

Växjö universitet

Institutionen för samhällsvetenskap

Kurs: Samhällsgeografi 41-60. SGC 531

Kurstermin: VT07

Handledare: Ullstad, Erland.

En utvärdering av Staffanstorps centrum

Hur blev det efter ombyggnationen?

David Anell 2007-09-19

Förord

Jag skulle vilja tacka Staffanstorps stadsbyggnadskontor och då främst planarkitekterna för all hjälp jag fått. Jag tackar även Boris Ekstrand för en mycket givande intervju och bra tips angående undersökningen.

Ett stort tack till alla invånare som svarade på min enkät. Jag hoppas att min undersökning leder till några av de förbättringar ni önskade.

David Anell

Innehållsförteckning

<u>Kapitel</u>	<u>Sida</u>
1. Inledning	4
2. Syfte och frågeställningar	5
3. Avgränsningar	5
3:1. Dagens Staffanstorp	5
4. Teori och litteraturgenomgång	6
4:1. Funktionsblandning	6
4:2. Planerarnas ramverk	9
4:3. Närhetsprincipen	9
4:4. Stadens element	11
5. Metod	12
5:1. Enkät	12
5:2. Intervju	14
5:3. Validitet	14
5:4. Reliabilitet	14
6. Källkritik	15
6:1. Intervju	15
6:2. Enkät	15
7. Staffanstorps kommuns syn på centrum	16
7:1. Funktionsblandning	16
7:2. Regelsystem	16
7:3. Närhetsprincip	17
7:4. Stadens element	17
8. Staffanstorpsbornas syn på centrum	18
8:1. Allmänna frågor	18
8:2. Kollektivtrafik och näringsliv	21
8:3. Diagram	25
8:4. Kommentarer	27
9. Analys	28
9:1. Funktionsblandningen	28
9:2. Planerarnas ramverk	29
9:3. Närhetsprincipen	29
9:4. Stadens element	30
10. Slutsatser	31
10:1. Första frågeställningen	31
10:2. Den andra frågeställningen	31
10:3. Den tredje frågeställningen	31
11. Källförteckning	33
12. Bilagor	34

1: Inledning

Orten Staffanstorp ligger i en expansiv storstadsregion med Malmö och Lund som närmsta grannar. Detta medför positiva aspekter som till exempel ökade arbetsmöjligheter för invånarna i tätorten. Möjligheten att handla och göra andra serviceändamål när man befinner sig i eller är på väg hem från någon av de större orterna visar på en negativ effekt som följer med den geografiska positionen. Förutsättningarna för ett levande centrum i Staffanstorp är på grund av detta något decimerat och det kan ha bidragit till att området inte var i fas med utvecklingen som skedde i omgivande delar. För att kunna locka nya och behålla gamla invånare var något tvunget att ske. Orten hade 1968 fått ett nytt kommunhus men detta var under senare delen av åttiotalet redan för litet och omodernt. Detta var en faktor som gjorde trycket för en ombyggnation ännu tyngre. Under denna tid fanns det tre centrumkärnor och dessa skapade en splittrad bild över stadsstrukturen. Från början funderade kommunen på att endast planera för ett nytt torg, men när ett av oppositionspartierna i valet 1986 presenterade ett förslag på nya punkthus i centrum så väcktes istället idéer om att skapa ett helt nytt område. Planen som föreslogs av dåvarande oppositionsparti väckte ett ramaskri i orten och föranledde de idéer som kom att kretsa kring en ombyggnation länkad till de skånska byggnadstraditionerna.

Första delen i processen blev en idéävling som syftade till att skapa en helhetsbild över de kommande planerna. Tävlingsuppgiftens syfte var dels att knyta samman de båda stadskärnorna men även att föreslå ett trafiksystem som ökade möjligheten att navigera och öka tillgängligheten i området. Strukturen arbetades fram först efter att politikerna valt vilken helhetsbild de tyckte stämde överens med deras vision av det kommande området. Slutresultatet blev en inriktning mot fyra viktiga aspekter: Struktur, sammanhang, stadsmässighet och skånskheter. 1989 startades således en arkitektävling med målet att helt omgestalta området. Ledorden i planeringen blev funktionsblandning och förtätning. Efter tävlingens slut valde politikerna ut en vinnare och enligt ritningarna från denne upprättades sedan detaljplanerna.

År 1997 stod ombyggnationen av centrumet i kommunens största tätort klar. En mer funktionsblandad och tätare småstadscentrum hade skapats. Orten som växte kraftigt under efterkrigstiden hade saknat ett enat centrum. De centrala delarna var präglade av funktionsuppdelade byggnader av typisk gles förortsdesign med tidsenliga monotona byggnader. Den här typen av byggnader byggdes bort genom uppförandet av helt nya byggnader men även genom påbyggnader på redan befintliga. Ofta skedde detta genom att bygga nya våningar ovanpå den redan befintliga byggnaden och sedan anlägga en hög takresning som länk till det skånska temat. Nu arton år senare har det nya centrumet fått aklimatisera sig och skall utvärderas. Jag (David Anell) skall tillsammans med Staffanstorps stadsbyggnadskontor undersöka huruvida centrumet lever upp till ortens förväntningar. Vad tycker Staffanstorpsborna om sitt centrum? Blev funktionsblandningen lyckad? Blev det som kommunen tänkt sig, och hur ser man på framtiden?

2: Syfte och frågeställning

Syftet är att undersöka om ombyggnationen och planeringen av stadskärnan i Staffanatorp blev lyckad utifrån två olika aspekter: Invånarnas och stadsbyggnadskontorets. De två aspekterna prövas genom att ställas mot varandra.

- Införande av funktionsblandning och närhetsprincip bör förbättra villkoren för kollektivtrafiken och de lokala butikerna samt öka säkerhetskänslan hos invånarna. Blev detta resultatet av ombyggnationen av Staffanatorps centrum?
- Vilka aspekter ville kommunen att planeringen skulle innehålla? Lyckades de implementera dessa i orten?
- Vad bör kommunen tänka på vid vidare utveckling av Staffanatorp?

3: Avgränsningen

Bild:1 Karta över Staffanatorp tätort.



Även om det är området i de centrala delarna av Staffanatorp som undersöks så införlivas invånarnas åsikter från hela tätorten i arbetet. Jag har själv valt att avgränsa de centrala delarna till att vara de ombyggda områdena, varav jag då valt ut vissa gator i tätorten. De gatorna jag valt ut som centrala är markerade med röd färg: Storgatan, Mårtensgatan, Biblioteksgatan, Apoteksgatan, Norregatan och Södergatan.

©Staffanatorpshus AB

3.1. Dagens Staffanatorp:

Idag består de centrala delarna i Staffanatorp av funktionsblandad bebyggelse. Små butiker blandas med något större och serviceinrättningar som bank och försäkringskassa finns representerade. Näringsidkarna finnes på bottenvåningarna med bostäder på överliggande våningar vilket i ännu större grad förstärker bilden av ett funktionsblandat område.

Centrum är ett område där ”det gröna” fått en stor plats med huvudstråket Storgatan som kantas av lövträd och torgen med sin frodiga växtlighet. Storgatan skär rakt igenom området och kantas av breda trottoarer.

På rådhusplatsen finns möjligheten till torghandel och detta utnyttjas i viss utsträckning.

Husen i området är byggda i en typisk skånsk stil med branta, röda tegeltak. De nya kvarteren är helt slutna med portar ut mot gatorna och innergårdar som de bofasta får använda.

Bostadsformerna är idag blandade med cirka 45 procent bostadsrätter, 45 procent hyresrätter och 10 procent äganderätter. Variationen av takhöjden på bostadshusen gör bilden ännu tydligare att det var en skånsk småstad planerarna ämnade att skapa vid ombyggnationen.

Kollektivtrafiken i området utgörs av busstrafik som utgår från busstationen och sedan följer Storgatan. Möjligheten till att köra bil i området är utbrett med återigen Storgatan som huvudled och angränsade gator till denna. Tre parkeringsytor finns i området.



Bild 2 och 3

Till vänster ses det äldre kommunhuset som byggdes 1968. Till höger det hus som idag går under namnet rådhuset och som används av kommunen. Här ses tydligt hur arkitekturen gått från en typisk sextiotalsstil till en mer skånskpräglad med branta, röda tegeltak.

4: Teori och litteraturgenomgång:

Vad tycker forskarna att ett centrum bör innehålla och uppfylla? Vilken typ av stadsbild är den mest optimala för de mer centrala delarna i en stad?

4:1. Funktionsblandning

En aspekt som ständigt återkommer i planeringslitteratur är stadens funktioner. Under mitten av 1900-talet var det populärt att planera funktionsuppdelat. Miljonprogrammet skapade mycket tydliga exempel på områden som var uppdelade i olika funktioner. Meningen var att man skulle bo på en plats, arbeta på en annan och handla på en tredje. Idag påstår många forskare att en sådan typ av funktionsuppdelning är underlägsen en funktionsblandad. Den blandade hävdas vara överlägsen i både ekonomiska, ekologiska och kulturella aspekter. En blandad stad är ekonomiskt överlägsen på grund av att markvärdet hålls på en stadigt hög nivå vid blandade funktioner. En tät och dynamisk stadsmiljö skapar även ett bra företagsklimat där det är nära till underleverantörer och kunder. Närmare avstånd i en stad ökar även förutsättningarna för en bra miljö. I en tät stadsstruktur ges inte lika stort utrymme för bilen och kollektivtrafiken blir det bästa alternativet, som i sin tur ger ännu bättre miljöeffekt. Den sist nämnda aspekten är den kulturella. Ett välutvecklat kulturellt liv skapas i stadsmiljöer där mångfalden är stor och besöksströmmen är frekvent. En stad bör med andra ord vara tät, mångfacetterad och tillgänglig för att generera bra förutsättningar för företag, kulturetablissemang och miljö. (Söderlind 1997:23-24)

De funktionsuppdelade städerna kallas även för ”ickestäder”, dessa har inte tätheten och mångfalden som behövs i en korrekt stadsmiljö. Jerker Söderlind liknar det vid ett kakkak, ingredienserna för sig smakar inte speciellt bra, men tillsammans kan kakan smaka gott. Den funktionsuppdelade stadens motsats kan ibland kallas för blandstad och kännetecknas av blandade funktioner i hela staden. Även Jane Jacobs hävdar att en stadsdel bör bestå av flera

funktioner. Hon hävdar att den typen av stadsmiljö skapar en levande stadsbild där människor rör sig under hela dygnet. En sådan miljö gör att invånare och besökare använder faciliteterna under hela dagen och generar därmed en livlig gatubild under hela dygnet. (Jacobs 1989:176) En vanlig benämning på en "ickestad" är ett "särhålle". "Särhållet" domineras av en splittrad bebyggelse och geografiskt uppdelade särintressen. En lösning på detta problem skulle kunna vara att avskaffa bostadspolitiken och införa en ny stadsbyggnadspolitik. Att planera och bygga en stad handlar aldrig om bara en funktion, om man ändrade på dagens planering skulle en kommande gemensam övergripande politik vara ett bra verktyg i jakten på en bättre stadsmiljö. (Söderlind 1997:9, 63)

