshorst som har stora natur- och kulturvärden. På södra sidan av Söderåsen ligger Röstånga med entré och naturrum till Söderåsens nationalpark och på norra sidan ligger Åstorp. För att bevara Söderåsens olika värden men samtidigt kunna utveckla turismen i området samarbetar kommunerna. En fördjupad översiktsplan har bland annat tagits fram enbart för Söderåsen. Här tas Söderåsens olika aspekter upp samt hur man ska gå till väga för att bevara och utveckla dessa.

### Nordvästra Skåne

Åstorps kommun är även med i ett samarbete mellan kommunerna i nordvästra Skåne för att bättre marknadsföra sig mot resten av regionen och stärka den egna bygden samtidigt som detta gynnar hela regionen. (Familjen Helsingborg, 2017) Att vara delaktig i Familjen Helsingborg är också en del av Åstorp kommuns vision. (Åstorps kommun, 2012)



Figur 34. Nordvästra Skåne

De andra kommunerna som medverkar är Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Perstorp, Svalöv, Ängelholm och Örkelljunga. Samarbetsområdena är många och varierande och visionen är att bli "en av norra Europas mest kreativa och inkluderande regioner". Familjen Helsingborg vill skapa förutsättningar för att stärka attraktiviteten och få människor och företag att vilja etablera sig i regionen samt främja turismen. (Familjen Helsingborg, 2017)

I strategin för infrastruktur och kollektivtrafik för 2018-2019 främjas järnvägsutvecklingen och kollektivtrafiken. En annan punkt som prioriteras är gång och cykelvägar mellan orter, till rekreationsområden och till stationer och kollektivtrafik. Detta för att utveckla ett hållbart resande, öka jämställdheten, öka de sociala värdena och bidra till en bättre hälsa. (Familjen Helsingborg, 2017)



## Livskraftiga kommuner - 6K

Det här är ett projekt som initierades av kommuncheferna i Bjuv, Klippan, Perstorp, Svalöv, Åstorp, Örkelljunga (vilka utgör 6K-kommunerna) och Strukturbild för Skåne. Konkurrensen från kommuner som ligger utmed kusten är idag stark och för att lyfta fram de kvaliteter och styrkor som dessa inlandskommuner har startades ett samarbetsprojekt mellan 6k-kommunerna. Detta har resulterat i planen Livskraftiga kommuner som ingår i Regionens Strukturbild för Skåne.



Figur 35. K6

Strukturbild för Skåne är en arena för dialog inom Utveckling Skåne med fokus på att koppla samman de regionala utvecklingsstrategierna med kommunernas egna översiktsplaner. (Region Skåne, 2018) Gehl arkitekter bjöds in som projektledare och tillsammans med dem hölls en workshopserie under vintern 2015/2016.

Frågorna som diskuterades var:

- De inblandade kommunerna tillhör inte regionens kärna – men vilken roll har de då?
- Hur kan dessa kommuners geografiska läge bidra till Skånes utveckling?
- Hur kan kommunerna i nordvästra Skånes inland stärka sin attraktivitet? Konkurrensen från de havsnära kommunerna på västkusten konkurrerar.

Ett mål var att identifiera vilka kvaliteter och roller de inblandade kommunerna har. Ett annat mål var att formulera olika strategier för att bli livskraftiga.

För att uppnå dessa gemensamma mål anser man att samarbete och utbyte av kunskaper är viktiga tillvägagångssätt. Små orter har få resurser t.ex. när det gäller personal och ekonomi men det kan också vara en fördel att vara en liten ort då det finns en närhet till dialog och engagemang. Istället för att se kommunerna som små, svaga och utan förmåga att konkurrera utrycks vilja att bli ett komplement till de större orterna. Att "stå raka i ryggen" och lyfta fram samarbete, möten och integration genom en holistisk planering och ett synliggörande av vardagen. Kommunerna har unika lokala kvaliteter som måste framhävas och medborgarna ska i största möjliga mån involveras och aktiveras.

Tre huvudteman valdes ut som man ansåg vara viktiga att arbeta vidare med:

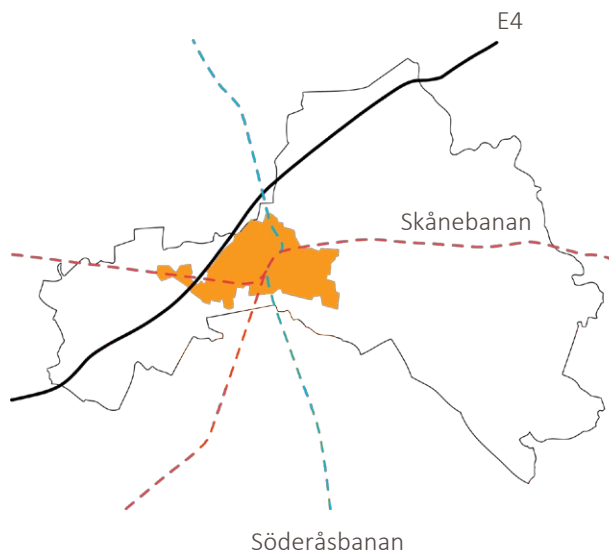
- Levande centrum
- Attraktiv boendemiljö
- Hållbar mobilitet

(Region Skåne, 2016)

# Nuläge och visioner

## Studerade dokument

I detta avsnittet granskas infrastruktur, trafik och grönska i Åstorp på ett övergripande plan men texten studerar också närmare den cykelutredning som Åstorps kommun gjorde 2014 och den trafikutredningen som Sweco genomförde på beställning av Åstorps kommun 2017. Swecos avgränsning av vad som är centrum följer den detta arbetets avgränsning. Åstorps cykeltrafikutredning sträcker sig över hela kommunen men arbetet berör enbart Åstorp centrum. Sist i avsnittet behandlas grönskan i och kring Åstorp ur bl.a. kommunens, Naturvårdsverket och turismens perspektiv.



Figur 36. Åstorp.

## Infrastruktur & trafik

### Vägar

Nordvästra Skåne har en väl utbyggd infrastruktur. E4 mot Stockholm passerar strax norr om Åstorp och E6 mot Göteborg nås enkelt från Åstorp via väg 112. Även Riksväg 21 mellan Helsingborg och Kristianstad passerar genom Åstorp.

Åstorp är, förutom idéer om hälsa och idealsamhälle också planerat utifrån större fordons framkomlighet. Att förbättra kommunikationen var en av idéerna som formade Åstorp på 1800-talet. Flödet i biltrafiken fungerar därför bra idag. Centrum har flera tillfarter, jämnt fördelade, vilket underlättar för biltrafiken. Sweco menar i trafikutredningen att biltrafiken idag är överordnad vilket skapar otrygghet för gående och cyklister. Idag är det en hastighetsbegränsning på 50 km/h och 30 km/h på olika gator i centrum och Trädgårdsgatan är gårdsgata (den enda gatan i centrum med gångfart). Bitvis avsaknad av skyltar gör att bilister gissar och ofta blir då hastigheten hög på grund av Åstorps raka, långa gator. (Sweco, 2017)

Två andra tunga parametrar att ta hänsyn till när man tittar på trafiken i Åstorp är järnvägen som i stor grad styr rörelsen i centrum och tillfarten till E4 som även den påverkar flödet. (Sweco 2017)

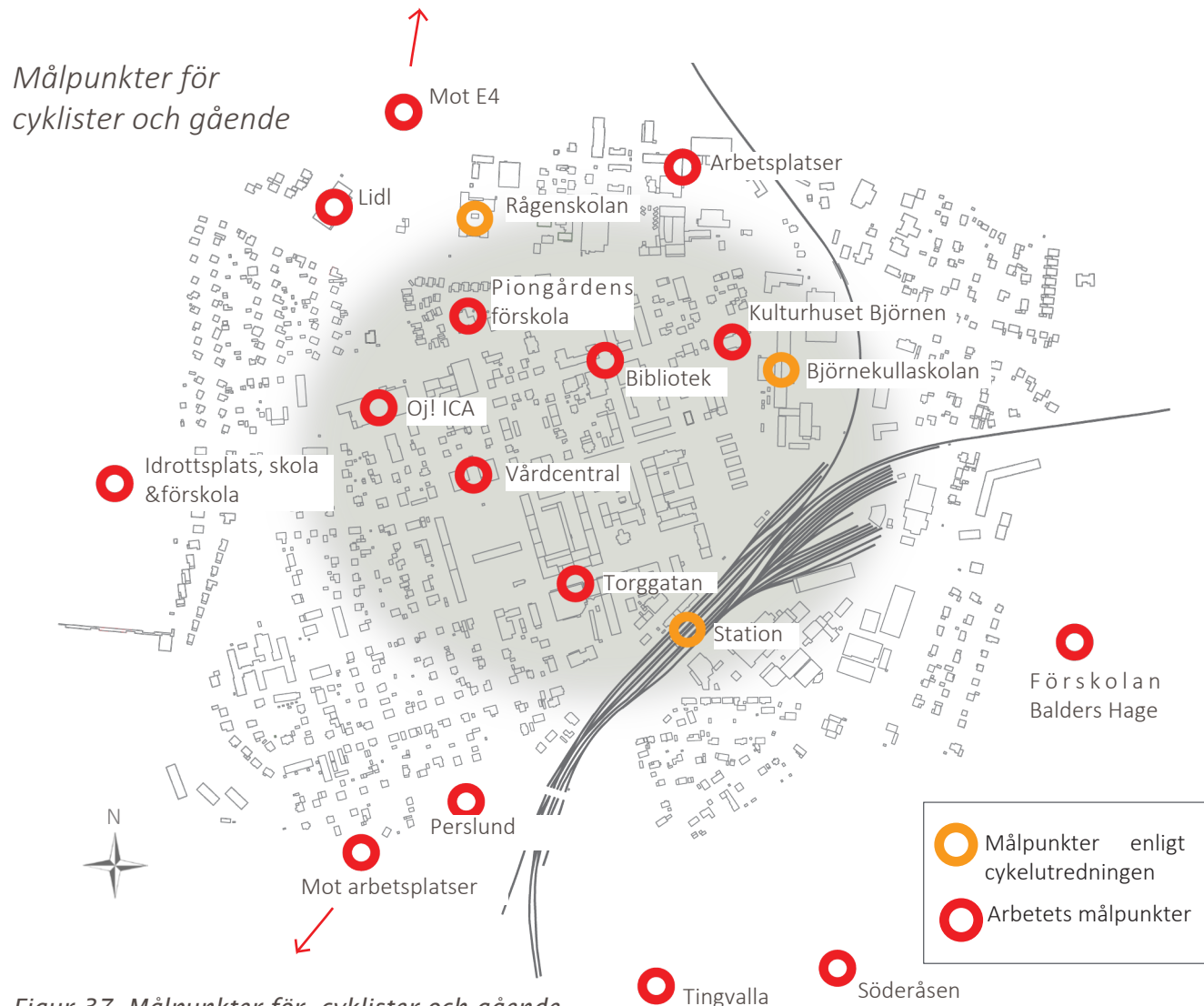
### Tåg

De järnvägar som passerar genom Åstorp är Skånebanan och Godsstråket genom Skåne. En del av Godsstråket rustas nu för persontrafik (sträckan Teckomatorp-Åstorp) och har namnet Söderåsbanan. Denna del kommer att tas i drift ca år 2021 och innebär att man kan åka till Malmö från Åstorp utan att behöva åka via Helsingborg.

Med tåg tar det idag ca 30 min att resa från Åstorp till Helsingborg, 60 min till Malmö och 40 min till Hässleholm. (Åstorps kommun, 2014) När Söderåsbanans persontrafik har kommit igång år 2021 minskar restiden till Malmö betydligt. Idag avgår 1 - 2 persontåg/timme dygnet runt vilket gör det smidigt att ta sig i båda riktningarna. Förbi Åstorp passerar även flera godståg.

### Buss

Det finns också möjlighet att åka med regionsbuss till både Ängelholm och Helsingborg. Dessa avgår 1 - 3 gånger/timme från Åstorp station. Till Ängelholm kan man dock inte åka på kvällar och helger.



Figur 37. Målpunkter för cyklister och gående

### Cyklister och gående

Åstorp kommun gjorde 2014 en cykelutredning som hade till syfte att bli ett dokument som kan vägleda inför vidare utveckling av kommunens cykelvägar. Huvudfokus för dokumentet är vardagscyklisterna. I arbetet som ledde fram till dokumentet har medborgare tillfrågats, litteratur studerats och cykelvägsnätet analyserats. (Åstorp kommun, 2014)

I cykelutredningen beskriver Åstorps kommun nätverket av cykelvägar som "ganska välutvecklat" till skillnad mot resultatet av den analys som gjorts i arbetet av Åstorp centrum. I den framkom det att det endast finns två separerade cykelbanor. Dessa båda löper längs de gator som har definierats som centrumets yttre gräns, Västergatan och Västra vägen. Inne i tätortens centrum dominerar biltrafiken och gång- och cykelstråken är underutvecklade.

Cykelutredningen visar på enbart tre målpunkter i, eller i nära anslutning till centrum. Målpunkterna enligt cykelutredningen är Rågenskolan, Björnekullaskolan och stationen. (Åstorp kommun, 2014)

Utifrån min analys av Åstorp, och med tanke på vardagsfunktionerna föreslås här i arbetet några fler målpunkter. De målpunkter som här föreslås för cyklister och gående i Åstorp är Torggatan, Oj! ICA, vårdcentralen, biblioteket, förskolor, kulturhuset Björnen, Perslunds hembygdsgård.

Det finns inte några företagsområden eller andra arbetsplatser som målpunkter för vardagscyklister i Åstorps cykelutredning, vilket bör vara med. Kommunkontoret har valts att inte tas med eftersom det i skrivande stund inte är klart var det ska förläggas i framtiden. Dessa målpunkter är de som utkristalliserats utifrån arbetets perspektiv. Det kan finnas fler målpunkter som inte är identifierade och målpunkter kan också komma att förändras över tid.

Även om Åstorps centrum inte är stort så ligger målpunkterna/destinationerna ganska utspritt och då kopplingarna mellan dessa är utformade för biltrafik snarare än för gående och cyklister upplevs sträckorna mellan målpunkterna vara längre än de verkligen är. Raka, trista gator upplevs långa och tråkiga och uppmuntrar inte till att cykla eller gå. Trots detta är det inte längre än som mest ca 500 m mellan målpunkterna. (Sweco, 2017)



Huvudstråk för cyklister anser Åstorps kommun vara längs Västergatan, Västra vägen och genom den lilla passagen från Fabriksgatan till Gamla Torg. Även Köpmansgatan ser kommunen som ett viktigt cykelstråk. (Åstorps kommun, 2014)

Vid stationen och dess möte med Storgatan samt mötet mellan Timmergatan och den cykelväg som leder mot den lilla gränden till Gamla Torg. Som en del i arbetet att göra Åstorp mer vänligt och säkert för cyklister föreslås också i utredningen att hastigheterna sänks på gatorna i centrum från 50 km/h till 30 - 40 km/h. (Åstorps kommun, 2014)

Cyklar tvingas idag dela ytan med andra trafikanter vilket gör det riskfyllt att cykla i centrum. Det gör det inte heller tillgängligt för barn som sällan rör sig på egen hand i centrum. Äldre barn ges inte möjlighet att själva ta sig till skola eller andra målpunkter vilket är synd eftersom barn ofta bidrar till ett mer livfullt och aktivt centrum. (Sweco, 2017)

Swecos trafikutredning påpekar att trygghet och säkerhet inte är samma sak. Trygghet är en subjektiv upplevelse, en känsla, en upplevelse, medan säkerhet är den reella faran som bedöms utifrån konkret fakta.

Säkerheten anser Sweco vara bristande för cyklister och fotgängare i Åstorp centrum. 50 % av olyckorna under 2016 - 2017 har skett mellan fotgängare och motorfordon. Singelolyckor för fotgängare, som utgör 33 % av alla olycksfall beror många gånger på halka eller ojämnt underlag. För fotgängare är bristen säkerhet på stor. Undermåliga stråk och bristande tillgänglighet gör det svårt för personer med rullatorer, barnvagnar och funktionsnedsatta att ta sig fram i centrum. Varken gående eller cyklister känner sig säkra i centrum. Centrum upplevs även mycket osäkert för barn. Yngre tonåringar och barn rör sig inte på egen hand i centrum. Troligtvis på grund av den dåliga trafiksäkerheten. Att barn inte kan rör sig fritt hämmar både barnens utveckling och gör centrum mer monotont och livlöst. (Sweco, 2017)

I trafikutredningen nämns fyra olika faktorer som ger en ökad känsla av trygghet. Orienterbarhet, överblickbarhet, synbarhet och gestaltning. Sweco belyser också att flera platser i centrum idag upplevs som otrygga.



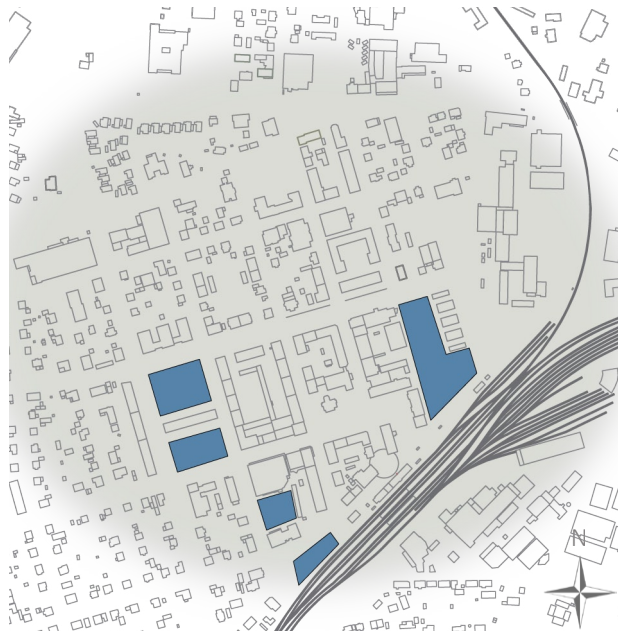
### Tillgänglighet

Sweco menar att tillgänglighetsanpassningen av Åstorp centrum är bristande på många områden. För lite utrymme på trottoarer, ojämnheter och nivåskillnader, fysiska element i vägen gör framkomligheten besvärligare. Tillgänglighet handlar även om en tydlig och läsbar gestaltning och utformning av olika funktioner i centrummiljön och är starkt förknippat med demokrati och delaktighet. Att de offentliga ytorna i Åstorp är dåligt tillgänglighetsanpassade drabbar alla de som som på ett eller annat sätt har andra förutsättningar för att ta sig fram i och nyttja centrum. Exempelvis barn, funktionsnedsatta, äldre med flera.



### Parkering

Sweco gjorde även en inventering av parkeringarna i Åstorp och kom fram till att de hade störst beläggning mitt på dagen och att många bilar är långtidsparkerade. Det ger en hint om att det mestadeles är boende, anställda och pendlare som nyttjar parkeringarna. De flesta parkeringarna i Åstorp ligger i direkt anslutning till väg, så kallad gatuparkering. Några stora p-ytor finns i de södra delarna av centrum.



**Figur 38. De fem parkeringar i Åstorps centrum som har störst beläggning**

Undersökningen visade även att det som mest är 65 % av de totala antalet parkeringar som utnyttjas vilket gör det möjligt att minska ner på antalet parkeringar och istället göra plats till cyklister, fotgängare, framtida transportmedel, ytor för annan aktivitet eller mer grönska.



**Figur 39. Torggatan**

Torggatan som leder upp till Gamla Torg är ett exempel på en gata där trafiken är problematisk för gående och cyklister. Här finns en flera butiker och kaféverksamhet. Bilarna dominerar gatan och avskärmar människor från varandra och skapar en otrygghet för både gående och cyklister. Orienterbarhet och läsbarhet försämras av de parkerade bilarna som skymmer sikt och bryter flödet mellan målpunkterna på gatan.

Sammanfattningsvis menar Sweco att Åstorp borde satsa på cyklar och gående och minska/begränsa biltrafiken. Parkeringsplatser kan göras om till multifunktionella ytor där människor kan mötas och med lätthet ta sig fram. De framhåller att det är viktigt med god gestaltning som ökar orienterbarheten och tillgängligheten. Det ska vara lätt och säkert att ta sig mellan olika målpunkter i Åstorp utan att behöva köra bil. Hierarkin mellan de olika transportmedlen anser de måste bli tydliga med avskilda gångbanor, cykelbanor och körfält för bilar.

En kvalitet med Åstorp är de breda gatorna. Här finns gott och ytrymme att infoga andra funktioner. Men det finns också en nackdel med de breda, raka gatorna och det är enformigheten. Det upplevs som tråkigt att cykla i Åstorp, vilket, med hjälp av god gestaltning, kan förändras till en positiv upplevelse. Grundstrukturen i centrum är bra och har goda möjligheter att omgestaltas till en trivsammare miljö som möter behovet av förbättrade funktioner.

Sammandrag av Swecos vision kring hur Åstorp centrum skulle kunna se ut år 2030 enligt deras trafikutredning visas på bilden här bredvid.

