MUNKHÄTTEGATAN OCH ERIKSFÄLTSGATAN

SPACESCAPE | Malmö stad

Platsanalys och behovskartläggning av tre gator och fyra centrum i Fosie
221221

”Gör riktiga cykelbanor separat så man slipper cykla ute på vägen”

Kvinna 60–69 år om Erikfältsgatan

SAMMANFATTNING

På uppdrag av Malmö stad har Fosies brister och behov identifierats med hjälp av tio fokusträffar, närmare 400 svarande i en webbdialog med boende, arbetande och besökare samt observationer och analyser av utformning och användning. Nedan sammanfattas det mest centrala resultatet.

"FARTDÅRARNAS PARADIS"

När boende och besökare fick chansen att tycka till om Fosie var nästan samtliga synpunkter förbättringsförslag, och mer än hälften av de utpekade platserna handlade om farlig trafik. Det är ett mycket entydigt resultat i jämförelse med motsvarande dialoger. Munkhättegatan och Eriksfältsgatans fysiska och visuella motortrafikdominans leder till höga hastigheter och en oattraktiv miljö för alla andra transport- och aktivitetsformer.

CYKELN ÄR SAKNAD AV NÄSTAN ALLA

Det andra tydliga dialogresultatet var önskemålet om mer yta för cykeln på huvudgatorna. Idag är cykelns reseandel låg i Fosie, sett till såväl Malmö i stort som andra ytterområden. Utgångsläget med en mycket bristfällig infrastruktur gör att små insatser kan få stor effekt på cykelresorna.

BASAL INFRASTRUKTURBRIST

Det råder inte bara brist på cykelbanor utan även den mest grundläggande infrastrukturen i form av övergångsställen och gångbanor saknas på delar av gatorna. Medelavståndet mellan övergångsställena är på vissa sträckor uppemot 350 meter och många springer över gatorna trots höga hastigheter. Kvällstid nödgas många röra sig längs med huvudgatorna trots avsaknaden av ytor av rädsla för de ödsliga, interna stråken.

STOR FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL OCH MÖJLIGA SYNERGIEFFEKTER MED FÖRTÄTNING

De stora överytorna i form av, refuger, buffertzoner och breda körbanor ger goda möjligheter att enkelt förbättra gatornas funktionalitet och addera värden bortom transport. Omkring 40 procent av zonerna närmast huvudgatorna är restytor utan tydlig funktion. Tätare bebyggelsestruktur ger inte bara underlag för ett bredare serviceutbud utan kan även bidra till lägre hastigheter, ökad trygghet, kortare avstånd och ökad gångvänlighet.

OLIKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ÖKAD ATTRAKTIVTET I CENTRUMEN

Med det sagt är det svårt att dra andra generella slutsatser utifrån centrumens brister och behov. I Hermodsdal saknas även det mest grundläggande serviceutbudet och centrumet utgörs mer eller mindre av en parkeringsplats, medan Lindängen och Nydala har ett brett utbud av både privat och offentlig verksamhet. Trots att där även finns kvällsaktiva verksamheter råder utbredda problem med otrygghet. Söderkulla har å sin sida färre utpekade problem, ligger mer avsides och privat samt har en betydligt mänskligare skala.

OTRYGGHET ÖKAR MED ÅLDERN

Slutligen upplevs äldre vara mest begränsade av sin otrygghet och Nydala och Lindängen undviks i princip helt av denna grupp kvällstid, även om också ungdomar känner igen sig i rädslan. För äldre och funktionsnedsatta är även trafiken en källa till otrygghet. De återkommande konflikterna mellan fotgängare och cyklister grundar sig i den modernistiska planeringens hopklumpning av dessa två trafikslag. Problemet ökar i takt med de tysta elfordonens expansion och ett övergripande omtag behöver göras för att se över och separera dessa trafikslag. Nivåskillnader där gående och cyklister förekommer sida vid sida är för äldre, och vissa typer av funktionsvariationer, ett minimum.

BÄTTRE BUSSANPASSNING

Äldre som i hög utsträckning färdas kollektivt skulle också gynnas av en mer bussanpassad gatumiljö. De uppger sig varken kunna ta sig på eller av bussen ordentligt på grund av stress och chaufförers svårighet att angöra intill kantstenen. Dagens sidoförlagda körfält gör även att dessa nyttjas av privatbilar för omkörning på insidan.

INNEHÅLL

Sammanfattning 0

1. INLEDNING **2**

Inledning 3

Metod 4

2. FOSIE **6**

Områdesbeskrivning 7

Dialog 10

Gatutyper 18

Trafikflöden 19

Gatufunktionsindex 23

Körfältsbredder 24

Ytfördelning 25

2, HUVUDGATOR **27**

Eriksfältsgatan 27

Munkhättegatan 31

Söderkullagatan 35

3. CENTRUM

Nydala centrum 38

Hermodsdals centrum 47

Lindängen centrum 56

Söderkulla centrum 65

7. SAMMANVÄGD ANALYS **74**

Sammanvägd analys 75

Temporär omvandling 83

Referenser 86

MEDVERKANDE

Amanda Neleryd, Malmö stad

Daniel Möller, Malmö stad

Anna Liljehov, Malmö stad

Frida Odbacke, Malmö stad

Karin Lobo Lundgren, uppdragsansvarig Spacescape

Vera Esaiasson, Spacescape

Sara Pinto, Spacescape

Petter Streijffert, Spacescape

Tove Mellerby, observatör

Hedda Hedstigen, observatör

Pamela Huskin, observatör

Iman Ben Ammar, observatör

1. INLEDNING

INLEDNING

BAKGRUND

Storstadspaketet grundar sig i Storstadsavtalet som Malmö stad slutit med staten och Region Skåne. Utöver paketets fokus på bostadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen ska stadsbyggnadsprojekt i befintlig miljö genomföras. I det senare arbetet ingår förstudierna för Munkhättegatan och Eriksfältsgatan.

SYFTE

Uppdraget går ut på att kartlägga Malmöbornas behov i de fyra centrumen i bostadsområdena Nydala, Söderkulla, Hermodsdal och Lindängen samt på gatorna Eriksfältsgatan och Munkhättegatan.

Rapporten är en del i arbetet med att säkerställa Malmöexpressens bussars framkomlighet, ge bättre förutsättningar för resor med cykel och till fots samt utveckla stadsmiljön. Rapporten ska kartlägga flöden, vistelse och tillgänglighet för oskyddade trafikanter i allmänhet och funktionsvarierade, barn och äldre i synnerhet. Boendes, näringsidkares och besökares upplevelser, med fokus på de fyra centrumen, ska tydliggöras och kvaliteter och brister identifieras. Rapporten ska sedermera användas som underlag i det fortsatta arbetet med förstudierna.

METOD

WEBBDIALOG OCH FOKUSGRUPPER

383 svarande i webbdialogen.

279 platsmarkeringar längs Munkhättegatan, Eriksfältsgatan och Söderkullagatan.

10 fokusträffar med olika användargrupper.

GATUTYPSKARTLÄGGNING

Områdets trafikmässiga karaktär har kartlagts utifrån *Designguide för smarta gators* (Spacescape, 2022) gatutyper, uppmätta flöden och hastigheter samt ytfördelning.

GATUFUNKTIONSINDEX

Gatufunktionsindexet togs fram i arbetet med *Designguide för smarta gator* (Spacescape, 2022) och är en metod för att inventera gators funktionalitet. Det har använts för att karaktärisera och differentiera gatans kvarter. Resultat över 50 indikerar att betrakta som en mångfunktionell gata.

OBSERVATIONER

Totalt fyra observationsstudier har genomförts under en vardag i oktober, en i varje centrum. Besöksgrupper, rörelsemönster, beteenden samt flöden har undersökts.

AVGRÄNSNING

Behovskartläggningen presenteras i tre geografiska dimensioner: området i stort, gator och centrum.

FOSIE

Kapitlet innefattar övergripande analyser på områdesnivå och Fosies läge i staden. Dialogresultat, gatutyper och trafikflöden presenteras.

GATOR OCH DELSTRÄCKOR

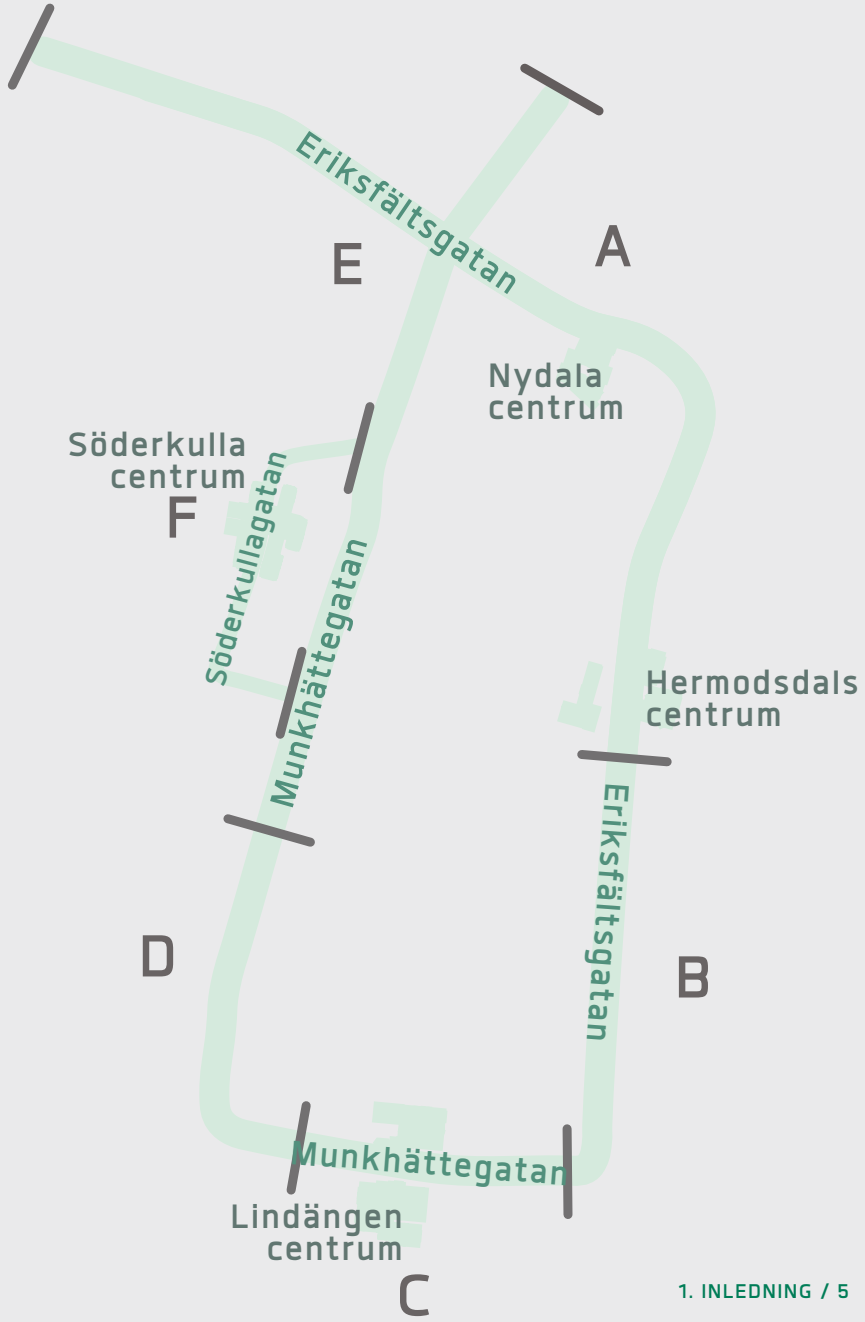
I efterföljande kapitel ökar detaljeringsgraden. Eriksfältsgatan, Munkhättegatan och Söderkullagatans brister och behov redovisas med hjälp av gatufunktionsindex, ytfördelning och dialogresultat. Då gatorna är långa och varierande har de delats in i följande fem delsträckor utifrån sektion och karaktär:

- Eriksfältsgatan (A, B)
- Munkhättegatan (C, D, E)
- Söderkullagatan (F)

CENTRUM

Det tredje och sista resultatavsnittet redogör för behoven i de centrum som flankerar ovanstående gator. Kartläggningen bygger på observationer, stadsrumsanalyser och dialoger. De fyra centrumen är:

- Nydala centrum
- Hermodsdals centrum
- Lindängen centrum
- Söderkulla centrum



2. FOSIE

OMRÅDESBESKRIVNING

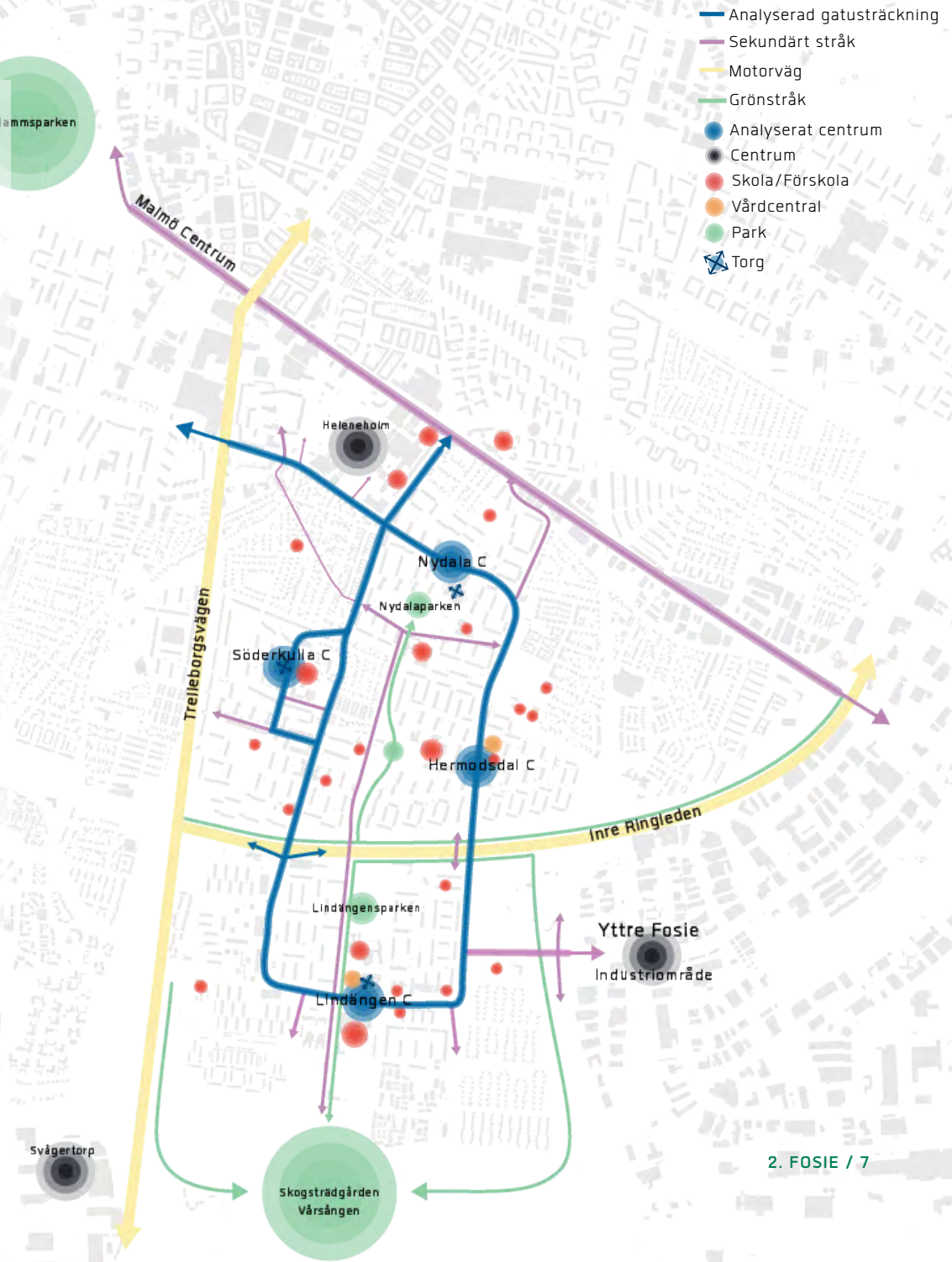
Den studerade delen av Fosie isoleras av stora vägar, har ett bra utbud av offentlig service men saknar större kommersiell motsvarighet i de fyra centrumbildningarna.

Det studerade området är en geografiskt löst definierad del av den betydligt större stadsdelen Fosie, belägen i sydöstra Malmö.

Inre Ringvägen och Trelleborgsvägen löper både tvärs igenom och längs med och sätter gränser för rörligheten såväl inom som till och från Fosie.

Munkhättegatan och Eriksfältsgatan är två centralt belägna huvudgator som passerar förbi fyra av Fosies centrum - Nydala, Hermodsdal, Lindängen och Söderkulla, vilka samtliga har varit föremål för mer ingående studier inom projektet.

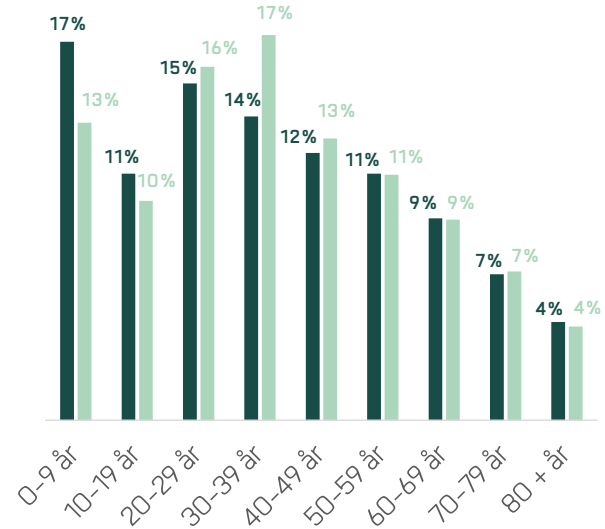
Det studerade området har gott om skolor, vårdcentraler, parker och andra mer obearbetade grönytor för lokalsamhället, men saknar besöksgenererande målpunkter i ett stadsövergripande perspektiv. Här finns varken shopping, restaurangliv eller kvällsaktiviteter i någon högre grad. Rådmansvången är den närmast belägna stadsdelen som erbjuder denna typ av aktiviteter. Från Nydala centrum tar man sig till dess nav Triangeln på 15 minuter med buss, 11 minuter med cykel eller 8 minuter med bil. Svågertorp och Yttre Fosies industriområde har båda stort serviceutbud, men är helt friliggande och saknar därmed kopplingar, både geografiskt och socialt, med övriga bostadsområden.



DEMOGRAFI I FOSIE

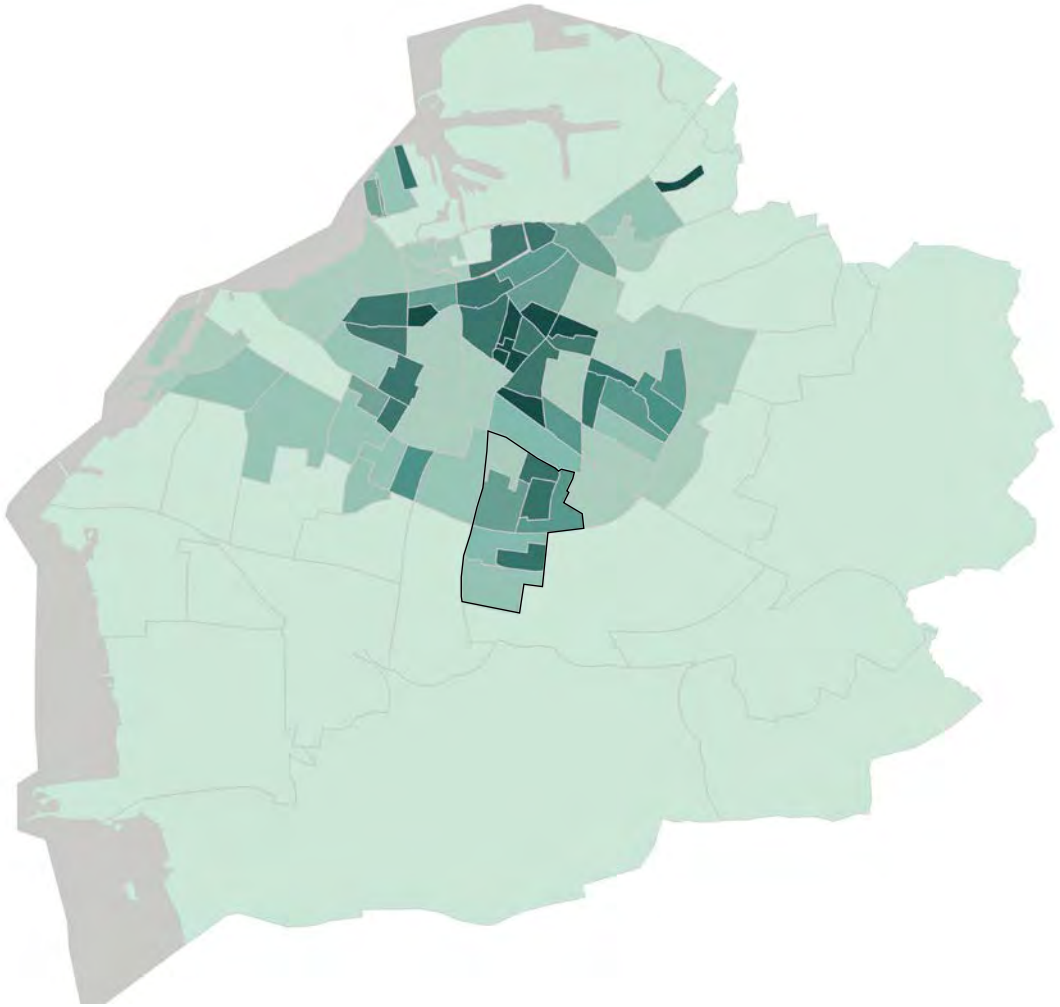
Fosies delområden Nydala, Eriksfält, Hermodsdal, Lindängen och Söderkulla hade år 2018 en befolkningsstorlek på drygt 30 500 invånare (SCB RegSO, 2018). Sett till befolkningstäthet (boende per hektar markyta) är det Nydala, Hermodsdal och Lindängen som har högst täthet.

De största åldersgrupperna i stadsdelen är de mellan 0-9 år (17 procent) och 20-29 år (14 procent). I jämförelse med Malmö stad i sin helhet har det studerade området en hög andel barn, samtidigt som det ligger under Malmösnittet när det gäller boende i åldersgruppen 30-39 år. Äldre åldersgrupper följer snittet i Malmö. Hermodsdal och Lindängen sticker ut med både högre andel barn och hög täthet av barn i relation till övriga delområden.



BEFOLKNING FÖRDELAT PÅ ÅLDERSGRUPP

Fosie Malmö stad



BEFOLKNINGSTÄTHET (BOENDE PER HEKTAR) I MALMÖ STAD

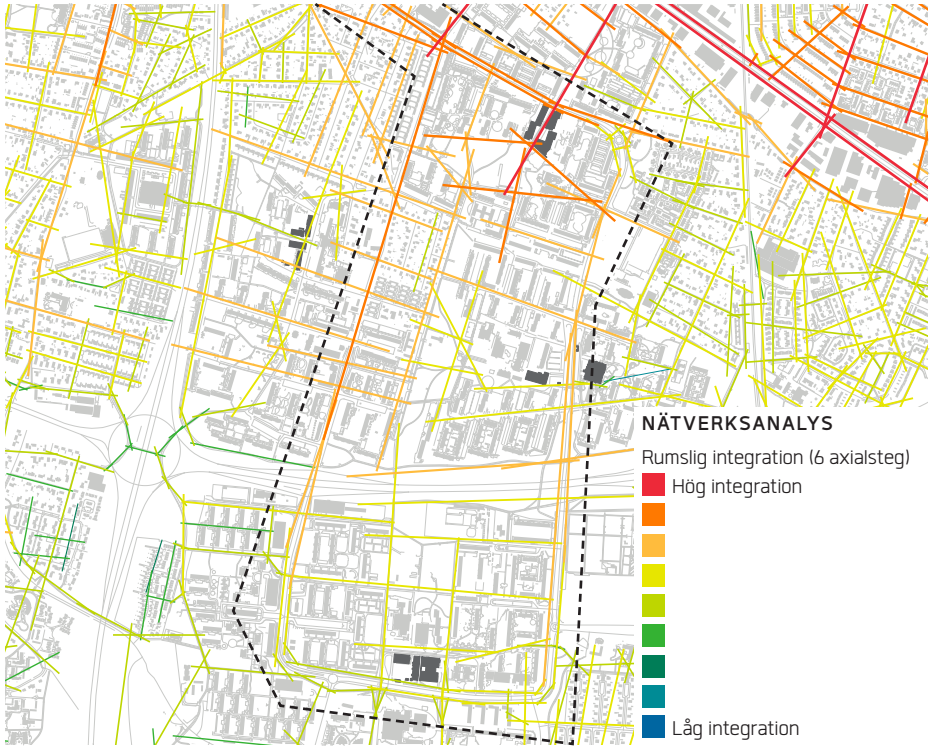
< 25 25–75 75–125 125–175 > 175

LÄGET I STADEN

Nätverksanalyser är ett sätt att undersöka hur integrerat, det vill säga tillgängligt för gående, olika delar i ett gatunät är. I analysen mäts avstånd från ett stråk till andra i riktningsförändringar. Varmt färgade stråk betyder högre integration, de ligger alltså med detta mått nära andra linjer, medan kallt färgade linjer ligger långt bort. Att mäta avstånd i riktningsförändringar fångar en grundläggande mänsklig upplevelse av ett stadsrum: hur långt man kan överblicka ett stadsrum som också är tillgängligt att röra sig i. Integrationsanalysen kan alltså sägas fånga hur enkelt det är att orientera sig i en stadsmiljö, och huruvida man upplever att olika stadsdelar hänger samman. Välintegrerade stråk har visat sig ha en ökad sannolikhet att fånga upp stora gångflöden.