Idag är flertalet forskare eniga om att många funktioner skall finnas i en fungerande stad, men detta scenario skapar även konflikter. En industri vill inte vara granne med en förskola och vice versa. Konflikterna bör och kan dock lösas genom att integrera olika funktioner arkitektoniskt. Bättre att låta arkitekten skapa en lösning än att avståndet blir en, med ökade utsläpp och långa vägsträckor som resultat. Många funktioner har separerats genom att anlägga dem långt ifrån varandra, forskare menar att tydliga gränser mellan funktioner skulle kunna vara ett bra supplement till en sådan planering. En gräns kan låta som en total motsägelse mot läran om funktionsblandning men enligt vissa skapar den många både spännande och intresseväckande platser. Forskarna menar att skapandet av gränser mellan funktioner inte nödvändigtvis bildar konflikter. Alla funktioner behöver inte bara vara till ondo för varandra om de ligger i varandras direkta närhet. En gräns kan vara något spännande som bryter av och berikar stadsbilden, och att anlägga funktioner långt ifrån varandra behöver inte nödvändigtvis vara den enda lösningen på konflikter. (Bergström 2001:71-78)

Jerker Söderlind menar att sådan planeringen som ägde rum i Staffanstorps under nittio-talet kunde ha gått till på ett annorlunda sätt. Planerare bör utgå mer ifrån vad platsen eller området skall användas till och inte utifrån hur det skall se ut. Ett exempel som framförs är oreglerad gatuhandel, det medför många konflikter med renhållning, oväsen och så vidare, men skapar en livlig gatubild som tilltalar många besökare och bofasta. (Bergström 2001:88-89) För att återfå förtroendet som tagits bort genom att "planera fel" under flera årtioenden bör samhällsplanerare hålla sig borta från att planera design och arkitektur i städerna och istället låta yrkesmän som är utbildade inom dessa områden göra detta. (Söderlind 1997:28.31)

En stads byggnader bör vara av blandade skick och ålder. Skall detta uppnås bör viss gammal bebyggelse sparas vid nybyggnation i ett område. Rivs en hel stadsdel försvinner näringar som inte har råd att betala dyra hyror i nybyggda hus. De företag som klarar hyrorna är de väletablerade, mer lönsamma, standardiserade eller subventionerade företagen och det skapar ingen mångfald i stadsbilden. Även om de nyss nämnda företagen har råd med hyrorna behöver de ändå de gamla husen, de nybyggda områdena blir alltför funktionellt begränsade för att vara livliga och praktiska. Detta leder till att människorna åker någon annanstans och handlar, möjligtvis till något område med blandad ålder på husen och därmed en stor mångfald i butiksutbudet. En utbredd mångfald i staden representeras av en blandning av företag med olika stora vinster. Området blir också mer flexibelt, kommer det en ny trend eller en ekonomisk svängning så gör mångfalden att det blir lättare för stadsdelen att anpassa sig. (Jacobs 1989:15-18)

Funktionsblandning är numera vida känt och praktiseras på många platser. Frågan är hur mycket planerarna bör blanda sig i, finns det områden som marknaden sköter bäst själv? Ska planerarna bestämma exakt vilka funktioner som skall byggas på vissa platser för att infria funktionsblandningen eller ska de endast skapa förutsättningarna för det? New Urbanism-

rörelsen från USA hävdar att ett bestämmande av de olika funktionerna är rätt väg att gå. De ämnar att ta det ännu längre och vidare bestämma olika hustyper och prisnivåer i området för att uppnå maximal blandning av både funktion och prisklass. Enligt dem leder detta till ökad integration mellan olika samhällsklasser men även en funktionsblandad miljö. (*Swedish Urban Enviromental council 2007:charta.*)

Andra teoretiker hävdar att mindre bestämmande över vilka funktioner som skall byggas är att föredra i planering. Skulle exempelvis en beredning för kvartersbutiker i ett nybyggt område generera en mer samstämd stadsbild? Kvartersbutiker klara oftast inte av de högre hyrorna i de nybyggda områdena och därav kan en subventionering vara det enda sättet att få in företag i området. En småskalig ombyggnation skulle skona många av de äldre husen och därmed behålla billiga lokaler för kvartersbutikerna. (*Jacobs 1989:219*)

Många planerare ser gärna att det förbereds för olika funktioner i ett område och att planeringen tar upp fler aspekter än den tidigare gjort. Ett förslag är att planera både gatan och husen vid samma tillfälle, allt för att skapa en mer samspelt miljö. Enligt dessa förespråkare borde trafik och samhällsplanerare sammanföras till en tjänst. (*Söderlind 1997:30*)

Gatan och andra transportsträckor borde få en lägre status i planeringssammanhang. Platsen bör vara överordnad trafiken på grund av att den bör anpassas till staden och inte tvärtom. Det skall dock sägas att trafiken är ett viktigt element i stadsmiljön och utan möjligheten att ta sig in i staden med bil eller buss skulle staden snart dö ut. Med trafiken kommer också en ökad balans mellan bofasta och främlingar som krävs för att en stad skall kunna leva, främlingarna använder sig av staden på samma sätt som de bofasta under dagen men åker till annan ort för att komma till sin bostad. En bra genomströmmande led ökar även förutsättningarna för ett bra offentligt liv, inte endast för de bofasta utan även för besökarna. (*Söderlind 1997:104*)

Gatan bör utformas så att bilisten blir medveten om att staden tillhör fotgängaren. Breda trottoarer, träd och belysning för fotgängare samt gator kantade med uteserveringar och möbler skapar både en gemytlig stadsmiljö men även minskade förutsättningar för hög hastighet på fordonen. Denna teori har i vissa fall slutat med att städer har planerats helt bilfria i de centrala delarna, gatorna har då oftast ombildats till gågator. På senare tid har det tagits fram uppgifter om att nya gångstråk i staden inte alltid är positivt, skärs genomskärande leder av blir det fler omvägar vilket leder till ökade utsläpp av fordon. Detta fenomen har blivit en vanlig syn i svenska städer på senare år. (*Bergström 2001:53*)

Som tidigare nämnts behövs trafiken för att föra bofasta och besökare in och ut i staden och på så sätt skapa ekonomiska förutsättningar för handel. Även Boverket manar till ett ökat helhetsseende i planeringen där huset-gatan-parken är ledorden. Den måttfulla staden skall vara en stad där det mesta finns men inte tar någon överdriven plats. Områden och platser skall vara avvägda så att storleken inte utgör något hinder för fotgängare eller cyklister att ta sig någonstans, de bör vara övergripiga. (*Boverket 1995:62*)

För att nybyggnationer skall vävas in i ett redan bebyggt område måste vissa kriterier uppfyllas. Ett är att reglering av nybebyggelse bör ta hänsyn till stadens byggnadshistoria. Planerarna behöver inte överdrivet följa stadens arkitektoniska koder, men utvecklingen bör ske utifrån stadens givna ramar. Detta kan ske genom att förankra ett synsätt som behandlar stadens historiska byggnadskultur. (*Söderlind 1997:30*) Även från boverkets sida kommer röster om att man som planerare bör utgå ifrån stadens fysiska utveckling när man arbetar. New urbanismrörelsen går ännu längre genom att föreslå en addering av aspekten om stadens arkitektoniska förebilder och gränser till planeringsprocessen, vilket enligt dem skulle resultera i en mer harmonisk stadsbild. (*Swedish Urban Enviromental Council 2007:chart*)

4:2. Planerarnas ramverk

Ett robust ramverk kring planering är ett bra verktyg för skapandet av en bra stad. Ramverk behöver inte vara skapade av högre instanser för att styra planeringen, det kan också vara regler eller förslag gjorda av planerarna själva. Ett bra ramverk bör innehålla både ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter för att underlätta för planerarna att se helheten när de arbetar. De tre aspekterna bör vara likvärdiga och genomsyra hela planeringsprocessen, samt att de även skall kunna implementeras på det politiska arbetet i staden. Att införa tydliga och övergripande mål skulle kunna innebära ett mer samspelt planeringsarbete och en bättre slutbild när projektet avslutas. (*Bergström 2001:36*) De mest extrema rösterna i frågan om regelsystem i planeringen förespråkar förutom allmänna regler även designregler. Dessa designregler skulle i sådana fall vara grundade i stadens historiska bakgrund och skulle bland annat innehålla färgkoder för byggnader. De menar att sådana regler bland annat kunde leda till ökad ekonomisk hälsa och en harmonisk utveckling av området. (*Swedish Urban Enviromental Council 2007:chart*)

Även från boverkets sida menas att man som planerare bör utgå ifrån stadens fysiska utveckling när man arbetar. För en mer följsam projektgång är det viktigt att få med allmänhetens tycke i planeringen; görs detta i ett tidigt stadiet är det mer troligt att projektet blir bra mottaget från invånarna i staden. En annan viktig aspekt med att föra in allmänheten i planeringen är att det är de som i slutänden skall leva i det planerade området och bör således ha något att säga till om under processen. (*Söderlind 1997:30*)

Ägandeformer av byggnaderna är en annan fråga som diskuteras. Forskare påstår att om man äger bostaden eller butiken där man bor respektive arbetar i så skapas ett incitament för resurshållning. Börjar det till exempel läcka från taket i huset du köpt ser du förmodligen till att laga det snabbt, hyr du istället huset kanske du inte bryr dig lika mycket. Ägandeformen är väsentlig för att skapa ett område där människor bryr sig om sin närmiljö, har man köpt in sig in någon annan del i området blir engagemanget ännu större. Vissa beskriver äganderätten som stadens grundpelare, att en mer mångfacetterad grupp av ägare leder till en mer dynamisk miljö av byggnader. Äger en aktör, till exempel kommunen, en stor del av marken och bestämmer sig för att bygga är möjligtvis inte mångfalden lika nära till hands som när en rad olika aktörer skulle bygga på samma plats. Detta resonemang manar även till ett ökat antal entreprenörer när det byggs, vilket skulle kunna leda till ett mer dynamiskt och flexibelt område. (*Söderlind 1997:41*)

4:3. Närhetsprincipen

Redan 1942 uppkom företeelsen grannskapsenhet. I Sverige har teorin, som innebär flera grannskapsenheter i en stad, blivit vida använd av både små och stora städer. Grannskapsteorin hävdar att alla områden skall vara självförsörjande med bostadshus, butiker, skolor, medborgarhus, hälsocentrum samt gemensamma grönområden. Alla delar i området skall skapas utifrån välavvägda och vetenskapligt grundade mål, där ordet "norm" skall spela en stor roll. I grannskapsenheten skall invånarnas alla vardagliga behov tillgodoses. Flera forskare anser idag att uppfattningen om att småskalighet i staden skulle vara något positivt är felaktigt. De anser istället att integrationen går förlorad när områden isolerar sig mot resten av staden. Det som krävs är en kontinuerlig stadsbild och gatunät som inte favoriserar de lokala centrumkärnorna. (*Söderlind 1997:50*) Grunden i grannskapsteorin bygger på att man inte skall behöva vara anonym i staden, några av dagens forskare menar att detta är fel, stadens

möjlighet till anonymitet är en av faktorerna som bidrar till att en stad är en stad och inte ett litet samhälle. (Bergström 2001:68)

Staden finns till på grund av att människor koncentrerats på en plats. I försöken att skapa ett balanserat område bör planerarna skapa förutsättningar för att koncentrationen av människor skall öka och inte för att antalet butiker skall göra det. Finns människor i området, vare sig de bor där eller bara befinner sig där under dagen, så finns också kundunderlag för många olika näringar. (Jacobs 1989:176)