I förslagsarbetet har utgångspunkten varit de alternativa centrumstrukturer som presenteras i reflektionen på sid. 67 i detta arbetet.



Figur 40. Sammandrag av Swecos vision av utvecklingen i Åstorps centrum enligt den trafikutredning som de gjorde 2017.

### Reflektion

Åstorps väg- och järnvägsnät genom och kring centrum är välutvecklat och bidrar till ortens goda förutsättningar.

Förutsättningarna för gångtrafikanter och cyklister behöver emellertid utvecklas för att möta samtidens och framtidens behov. När man läser cykelutredningen som gjordes 2014 får man en känsla av att kommunen då utgick från biltrafikanterna i första hand när man valde ut cykelstråk och genom detta har fotgängare och cyklister kommit i andra hand vilket strider mot de kommundokument som tagits fram tidigare i samma ämne. Om cykelstråken hade förlagts till gatorna inne i centrum istället för, som det gör idag, till utkanten, hade detta troligtvis bidragit till att skapa liv och rörelse i centrum. I centrum finns också många målpunkter för vardagsfunktioner som affärer och service men de cykelstråk som finns idag och planeras för i framtiden tangerar inte dessa.

De lokalstråk som föreslås av kommunen är inte avskilda cykelbanor utan där cyklisterna tvingas dela vägbanan med bilister. Inte heller planerar kommunen något avskilt cykelstråk mellan de tre målpunkter som tas upp i dokumentet. Det finns exempelvis inget tydligt avskilt stråk mellan stationen och Rågenskolan.

Åstorps kommun föreslår sänkt hastigheter på gatorna i centrum från 50 km/h till 30 - 40 km/h vilket är bra men det behövs fler åtgärder för att minska biltrafiken i centrum.

Sweco menar att det är svårt att skapa stråk för gående och cyklister så länge biltrafiken har högst prioritet. Genom att minska ner på biltrafiken i centrum skapas plats för cykelbanor, grönska och mänsklig aktivitet.

När Sweco har inventerat parkeringarna har de inte haft framtidens fordon i åtanke. Det är inte heller något vi kan förutspå men man leker ändå med tanken att behovet av parkeringar i centrum minimeras när vi kan programmera bilarna till att parkera själva eller ta oss fram med kollektiva poddar.

Sweco ger inte heller förslag på rena gågator vilket förvånar när de samtidigt trycker på att gående och cyklister ska prioriteras framför bilister.

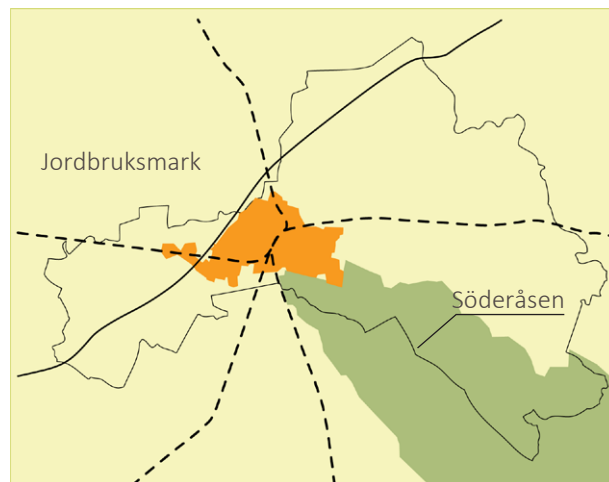
Infrastrukturen ses som själva skelettet på orten och här görs avvägandet att det är viktigt att hitta lösningar på denna i första hand. Eftersom detta påverkar människors möjlighet att röra sig i centrum blir detta en stark parameter för hur en omgestaltning kan se ut.

## Grönstruktur

### Grönstruktur i området

Åstorp ligger i gränslandet mellan öppen, låglänt odlingsmark i norr och det mer höglänta skogslandskapet i söder. 70 % jordbruksmark av hög klass, 20% skyddad naturmark.

I nordvästra Skåne finns förutom Söderåsen även Hallandsåsen och Kullaberg som är nationellt viktiga områden för friluftsliv och därför räknas till riksintresse. I Åstorp startar en av Skåneledens deller (SL3 Ås-Åsleden) som löper över från Söderåsen till Linderödsåsen och Brösarp vilket lockar till sig friluftsinträsade från hela världen. (Region Skåne, 2012)



Figur 41. Jordbruk och naturmark

### Söderåsen

Söderåsen, som är ett av Skånes större sammanhängande grönområden, tangerar Åstorps södra sida. Här finns stora rekreations- och naturvärden och Söderåsen är en av de viktigaste målpunkterna för turism i Skåne. Ungefär 700'000 turister per år besöker Söderåsen (enligt Tourism in Skåne, 2010). Den tågstation som ligger närmst Söderåsen ligger i Åstorp.

Söderåsen är en urbergshorst med stora geovetenskapliga, biologiska och kulturhistoriska värden som reser sig 100 m över omgivande slättlandskap. Genom området löper flera sprickdalar. Uppe på platån har landskapet präglats av småskaligt jordbruk i mer än 1000 år. Söderåsen är riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap. miljöbalken. Inom det området ryms också Söderåsens nationalpark, flera naturskyddsområden och flera Natura 2000 områden. (Naturvårdsverket, 2007) (Naturvårdsverket, 2017)

Berget består till mestadels av gnejs och genomskärs av diabasgångar som löper längs med horsten. I sprickdalar och i branter tittar berget fram i dagern. Ibland kan man se stora kärnblock som under istiden sprängts loss. (Naturvårdsverket, 2007)

Den dominerande vegetationen är ädellövskog och planterad gran. Granskogen dominerar den nordvästra sidan och ädellövskogen breder ut sig på den sydöstra. Hedbokskogar är den övervägande vegetationen uppe på platån men även ett och annat ekbestånd



Figur 42. Söderåsen är känd för sina vackra bokskog.

förekommer. Längre ner längs horstens sluttningar finner man artrika ängsskogar. Även andra trädslag växer här är t.ex. ask, avenbok, björk och al. Intressanta arter i skogarna på Söderåsen är "bergbräken, blåsippa, kransrams, vårört, skogsvicker, bokarv, myskmadra, skogsveronika, trollduva, kambräken, strövlösa, skugglösa, hässleklocka, skogsbräsma, lundbräsma, tandrot, skärmstarr, dvärghäxört, mellanhäxört, storhäxört, hålnuneört, granbräken, skogssvingel, lundvårlök, murgröna, springkorn, vätteros, såråla och aklejruta". (Naturvårdsverket, 2007)



På den norra sluttningen, närmare Åstorp, växer i huvudsak bok men i fuktiga delar också al och ask. Vegetationen på sluttningarna anses extra intressant. De är relativt opåverkade av människan och har en variation i berggrundsunderlag samt olika förutsättningar i olika väderstreck vilket speglas i vegetationen. Här växer skuggbräken, glansnäva, gaffelbräken, svartbräken och flera olika mossor. (Naturvårdsverket, 2007)

I början av 2000-talet sammanställdes en fördjupad översiktsplan för Söderåsen genom ett samarbete mellan de fyra kommunerna Bjuv, Klippan, Svalöv och Åstorp. Motivet var att värna om naturen och främja en hållbar turism i området. Här beskriver kommunerna också behovet av att utveckla cykelstråken och minska biltrafiken samt uttrycker en önskan om att fler besökare ska välja tåget när kommer för att besöka Söderåsen. (Översiktsplan Söderåsen, 2001.)

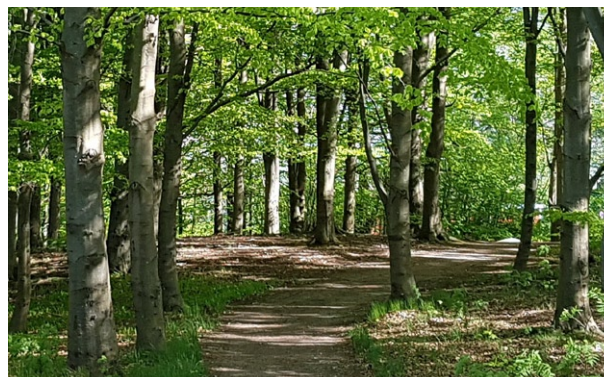
Det finns även kulturhistoriska värden på Söderåsen. Området har inte alltid varit täkt med så mycket skog som det är idag. Överallt finner man spår efter gamla bosättningar. De äldsta är från 1500 - 1000 f. kr. När Carl von Linné reste igenom på 1700-talet konstaterade han att det redan då fanns lämningar av gamla odlingsmarker som hade fått växa igen och den utvecklingen fortsatte fram tills idag. Åsen var länge en gräns mellan fattig och rik. Den fattiga bodde uppe på åsen medan de stora gårdarna med de rika bönderna låg nedanför på slätten. (Red. Andreasson et al. 1991)

### *Grönstruktur i tätorten*

I Åstorp är det trädgårdar som är dominerande. Ca 40 % av Åstorps tätort är privata trädgårdar. Impedimentsytor upptar 17% av ytan. 16 % är naturmark, 8 % parkmark och 6 % gröningar. (Åstorps Kommun, 2011)

Nästan alla bostäder har som mest 300 m till närmsta park eller gröning. Innehållet i parker och gröningar är däremot inte så rikt och har ingen stor mångfald men de har stor potential att utvecklas. (Åstorps Kommun, 2011)

De som bor öster om järnvägen har ungefär 500 m till närmsta naturområde. I de norra delarna har de boende upp till 1000 m till naturområde. Kopplingarna mellan tätorten och naturmarkerna behöver stärkas. (Åstorps Kommun, 2011)



Figur 43. Promenadstråk i skogen nära Åstorps centrum.

## Reflektion

Söderåsen är en stor tillgång för Åstorp. Ett rikt natur- och kulturarv alldeles utanför knuten är något som kan synliggöras mer i Åstorp. Kopplingen mellan centrum och Söderåsen behöver förstärkas då den i dag är näst intill obefintlig. Detta kan göras genom att "lyfta in" Söderåsens karaktär i centrum. En kombination av träd, berg och odling kan skapa en unik miljö i centrum och dessutom bidra till både klimatanpassningen och ökad trivsel.

Då det finns en stor dominans av privata trädgårdar skulle de publika gröna ytorna vara utformade så att de inte konkurrerar med de privata trädgårdarna utan uppfyller andra behov. Grönskan i centrum är en del av vardagen för alla de som bor i centrum men inte har en egen trädgård.

Åstorborna har bra tillgång till natur ur ett regionalt perspektiv. Att det är ett populärt mål för besökande friluftsfolk och andra turister förstärker trycket på förnyelsearbetet i centrum. Det är lätt att ta sig hit och närheten till Söderåsen och Skåneleden är kvaliteter som bättre bör tas till vara på ett bättre sätt.

### 3. Framtidsvisioner

## Framtid

En del framtidsvisioner har redan diskuterats här i arbetet. Det gäller Åstorps medborgares önskemål om hur centrum ska se ut i framtiden. Men framtida scenarier måste också ses i ett större perspektiv. Hur vill vi att världen ska se ut och vad behöver göras på nationell och regional nivå för att dessa visioner? Det är otvivelaktigt så att vi alla måste ändra vårt sätt att leva för att bromsa klimatförändringarna. I sökandet efter andra mer hållbara sätt behöver vi vara mer flexibla och innovativa. Detta gäller inte minst Åstorp. Åstorps vision påverkas också av visioner i andra skalor i samhällsnivåerna.

Framtiden är inte bara den tid som ligger långt fram utan även det ögonblick som följer direkt efter nuet. För att kunna arbeta med dessa tidsrymder parallellt krävs att man arbetar aktivt med föränderligheten på alla plan.

Åstorp uttrycker önskemål om att centrum ska bli mer levande och att ortens identitet ska stärkas. Här beskrivs deras målarbete för att uppnå detta och stärka sin ställning i regionen.

# *Söderåsstaden*

## *- liv & identitet*

### Sverige

På regeringens uppdrag tog boverket fram en vision för Sverige som sträcker sig fram till år 2025. De fyra övergripande trenderna, som Boverket kallar megatrender, anses vara:

- ett ändrat klimat
- en globaliserad värld
- en urbaniserad värld
- och en digitaliserad värld.

För urban miljö innebär klimatförändringarna risk för fler och kraftigare skyfall som förutom materiell och mänsklig skada även kan föra med sig ett hot mot dricksvattenförsörjningen. I Boverkets vision för Sverige 2025 står det skrivet att: *”Det är därför helt avgörande att den fysiska planeringen och utvecklingen av dessa områden görs med hänsyn till kommande förändringar i klimatet.”*

Boverket nämner vidare att unga flyttar till städerna, barnfamiljer vill ha nära till skola, grönområden, kommunikation och jobb. Äldre önskar ett flexibelt boende och kombinera liv i staden med boende nära natur. Kommande folkökning i storstadsregionerna ökar även trycket på bostadsbyggande i förortskommunerna. Boverket menar att vi är på väg mot flerkärniga storstadsregioner där kärnorna är sammanlänkade med tåg, buss och cykelleder.



Figur 45. Flexibel användning av gatumiljö i Köpenhamn.

Även inne i kärnorna är kollektivtrafiken utvecklad och sammanknuten med ett väl utvecklat nätverk av cykel- och gångstråk. Allt fler arbetsplatser är förlagda nära stationerna och allt färre använder bilen i vardagen.

Denna utvecklingen kommer troligtvis att gynna Åstorp då samhället ligger på pendlingsavstånd till flera stora städer i Skåne och samtidigt har naturen ”bakom knuten”. För att nå detta anser Boverket att bilismen måste minska kraftigt och gång- och cykelstråk ska byggas ut så att de i kombination med kollektivtrafiken blir de huvudsakliga transportmedlen i de urbana kärnorna.

För år 2025 vill man att arbetet med att göra städernas centrum bilfria ska ha implementerats. Gatorna blir smalare och parkeringsplatser försvinner vilket i sin tur ger plats åt människor. Funktionen av ytorna mellan byggnaderna blir varierad och flexibel.

Städernas gröna kvaliteter utvecklas och bidrar till ökat nyttjande av stadens offentliga rum både för rekreation, möten och för vardagliga transporter till skola och jobb. En ökning av stadsodling av olika slag gemensam skötsel av gröna ytor ger en ökad attraktivitet och trivsel för alla som bor i närheten menar Boverket i sin vision.

### Regionen

Alla utvecklingsåtgärder ska genomföras med ett holistiskt perspektiv och med fokus på samarbete. Omdanandet av ytor som tidigare varit vigda åt bilar kan nu ge ökad möjlighet till aktivitet och rörelse vilket i sin tur främjar hälsa och välmående, inviterar till möten och ger större plats för ekosystemtjänster och biologisk mångfald.

Visionen kring intresset för gestaltning och formgivning av det offentliga rummet är att det ska stärkas. Arkitektur, design, kvalitet och skönhet måste beaktas i små som stora projekt, långsiktiga som kortsiktiga. Estetiken jämte de kulturhistoriska värdena är viktiga för en god levnadsmiljö och ska om möjligt stärkas. I grund och botten handlar det om hållbar utveckling och klimatanpassning på olika sätt.

Boverket vill att besöksnäringen gynnas. Natur och kultur lyfts fram som vår främsta styrka och Boverket menar att besökare också ska ha tillgång till god biologisk mångfald. Besöksnäringen ska vara omsorgstagande om de lokala kvaliteter och kultur som finns men även vara hållbar och ta hänsyn till natur och kulturarv. Många fler besökare kommer med tåg och det finns goda möjligheter att ta med sig cykel på tåget eller få tillgång till cykel på besöksmålet. Cykelvägar är väl utvecklade och generellt tas stor hänsyn till hälsa och hållbarhet.

Som goda råd och riktlinjer skriver Region Skåne i sin Grönstruktur i Skåne 2012 att det är:

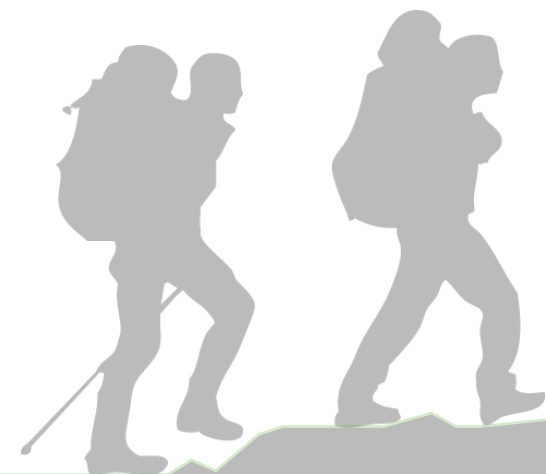
Viktigt att öka värdena, funktionerna och kvaliteten av det gröna för att uppnå en hållbar utveckling. Grönstrukturer måste planeras så att vi kan möta klimatförändringarna och värna om folkhälsan. Grönstrukturen i tätortsnära miljö måste utvecklas i alla aspekter. Här bor ju flest människor, men avsaknaden av känslan av trygghet är ofta ett problem. Expansioner och förtätningar av tätorter riskerar att lämna relikter av grönområden kvar istället för att vi har ett sammanhängande gröonstråk. Ett sammanhängande gröonstråk är bra både för spridning av arter och för människors behov av motion och rekreation. För att långsiktigt stärka orten behöver sambanden mellan regional miljö och tätorten lyftas fram.

Liksom Boverket menar Region Skåne att den hållbara turismen med fokus på natur och kultur bör utvecklas så att den blir hållbar och hänsynstagande. Både för besökande och för arbete och vardagsfunktioner måste tillgängligheten till kollektiva transportmedel vara god.

En av Skåneledens sträckningar startar i Åstorp vilket ger möjlighet till både lokal rekreation och turism. Med rekreation menar Region Skåne kortare turer under vardagar eller helger. Turist anser de alla de besökare vara som vistas på annan ort mer än 24 timmar. Turism har andra behov än rekreation. T.ex. övernattnig, lån av cyklar m.m.

RegionSkåne menar också att natur- och kulturupplevelser

har störst potential inom turistnäringen sett ur ett internationellt perspektiv. Intresset för natur och kultur ökar och fler väljer att spendera semestern i naturen på olika sätt. Några har med sig allt de behöver för övernattnig och matlagning. Mer bekväma vandrare vill ha vandrarmat. Erfarenheter visar att exempelvis amerikaner som besöker Bjärehalvön önskar detta. Cykelturism blir allt mer attraktivt och måste mötas med bättre faciliteter för dessa. Kunskapscenter efterfrågas på flera ställen. Turister vill gärna veta mer om den lokala kulturen och naturen omkring dem. Det bevarade kulturlandskapet på Hörjelgården är ett bra exempel på en slags kunskapscenter. Falsterbo birdshow är ett annat. (Grönstruktur Skåne (Region Skåne, 2012))



Det öppna Skåne är Skånes regionala utvecklingsstrategi fram till år 2030. Tyngden i strategin ligger på att sätta människan i fokus. Man arbetar med fem prioriterade områden där ett av områdena handlar om "livskvalitet och framtidstro" och inbegriper mål och idéer kring hur attraktiva boendemiljöer kan skapas. Region Skåne har lyft fram några strategier som viktiga och som därför i enighet med regionens mål kan användas i arbetet med Åstorps centrum. Dessa är:

- En varierande livsmiljö
- God estetik
- Blandade funktioner
- Mötesplatser för alla
- Närhet till grönska och natur
- God tillgänglighet på alla platser så att människor kan mötas - utbyta idéer, kunskaper m.m.
- Förändringsvänliga offentliga platser med utrymme för olika slags aktiviteter. D.v.s. med plats för socialt liv.
- God tillgänglighet till service, arbete, natur, fritid.
- Mänsklig skala
- Kulturhistoria

Skånes regionala strategier innefattar alltså även Åstorp och därför behöver vi ha med oss dessa mål och idéer i utvecklingsarbetet av Åstorp centrum.

Något som också genomsyrar hela dokumentet är möjligheten att kunna utveckla Skåne resurseffektivt och hållbart genom minskad klimatpåverkan, klimatanpassning och hushållning av våra resurser. (Region Skåne, 2014)



### Lokalt i Åstorp

Under de kommande åren kommer det att ske förändringar i Åstorp.

- Den största fysiska förändringen är att ett nytt bostadsområde kommer att byggas i direkt anslutning till stationen på en gammal industritomt.
- Söderåsbanan kommer att utökas till att även innefatta pågatåg mellan Åstorp och Malmö. Detta kommer självklart att påverka centrum.
- Den tredje förändringen är planerna för ett nytt kommunshus. Var det kommer att ligga vet är inte bestämt i skrivande stund.

I samband med detta vill kommunen göra Åstorp mer attraktivt. Ett projekt startades i samarbete med några av de kringliggande kommuner för att hitta vad som var deras kvaliteter och hur man kunde uppnå attraktivitet. Samarbetet gick under namnet Livskraftiga kommuner.