På den stadsövergripande kartan till vänster framgår att Fosie som väntat är betydligt mindre integrerat än Malmös centrala delar, men också än andra lika geografiskt perifera områden. Det är ett logiskt resultat av den modernistiska planeringen vars trafiknät bygger på separering och inte integrering.

När Fosie studeras separat som på kartan till höger kan skillnader även inom stadsdelen skönjas. Exempelvis är Nydala mest integrerat med tydligare koppling till centrala Malmö, medan Söderkulla och Lindängen centrum ligger mest avskilt i strukturen.



DIALOG

För att samla in kunskap om hur boende, besökare och verksamma i Fosie använder och upplever Munkhättegatans och Eriksfältsgatans olika delar har en webbdialog genomförts via plattformen Placetoplan. Dialogsidan låg öppen för att ta emot synpunkter mellan den 10 oktober - 27 november 2022.

I enkäten efterfrågades information om i vilket syfte de svarande använder gatorna idag och om de upplever gatorna som trygga. De svarande kunde också besvara frågor som handlade om ytfördelningen mellan olika trafikslag idag och vad de skulle vilja se få mer utrymme i framtiden.

För att få tydliga medskick till kommande omvandling av gatan var det även möjligt att placera ut markeringar för platser som är bra och platser som kan bli bättre. Detta kunde göras inom en geografisk avgränsning som följde gatornas sträckning (se karta till höger).

Dialogsidan marknadsfördes via utskick av vykort till boende i Fosie, riktade inbjudningar till verksamheter och föreningar, affischering samt gatupratare med QR-kod i områdets fyra centrum.

För att nå unga människor anställdes två ungdomar i Hermodsdals ungdomsförening för att samla in svar bland jämnåriga, då respresentationen var låg i bland barn och unga. De samlade in svar från Hermodsdals ungdomsförening, allaktivitetshuset i Hermodsdal samt spelare från olika lag och åldersgrupper i Malmö IKF.

MARKNADSFÖRING AV DIALOGEN
För att marknadsföra dialogen användes bl.a. flyers och vykort som skickades ut till boende i området och delades ut till verksamheter.

279 PLATSSPECIFIKA SYNPUNKTER
De 383 personer som svarade placerade ut totalt 279 platsmarkeringar på platser som är bra (blått) eller kan bli bättre (rosa).

VILKA SVARADE?

EN MAJORITET SVARADE SOM BOENDE

Totalt svarade 383 personer på webbdialogen. Drygt 80 procent av de svarande var boende längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan, följt av cirka 10 procent arbetande. 4 procent svarade som besökare vilket följdes av några enstaka svar från fastighetsägare och boende/arbetande/besökare med funktionsvariation.

Av de som svarade som boende kom flest från Söderkulla, följt av Hermodsdal, Lindängen och Nydala. 10 procent svarade även som boende i andra delar av Fosie. Högst antal invånare finns dock i Hermodsdal, Lindängen och Nydala varför boende i Söderkulla har högre representation sett till övriga områden.

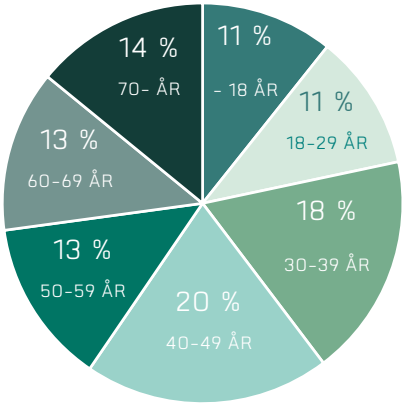
51 PROCENT AV DE SVARANDE VAR KVINNOR

En knapp majoritet, 51 procent, av de svarande var kvinnor följt av 47 procent män. Två procent av de svarande angav alternativet annat/vill ej uppge.

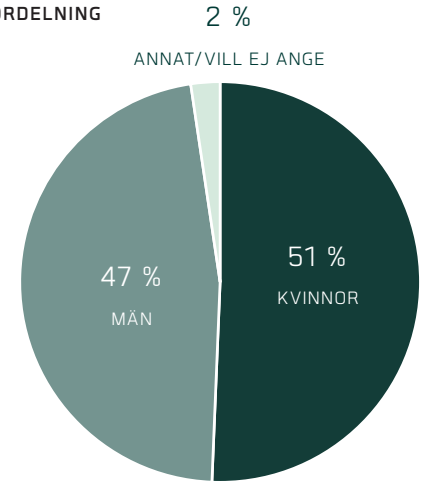
JÄMN ÅLDERSFÖRDELNING

Åldersfördelningen mellan de svarande var ovanligt jämn, i relation till tidigare genomförda webbdialoger. Den är dock inte helt representativ för Fosie i stort med tanke på att där bor många barn och unga i relation till äldre.

ÅLDERSGRUPPER

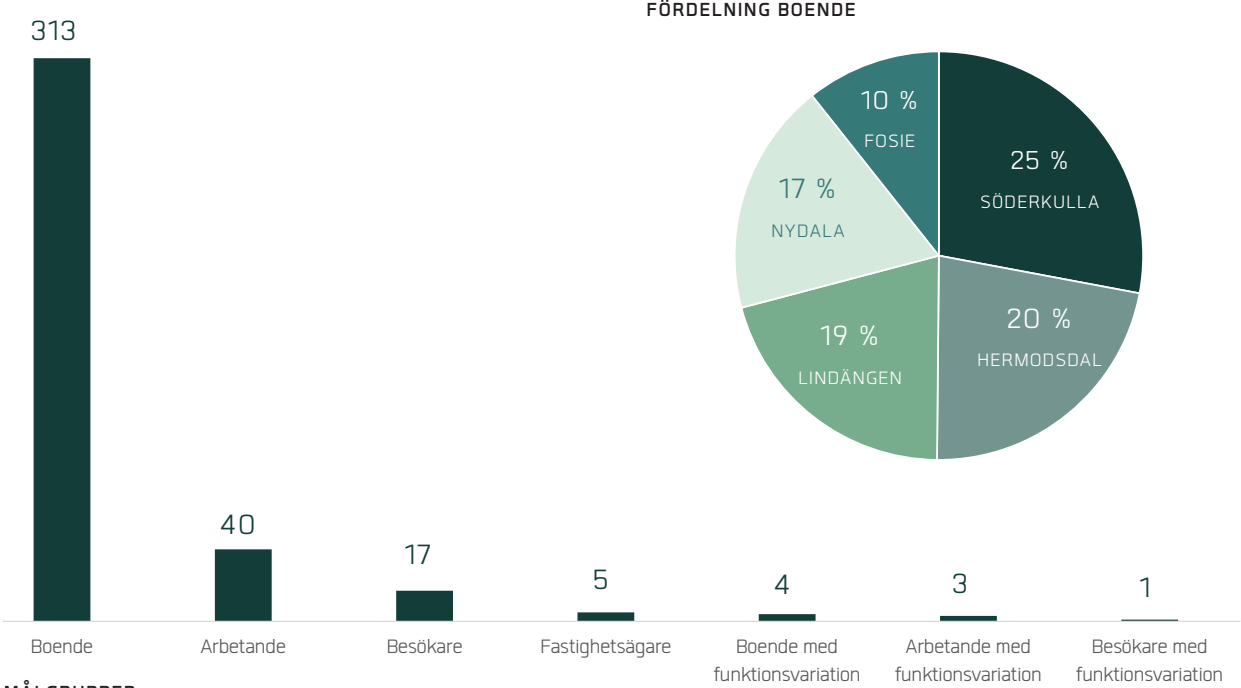


KÖNSFÖRDELNING



FÖRDELNING BOENDE

MÅLGRUPPER

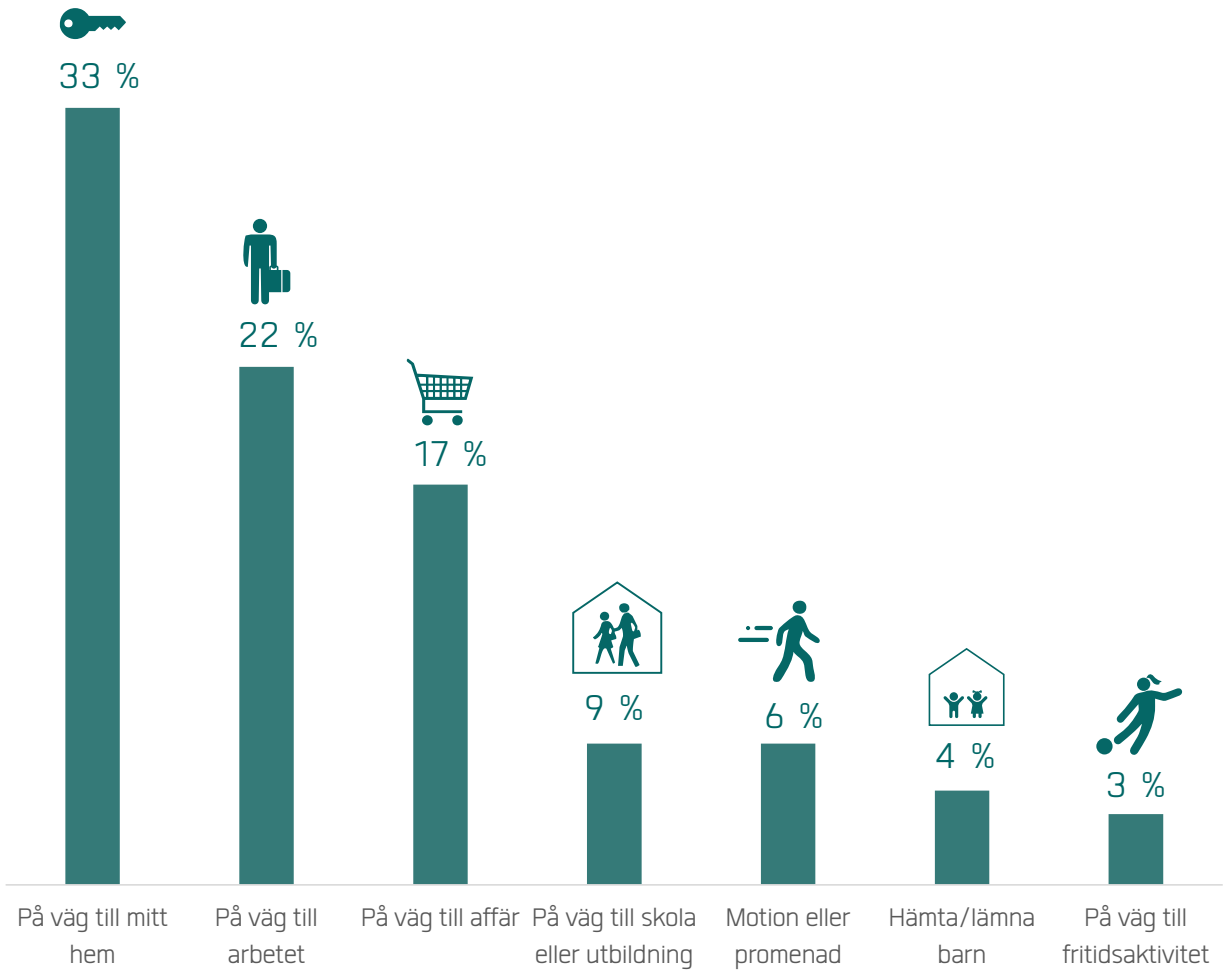


STÖRST ANDEL ANVÄNDER OFTAST GATORNA PÅ VÄGEN TILL HEMMET

På frågan om hur de svarande oftast använder Munkhättegatan och Eriksfältsgatan kunde de endast välja ett alternativ. Störst andel svarade att gatorna främst används på vägen hem. Detta följdes av de som oftast använder gatan på väg till arbetet eller affären. Dessa två svar kan tänkas överlappa varandra i hög utsträckning.

MAJORITETEN AV DE TILLFRÅGADE ANVÄNDARGRUPPERNA ANVÄNDER OFTAST GATAN PÅ VÄG TILL HEMMET

För att förstå vilka användargrupper som har svarat att de oftast använder gatorna på respektive sätt, har resultatet delats upp utifrån de svarandes kön och ålder. På följande sida går det att ta del av en tabell som visar att majoriteten av användargrupperna (oberoende av kön och ålder) har svarat att de främst använder gatorna på väg till hemmet. De användargrupper som avviker är tjejer och killar yngre än 18 år och män och kvinnor över 70 år som oftast använder gatorna på väg till affären.



JAG ANVÄNDER OFTAST MUNKHÄTTEGATAN OCH ERIKSFÄLTSGATAN PÅ FÖLJANDE SÄTT

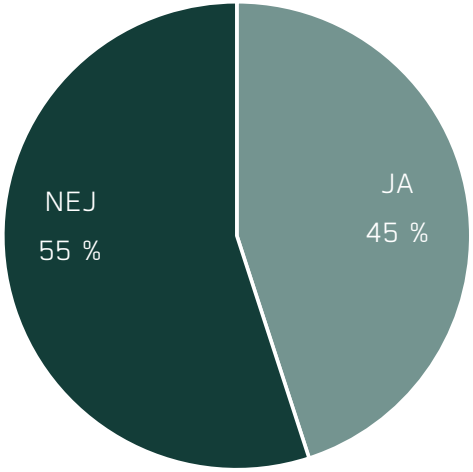
HUR ANVÄNDER DU OFTAST MUNKHÄTTEGATAN/ERIKSFÄLT-GATAN? SVAR INDELADE UTIFRÅN KÖN OCH ÅLDER	YNGRE ÄN 18 ÅR		18–29 ÅR		30–39 ÅR		40–49 ÅR		50–59 ÅR		60–69 ÅR		ÄLDRE ÄN 70 ÅR	
	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN
PÅ VÄG TILL MITT HEM	23 %	28 %	**45 %**	**33 %**	**40 %**	**46 %**	**45 %**	**30 %**	23 %	**42 %**	**47 %**	**46 %**	20 %	22 %
PÅ VÄG TILL ARBETET	8 %	4 %	18 %	25 %	30 %	35 %	29 %	26 %	**62 %**	33 %	16 %	15 %	0 %	0 %
PÅ VÄG TILL AFFÄR	**31 %**	**56 %**	0 %	17 %	3 %	8 %	0 %	13 %	4 %	0 %	16 %	23 %	**60 %**	**56 %**
PÅ VÄG TILL SKOLA /UTBILDNING	**31 %**	0 %	9 %	17 %	10 %	4 %	6 %	17 %	4 %	8 %	0 %	0 %	0 %	0 %
MOTIONSSYFTE /PROMENAD	8 %	0 %	9 %	0 %	3 %	0 %	6 %	4 %	8 %	0%	21 %	15 %	20 %	17 %
HÄMTA/LÄMNA BARN	0 %	0 %	9 %	0 %	10 %	4 %	6 %	8 %	0 %	16 %	0 %	0 %	0 %	0 %
PÅ VÄG TILL FRITIDSAKTIVITET	0 %	12 %	9 %	8 %	3 %	4 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	6 %
ANTAL SVARANDE	**13**	**25**	**11**	**12**	**30**	**26**	**31**	**23**	**26**	**12**	**19**	**13**	**10**	**18**

I tabellen ovan är svaren för "Hur använder du oftast Munkhättegatan eller Eriksfältsgatan?" sorterade utifrån kön och åldersgrupp. Fetade procentsatser visar det mest frekvent använda svaret inom den åldersgruppen, fördelat på kvinnor och män. Andelen av varje svarsalternativ förhåller sig till hur många som svarade i varje köns- och åldersgrupp. Notera att totalt antal svarande redovisas i den nedersta raden.

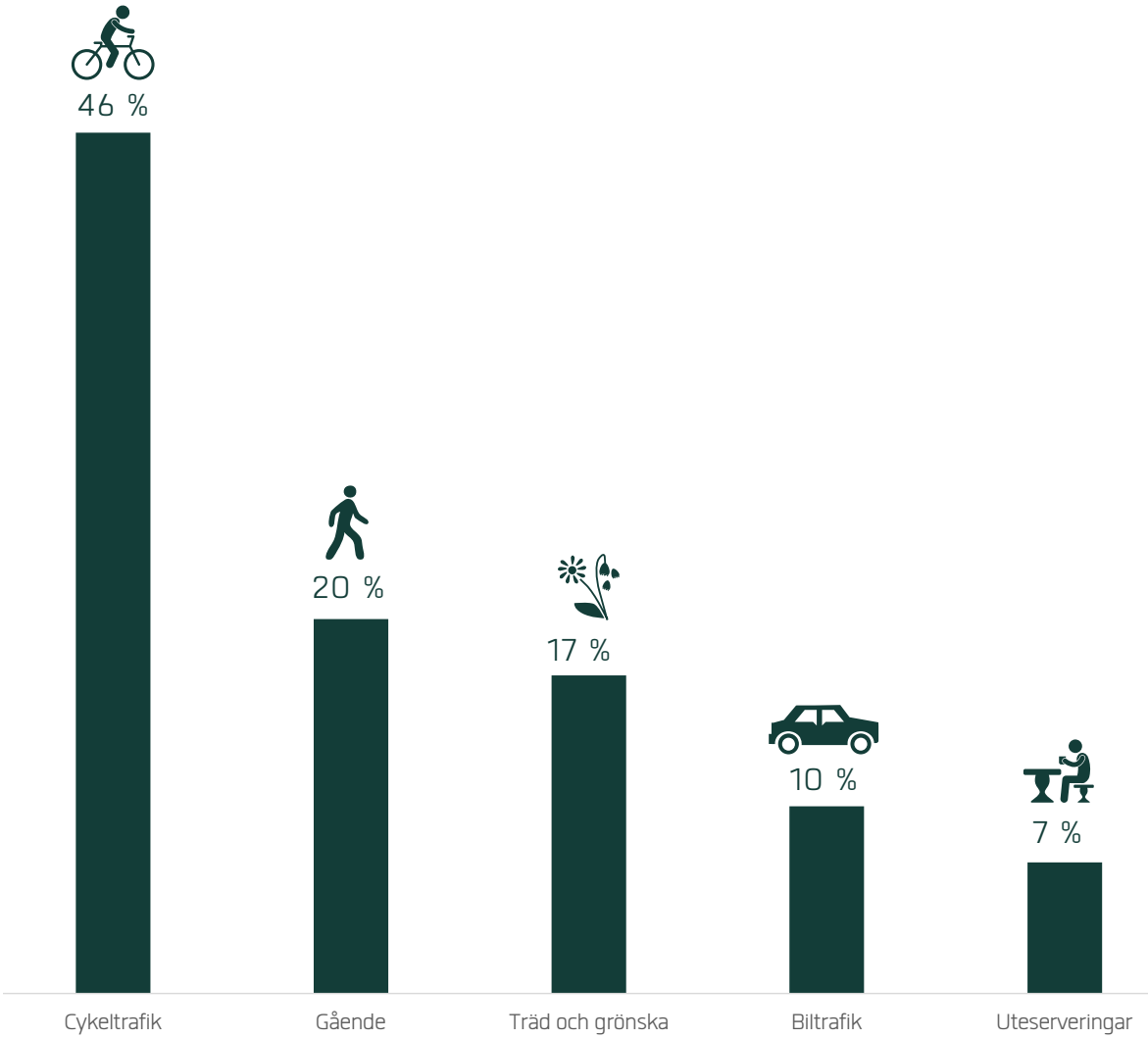
EN MAJORITET UPPLEVER ATT DET ÄR BRIST PÅ UTRYMME LÄNGS GATORNA

På påståendet om att alla (fotgängare, cykel- och biltrafik osv) har tillräckligt med utrymme på Munkhättegatan och Eriksfältsgatan svarade en majoritet (55 procent) nej.

På frågan om vad de svarande i första hand ville se mer utrymme för kunde de endast ange ett svarsalternativ för att tvingas prioritera. 46 procent ville i första hand se mer utrymme för cykeltrafik på gatan, följt av utrymme för fotgängare (20 procent). Knappt en femtedel ville helst se mer träd och grönska och 10 procent mer yta för biltrafik. Sju procent ville prioritera mer uteserveringar längs gatorna. På följande sida redovisas vad respektive kön och åldersgrupp svarade på frågan.



JAG UPPLEVER ATT ALLA (FOTGÄNGARE, CYKEL- OCH BILTRAFIK O.S.V.) HAR TILLRÄCKLIGT MED UTRYMME PÅ MUNKHÄTTEGATAN OCH ERIKSFÄLTSGATAN



JAG SKULLE ÖNSKA ATT I FÖRSTA HAND FÖLJANDE FICK MER UTRYMME PÅ MUNKHÄTTEGATAN OCH ERIKSFÄLTSGATAN

FÖLJANDE BÖR FÅ MER UTRYMME PÅ MUNKHÄTTEGATAN/ERIKS-FÄLTGATAN? SVAR INDELADE UTIFRÅN KÖN OCH ÅLDER	YNGRE ÄN 18 ÅR		18-29 ÅR		30-39 ÅR		40-49 ÅR		50-59 ÅR		60-69 ÅR		ÄLDRE ÄN 70 ÅR	
	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN
CYKELTRAFIK	**38 %**	12 %	**31 %**	**50 %**	**44 %**	**54 %**	**47 %**	**60 %**	**43 %**	**47 %**	**56 %**	**40 %**	**47 %**	**67 %**
FOTGÄNGARE	31 %	**56 %**	15 %	7 %	21 %	12 %	15 %	8 %	17 %	7 %	20 %	27 %	18 %	17 %
GRÖNSKA	13 %	8 %	23 %	7 %	21 %	19 %	21 %	8 %	20 %	27 %	8 %	33 %	29 %	13 %
BILTRAFIK	6 %	24 %	15 %	29 %	9 %	8 %	6 %	16 %	7 %	13 %	12 %	0 %	0 %	0 %
UTESERVERINGAR	13 %	0 %	15 %	7 %	6 %	8 %	9 %	8 %	13 %	7 %	4 %	0 %	6 %	4 %
ANTAL SVARANDE	**16**	**25**	**13**	**14**	**34**	**26**	**34**	**25**	**30**	**15**	**25**	**15**	**17**	**24**

I tabellen ovan är svaren för "Jag vill att detta får mer plats på Munkhättegatan och Eriksfältsgatan" sorterade utifrån kön och åldersgrupp. Fetade procentsatser visar det mest frekvent använda svaret inom den åldersgruppen, fördelat på kvinnor och män. Andelen av varje svarsalternativ förhåller sig till hur många som svarade i varje köns- och åldersgrupp. Notera att totalt antal svarande redovisas i den nedersta raden. Generellt vill de svarande se mer yta för cykeltrafik. Totalt svarade 321 på frågan.

Även om det finns ett tydligt mönster i att majoriteten av grupperna främst vill se mer utrymme för cykeltrafik, går det att urskilja skillander mellan kvinnor och män. Männens önskemål om mer cykelytor är mer entydigt än kvinnors, som i högre utsträckning också vill se mer utrymme för fotgängare och grönska.

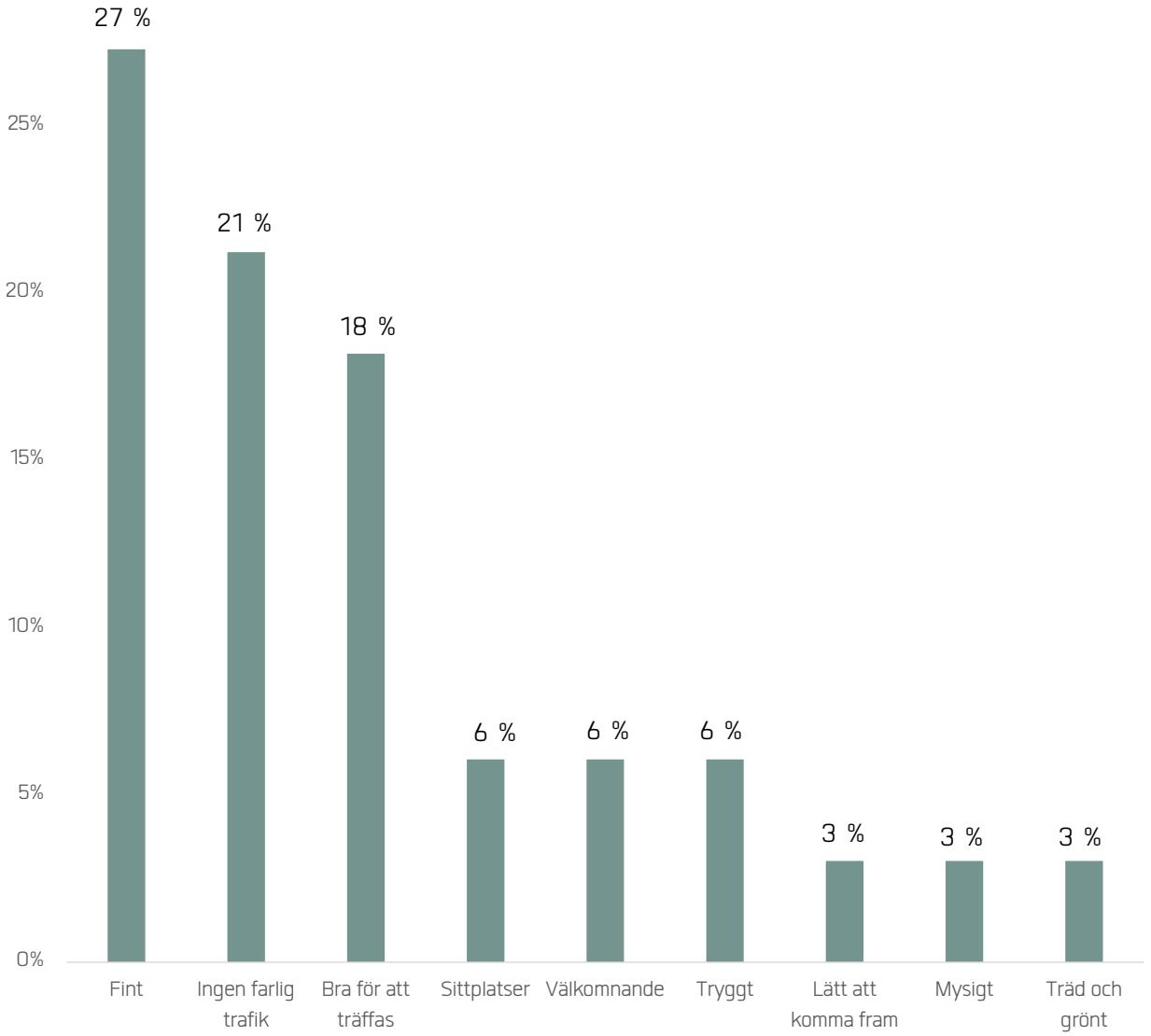
FAVORITPLATSERNA LÄNGS GATORNA BESKRIVS OFTAST MED ATT DE ÄR FINA

Av de 33 bra platser som placerades ut längs gatorna beskrevs en fjärdedel (27 procent) med att de är trivsamma. Detta följdes av att de beskrevs som platser utan farlig trafik (21 procent) och platser bra för att träffas (18 procent). Få platser beskrevs som lätta att nå, mysiga eller med träd och grönt.