Som en motpol till detta är New urbanismen, de menar fortfarande att grannskapet är ett eftersträvarsvärt alternativ i staden. De hävdar att grannskapet bildar identifierbara stadsdelar som uppmuntrar invånarna till att personligen ta ansvar för sitt område. De vill ge invånarna möjligheten till att bli oberoende av bil och kollektivtrafik genom att planera enligt närhetsprincipen i grannskapet. (Swedish Urban Environment Council 2007:chart)

Närhetsprincipen är en teori som de flesta forskare vill se en ökad användning av i dagens planering, även om det skiljer sig mellan uppläggen rent fysiskt. New urbanism-förespråkarna vill ha närhetsprincipen i grannskapsenheterna medan andra forskare vill ha närhetsprincipen som en generell företeelse. För att detta skall kunna genomföras krävs en utbredd funktionsblandning och förslag på att förberedelser redan i planeringsstadiet har lyfts upp. En sådan förberedelse skulle kunna vara att vid planering av ett nytt område bereda för handel på bottenvåningar. (Bergström 2001:51)

Närhetsprincipen innebär också att stormarknader i perifera delar av staden bör försvinna. En balanserad handel innebär att man skall kunna ta en promenad eller cykeln till butiken, dels för individens egna tid skall men även ur en ekologisk aspekt. Närhet till handel ses uteslutande som en positiv egenskap för ett område och därmed kan utvecklingen idag med handelsområden utanför staden ses som "felplanering". Enligt forskare är staden uppbyggd kring en marknadsplats och tar man bort denna förlorar staden en viktig faktor som gör att stadsmiljön luckras upp. (Söderlind 1997:50-55)

Sedan mitten av tjugotalet har behovsstyrd planering varit ett faktum i svensk planering. Planerare har genom att sätta sig in i invånarnas olika behov försökt att planera områden. Det felaktiga i detta är att invånarna inte bara styrs av sina behov utan även sina egna viljor och vad de strävar efter. Behovsplaneringen har ofta lett till att områden och platser inte planerats efter vad invånarna vill ha utan efter vad de, enligt planerarna, behöver. Istället för att fråga sig vad invånarna behöver bör planerarna istället fråga vad de planerade förändringarna betyder för besökarna eller invånarna. Hur förändras villkoren genom att vi planerar på ett visst sätt? (Bergström 2001:17-32)

Säkerheten i en stad är en mycket viktig aspekt för att invånare och besökare skall tycka om staden och vilja bo där. Vissa anser att hela revitaliseringsprocessen av städerna hänger på hur säkra de är. Strävan efter att bosätta sig i "finare" områden är oftast grundade i att det "finare" området är säkrare. Gatans och byggnadernas utformning är enligt new urbanism-förespråkarna en viktig faktor i jakten på ett säkert område. Skapa en miljö som gynnar folkliv och "självkontroll" av gatorna och man har löst stora delar av problemen. (Swedish Urban Environmental Council 2007:chart) Problemet är inte att de känner att deras egendom hotas utan mer rädslan att möta främlingar i området. Rädslan i sig har skapat segregation genom att de med mer kapital kunnat flytta till säkrare områden och lämnat kvar de mindre bemedlade i det osäkra området. (Bergström 2001:31)

4:4. Stadens element

En stad bör uppfylla vissa kriterier för att fungera. Fem stycken element har visat sig vara nödvändiga för att en stad skall uppfattas korrekt. De fem är stråk, gränser, distrikt, noder och landmärken och ger alla olika uttryck för vad staden står för. (*Lynch 1960:479*)

Stråk består av gator, gångvägar, cykelbanor eller andra företeelser som människor tar sig fram på i staden. Dessa har visat sig betyda mycket för människorna som rör sig i staden. Ofta refereras en gata när någon plats skall beskrivas. Det är viktigt att försöka göra stråk så karakteristiska att människor kan relatera till var de befinner sig, det skulle kunna vara en bidragande orsak till att bilden av en stad förstärks. Genom att anlägga breda trottoarer utmed stråk så kan staden komma att uppfattas som mer gemytlig och människovänlig. Stråken är också stadens ”stomme” och det är viktigt att tänka på att det är utifrån denna som resterande stad ofta planeras, staden har ofta blivit arrangerad med gatorna som grund. (*Lynch 1960:480*)

Städernas stråk bör inte planeras för långa och skall ha flera korsningar och tvärgator. Långa oavbrutna gator skapar en negativ miljö för stadsliv. Människorna i staden måste dels gå längre för att komma dit de skall eller hade kunnat hamna om gatan och kvarteret vore kortare. En stad som är lätt att ta sig igenom skapar ett bättre flöde för trafiken och ett incitament för integration då stadens invånare lättare kan ta sig överallt. (*Jacobs 1989:176*)

Gränser är ett annat element som bidrar till en stads karaktär. Gränser är de linjer i staden som inte kan benämnas som stråk utan som är något utöver detta. Den allra vanligaste typen av gränser är gränsen mellan två olika områden. Gränsen kan vara markerad med olika typer av arkitektur på vardera sida eller bara ett kontinuerligt mönster som kan följas om man tar sig fram utmed den. Ett bra exempel på en sådan kan vara en kanal eller älv som rinner mellan två olika områden. Gränsen hjälper invånaren eller besökaren att lokalisera sig och förstärker dessutom känslan av stad genom att visa på mångfald i arkitektur och andra mönster. (*Lynch 1960:481*)

Det tredje elementet är distrikten i staden. Dessa är ofta större områden vilka kännetecknas av en gemensam karaktär och möjligheten för människor att kunna röra sig in och ut ur dem. Dessa element är viktiga i sin uppgift att fungera som referenser i staden, vart man befinner sig, vart man är på väg och så vidare. En stad skulle vara svår att navigera sig fram i om allt var en kontinuerlig massa, stadskänslan med mångfald som ledord skulle här gå förlorad. Det är dock viktigt att distrikten innefattar en viss form av kontinuitet, det skapar en ”lokalkänsla” och stärker känslan hos invånarna att ta hand om sitt område. (*Lynch 1960:481*)

Korsningar av stråk i staden kan kallas för noder. Här stannar människorna upp för att kanske byta buss eller för att handla något i en butik. Noderna fungerar som mötesplatser, men också som referenser för stadens observatörer. Ofta måste människor som färdas utmed stråken tänka till när de kommer till noderna och därmed fastnar fler intryck vid dessa platser. En nod bör utformas så att den fungerar praktiskt för besökarna men även med någon del som de senare kan referera till. (*Lynch 1960:481-482*)

Det femte och sista elementet är landmärkena i staden. Dessa kan bestå i allt från stora pompösa byggnader till en röd dörrknopp. Det som karakteriserar landmärket är att det sticker ut från det kontinuerliga mönstret. Dörrknoppen är den enda röda i hela området och tjänar därför till som ett landmärke, dock kanske endast för dem som är förhållandevis välbevandrade i området. Stora landmärken som byggnader eller statyer tjänar till landmärken

vare sig man har varit på platsen innan eller är förstagångsbesökare. Ofta är dessa element utkristalliserade ur stadsbilden genom att se ut att vara missplacerade eller tvärtom vara mycket välplacerade. Även detta element fungerar som referenspunkt för stadens observatörer, kanske är detta element den tydligaste referensen att lämna om en plats? (*Lynch 1960:482*)

5: Metod

5.1. Enkät

Vid val av metod var mängden av källor en avgörande faktor. På grund av upplägget kring två olika källor, där den ena är stadsbyggnadskontoret och den andra är invånarna, så kunde inte datainsamlingen ske med en metod.

En av källorna är invånarna i Staffanstorps tätort och valet av metod till denna blev enkät. Denna metod valdes med tanke på att mängden av källor skapade ett tillfälle att kunna samla in ett gediget statistiskt underlag, samt att intervjumetoden helt enkelt skulle ta för lång tid. En enkät innebar också att frågorna kunde hållas relativt enkla och att alla kan få samma svarsalternativ vilket skulle leda till att det blev lättare att sammanföra resultaten i diagram och tabeller. (*Kylén 2004:10*) Enkäten utformades på ett sätt som skulle eliminera frågor rörande frågeställningarna, den skulle –”stå på egna ben” så att svararen slapp tänka utanför det området som den behandlar. (*Ruane 2006:161*)

För att data som insamlats med enkäterna skulle visa en rättvis bild av invånarnas syn på Staffanstorps centrum krävdes det att frågorna uppfyllde vissa kriterier. Det första var att frågorna skall vara begripliga och entydiga. Anges till exempel ett mått i frågan skall det vara preciserat så att svararen förstår precis vad han/hon svarar på. Ett exempel kan vara ”ofta”. Vad innebär ofta för personen du frågar? En bättre ställd fråga skulle kunna vara om personen joggar och i svarsalternativen ge utrymme för vilken frekvens det sker i. Det andra är att frågorna skall vara skrivna i ett vanligt språk. Behandlar frågorna ett område där ett visst fackspråk förekommer bör frågorna ”rensas” på ord som vanligt folk kan ha svårt för. Exempel på detta skulle kunna vara att fråga nånting angående funktionsblandning. Ordet klingar kanske bekant, men många har säkert svårt för att sätta fingret på vad det egentligen är. Som tredje kriteriet kom uppmaningen om att frågorna skulle vara neutrala. En enkät skall inte leda svararen i en viss riktning. Fjärde och sista kriteriet var att frågorna skulle vara enkla och lätta för att svara på. En klar fråga får också ett klart svar. Skulle man göra fel i detta kan validiteten sjunka avsevärt. Ett exempel kan vara att frågan behandlar flera olika aspekter i frågeställningen, detta gör det svårare för den svarande att sätta sig in i vad han eller hon egentligen svarar på. (*Ruane 2006:53-56*)

Svarsalternativen till frågorna i enkätundersökningen är dels bundna med redan färdiga svarsalternativ samt svarsalternativ med skalor för bedömning av frågan. Den förstnämnda svarsmetoden valdes med syfte att göra det lättare att besvara frågorna men även för att simplificera bearbetningen av svaren. Nackdelar som att svaranden styrs av färdiga svarsalternativ belystes genom att noggrant gå igenom alla alternativen och se till att dessa var korrekta. Denna typ av svarsalternativ kan också leda till att de som svarar på enkäten snabbt kryssar sig igenom undersökningen utan att direkt tänka, därför har öppna fält lagts till efter några av frågorna. Här ges svarandena utrymme att svara mer öppet kring frågan, och genererar förhoppningsvis därmed ett ökat engagemang. (*Kylén 2004:71-72*)

Svarsalternativen med skalor för bedömning används för att få fram i vilken grad svarande håller med eller inte med om någon frågeställning. Frågan hur många skalsteg man skall använda sig av är svårbesvarad. Metodforskare står skilda i denna fråga. Jag har valt att gå efter en linje som förespråkar mellan 4-6 skalsteg, dels för att göra det enklare för svarande genom färre skalsteg att välja mellan, men även för att underlätta analysen av svaren. (*Kylén 2004: 83-84*)