## Levande centrum

Gehl arkitekter bjöds in som projektledare i projektet Livskraftiga kommuner där Åstorps kommun tillsammans med 6K kommunerna pratade om framtiden. Det hölls en workshopserie under vintern 2015/2016. Då diskuterades vad ett levande centrum innebar och vad ett sådant innehöll. Resultatet kan sammanställas i följande punkter:

- Kollektivtrafik, gång och cykel som huvudsakligt transportmedel.
- Finmaskigt nätverk för gående med bra övergångsställen och god koppling till målpunkter
- Kvalitativa cykelparkeringar - lång- och korttids
- Närhet till kollektivtrafik inklusive bra platser där den resande kan vänta
- Mångfald av sittmöjligheter
- Möjlighet till aktivitet, lek och vila vid mötesplatser
- Mänsklig skala och detaljrikedom
- Torg och gata med plats för kommers
- Hus med blandade funktioner
- God orienterbarhet genom exempelvis tydlig skyltning

De strategier de kom fram till för att uppnå målet med ett levande centrum var i korthet att knyta ihop centrumens alla destinationer i ett finmaskigt nätverk av gång- och cykelstråk och bryta barriärer i centrum. (I nuläget lyfter man fram den stora matbutiken, kulturhuset, torget och stationen som viktiga mötesplatser.)

Det behövs också skapas nya mötesplatser där alla är välkomna oavsett vem man är och vilka behov man har. För att människor ska vilja mötas på en plats behöver behagliga miljöer gestaltas där människor känner sig trygga och som inbjuder till många olika aktiviteter, både stillsamma och aktiva.

Den estetiska aspekten ansågs i projektet vara en viktig faktor när människor trivs på en plats. Vackra platser i mänskligt skala behövs därför i centrum som kan stimulera till möten vardagslivet samtidigt som de ger goda förutsättningar för vardagens alla aktiviteter.

I diskussionerna ansågs det även viktigt att involvera privata aktörer för utveckling och samfinansiering. För att få ett gott resultat på lång sikt menade man att projektet Livskraftiga kommuner skulle ses som en del i ett större utvecklingsarbete som kopplades ihop med en långsiktig vision.

## Gehls 12 kriterier för ett attraktivt centrum

I projektet diskuterades även hur kommunerna skulle kunna skapa levande centrum på sina respektive orter. Diskussionerna utgick från Gehls 12 kvalitetskriterier. (Gehl, 2010)  
Dessa kriterier är indelade i tre huvudområden så som beskrivs nedan:

<b>SKYDD</b>	<b>Skydd mot trafik och olyckor</b> <i>Säkerhet och upplevd trygghet gentemot trafiken</i>	<b>Skydd mot kriminalitet och våld</b> <i>Upplevd trygghet i ett levande centrum med multifunktionella ytor och god belysning</i>	<b>Skydd mot obehagliga sinnesintryck</b> <i>Väder, föroreningar, damm och buller</i>
<b>KOMFORT</b>	<b>Möjligheter att gå till fots</b> <i>God plats för fotgängare, intressant miljö, bra beläggning, tillgängligt för alla.</i>	<b>Möjligheter att stå eller uppehålla sig.</b> <i>Platser med inbjudande miljö där man kan stanna upp, där man kan luta sig mot något, gärna utmed kanter</i>	<b>Möjligheter att sitta</b> <i>Både primära och sekundära platser av god kvalitet att slå sig ner på i inbjudande miljö.</i>
	<b>Möjligheter att se</b> <i>Lagom avstånd för att se varandra och orientera sig. Fri sikt och intressanta vyer samt god belysning under mörka tider</i>	<b>Möjligheter att tala och höra</b> <i>Möjligheter att sitta och samtala utan störande buller</i>	<b>Möjligheter till aktivitet och evenemang</b> <i>Uppmuntran av fysisk aktivitet, motion och kreativa initiativ året runt och under alla dygnets timmar</i>
<b>NJUTNING</b>	<b>Skala</b> <i>Dimensionering av byggnader och gestaltning av platser i en mänsklig skala som tilltalar våra sinnen, gör det lätt att röra sig.</i>	<b>Möjlighet att njuta av goda klimatförhållanden</b> <i>Att kunna välja sol eller skugga, värme eller kyla, lä eller fläktande vind</i>	<b>Estetiska kvaliteter och goda sinnesintryck</b> <i>God design ända ner till detaljerna, vackra utsikter, bra material och grönska och vatten</i>

Figur 46. Tolkning av Gehls 12 kvalitetskriterier

## Attraktiv boendemiljö

Ett annat tema som diskuterades i projektet Livskraftiga kommuner var vilka parametrar som är nödvändiga för en boendemiljö ska anses attraktiv.

Förutsättningar för att skapa en attraktiv boendemiljö identifierade kommunerna sammanfattningsvis under dessa punkter:

- Kontinuerliga trottoarer som bromsar biltrafiken. De gående sätts i första rummet.
- Grönska tätt på boende är positivt
- Små smitvägar, genvägar för gående och cyklister.
- Sittplatser
- Cykelparkeringar

För att centrum ska bli mer attraktivt behövs olika strategier. Dessa strategier anses vara att:

- Ta tillvara på platsens lokala identitet
- Främja social gemenskap genom att platserna kan användas av alla
- Flexibilitet och diversitet i de olika miljöerna.
- Uppmuntra till en variation av aktiviteter och evenemang oavsett väder och tid.



- Tydligt orienterbara förbindelser i centrum i olika skalor för gående och cyklister
- Njutbara, välskötta platser med grönska och konst som inbjuder till vistelse.
- Trygg miljö med flera funktioner och mänsklig skala
- Hållbarhet eftersträvas i alla avseenden.

(Region Skåne, 2016)

Många av strategierna för att skapa ett attraktivt boende sammansmälter med de för att skapa ett levande centrum eftersom centrum också är många människors boendemiljö.

### Reflektion

En reflektion kring de två teman (levande centrum och attraktiv boendemiljö) som diskuterades av 6K tillsammans med Gehl arkitekter är att de skulle kunna slås ihop till ett. I grund och botten handlar det om vad människor behöver på en plats för att den ska kännas trygg och trivsamt. Att flexibilitet och multifunktionalitet eftersträvas nämns som en god kvalitet i boendemiljö men ej i ett levande centrum vilket kan ifrågasättas. Flexibel funktion av mellanrummen mellan husen är en viktig parameter för ett levande centrum enligt flera texter som studerats under detta arbete.

Många av de förutsättningar och strategier som diskuterades i projektet skulle kunna föras in under en gestaltningsstrategi. Andra handlar om mer konkret utformning vilket skulle kunna platsa i ett gestaltungsprogram för var och en av platserna i Åstorp.

6K och Gehl föreslår en utformning av centrum som bromsar biltrafiken. Detta kan vara ett bra alternativ på vissa gator i Åstorp centrum. För att centrum ska bli mer levande och tillgängligt för cyklister och gående har i detta arbete dock kommit fram till att centrum på blivit en attraktivare miljö utan biltrafik på de flesta gatorna.

En konkret tolkning av Åstorp centrum utifrån Gehls 12 kategorierna skulle kunna beskrivas så som nedan. Beskrivningarna är indelade i de tre huvudområdena (skydd, komfort och njutning).

**Skydd:** I Åstorp är den upplevda tryggheten som fotgängare och cyklist låg. Centrums upplevs som otrygg och skydd mot väder och vind är få. Ytorna har sällan fler funktioner och centrum upplevs stagnerat och livlöst.

**Komfort:** Långa, tråkiga gator i Åstorp centrum gör att folk undviker att gå och cykla i centrum. Beläggningen är enformig och sliten, trottoarerna stundom nästan obefintliga och tillgängligheter är dåliga. Det finns få primära sittplatser och nästan inga sekundära. Miljön upplevs inte vara inbjudande. Avstånden för att orientera sig och se varandra är i grunden bra i Åstorp men avsaknaden av intressanta vyer är betydande. Möjligheten att sitta och prata utan att störas av trafik är mycket liten. Möjligheterna till fysisk aktivitet i centrum är nästan obefintliga men plats att utveckla detta finns.

**Njutning:** Dimensionering av gator och torg i centrum är idag utformade efter biltrafikens behov och inte efter människans. Centrum känns kargt och öppet med lite möjlighet att välja sol eller skugga, lä eller fläktande vind. De estetiska kvaliteterna är starkt eftersatta.

## 4. Gestaltungsstrategi

A photograph of a forest path with the text '4. Gestaltungsstrategi' overlaid. The path is a light-colored gravel or dirt trail that curves gently through a dense forest of tall, slender trees with vibrant green foliage. The sunlight filters through the canopy, creating dappled shadows on the path and the forest floor. The overall atmosphere is peaceful and natural.

## Vad är en gestaltningsstrategi?

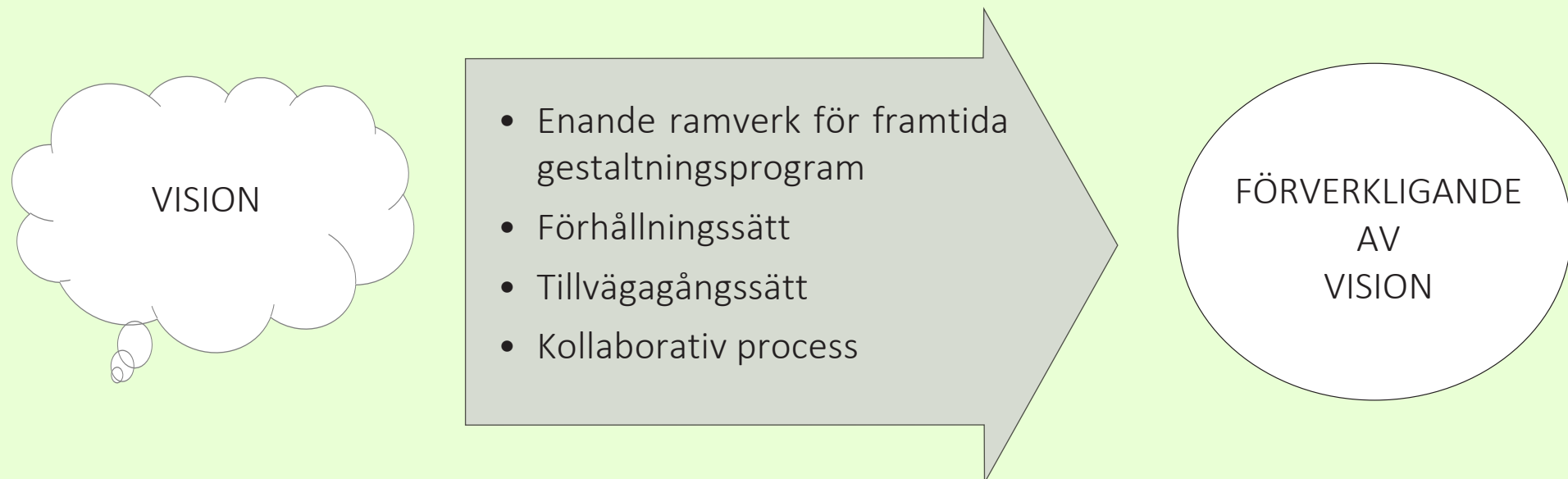
Det finns idag ingen entydig beskrivning för begreppet gestaltningsstrategi. I detta arbetet har begreppet gestaltningsstrategi används som ett kombinerat begrepp dels för egen tolkning av olika idéer inom ämnet "design thinking" (se sid 52-53) och dels en i detta arbetet framtagen lista på kvalitetsaspekter (se sid 54).

En gestaltningsstrategi ses i detta arbetet som ett enande ramverk för framtida gestaltningsprogram. Att arbete utifrån en gestaltningsstrategi är ett sätt att konkret nå fram till och förverkliga visioner.

En gestaltningsstrategi kan samtidigt beskrivas som ett sätt att förhålla sig till en arbetsprocess. Genom att utvalda kvalitetsaspekter (se längre fram i arbetet) måste tas i beaktande tvingas de som arbetar med gestaltningsprocessen att vara mer innovativa och inte nöja sig med generella lösningar.

Gestaltningsstrategin är ett tillvägagångssätt där det sanna och det autentiska står i fokus i motsats till att användandet av generella lösningar som inte har någon anknytning till platsen.

Det kan också ses som en kollaborativ process för att arbeta med komplexa frågor och problem och finna hållbara lösningar dessa. Det är en process och strävan som välkomnar en mångfald av åsikter, berättelser och samarbeten för att nå fram till själva kärnan.



# Vad innehåller en gestaltungsstrategi?

## Design thinking

Design thinking är enligt Hasso Plattner institutet en systematiskt och människocentrerat sätt att lösa komplexa problem. Det är användaren som har den mest centrala rollen och interaktionen mellan den som ska lösa problemet och användaren behöver vara ständigt pågående. För att nå fram till ett lyckat resultat behöver arbetet ske multidisciplinärt. (Hasso-Plattner institutet, 2019)

Själva processen för att komma fram till en lösning av ett problem sker i följande faser.

**Förståelse:** Undersökande fas. Utforska hur användaren betar sig och vilka behov hen har. Upplev vad användaren upplever.

**Definiera:** Definiera det verkliga problemet.

**Kläcka idéer:** Generera idéer och lösningar. Brainstorma.

**Prototyp:** Koka ner idéerna till prototyper, förslag, som kan testas och modifieras tillsammans med användaren.

**Test:** Slutlig test av prototyper. Om inte idéerna håller - gå tillbaka till ritbordet. (Hasso-Plattner institutet, 2019)

Detta sätt att ta sig an komplexa problem och hitta lösningar går att applicera på gestaltungsprocesser för fysiska platser i urbana miljöer och har därför valts ut som en del i den gestaltungsstrategi som presenteras i arbetet. När Don Norman (2013) och Rakia Reynolds (2016) skriver om design thinking skriver de om produktdesign respektive företagsutveckling men eftersom design thinking även går att applicera på utveckling av platser är det den infallsvinkeln som är i fokus i denna texten.

I grund och botten handlar det om att undersöka platsen på djupet för att ta reda på de verkliga problemen, ta fram olika lösningar på dem och testa dessa lösningar innan man utför en mer permanent omgestaltning. (Norman, 2013)

För att kunna göra detta anses det i detta arbetet viktigt att de som ska gestalta platsen arbetar multidisciplinärt och engagerar sig i platsen och i de människor som berörs av den.

Den som ska gestalta en plats bör därför vara med i processen från allra första början och undersöka platsen på djupet för att på så vis få insikt om vad platsen och dess förutsättningar i grund och botten är innan ett gestaltungsförslag kan läggas fram. I den processen söks kvalitativ information och feedback från olika håll istället för att enbart förlita sig på kvantitativ data. (Reynolds, 2016)

Det är viktigt att skaffa en djup förståelse för platsen för att vid behov kunna omdefiniera problem och vedertagna idéer och se lösningar som inte var uppenbara i början av arbetet. (Norman, 2013)

Att arbeta utifrån en gestaltungsstrategi handlar också om att testa sina gestaltungsidéer och koncept. När man har definierat det verkliga problemet och kommit fram till eventuella lösningar måste idén eller konceptet testas. Fungerar lösningen i verkligheten? Är det konceptet bra eller dåligt? Gestaltungsstrategin talar för ett forskande förhållningssätt som uppmuntrar till att testa idéer, utvärdera dem och om de inte fungerar, prova nya vägar. Därmed fastnar designern inte vid första bästa förslag utan kan vid behov gå vidare till det förslag som fungerar bäst. Ett förslag på gestaltning av en plats kan därför inte heller lämnas förrän de olika idéerna och koncepten har prövats och utvärderats. (Norman, 2013)

Att formulera en gestaltungsstrategi kan vara ett mycket bra sätt att upptäcka problem som tidigare inte varit tydliga från början. Genom att ta det ursprungligen uttalade problemet enbart som ett förslag på problem och inte som det definitiva problemet och sedan undersöka problemet på ett bredare plan för att försöka ta reda på vad de underliggande faktorerna, själva roten till problemet, verkligen är. (Norman, 2013)

En slutsats som kan dras av Normans resonemang är att genom att inte ta till standardlösningar utan gräva

djupare, undersöka platsen och hitta dess underliggande problem och möjligheter kan platsens unika, goda och identitetsskapande kvaliteter upptäckas.

En gestaltungsstrategi kan vara till hjälp för att introducera ett enande, empatiskt och experimentellt arbetssätt som i slutändan stärker platsens identitet. Genom ett öppet och kollaborativt tillvägagångssätt ges plats åt berättelser som kan öppna upp för idéer och lösningar som som annars inte hade kommit i dagern. Det är ett arbetssätt som gör det möjligt att gestalta platser utifrån ett mänskligt perspektiv på ett innovativt och kreativt sätt och som ser till att människornas behov tillgodoses samtidigt som eventuellt övergripande visioner uppnås och platsens identitet stärks.

En gestaltungsstrategi kan hjälpa oss att både tänka lateralt och göra plats för innovation, men också att gräva djupare och göra de undersökningar som behövs för att plocka fram platsens

## Kvalitetsaspekter

Gestaltungsstrategin är dokument som också innehåller en rad kvalitetsaspekter som måste tas i beaktande i gestaltungsprocessen. Detta för att ett så gott och hållbart resultat som möjligt ska uppnås i samklang med de mer övergripande visioner som formulerats för platsen. En gestaltungsstrategi är således ett sätt att konkret nå fram till och förverkliga visioner.

Kvalitetsaspekterna gör arbetet med, vad som ibland kan uppfattas som diffusa och svårgreppbara värden, tydligare. Genom att formulera var och en av dessa aspekter för värdefulla kvaliteter i ett gemensamt dokument är risken mindre att någon av aspekterna hamnar i skymundan. Dessutom tydliggörs dem för alla de som är involverade i gestaltungsprocessen. Kvalitetsaspekterna förklaras närmare längre fram i arbetet.

En plats är starkt knuten till den funktion den har eller har haft och de människor som kommit i kontakt med platsen. För att uppnå alla kvalitetsaspekter krävs att arbetsprocessen är inkluderande. Först då kan berättelser bli synliga. Berättelser som visar vilka kvaliteter och förutsättningar den har och på så sätt bidrar till en hållbar design av platsen.

# Gestaltungsstrategi för Åstorp

En gestaltungsstrategi är ett dokument, ett verktyg, som leder arbetet med gestaltningen av centrum så att Åstorp närmar sig ett förverkligande av sin vision om att vara den livfulla och attraktiva Söderåsstaden. Dokumentet är levande och ska med jämna mellanrum utvärderas och utvecklas för att passa sin samtid. Gestaltungsstrategin är alltså anpassningsbar men bygger på en grundläggande idé om att göra Åstorp mer attraktivt.

Tanken med att utforma en gestaltungsstrategi att den slutgiltiga gestaltningen lyfter fram platsens kvaliteter samtidigt som förutsättningar och vision bibehålls. Detta är till fördel i projekt som sträcker sig över en längre tidsperiod då förutsättningarna kan ändras på vägen. Åstorps centrums komplexitet och skala kräver flexibilitet i gestaltungsstrategin.

För varje plats som ska gestaltas formuleras ett gestaltungsprogram som bygger på den övergripande gestaltungsstrategien. På så sätt kan varje plats olika kvaliteter lyftas fram samtidigt som det övergripande målet för Åstorp succesivt förverkligas. Om en design eller idé för en plats inte överensstämmer med gestaltungsprogrammet för platsen och gestaltungsstrategin för hela centrum måste den läggas åt sidan och nya förslag tas fram. Att utgå från en övergripande gestaltungsstrategi och flera gestaltungsprogram som ser till de olika platsernas specifika värden stärker centrums identitet.

Genom att undersöka Åstorp med flera perspektiv har en bättre förståelse för dess centrum och hur en gestaltungsstrategi för detta kan se ut inskaffats. Den gestaltungsstrategi som har formulerats möjliggör för gestaltning som både ser till nödvändiga funktioner i centrum men också till upplevelsevärde för människorna som vistas där. Förhoppningen är att väcka intresse hos Åstorpsborna och locka till besök utifrån. Samtidigt tas den vetenskapliga kunskapen i beaktande.

Gestaltungsstrategin för Åstorp består av följande övergripande kvalitetsaspekter (se här till höger. Ej i någon hierarkisk ordning) vilka diskuteras närmare i detta följande

De första (dynamik, involverande, holistik, estetik och läsbarhet) är begrepp som generellt försöker fånga angreppssätt och förhållningssätt i gestaltungsstrategin, medan de tre sista begreppen är mer konkreta och hänvisar till platsspecifika kvaliteter i Åstorp.

## Gestaltungsstrategins kvalitetsaspekter

- Dynamik
  - Involverande
  - Holistik
  - Estetik
  - Läsbarhet
- 
- Kulturvärden
  - Grönska
  - Mobilitet- *bil, cykel, gående*

Figur 47. Gestaltungsstrategi med tillhörande kvalitetsaspekter

Åstorps vision

# SÖDERÅSSTADEN



Gestaltningprogram  
för olika platser i Åstorp  
centrum

GESTALTNINGSSTRATEGI

## Kvalitetsaspekter

De aspekter som valts ut till gestaltungsstrategin är de som har utkristaliserat sig under arbetets gång. I litteraturen har framkommit att vissa aspekter inte alls är självklara i stadsomvandlingsprojekt. Följande text är ett försök att utveckla vissa av dessa aspekter.