De utpekade bra platserna låg främst i anslutning till centrumen Söderkulla, Hermodsdal, Nydala och Lindängen. Markeringarna pekade också ut goda exempel på där framkomligheten för gående och cyklister känns enkel och trygg.

FRÄMST UNGDOMAR SOM BESKREV BRA PLATSER

De som beskrev trivsamma platser längs gatan utgjordes i stor utsträckning av ungdomar under 18 år.



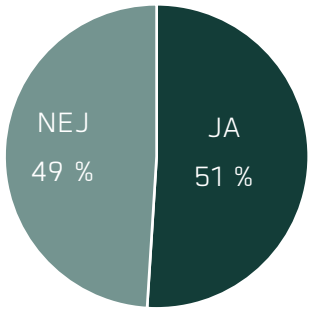
PLATSKVALITETER I WEBBDIALOGEN
Trivsamt var den platskvalitet som användes i högst utsträckning för att beskriva platser som är bra. Totalt inkom 33 bra platser.

BEHOV AV ÖKAD TRAFIKSÄKERHET OCH TRAFIKTRYGGHET LÄNGS GATORNA

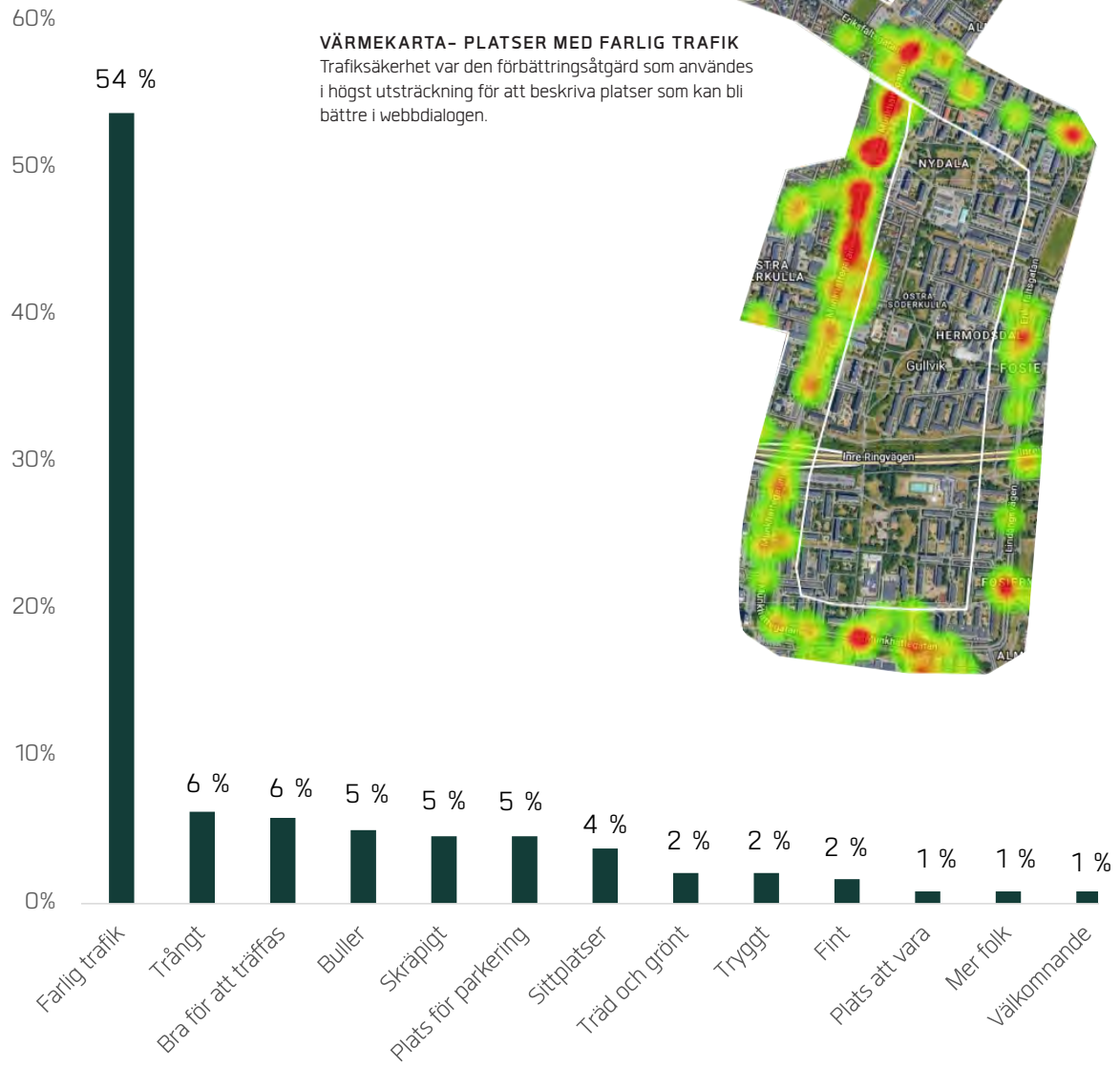
Av de 240 platsmarkeringar med förslag på förbättringar efterfrågades ökad trafiksäkerhet på 54 procent av dessa. I kartutsnittet till höger syns en värmekarta över de platser som de svarande ville se ökad trafiksäkerhet. Främst handlar kommentarerna om att bilister kör för fort eller avsaknad av infrastruktur för gående och cyklister. Andra förbättringsåtgärder som efterfrågades i högre utsträckning var minskad trängsel och bättre mötesplatser.

OTRYGGHETEN ÖKAR MED ÅLDERN

Drygt hälften av de svarande svarade ja på frågan om de känner sig trygga på Munkhättegatan och Eriksfältgatan. Övriga 49 procent svarade nej och känner sig inte trygga längs gatorna. Av de som svarade nej tycks känslan av otrygghet öka med åldern och framförallt kvinnor över 60 år sticker ut. De svarar också i låg utsträckning att de känner sig trygga. Yngre under 18 år sticker istället ut med att de flesta känner sig trygga längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan.



JAG KÄNNER MIG TRYGG PÅ MUNKHÄTTEGATAN OCH ERIKSFÄLTSGATAN



FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG I WEBBDIALOGEN
Trafiksäkerhet var den förbättringsåtgärd som användes i högst utsträckning för att beskriva platser som kan bli bättre.

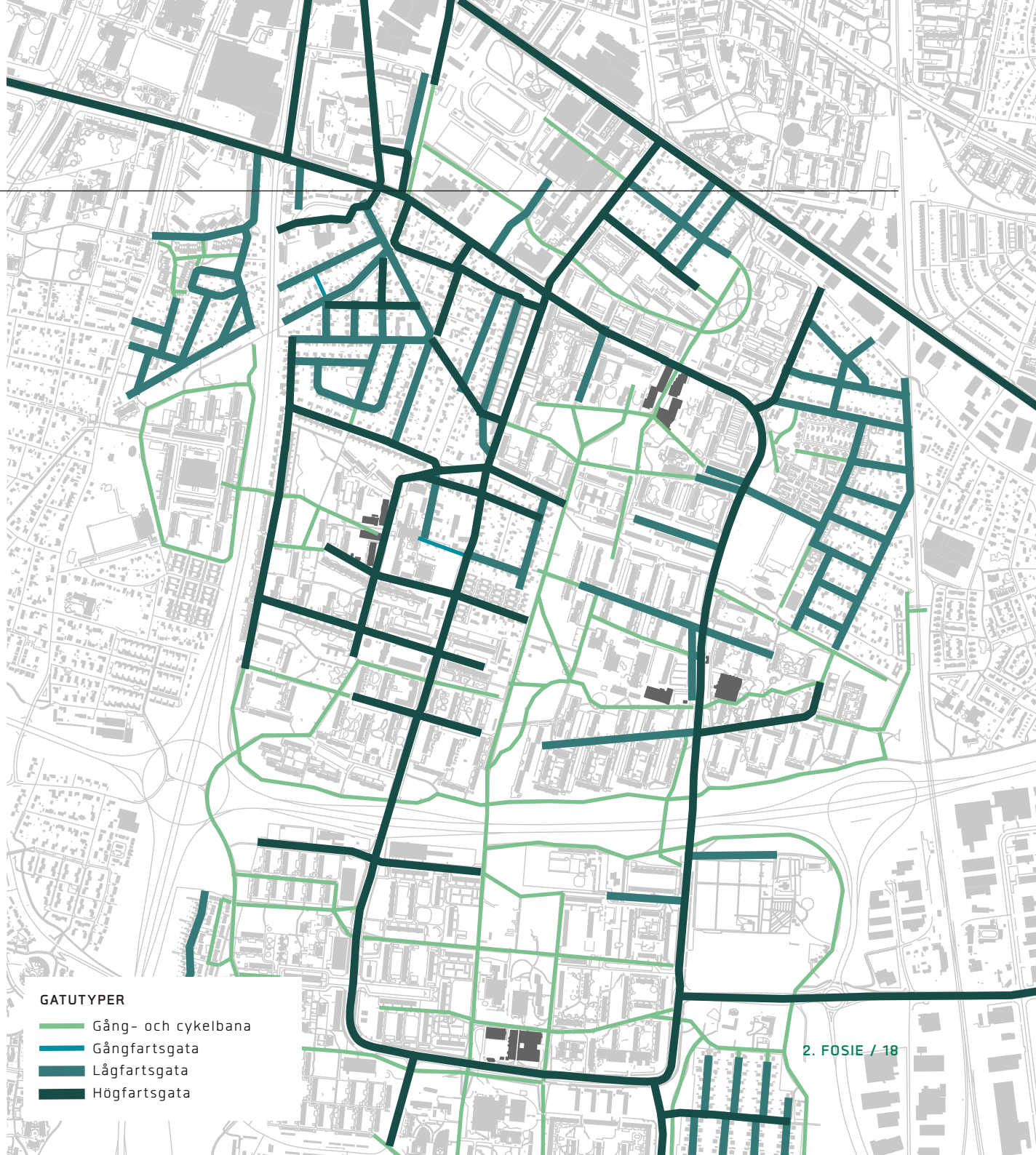
VÄRMEKARTA– PLATSER MED FARLIG TRAFIK
Trafiksäkerhet var den förbättringsåtgärd som användes i högst utsträckning för att beskriva platser som kan bli bättre i webbdialogen.

GATUTYPER

Den rådande trafikprincipen vid tiden för områdets tillkomst bygger på differentiering, lokalisering, separering och standardisering. Gatunätet består av framkomliga matargator som samlar upp de stora bilflödena in och ut ur området och ett mer finfördelat gatunät innanför. En långsammare blandtrafikgata leder fram till varje bostadsområde och avslutas i en vändplan och parkeringsplats medan gång- och cykelvägarna slingrar sig vidare in i bostadsområdena i ett nät som aldrig korsar matargatorna i plan.

Enligt Designguide för smarta gators typologi (Spacescape, 2022) är matargatorna såsom Munkhättegatan och Eriksfältsgatan solklara högfartsgator. Lokalgatorna varierar i gatutyp. På ett par ställen har hastighetsdämpande åtgärder och ökad gång- och cykelprioritet justerat förhållandena i den grad att de kan klassificeras som lågfartsgator, medan en hel del fortfarande har en starkt hastighetsbetonat gaturum med god siktlinje och smala trottoarer som gör att även de blir högfartsgator.

Eftersom designguidens typologi bygger på att alla trafikslag är tillåtna på alla gator får de friliggande gång- och cykelbanorna en egen kategori. Här är översikten och orienterbarheten betydligt sämre. Dessa är även i många fall smala gator med höga buskar, som ger vackra, men dåligt övervakade banor och utan nära koppling till bebyggelse. Nätet har lagts ut med rekreation snarare än framkomlighet i åtanke och är tydligt underordnat högfartsgatorna genom gång- och cykeltunnlar.



TRAFIKFLÖDEN

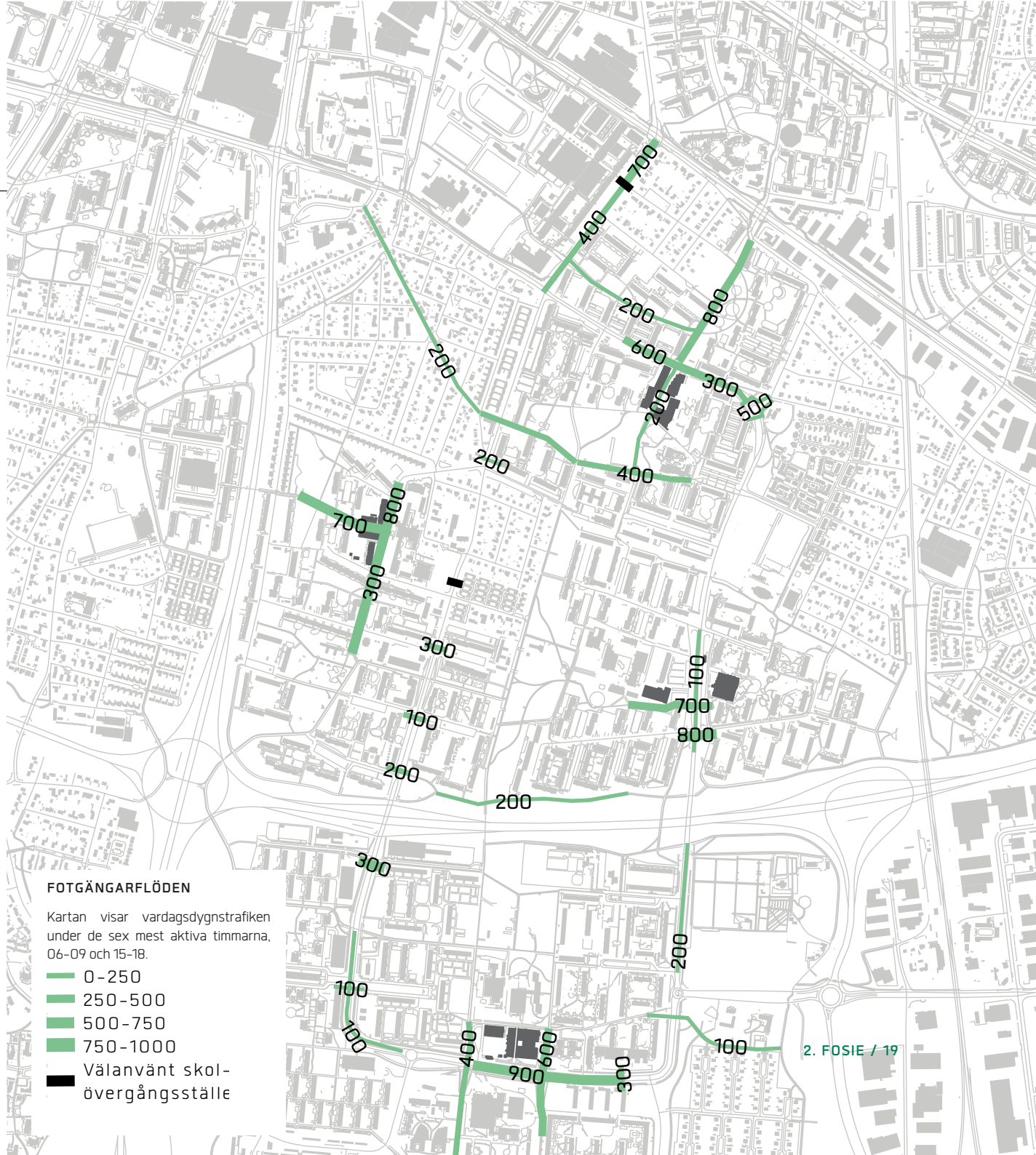
GÅENDE

En heltäckande kartläggning av fotgängarflödena i Fosie saknas men de uppmätta sträckorna ger en antydan om relationerna både mellan och inom delområdena.

Som förväntat är fotgängarna flest i anslutning till centrumen. I Söderkulla och Lindängen är flödena i både nord-sydlig och öst-västlig riktning i samma storleksordning, vilket ger ett stort behov av att kunna röra sig på tvärs i dessa delar. I Hermodsdal, och till viss del Nydala, är i stället endera riktning tydligt dominerande. I Nydala tycks gångflödena rakt igenom centrumet vara små, och mätningarna tyder på att platsen snarare är en målpunkt som gående rör sig fram och tillbaka än ett uppsamlande passagestråk. Hermodsdals fördelning är anmärkningsvärd på så vis att väldigt få rör sig längs med denna del av Eriksfältsgatan i jämförelse med hur många som passerar under i tunneln.

Mellan centrumen är gångflödena främst mätta tvärs över Eriksfältsgatan och Munkhättegatan men de få passerande ger en indikation på att gångflödena sannolikt inte heller är särskilt stora längs med.

14 procent av alla resor görs till fots i Fosie, vilket är samma nivå som i Malmö i stort.

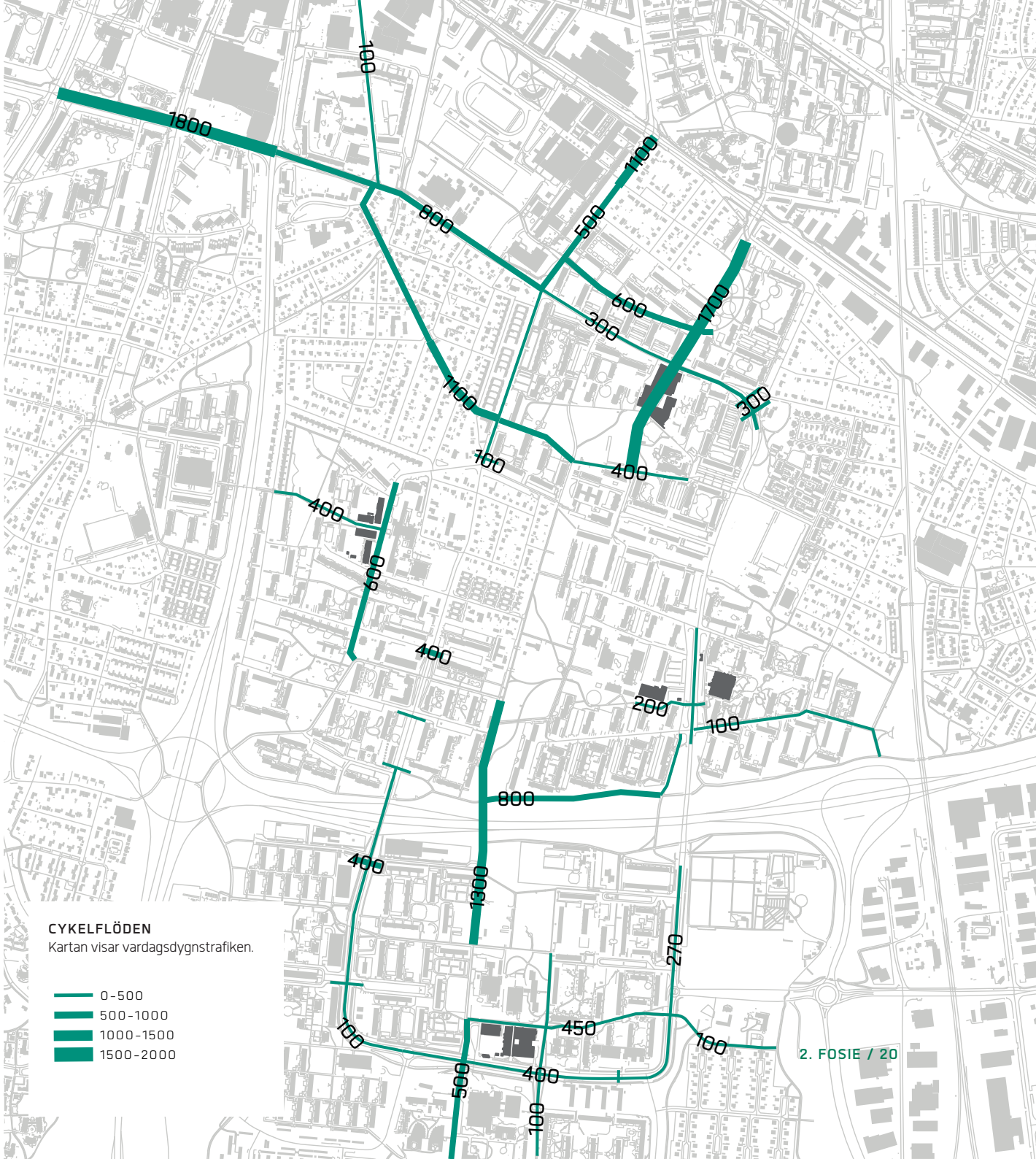


CYKLISTER

Illustrationen till höger gör det tydligt att cyklisterna anpassar sig till den tillgängliga infrastrukturen. Eriksfältsgatan och Munkhättegatan saknar nästan helt cykelbanor eller cykelfält och cykelpassager på övergångsställena, och flödena både längs och tvärs (undantaget tunnlarna) är mycket låga. De sträckor som däremot har försetts med cykelbanor, såsom längs med Lindängens centrum, visar dock på ett uppdämt behov av att cykla längs med matargatorna.

Flödeskartan indikerar också att cykeln används för pendling ut och in i Fosie, snarare än för de korta resorna till och från centrumen. De långa och gena stråken i nord-sydlig riktning och västerut mot centrum är de överlägset mest trafikerade, att jämföra med gångflödeskartan är flödena är mer jämnt fördelade. Högst flöden uppmättes i det korsande cykelstråket över Nydalatorget.

Undantaget Bunkeflo, Oxie och Tygelsjö, som ligger betydligt längre ut, är Fosie den stadsdel där man cyklar minst (Region Skåne, 2018). Endast 17 procent av alla resor görs med cykel, att jämföra med 26 procent i Malmö i stort och så mycket som 30 procent i Centrum där flödena mäts i tusental och cykelnätet är mycket väl utbyggt.



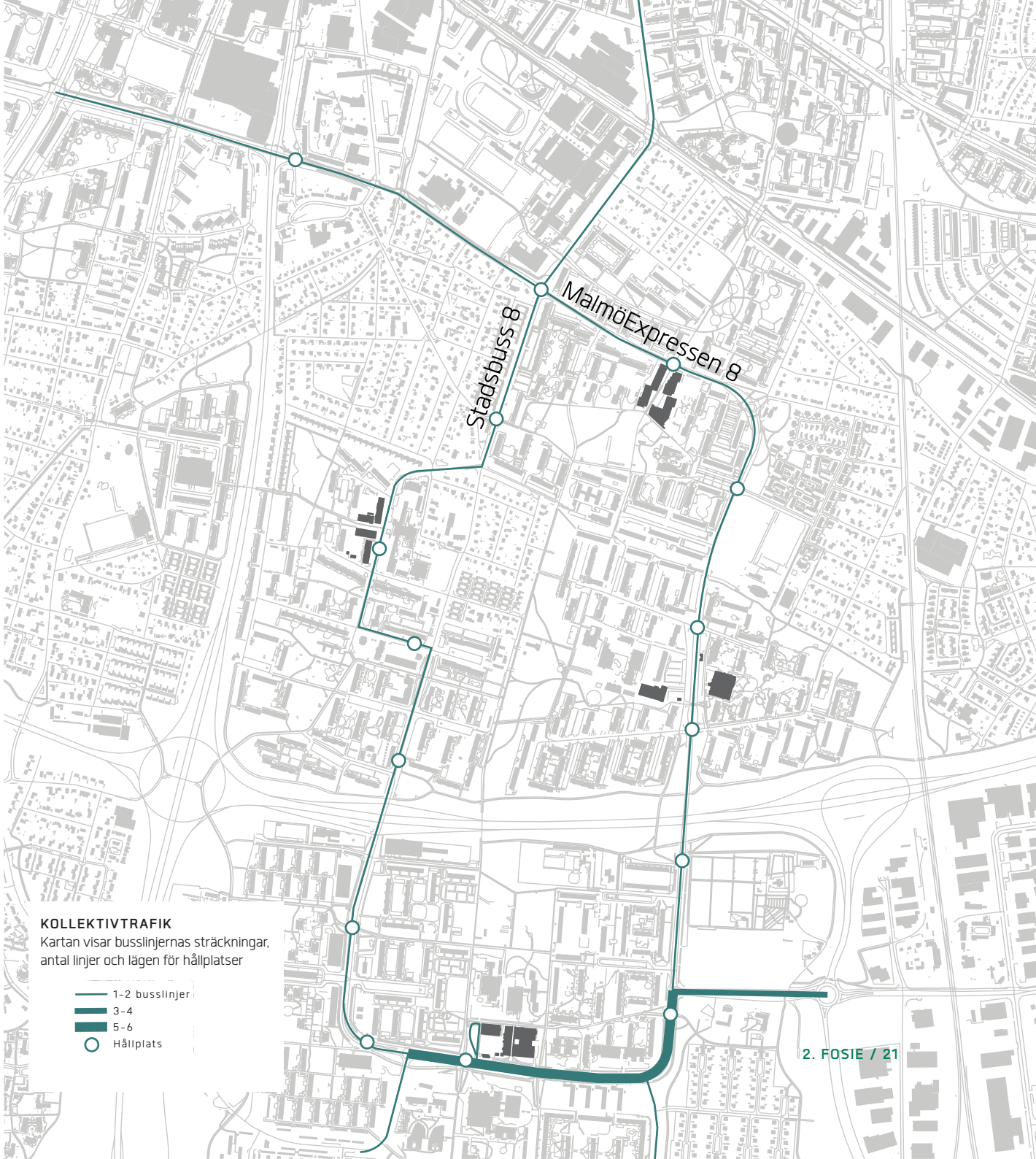
KOLLEKTIVTRAFIK

Området är välförsöjt av kollektivtrafik med stadsbuss 2 på västra och expresslinje 8 på östra sidan. MalmöExpressen är stadens BRT-liknande system med speciellt hög kapacitet och prioritet. Linje 8 uppgraderades så sent som sommaren 2022, efter att ha försetts med provisoriska hållplatslägen och egna, mycket breda, körfält i de södra delarna av området. Hållplatserna ligger med 200 till 400 meters avstånd, vilket gör bussen till ett tillgängligt, men mindre restidseffektivt, transportmedel. Även linje 2 ska enligt nuvarande planer ha omvandlats till expresslinje mot slutet av 2027.