Ordningsföljden av frågorna anses av metodforskare som en viktig del i hur enkätens utformning skapar intresse hos svaranden. Fel fråga på fel plats kan vara den avgörande faktorn som gör att enkäten ”åker i soporna”. Att fånga svarandens intresse genom hela enkäten är viktigt och därför har modeller för hur detta skall gå till utformats. Först bör en introduktion till enkäten finnas, den bör betona hur viktig den är och innehålla en koppling till det lokala som blir en ”sporre” för svaranden att fortsätta läsa. Introduktionen bör också innehålla hur viktigt det är att de svarande gör enkäten samt att telefonnummer och e-post som de kan nå ansvariga på finns med. Introduktionen skall alltså ligga först i enkäten för att fånga svarandes intresse. Hela enkäten bör som tidigare sagt även följa en logisk gång. Är det frågor som vänder sig till en viss grupp av de svarande skall det vara tydligt att de som inte berörs av denna skall kunna hoppa vidare till nästa fråga. Frågan om man skall ha en lång eller en kort enkät tas också upp i denna modell. Generellt sett ökar bortfallet av svarande i takt med att enkäterna blir längre. Därför skall maximaltiden för en enkät ligga på ungefär trettio minuter. Slutligen tas formalia upp, en enkät skall ge ett intryck av att ett gediget arbete har resulterat i utformningen och att de ansvariga är seriösa. (*Ruane 2006:162-165*)

Enkäten delades in i två olika delar för att strukturera upp frågorna för de svarande. Den första innehåller allmänna frågor och berör bland annat frågor kring ålder, kön och hur de uppfattar de centrala delarna i allmänhet. Den andra delen innehåller frågor rörande kollektivtrafik och näringsliv. Frågeställningarna är nästan uteslutande grundade i Jerker Söderlinds kriterier för en fungerande funktionsblandad stad. (*Söderlind1998: 23-24*) Den första frågan är av vilket kön den svarande är, svaret kom att användas i genusrelaterade analyser och var bland annat ämnade till jämförelser med frågorna kring känslan av trygghet i centrum. De andra allmänna frågorna togs fram som underlag för kommande analyser och ställdes senare mot data som kom ur svaren från andra delen av enkäten.

Frågor rörande transportsätt har tagits med dels för möjligheten att kunna se på huruvida användandet av kollektivtrafiken har ökat eller minskat efter ombyggnationen, men även för att se hur det ekologiska utfallet av ombyggnationen blev. Frågorna rörande näringslivet i Staffanstorp är tänkta att ge en bild av huruvida handelslivet är proportionerligt till orten.

Staffanstorps tätort har över 13000 invånare, att skicka ut enkäter till alla var både tidsmässigt och resursmässigt omöjligt. Istället gjordes ett urval ur forskningspopulationen. Detta gjordes tillsammans med Staffanstorp kommuns statistikansvarige som tog fram listor på invånare i tätorten. Det enda krav som ställdes var att 200 av de 400 enkäterna skulle gå ut till hushåll i de centrala delarna av staden och resterande till andra delar av tätorten. Detta krav sattes av mig själv med tanke på att jag ville få med invånare som numera var bosatta i de nybyggda delarna, mycket på grund av det intressanta i att få reda på hur de som har bott i både de gamla samt de nya områdena tycker om ombyggnationen. Bedömningen av vilka som var bosatta centralt och vilka som inte var det gjordes manuellt med hjälp av en karta över tätorten. Stor hänsyn togs till vilka gator som fysiskt hade påverkats av ombyggnationen. Urvalet av vilka gator som resterande enkäter skulle skickas ut till utfördes slumpmässigt. För att göra en korrekt urvalsprocess urskiljdes alla hushåll på listorna som erhöles, listorna hade från början med alla i hushållen och var således tvungna att göras om. Processen gick vidare

genom att de fem första hushåll valdes ut, de fem nästkommande valdes inte ut, de nästkommande fem valdes ut och så vidare.

Något som är viktigt är att vid ett urval få det representativt för alla invånare i tätorten, svårigheten är att göra detta på en sådan heterogen grupp som människor. Ett alternativ är att lösa problemet genom att göra forskningspopulationen större, som i sin tur leder till ett mer representativt medelsvar. Enligt Janet Ruane (metodforskare) bör urvalet på en population kring 10000 invånare ligga på tio procent. Att följa denna uppmaning var dock en omöjlighet med tanke på vilka resurser som undersökningen hade. De 400 enkäterna är egentligen då något för få men får nog anses representera en bra bild av invånarnas åsikter. (Ruane 2006:135)

5:2. Intervjun

Att intervjua är den bästa metoden att få fram precis vad planeraren tycker och tänker. I uppsatsen där det ställs tre källor mot varandra; litteraturen, invånarna och stadsplaneraren krävs lite olika metoder. Jag har redan valt att använda metoden enkät till att samla in data kring vad invånarna tycker om Staffanstorps centrum. Som metod att kartlägga vad kommunen ville åstadkomma med den ursprungliga planen valde jag intervjua. Dels på grund av att det är lättare att få utförligare svar på det sättet, men även för att planeraren är mer eller mindre ensam på området att kunna hela planeringsprocessen kring ombildandet av Staffanstorps centrum och är således optimal en källa för att undersökas med en kvalitativ metod.

Det var tvunget att bestämma av vilken typ intervjun skulle vara; en öppen eller en styrd. Den valda (öppna typen) hade bäst förmåga att låta den intervjuade styra intervjun. Detta var viktigt då den intervjuade var mycket kunnig på området och förväntades berätta mer än vad frågorna kunde ge i intervjuguiden. (Kylén 2004:19) En mer strukturerad intervjuguide hade gjort det lättare att bearbeta data som samlades in, men faktumet att den öppna metoden möjliggjorde för planeraren att kunna utveckla tankegångarna gjorde att den valdes. För att säkra svar på vissa områden lades istället uppföljningsfrågor in som öppnade för utveckling av svaren. Dessa frågor var nära kopplade till de olika teorierna kring huruvida en stad skall planeras, detta på grund av att det var dessa teorier som intervjudata sedan skulle jämföras med. (Ruane 2006:176-179)

5:3. Validitet

För att kontrollera en metod krävs en undersökning, denna bör genomföras med hjälp av tre olika aspekter under och efter arbetet. Med validitet menas att kunskapen, data som du samlat in, är empiriskt riktigt. De tre olika aspekterna utgörs av mätningvaliditet; kontrollerar sättet undersökningen gick till på, intern validitet; vad undersökarna har för åsikter och tankar och hur dessa kan avspeglar sig på arbetet. Som sista aspekt finnes den externa validiteten som berör aspekten kring urval som gjorts under undersökningen. (Ruane 2006:45.46)

5:4. Reliabilitet

Reliabiliteten anger hur vida undersökningen är tillförlitlig. Data som samlats in skall kunna bli liknande eller av likadant utfall om undersökningen görs om. I och med att en hög svarsfrekvens ökar reliabiliteten så har enkäten utformats så svarandevänligt som möjligt. Detta har gjorts med enkla frågor och entydiga svarsalternativ. Enkäten för denna

undersökning är strukturerad och får därmed automatiskt bättre reliabilitet. (Kylén 2004:13-14, 142)

Ett sätt att mäta reliabiliteten är att göra ett ”test-retest”, detta kan enkelt göras genom att låta de svarande göra om enkäten och jämföra svaren. Är svaren lika är reliabiliteten hög. Problemet är att de svarande ofta automatiskt försöker komma ihåg vad de svarade förra gången och hela meningen med ”retestet” går därmed förlorad. Enkäten i detta fall har utformats så att en fråga som behandlar säkerheten i Staffanstorp på olika tider på dygnet besvaras med två lika svar på samma fråga. Är det tryggt/otryggt, livligt/öde? På detta sätt mäts reliabiliteten även om det kanske inte är det ultimata tillvägagångssättet. (Ruane 2006:83-86)

6: Källkritik

6:1. Intervju

Den enda intervjun gjordes med Boris Ekstrand på Staffanstorps rådhus. Planeraren som varit med från början av planeringsprocessen är idag fortfarande en officiell representant av kommunen och får därmed anses som subjektiv i frågorna rörande ombyggnationen. Intervjun gav ändå mycket fakta kring ombyggnationen då planeraren hyser stor kunskap inom det specifika området. I efterhand så hade en mer omfattande intervju varit att föredra, ett annat alternativ skulle kunna vara att göra flera intervjuer, detta hade troligtvis resulterat i ett gediget resultat kring vad kommunen planerade och tänkte. Dessa intervjuer behövde nödvändigtvis inte varit med fler personer, den tidigare intervjuade planeraren kunde vara källan vid samtliga tillfällen.

En intervju med planerare som blev anställda efter ombyggnationen hade öppnat upp för nya aspekter. Hur är deras syn på planeringen kring ombyggnationen? På grund av tidsbrist fanns det ingen möjlighet att genomföra ytterligare intervjuer.

6:2. Enkät

Enkäterna delades ut till 400 hushåll inom tätorten, varav 127 svarade. Ser man på invånarantalet i Staffanstorp så representerar dessa cirka en procent vilket är en något låg siffra. Enligt metodlitteratur skall en statistiskt korrekt undersökning av en ort på cirka 10 000 invånare utgöra tio procent. Att skicka ut 1000 enkäter skulle således vara en korrekt statistisk undersökning. På grund av tidsbrist men även ekonomiska kostnader var detta aldrig aktuellt. Enkäten skickades även ut vid en tid på året då den allmänna bilden av en plats man bor på är något förvrängd. Hade undersökningen gjorts under hösten hade troligtvis resultaten blivit annorlunda än som nu när den gjordes under våren.

Enkätfrågorna kunde ha gjorts om till att behandla aspekterna kring teorierna. De frågor som utgjorde undersökningen var grundade i Jerker Söderlinds kriterier för en funktionsblandad stad. För att lättare kunna komparera fakta från de olika källorna hade en gemensam nämnare i de olika källorna varit bättre.

En del av frågorna kunde ha formulerats bättre. Fråga nummer 16 frågar varför de arbetar där de gör. Meningen var att undersöka om invånarna drar sig bort ifrån orten, men ”med facit i hand” kunde frågan ha ställts på ett annat sätt. Även frågorna 10,12 och 14 behandlar transportsätt. Här finns tåg med, och flera av de svarande påpekar att det inte finns tåg i

Staffanstorp. Tågalternativet finns med eftersom det har funnits tågtrafik tidigare och planer finns på att införa den igen. Även dessa frågor kunde ha ställts på ett mer utförligt sätt.

7: Staffanstorps kommuns syn på ombyggnaden

Resultatredovisning enkätundersökningen.

Ekstrand, Boris. Stadsbyggnadskontoret, Staffanstorp.

7:1. Funktionsblandningen

Forskare anser idag att det med fördel kan förberedas för funktionsblandning i ett område som bebyggs. De anser även att gatorna och husen i området skall planeras vid samma tillfälle.