### Dynamik

Uppgiften i detta arbete är inte att i utformandet av en gestaltungsstrategi föreslå en slutgiltig och definitiv gestaltning av Åstorp centrum. Detta arbete är en del i en ständigt pågående förändringsprocess. Varje tidsålder har sitt sätt att se på och värdera sin omgivning. Därför kan inte heller designen vara statisk utan förändras och skapas genom val som människor ur den aktuella samtiden gör. Några element i designprocessen bibehåller sitt värde under längre tid och andra under kortare. Genom att införa temporär design kan idéer provas och fler människor komma till tals i designprocessen. Ju fler människor som får komma till tals desto lättare blir det att göra val i designprocessen som leder till en hållbar utveckling av centrum. De som leder designprocessen måste hela tiden väga olika förändringsförslag mot varandra och göra val kring om de ska genomföras, hur och för vem. Denna process får aldrig avstanna eftersom nya möjligheter och hinder hela tiden dyker upp vilket förändrar förutsättningarna för en plats.

Under processen är det också viktigt att dokumentera arbetets gång. Då kan framtida generationer som ska ta vid förstå vilka förändringar som gjorts och hur man kom fram till att just dessa skulle utföras och sedan utifrån det i sin tur göra mer hållbara val kring vidare förändringar. Lisa Diedrich menar att estetik är föränderlig över tid. Genom hur en plats används kan man lära sig att tycka om den. (Diedrich, 2013)

### Involverande

Samverkan i arbetet med förändringen är mycket viktigt. Genom ett mer involverande arbetsätt kan människor mötas och kunskap och idéer utbytas. I Europeiska landskapskonventionen (Europarådet, 2000) står det kring den frågan att *"Varje part förbinder sig att införa förfaranden för medverkan från allmänheten, lokala och regionala myndigheter och andra parter med intresse för att utforma och genomföra den landskapspolitik som anges i punkt b ovan,"*. Med punkt b menas den landskapspolitik som förs på den berörda lokaliteten. Samt att *"Varje part förbinder sig att öka medvetenheten i det civila samhället, privata organisationer och hos offentliga myndigheter om landskapens värde, deras roll och omförändringar i landskapen."* (Europarådet, 2000). Det framgår tydligt att Europarådet vill gynna ett ökat utbyte av kunskaper och främja delaktighet.

Lisa Diedrich menar att fokus ska ligga på att använda de öppna ytorna (istället för på speciella byggnader eller målpunkter) som ett grundläggande verktyg för förändring. Som ledare av designprocessen måste man fokusera på vilka krafter som har inflytande på de öppna ytorna och vilka grupper eller individer som nyttjar dem och hur eller vem som skulle vilja nyttja dem. (Diedrich, 2013)

Ett sätt att involvera är att skapa temporär design som kan skapa diskussion, låta idéer provas, ge plats åt olika intressenter och mycket mer. På detta sätt blir centrum olika berättelser och aktiviteter synliga.



## Holistiskt

I Europeiska landskapskonventionen står det att ett landskap är "ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer." Denna formulering visar på hur komplex betydelsen av landskap är. I Landskapskonventionen läggs tonvikten på behovet av att utveckla en helhetsyn av landskapet och ett mer holistiskt sätt att förhålla sig till det.

Platser är komplexa och när man arbetar med att förändra en plats anser Lisa Diedrich (Porto Plus,2013) att man inte skapar en enkel design utan snarare börjar ett skapande av en komplex konstellation. För att kunna göra detta måste den som designar engagera sig med hela mitt sinne i platsen och lära känna den på flera olika plan. Då först kan berättelser som inte är tydliga första steget bli synliga. I Åstorp finns mängder med olika berättelser och kombinationen av berättelser lägger grunden för designen. Ibland är det enkelt att läsa av berättelserna på en plats medans det ibland är svårare. Det är dock alltid bättre att utgå från platsens egna berättelser än att ta in universala och för platsen intetsägande uttrycksätt. Som designer måste man också lära känna platsen ur olika skalor och se hur platsen förhåller sig till sin direkta eller indirekta omgivning eller immateriella tangeringspunkter. (Diedrich, 2013)

## Estetiskt

Betydelsen och ursprunget av ordet estetik beskriver Nationalencyklopedien som "Bildning till grekiska *aisthētiko's*, i sin tur bildat till *ta aisthēta* 'det sinnliga', 'det förnimbara'". (NE, 2018)

Att något är estetiskt innebär alltså inte bara att det ger en visuell skönhetsupplevelse utan har en betydligt vidare betydelse än så. Estetik är upplevelsebaserat. Estetik påverkar våra sinnen och är något vi reflekterar över utifrån våra samlade erfarenheter. Estetiken påverkar våra liv och vår vardag. Det är något vi blir berörda av och påverkar de val vi gör, hur vi betar oss, hur vi mår och hur vi rör oss på en plats. Hur vi upplever en plats och var vi finner estetiskt är individuellt. Det avgörs utifrån våra erfarenheter och våra kunskaper vad vi tilltalas av. I psykologisk mening handlar det om något som uppfyller våra behov. Något som är estetiskt tilltalande skänker oss välbefinnande som kan ha meningen höjd livskvalitet, en känsla av mening med livet och tilltro.

När vi tycker att en plats är estetiskt tilltalande trivs vi bättre där vilket leder till att vi blir gladare och då mer sociala. Människor är i allmänhet nöjdare i en estetiskt vacker miljö och tolererar då andra mindre bra saker bättre. De som bor en vacker miljö är ofta stolta över detta vilket stärker ortens ställning och ekonomi.

Ortens kärna/centrum blir ofta symbol för hela orten. Därför är det av stor betydelse att ha med de estetiska aspekterna i förändringsarbetet av centrum.

## Läsbarhet

Tydlighet knyter an till begreppet strategi. En urban miljö kan vara brokig och det finns mycket som pockar på uppmärksamhet. Då blir det extra viktigt att det finns en tydlighet i designen som ökar läsbarheten av ortens funktioner och gör det lättare att orientera sig. Detta kan göras genom att låta detaljen bygga ett enhetligt visuellt uttryck. Helhet byggs av detaljer och genom att göra tydliga val av möblemang, belysning, färgval, markbeläggning, skyltar m.m. kan man skapa ett sådant helhetsintryck i Åstorp centrum vilket gör det lättare att orientera sig. Detaljerna ska dels smälta in i den omgivande miljön och dels signalera tydlighet. Genom att ha en enhetlig syn på centrums detaljer kan dessa även bidra till att stärka ortens identitet. Det ska samspela med platsens karaktär och samtidigt ha en modern men tidlös karaktär.

Tydlighet ska kännas som en omtanke om människorna som rör sig på platsen. Det ska bidra till att skapa en känsla av trygghet och transparens och till en känsla av att staden har en långsiktig vision för både invånare och besökare.

## Kulturvärden

Kulturvärdena i Åstorp centrum är viktiga att ta till vara på för en hållbar samhällsutveckling och kan öka Åstorps attraktivitet. Detta genererar bättre ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Förutom att de kulturhistoriska värdena kan ge kunskap och förståelse för vårt samtida samhälle kan de också ha ett pedagogiskt värde. Detta leder till en förståelse för sin omvärld och därigenom en ökad känsla av tillhörighet. Det leder oss onekligen till ett viktigt mål med arbetet att bevara och stärka våra kulturvärden, nämligen delaktighet. (Riksantikvarieämbetet, 2017)

Enligt europeiska landskapskonventionen (ELC) är ett landskap = "ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer." (Europarådet, 2000)

Därför anses att ett involverande arbetsätt behövs i Åstorp även när det gäller bevarandet av de kulturhistoriska värdena i Åstorp. Genom att involvera människor av alla slag blir det lättare att uppdaga vilka kulturhistoriska värden som finns i Åstorp samtidigt som kunskap utbyts. Genom att stärka Åstorps kulturhistoriska värden stärker man även Åstorps identitet. Samtidigt som delaktigheten också motverkar segregation och ensamhet.

Det är viktigt att lyfta fram och stärka de kulturvärden som finns i Åstorp. Både materiella och immateriella värden är viktiga att ta hänsyn till när man tar vidare steg i förändringsarbetet i Åstorp centrum.

Teknik- och industrihistoriska värden försvinner ofta innan man har hunnit dokumentera dem. Med utvecklingen byts utrustning ut och nya metoder införs. I Åstorp är järnvägen och industrierna närvarande. Den senaste större förändringen i nära relation till Åstorps centrum var när Björnekulla livsmedelsindustri, alldeles intill stationen, valde att lägga ner sin verksamhet.

Enligt min uppfattning bör arbetet med kulturhistoriska värden aldrig avstanna. Det finns olika sätt att göra kulturhistoriska analyser på, vilket Åstorp är i behov av. Det viktigaste är dock att dokumenten är dynamiska och att processen hela tiden fortskrider. Ett annat argument för att arbetet med de kulturhistoriska värdena aldrig får avstanna är att liv i sig är dynamiskt. Liv växer, nya ting byggs, byggnader förfaller, ytor får patina, målas om, växter dör o.s.v. Skötselarbetet är en del i detta ständigt pågående arbete där själva processen strävar efter att bevara något som egentligen är dynamiskt i en slags status quo. I en omgestaltung måste även avvägningar göras kring vilka hot de kulturhistoriska värdena står inför.

Ett annat argument är att det i grund och botten handlar om att göra val utifrån vilket värde som sätts på kulturarvet. Dessa val påverkas i stor grad av den tid vi lever i och vilken kompetens de personer som gör valet har. Därför är det viktigt att vi tydligt dokumenterar hur man har gjort värderingen och vilka val man har gjort och varför men också för vem kulturarvet ska bevaras och hur bevarandearbetet ska gå till.

En kulturhistorisk analys av Åstorp centrum hade synliggjort dess kulturhistoriska värden. Detta arbetet har enbart nuddat vid materiella kulturvärden som järnvägen, de villor som olika entreprenörer byggde och Åstorps fysiska läge. Immateriella värden som sociala bruk och seder, myter, praktiska kunskaper från industrierna behöver undersökas vidare.

De kulturhistoriska företeelser i Åstorp som här lyfts fram är Järnvägen med den bebyggelseutveckling som följde i spåren av den. Exempelvis den fysiska utformningen av rutnätsstaden med dess idéhistoria, de stora gamla villorna och gatornas utformning. Den visuella kontakten med järnvägen på olika platser i centrum är väsentlig.

För att ge möjligheter till vidare utveckling av kulturarvsarbetet kan fysiska platser skapas i centrum som kan användas av alla, enskilda personer, föreningar, företag och kommun och gör på så sätt plats åt alla som vill föra vidare både materiellt och immateriellt kulturarv.

## Grönska

Det finns ett otal konventioner och ramverk som underlättar arbetet med våra kulturarv och dess olika aspekter. De flesta av dessa konventioner berör Åstorps olika kulturarv på ett eller annat sätt. Den senaste av konventioner är FARO, en ramkonvention om kulturarvets värde för samhället. Den handlar mindre om hur vi ska bevara vårt kulturarv och har istället ett starkt fokus på hur vi kan använda kulturarv för att stärka demokrati och mänskliga rättigheter. Platser och objekt har betydelse på grund av hur de används och vilken mening de har för de som är i kontakt med dem. (Council of Europe, 2005) Konventionen har redan ratificerats av flera länder i Europa och just nu arbetar olika myndigheter i Sverige på hur en framtida anslutning ska gå till.

FARO betonar också att det är viktigt att involvera människor i olika projekt för bevarande och nyttjande av kulturarvet. Genom att i sin gestaltning försöka skapa platser som alla människor kan använda och mötas på blir förutsättningarna för att involvera och inkludera bättre.

Grönska var ett av de värdeord som utkristalliserades, när medborgarna blev tillfrågade under projekt Centrum 2.0 i Åstorp kring vad de önskar sig i centrum. Grönska har länge ansetts vara bidragande till hälsa och välbefinnande på många olika sätt runt om i världen och rapporterna om dess betydelse blir allt fler. I detta arbetet behandlas enbart några av många teorier kring varför grönska är bra för oss alla. Det finns mycket som talar för att lyfta in grönska i Åstorp centrum.

Per Klingberg och Ulf Silvander från Svenskt friluftsliv skrev en debattartikel i tidsskriften Arkitekten i maj 2018 om faran att bygga bort den tätortsnära naturen. De hänvisar till en Sifundersökning gjord 2017 där 75% av de tillfrågade runt om i Sverige ansåg att det var viktigt att värna om naturen när vi bygger nytt i städerna. Klingberg och Silvander menar också att det idag finns överväldigande många rapporter som visar grönskans positiva influens på hela samhället men de är oroliga att den faktiska kunskapen kring detta inte når fram till beslutstagarna i tid. Just nu är Sverige inne i en högkonjunktur och det byggs mycket överallt, även inne i stadskärnorna.

Hur grönskan ska implementeras i de allt tätare städerna diskuteras nu på flera håll. Grön infrastruktur, som kan bidra med ekosystemtjänster, är viktig för hållbar stadsutveckling och för anpassning till klimatförändringarna men det är inte alla ekosystemtjänster som kan tillfredställas på alla platser. Det finns en konflikt kring markanvändning och ekonomiska intressen. (Lindholm, 2017). Därför måste utvecklingen av grönskan ske i en pågående dialog

mellan olika intressenter. För att vi ska få en kvalitativ och funktionell grönska i Åstorp centrum behöves ett tvärsektorielt och holistiskt arbetssätt.

Paret Rachel och Stephen Kaplan forskade länge om människans upplevelse av natur och skrev båda om fördelarna med grönska i olika sammanhang. Deras resonemang grundar sig på att det finns två olika slags uppmärksamhet. Riktad uppmärksamhet och fascination. Den senare är en spontan upplevelse som inte kräver någon ansträngning medan riktad uppmärksamhet kräver ansträngning. Urban miljö kräver mycket riktad uppmärksamhet av oss och innehåller inte lika mycket som fascinerar. Om vi utsätts för allt för mycket riktad uppmärksamhet utan möjlighet till återhämtning drabbas vi av stress och depressioner. Mycket av det som vi i dagens samhälle anser "viktigt" kräver riktad uppmärksamhet. Natur och grönska däremot fascinerar och ger möjlighet till återhämtning. I gröna miljöer är människor mindre stressade, mår bättre och som en följd av det tar människor större socialt ansvar. (Kaplan et. al. 1989) (Kaplan, 1995)

Fascination, eller den spontana uppmärksamheten, som man också kallar det är något som även Patrik Grahn skriver om (Grahn, 2014). Alla sinnen påverkas när man vistas i naturen vilket aktiverar det parasympatiska nervsystemet. Det leder till ökad utsöndring av hormonet oxytocin som i sin tur gör oss lugna och trygga. Patrik Grahns beskriver också tillsammans med Gunnar Sorte åtta olika dimensioner av natur genom vilket de lyfter fram vikten av en variation i grönskan. Vild natur kräver mindre av oss är ordnad.

Roger Ulrich tar upp naturens läkande betydelse när man upplevt en av våra mest basala affekterna, nämligen rädsla. Han ser på frågan ur ett evolutionärt perspektiv och menar att de som kan återhämta sig i naturen efter möte med fara överlever lättare. Sympatiska nervsystemet som aktiveras vid en stor anspänning, som rädsla är, slappnar av när man vistas i natur.

Matilda Annerstedt mätte halten av stresshormon och hjärtrytm på stressdrabbade patienter dels när de vistades i en lugn inomhusmiljö och dels när de vistades i en virtuell skogsmiljö med inspelat naturljud. Den virtuella skogsmiljön gav snabbare återhämtning än den konventionella inomhusmiljön. Dock ska tilläggas att när hon stängde av det inspelade naturljudet i den virtuella skogsmiljön upplevde testpersonerna det mer stressande då miljön kändes onaturlig. Hon undersökte också hur synintrycken påverkar oss. Av en grupp människor fick några titta på en bild av en motorväg och lyssna på ett brusande ljud. En annan grupp fick lyssna på samma brusande ljud men titta på en bild av en havsstrand. Annerstedt upptäckte då att de som tittade på bilden på havsstranden var lugnare och mådde bättre, trots att ljudet hade varit det samma. Den visuella grönskan spelar alltså stor roll för välbefinnandet. (Annerstedt, 2013)

I Japan etablerades uttrycket Shinrin-Yoku på 80-talet. Shinrin-Yoku betyder skogsbad och ses som en form av terapi för stressdrabbade personer där man fokuserar på närvarande i naturen. I storstadsområdena i Japan finns väldigt lite tillgång till natur. (Liljemalm, 2018)

Janina Konarska tar upp trädens roll i klimatanpassningsarbetet. Träd tar upp dagvatten och föroreningar samt sänker temperaturen i städerna. Bidrar med bättre luftkvalitet. Konarska arbetar, liksom flera andra, också med att ta fram trädarter som klarar av framtidens allt mer extrema klimatförhållanden. (Konarska, 2015)

En varierad grönska ökar den biologiska mångfalden. Ekosystem och biologisk mångfald är också rubriken på FN:s 15:e globala mål. En annan mycket betydelsefull internationell överenskommelse är FN:s konvention för biologisk mångfald. Det går inte att nog understryka betydelsen av biologisk mångfald för livet på hela vår planet. Om detta finns otal överenskommelser, regler, lagar, forskningsresultat och mycket annat som visar på hur viktigt det är.

Grönska ger plats åt skadedjursreglerare som fåglar, fladdermöss, getingar m.m. vilket skapar ett trivsammare miljö att vistas i, skapar goda förutsättningar för urbana odlingar samt skänker balans i de naturliga skeendena. (Wingren et.al., 2015)

Grönska kan ge ökad förståelse för vår natur och värnandet om denna. Personer som har vistats mycket i gröna miljöer förstår sambanden i naturen bättre.

Att det är hälsosamt för barn att vistas utomhus är många överens om men solens strålning kan också vara skadlig. Strålskyddsmyndigheten rekommenderar därför att man planterar träd och annan grönska på

platser där barn vistas utomhus eftersom lövskugga ger ett bra uv-skydd. En lekplats eller skolgård bör skyddas till minst 50% från sol. Lekredskap och sandlådor bör placeras i skugga vilket inte alltid är fallet idag. "Om mer än halva himlen rakt ovanför barnens favoritställen täcks av grönska är den ultravioletta strålningen lagom". (Boverket, 2015) (FN, 1998) FN:s barnkonvention värnar i flera punkter om barnens hälsa och välbefinnande. Solens strålar är mindre farliga morgon och kväll.

Anders Busse Nielsen pratar om behovet av ett nytt sätt att se på de ofta bortglömda, trädbevuxna ytorna i och kring tätbebyggda områden. Genom små förändringar i skötsel kan de istället bli en stor tillgång för orten. Han förespråkar dynamisk skötsel vilket kan bli ett forum för deltagande och engagemang från ortens invånare och en mötesplats där kunskap sprids. Busse Nielsen menar att vi idag inte längre bör göra stor skillnad på stad och land utan arbeta med skogen som ett hybridkoncept. För de mindre skogsbeklädda ytorna i och kring städer föreslår han benämningen pocket woods, fritt översatt fickskogar. Pocket woods kan dessutom bli ett alternativ till den annars mycket ordnade grönskan på gator och torg. Med pocket woods skulle Åstorp få en någon av de vildare dimensionerna av natur som Patrick Grahn nämner. Det ska tilläggas att Busse Nielsen med pocket woods menar de skogsytorna som finns kvar som relikter när staden sprider sig men han beskriver inte möjligheten att skapa nya så kallade pocket woods på tidigare hårdgjord yta. (Busse Nielsen, 2016)

Joke Luttik menar att grönska och vatten kan öka ett hus värde eller en ortens attraktivitet. När han undersökte nära 3000 fastighetsförsäljningar upptäckte han att den gröna

## Mobilitet- bil, cykel & gång

miljön omkring huset, tillgång till vatten och utsikt ökade värdet på hus upp till 28 %. (Luttik, 2000) Även Alexaner Stähle undersöker detta fenomen och har också kommit fram till att grönska ökar bostadsvärdet och ortens attraktivitet.

I Grönstruktur i Skåne rekommenderar Region Skåne ett ökat samband mellan den regionala miljön och tätorten. De anser vidare att den gröna turismen ska utvecklas och att arbetet för att skapa sammanhängande grönstråk i Skåne ska fortsätta. (Region Skåne 2012)

Grönska i Åstorp centrum kan också motverka upplevelsen av enformighet på de långa raka gatorna i centrum utan att bygga bort den rutnätsstruktur som är så karaktärsbildande för orten. Detta kan i sin tur öka lusten att promenera eller cykla i centrum. (Sweco, 2017)

Framtidens gestaltning av Åstorps centrum bygger på hur man löser trafikfrågan. Idag är det dominerande trafikslaget i centrum biltrafik men framtiden kan se annorlunda ut. Klimatrapporter och en mängd utredningar visar att vi kraftigt måste dra ner på fossila bränslen om vi ska kunna vända klimatförändringarna åt det positiva hållet.