Således är möjligheterna att ta sig ut ur och runt området goda, men tvärgående kollektivtrafikförbindelser saknas, till följd av att det bilfria inneområdet som omsluts av Munkhättegatan och Eriksfältsgatan. Den som vill ta sig mellan Hermodsdal och Söderkulla är hänvisad till Eriksfält i norr eller Lindängen i söder för byte mellan linjerna.

En stor del av hållplatslägena har hög standard och är försedda med väderskydd, men saknar plankorsningar och fotgängare förväntas använda gångtunnlar med trappor, alternativt långa ramper för funktionsvarierade. För personer som reser till och från platsen varje dag, eller har bråttom till bussen, är sannolikheten stor att man chansar och springer över gatan i dessa punkter i stället.

Till skillnad från Oxies, Bunkeflostrands och Tygelsjös höga bilandel, är cykelresorna i Fosie ersatta av bussen. Den står för mer än var fjärde resa medan bussresorna på kommunnivå utgör 17 procent. Eftersom cykel och buss har visat sig konkurrera om samma resenärer finns en risk för att offensiva bussatsningar ytterligare förskjuter förhållandet dem emellan.



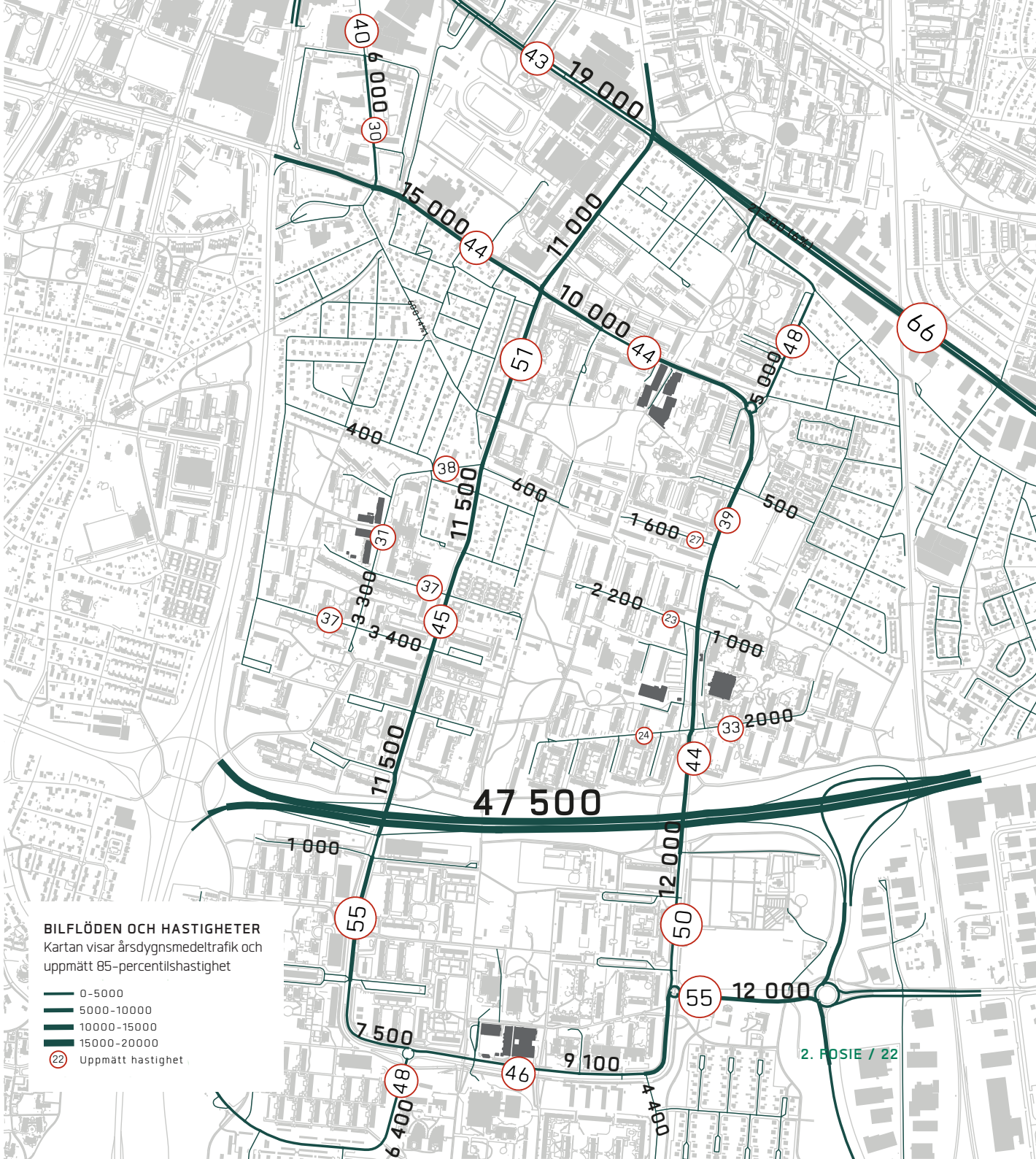
BILISTER

Inre Ringvägen är en klass för sig vad gäller biltrafiken. Motorvägen löper i en egen nivå utan skärningspunkter med övriga bilnätet och skär av Lindängen från de tre övriga centrumen. Även om fysisk kontakt saknas gör sig motorvägen påmind genom sin bulleralstring. På gång- och cykelbroarna mot Lindängen är det som allra mest påtagligt. Eriksfältsgatan och Munkhättegatan löper på bro över, men från den senare finns av- och påfartsramper. Övergången från motorväg till tättbebyggt bostadsområde sker utan mellanled och lägger ett stort ansvar på bilisterna att själva ta hänsyn till den radikalt förändrade trafikmiljön och anpassa hastighet och uppmärksamhet.

Hastighetsbegränsningen är huvudsakligen 40 km/h, undantaget genom Söderkulla som har 30 km/h, men som synes är efterlevnaden låg och hastigheterna mycket höga och trafikfarliga, inte minst för oskyddade trafikanter.

Även på lokalgatorna som ansluter dessa matargator är hastigheterna förhållandevis höga, även om en hel del hastighetsdämpande åtgärder har gjorts. Det tycks också ge effekt, att döma av hastigheterna under 30 km/h i Hermodsdal väster om Eriksfältsgatan.

På grund av det icke-kontinuerliga gatunätet av bostadsgator som avslutas i återvändsgränder är utjämningseffekterna i nätet små, och all biltrafik koncentreras till matargatorna, vilket också var poängen när området planerades. Flödena här är i samma storleksordning som Bergsgatan i centrum. Konsekvensen blir att Munkhättegatan och Eriksfältsgatan sätter ramarna för trafikala, såväl som sociala, kopplingar. Bilprioriteten till trots utgör bilresorna en något mindre andel än i totala Malmö.



GATUFUNKTIONSINDEX

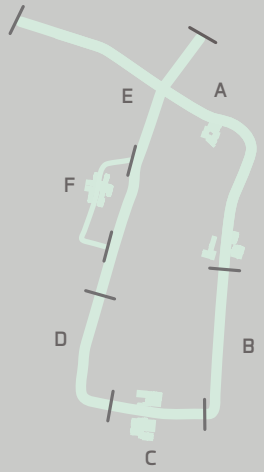
Gatufunktionsindex är ett mått som visar på en gatas mångfunktionalitet. Indexet sträcker sig från 0 till 100, där gator med värden över 50 är att räkna som mångfunktionella, vilket typiskt återfinns i tätare stadsmiljö, medan gator av transportkaraktär inte uppnår värde högre än 30-40.

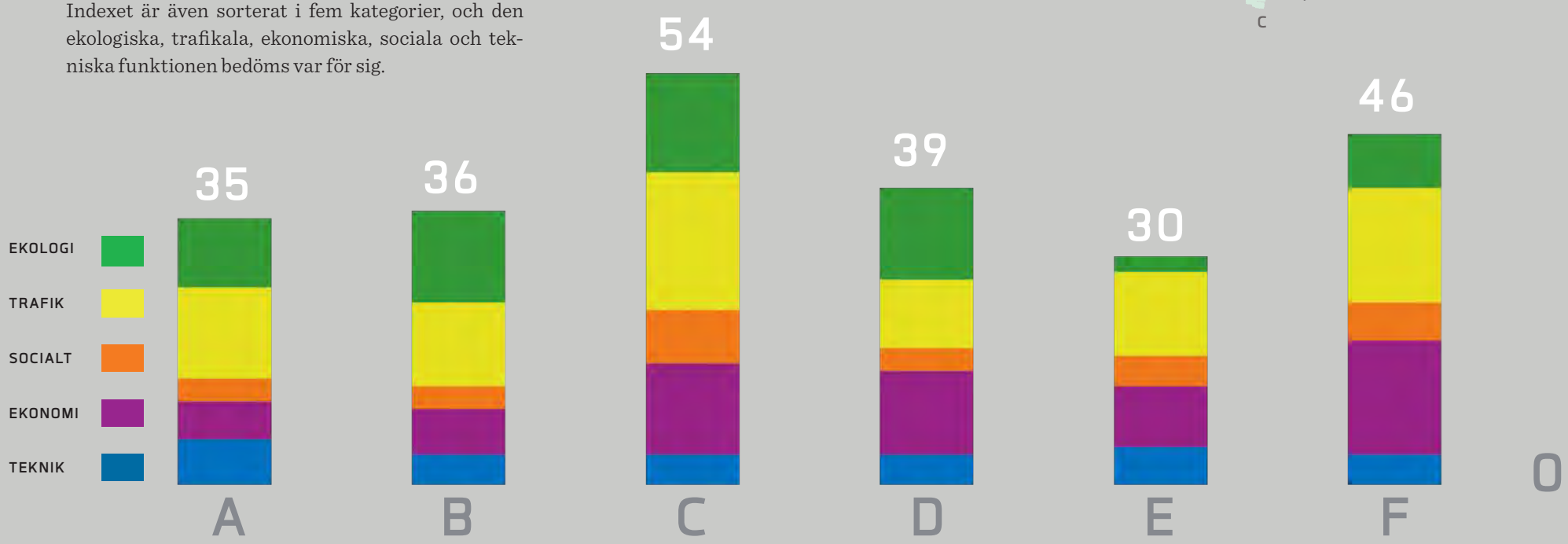
Indexet beräknas genom inventering av gatans fysiska utformning, och sträckans längd påverkar således värdet eftersom en längre sträcka har möjlighet att inrymma fler funktioner. Munkhättegatans och Eriksfältsgatans delsträckor får räknas som förhållandevis långa.

Indexet är även sorterat i fem kategorier, och den ekologiska, trafikala, ekonomiska, sociala och tekniska funktionen bedöms var för sig.

I diagrammet nedan kan på så vis utläsas vilka delsträckor som generellt behöver stärkas i sin mångfunktionalitet för att bli mer attraktiva, gångvänliga och stadsmässiga, men också inom vilken eller vilka kategorier vissa delsträckor har förbättringspotential.

Av diagrammet framgår att den förtätade sträckan av Munkhättegatan (C) innehåller flest funktioner, medan delen norr om Ringvägen (E) har mycket få, med särskild förbättringspotential inom fältet ekologi. Generellt sett har gatusträckningarna mycket att hämta inom ekonomiska och sociala funktioner.



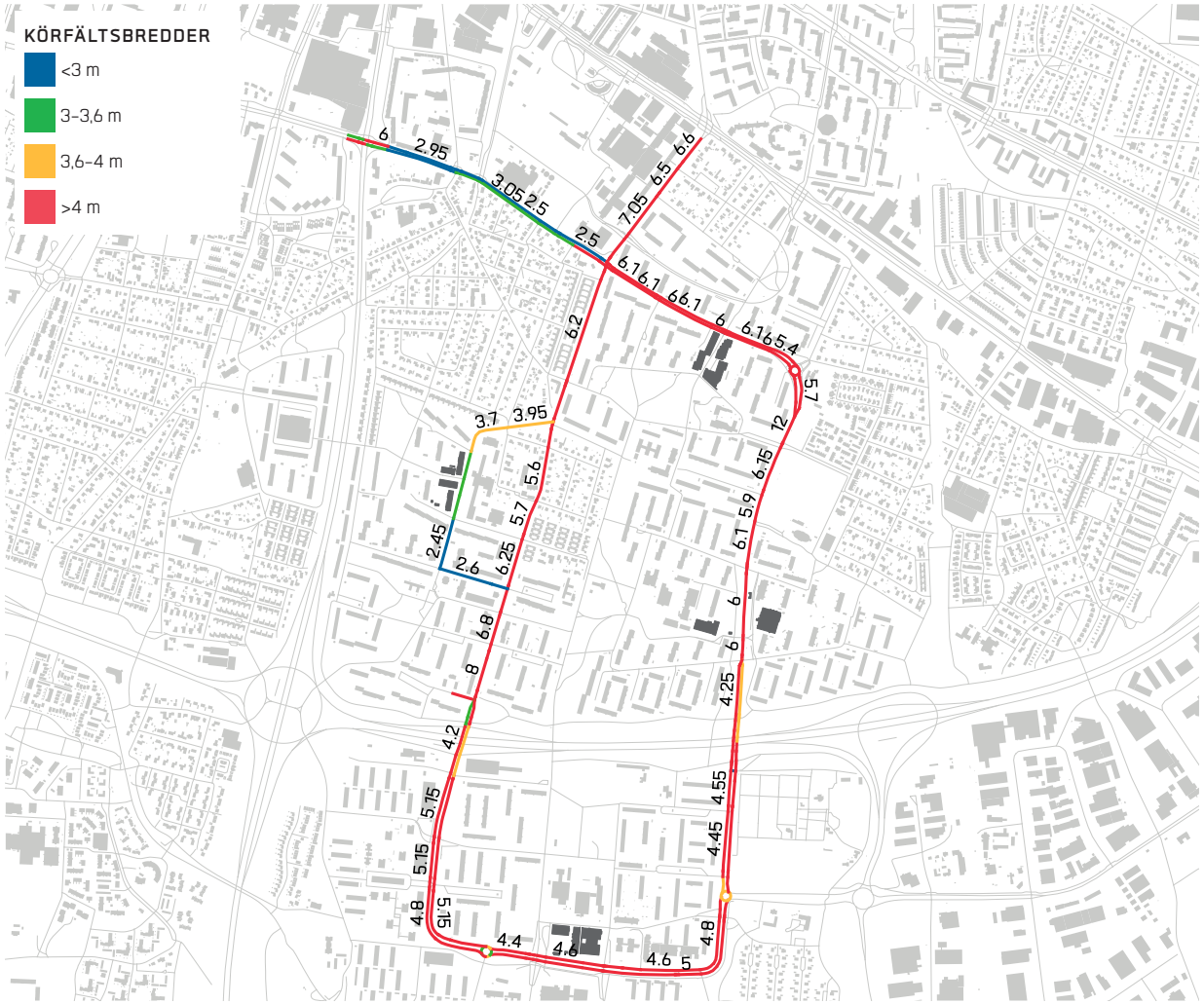


KÖRFÄLTSBREDDER

En stor del av de studerade gatornas egenskaper kan härröras till, och förklaras av, de breda körbanorna. Illustrationen visar en förenklad uträkning av körfältsbredderna, där körbanans bredd antas vara jämnt fördelad över körfälten. Det stämmer inte helt överens med de verkliga förhållandena, framför allt inte mellan Hermodsdal och Lindängen, där bussfältet är avsevärt mycket bredare än bilkörfältet. Poängen är dock att påvisa den totala körbanans överdimensionering. Dimensionerande mått för busskörfält är vanligtvis 3,5 meter, och bredder däröver är att betrakta som omotiverade. Längs med Eriksfältsgatan och Munkhättegatan överskrids detta mått med råge på näst intill hela sträckan, vilket får stora konsekvenser i bilförares hastighetsefterlevnad, gåendes och cyklisters korsningsmöjligheter och inte minst upplevelsen av gaturummet.

Den skyltade hastigheten är 40 km/h, men som synes i bilflödeskartan (s. 22) är det undantag och inte regel att de hålls. Otaliga studier (Karlgren 2005, Trafikanalys 2017, Vadeby & Anund 2016, Vadeby & Anund 2019) visar att bilförares hastighet är starkt kopplad till gaturummets utformning i allmänhet och körbanor i synnerhet. Breda körfält signalerar framkomlighet och prioritet för motorfordon, med hög trafikosäkerhet för gående och cyklister som följd.

Å andra sidan finns det en stor fördel med de breda sektionerna, nämligen omvandlingspotentialen. Utsikterna för att förändra dessa gator till mångfunktionella stråk med hög standard avseende både hållbara transportmedel och grönska är exceptionellt goda. Hur det kan gå till utvecklas på sidan 85.

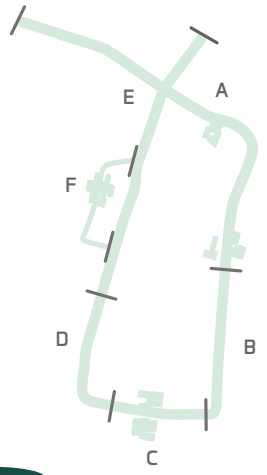


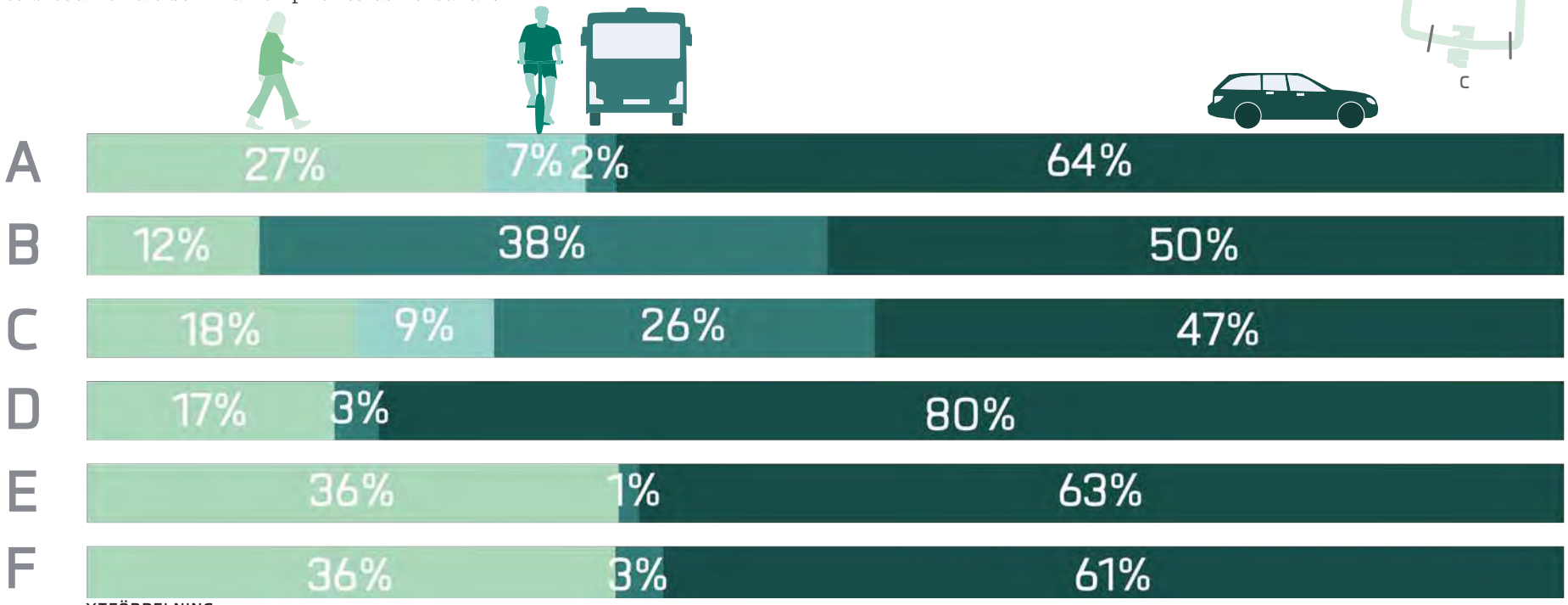
KÖRFÄLTSBREDDER
Kartan visar schematiskt uträknade körfältsbredder utifrån antal körfält och Trafikverkets data om total vägbredd.

YTFÖRDELNING

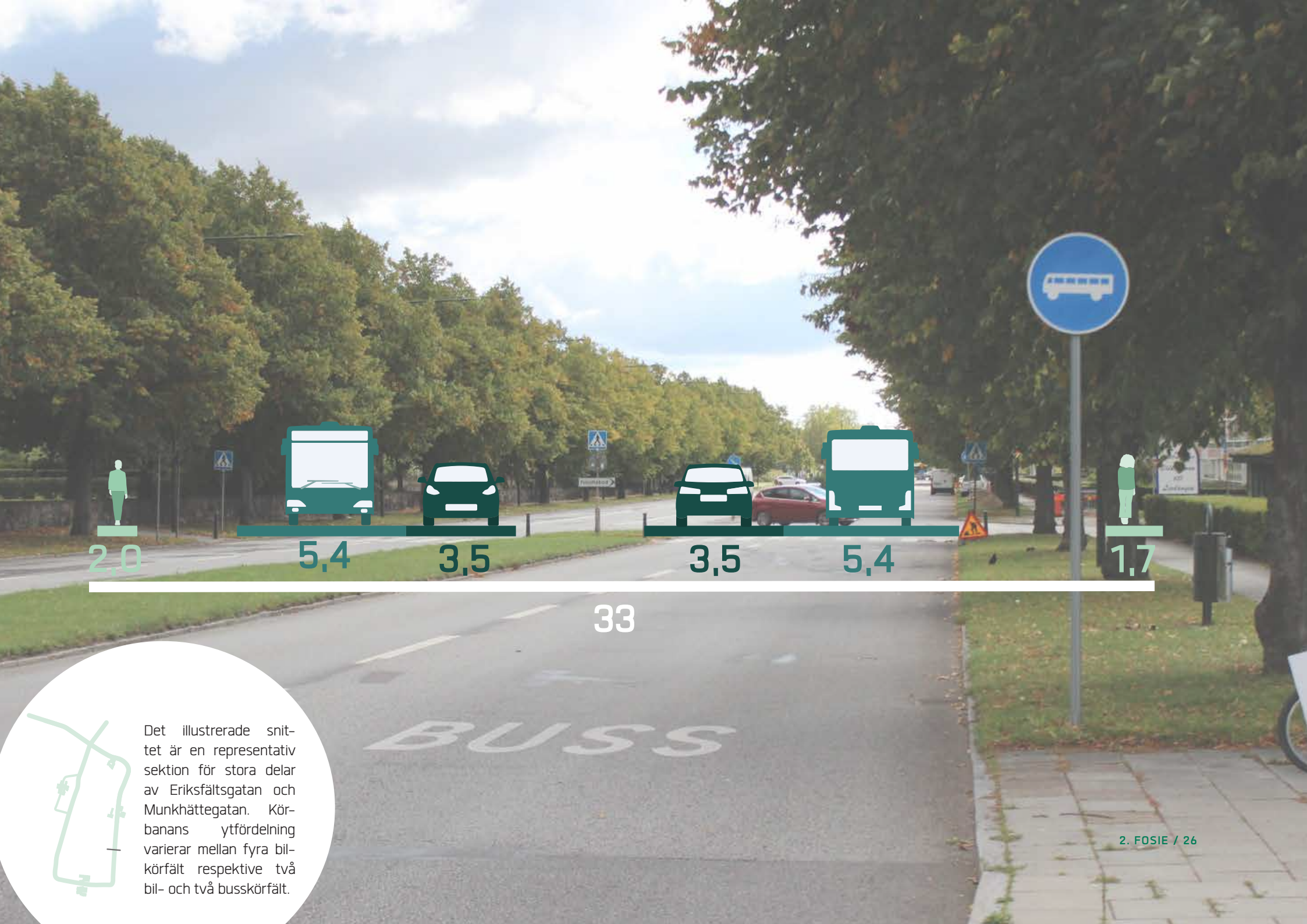
Både Munkhättegatan och Eriksfältsgatan inger idag en känsla av att motortrafiken dominerar gaturummet. För att undersöka hur fördelningen ser ut rent objektivt har respektive färdmedels andel av gatan beräknats. Buffertzoner och refuger har inte ingått, men utgör en stor outnyttjad potential på bägge gatorna.

Som synes upptas majoriteten av gatan av bilkörfält på fyra av sex delsträckor. Mellan Hermodsdal och Lindängen (B och C) har bussen fått två egna, mycket breda körfält som har omprioriterat körbanan. Här är dock gång- och cykelytan försvinnande liten. Fördelningen är som mest ojämn på bägge sidor om Lindängens centrum (B och D), vilket gör det speciellt oattraktivt att ta sig till och från just det området längs med Eriksfältsgatan och Munkhättegatan. Del E och F norr om Inre Ringvägen upptas till en dryg tredjedel av gångbanor, vilket är mest av alla de sex delsträckorna. För att sätta fördelningen i perspektiv har Södra Förstadsgatans olika kvarter i centrala Malmö mellan 38 och 47 procents gångyta söder om Triangeln.