Detta för att den nya bebyggelsen skall bli mer samspelt. (*Söderlind 1997:30*)

Redan tidigt i planeringsprocessen försökte kommunen införliva funktionsblandning i planerna. De ägde redan innan ombyggnationen större delar av marken som planerades och kunde därav vidta vissa förberedelser för att förbereda för funktionsblandning innan arkitektkontoren tog vid. Regler rörande bottenvåningarna skapades för att ge de kommande butikerna en möjlighet till att "få fäste" på de nylagda gatorna. Tanken från början var att butiker skulle finnas på bottenvåningarna och bostäder på våningarna över dem. Några eftergifter har dock gjorts angående ett hus där det idag endast finns bostäder. I slutändan blev även några av de andra husen friköpta och består idag enbart av bostäder. Vid projektets slut såg det inte ut som alla butikslokaler skulle bli uthyrda och så förblev det några år, numera är dock alla uthyrda. Närheten till storstäderna påstås vara en starkt påverkande faktor till detta scenario.

För att funktionsblandningen skall få verklig effekt så krävs en översiktlig planering där gator planeras i samma skede som byggnader, även detta såg kommunen till att följa och planerade in Storgatan som huvudstråk i det nyplanerade området.

7:2. Planerarnas ramverk

I en planeringsprocess behövs ett ramverk för att ge tydliga direktiv vad man vill åstadkomma. Ramverket bör innehålla ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter. Dessa aspekter skall sedan genomsyra hela processen och underlätta för planerna när de arbetar. (*Bergström 2001:36*) När arkitekttävlingen startades framförde Staffanstorp kommun klara direktiv om att den nya byggnationen skulle präglas av byggnadstradition som finns inom Skåne. Detta uttryck kom senare att utvecklas till att inbegripa fyra aspekter som planeringen skulle ha i åtanke under processen; struktur, sammanhang, stadsmässighet och skånskhets. Designregler som påvisades var bland annat att hustaken skulle vara av skånsk karaktär med bränt taktegel, de skulle slutta brant och vara av färgen röd. Det skapades även regler för hur höga husen fick vara, detta har dock i sin tur inte skapat en monoton byggnadssiluett, variationen av höjderna är påtagligt stor även bland byggnader i samma kvarterskropp.

Forskare hävdar att det skapas ett incitament för resurshållning om invånarna i ett område äger sina egna bostäder. En miljö av många ägandeformer och olika fastighetsägare skapar en mångfacetterad stadsbild med olika gamla och utformade hus. (*Söderlind 1997:41*)

Angående bostadsformerna så fick bostadsbolagen själva bestämma hur stora andelar av bostäderna som skulle göras i respektive form. Vid intervjutillfället var bostadsrätterna och hyresrätterna lika representerade med vardera fyrtiofem procentenheter och resterande var äganderätter.

För man tidigt in allmänhetens åsikter i planeringen förväntas processen bli bättre mottagen av invånarna. Invånarna är de som skall leva i området och bör således ha stort inflytande i vad som skall hända med det. (*Söderlind 1997:30*)

I planeringen av Staffanstorps centrum införlivades inte allmänheten i processen förrän förhållandevis sent, och då endast genom att hålla i informationsmöten för dem som hade boenden som blev fysiskt påverkade av förslaget. Förslaget om ombyggnation som kom från politiskt håll fick stort stöd av sittande kommunstyrelse där man var rörande överens om att ett nytt centrum behövdes. Av tätortens invånare var nio av tio uppskattningsvis positiva till förslaget. Om någon var emot förslaget grundade det sig ofta i en önskan att behålla Staffanstorp som en ort med en eller tvåplanhus.

7:3. Närhetsprincipen

Planerare bör inrikta sig mot vad invånarna vill ha och inte mot vad de behöver. Forskare hävdar att en människa inte alltid styrs av behovet utan snarare av vad de vill ha beroende på en rad omständigheter. Planerarna bör ställa sig frågan: Hur förändras levnadsbilden för invånarna efter planeringen utförts? (*Bergström 2001:17-32*)

Skånskheden var som tidigare sagt ett ledord i planeringen av Staffanstorps nya centrum. Byggnadsstilen som skulle uppföras följde dock ingen lokal tradition utan grundades i det regionala sättet man byggde på. Meningen var att ortens centrum skulle få ett typiskt skånskt utseende. Idén grundades aldrig hos allmänheten, istället togs besluten på politisk nivå utan undersökningar om välvilligheten till projektet hos allmänheten. Dock fanns det utställningar och informationsmöten men dessa ägde rum först efter att ombyggnationen genomförts. Några fel som tas upp i efterhand är att det finns för få parkeringsytor och att det inte finns några avlastningsytor för gods till butikerna.

Säkerheten är en av stadens viktigaste aspekter. Finns inte känslan av säkerhet i ett område vill invånarna troligtvis flytta därifrån. Säkerhet kan byggas i ett område genom att utforma gator och hus på ett sätt som gör närvaron av invånare och besökare mer påtagligt. På detta sätt skapas en typ av självkontroll som kan skapa en mer utbredd känsla av säkerhet. Ofta är säkerhetsproblemet grundat i mötet med främlingar, inte i att egendom skadas eller försvinner. (*Swedish Urban Environmental Council 2007:chart*), (*Bergström 2001:31*).

Säkerhetsaspekten var inget som togs hänsyn till under processen. Denna aspekt har under senare år lyfts fram och resulterat i fler övervakningskameror i centrum samt en fältgrupp som patrullerar på stan de mest orosfyllda kvällarna. Säkerhetsmässigt är det som sämst vid Staffanstorps busstation, här samlas ungdomar på helgkvällar vilket i sin tur leder till följder som gör platsen osäker. Det nämns också att äldre inte gärna går ut kvällstid inom tätorten. Att orten alltmer får en grönskande karaktär anges också som ett moment för osäkerhet. Välvuxna buskar och träd får människor som är ute efter mörkrets inbrott att känna sig obekväma.

7:4. Stadens element

En stad bör innehålla vissa element för att fungera korrekt. För att invånarna och besökarna skall kunna röra sig fritt skall stråk finnas, dessa tjänar även till som referenspunkter när något område eller någon plats skall beskrivas. Stadens gator bör inte planeras för långa utan skall innehålla många korsningar och tvärgator, detta för att öka framkomligheten. Landmärken är ett annat viktigt element. Även detta element är en viktig referens när invånarna eller besökarna skall veta vart de befinner sig. (*Lynch 1960:480.482*), (*Jacobs 1989:176*).

Den ursprungliga idén med den nya planen var att sammanföra två av de tre centrumkärnorna som orten presenterade. De två centren var rådhusplatsen och torget och låg inom ett avstånd som möjliggjorde en sammanlänkning. Avstånden mellan dem var också en stor anledning till ombyggnationen, man ansåg att de låg för långt mellan varandra och ville koppla dem samman. Dessförinnan hade man planer på att bara bygga om torget, men detta ändrades till att försöka göra något genomgripande i orten.

Hela ombyggnationen gjordes på ett nytt vägnät med utgångssträckan Storgatan som blev det nya stråket som skär genom hela området. Tanken vid planeringen av gatorna var att göra dem livliga och hålla ned hastigheterna på fordonen. Hastigheterna skulle bland annat hållas nere med hjälp av svängda gator som fick markerade slut med höga byggnader. Försök till att sänka hastigheten i centrum gjordes även genom att anlägga breda trottoarer och enkelrikta en av gatorna. De höga byggnaderna skulle agera riktlinjer i den numera organiska strukturen på vägnätet. De svängda gatorna utgjorde vissa hinder för kollektivtrafiken men har överlag varit uppskattade och fungerat som de var tänkta att göra.

8. Staffanstorpsbornas syn på centrum

Svarsstatistik för enkätundersökningen i Staffanstorp 2007-05-18 – 2007-05-25.

8:1. Allmänna frågor:

Fråga 1: Kön?

Kön	Antal
Man	50
Kvinna	77
Summa	127

Tabell 1: Antal män respektive kvinnor av respondenterna.

Källa: Enkätundersökningen.

Fråga 2:Ålder?

Ålder	Män	Kvinnor
>20	4	4
21-30	2	5
31-40	10	10
41-50	4	10
51-60	9	9
61>	21	39
Summa	50	77

Tabell 2: Ålderssammansättning på respondenter i Staffanstorp. Källa: Enkätundersökningen

Fråga 3. Antal år som Staffantorpsbo?

>1	4
2-5	15
6-10	22
21>	67
Summa	127

*Tabell 3: Antal år respondenterna varit bosatta i Staffanstorp.
Källa: Enkätundersökningen*

Fråga 4. Antal i hushållet?

1	38
2	55
3	22
4	7
5	3
6>	2
Summa	127

*Tabell 4: Antal personer i respondenternas hushåll
Källa: Enkätundersökningen.*

Fråga 5. Vart bor du i Staffanstorp?

Centrala delarna	85
Varken eller	13
I utkanten	29
Summa	127

*Tabell 5: Vart i tätorten respondenterna bor.
Källa: Enkätundersökningen.*

Fråga 6. Hur tycker du att utvecklingen i Staffanstorp centrum har sett ut sedan ombyggnationen på nittiotalet?

Förändring	Trygghet för kvinnor	Trygghet för män
Ökad	8	5
”	0	4
Oförändrad	28	21
”	6	7
Minskad	35	13
Summa	77	50

*Tabell 6: Utvecklingen av trygghetskänslan i tätorten.
Källa: Enkätundersökningen*

Fråga 6:2. Hur tycker du att utvecklingen i Staffanstorp centrum har sett ut sedan ombyggnationen på nittiotalet?

Förändring	Estetiskt tilltalande	Butiksutbud
Ökad	64	55
”	29	36
Oförändrad	20	28
”	4	3
Minskad	10	5
Summa	127	127

*Tabell 7: Utvecklingen av utseendet och butiksutbudet i tätorten.
Källa: Enkätundersökningen*

Fråga 7. Vilken känsla förmedlar centrum till dig under olika tider på dygnet? Kvinnor.

Tid på dygnet	Tryggt	Otryggt	Livligt	Öde
Dagtid	69	2	25	2
Kvällstid	20	31	23	22
Nattetid	3	39	2	47
Summa	92	72	50	71

*Tabell 8: Hur de kvinnliga respondenterna uppfattar centrum olika tider under dygnet.
Källa: Enkätundersökningen*

Fråga 7:2. Vilken känsla förmedlar centrum till dig under olika tider på dygnet? Män

Tid på dygnet	Tryggt	Otryggt	Livligt	Öde
Dagtid	41	0	12	0
Kvällstid	18	14	11	12
Nattetid	7	20	4	23
Summa	66	34	27	35

Tabell 9: Hur de manliga respondenterna uppfattar centrum olika tider under dygnet.

Källa: Enkätundersökningen

8.2. Kollektivtrafik och näringsliv**Fråga 8. Hur ofta använder respektive hur nöjd med utbudet är du med Staffanstorps centrum?**

Användningsfrekvens	Rekreation	Bank och Post	Handel	Restaurang	Kultur
Sällan	24	23	6	68	102
”	12	18	12	23	10
”	35	46	28	20	8
”	24	21	27	10	4
Ofta	32	19	53	6	1
Summa	127	127	126	127	125

Tabell 10: Hur ofta respondenterna använder sig av Staffanstorps centrum.

Källa: Enkätundersökningen

Nöjd med utbud:

Hur nöjda:	Rekreation	Bank och Post	Handel	Restaurang	Kultur
Inte alls	17	10	5	19	64
”	11	13	7	26	26
”	46	31	32	44	23
”	30	33	44	14	3
Mycket	23	33	34	14	3
Summa	127	120	122	117	119

Tabell 11: Hur nöjda respondenterna är med centrumkärnan i tätorten.