För Åstorp är det grundläggande att komma underfund med hur man ska möta de nya utmaningarna med förändrat klimat och en hållbar framtid. Det som tydligt utkristalliserat sig under detta arbetes gång är att biltrafiken måste minska i centrum och plats ges för gående och cyklister. Denna utveckling är något Åstorp måste förbereda sig för. Eftersom detta påverkar en så stor del av centrum, praktiskt taget hela centrum, är det av stor vikt att Åstorp kommer fram till hur trafiksituationen ska se ut i framtiden innan man går igång med en omgestaltning av centrum.

MaaS (Mobility as a service) betyder att man istället för att äga en egen bil kan beställa en självkörande bil som körs fram vid behov. Tekniken är på frammark på flera ställen i världen. Detta skulle kunna minska eller eliminera behovet av parkeringsplatser i urbana miljöer. (Kane et. al. 2017)



### Bilar

Ett stort antal städer världen över planerar för att bli helt eller delvis bilfria i de centrala delarna. Det menar Mark J. Nieuwenhuijsen och Haneen Khreis (2016). Några som har kommit långt i planerna är Oslo, Helsingfors, Hamburg och Madrid som vill att delar av staden ska vara helt fria från privata bilar. Många andra städer planerar för bilfria dagar, minskade parkeringsytor och bättre infrastruktur för gående och cyklister. Gemensamt för städerna är att de fokuserar på de centrala delarna. Färre bilar i centrum leder till mindre farliga utsläpp, mindre buller och en bättre temperatur i staden. Genom att befria ytor från bilar kan de gröna ytorna bli fler vilket för med sig en rad olika hälsoeffekter för de som vistas i staden. Dessutom ger det fler möjligheter för människor att mötas. (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016)

Det känns omöjligt ända fram tills det är gjort. Ungefär så ska Nelson Mandela ha uttryckt det. Billobbyn är stark men då kan vi minnas att det för inte allt för länge sedan var tillåtet att röka på betydligt fler ställen än det är idag påminner oss Nieuwenhuijsen & Khreis. Nu kan många inte tänka sig att stå och vänta inne på en tågstation omgiven av cigarettök. Jämförelsen med mellan bilarnas utsläpp och cigarettök görs eftersom det finns många starka bevis för att biltrafiken i centrala delar av städer inte är hälsosamt. (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016)

Figur 48. Mobility as a service. Bil kan beställas vid behov.

I artikeln "Rethinking mobility for a human city" föreslår Macharis och Keseru på avdelningen för "Mobility, Logistics and Automotive technology" på Vrije universitet i Belgien (Macharis & Keseru, 2018) ett nytt koncept, 5 p:n, för en mänskligare stad. De 5 p:na är "proximity, place for humans, prosperity for all, participation" och "passion". En översättning av de fem orden skulle kunna vara närhet, plats för människor, välbefinnande för alla, delaktighet och passion. Dessa 5 p:n förklaras så här i artikeln:

Närhet:

Täta, multifunktionella städer där jobb, service och handel finns i närheten av bostaden. Fler får möjlighet att arbeta hemifrån eller från satellitkontor i närheten av bostaden. Detta gör att vi kan utnyttja marken bättre men att omvandla en stad är i praktiken ett svårt och långdraget arbete som inte görs över en dag.

Plats för människor:

Vi står inför ett skifte där samhällsplaneringen går från årtionden av fokus på biltrafiken och mot en tid där fler och fler kräver mer plats i staden för mänskliga aktiviteter och grönska. Macharis och Keseru menar att vi måste börja använda bilen på ett annat sätt. Redan nu är det vanligare att dela bilar med andra på olika sätt. Då får vi färre bilar på gatorna och parkeringsplatser frigörs för annan aktivitet. De tittar även på den snara framtiden då det kommer att bli allt vanligare med självkörande bilar. Om autonoma bilar används av flera och delas på kan

antalet bilar minska men det finns också en risk för att fler väljer att använda restiden för att vara produktiva, t.ex. arbeta, eller att människor som inte kan/får köra bil idag kan ge sig ut i trafiken i egen bil.

Välbefinnande för alla:

"Free-floating car sharing"(bildelning) och så kallad "ridesourcing" utnyttjas mest av unga, välbetalda stadsbor då det ofta är i de större städerna som tjänsterna finns att tillgå. Hur kan framtidens kollektivtrafik se ut för låginkomsttagare och människor ute på landsbygden? Det är en nöt som kvarstår att knäcka. Kanske är det så att kommuner och stat måste reglera detta i framtiden för att alla ska få möjlighet till god kommunikation.

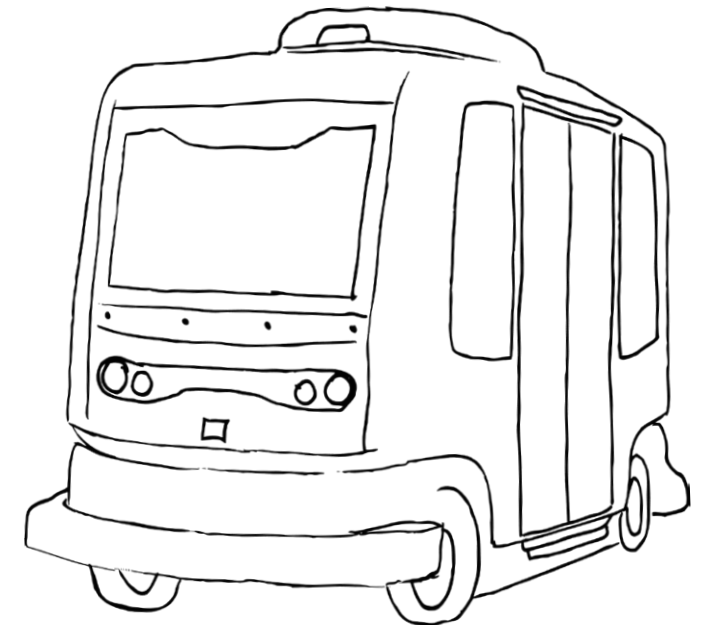
Delaktighet:

Att involvera stadens medborgare, med deras kunskaper och kreativitet, kan vara en stor tillgång för staden. Likaså kan medborgarna bidra till att prova eller ta fram nya alternativa lösningar. (Macharis & Keseru, 2018)

Passion:

Med passion, som den sista av de 5 p:na, menar författarna att det behövs betydligt mer forskning kring vad vi mer behöver, förutom ovanstående för att staden ska vara en bra plats för människor att vistas i. De avslutar artikeln med att pointera att staden inte måste vara perfekt men den ska vara trivsamt och välkomnande för alla. (Macharis & Keseru, 2018)

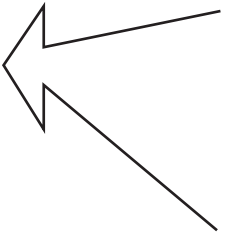
Det är i skrivande stund inte långt kvar tills de första autonoma bilarna kommer ut på marknaden. Kane och Whitehead skriver om möjligheten till självkörande taxi eller andra typer av fordon. Det kan till och med bli så att självkörande taxis (eller andra så kallad "delade autonoma fordon") ersätter behovet av andra delade transportmedel, men behöver då inte begagna lika stor yta för parkering inne i de centrala delarna av staden.



Figur 49. Självkörande pod.

Författarna föreslår ett ramverk utifrån fyra tydliga trender som de skriver om i artikeln. Den första är elektrifieringen av fordon. Den andra är utvecklingen av självkörande fordon. Det tredje är ett skifte mot delad ekonomi och det fjärde är trenden att förtäta städerna. I centrum för ramverket placerar Kane och Whitehead behovet av delade, elektrifierade, autonoma bilar och föreslår dessa fokusområden för att följa med i utvecklingen av de nya transportmedlen:

1. Uppmuntra elbilar. Erbjud laddning. Uppmuntra autonoma bilar och till delande av bilar.
2. Autonoma bilar som delas kan använda bussars hållplatser och nätverk.
3. Skapa noder för olika transportsystem att mötas och ett centrum som man lätt tar sig fram i som gående. (Kane & Whitehead, 2017)



Runtom experimenteras det nu med olika fossilfria, självkörande transportmedel. Ett exempel är de små självkörande poddarna som är tänkta som kollektivtrafikmedel i urbana miljöer. Denna typ av kollektivtrafik kan vara ett alternativ för Åstorps centrum.

Om utvecklingen av självkörande fordon leder till mer eller mindre trafik är ännu okänt. Många hoppas nog på att det leder till en bättre utvecklad kollektivtrafik men faktum är att det även kan leda till fler bilar med enbart en förare eller till och med ingen förare. Denna utveckling behöver regleras och förberedas för att kunna bli en tillgång för oss människor. Att eftersträva är ett bilfritt centrum, färre parkeringar, noder för byte av transportmedel, fler gemensamma ytor och grönska. En stor roll i åt vilket håll utvecklingen går har beslutfattare både på nationellt men också regional och kommunal nivå. Kommunerna måste ta ställning till hur de vill att framtiden ska se ut. Detta skriver Guerra & Morris från Department of city and regional Planning, Design School, University of Pennsylvania, 2017.

Med självkörande bilar kommer troligtvis inte heller behovet av parkeringsplatser nära butiker, hem och service att finnas kvar. Det utrymme som då frigörs kan användas för gående, cyklar, aktiviteter och annat. Guerra och Morris menar att utvecklingen redan nu starkt går mot att ta bort parkeringsytorna i städernas centrum och påpekar att kommunerna även här har ansvaret för att detta genomförs oavsett hur framtiden kommer att se ut. (Guerra & Morris, 2017)

Sonja Perander ifrågasätter den stora yta som biltrafiken har till förfogande när trenden går mot ett förtätande av urbana landskap. Otaliga rapporter talar för att människor behöver grönska omkring sig och platser att mötas på för att må bra. Barn, liksom vuxna, behöver möjlighet att röra sig fritt och plats för lek. Perander menar att det uppstår en konkurrens mellan den motorburna trafiken och behovet av ytor som främjar människors välbefinnande.

Perander gör en tillbakablick och ser att biltrafiken ökade kraftigt i Sverige efter andra världskriget och biltätheten i Sverige snabbt blev den högsta i Europa. Från 60-talet och fram till början av 2000-talet hade bilen en prioriterad plats inom stadsplaneringen. År 2004 kom TRAST (Trafik för attraktiv stad) som ett av de första dokumenten i Sverige som lyfte fram de sociala, ekonomiska och ekologiska aspekterna före biltrafiken. Idag är vi väl medvetna om bilarnas negativa effekter på städer och trenden mot att gående och cyklar måste prioriteras är stark. (Perander, 2018)

Även Perander menar att ytor som idag är till för biltrafik skulle kunna frigöras till andra funktioner som exempelvis mötesplatser, dagvattenhantering, lek, cykel-/gångbanor, grönska och olika verksamheter eller aktiviteter vilket hade varit en utveckling i enighet med en hållbar framtid. (Perander, 2018)

### Cyklar

För några årtionden sedan var det status att ha bil och om man cyklade var det en markering på att man inte hade någon bra ekonomi. Nu är detta på väg att ändras. Nu cyklar både de som har sämre ekonomi och de som har det gott ställt ekonomiskt. Många är väl medvetna om de hälso- och miljöaspekter som erhålls när man cyklar istället för att ta bilen. Cykelns popularitet som färdmedel ökar stadigt. Små och stora städer erbjuder cykeldelning.

I *Cycling towards a more sustainable transport future* (Pucher & Buehler, 2017) skriver författarna följande. Forskningen på cyklandet och allt därtill har ökat dramatiskt de senaste 15 åren. Enligt *Web of science* har antalet referentgranskade artiklar om cykling ökat ungefär 13-faldigt under den perioden. Utöver dessa har det utkommit ett otal andra artiklar och böcker i ämnet. Europa har länge legat i framkant när det gäller planering för cykel. Amsterdam och Köpenhamn ligger i täten men nu följer allt fler efter och utvecklandet av cykelnätverk växer runt om i världens alla hörn. (Pucher & Buehler, 2017)

Den största risken för cyklister uppstår när cyklar måste samsas med motordrivna fordon på samma yta. (Pucher & Buehler, 2017) Därför bör cykelbanor i Åstorp vara fysiskt avskilda från motorfordon. En cykelbana som är skild från motorfordon ger också en känsla av trygghet.

Utbyggandet av cykelbanor ökar per se antalet cyklister som begagnar dem. För att gå tillbaka till resonemanget kring trenden att fler och fler cyklar idag kan det tilläggas att några grupper i samhället gynnas mer av implementerandet av ett väl utvecklat cykelnät. De som har en lägre socioekonomisk status, till vilken många kvinnor, barn och seniorer räknas, är de som ofta använder cykeln som sitt huvudsakliga transportmedel. Därför är ett välutvecklat cykelnät även en fråga om jämlikhet, säkerhet och tillgänglighet för alla. (Pucher & Buehler, 2017)

Genom att sänka hastigheten på gator ger man möjlighet för cyklister och gående att lättare röra sig centrum och ökar säkerheten för alla. Det gör också centrum mer attraktivt och trivsamt. (Pucher & Buehler, 2017)

Idag byggs det cykelvägar som aldrig förr. Malmö har enligt sin hemsida ungefär 650 km cykelbanor och mellan 25-30 % av Malmöborna cyklar varje dag. Enligt Köpenhamn stads "Cykelredegørelse 2017" har Köpenhamn ca 400 km cykelvägar och 50 % av köpenhamnarna cyklar till jobbet varje dag.

Det är alltså en stark trend som hör ihop med ökad medvetenhet om hälsa, de rådande klimatförändringarna och behovet av hållbar utveckling.

### Säkerhet för cyklister

I tidskriften *Safety science* skriver författarna Marco Dozza, Arend Schwab och Fred Wegman (2016) att det blir mer och mer populärt att cykla men att det är också förenat med en risk. Cyklister är de trafikanter som oftast är inblandade i olyckor. Det är bra på många sätt att cykla men uppmuntran till att cykla bär gå hand i hand med förebyggande åtgärder för att minska antalet olyckor.

Cykeln och cyklandet håller på att förändras. Nu kommer elcyklar och nya sorters cyklar för olika ändamål. Lådcyklar, Velomobiler, liggcyklar, transportcyklar, busscyklar m.m. Dessa nya cyklar för med sig ett nytt sätt att cykla på och nya sorters risker. Cyklisterna återfinns också bland ett allt bredare åldersspann.

Singelolyckor bland cyklister är den största delen av alla cykelrelaterade olyckor. Men de som inträffar där motorfordon är inblandade är de som mest allvarliga. Detta skriver Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i sin bok om barn och ungas säkerhet från 2011.

FN:s Tylösandsdeklaration som antogs 2007 om människors rätt till en säker trafik trafik betonar alla har rätt att använda gator och vägar utan att riskera hälsa och välbefinnande. Detta innebär att såväl gamla som barn har rätt till en säker trafikmiljö.



## Gående

I Swecos förslag på framtida utformning av Åstorp centrum (se sid 38) finns inte några renodlade gågator. Istället föreslås blandtrafikgator med tydlig gestaltning för gåbanor. Under projektet Livskraftiga kommuner anses att gång- och cykeltrafik ska prioriteras framför bilar och att kulturen i Åstorp kring detta måste ändras. Andra punkter som Livskraftiga kommuner ville uppnå för att göra Åstorps centrum vänligt för gångtrafikanter och därmed mer levande var:

- Hållbar mobilitet
- Tillgänglighet till natur, kultur, arbete och bostad
- Väl utvecklat gång och cykelnätverk - lokalt och regionalt. Detta främjar hälsa, välbefinnande och trygghet.
- Tillgänglighet för alla användargrupper
- Koppla ihop destinationer inom och utanför centrum
- Gör offentlig miljö attraktiv att vistas i
- Trygghet på alla tider
- Använd pendelparkering till annat under andra tider

- Av- och påstigningzoner för de som hämtas eller lämnas med bil och korttidsparkeringar
- Bra, väderskyffade cykelparkeringar.
- Väderskydd när man väntar eller vilar
- Tydlig skyltning

Strategierna för att uppnå detta ansåg Livskraftiga kommuner vara:

- Prioritera gående och cyklister och dess kopplingar till kollektivtrafiken.
- Sträva efter multifunktionalitet och flexibilitet i nyttjandet av den offentliga miljön
- Platser kopplade till kollektivtrafik ska ha en tydlig identitet och vara lätt att orientera sig utifrån. Tydlighet och läsbarhet eftersträvas.
- Trygghet skapas genom exempelvis god belysning, goda förutsättningar för fotgängare och mänsklig närvaro.
- Attraktivitet skapas genom god design, behagliga material, välskött miljö, mänsklig skala och skapande av gott mikroklimat.
- Koncentrera service, funktioner och aktiviteter till

områden där pendlare rör sig. Det uppmuntrar till möten, liv och aktivitet

- Samarbete och samordning, både lokalt, regionalt och nationellt, behövs för att få i stånd en hållbar mobilitet.

När kommunerna presenterade vilka resurser Åstorps centrum har idag nämns närheten till Söderåsen, ICA Kvantum Oj!, de breda gatorna och stationen. Vidare nämns den goda infrastrukturen i och kring Åstorp och de goda möjligheterna till parkering.

När brister belyses är det i huvudsak tre saker som kommer upp. Ortens svaga identitet, den dåligt utvecklade miljön för gående och cyklister samt att många invånare uttrycker en känsla av trygghet i centrum. (Region Skåne, 2016)

### Reflektion

I ett omgestaltningsarbete är det lätt att de mjuka värdena kommer i skymundan för värden som kan te sig mer konkreta och mätbara. Det kan vara svårt att ta sig an dessa mjuka värden i det verkliga arbetet med omgestaltung då de kan upplevas diffusa och svåra att greppa. Därför är det viktigt att de finns med som kvalitetsaspekter i en gestaltungsstrategi tillsammans med andra värden.

Utvecklingen går i rask takt mot självkörande fordon förmodligen kommer att förändra både vårt sätt att se på transportmedel och möjligen också infrastrukturen.

Vi går allt mer ifrån att var och en ska äga en egen bil till delande av transportmedel. Biltrafiken kan komma att minska drastiskt och behovet av parkeringsplatser förändras. Parkeringsplatser tar idag upp stor yta i Åstorps centrum. En stor del av dessa begagnas av boende eller pendlare. Pondera att man så småningom kan ta sig med självkörande fordon dit man vill och att fordonet, medan man gör sitt ärende, parkerar på annan plats eller gagnas av annan person. Inne i Åstorp centrum skulle då behovet av parkeringsplatser minska eller försvinna helt. Idag görs också olika försök med självkörande kollektivtrafik på olika håll. Om Åstorp centrum får ett nätverk av exempelvis självkörande poddar som man enkelt kan hoppa på och av minskar behovet av bilar i centrum drastiskt.

Detta skulle frigöra yta för mötesplatser, grönska och aktivitet i Åstorps centrum. Barn som bor eller rör sig i centrum och skulle kunna rör sig fritt till och från skolan

eller till olika fritidsaktiviteter. Bilfria städer blir sannolikt attraktivare och trevligare att bo i än i städer där bilar dominerar gatubilden.

Macharis och Keseru är fristående författare. De och några av de andra författarna verkar överens om att det krävs att kommuner och myndigheter sätter ner foten och tar fram direktiv och regler för de självkörande fordonen. När det gäller parkering måste kommunerna ta ansvar. Tillgång till många parkeringsplatser gör inte en stad mer attraktiv. Det är snarare så att när man minskar ner på antalet parkeringsplatser understödjer alternativa resesätt vilket främjar miljö, hälsa och trivsel i staden.

Åstorps kommun har dessutom möjlighet att profilera sig som en hållbar, framåtsträvande ort som satsar på invånarnas behov. Ytorna för gående och cyklar är dåligt utvecklade.

En grundläggande strategi för Åstorp är en förändrad infrastruktur där människor kommer i fokus istället för bilar som det hittills har varit.