YTFÖRDELNING
Staplarna redovisar fördelningen av gång-, cykel-, buss- och bilytor längs med delsträckorna. Ytor som inte används för transport, såsom refuger och buffertar, har utelämnats.



Det illustrerade snittet är en representativ sektion för stora delar av Eriksfältsgatan och Munkhättegatan. Körbanans ytfördelning varierar mellan fyra bilkörfält respektive två bil- och två busskörfält.

2. HUVUDGATOR – ERIKSFÄLTSGATAN

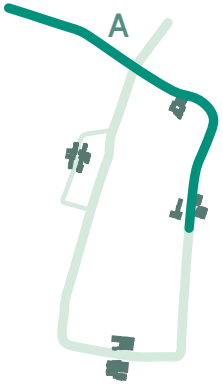
ERIKSFÄLTSGATAN

Eriksfältsgatan är den östra delen i den ringled av matargator som genomkorsar Fosie. Det är en mellan två- och fyrfältig gata bestående av trottoarer, breda körbanor och gräsbeklädda refuger. Ringformen gör att rörelser från alla passerade bostadsområden fångas upp och förenas. Gångnätet som ursprungligen var tänkt att aldrig komma i konflikt med bilnätet har kompletterats med korsningar i plan tvärs gatan, men de med jämna mellanrum korsande lokalgatorna utgör ett ständigt avbrott i gångnätets kontinuitet. Cykelnätet är ännu föga integrerat både längs och tvärs Eriksfältgatan.

Många av de funktioner som i stadsmiljö traditionellt återfinns i och längs med gatan - vistelse, angöring, verksamheter - är lokaliserade till lokala säckgator alternativt den friliggande centrumbebyggelsen, och ersatta av inaktiv förgårdsmark utan entréer. Således har gatan berövats på det som normalt sett gör den befolkad och livlig, och därigenom intressant och trygg att vistas på. Kvar är endast busshållplatserna.

DEL A

Delen av Eriksfältsgatan som löper från Per Albin Hanssons väg fram till Inre Ringleden är något mer aktiv och stadslik än dess senare del ned till Munkhättegatan. Sträckan har bitvis separerad cykelbana, men den är inte kontinuerlig utan börjar och slutar utan vidare vägledning, vilket i synnerhet påverkar mer otrygga cyklister, ofta barn och äldre. Detta lyfts även i dialogen och en avgränsning mot både gående och bilister längs med hela sträckan efterfrågas.

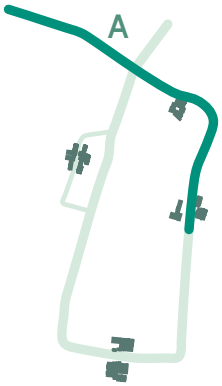


BITVIS CYKELBANA

KÄNSLA AV VÄG
SNARARE ÄN GATA

SÄKRARE ÖVERGÅNGS-
STÄLLEN EFTERFRÅGAS

LÅNGA KORSNINGSAVSTÅND



Trottoarerna är bitvis smala och korsningsavståndet i genomsnitt 220 meter. Det är långt ifrån riktvärdet för gångvänliga nät på mellan 80 och 100 meter, och dialogens kommentarer om fler och säkrare övergångsställen visar på att passagerna är för få. Förbi Nydala är trottoaren kantad av grindar, staket och stödmurar, vilket ger en utsatt och instängd upplevelse. Körbanan är bred och består längre österut av flera körfält inklusive svängkörfält, som gör passagerna tvärs gatan mycket långa.

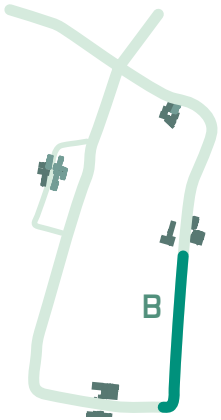
Korsningen med Munkhättegatan markerar slutet på den trafikseparerade planeringsprincipen. Västerut regleras i stället de breda körbanorna och höga flödena med trafiksignaler och den norra sidans trottoar har breddats till en separerad gång- och cykelbana. Övergången mellan centrala Malmös utformningsprincip med separerade cykelbanor och cykelnätet i Fosie är dock bristfällig och cyklister leds ut i blandtrafik mitt i korsningen. Det riktigt gena stråket in mot stan är dock parallellgående med Ystadvägen.

I korsningen med Nydalavägen, där Eriksfältsgatan svänger av söderut, är radierna mycket stora, och kurvan är anlagd som en mycket stor cirkulationsplats. Längre ner passerar gatan förbi idrottsplatsen som är en målpunkt för många barn. Här finns övergångsställen, men de är inte helt samordnade med entréerna.

Vid Hermodsdal har försök till att sänka hastigheterna gjorts, med hjälp av bland annat farthinder och hastighetsmätare i realtid. Trots det är den uppmätta medelhastigheten (85-percentilen) 45 km/h. Busshållplatserna är här belägna strax norr och söder om

DIALOGRESULTAT
Platsspecifika synpunkter och förbättringsförslag längs med delsträcka A.

Hermodsdals centrum eftersom gatan löper på bro över centrumbildningen och därmed saknar direkt anslutning till det. Busshållplatsen Hermodsdal i dess norra ände, markerar en tydlig brytpunkt och därefter byter Eriksfältsgatan skepnad. Även om många av hållplatserna är försedda med väderskydd och bänkar poängteras i dialogen att de önskas kompletteras. Behovet av att öka sträckans vistelsevärden visar sig även i de inkomna förslagen om fler träd och bullerdämpning, gärna i kombination.



DEL B

I och med busshållplats Hermodsdal avslutas trottoarerna och gatan övergår i en renodlad väg upp på bro över Inre Ringvägen. Denna naturliga, gena och överblickbara koppling mellan Lindängen och Hermodsdal avbryts således, och gående och cyklister är förpassade till det interna gång- och cykelnätet. Att det inte är tillräckligt framkommer av dialogen där avsaknaden av både gång- och cykelbanor poängteras.

Härifrån är körbanorna extremt breda, runt nio meter, uppdelat på två körfält. Att en övervikt av ytan är förlagd till de separata bussfälten förtar inte intrycket av den breda körbanan. Vägen har få funktioner utöver dess transport, vilket förstärks av den cirkulationsplats som dialogen konstaterar behöver ses över. Ett otillfredsställt behov av angöring blir tydligt på mängden bilar som olovligen stannar i bussfältet, ett beteende som är svårt att komma till rätta med utan att minska bredderna.

Sträckan saknar även helt kontakt med bostäder och annan aktivering. Bostadsentréerna är vända inåt och gatan kantas av Fosie kyrkogård och häckar. Balkongerna är inglasade men ger visst mått av mänsklig närvaro och därmed trygghet åt gatan. Medelavståndet mellan övergångsställen är 310 meter och ännu större än i del A, samtidigt som placeringarna vid idrottsplatsen och kyrkogården inte är samordnade med ingångar, och många genar över gatan. Det sker i synnerhet vid busshållplats Lindängsstigen, där den 150 meter långa omvägen via tunneln (eller ännu längre för dem som inte kan gå i trappor), väljs bort även av gående med barn. Beteendet är riskfyllt med tanke på att uppmätt hastighet (85-percentilen) är 50 km/h och boende och besökare efterfrågar också fler och mer nivåutjämnade övergångsställen, smalare körbanor och sänkta hastigheter.

GENVÄG MELLAN ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

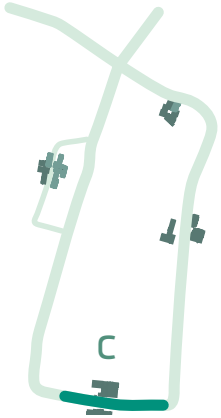
TROTTOARER AVSLUTAS EFTER HERMODSDAL

ANGÖRANDE FORDON I BUSSKÖRFÄLTET

GÅNGBANA MED LÅG KONTAKT MED BEBYGGESE

DIALOGRESULTAT
Platsspecifika synpunkter och förbättringsförslag längs med delsträcka B.

MUNKHÄTTEGATAN



MUNKHÄTTEGATAN

Munkhättegatan tar vid Eriksfältsgatan i Lindängen och sträcker sig upp till Ystadvägen. Den är i stort sett utformad på samma sätt som Eriksfältsgatan med huvudsakligen två körfält och trottoarer eller gångbanor vid sidan av, cirkulationsplatser eller gång- och cykeltunnlar i korsningar och mittrefuger som separerar körriktningarna.

DEL C

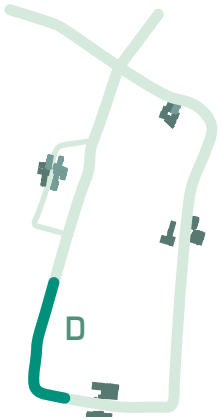
Munkhättegatans södra del har genomgått en fullständig transformation under det senaste decenniet. Från att tidigare ha varit kantad av tätt buskage på båda sidor samt i mitten, har gatans södra sida nu fått stadskaraktär med bostäder dikt an gatan, angöring, cykelbana och aktiva bottenvåningar i direktkontakt med trottoaren. Sedan tidigare fanns verksamheter på gatans norra sida, dels i den utpräglade centrumbildningen, dels i ett eget kluster närmare korsningen med Eriksfältsgatan, men den tidigare avskiljande grönskan har glesats ut kraftigt. Sannolikt är aktiveringen förklaringen till att betydligt fler går och cyklar längs med aktuell delsträcka än i Nydala och i synnerhet Hermodsdal, även om man upplever att bullernivåerna har ökat. Dock är inte en enkelsidig uppgradering tillräckligt utan i dialogen framkommer ett behov av cykelbana även på norra sidan, som inte tillskapas på bekostnad av gångytan. Här kan i stället cykelytan med fördel utformas så att efterfrågan på sänkta hastigheter och trafikmängder samtidigt tillgodoses.

Eftersom verksamheter nu är förlagda på bägge sidor om gatan ökar behovet av att ta sig tvärs över gatan men medelavståndet på 340 meter mellan övergångsställena är längst utav alla delsträckor. Många springer således över gatan, i synnerhet i höjd med centrumet, och rör sig längs med Munkhättegatan via den breda mittrefugen i stället för att använda tunnlarna. Önskemålet om fler, och bättre nivåutjämnade, övergångsställen återkommer i synpunkter från boende och besökare, som även tar upp att busshållplatsernas tillgänglighetsprestanda behöver förbättras.

300 METER ELLER 3 KILOMETER?

300 meter mellan övergångsställen motsvarar en maximal omväg på 4,5 minuters promenad. På samma tid hinner en bilförare köra 3 kilometer, motsvarande hela Munkhättegatan.

DIALOGRESULTAT
Platsspecifika synpunkter och förbättringsförslag längs med delsträcka C.



DEL D

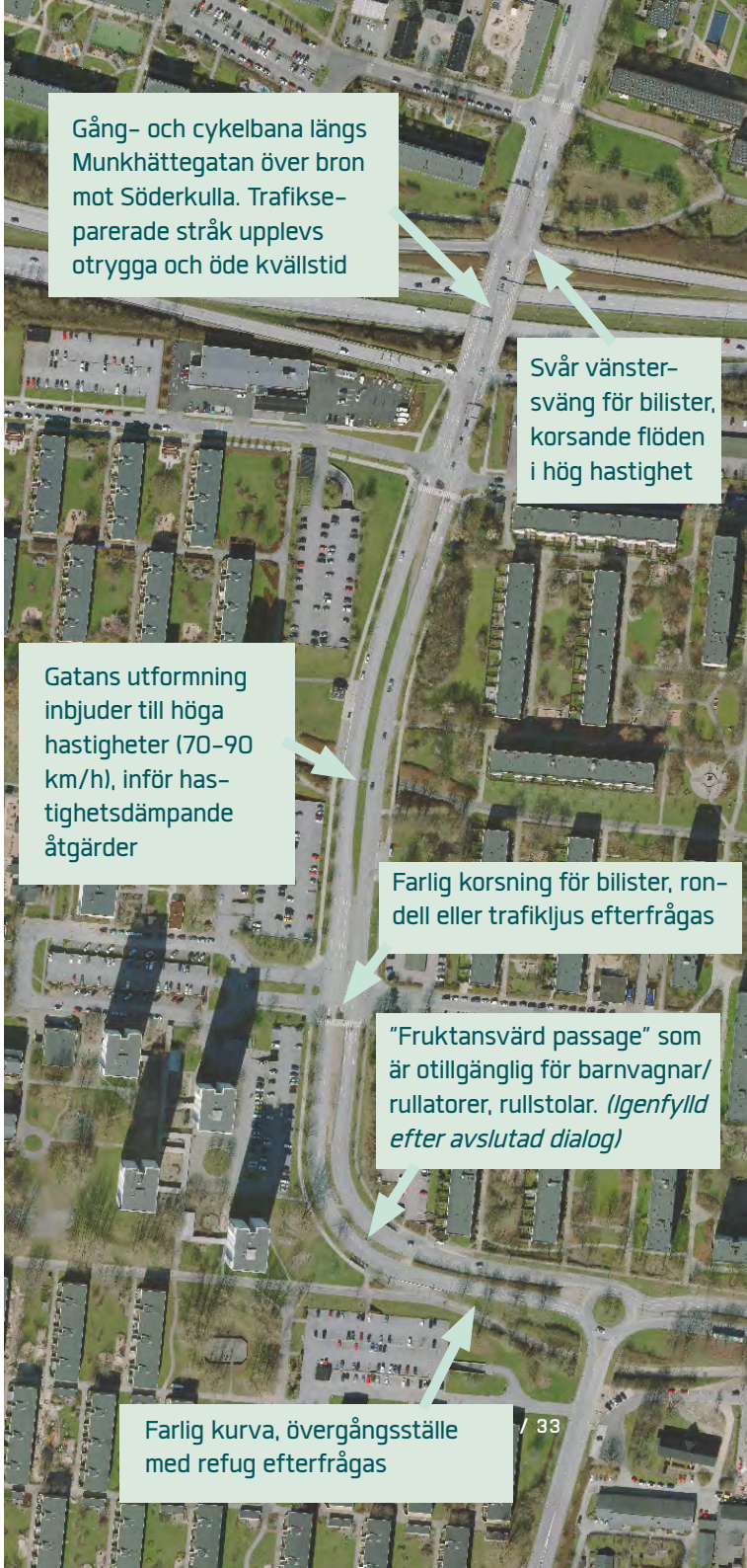
När bussen lämnar hållplats Lindängen tar den intillbyggda sektionen slut och de höga buskagen och avsides placerade bostadshusen vid. Den täta växtligheten gör att de båda sidorna om vägen varken har fysisk eller visuell koppling till varandra längs med den första delen av sträckan. Den stora cirkulationsplats utan övergångsställen begränsar också rörelseriktningarna för fotgängare. Precis som på tidigare sträckor efterfrågas sänkta hastigheter, mindre biltrafik och fler övergångsställen.

Körbanan består av fyra, runt 4,5 meter breda, bilkörfält och trottoarerna skärs ideligen av tvärgående säckgator in i bostadsområdena.

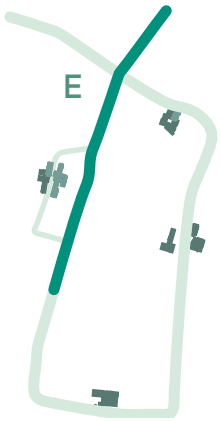
I höjd med hållplats Högaholm finns ett gatukök på ena sidan och en tvärgående gång- och cykelväg som avslutas rakt ut i gatan. I kombination med den goda sikten är lockelsen att korsa gatan stor och ett medskick från dialogen är återigen att en plankorsning, med refug, behövs.

Innan bron över Inre Ringvägen finns en fin liten platsbildning med bänkar och ett monument, men dess utsatthet för Munkhättegatans trafikflöden med över 10 000 fordon per dygn gör den sannolikt föga nyttjad.

Bron som följer är anpassad efter motorvägen den ansluter till med svängkörfält, refuger, vägvisningsportaler och målade spärrområden. Till skillnad från på Eriksfältsgatan är det möjligt att gå över bron, men trottoarerna är smala och ordentliga gång- och cykelbanor efterfrågas i webbdialogen. Spärrmålningarna visar dock tydligt på möjligheten att omfördela yta från körbanan. Precis som säckgatorna skär på- och avfarterna av gångbanorna utan övergångsställen, med den skillnaden att hastighetsgränsen inte är 40 utan 70 eller 90 km/h . I synnerhet vid avfarterna från motorvägen är förväntningarna bland bilförarna att komma i konflikt med gående små, och utformningen utgör en betydande säkerhetsrisk och kritiseras i dialogen av både fotgängare och bilister.



DIALOGRESULTAT
Platsspecifika synpunkter och förbättringsförslag längs med delsträcka D.



DEL E

När Munkhättegatan når Söderkulla byts uttrycket än en gång. Körbanan reduceras återigen till två körfält, och bebyggelsen kryper närmare gatan. Hastighetsgränsen sänks abrupt till 30 km/h men den faktiska hastigheten ligger på runt 45 km/h och Munkhättegatan beskrivs som ”fartdårarnas paradis”. Avsmalnade körfält och farthinder efterfrågas i allmänhet, med säkrade eller signalerade passager vid skolan i synnerhet. Vid ett tillfälle separeras gång- och körbana och fotgängare leds fyra meter ned till den lilla centrumbildningen.

Längs med delsträckan finns enstaka verksamheter som stärker drivkraften att röra sig längs med gatan. Söderkulla särskiljer sig genom ett mer heterogent utbud av bostäder, både i tid och form. Radhus och villor med entréer mot gatan minskar gaturummets skala även om körfälten fortsatt är upp till sex meter breda.

Cykelinfrastruktur saknas både längs och tvärs sträckan och där det inre cykelnätet avslutas är cyklister hänvisade till trottoarer, körbanor och övergångsställen, vilket leder till konflikter med gående. Korsningar och körbanors storlek ger dock goda förutsättningar för att uppfylla önskemålen om att tillföra en cykelbana utan att nagga på trottoaren.

Den trafiksignalerade korsningen som markerar slutet på ringvägen som Munkhättegatan och Eriksfältsgatan utgör är av stora mått. Varje ben består av tre till fem körfält, och cykelpassagerna avslutas mitt i utan vägledning. Den nordligaste delen av Munkhättegatan är en barn- och ungdomstät sträcka med Heleneholms förskola, Munkhätteskolan och Heleneholms gymnasium. Övergångsstället i höjd med Solvändegatan är välanvänt morgontid men hastigheterna nästan tio km/h högre än skyltarnas 30.

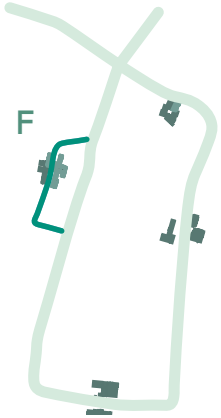
GC-BANA SEPARERAS I NIVÅ

CYKLING PÅ TROTTOAR

CYKELNÄT UTAN ANSLUTNING

RADHUS MED ENTRÉ FRÅN GATAN

SÖDERKULLAGATAN



SÖDERKULLAGATAN

Söderkullagatan, inklusive första kvarteret på Tornfalksgatan, är en avstickare från Munkhättegatan och ingår på grund av busslinje 2:s linjedragning. Delsträckan har i övrigt mycket lite gemensamt med Eriksfältsgatan och Munkhättegatan. I dialogen framförs också önskemål om att flytta ut bussen till Munkhättegatan även här.

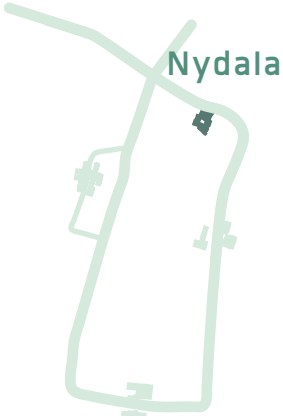
DEL F

Avsnittet är något i Fosie så ovanligt som en gata av lokal karaktär som inte avslutas i ett parkeringstorg och vändplats. De flesta byggnader ligger dock även här på ett par meters avstånd, inte sällan med en parkeringsplats mellan fasad och gatan. Körfältsbredderna är bättre anpassade till stadsmiljön de ingår i, och den planskildhet som karaktäriserar de tidigare sträckorna är ersatt av vanliga korsningar i samma nivå. Övergångsställena ligger tätt och över de flesta korsande gator, vilket i kombination med förhållandevis låga motortrafikflöden ökar fotgängarnas prioritet. Eftersom gång- och cykelbanan, som precis som i Nydala och Hermodsdal löper tvärs igenom Söderkulla centrum, inte leds i en tunnel under gatan utan ansluter via en cykelöverfart, är cyklisterna på Söderkullagatan betydligt fler än längs med övriga delsträckor. Det nord-sydliga stråket från Madrialgången ansluter också men övergår i blandtrafik. Låga flöden och uppmätta hastigheter borde ge förutsättningar för ett välfungerande samspel men bilister och bussförare upplevs köra snabbt utanför Söderkullaskolan. Däremot framgår av dialogen att parkerade bilar begränsar framkomligheten för bussar och cyklister. Någon lämplig och tydlig cykelanslutning vidare norrut saknas dock, då villområdet Eriksfält saknar raka, genomgående gator och Munkhättegatan inte har varken cykelbanor eller -fält.

UPPHÖJT ÖVERGÅNGS-STÄLLE

PARKERING MELLAN BYGGNAD OCH TROTTOAR

3. CENTRUM – NYDALA CENTRUM



NYDALA CENTRUM

BEBYGGELSESTRUKTUR

Nydala centrum är förhållandevis väl avgränsat till Nydalatorget. Väggarna består av byggnader i tre nivåer. Bottenvåningarna är större och har ett utskjutande skärmtack som ger skydd för nederbörd men gör fasadlinjerna mörkare, ovanpå en del av dem tronar mellan sju och 12 våningar höga bostadshus i gult mexitegel med både fönster och balkonger ut mot torget. I centrumbildningens omnejd blandas fristående skivhus med parkeringsplatser och grönområden. Somliga av de gröna bostadsgårdarna i centrumets norra del är gallerförsedda och stängda för allmänheten.

KARAKTÄR

Torget är kringbyggt och bilfritt, med aktiva bottenvåningar och täta verksamhetsentréer. Övergången mellan inne och ute suddas ut genom att näringslivet och dess besökare flyttar ut dagtid. Mitt på platsen flödar vattnet från en fontän, och marknadsstånd står uppställda delar av tiden. Centrumbildningen avgränsas av ett staket mot Eriksfältsgatan och utanför det återfinns endast enstaka verksamheter.

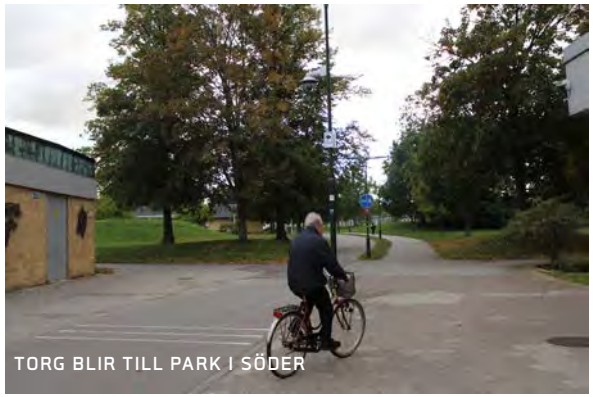
Tvärs igenom torget löper ett gång- och cykelstråk som är välanvänt av cykelpendlare från sydligare delar av Fosie. Dessa tillför ytterligare en nivå genom att ledas i tunnel under Eriksfältsgatan. Höjdskillnaderna tas upp av murgrönekladda slänter, även de skyddade med staket, och delar torgets norra ände i två. Åt andra hållet övergår Nydalatorget sömlöst i Nydalaparken.

MÅLPUNKTER

Med busshållplats, matbutik, förskola, gym, kommunala mötesplatser och hyrcykelstation är Nydala centrum en naturlig målpunkt i de närboendes vardag.

GÅNG- OCH CYKELBANA GENOM CENTRUM

BLANDADE VERKSAMHETER


TORG BLIR TILL PARK I SÖDER

AKTIVA BOTTENVÅNINGAR

DIALOG

För att kartlägga kvaliteter, brister och behov i centrumen som ligger i anslutning till Munkhättegatan och Eriksfältgatan har en fördjupad dialog genomförts med fokus på fyra centrumplatser. I Nydala centrum, som ligger i anslutning till Eriksfältsgatan har dialog förts med ungdomar på Nydala fritidsgård, äldre på Nydala seniorboende och Mötesplatsen Café Nydala samt en kortare intervju med administrations- och utbildningsansvarig på Helamalmö. Samtliga verksamheter ligger i eller i anslutning till Nydala centrum och dialogen genomfördes i november 2022.

Under träffarna fick deltagarna möjlighet att berätta hur de använder Nydala centrum och Eriksfältsgatan, samt peka ut bra platser och platser som har förbättringspotential. Syftet med träffarna var att dra slutsatser om vilka behov som respektive användargrupp har inför en omvandling av gatan.

BRA PLATSER

Nedan presenteras kvaliteter och bra platser i Nydala centrum uppdelat på två målgrupper.

BARN OCH UNGA

Av de barn och unga som deltog i dialogen framstår Helamalmö och Nydala fritidsgård som viktiga mötesplatser både till vardags och på helger, särskilt vintertid då det finns mindre att sysselsätta sig med utomhus. Här kan barn och unga mötas och ta del av olika aktiviteter så som inspelning i studio, dans, pingis och läxläsning. Helamalmö erbjuder också gratis frukost till allmänheten, vilket fler ungdomar berättar att de nyttjat återkommande.

I övrigt beskrivs fotbollsplanen i Gullviksborg och Nydalaskolans skolgård som uppskattade och trygga platser där det alltid är mycket folk som umgås. Nydalatorget uppfattas som en bra plats dagtid, med dess utbud av restauranger och service.