Källa: Enkätundersökningen

Fråga 9: Hur ofta använder du dig av kollektivtrafik inom Staffanstorp tätort?

Flera gånger i veckan	9
1 gång/ veckan	6
Varannan vecka	3
Någon gång/ vecka	40
Aldrig	69
Summa	127

Tabell 12: Respondenternas användningsfrekvens av kollektivtrafiken

Källa: Enkätundersökningen

Fråga 10. Om du ser på ditt val av transportsätt, hur har utvecklingen sett ut sedan ombyggnationen?

Användningsfrekvens	Cykel	Bil	Buss	Tåg
Ökat	37	21	22	4
”	11	19	2	0
Oförändrat	31	41	32	21
”	3	3	10	1
Minskat	9	6	14	19
Summa	91	90	80	45

Tabell 13: Utvecklingen av valet av transportsätt hos respondenterna.

Källa: Enkätundersökningen

Fråga 11. Veckohandlar du?

Ja	80
Nej	36
Summa	116

Tabell 14: Antal av respondenterna som veckohandlar

Källa: Enkätundersökningen

Fråga 12. När du veckohandlar, hur tar du dig till butiken?

Promenerar	18
Cykel	14
Bil	61
Buss	0
Tåg	0
Summa	93

Tabell 15: Hur respondenterna tar sig till butiken när de veckohandlar.

Källa: Enkätundersökningen.

Fråga 13. Vart brukar du veckohandla?

Köpcenter	31
Närbelägen stad	10
Staffanstorps centrum	52
Närbutik	10
Summa	103

Tabell 16: Var respondenterna vanligtvis gör sina veckoinköp.

Källa: Enkätundersökningen

Fråga 14. När du skall göra ett sällanköp, hur tar du dig oftast till butiken?

Promenerar	9
Cykel	3
Bil	93
Buss	20
Tåg	0
Summa	125

Tabell 17: Hur respondenterna tar sig till butiken för att göra ett sällanköp.

Källa: Enkätundersökningen.

Fråga 15. Vart tar du dig för att göra dina sällanköp?

Köpcenter	50
Närbelägen stad	60
Staffanstorps centrum	12
Närbutik	1
Summa	123

Tabell 18: Var respondenterna åker för att göra ett sällanköp.

Källa: Enkätundersökningen.

Fråga 16. Om du arbetar, ligger din arbetsplats inom Staffanstorps tätort?

Ja	17
Nej	68
Summa	85

Tabell 19: Om respondenternas arbetsplatser finns inom tätorten?

Källa: Enkätundersökningen

Fråga 17. Är du nöjd med Staffanstorps centrum?

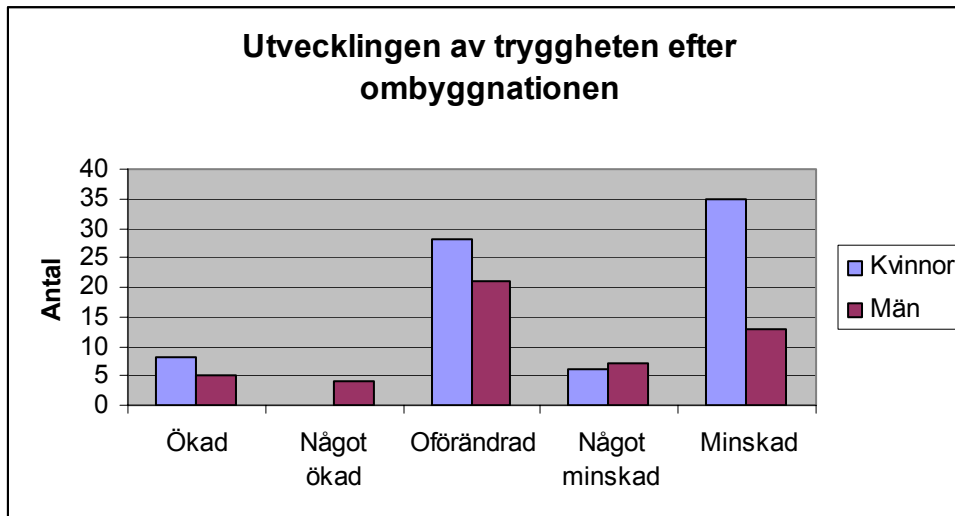
Ja, absolut!	24
Ja, i stort sett.	79
Nej, knappast.	16
Nej, absolut inte!	7
Summa	126

Tabell 20: Hur nöjda respondenterna är med Staffanstorps centrum.

Källa: Enkätundersökningen.

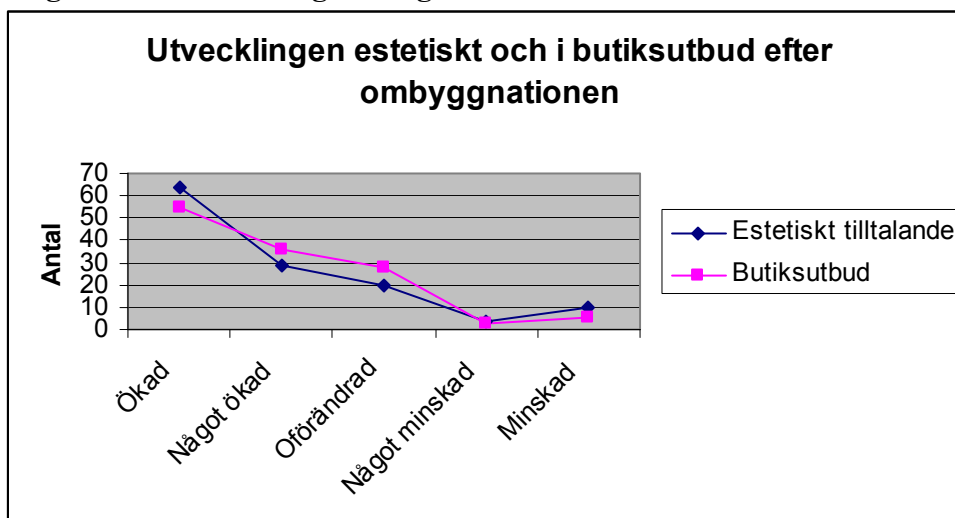
8:3. Diagram

Diagram 1. Redovisning av fråga 6.



Diagrammet visar hur kvinnorna som svarat tydligt tycker att tryggheten minskat i Staffanstorps centrum efter ombyggnationen. De flesta män tycker att tryggheten är oförändrad även om många precis som kvinnorna tyckte att den hade minskat.

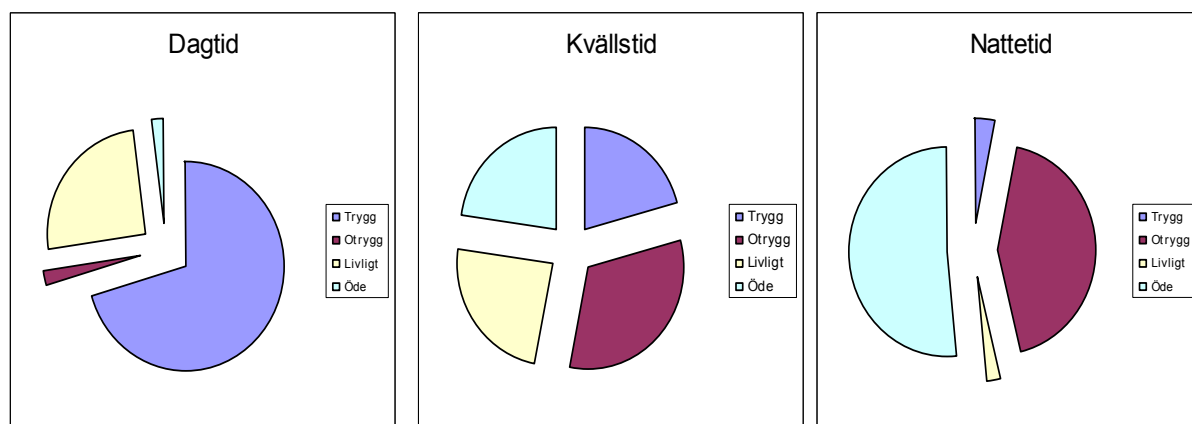
Diagram 2. Redovisning av fråga 6.



Detta diagram visar ett tydligt samband mellan hur invånarna tycker att butiksutbudet har ökat och att Staffanstorp centrum samtidigt blivit mer estetiskt tilltalande.

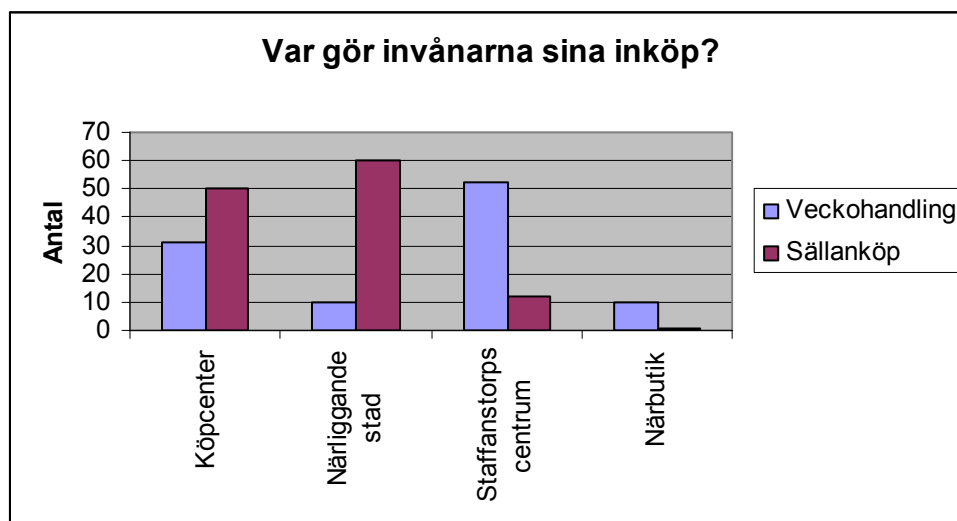
Diagram 3. Redovisning av fråga 7.

Hur tryggt respektive livligt kvinnor uppfattar Staffanstorps centrum under olika tider på dygnet.



Diagrammet visar klart hur tryggheten minskar ju senare på dygnet som kvinnan befinner sig i de centrala delarna. Tryggheten har även ett starkt samband med huruvida området är öde eller livligt.

Diagram 4. Redovisning av fråga 13 och 15.



Detta diagram ger en indikation på var invånarna handlar. Invånarna tar sig helst till närbelägna städer och köpcenter för ett sällanköp. Staffanstorps centrum och närbutikerna används i större grad för inköp av matvaror under veckoköpen. Summeras siffrorna är köpcentrer de platser dit invånarna helst åker för att handla.