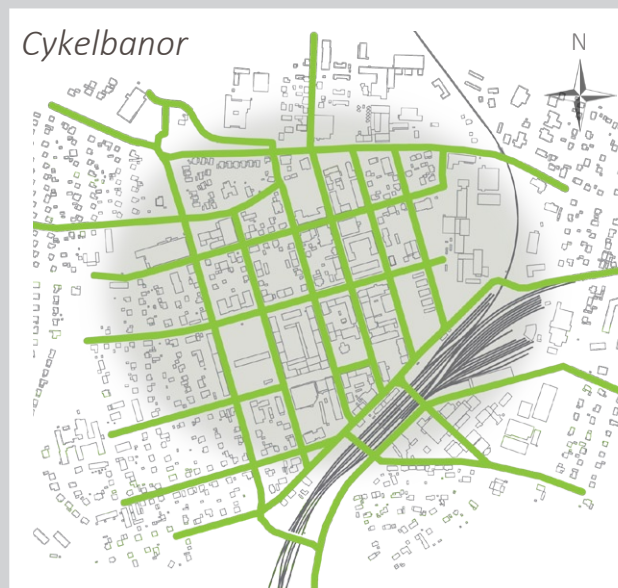
Kontrasten mellan de gröna privata trädgårdarna och den karga miljön på de offentliga ytorna i Åstorp är stor. Därför finns behovet av grönska i centrum ur ett demokrati- och jämställdhetsperspektiv. Grönska i centrum även är viktigt för de som inte har en egen trädgård i Åstorp. Det finns många som bor i lägenhet i centrum och inte har samma tillgång till grönska som de privata husägarna. Bostadsnära grönska kan

## Förslag på strukturell nivå

kompensera för en del av de hälsomässiga nackdelar som ofta förknippas med låg inkomst. I Åstorp är inkomstnivån generellt relativt låg. Alla har inte möjlighet att köpa en egen villa med tillhörande trädgård därför blir införandet av grönska i centrum (som domineras av lägenheter) en fråga om lika rättigheter till bostadsnära grönska för alla.

En annan viktig strategi är att knyta ihop Söderåsen med centrum. Detta kan göras genom att "leda in" grönskan från Söderåsen in i centrum. Kanske skulle Söderåsens skogskaraktär kunna ta plats på gatorna i centrum. På det sättet kan det skapas en naturlig länk mellan Åstorps centrum och skogen på Söderåsen. Det kan väcka nyfikenhet hos besökare och en vilja att ge sig ut i naturen.

Att föra in grönska i Åstorp centrum kan vara ett sätt att knyta samman Söderåsen med Åstorp och på så sätt stärka kommunens vision om att vara och kalla sig för Söderåsstaden.

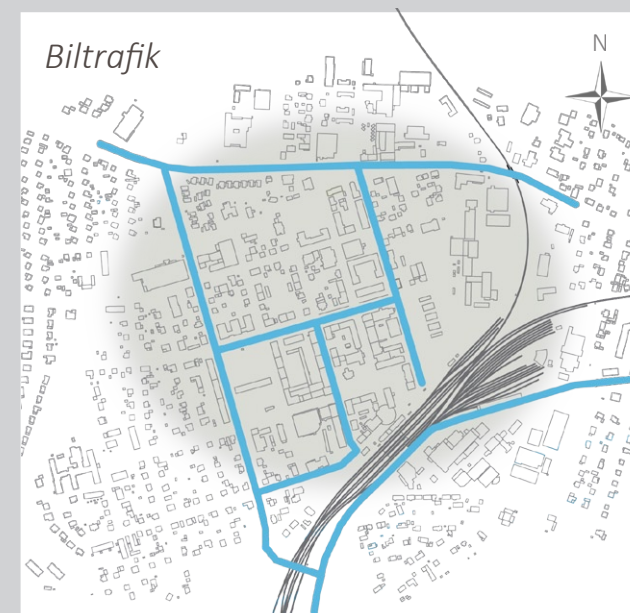


Figur 50. Gator med cykelbanor

En förändrad infrastruktur är en grundläggande strategi för ett levande och attraktivt centrum med starkt identitet. För att uppnå denna vision behöver omvandlingen gå mot ett centrum där cyklister och gående prioriteras. För detta föreslås en successiv utbyggnad av cykelbanor. Dessa föreslås omfatta alla gator i centrum utom den delen av Torggatan med hög koncentration av affärer

och annan service som blir renodlad gågata. Cykelbanorna anpassas för cyklar med relativt hög hastighet och är skilda i nivå gentemot omgivande mark för att öka säkerheten.

Biltrafiken som den ser ut idag begränsas till ett fåtal gator. På så sätt frigörs ytor för cyklister och gående. En ökad säkerhet och känsla av trygghet gör att barn kan röra sig mer fritt vilket bidrar till liv i centrum.



Figur 51. Gator med biltrafik

## 5. Idéer kring förverkligande av strategin



I detta avslutande avsnitt läggs idéer fram kring hur gestaltungsstrategin skulle kunna förverkligas på sikt. Dessa idéer är bara början på en lång rad av möjliga förslag för förändring av Åstorps centrum som kan följa i kölvattnet av gestaltungsstrategin. Idéerna kopplas även till gestaltungsstrategin med tillhörande kvalitetsaspekter för att ge exempel på hur strategin kan användas i en gestaltning.

De exempel som visas i detta arbetet är framtagna utifrån enbart några få av de kvalitetsaspekter som ingår i gestaltungsstrategin. För att ta steg närmare en sådan utveckling av Åstorps kommun som här föreslås behöver kommunen arbeta vidare utifrån alla de kvalitetsaspekter som föreslås i gestaltungsstrategin. En förutsättning för en positiv och hållbar gestaltning av Åstorps centrum är att kommunen ser till att alla kvalitetsaspekterna ska uppfyllas i alla gestaltungsprojekt.

Exempel på hur Åstorps kommun kan arbeta med gestaltungsaspekterna skulle i korthet kunna vara:

**Dynamik:** Var öppen för föränderlighet genom hela arbetsprocessen. Testa gestaltungsidéer med hjälp temporära gestaltungsningar. Prova att stänga gator för biltrafik under perioder. Öppna för tillfälligt nyttjande av tomma affärslokaler.

**Involverande:** Invånare, näringsidkare, skolbarn, kunniga inom cykelplanering och alla andra som kan tänkas kunna bidra med kunskap och engagemang för att en omgestaltung ska bli så bra och hållbar som möjligt behöver involveras under hela arbetets gång. Skapa forum för utbyte av tankar, kunskap och berättelser. Engagera personer, föreningar, akademiker och företag.

**Holistik:** Ta reda på hur centrum förhåller sig till sin omgivning men också hur de olika platserna inom centrum förhåller sig till varandra. Se på utvecklingen av centrum utifrån olika skalor. Från den lilla enskilda platen till dess regionala eller världsliga kontext.

**Estetik:** Arbeta medvetet med den estetiska aspekten när det gäller allt från markmaterial och grönska till skyltar och brunnslock. Både i detalj och helhet är viktigt för trivsel. Samarbeta med arkitekter, designers och konstnärer.

**Läsbarhet:** Helhet byggs av detaljer. Genom att göra tydliga val av möblemang, belysning, färgval, markbeläggning, skyltar m.m. kan man skapa ett sådant helhetsintryck i Åstorp centrum vilket gör det lättare att orientera sig. Skapa även fokuspunkter och stråk, med hjälp av exempelvis vegetation, som man kan orientera sig efter. Låt gångstråk, cykelbanor och körbanor ha olika beläggning.

**Kultur:** Järnvägen och industrin har och är identitetsskapande för Åstorps centrum. Lyft fram byggnader med högt kulturvärde med hjälp av gestaltning av omgivande miljö. Använd material kopplade till Åstorps kulturhistoria så som järnet från rälsen, den svarta färgen från kolet och keramik och tegel i utformningen. Värna om gatunätets strikta struktur. Även om gator och torg fylls med grönska och aktiviteter kan siktlinjer och formspråk bevara uttrycket av rutnätsstad.

**Grönska:** För in grönskan från Söderåsen i centrum för att skapa identitet. "Sätt Åstorp på kartan" som Söderåsen. Skapa fokuspunkter i centrum med hjälp av grönska. Skapa skugga där barn leker och utrymme för odling. Ta till vara på och fördröj regnvatten med växtlighet. Låt vegetationen vara varierad och omfattande för att öka den biologiska mångfalden, trivseln och gynna ekosystemtjänster.

**Mobilitet:** Begränsa biltrafiken till ett fåtal gator. Bygg ett smidigt nätverk av cykelbanor för snabba och långsamma cyklar. Skapa bra gångstråk för gående och trivsamma viloplats. Lämna plats åt eventuell framtida självkörande kollektivtrafik när omgestaltung av gator och torg sker. Knyt ihop centrum med Söderåsen.





Gamla Torg

Torfgatan

Skolbatan

Storgatan

Busstation

Station

Ny övergång

Järnväg

Nytt bostadsområde

# Flöden och struktur

Flera av de dokument och utredningar som initierats av Åstorp kommun lägger stor tyngd vid att cyklar och gående ska prioriteras. Detta går hand i hand med samtida teorier kring hållbarhet och attraktivitet i urbana miljöer. Därför förordas här att biltrafiken begränsas till ett fåtal gator i Åstorps centrum (se sid 67) samt att cykelvägsnätet byggs ut så att man med enkelhet kan ta sig mellan de olika målpunkter som föreslås i arbetet på cykel.

Denna omställning ger ett annat flöde i Åstorps centrum. Pilarna på bilden här bredvid illustrerar hur ett sådant framtida flöde kan se ut för cyklar i de mest centrala delarna kring Gamla Torg och Åstorps station. Den enda gata på denna illustrationsbilden där biltrafik skulle vara tillåten för genomfart är Skolgatan. Av- och påstigningszoner skulle kunna förläggas i anslutning till tågstationen, busstationen och Gamla Torg. När biltrafiken försvinner från gatorna frigörs yta för exempelvis aktiviteter och grönska. För god framkomligheten och för att skapa en känsla av trygghet både för cyklister och gående kan skillnaden i markbeläggning och nivå mellan cykelbanor och gångstråk med fördel vara tydlig. Det blir då tryggare för barn att ta sig fram på egen maskin i centrum. Den tydliga skillnaden mellan gångytor och cykelbanor och frånvaron av biltrafik ökar tillgängligheten, läsbarheten och både känslan av tryggheten och den reella säkerheten.

Med en förändring av flöden och strukturer som denna kan fler gående och cyklister ge sig ut på gator och torg utan oro. Det skapar i sin tur liv i centrum och goda förutsättningar för möten och samtal människor emellan.

Cykelbanor som är utformade så att man snabbt, enkelt och säkert kan ta sig mellan olika målpunkter kan locka fler till att välja cykel framför bil. Åstorps gator är desutom väl tilltagna vilket gör att de har goda förutsättningar att omgestaltas (när väl biltrafiken är borta) så att de inte upplevs vara så långa och monotona som idag. Istället för att ytorna ska vara vigda åt körbanor och parkingsplatser kan de fyllas med grönska, sittplatser, plats för lek och träning, kommers, tillfälliga evenemang, odling, utställningar och mycket mer. Genom att utforma gatorna så att de är upplevs trevligare och tryggare kommer förmodligen fler att vilja ge sig ut till fots eller på cykel i Åstorps centrum.

Ett nytt bostadsområde planeras på sydöstra sidan om järnvägen. För att binda ihop det nya området med centrum kommer en övergång att byggas. Det är också här, på nordöstra sidan av stationshuset som de flesta resenärer anländer till Åstorp idag, och inte genom den gamla stationsbyggnaden som förr. Vid ankomst till Åstorp från tåg eller buss är det idag inte någon tydlighet kring var man ska gå. Platsen framför station, där Storgatan börjar, är fortfarande idag en plats där många rör sig vilket skulle kunna avspeglar en själva utformningen av platsen. Istället för att vara en ganska anonym plats kan detta ännu en gång bli fokuspunkten/entrén till Åstorps centrum.

Centrum knyts även ihop med Söderåsen genom att skogens grönska leds in till centrum gator och torg. De positiva effekterna av detta är många. Det skapar trivsel och god hälsa, ökar den biologiska mångfalden i centrum, lyfter de goda kulturhistoriska aspekterna av idén om idealstaden, anpassar centrum inför kommande klimatförändringar m.m. Grönskan som leds in i centrum stärker också upplevelsen av Åstorp som Söderåsstaden vilket i sin tur stärker Åstorps identitet. Centrum får en visuell och fysik förbindelse mellan centrum på ena sidan och Söderåsen på andra sidan.

# Prioriterade fokusområden

Åstorp har varken möjlighet eller resurser att förändra hela centrum på en gång. Detta måste därför göras i flera olika etapper, men vilken etapp är då lämpligast att börja med? Av flera anledningar föreslås här att en första omgestaltning görs av platsen framför stationen. Denna platsen har tillsammans med Storgatan och Gamla torg alltid varit den mest centrala platsen i Åstorp. Detta var historiskt sett navet i Åstorp. Förr var det här en plats där människor möttes, umgick, arbetade och gjorde affärer. Idag har detta karaktärsdrag delvis gått förlorat.

Men med en omgestaltning till bilfri zon för gående och cyklister kan platsen få tillbaka sin roll som entré, mötesplats och nav. Med bättre förutsättning för cyklister och gående kommer också antalet människor som rör sig här att öka.

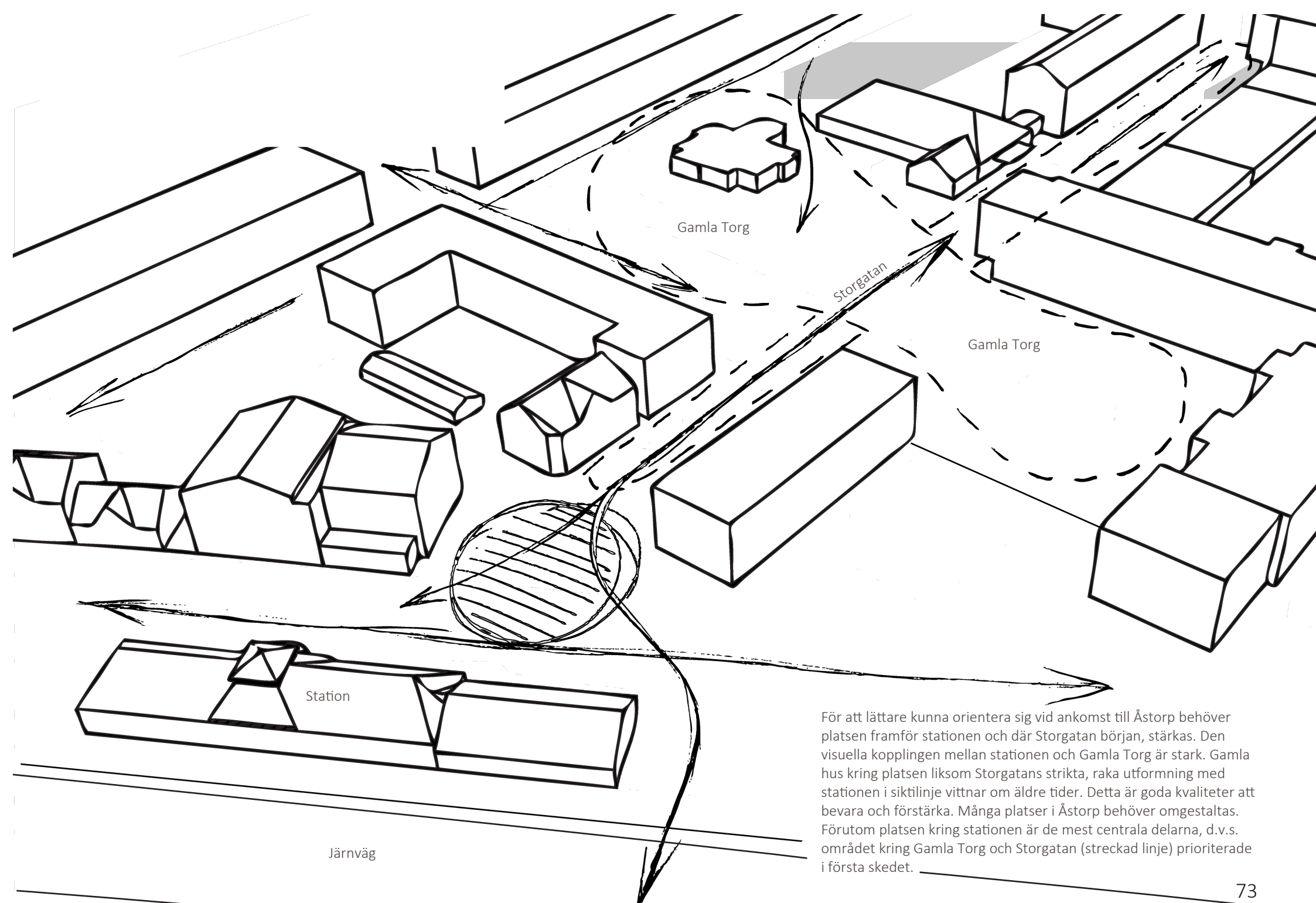
Andra saker som pekar för att denna platsen ska omgestaltas i ett första skede är att det inom ett par år kommer att gå tåg för pendlare mellan Åstorp och Malmö samt att övergången till det nya bostadsområdet på andra sidan stationen byggs. Även dessa faktorer kommer att bidra till att fler människor rör sig på platsen. Genom att starta omgestaltningen av centrum med platsen framför stationen stärks centrum. Här finns många kulturvärden som stärker Åstorps identitet. Man skulle kunna likna den platsen tillsammans med gamla torg och Storgatan som Åstorps hjärta. Platsen har idag dålig läsbarhet och har tappat sin funktion som entré men har potential att åter bli en fokuspunkt för resande till och från Åstorp. En god gestaltning här skapar även förutsättningarna för att olika verksamheter (butiker, företag, kaféer m.m) kan etablera sig och verka här.

Viktigt vid en omgestaltning av platsen framför stationen är att lyfta fram de kulturhistoriska värden som finns här. Det första som dock måste avgöras (efter att biltrafiken tagits bort) är placeringen av cykelbanor. Framkomligheten för cyklister och gående måste vara god. Det är avgörande för platsen. Eftersom utbyggandet av cykelbanor påverkar både platsen vid stationen är det naturligt att parallellt med omgestaltning av platsen framför stationen också anlägga de cykelbanor som anknyter platsen. Exempelvis en cykelbana längs Storgatan, förbi Gamla Torg och vidare ut från centrum och en längs Köpmansgatan framför stationen.

I ett andra skede kan omgestaltningen av Storgatan påbörjas. Eftersom detta är en lång gata kan arbete med denna med fördel delas in i fler etapper med start från Åstorp station. Omgestaltningen av Storgatan påverkar också utformningen av Gamla Torg varför gestaltningen av de båda måste ske i samklang.

Generellt för omgestaltningen i Åstorp centrum är att mycket vikt måste läggas vid den mänskliga skalan och detaljer eftersom gående och cyklister nu blir det främsta trafikslaget. Som gående blir material, detaljer och skötsel viktiga faktorer för en positiv upplevelse. I Åstorps arbete med Gehl arkitekter lyfts upplevelsen av en plats ur ett mänskligt perspektiv fram som viktig. Som gående och cyklist kommer man i kontakt med material, väder, ljud, dofter eller detaljer på ett annat sätt än om man sitter i en bil. Det är viktigt att ta hänsyn till detta i omgestaltningen av Åstorps centrum.





Gamla Torg

Storgatan

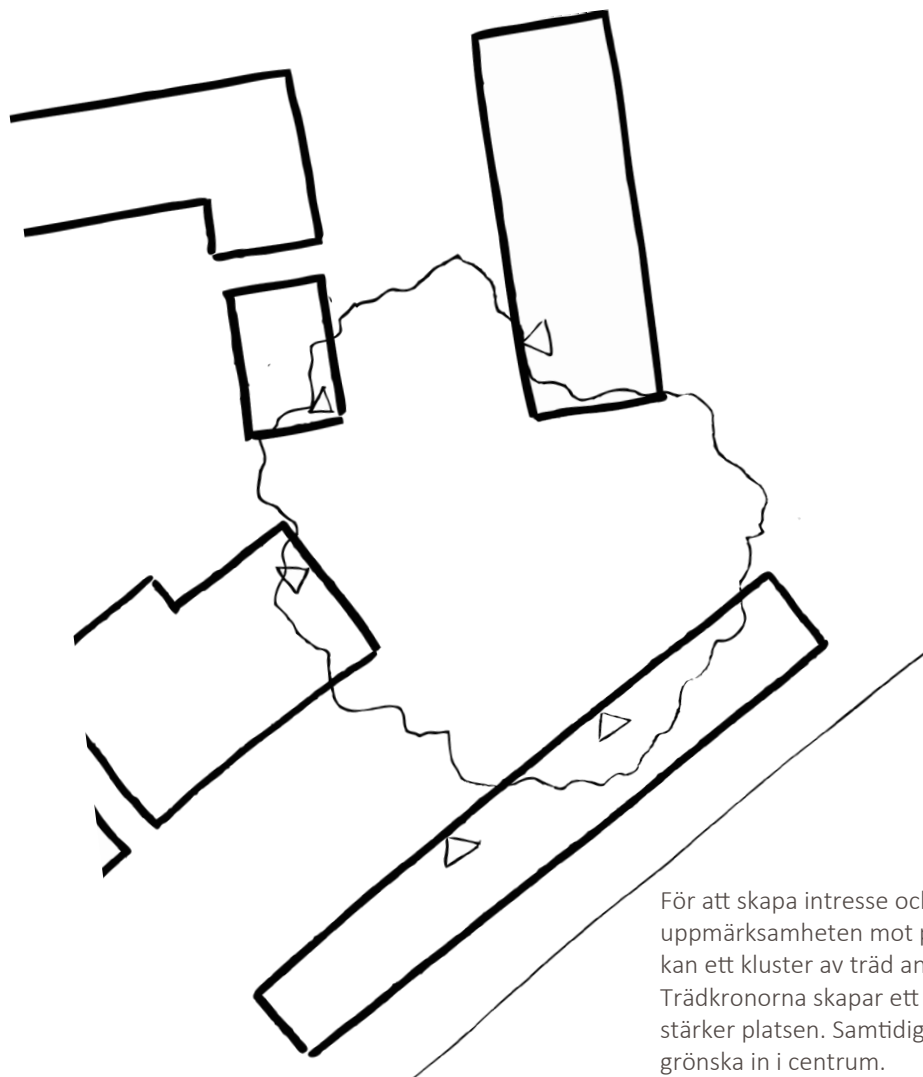
Gamla Torg

Station

Järnväg

För att lättare kunna orientera sig vid ankomst till Åstorp behöver platsen framför stationen och där Storgatan börjar, stärkas. Den visuella kopplingen mellan stationen och Gamla Torg är stark. Gamla hus kring platsen liksom Storgatans strikta, raka utformning med stationen i siktilinje vittnar om äldre tider. Detta är goda kvaliteter att bevara och förstärka. Många platser i Åstorp behöver omgestaltas. Förutom platsen kring stationen är de mest centrala delarna, d.v.s. området kring Gamla Torg och Storgatan (streckad linje) prioriterade i första skedet.