ÄLDRE

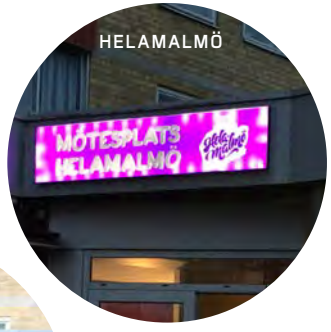
De äldre på Nydala seniorboende beskriver Mötesplats Lyckan, där de samlas varje tisdag-torsdag för fika och samtal, som den viktigaste platsen i deras vardag. Även Mötesplatsen Café Nydala som framför allt bidrar till platsen på sommaren då de har större uteservering och återkommande underhållning. Även övrigt utbud i form av Bageri Amin och tillgång till livsmedelsbutik och apoteket används och uppskattas.

Deltagarna beskriver också att det nya övergångsstället med trafiksignal, över Eriksfältsgatan, gjort stor skillnad för möjligheten till säker passage och lägre hastigheter hos bilisterna.

Gemensamt för målgrupperna är att de bra platserna är verksamheter som bidrar till lokala mötesplatser och engagemang. Få offentliga platser i utemiljön lyftes som positiva.

GENOMFÖRD DIALOG

- Nydala fritidsgård
- Nydala seniorboende/mötesplats Lyckan
- Mötesplatsen Café Nydala
- HelaMalmö



PLATSER MED FÖRBÄTTRINGS-POTENTIAL

Nedan presenteras brister, behov och platser med förbättringspotential i Nydala centrum, uppdelat på två målgrupper.

BARN OCH UNGA

Centrumet, som beskrivs som en bra plats dagtid, upplevs som en något hotfull plats för ungdomarna kvällstid. För killarna handlar det om att grupper av äldre ungdomar samlas på platsen och att det ofta mynnar ut i slagsmål eller de själva blir hotade eller bortjagade. Tjejerna å andra sidan, beskriver att de är obehagligt att passera eller vistas på torget kvällstid då ”sliskiga män” ger blickar och kommentarer.

”Kullen” med amfiteater bakom Coop skapar samma känsla av otrygghet och här menar ungdomarna också att det pågår öppen droghandel.

Generellt vill de se ökad polisiär närvaro på torget i Nydalaparken, men framför allt satsningar på ökad belysning i Nydalaparken och längs gång- och cykelstråk som leder genom parken och vidare till intilliggande stadsdelar. Samma sak gäller gång- och cykelvägen norrut mot Augustenborg. Idag känns det otryggt att gå längs stråken när det är mörkt, både med risk för att skadas på grund av dålig sikt eller rädslan av bli utsatt för brott. För att öka närvaron av andra grupper i Nydalaparken vill de också se fler aktiviteter som riktar sig till barn och unga.

Eriksfältsgatan upplever de som en väldigt trafikerad väg med mycket trafik där de aldrig skulle våga cykla eller åka med elsparkcykel. Då väljer de hellre de trafikseparerade stråken bakom centrum. Däremot väljer de hellre att gå längs Eriksfältsvägen kvällstid då både belysning och närvaron av andra upplevs som bättre här än i Nydalaparken och dess stråk vidare ut ur området.

ÄLDRE

När det gäller centrum upplever de äldre att de inte vågar gå ut och använda platser när det är mörkt eller under kvällstid. Detta på grund av att de upplever att torget fungerar som tillhåll och att det finns en överhängande risk att bli utsatt för brott. Detta hindrar de äldre från att exempelvis uträtta korta ärenden kvällstid och de begränsar sin tid utomhus till dagtid. De skulle gärna se att Coop byttes ut mot Lidl, då de inte längre kan nå Lidl vid Dalaplan via buss nummer 8.

Utöver oron för brott upplever deltagarna att trafiksäkerheten är låg med det korsande cykelstråket över Nydalatorget som gör att både barn och äldre, som inte ser sig för, blir påcyklade. Särskilt av tysta och snabba elcyklar och elsparkcyklar. I Nydalaparken vill de gärna se ökad belysning och ett utegym eller träningscyklar anpassade till äldre samt boulebana, då de upplever att kyrkogården är den enda planerade offentliga ytan för dem.

Längs Eriksfältsgatan upplever de att bilister kör fort och buskör vilket påverkar upplevelsen av att gå längs vägen negativt. Vid promenader väljer de hellre trafikseparerade stråk skyddad av bebyggelse. De vill dock se fler övergångsställen över sträckan och tycker att gångtunneln i anslutning till centrum kan fyllas igen. De tycker också att det vore önskvärt med en hastighetsdisplay som visar uppmätta hastigheter för bilisterna.

Deltagarna använder främst Eriksfältsgatan för att nå busshållplatserna, och de nyttjar kollektivtrafiken regelbundet. Däremot begränsar de även här sitt rörelsemönster till förmiddagar för att undvika rusningstid och säkerställa att de får plats på de få sittplatser på nya MEX-bussarna som upplevs tillgängliga för äldre.

Flera av deltagarna upplever i sin tur att bussarna startar fort och med hög hastighet, innan de hunnit sätta sig, vilket gör att många av dem har ramlat och skadat sig då de också upplever att det saknas handtag att hålla sig i.

”Otrevligt att gå längs Eriksfältsgatan.”

Äldre boende på Nydala seniorboende

BEHOV I NYDALA CENTRUM

- Se över korsande cykelstråk på torget
- Ökad trygghet på torget och i Nydalaparken kvällstid
- Ökad belysning i Nydalaparken och längs GC-stråk
- Aktivera Nydalaparken med aktivieter för fler ålders- och målgrupper
- Se över ytfördelningen längs Eriksfältsgatan, få ner hastigheten och tillför fler övergångsställen

Gångtunnel
Falafel Nydala
Bigo's
Bollplan
Bageri Amin
Apoteket
Café Nydala
Mötesplats Lyckan
Nydalatorget
Hela Malmö
Bakom centrum
"Kullen"
Cirkusparken
Nydalaparken
Bollplan
Loveparken
Nydala fritidsgård
Nydalaskolans skolgård
Outnyttjad yta
RESULTAT FRÅN DIALOG
Målpunkter
Platser att förbättra
Kopplingar att förbättra
Förbättra belysning

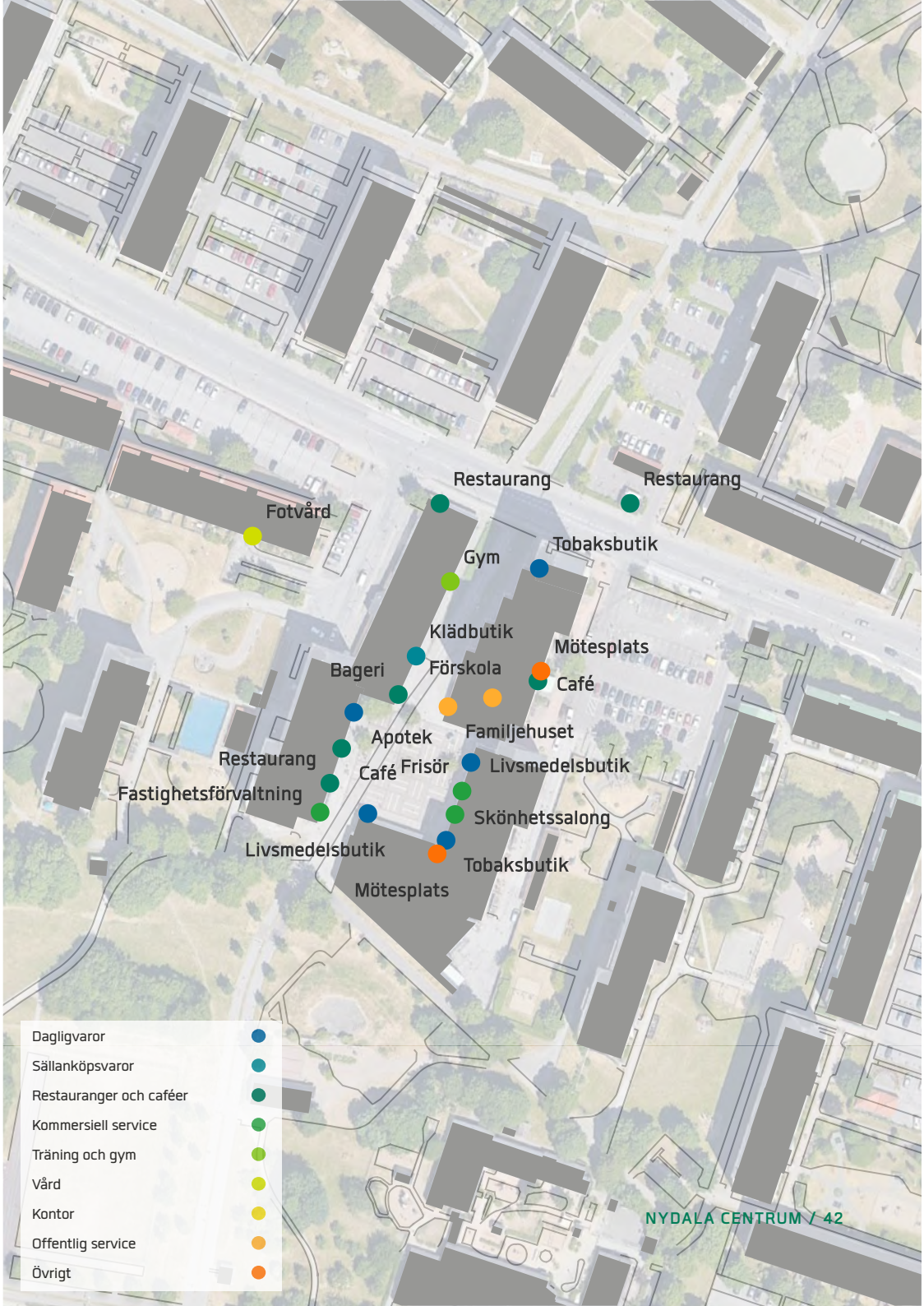
BOTTENVÅNINGAR

Nydala centrum bjuder på ett brett utbud av aktiviteter. Lokalerna är av olika storlek och de många små ger hög entrétäthet och möjliggör samtidigt för mindre näringsidkare att bedriva verksamhet. Här kan vardagliga behov av apotek, livsmedel och träning tillgodoses, sida vid sida med sociala mötesplatser och skönhetssalonger.

Tack vare torgutformningen med lokaler i direkt anslutning till torget, utan bilväg mellan, kan verksamheterna breda ut sig på torget och dagtid placeras stolar och fruktstånd ut närmast fasaderna. Skärmtaken gör även delar av denna zon skyddad från regn.

Näst intill samtliga lokalingångar är vända mot torget, och byggnadernas yttersidor vänder sig mot parkeringsplatser och bilgator, varav en del blir just tydliga baksidor.

VERKSAMHETER BREDER UT SIG PÅ TORGET



VISTELSE

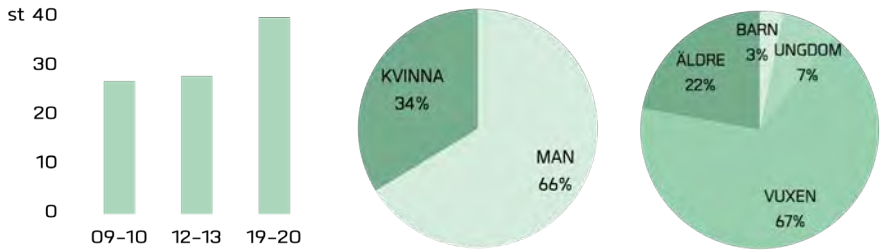
Av de fyra centrumbildningarna längs med Eriksfältsgatan och Munkhättegatan tycks Nydala centrum vara det mest befolkade, och människor vistas där från morgon till kväll. Att fler umgås i grupp än ensamma förstärker upplevelsen av torget som en social och levande mötesplats.

Här finns både parkbänkar i olika konstellationer, raka och runda, byggda kring platsens träd, utöver mindre uteserveringar i anslutning till verksamheterna. Det vistas relativt sett många äldre jämfört med övriga tre centrumbildningar och dessa placerar sig längs med fasaderna med utblick över stadslivet, inte minst längs med den soliga ostfasaden på förmiddagen.

Även om äldre utgör en jämförelsevis större grupp domineras torget av vuxna. Dessa samlas, utöver vid parkbänkar och längs fasader, även vid restaurangerna mot Eriksfältsgatan.

Barnen lyser med sin frånvaro, sannolikt på grund av att de hellre vistas i Nydalaparken. Även ungdomarna är få.

Nydala centrum domineras under alla observerade tidpunkter av män.



VISTELSEFÖRDELNING
Fördelning av vistelsens tid på dygnet samt personernas kön och ålder en vardag i oktober

RÖRELSEMÖNSTER

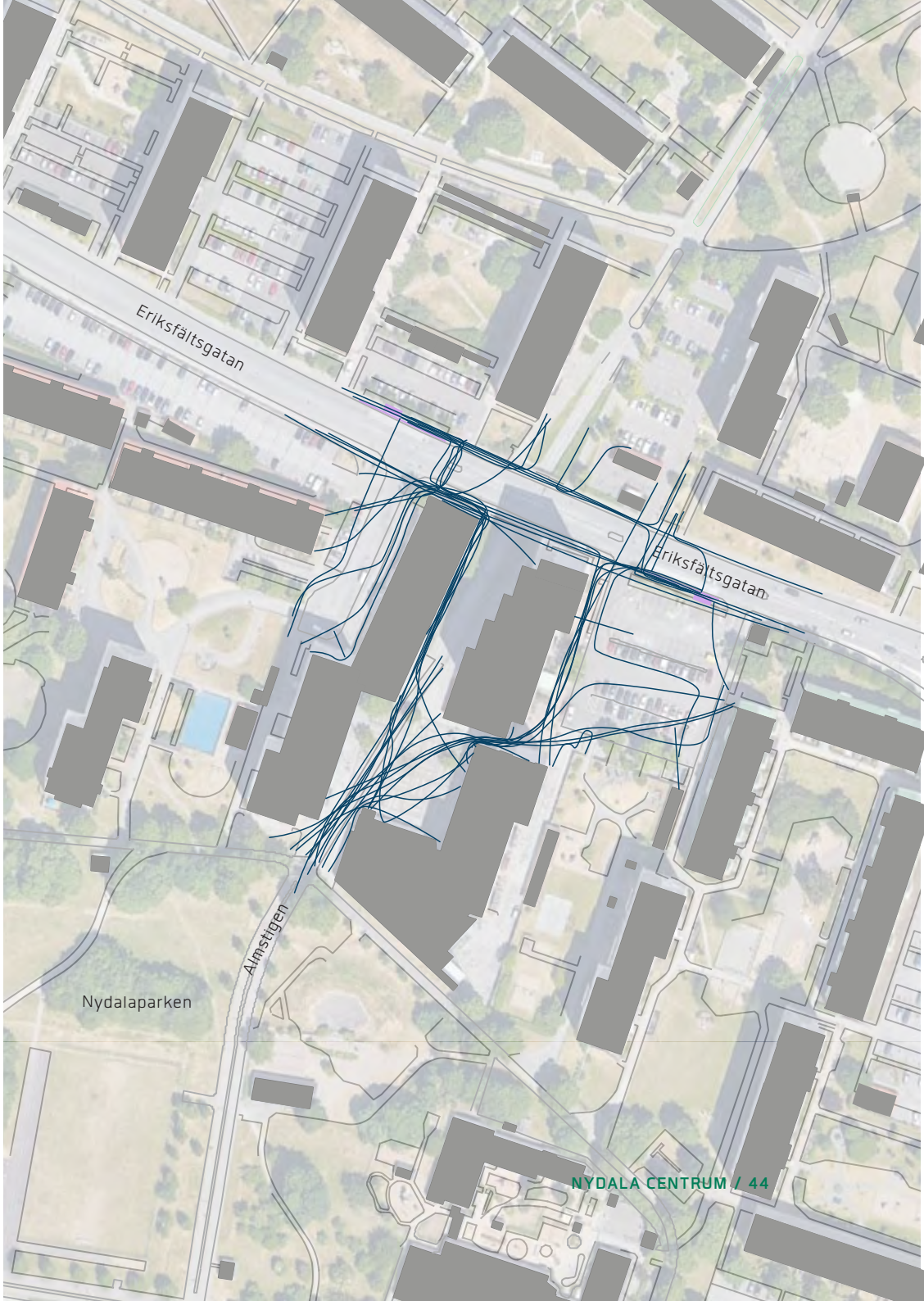
Illustrationen visar hur Nydala centrum är ett nav vars upptagningsområde breder ut sig i alla riktningar, och gångmönstren löper kors och tvärs i en myllrande struktur.

Hållplatserna är viktiga målpunkter varifrån människor tar sig vidare ut i strukturen. Här visar sig också behovet av att korsa gatan vara stort, och det blir tydligt att det förhållandevis nyanlagda övergångsstället vid det västra stoppet är bra placerat men inte tillräckligt. Omvägen är för stor för av- och påstigande i östergående rikting, och folk går rakt över gatan.

Den östra sidan om gång- och cykelbanan genom torget tycks väljas bort till förmån för den mindre aktiva angöringsgatan mot parkeringen. Denna väg är den genaste, inte minst från hållplatsläget.

Precis som blev tydligt i gång- och cykelflödeskartorna på sidan 20 används tunneln i liten utsträckning av gående. Eftersom den däremot är en länk i ett mycket välanvänt cykelstråk som passerar rakt igenom torget utan tydlig avgränsning uppstår ständigt konflikter mellan torgets besökare och de som cyklar rakt igenom, inte minst med de elfordon som kan ha hög hastighet även uppför backen från tunneln.

OTYDLIGT MARKERAT CYKELSTRÅK



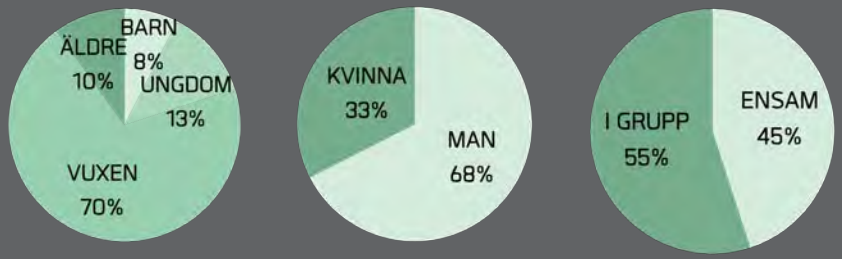
VÄGVAL
Slumpvis utvalda fotgängares rörelsemönster en en vardag i oktober.

KVÄLLSAKTIVITET

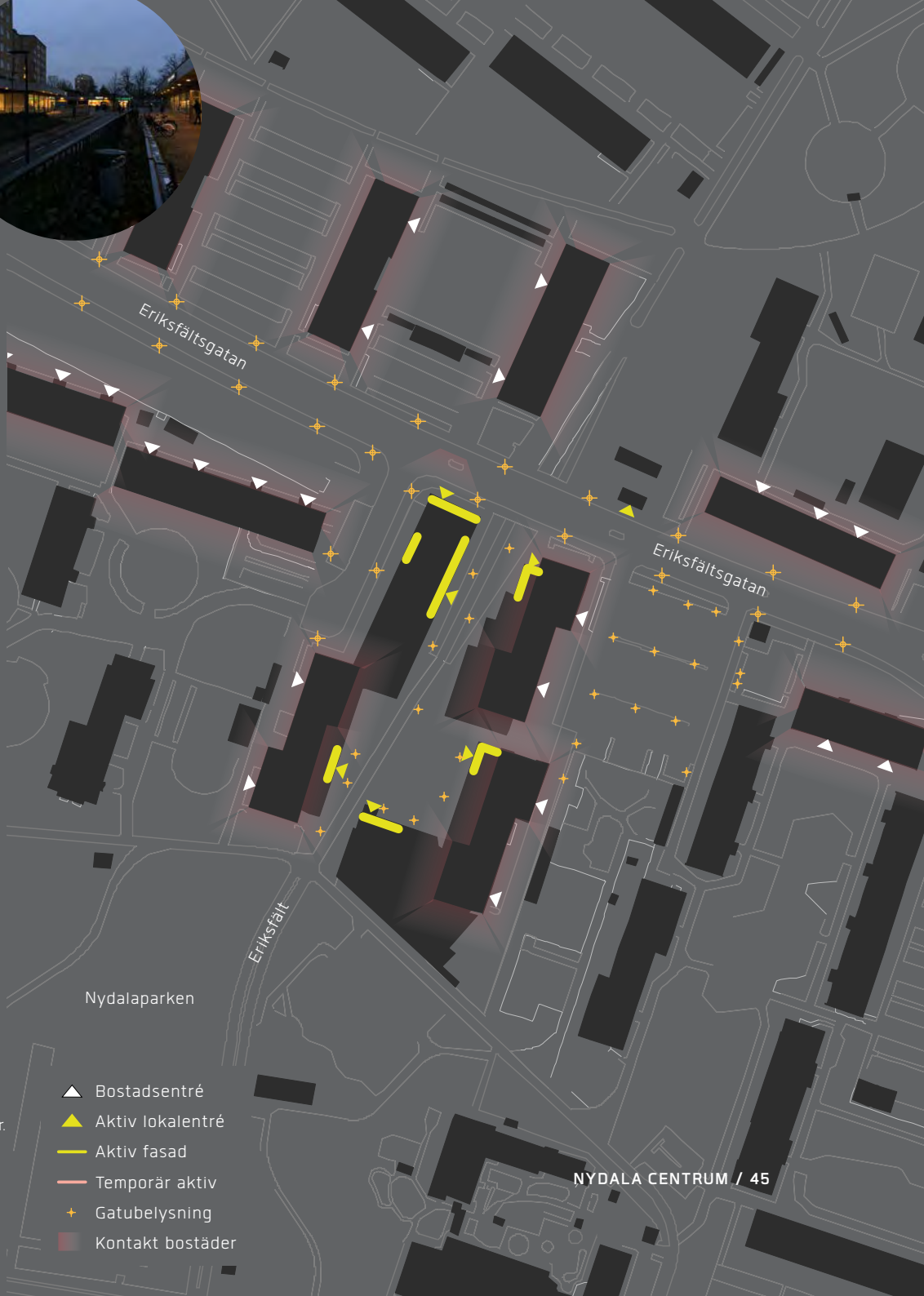
Den tidigare beskrivna arkitekturen med bredare bottenvåningsar och utskjutande takpartier gör att den vanligtvis trygghetsskapande effekter av fönster och balkonger mot allmän plats minskar. Dessa ger dåligt upplysta fasader med en känsla av avskildhet, i synnerhet i hörnen som är mörka även dagtid.

Torgets utbud kvällstid skiljer sig radikalt från dagen, och endast en liten del av verksamheterna håller öppet efter kl 18. De uppglasade fasaderna bidrar till upplevelsen av mänsklig närvaro, och faktum är att torget var som mest befolkat kvällstid under den observerade dagen. Besökarna var huvudsakligen vuxna och män, men alla åldrar fanns representerade.

I kartbilden blir det tydligt att Eriksfältsgatan däremot saknar aktivering, vilket blir än mer påtagligt när mörkret faller och gatulivet minskar. Sträckan utanför Nydala centrum saknar helt bostadsentréer, och den befintliga bebyggelsen har gaveln vänd mot gatan, alternativt en parkeringsplats mellan huskropp och trottoar.



VISTELSEFÖRDELNING KVÄLL
Fördelning av de vistande personernas kön, ålder och sammansättning mellan klockan 19 och 20 en vardag i oktober.



HERMODSDALS CENTRUM

HERMODSDALS CENTRUM

BEBYGGELSESTRUKTUR

Byggnadsstilen i Hermodsdal är mycket homogen. Samtliga bostadshus bär miljonprogrammets karaktäristik och är runt åtta våningar höga skivhus placerade långt från gatan. Däremellan finns platta enplansbyggnader med verksamhetslokaler, där centrumets livsmedelsbutiken utgör den överlägset största.

MÅLPUNKTER

Den stora matbutiken är den huvudsakliga attraktionskraften och folklivet är som störst i direkt anslutning till dess entré. Den fasta hyrcykelstationen är också en självklar målpunkt. Den populära grillen Popeye lockar många besökare, men ligger helt fristående placerad sett till centrumet.

KARAKTÄR

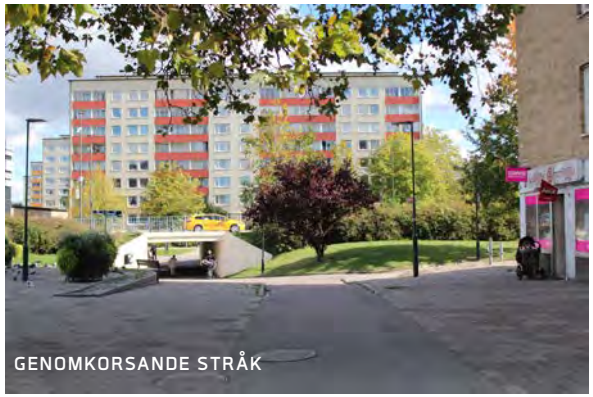
Hermodsdal är det av de fyra studerade områdena med minst tydlig centrumstruktur. Det som räknas in består i realiteten av en stor markparering och en mataffär, vilka tillsammans dominerar platsen och intrycket. Däremellan har restytor använts i försök att skapa en plats, men utan ett sammanhållet resultat.

Parkområdena har fått mer fokus och resurser. Bakom skolan finns en alldeles ny lekpark som Hermodsdalsskolans elever själva bidragit med idéer till. Mellan matbutiken, skolan, stråket och bostadshusen har en, till synes ny, minipark byggts upp med träd och sittplatser.

Ett gång- och cykelstråk genomkorsar centrumbildningen och knyter genom gångtunneln under Eriksfältsgatan ihop den östra och västra sidan bort mot parken och grönområdet.

NY LEKPLATS BAKOM CENTRUM

MATBUTIK OCH PARKERING DOMINERAR


GENOMKORSANDE STRÅK

PLATSBILDNING PÅ RESTYTOR

DIALOG

I Hermodsdals centrum, som ligger i anslutning till Eriksfältsgatan har dialog förts med elever på Hermodsdalsskolan, Hermodsdals ungdomsförening och äldre på Svenska kyrkans tisdagsträff. Samtliga verksamheter ligger i eller i anslutning till Hermodsdals centrum och dialogen genomfördes i november 2022.