8:4. Kommentarer

Nedan följer kommentarer till frågorna. (Endast olika synpunkter redovisas, liknande kommentarer framförs ej)

Motiveringar för svaret köpcenter:

- ”För att jag arbetar i stan och köpcentret kör jag förbi när jag kör hem”
Kvinna, 51-60 år
- ”För att få ett större utbud”
Kvinna, 61>
- ”Bäst sortiment”
Man, 61>

Motiveringar för svaret närbelägen stad:

- ”Finns inga kläder i Staffanstorp”
Kvinna, 31-40
- ”Större utbud”
Man, 41-50
- ”Arbetar i Malmö och handlar således där”
Man, 31-40

Motiveringar för svaret Staffanstorps centrum:

- ”Nära och bra”
Man, 31-40
- ”Vi har ett bra utbud på mataffärer i Staffanstorp”
Man, 61>
- ”Jag bor i centrum, här finns allt jag behöver”
Kvinna, 61>

Motiveringar för svaret närbutik:

- ”Orkar inte gå så långt”
Man, 21-30
- ”Hjälper gärna de lokala handlarna”
Kvinna, 51-60
- ”Butiken som ligger närmst härrör ifrån skåne”
Man, 61>

Redovisning av fråga 17: Motiveringar

Vilka förändringar tycker du skall göras i Staffanstorp?

- ”Vi har valt att bosätta oss i Staffanstorp p.g.a storleken, närheten till större orter, kommunal service etc. Vi vill inte ha storstadens utbud i Staffanstorp, vi föredrar villasamhällets karaktär”
Man, 31-40
- ”Centrum blev jättefint! Verkligen vacker småstad! Men bygg inte mer, värna om det lilla utbud av parker och natur vi har.”
Kvinna, 41-50
- ”Vilket är centrum? Icatorget? – rådhuset? Synd att det inte blev en helhet!” Kvinna, 51-60

- ”Staffanstorps verkar konstgjort i jämförelser med andra orter typ Svedala. Ni måste ordna något ställe för ungdomarna att vara på om kvällarna!”
Kvinna, 61>
- ”Saknar vatten i centrum”
Kvinna, 61>
- ”Mer levande by, mindre sovstad!”
Man, 51-60
- ”Sänk hastigheten i centrum! Högst trettio kilometer i timmen!”
Man, 31-40
- ”Centrum är skräpigt, växtligheten växer utan att någon sköter om den!”
Kvinna, 51-60
- ”Ett måste med spårbunden trafik inom en snar framtid!, tänk på oss som tänker på miljön!” Man, 61>
- ”Ökad trygghet i centrum”
Kvinna, 51-60
- ”Mer individuell byggnation och färgsättning i centrum, låt oss slippa Hagalid syndrom i fortsättningen!” Man, 51-60
- ”Inga mer höghus, och riv gärna de befintliga!”
Man, 51-60

9: Analys

9:1. Funktionsblandningen

Idag finns olika funktioner representerade i hela centrum. Att förebereda för butiker på bottenvåningarna visade sig vara en bra lösning för att få ett funktionsblandat område. Ett av målen med att funktionsblanda är att vitaliseringen av området och skapandet av en livlig stadsbild. Detta har planeringen klart lyckats med då en stor del av de enkätsvarande tyckte att det var livligt under dagtid. Det har aldrig funnits några direktiv på vilka bostadsformer som skulle finnas i området, trots detta är blandningen av olika typer av bostadsformer ansenlig.

Några av dagens viktigaste forskare inom planering anser att ombyggnation av områden skall ske i etapper. Periodvist byggande går ut på att låta nya hus ersätta eller komplettera de gamla under en längre tid. Man bör således inte bygga om ett helt område utan att spara något av den äldre bebyggelsen. Staffanstorps centrum fick i stor utsträckning helt nya byggnader, även om vissa äldre hus istället fick en typ av påbyggnation. Detta kan ha varit det som gjorde att handlarna hade det svårt att få hållbarhet i affärerna från början.

Följderna av en väl genomförd funktionsblandning och förtätning brukar vara en ökad användning av bussar och tåg. Även promenader och användning av cykel brukar öka markant. Ser man på statistiken så har visserligen användning av cykel ökat mycket efter ombyggnationen men på en andra plats i ökandet kommer bilanvändandet. Endast nio stycken av de enkätsvarande hade minskat sin användning av bil. Kollektivtrafiken har inte fått väntad utveckling, lika många som har ökat sin användning av kollektivtrafiken har också minskat sin användning. Det ökade cykelanvändandet kan härledas till utökade cykelvägar i orten vilket gör att cykeln blir ett bra alternativ till bilen. Det ökade användandet av bilen kan förklaras med att invånarantalet har haft en stadig uppgång och därmed en ökad pendling till närbelägna orter. Livsstilen har också ändrats för människor de senaste femton åren, idag är

det vanligare att ta bilen till en stormarknad för att inhandla sina varor istället för att köpa dem i sin lokala butik.

En anledning som ofta nämns som orsak till minskat användande är att bussarna går för sällan, men även att det är osäkert om man kommer fram i tid. Många som svarade på enkäten föreslog spårbunden trafik som en lösning på problemet. En återupptagen järnvägstrafik hade troligtvis också ökat antal besökare till orten med ökad handel och en livligare stad som följd.

Ledordet i planeringen var skånskhed och detta måste ses som en lyckad utgångspunkt. 73 procent av dem som svarade på enkäten tyckte att de centrala delarna var mer estetiskt tilltalande än innan ombyggnationen. Enligt vissa forskare bör man även se till ortens redan befintliga byggnader för att se hur de nya skall utformas. Detta gjordes aldrig, istället togs bland annat hänsyn till hur höga husen fick vara. Oppositionspartiernas förslag om punkthus i centrum banade förmodligen vägen för att göra tvärtom, bygga småskaligt och i en tät småstadsstruktur.



Bild 4

Bilden illustrerar kvartersstrukturen med innergårdar. Husen skiljer i höjd även på kvartersnivå.

9:2. Planerarnas ramverk

När kommunen valde att göra en sådan omfattande omstrukturering av Staffanstorps centrum gick åsikterna isär. I projektets start var enligt planeraren nio av tio Staffanstorpsbor positiva till planerna att bygga om hela centrum. De som var emot hade ofta sina argument grundade i tanken på Staffanstorp som en liten ort med hus som endast har ett eller två plan. Tanken på att bygga högre hus i ortens centrum var enligt dessa inte förenligt med deras syn på deras ort. I dagsläget fortsätter protesterna mot höga hus i centrum. För närvarande byggs det ett hus i anslutning till rådhuset vilket kommer att bli högre än omgivande byggnader. Detta tycker många invånare är en kränkning av bilden på Staffanstorp som en småstad. I enkätsvaren fanns en klar frustration över att invånarna inte kunde påverka hur deras stad skulle utvecklas. Även i den tidigare planeringen av centrum blev allmänheten sent inbjuden till att närvara i planeringsprocessen. Enligt många forskare idag är informationsmöten och utställningar inte tillräckligt för att förankra planerna hos allmänheten.

9:3. Närhetsprincipen

Svaren från enkäten och intervjun påvisade att säkerhetsaspekten framstod som en viktig fråga för Staffanstorpsborna. Många av de enkätsvarande önskade lösningar mot ett säkrare centrum. Busshållplatsen är ortens klara trafiknod och det är enligt planeraren och enkätsvarande här som det kan vara otryggt att befinna sig efter mörkrets inbrott.

På kvällarna går bussarna med större mellanrum och trafiken blir mindre frekvent på Storgatan. Säkerhetsaspekten var någonting som planerarna från början inte alls reflekterade över, men som på senare år har arbetats med. Trots detta är säkerheten enligt många enkätsvarande fortfarande ett stort problem.

Växterna i centrum är ett uppskattat inslag i dagens Staffanstorp, men planeraren och enkätsvarande påpekar även att det gröna i centrum även kan påverka säkerheten. Träden som i ombyggnadsskedet var mindre träd är idag stora och skuggar stora delar av trottoarer och torg. Skuggor som i sin tur gör miljön osäkrare.

9:4. Stadens element

Storgatan blev det nya huvudstråket när det nya centrum planerades. Den skulle i de ursprungliga planerna dras fram till Järnvägsgatan men kom att sluta där den korsade Valhallavägen. Hade gatan fått sin ursprungliga dragning skulle enligt mig med all sannolikhet fler ha åkt in i centrum. Öppnas dessutom tågtrafiken upp är förmodligen denna ogjorda dragning ett måste. Planeraren gjorde dock klart att det fanns några fastigheter som behövde köpas ut innan detta kunde realiseras.

Enkäterna visade på att invånarna tyckte att hastigheten på gatorna bör sänkas till trettio kilometer i timmen och planeraren påpekade att avlastningsytor saknades till butikerna på Storgatan. Kritik riktades också mot att det fanns för få parkeringsplatser. Enligt vissa forskare hade dessa problem tidigt kunnat få en lösning. Gatorna bör planeras samtidigt och av samma människor som planerar bebyggelsen. Viss hänsyn måste dock tas till den ökade biltrafiken som skett de senaste femton åren.

Planeraren påpekar att det finns ett landmärke vid varje gatas slut. Landmärkena utgörs av höga byggnader och konstverk. De mindre landmärkena som i invånarens vardag utgör en referenspunkt vart man är saknas i viss utsträckning. Vissa gator är monotona och för besökare kan det vara svårt att navigera i gatustrukturen.

Enligt mina egna observationer finns noder representerade om än i en liten utsträckning, den som utmärker sig mest är busshållsplatsen. Ortens storlek gör det mindre troligt att flera noder skulle finnas i ett så litet område som centrum. Noder skall ge ett personligt intryck av orten och vara välkomnade då den är den första inblick som besökare får när de anländer. På grund av att Staffantorps nod är placerad i utkanten av centrum så finns inga butiker i dess direkta närhet. Det är inte heller helt självklart som besökare vart man skall ta vägen om man vill komma till butikerna.

Det främsta målet med ombyggnationen var att sammanföra de tre centrum som hade växt fram. Flera som svarade på enkäten påpekade en saknad av ett enstämigt centrum. Den stora butiken där de flesta invånarna rör sig runt är en stor matvarubutik, den ligger belägen långt söder ut i centrum. Storgatan har de flesta detaljbutikerna och serviceinrättningarna, och med rådhusplatsen så finns det idag tre olika platser där handel och service äger rum. Torget med matvarubutiken ligger i anslutning till Storgatan men rådhusplatsen ligger i det nordöstra hörnet av området. Rådhusplatsen har idag detaljbutiker och serviceinrättningar samt viss torghandel.

10: Slutsatser

10:1. Första frågeställningen,

berör hur invånarna tycker att resultatet av ombyggnationen blev. Blev det förbättrade villkor för butikerna och serviceinrättningarna? Minskade bilåkandet till förmån för bussarna? Infann sig en ökad säkerhetskänsla i centrum?

Staffanstorps centrum blev vad det planerades att bli. Stadsbilden är tät och funktionsblandad med en hållbar utveckling för köpmännen i området. Att låta arkitekterna arbeta med skänsheten som direktiv gav ett slutresultat som har mottagits väl bland invånarna. Dock har kollektivtrafiken inte ökat, samtidigt som biltrafiken inte heller har minskat. Bilåkandet har snarare ökat under de cirka femton år som gått sedan ombyggnationens start. Detta kan förklaras med att många av invånarna arbetar i någon av de närbelägna storstäderna och kör då oftast bil dit. En tätare struktur i Staffanstorp leder således inte till mindre bilåkande för invånarna.