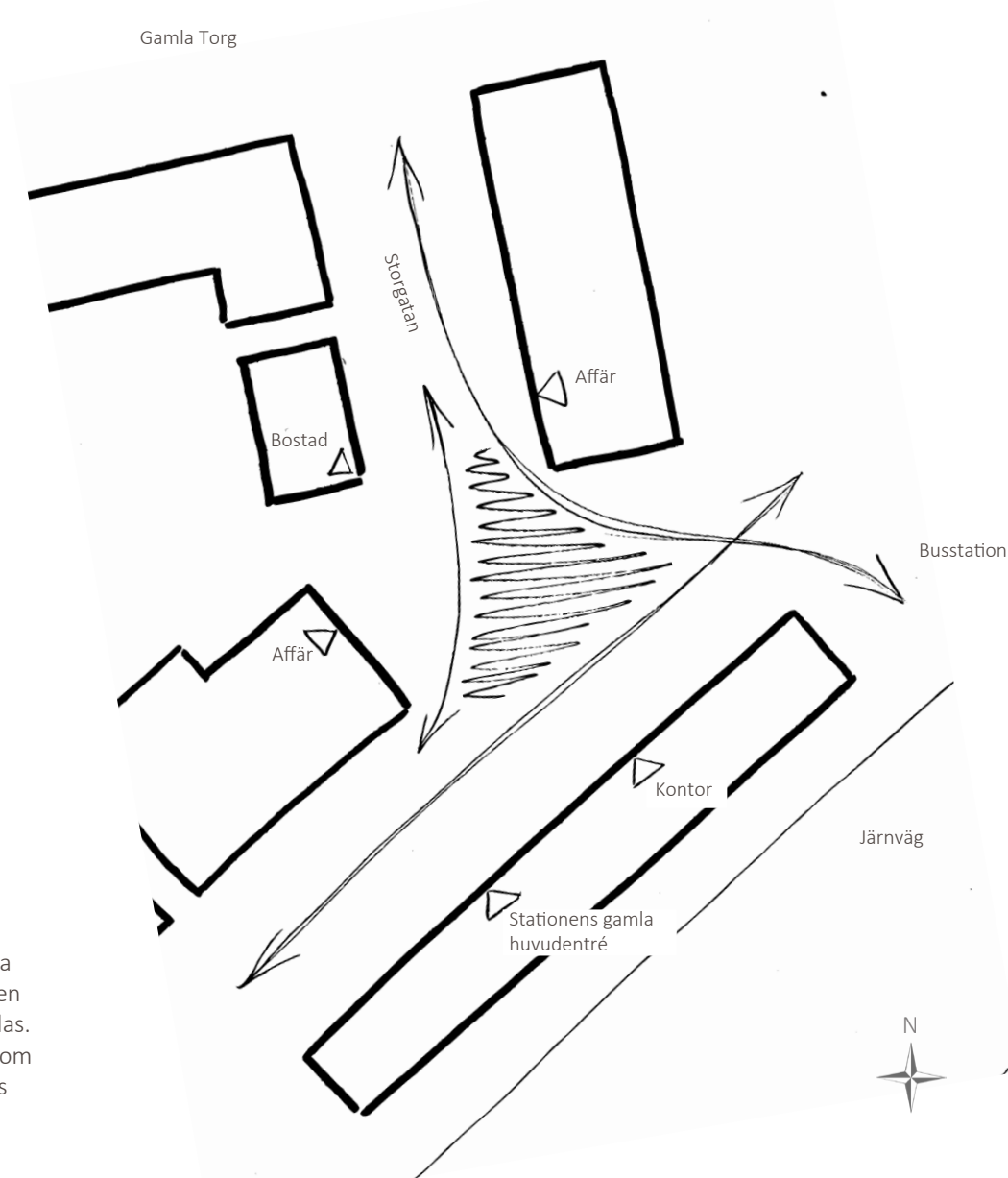
# Principskisser



För att skapa intresse och rikta uppmärksamheten mot platsen kan ett kluster av träd användas. Trädskronorna skapar ett tak som stärker platsen. Samtidigt lyfts grönska in i centrum.

För att göra framkomligheten så god som möjligt för cyklister och gående tas stor hänsyn till flödet på platsen. Av de entréer som tangerar platsen rör sig flest människor vid de två affärerna.

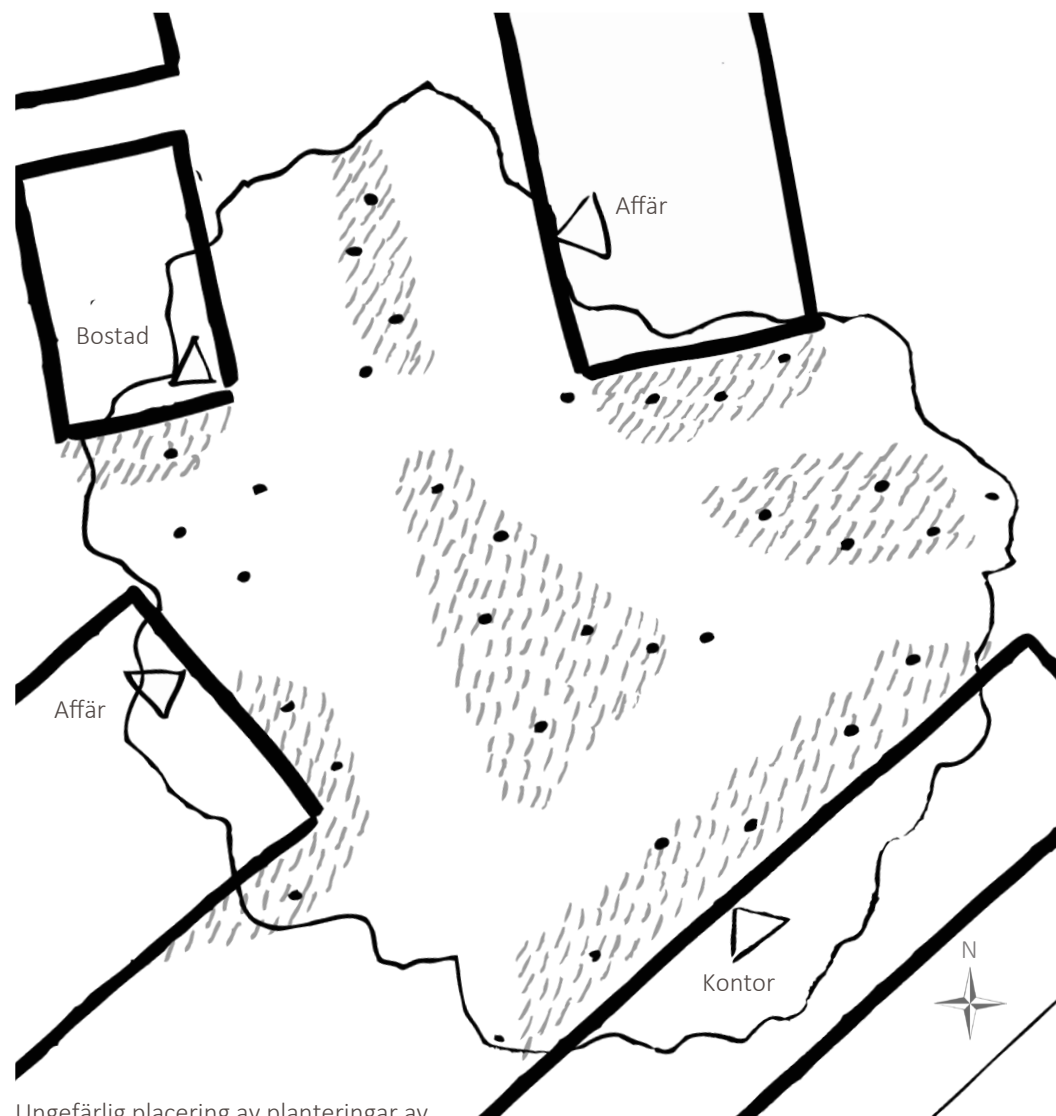
Gamla Torg



Om vi tittar närmare på platsen framför stationen finner vi idag en snabbköpsaffär, ett apotek, bostadshus och i det gamla stationshuset delar av Åstorps kommunkontor. Några av Åstorps äldsta hus finns här tillsammans med bostadshus uppförda betydligt senare. Det nav som platsen tidigare varit märker man inte mycket av idag. Platsen känns istället anonym och det är svårt som nyanländ resenär att veta att det är hit man ska för att sedan komma vidare ner mot Gamla Torg.

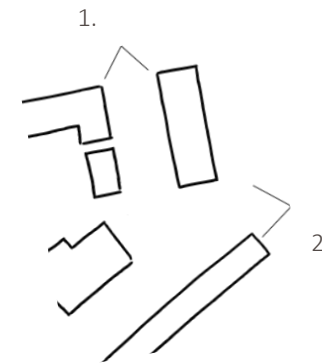
Det finns ett stort behov av grönska i centrum. Avsaknaden av grönska på de offentliga platserna i centrum, närheten till Söderåsen och bristerna som platsen framför stationen har som entré och mötesplats gör att valet att föra in Söderåsens grönska här blir enkelt. Söderåsens karaktärsträd är onekligen boken och den atmosfär som en mogen bokskog skapar, med ett tak av trädkronor men fri sikt mellan stammarna, skulle passa bra på platsen. Denna atmosfär kan skapas utav träd av andra arter än bok (som inte är lätt att etablera i urbana miljöer). Det väsentliga är att sikten är god på platsen under alla dygnets tider så att de som vistas där upplever trygghet. Det är också en fördel med fri sikt mellan stammarna att de gamla byggnader som finns där inte skymms.

Övrig grönska på platsen föreslås vara låg, alternativt klättrandes på, eller planterade på husfasader av mindre kulturhistoriskt värde. Genom val av vegetation och dess koncentration till platsen kan man skapa fokus på platsen vilket gör det lättare att orientera sig samtidigt som det ger Åstorp identitet och karaktär. Förutom dessa ovan nämnda fördelar samt all den kunskap om grönskans positiva egenskaper som framkommit i detta arbetet är detta ett bra steg mot Åstorps vision och identifikation som Söderåsstaden.

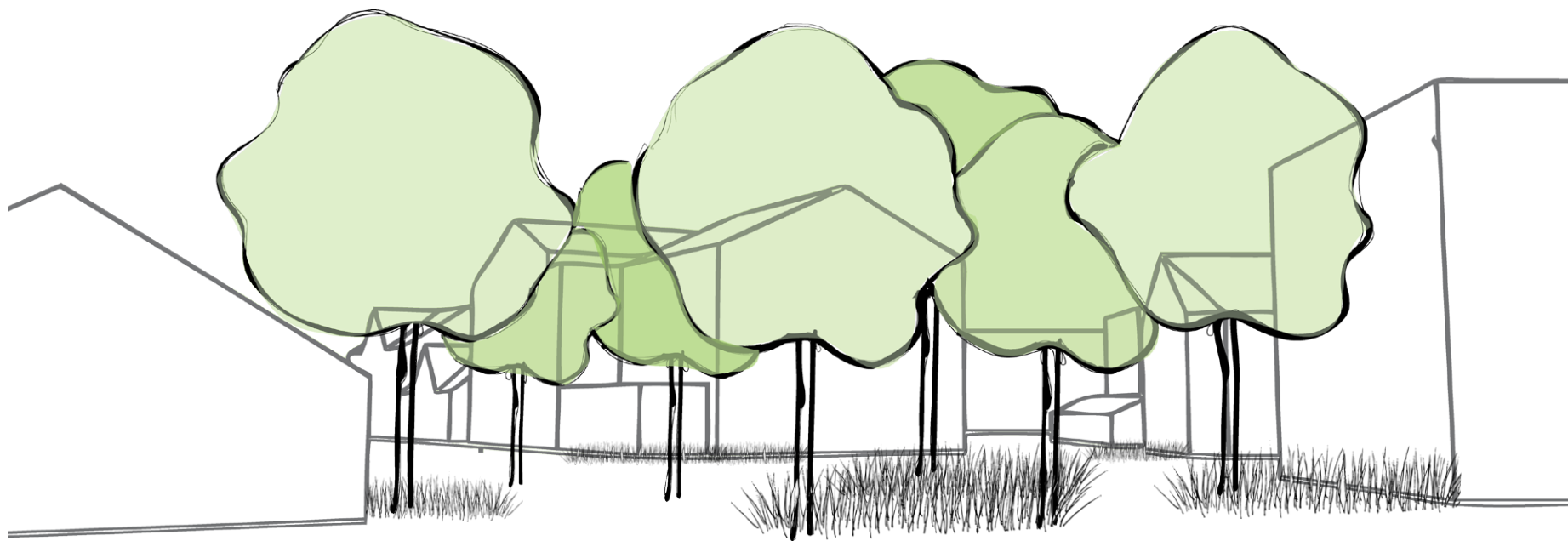


Ungefärlig placering av planteringar av vegetation i ett lägre och ett högre skikt.

# Utveckling av principskisser



1. Siktlinjen från Storgatan mot det gamla stationshuset.

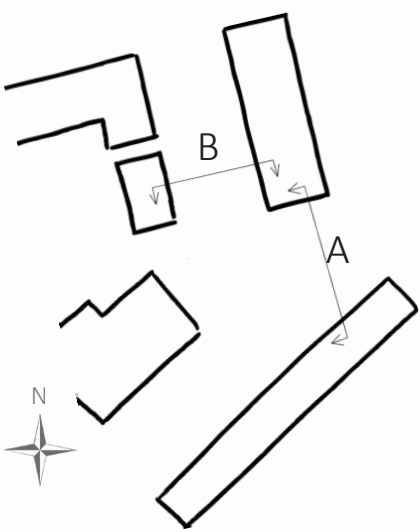


2. Principiell vy över platsen framför stationen. Ur detta perspektivet ser den ankommande tågresenären platsen.

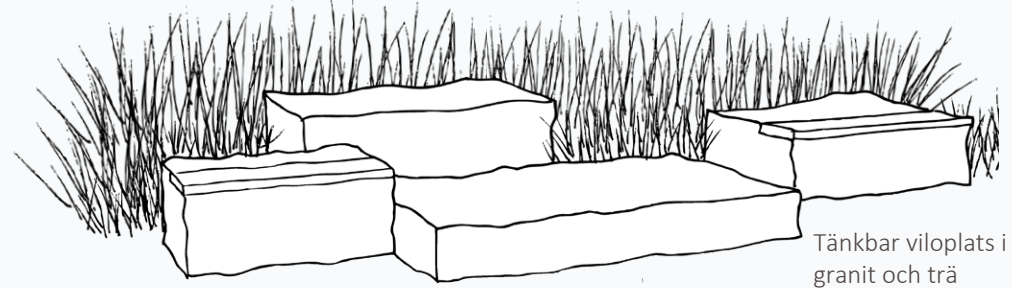


A

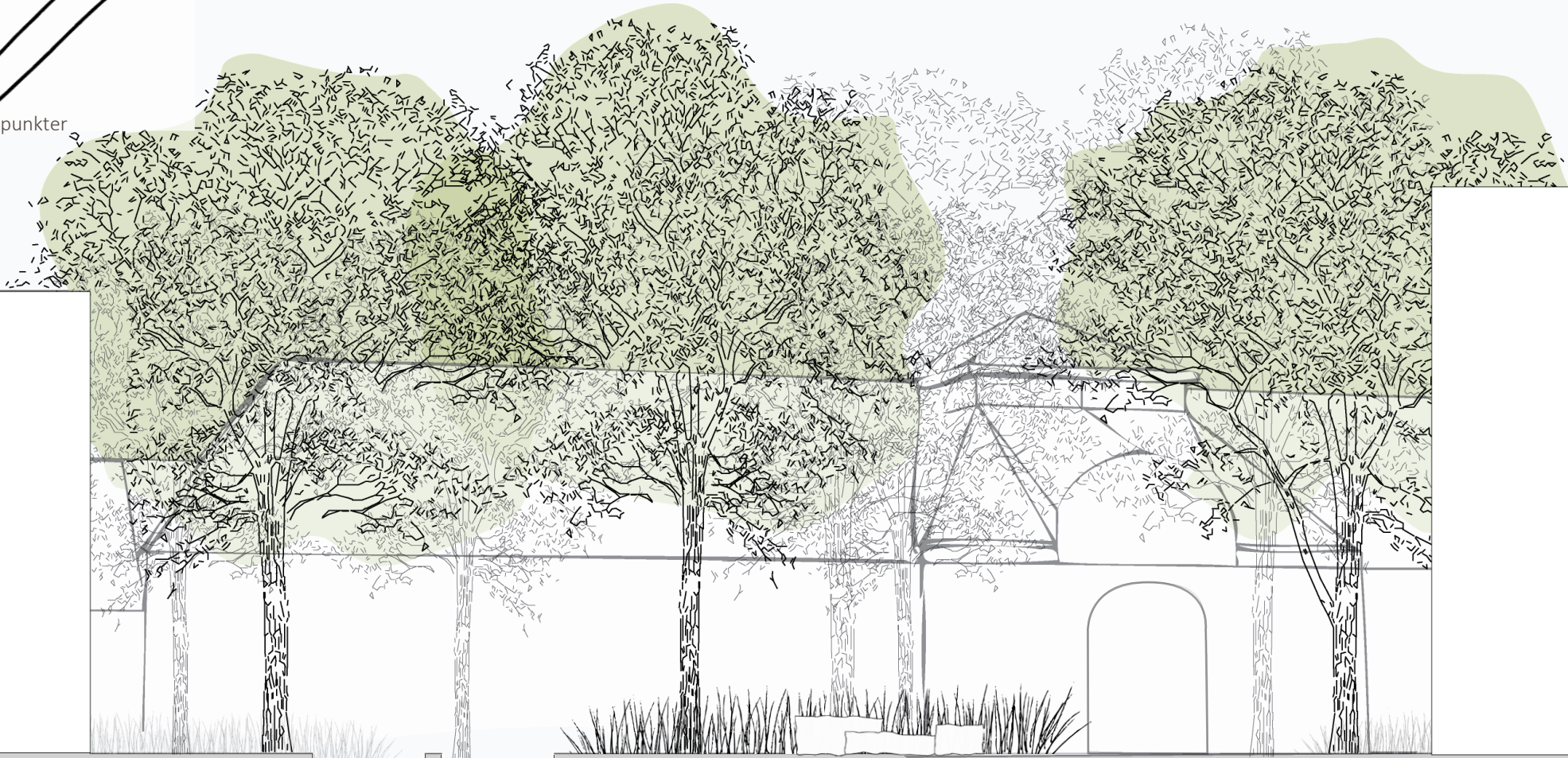
Tänkbar gestaltning av området framför stationen  
Genom att använda vegetation kan fokus riktas mot platsen  
och Åstorps vision om att bli Söderåsstaden stärkas.



Ungefärliga utgångspunkter  
för vyer



Tänkbar viloplats i  
granit och trä



B

Vy över platsen från Storgatan sett.