Under träffarna fick deltagarna möjlighet att berätta hur de använder Hermodsdals centrum och Eriksfältsgatan, samt peka ut bra platser och platser som har förbättringspotential. Syftet med träffarna var att dra slutsatser om vilka behov som respektive användargrupp har inför en omvandling av gatan.

BRA PLATSER

Nedan presenteras kvaliteter och bra platser i Hermodsdals centrum uppdelat på tre målgrupper.

BARN

Skoleleverna i årskurs fyra på Hermodsdalsskolam uppskattar de temalekplatser som finns i området idag, dels Röde orm lekplats med roliga rutschkanor där barnen brukar ses på kalas, dels den nya Piratlekplatsen bakom skolan.

I övrigt beskriver de Ica, Pop Eye och videobutiken som sina favoritplatser då det finns mycket saker, god mat och godis att köpa där.

Vissa av barnen får röra sig fritt i området själva, framför allt killarna, medan några av tjejerna endast får vistas på gården ensamma.

UNGDOMAR

Ungdomarna som är aktiva i Hermodsdals ungdomsförening beskriver att det främst kvaliteten i området är kärleken och gemenskapen som finns mellan de som bor där.

> **"Det bästa som finns i området är kärleken"**
>
> Kille, 18 år

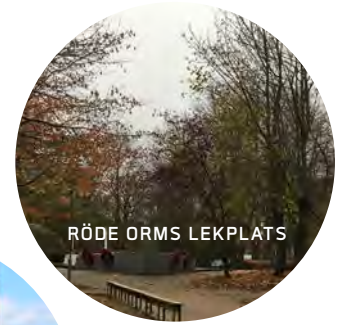
I övrigt är det allaktivitetshuset i Hermodsdalsskolan där ungdomsföreningen håller till, som utgör en favoritplats tillsammans med Gullviksborgs bollplan.

ÄLDRE

Bland de äldre som var på plats på Svenska kyrkans tisdagsträff är det främst ICA-butiken som utgör en uppskattad målpunkt som underlättar vardagen.

GENOMFÖRD DIALOG

- Elever i åk 4 Hermodsdalsskolan
- Hermodsdals ungdomsförening
- Äldre i Svenska kyrkan



RÖDE ORMS LEKPLATS

ICA SUPERMARKET

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGS-POTENTIAL

Nedan presenteras brister, behov och platser med förbättringspotential i Hermodsdals centrum, uppdelat på tre målgrupper.

BARN

Eleverna på Hermodsdalsskolan ser gärna att både offentliga lekplatser, Hermodsdalsparken och gårdsmiljöerna rustas upp och får fler aktiviteter. Bland annat i form av små allaktivitetshus på gårdarna, större fotbollsmål och gymnastikredskap utomhus.

I övrigt är det främst närvaron av ”obehagliga människor” som påverkar deras känsla av att vistas i eller i anslutning till centrum. Unga killar i grupp (14-18 år) hänger ofta på deras bostadsgårdar eller i portarna och röker eller dricker energidryck, vilket de upplever som otryggt. Detta spär på att några av tjejerna inte tillåts röra sig ensamma i området, då föräldrarna är oroliga för att de ska bli utsatta för brott.

Längs Eriksfältgatan råder delade meningar, då vissa inte vågar korsa gatan om de inte använder gångtunneln, medan andra beskriver att de uppskattar att det är så många bilar så att det kan titta på olika bilmärken. Samtliga barn beskriver dock att bilarna kör fort längs sträckan och att bilisterna ofta stannar tvärt framför övergångsställena.

UNGDOMAR

Ungdomarna upplever att det är stor skillnad i omsorg och underhåll på de olika sidorna av Eriksfältsgatan. Gullviksborg upplevs som bättre omhändertaget med fler fina utemiljöer. I Hermodsdals finns det istället en känsla av att platser inte underhålls, exempelvis en bollplan där barn gör sig illa på staketet. Detta med undantag för den nya lekplatsen med belysning som kommit de senaste åren som är en uppskattad satsning.

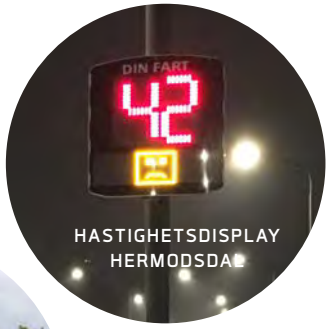
För att få ett mer attraktivt centrum vill de se ett gym eller lokal som kan fungera som målpunkt även på vintern. Tidigare fanns ett gym, men det är inte kvar och de som finns i andra centrum exempelvis 24/7 i Nydala har 18-årsgräns. De vill också se mer pynt, lampor och grönska på ytan framför ICA. De uppskattar dock de stora parkeringsytorna, då flera kör bil dagligen.

Längs Eriksfältsgatan upplever de problem med stora mängder trafik och höga hastigheter tillsammans med en brist på infrastruktur för cyklister, vilket gör att de aldrig skulle cykla där idag. De påpekar också att det saknas övergångsställen på flera ställen, vilket de upplever att de framfört till staden i flera år utan att något händer. Många ungdomar genar idag i höjd med gatuköket Pop Eye.

I Hermodsdalsparken föreslår de bättre belysning på de öppna ytorna och längs gång- och cykelstråken då platserna är mörka idag. Ytorna skulle också kunna aktiveras med ytor som riktar sig till ungdomar, vuxna och äldre så som utegym och tennisbanor.

ÄLDRE

De äldre beskriver främst behov att att kunna korsa Eriksfältsgatan på ett säkrare sätt, då det upplever att det är svårt att ta sig över idag. Bland annat i korsningen Eriksfältsgatan/Docentgatan.



HASTIGHETSDISPLAY HERMODSDAL

SAKNAT ÖVER-GÅNGSSTÄLLE

BEHOV I HERMODSDALS CENTRUM

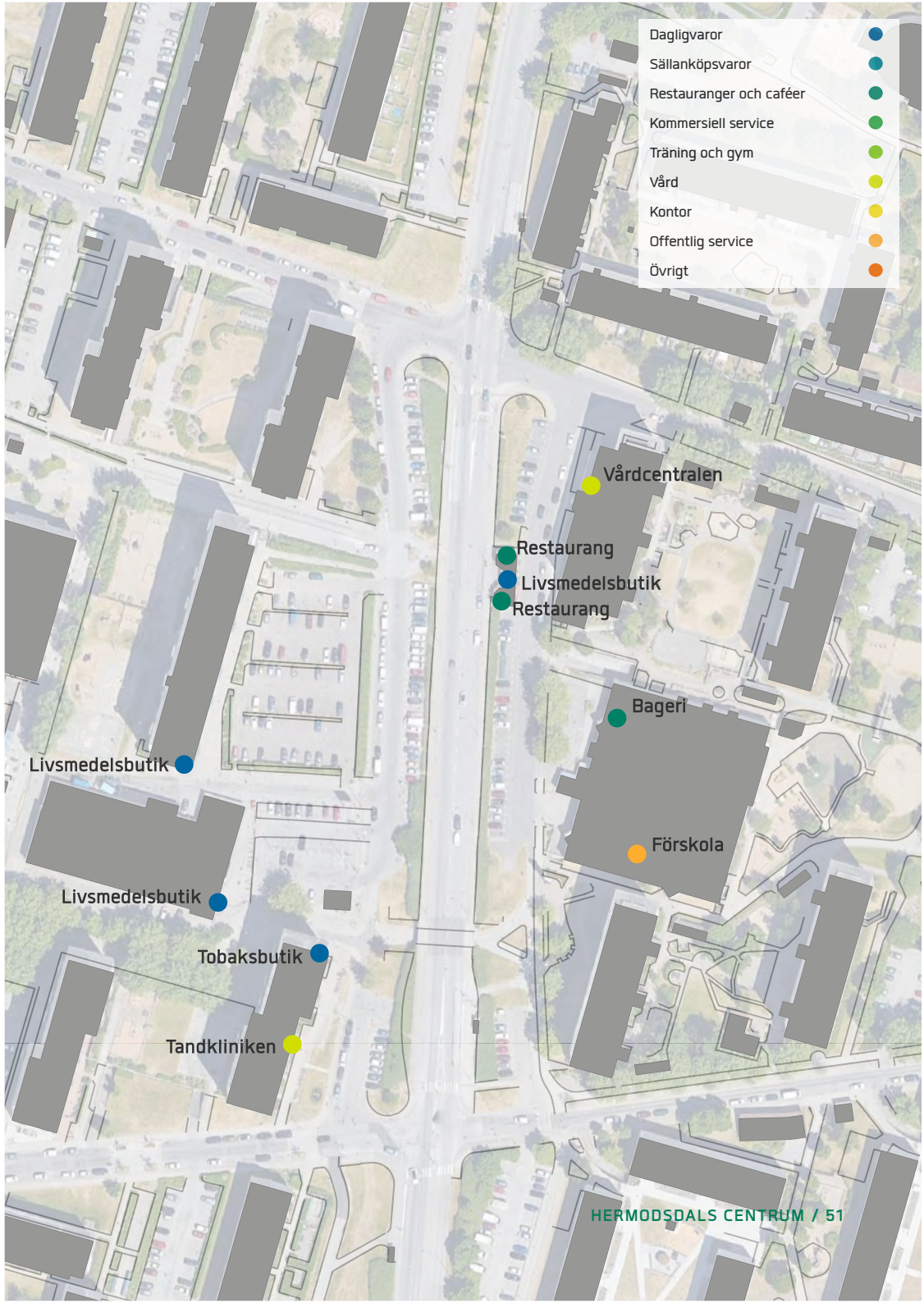
- Underhåll, rusta upp och aktivera offentliga rum och platser
- Skapa ett centrum värdigt Hermodsdal med mer grönska, belysning och målpunkter.
- Förbättra belysning i Hermodsdalsparken och längs dess gång- och cykelstråk
- Öka tätheten av övergångsställen och tillskapa cykelbana längs Eriksfältsgatan
- Verka för en ökad efterlevnad av hastighetsbegränsningen

Röde orm lekplats
Outnyttjad yta
Sport och lek
Gullviksborgs IP
Hermodsdalsskolan skolgård
Pop Eye
Buskar, tillhåll
Allaktivitetshus
Piratlekplatsen
ICA
P-yta
Outnyttjad yta
Videobutik
RESULTAT FRÅN DIALOG
Målpunkter
Bra stråk
Platser att förbättra
Kopplingar att förbättra
Förbättra belysning

VERKSAMHETER

Som en naturlig följd av avsaknaden av centrumstruktur och torgbildning är verksamheterna få och utspridda. Matbutiken är den överlägset mest besöksintensiva. Parkeringen gör det enkelt att utföra sina ärenden med bil och dessa kunder rör sig bara den korta sträckan mellan parkering och butik till fots. Restaurangen på andra sidan gatan är också populär, men ligger enskilt vänd ut mot Eriksfältsgatan. Nästakommande sträcka av serviceutbud är placerat ett tiotal meter in, skiljt från huvudstråket av en angöringsgata med parkering. Förskolans entré är vänd åt ett annat håll, och har endast varuintag i väster.

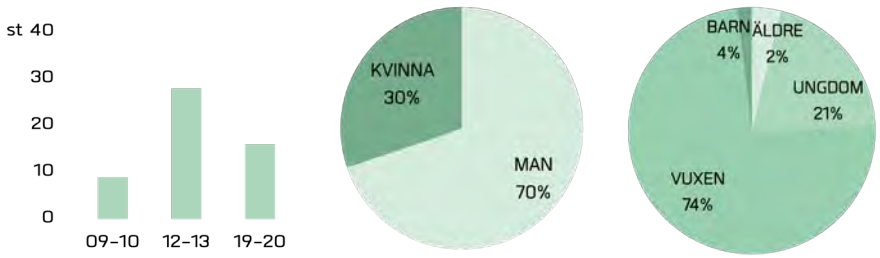
Den offentliga servicen består i övrigt av en tandläkarmottagning och vårdcentral, medan den kommersiella kompletteras av en mindre tobaksbutik och livsmedelsaffär samt ett bageri. Sammantaget bidrar dessa i liten utsträckning till att aktivera Hermodsdals centrum, och synergieffekter dem emellan förhindras av den glesa strukturen och de få och stora bottenvåningslokalerna.



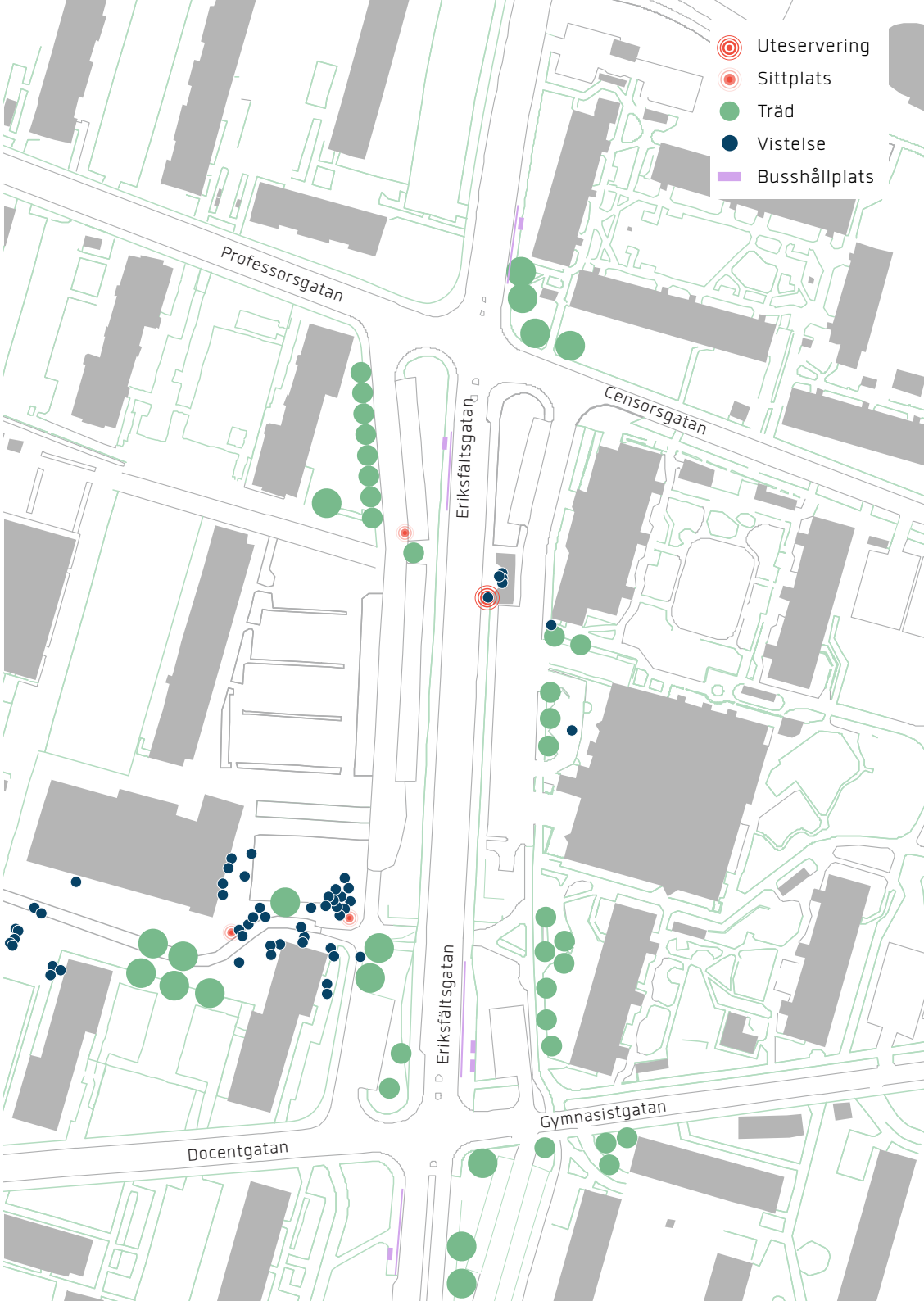
VISTELSE

Med ett minimalt serviceutbud och en parkering som har försetts med ett träd och två, ganska smutsiga, bänkar är förutsättningarna för stadsliv i Hermodsdals centrum små. Trots det är platsen påfallande livlig och social. Sittplatserna nyttjas flitigt och när de är fulla övergår besökare till att använda pollarna utanför mataffären. Bänken vid matbutiken som är mest populär erbjuder en attraktiv kombination av bra överblick och rumslighet tack vare buskaget bakom. På morgonen är den nordöstra hörnet av bostadshuset mot Erikdfältsgatan ett samlingspunkt i solen där många stannar och samtalar. Samlingspunkt i hörnet av parkeringen kommer sig av besökare som lockas av duvorna som håller till där. Överlag inger platsen något av en familjär känsla dagtid, där en utomstående observatör blir uppmärksammad och kontaktad.

Närheten till Hermodsdalsskolan, med elever från förskola till nionde klass, gör att en del elever uppehåller sig i grupp i centrumet dagtid, fler män än kvinnor. Vistelsen har en tydlig övervikt mot västra sidan av Eriksfältsgatan, undantaget grillrestaurangen, trots att även östra sidan har ett par verksamheter i bottenvåningarna.



VISTELSEFÖRDELNING
Fördelning av vistelsens tid på dygnet samt personernas kön och ålder en vardag i oktober.



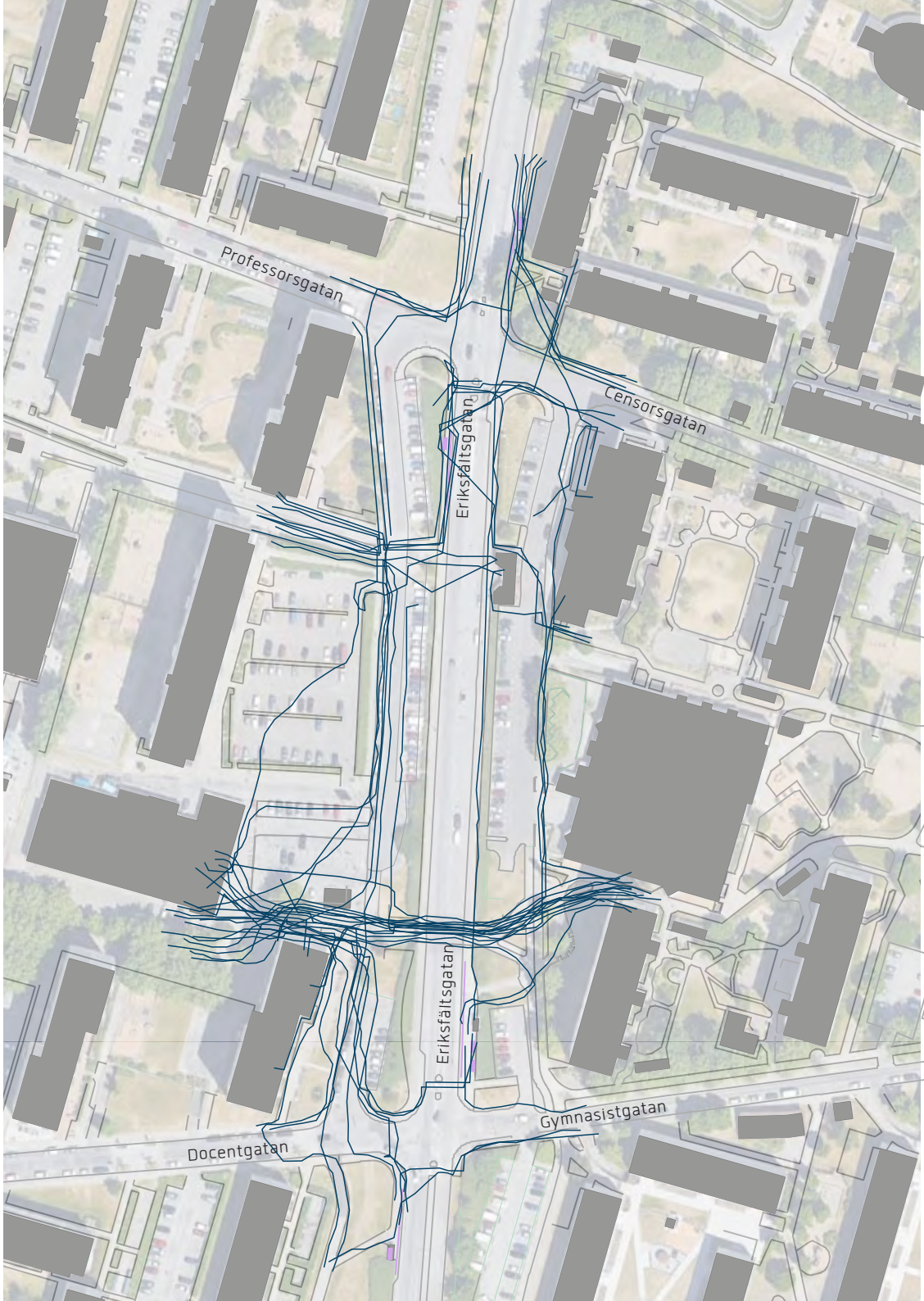
RÖRELSEMÖNSTER

Rörelsemönstret i Hermodsdal följer till stor del den uttänkta gatustrukturen, och gångtunneln är placerad i ett naturligt flöde, varför behovet av att korsa gatan i plan är litet just där. Tunneln gör dock att mötande personer blir som siluetter i motljuset, och går ej att urskilja.

Busshållplatserna är belägna i korsningarna, och därmed försedda med övergångsställen vars placering gör vägen tillräckligt gena för att de ska nyttjas.

Det stora undantaget är korsandet fram och tillbaka från grillen. Även det geografiska förhållandet mellan övergångsställena och Professorsgatans hållplatsläge i södergående riktning bidrar till en del spring över gatan.

Det blir också mycket tydligt hur rörelserna går på tvärsen vid detta segment av Eriksfältsgatan, inte längs med, vilket också framgår av gångflödeskartan på sidan 19. Personer som ska ta sig i nord-sydlig riktning väljer i stället i det parallella nätet av lokalgator innanför. Detta förstärker ytterligare gatans karaktär av motortransportled. Illustrationen tyder på att trottoarerna norr om Professorsgatan är mer nyttjade.



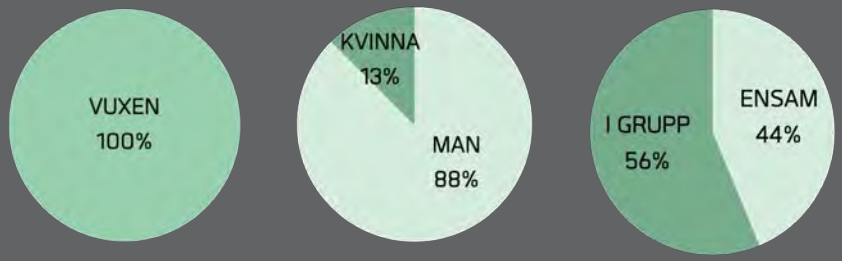
VÄGVAL
Slumpvis utvalda fotgängares rörelsemönster en en vardag i oktober.

KVÄLLSAKTIVITET

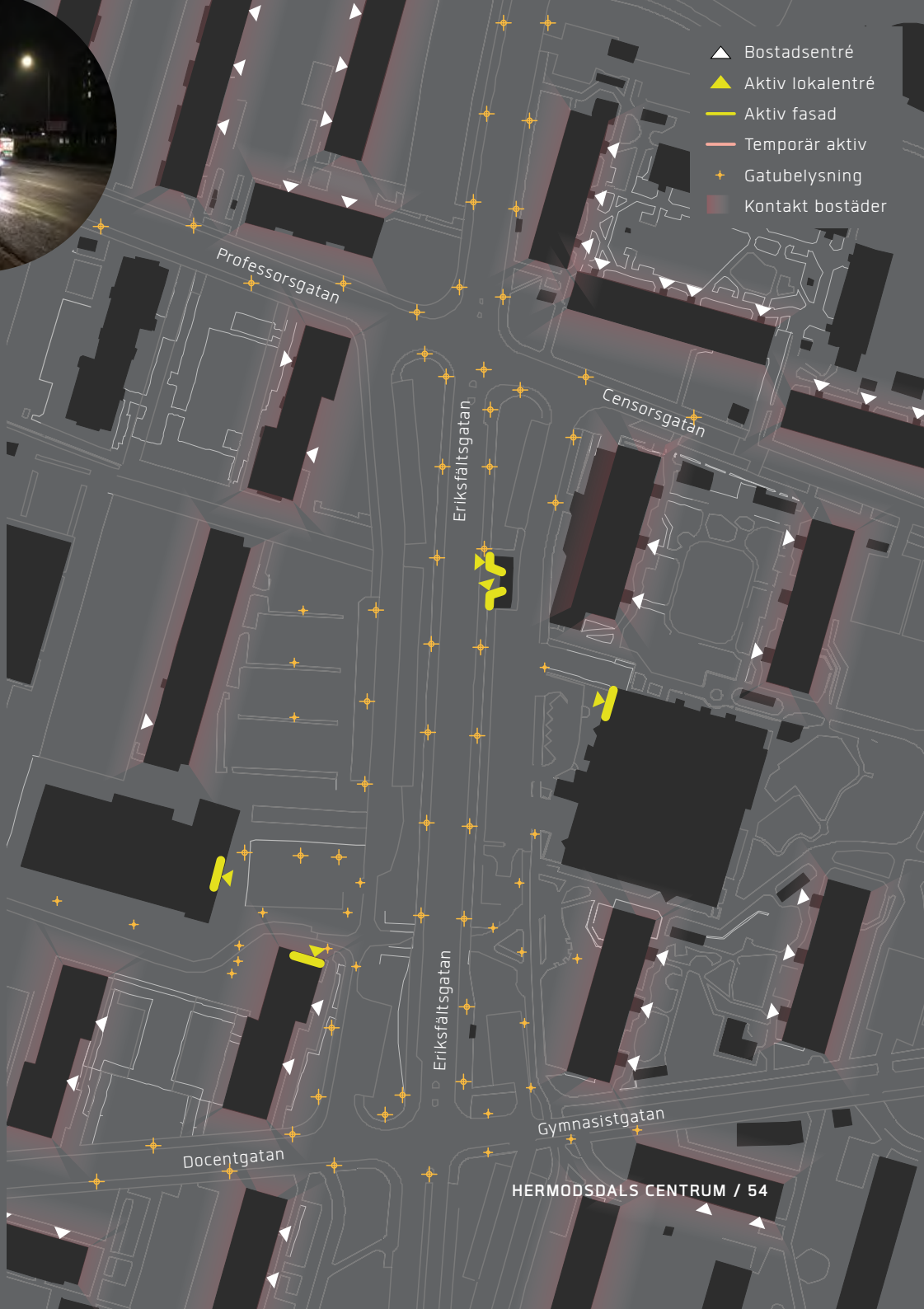
Hermodsdal dras i hög grad med den byggnadsstrukturella kvällslivsproblematik som följer av många miljonprogramsområdenas planering: inåtvända entréer, byggnader långt ifrån rörelsestråk och inaktiva bottenvåningar. Illustrationen visar en slående låg grad av kvällsaktivitet, med endast enstaka verksamheter öppna efter kl 18 och näst intill inga entréer ut mot varken Eriksfältsgatan eller det som kan räknas till centrum.