Säkerhetsaspekten ignorerades helt av kommunen i den ursprungliga planen. Detta var också den fråga som var viktigast för invånarna idag. På senare tid har kommunen genomfört vissa förändringar för en ökad säkerhet i centrum. Kameror har monterats och en fältgrupp rör sig i de mest problemfyllda områdena på helgerna. Den minskade säkerhetskänslan grundar sig inte endast i ödsligheten kring noderna utan även i den höga hastigheten på fordonen på Storgatan och i mörkret som skapas av den alltmer välvuxna växtligheten i centrum.

10:2. Den andra frågeställningen,

berör vilka aspekter som kommunen ville implementera i orten. Hur ville kommunen att Staffanstorp skulle utvecklas? Blev det så?

Kommunens direktiv bestod främst i att området skulle präglas av skänshet. Direktivet har slagit väl igenom och husen har ett tydligt skänst utseende. Det nya området skulle även ge en bild av en småstad vilket också har lyckats genom anläggningen av tät en struktur, kvartersuppdelningar och innergårdar. Idén från början var även att sammanföra de tre centrumkärnorna som utgjorde de centrala delarna innan ombyggnationen. Detta har delvis lyckats genom att anlägga en gata som inhyser större delen av butiksutbudet och servicen. Dock så återstår problemet med att knyta ihop Storgatan och rådhusplatsen. Enkätsvaren visade på att många av invånarna fortfarande saknade ett gemensamt centrum.

10:3. Den tredje frågeställningen,

berör vad bör kommunen tänka på vid fortsatt planering av de centrala delarna i Staffanstorp?

För det första bör framtida planering inriktas mot en fortsatt strävan mot en sammanslagning av centrumkärnorna, då detta inte lyckats fullt ut.

Storgatans sträckning bör förlängas så att den kopplas ihop med Järnväggsgatan i norr. Gatan är områdets huvudstråk och bör således ha förutsättningar för en fritt strömmande trafik då den är en viktig del i ett livligt centrum.

För att uppnå en stadslik bild i ortens centrum bör Storgatans södra del beredas med lokaler för handel och service. Busshållsplatsen som finns i direkt anslutning till denna del av gatan är avskuren från butikslivet i området. Platsen som är områdets nod bör visa en välkomnade bild av orten och vara lätt att referera till efter ett besök.

Vid fortsatt planeringsarbete kan en utvecklad inblandning av allmänheten vara aktuell. Troligtvis hade några av områdets uppstartningsproblem inte funnits om planeringsprocessen omfattat diskussionsgrupper med invånare. Idag finns det flera möjligheter till att införliva allmänheten i planeringsprocessen och ett forum på Internet för invånarnas åsikter skulle kunna vara en bra lösning.

Planerna var utformade att skapa ett helt nytt område. Nya gator ritades och de mesta av dagens byggnader har planerats utifrån dem. Några av husen blev påbyggda med nya våningar och fick ändrad lutning på taken men de flesta är nybyggda. Många forskare hävdar idag att mångfalden får falla tillbaka när ett helt område bebyggs med nya byggnader. Lämnas några av de befintliga byggnaderna kvar så finns möjligheten till billigare hyror kvar i området. Detta gör att människor med lägre inkomst eller butiker och serviceinrättningar med mindre inkomstbringande verksamheter kan få vara kvar i området.

Säkerheten i de centrala delarna bör beaktas. Detta är en mycket viktig aspekt när man väljer att bo kvar eller att flytta till en ort. Idag upplever många av invånarna att området är osäkert under kvälls och nattetid. En mer frekvent trafikström på Storgatan och en mer efterhållen växtlighet i centrum skulle kunna generera en större känsla av säkerhet i området. Anläggningen av nya bostäder bör koncentreras till de osäkra områdena då detta skapar en säkrare atmosfär på platsen. Kommande planer bör således inte argumentera för nya bostäder i utkanten av staden för att ge invånarna ett mer säkert alternativ, svaret är snarare att bygga fler bostäder och lokaler i direkt anslutning till de osäkra.

Slutligen vill jag ur ett strategiskt perspektiv trycka på hur viktigt det är för orten att återuppta den spårbundna trafik som en gång fanns. Dels för att invånarna önskar ett mer miljövänligt och säkert transportsätt men även för ortens näringsidkare. En återupptagen järnvägstrafik hade kunnat generera fler handelstillfällen för butikerna i centrum då invånare från mindre orter utmed järnvägssträckningen hade fått ökade möjligheter att ta sig till orten för att handla. Järnvägen hade troligtvis också ökat flödet av allmänna besökare inom orten vilket gör området mer naturligt bevakat och därmed genererar ökad säkerhet.

11. Källförteckning

Tryckt teorilitteratur:

- Bergström, I. 2001. Åtta postulat om planering. Formas, Stockholm.
Boverkets rapport nr: 1995:7. Den måttfulla staden. Boverket, Karlskrona.
Jacobs, J. 1989. Den amerikanska storstadens liv och förfall. Daidalos, Göteborg.
Lynch, K. 2000. The city image and it's elements, ur: The city reader.
Lärn, O. 2002. Staffanstorps kommun 50 år, 1952-2002. Kåge reklambyrå AB, Staffanstorp.
Söderlind, J. 1997. Stadens renässans. SNS Förlag, Stockholm.

Tryckt teorimaterial:

- Sjölin, E. 1991. Stansstadsprojektet. Förnyelsen av Staffanstorps centrum.
Sjölin, E. 1995. Stansstadsprojektet. Andra etappen.

Tryckt metodlitteratur:

- Kylén, J-A. 2004. Att få svar. Bonnier Utbildning, Stockholm.
Ruane, J. 2006. A och O i samhällsvetenskaplig forskning. Studentlitteratur AB, Lund.

Internetsidor:

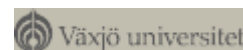
www.cnu.org/sites/files/charta_svenska.pdf

12. Bilagor

1. Enkät

2. Intervjuguide

Enkät 1:0 angående Staffantorps centrum
Växjö universitet. Samhällsvetenskapliga institutionen.
David Anell.790726



Enkäten är en del i en undersökning av Staffanstorps centrum och syftar på att samla fakta om vad invånarna i tätorten Staffanstorp anser om deras centrum. Vidare skall fakta som samlas in här användas i en utvärdering av ombyggnationen av de centrala delarna som ägde rum mellan åren 1991 och 1996. Undersökningen och uppsatsen görs av David Anell, studerande vid samhällsplanerar programmet på Växjö universitet, med handledning och stöd av stadsbyggnadskontoret i Staffanstorps kommun. Alla uppgifter kommer att behandlas konfidentiellt och inga personuppgifter såsom namn eller personnummer skall eller behöver nedtecknas. Tack på förhand!

Allmänna frågor

Fråga 1: Kön?

Man **Kvinna**

Fråga 2: Ålder?

>21 **21-30** **31-40** **41-50** **51-60** **61>**

Fråga 3: Antal år som Staffanstorpsbo?

>1 **2-5** **6-10** **11-20** **21>**

Fråga 4: Antal i hushållet?

1 **2** **3** **4** **5** **6>**

Fråga 5: Var bor du i Staffanstorp?

Centrala delarna Varken eller Utkanten

Fråga 6: Hur tycker du att utvecklingen i Staffanstorps centrum har sett ut sedan ombyggnationen på 90-talet?

	<i>Trygghet</i>	<i>Estetiskt tilltalande</i>	<i>Butiksutbud</i>
<i>Ökad</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Oförändrad</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Minskad</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fråga 7: Vilken känsla förmedlar centrum till dig under olika tider på dygnet?

	<i>Tryggt</i>	<i>Otryggt</i>	<i>Livligt</i>	<i>Öde</i>
<i>Dagtid</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Kvällstid</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Natttid</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kollektivtrafik och näringsliv

Fråga 8: Hur ofta använder respektive hur nöjd med utbudet är du i Staffanstorp centrum?

	<i>Användningsfrekvens</i>	<i>Nöjd med utbud</i>
<i>Rekreation (promenad)</i>	sällan <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> ofta	inte alls <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mycket
<i>Bank & Post.</i>	sällan <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> ofta	inte alls <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mycket
<i>Handel</i>	sällan <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> ofta	inte alls <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mycket
<i>Restauranger & Krogar</i>	sällan <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> ofta	inte alls <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mycket
<i>Kultur (bio, teater)</i>	sällan <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> ofta	inte alls <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mycket

Fråga9: Hur ofta använder du dig av kollektivtrafik inom Staffantorps tätort?

Flera ggr i veckan 1/ggr veckan Varannan vecka Någon ggr/år
Aldrig

Fråga 10: Om du ser allmänt på ditt val av transportsätt, hur har utvecklingen sett ut sedan ombyggnationen?

	<i>Cykel</i>	<i>Bil</i>	<i>Buss</i>	<i>Tåg</i>
<i>Ökat användande</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Oförändrat användande</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Minskat användande</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Varför? _____

Fråga 11: Veckohandlar du? Om nej, hoppa till fråga 14.

Ja Nej

Fråga 12: När du veckohandlar, hur tar du dig till butiken?

Promenerar Cykel Bil Buss Tåg

Fråga 13: Var brukar du veckohandla?

Köpcenter Närliggande stad Staffanstorps centrum Närbutik

Varför tar du dig dit? _____

Fråga 14: När du skall göra ett sällanköp (T.ex. kläder), hur tar du dig oftast till butiken?

Promenerar Cykel Bil Buss Tåg

Fråga 15: Vart tar du dig oftast för att göra dina sällanköp?

Köpcenter Närliggande stad Staffanstorps centrum Närbutik

Varför tar du dig dit? _____

Fråga 16: Om du arbetar, ligger din arbetsplats inom Staffanstorps tätort?

Ja Nej

Varför arbetar du inom respektive utanför tätorten? _____

Fråga 17: Är du nöjd med Staffanstorp centrum?

Ja, absolut! Ja, i stort sett Nej, knappast Nej, absolut inte!

Vilka förändringar tycker du skulle kunna göras?

Finns det några frågetecken eller vill du ha mer information angående denna undersökning/enkät? Jag finns på e-postadressen: danpp04@student.vxu.se och hjälper gärna dig med dina funderingar.

Jag tackar för visat intresse och önskar er en fortsatt fin vår! / David Anell

David Anell
Storgatan 45
211 42 Malmö

tel:040-237391
e.mail:danpp04@student.vxu.se

Intervjuguide:

Ekstrand, Boris. Staffanstorps stadsbyggnadskontor.

Frågor:

- Varför bestämde ni er för att planera om hela Staffanstorps centrum?
- Vilka mål hade ni med projektet?
- Hade ni någon stad/område som förebild?
- Hur ser du på resultatet idag?
- Finns det något i den gamla planen som ni är kritiska mot?
- Om ni hade varit i samma situation idag, vad hade ni då planerat annorlunda?
- Vad tror du om framtiden för Staffanstorps centrum?
- Har du något att tillägga?

Delfrågor

- Tänkte ni ”funktionsblandat vid planeringen?
- Planerades gatan och byggnader samtidigt?
- Helhetsseende! Planerades allt för sig eller ihop?
- Togs det någon hänsyn till stadens byggnadshistoria?
- Designregler? Hade ni något bestämmande i utförandet på byggnaderna?
- Införlivades allmänheten i planprocessen?
- Hur ser ägandeformer ut?
- Planerade ni utifrån behov eller vad inv. ville ha? (undersökningar?)
- Säkerhet? Högt på dagordningen?

Intervjun utförs av David Anell, studerande vid Växjö Universitet.