# Idéskisser för Storgatan

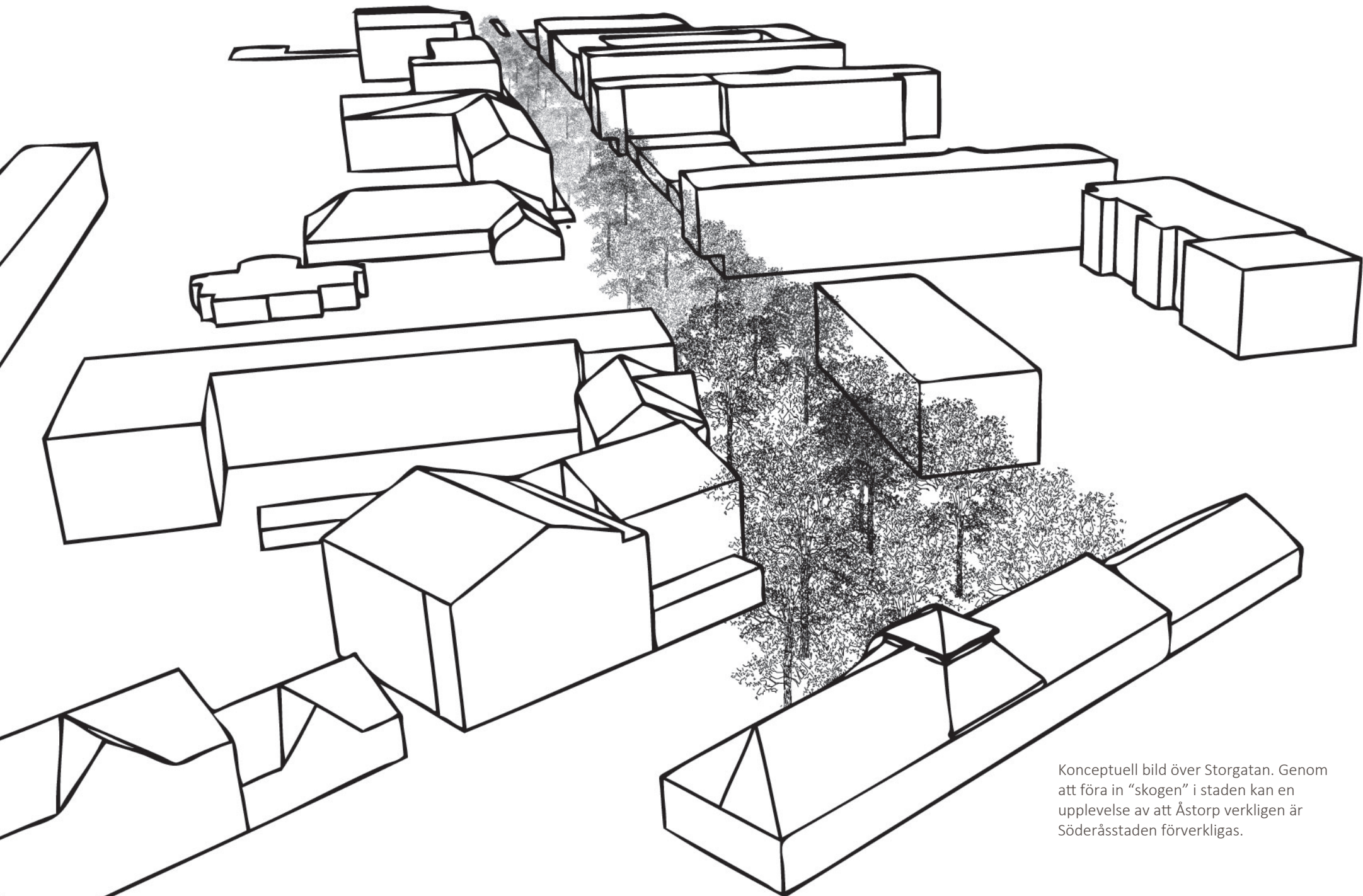
Storgatan leder in i centrum från stationen och kan vara ett naturligt steg att ta i en vidare gestaltning av centrum.

Att göra gator bilfria ger plats åt människor. På gatorna kan då Åstorps invånare få vara med och bestämma vad som ska ske och vilka funktioner som behövs.

Här nedanför visas två olika snitt snitt av Storgatan. I den ena finns plats för självkörande pod (se sid 61) i mitten av gatan och i den andra en mer tillfällig verksamhet.







Konceptuell bild över Storgatan. Genom att föra in "skogen" i staden kan en upplevelse av att Åstorp verkligen är Söderåsstaden förverkligas.

# 6. Källor

## Tryckta källor

Alfredsson et al., (2011). *Grönstrukturplan för Åstorps kommun och samhällen*, Åstorp: Åstorps kommun.  
Anon., 2018. Helsingborg–Hässleholms Järnväg. [Online] Tillgänglig: [https://sv.wikipedia.org/wiki/Helsingborg%E2%80%93H%C3%A4ssleholms\\_J%C3%A4rnv%C3%A4g](https://sv.wikipedia.org/wiki/Helsingborg%E2%80%93H%C3%A4ssleholms_J%C3%A4rnv%C3%A4g) [Använd 02 05 2018].

Andrews, A, Granath, B. (2012). *FN-fakta Hållbar utveckling*. [Broschyr]. FN. Tillgänglig: <https://fn.se/wp-content/uploads/2016/08/Faktablad-2-12-Hållbar-utveckling.pdf> [2018-06-02]

Annerstedt, M., (2013). Inducing physiological stress recovery with sounds of nature in a virtual reality forest — Results from a pilot study. *Physiology & Behavior* 118 (2013) 240–250. [Online] Tillgänglig: <http://blogs.ubc.ca/2017wufor200/files/2017/01/Inducing-physiological-stress-recovery-with-sounds-of-nature-in-a-virtual-reality-forest-Annerstedt-et-al-2013.pdf> [Använd 09-02-2019]

Boverket, (2015). *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utmiljöer*, Karlskrona: Boverket och Movium.

Boverket, u.d. *Byggnadsstadga och Brandstadga för rikets städer*. (1874). [Online] Tillgänglig: <https://www.boverket.se/contentassets/22140678c50841128f99d542d6ab2eb7/1874-byggnadsstadga-brandstadga.pdf> [Använd 15 05 2018].

Busse Nielsen, A.,(2016). *Pocket woods for 21st century urban landscapes*. Scape dossier landscape laboratories.

Cullen, G. (1961). *The concise landscape*. New York. Architectural Press.

Diedrich, L., (2013). *Translating harbourscapes. Site-specific design approaches in contemporary European harbour transformation*, Frederiksberg C: Department of Geosciences and Natural Resource Management, University of Copenhagen. Tillgänglig: [https://ign.ku.dk/formidling/publikationer/ign-phd-thesis/filer/Translating\\_Harbourscapes\\_140120.pdf](https://ign.ku.dk/formidling/publikationer/ign-phd-thesis/filer/Translating_Harbourscapes_140120.pdf). [2018-09-22]

Europarådet, (2000). *Europeiska landskapskonventionen*. [Online] Tillgänglig: <https://rm.coe.int/16802f3f3be> [Använd 28 06 2018].

Faskunger, J., (2011). Promoting Active Living in Healthy Cities of Europe. *Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine*, Volym 90, pp. 142-153.

FN. (1998). *Barnkonventionen*. [Online] Tillgänglig: <https://unicef.se/rapporter-och-publikationer/barnkonventionen> [Använd 13 06 2018].

Fridlitzius, G., (1957). *Swedish Corn Export in the Free Trade Era: Patterns in the Oats Trade, 1850–1880*. Lund: C. W. K. Gleerup.

Gehl, J., (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.

Guerra, E. & Morris, E. A., (2017). *Cities. Automation, and the Self-parking elephant*. *Planning Theory & Practice*, Volym 19:2, pp. 291-297.

Harvard, J. & Lundell, P., (2010). *1800-talets mediasystem*. [Online] Tillgänglig: [http://www.kb.se/dokument/Aktuellt/audiovisuellt/1800-talets%20mediesystem/1800-talets\\_mediesystem.pdf.pdf](http://www.kb.se/dokument/Aktuellt/audiovisuellt/1800-talets%20mediesystem/1800-talets_mediesystem.pdf.pdf) [Använd 17 05 2018].

Kane, M. & Whitehead, J., (2017). *How to ride transport disruption – a sustainable framework for future urban mobility*. *Australian planner*, volym 54 (2017). sid 177-185.

Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: a psychological perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.

Kaplan, S. (1995). The restorative benefits of nature: Toward an integrative framework. *Journal Of Environmental Psychology*, 15(3), 169-182. doi:10.1016/0272-4944(95)90001-2 [Online] Tillgänglig: <https://willsull.net/resources/KaplanS1995.pdf> [Använd 09-02-2019]

Konarska, J., (2015). *Climate regulation provided by urban greening - examples from a high latitude city*. Diss. Göteborgs universitet. Göteborg. Göteborgs universitet. [Online]

Tillgänglig: <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/40650>  
[Använd 15 06 2018].

Lindholm, G. (2017). *The Implementation of Green Infrastructure: Relating a General Concept to Context and Site*. Sustainability, volym 9. Tillgänglig: <https://www.mdpi.com/2071-1050/9/4/610> [2018-09-05]

Luttik, J., (2000). *The value of trees, water and open space as reflected by house prices in the Netherlands*. Landscape and Urban Planning, Volym 48, pp. 161-167.

Macheris, C. & Keseru, I., (2018). *Rethinking mobility for a human city*. Transport reviews, Volym 38:3, pp. 275-278.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, (2013). *Resiliens*. [Online]  
Available at: <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/27199.pdf>  
[Använd 18 06 2018].

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, (2014). *Fakta och exempel kring lokal attraktivitet*. [Online]  
Tillgänglig: [http://www.tillvaxtanalys.se/download/18.201965214d8715afd16cf23/1432812225214/rapport\\_2014\\_14\\_Fakta+och+exempel+kring+lokal+attraktivitet.pdf](http://www.tillvaxtanalys.se/download/18.201965214d8715afd16cf23/1432812225214/rapport_2014_14_Fakta+och+exempel+kring+lokal+attraktivitet.pdf)  
[Använd 05 05 2018].

Möllerström, E., (2013). *Söderåslänken - ett bidrag till*

*visionen om Söderåsstaden Åstorp*, Alnarp. Landskapsarkitekturprogrammet (Examensarbete, 2013).

Nieuwenhuijsen, M. J. & Khreis, H., (2016). *Car free cities: Pathway to healthy urban living*. Environment International, Volym 94, pp. 251-262.

Perander, S. (2018). *Hurbefintligakvarter i centrala Malmö kan göras bilfria*. LTV-fakultetens faktablad. [Faktablad]. Alnarp. Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap. Tillgänglig: [https://pub.epsilon.slu.se/15329/1/perander\\_s\\_180223.pdf](https://pub.epsilon.slu.se/15329/1/perander_s_180223.pdf). [18-10-15]

Pucher, J. & Buehler, R., (2017). *Cycling towards a more sustainable transport*. Transport Reviews, Volym 37:6, pp. 689-694.

Region Skåne, (2012). *Grönstruktur i Skåne – Strategier för en utvecklad grön struktur*. [Online]  
Tillgänglig: [https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/gronstruktur\\_i\\_skane.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/gronstruktur_i_skane.pdf)  
[Använd 18-05-05].

Region Skåne, (2014). *Det öppna Skåne 2030*. [Online]  
Tillgänglig: [http://skane2030.se/wp-content/uploads/2015/02/Det\\_%C3%B6ppna\\_Sk%C3%A5ne\\_LowRes\\_sve.pdf](http://skane2030.se/wp-content/uploads/2015/02/Det_%C3%B6ppna_Sk%C3%A5ne_LowRes_sve.pdf)  
[Använd 18-05-18].

Region Skåne, (2016). *Livskraftiga kommuner*. [Online]  
Tillgänglig: [https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/6k\\_rapport\\_final\\_webb.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/6k_rapport_final_webb.pdf)

[Använd 18-05-09].

Region Skåne, (2018). *Strukturbild för Skåne*. [Online]  
Tillgänglig: <https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/strukturbild-for-skane1/>  
[Använd 18-05-18].

Sweco, (2017). *Trafikutredning Åstorp centrum*, Åstorp: Åstorp kommun.

United Nations Development Programme (UNDP), (2017). *Vad betyder hållbar utveckling?*. [Online]  
Tillgänglig: <http://www.globalamalen.se/fragor-och-svar/vad-betyder-hallbar-utveckling/>  
[Använd 18-06-26].

Wetterberg, G., (2017). *Skånes historia. Del 3. 1720-2017*. u.o.:Albert Bonniers Förlag.

Wingren, C. et.al. (2015). *Urbana nyanser av grönt. Om grönskans roll i en förtätad klimatsmart stad*. Stad & Land nr 187. Taberg. Movium. [Online] Tillgänglig: [http://www.movium.slu.se/system/files/news/11703/files/urbana\\_nyanser\\_av\\_gront\\_del-1.pdf](http://www.movium.slu.se/system/files/news/11703/files/urbana_nyanser_av_gront_del-1.pdf) [Använd 09-02-2019]

Xiu, N., Ignatieva, M. & Konijnendijk van der Bosch, C.,

(2016). *The Challenges of Planning and Designing Urban Green Networks in Scandinavian and Chinese Cities*.

[Online]

Tillgänglig: [https://pub.epsilon.slu.se/14079/21/xiu\\_net\\_al\\_170510.pdf](https://pub.epsilon.slu.se/14079/21/xiu_net_al_170510.pdf)

[Använd 18-06-15].

Åstorp kommun, (2014). *Cykeltrafikutredning i Åstorps kommun (utkast)*, Åstorp: Åstorps kommun.

Åstorps kommun, (1999). *Idéutkast till "Centrumplan" för Åstorps kommun*. [Online]

Available at: <https://www.astorp.se/download/18.2782f8e0139738e13f180001875/1385368750284/ld%C3%A9utkastcentrumplan.pdf>

[Använd 18-05-16].

Åstorps Kommun, (2011). *Grönstrukturplan för Åstorps kommuns samhällen*. [Online]

Tillgänglig: <http://www.astorp.se/download/18.53ab5074132d350e65f80001317/1385368884471/gr%C3%B6nstrukturplanantagande.pdf>

[Använd 18-05-16].

Åstorps kommun, (2015) *Planprogram för Björnekulla ås*. [Online]

Tillgänglig: <https://www.astorp.se/download/18.4b2ea0ec15d34f6536c77669/1500889802473/Planprogram%20Björnekulla%20Ås%20godkännandehandling.pdf> [Använd 19-02-09]

Åstorps kommun, (2012). *Vision och mål för Kommunens vision, fokusområden och mål*. [Online]

Tillgänglig: <https://www.astorp.se/download/18.287bab8413ae1537ce580001667/1385368723096/Vision+och+m%C3%A5l+2020++Till+KF.pdf>

[Använd 18-06-02].

Åstorps kommun, (2012). *Översiktsplan 2012*. [Online]

Tillgänglig: <http://www.astorp.se/download/18.73c415a21388f41691080001200/%C3%B6versiktsplandokumentantagande.pdf>

[Använd 18-05-16].

Åstorps kommun, (2014). *Centrum 2.0 Åstorp Söderåsstaden*. [Online]

Tillgänglig: [http://www.astorp.se/download/18.56f301951441c09cef6161e/1401085417200/webb\\_handlingsplan\\_20140521.pdf](http://www.astorp.se/download/18.56f301951441c09cef6161e/1401085417200/webb_handlingsplan_20140521.pdf)

[Använd 18 05 2018].

## Elektroniska källor

Byggnadsvårdsföreningen, (2019). *Esplanaden - befästningsverket som blev promenadstråk*. [Online]

Tillgänglig: <https://byggnadsvard.se/kunskapsbanken/artiklar/tr%C3%A4dg%C3%A5rd/esplanaden-befastningsverket-som-blev-promenadstrak> [Använd 19-02-09]

Familjen Helsingborg, (2017). *Om Familjen Helsingborg*. [Online]

Tillgänglig: <https://familjenhelsingborg.se/om-familjen-helsingborg/> [Använd 06 05 2018].

Hasso-Plattner institutet. (2019). *What is Design Thinking*. [Online]

Tillgänglig: <https://hpi-academy.de/en/design-thinking/what-is-design-thinking.html> [Använd 23 02 2019]

Länsstyrelsen Skåne, (2018). *Industrisamhällets tätorter*. [Online]

Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/historia-utveckling/stadens-landskap/industrisamh-tatorter/Pages/index.aspx> [Använd 15 05 2018].

Länsstyrelsen Skåne, (2018). *Jord- och stenindustri*. [Online]

Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kultur->

miljöprogram/historia-utveckling/industrins-landskap/jord-stenindustri/Pages/index.aspx [Använd 15 05 2018].

Länsstyrelsen Skåne, (2018). *Järnvägen*. [Online] Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/skanes-kulturmiljoprofil/Pages/Jarnvagen.aspx> [Använd 15 05 2018].

Länsstyrelsen Skåne, u.d. *Järnvägsstationer*. [Online] [Använd 15 05 2018].

Länsstyrelsen Skåne, (2018). *Nyvvång*. [Online] Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/sarskilt-vardefulla-kulturmiljoer-i-skane/astorp/Pages/Nyvang.aspx> [Använd 15 05 2018].

Liljemalm, A., (2018). *Så funkar skogsbad (shinrin yoku)*. Modern Psykologi 5. [Online] Tillgänglig: <https://modernpsykologi.se/2018/08/15/skogsbada/> [Använd 09-02-2019]

Naturvårdsverket, (2007). *Registerblad*. [Online] Tillgänglig: <http://nvpub.vic-metria.nu/handlingar/rest/dokument/203095> [Använd 17 05 2018].

Naturvårdsverket, (2017). *Kartverktyget Skyddad natur*.

u.o.:<http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>.

Oxford dictionaries, (2018). *Strategy*. [Online] Tillgänglig: <https://en.oxforddictionaries.com/definition/strategy> [Använd 26 06 2018].

Oxford Dictionaries, u.d. *Resilience*. [Online] Available at: <https://en.oxforddictionaries.com/definition/resilience> [Använd 18 06 2018].

Psykologiguiden på nätet (2018). *Identitet*. [Online] Tillgänglig: <https://www.psykologiguiden.se/psykologilexikon/?Lookup=identitet>. [Använd 18-09-03]

Region Skåne, (2018). *Befolkningsutveckling*. [Online] Tillgänglig: [http://filer.skane.com/kommunrapporter/Kommunrapport\\_Astorp.html](http://filer.skane.com/kommunrapporter/Kommunrapport_Astorp.html) [Använd 18 05 2018].

Statens statistiska centralbyrå, (2018). *Antal pendlare per län och kommun*. [Online] Tillgänglig: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/pong/tabell-och-diagram/antal-pendlare-per-lan-och-kommun/> [Använd 18-05-18].

Statistiska centralbyrån, (2018). *Flyttningar efter region, ålder och kön. År 1997 - 2017*. [Online]

Tillgänglig: [http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_BE\\_\\_BE0101\\_\\_BE0101J/Flyttningar97/?rxid=f5790986-ce9d-4cdc-9658-fbc9-c700b7ef](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101J/Flyttningar97/?rxid=f5790986-ce9d-4cdc-9658-fbc9-c700b7ef) [Använd 18-05-18].

Statistiska centralbyrån, (2018). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2017 och befolkningsförändringar 2017*. [Online] Tillgänglig: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarstatistik-kommun-lan-och-riket/folkmangd-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-2017-och-befolkningsforandrin> [Använd 18-05-18].

Trafikverket, (2019). *Söderåsbanan, Åstorp–Teckomatorp, utbyggnad för persontrafik*. [Online] Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Skane/projekt-i-skane-lan/soderasbanan/> [Använd 19-02-09]

Wikipedia, (2019). *Commissioners' Plan of 1811*. [Online] Tillgänglig: [https://en.wikipedia.org/wiki/Commissioners%27\\_Plan\\_of\\_1811](https://en.wikipedia.org/wiki/Commissioners%27_Plan_of_1811) [Använd 19-02-09]

Wikipedia, (2019). *Georges-Eugène Haussmann*. [Online] Tillgänglig: [https://sv.wikipedia.org/wiki/Georges-Eug%C3%A8ne\\_Haussmann](https://sv.wikipedia.org/wiki/Georges-Eug%C3%A8ne_Haussmann) [Använd 19-02-09].

Wikipedia, (2018). *Municipalsamhälle*. [Online]

## Bildkällor

Tillgänglig: <https://sv.wikipedia.org/wiki/Municipalsamh%C3%A4lle>  
[Använd 18-05-15].

Åstorps kommun, (2017). *Arkiv historia*. [Online]  
Tillgänglig: <http://www.astorp.se/toppmeny/paverka/arkiv/arkivhistoria.4.54df3bc12fdac9909b80003277.html>  
[Använd 15 05 2018].

Åstorps kommun, (2017). *Kommunuens vapen - Björnen*. [Online]  
Tillgänglig: <http://www.astorp.se/toppmeny/paverka/kommunfakta/kommunvapen.4.7c21e15812c403ca74d800029602.html>  
[Använd 18-05-16].

Åstorps kommun, (2018). *Kulturhuset Björnens historia*. [Online]  
Tillgänglig: <http://www.astorp.se/toppmeny/uppleva/kulturhusetbjornen/historia.4.7c21e15812c403ca74d800058775.html>  
[Använd 18-05-16].

Figur 19. Åstorps gamla by år 1710. Geometrisk avmätning. Björnekulla socken 1710. Lantmäteriet. [2018-12-16]

Figur 32. Sveriges järnägnsät. Trafikverket. 2016. Tillgängligt: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/>. Sveriges järnvägsnät . Senast uppdaterad/. [2018-12-11]