Kvällstid förändras den familjära stämningen och platsen övertas av vuxna män, många av dem i sällskap av hundar. Bänken vid mataffären och pollarna utanför är fortsatt välanvända som samlingspunkt. Övriga interaktioner sker framför allt längs fasaderna, medan miniparken bortanför matbutiken används i liten utsträckning. Stora delar sänks i mörker och hela parkeringen, ytan bakom bostadshuset vid hyrcykelstationen och de båda bänkarna är mörka samlingsplatser. Den skumma belysningen gör att människor endast framträder som siluetter, i synnerhet på lite avstånd.

Gång- och cykelbanan är bara markerad med olika typer av grå beläggning, vilket blir svårt att se kvällstid.



VISTELSEFÖRDELNING KVÄLL
Fördelning av de vistande personernas kön, ålder och sammansättning mellan klockan 19 och 20 en vardag i oktokber.



LINDÄNGEN CENTRUM

LINDÄNGEN CENTRUM

BEBYGGELSESTRUKTUR

Lindängen sticker delvis ut bland de fyra Fosiecentrumen, och skälet är en nutida förtätning. Den ursprungliga bebyggelsen består av lådformade enplanshus med långa, inaktiva fasader utan ovanpåliggande bostäder, dessa är i stället utspridda runt omkring, men utan riktig koppling till centrumet.

Mitt på sträckan tornar ett 16 våningar högt och uppemot 100 meter långt bostadshus. Orienteringen med gaveln mot gatan gör att Lindängens olika delar norr om Munkhättegatan skärmas av från varandra och huset dominerar visuellt genom att uppta en stor del av synfältet.

Under den senaste tioårsperioden har Munkhättegatans södra, tidigare växtbeklädda, sida bebyggts. Grönskan har ersatts med femvåningshus med bostäder och delvis lokaler i bottenvåningarna. Somliga har gårdar vartåt trapphusentréerna är vända och andra med även bostadsingångar från gatan.

MÅLPUNKTER

Eftersom det som kan räknas till Lindängens centrum är betydligt större än i övriga tre finns det många besöksanledningar. Utöver flertalet skolor och förskolor finns ett brett utbud av livsmedel, offentlig service, enklare matserveringsställen och fullskaliga restauranger.

KARAKTÄR

Den ursprungliga centrumdelen är bilfri och utformad som ett kryss av gångar snarare än ett torg. Verksamheterna flyter ut i gatan med varor och uteserveringar, men det smala utrymmet ger en instängd känsla trots låga byggnader.

Tidigare markerade Munkhättegatan ett abrupt slut på Lindängens centrum men i och med de nya husens bottenvåningar är aktiviteten inte lika koncentrerad kring den ursprungliga torgbildningen. De nya och gamla delarna saknar dock sammanhållning, dels på grund av bebyggelsestrukturen, dels Munkhättegatans bredd och bilflöde.

VISUELLT DOMINERANDE BYGGNAD

SMAL CENTRUMPASSAGE

URSPRUNGLIG CENTRUMBILDNING

NYA BYGGNADER MED VERKSAMHETER

DIALOG

I Lindängen centrum, som ligger i anslutning till Munkhättegatan har dialog förts med Motettens förskola, ungdomar på Lingängens fritidsgård och äldre via tisdagsträffen på Svenska kyrkan. Dialogen genomfördes i november 2022.

Under träffarna fick deltagarna möjlighet att berätta hur de använder Lindängen centrum och Munkhättegatan, samt peka ut bra platser och platser som har förbättringspotential. Syftet med träffarna var att dra slutsatser om vilka behov som respektive användargrupp har inför en omvandling av gatan.

BRA PLATSER

Nedan presenteras kvaliteter och bra platser i Lindängen centrum uppdelat på två målgrupper.

BARN

Motettens förskola upplever god tillgång till olika grönområden, grönytor och lekplatser i närområdet och det finns överlag mycket att göra för små barn inom 10 minuters gångavstånd. Förskolan deltar dessutom i Malmö stads cykelprojekt, vilket ökar räckvidden för vissa barngrupper som kan ta sig till olika temalekplatser i staden.

I centrum uppskattar de biblioteket, som de har ett nära samarbete med, då de bland annat utökat sitt utbud av teckenspråksböcker i och med att förskolan är den enda förskolan i Skåne med teckenspråksprofil.

Personalen på förskolan uppskattar också utbudet av livsmedelsbutiker och apotek i nära anslutning till arbetsplatsen. Verksamheten har själva öppet hus en gång om året och upplever att det är en trevlig stämning i området och att ”folk kommer om man bjuder in”.

UNGDOMAR

För ungdomarna på Lindängens fritidsgård är fritidsgården i sig en viktig plats för umgänge, spel och läxläsning. I centrum upplever de att det finns ett bra utbud på mat och att de har allt som behövs. De skulle dock inte använda utemiljöerna i centrum för att umgås med vänner och den enda platsen de kan peka ut är Lindängens skolgård som de ofta använder på somrarna.

ÄLDRE

De äldre upskattar framför allt Motettens Folkets hus, som håller PRO-träffar en gång i månaden. Även biblioteket fungerar som en offentlig plats för möten eller för att sitta ensam och läsa tidningen.

GENOMFÖRD DIALOG

- Motettens förskola

(specialpedagogik för barn med hörselnedsättning)

- Lindängens fritidsgård
- Äldre på Svenska kyrkan

BLÅ LEKPLATSEN

MOTETTENS FOLKETS HUS

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGS-POTENTIAL

Nedan presenteras brister, behov och platser med förbättringspotential i Lindängen centrum, uppdelat på tre målgrupper.

BARN

Då Motettens förskola är särskilt profilerade för barn med hörselnedsättning i olika grad upplever barn och personal stora problem med bullernivåerna från Munkhättegatan, då dessa är extra känsliga för buller. Förskolegården ligger i direkt anslutning till gatan och sedan ett par år tillbaka har staden också tagit bort den växtlighet som tidigare sänkte ljudnivån.

Bullernivåerna anses också bero på att hastighetsbegränsningarna sällan efterlevs längs gatan och förskolan efterfrågar att 30-zonen utanför Lindängeskolan förlängs så att den täcker in sträckan med flera förskolor. Idag upplever personalen att bilisterna ofta kör 70 km/h på rakstäckorna, vilket också känns extra obehagligt då barnen med autism på förskolan har svårare att förhålla sig till faran med trafik. Skylten som idag varnar för att det finns människor med hörselnedsättning i området skulle med fördel sättas längs Munkhättegatan för att uppmärksamma bilisterna om att de behöver ta extra hänsyn.

Längs Munkhättegatan upplever de att det finns höga flöden av gående, men få övergångsställen, särskilt med hänsyn till att de flesta väljer bort att använda gångtunnlarna då de upplevs otrygga och skräpiga.

Dagtid ser de aldrig att Munkhättegatan används av cyklister, men däremot kvällstid när de trafikseparerade stråken känns öde och mörka. Förskolan använder i hög utsträckning gång- och cykelbanorna skyddade från biltrafik när de går på utflykt, men upplever att snabba och tysta elcyklar och elsparkcyklar utgör en fara för barnen, särskilt de som hör dåligt. Här vill de gärna se en låg kant/utfasning mellan gång- och cykelbana för att uppmärksamma om att du som gående är på väg ut i cykelbanan.

Centrums utemiljöer upplever de som stökiga och otrygga med mycket utsatta människor som uppehåller sig och att snabbmatsrestaurangerna bara drar till sig de som vill dricka öl. Nedskräpningen i centrum bidrar också till problem med råttor, fåglar och andra skadedjur vilket också har spridit sig till förskolegården. Förskolans gård används också ofta som tillhåll på helgerna.

UNGDOMAR

Ungdomarna på Lindängens fritidsgård menar att det inte finns något för ungdomar i centrum, vilket gör att det ofta drar runt grupper av ungdomar i gångtunnlarna eller på parkeringsytorna.

Längs Munkhättegatan upplever de att bilarna kör väldigt fort och att många trots det genar i brist på övergångsställen eller lust att gå via gångtunnlarna, då det ofta är råttor och glasplitter där.

Ungdomarna beskriver en splittrad gemenskap i området, då flera bostadsgårdar inte vill förknippas med eller vara en del av Lindängen och att många flyttar därifrån då de anser att deras barn inte ska gå i skolorna i Lindängen.

ÄLDRE

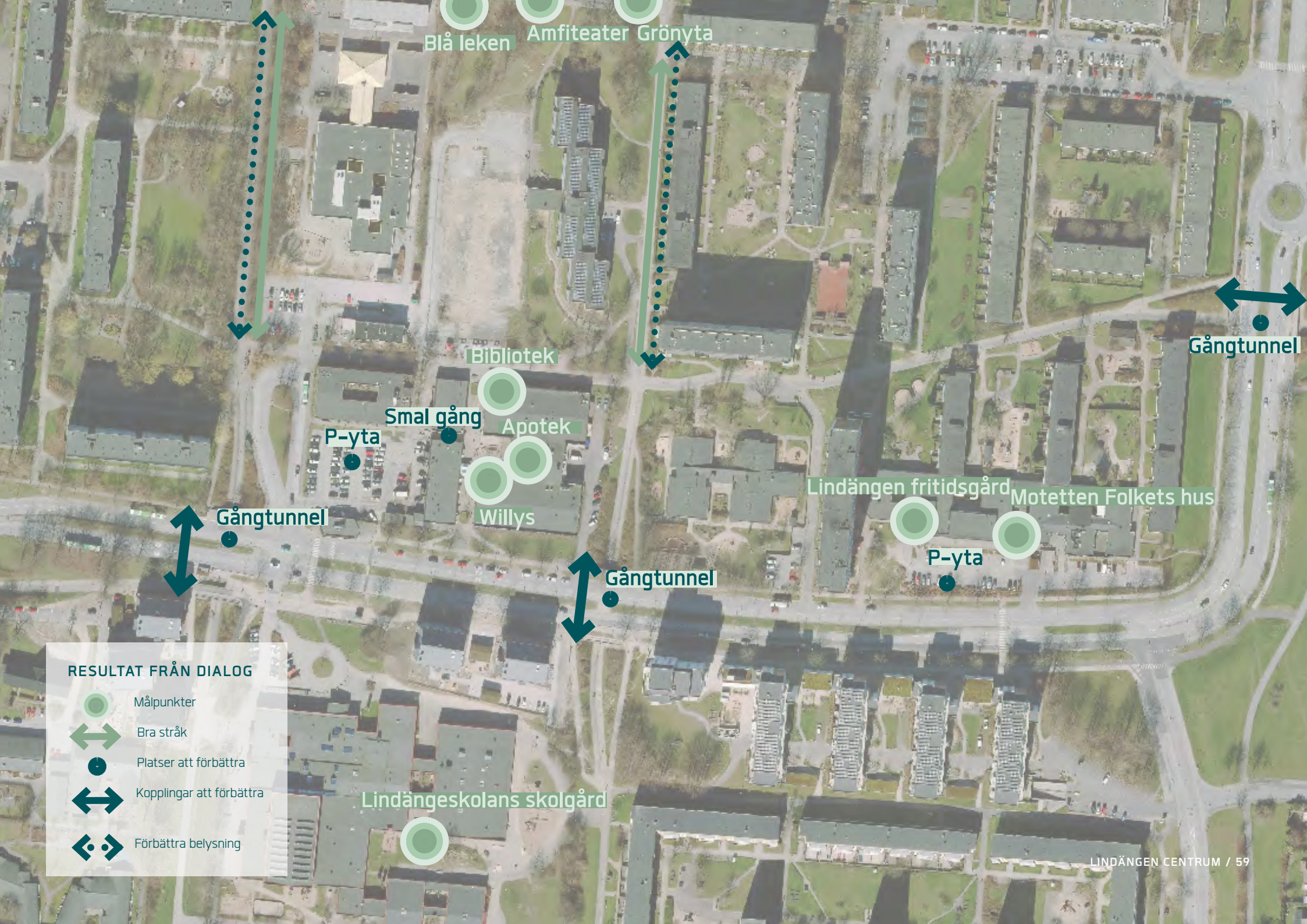
De äldre uttrycker att det är ett lite ”tråkigt centrum” då verksamheterna ofta byts ut och att det känns som att vissa sysslar med olaglig verksamhet. De beskriver också att utemiljöerna ofta fungerar som tillhåll för folk som inte alltid mår så bra, både ungdomar och vuxna. De vill se bättre underhåll och städning i centrum, med lagad stenläggning och blomplanteringar som skulle ge en ökad känsla av omvårdnad.

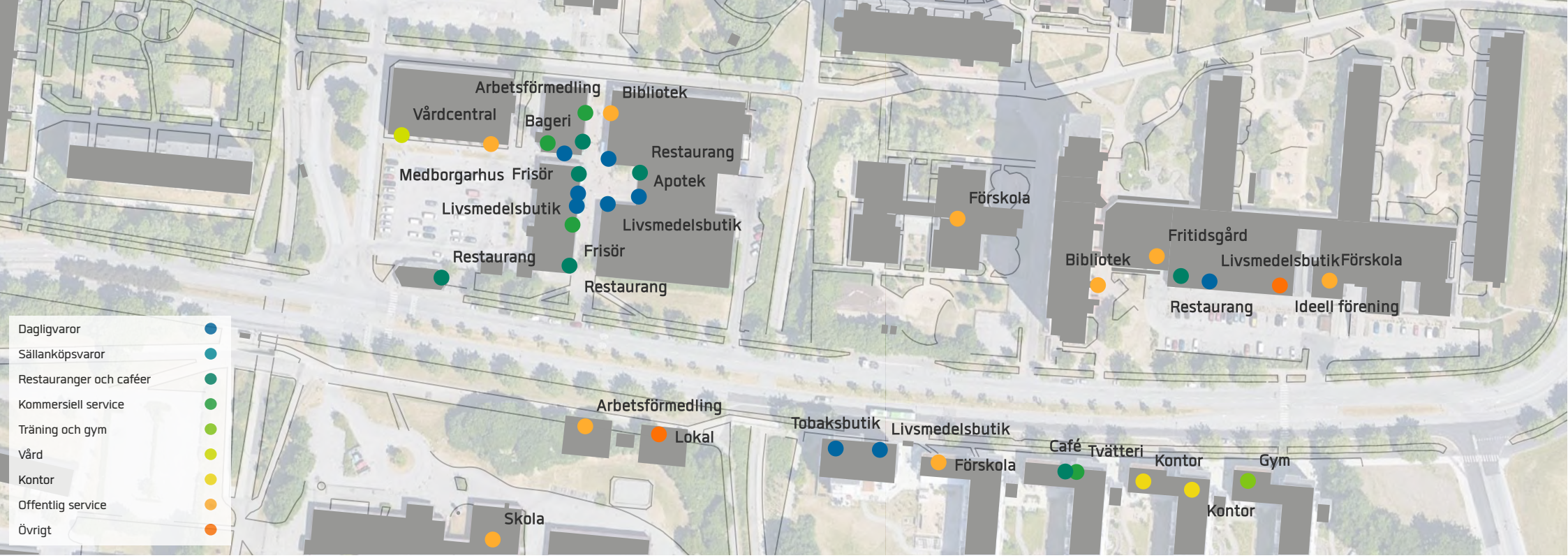
De saknar också ett konditori i centrum med generöst med sittplatser och klassiska bakverk.

Längs Munkhättegatan upplever de att bilarna kör väldigt fort och att bilisterna passar på att köra om i bussfilen när inte bussen syns till, särskilt längs rakstäckor. De ifrågasätter också varför det inte finns hastighetsdämpande åtgärder eftersom det ofta finns där det bor ”viktiga människor med sina små barn”. De efterfrågar fler övergångsställen och fartgupp.

BEHOV I LINDÄNGEN CENTRUM

- Ökad skötsel, städning och omvårdnad i centrum
- Gärna fler målpunkter som attraherar barn och unga i centrum
- Fler övergånsställen, cykelbana och hastighetsdämpande åtgärder längs Munkhättegatan
- Låg kant/utfasning mellan gång- och cykelbanor för att öka säkerheten längs separerade GC-stråk


Blå leken
Amfiteater
Grönyta
Gångtunnel
Bibliotek
Smal gång
Apotek
P-yta
Willys
Gångtunnel
Lindängen fritidsgård
Motetten Folkets hus
P-yta
Gångtunnel
Lindängeskolans skolgård
RESULTAT FRÅN DIALOG
Målpunkter
Bra stråk
Platser att förbättra
Kopplingar att förbättra
Förbättra belysning



BOTTENVÅNINGAR

Lindängens utbredda och mångfacetterade centrumstruktur gör serviceutbudet brett och stort. Originalcentrumet har större lokaler med matbutiker, kompletterade med restauranger med uteserveringar och service i form av arbetsförmedling, vårdcentral, frisörer och bibliotek. Entréerna är här vända inåt och utsidorna är slutna och inaktiva.

Ett par hundra meter österut längs Munkhättegatan har ett alternativt verksamhetskluster växt fram. Bottenvåningarna är inte lika tydligt utformade för näringsliv och består framför allt av mötesplatser, men här finns även enklare matserveringar.

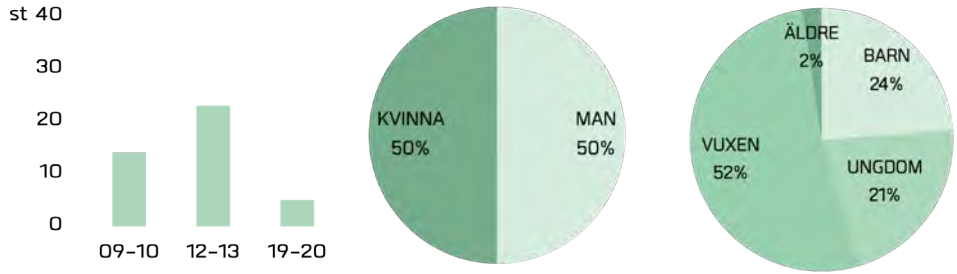
Den tredje delen av Lindängens centrum utgörs av den nya bebyggelsens bottenvåningar längs med södra sidan av Munkhättegatan. Verksamheterna har direktkontakt med gatan och inhyser kontor, gym, ytterligare livsmedelsbutiker och en förskola. Några av lokalerna står vid tidpunkten för studien tomma. Entréerna rakt ut mot gatan möjliggör för näringsidkare att nyttja gaturummet, vilket också har tagits tillvara av fruktbutiken. Förtätningsprincipen aktiverar således Munkhättegatans tidigare avskurna södra del, och skapar ett nytt gångvänligt stråk inom befintlig struktur.

VISTELSE

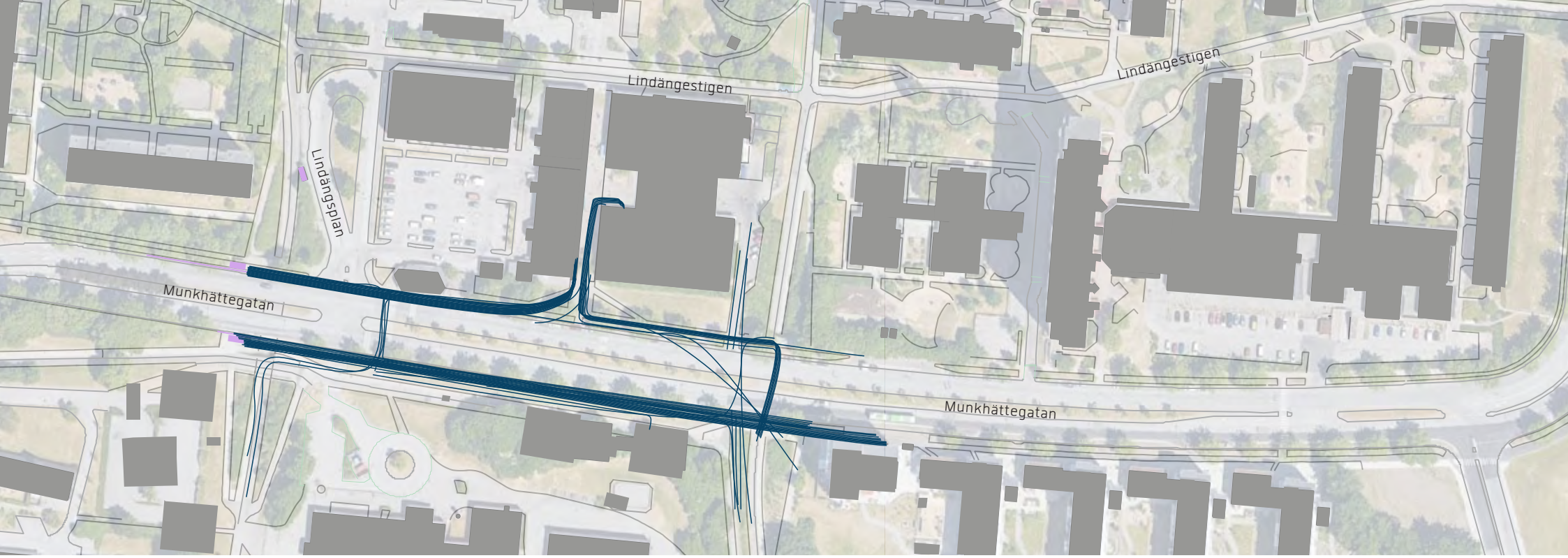
Observationsstudien begränsades till den ursprungliga centrumdelen. Platsen erbjuder flertalet sittplatser, både offentliga och privata, vilka blir samlingspunkter. Utöver den naturliga koncentrationen av människor i centrumets nav är även den lilla uteserveringen utanför gatuköket i väster populär.

Aktiviteten är som störst mitt på dagen, och avstannar nästan helt kvällstid. Fördelningen mellan män och kvinnor är jämn, vilket sammantaget kan tolkas som att centrumets främsta funktion är som plats för kommers och ärenden, snarare än häng- och mötesplats.

Illustrationen visar också att vistelsens tyngdpunkt är mot Munkhättegatan, och inte mot Lindängesstigen bakom eller mot parkeringen och vårdcentralen.



VISTELSEFÖRDELNING
Fördelning av vistelsens tid på dygnet samt personernas kön och ålder

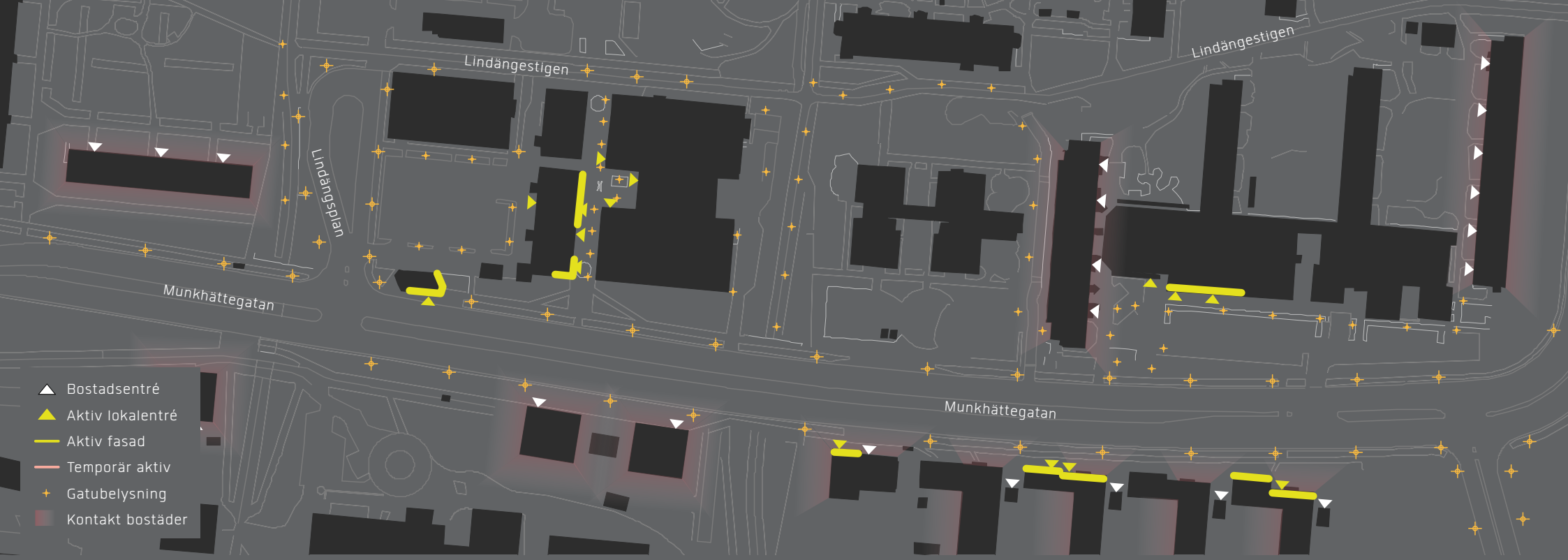


VÄGVAL
Slumpvis utvalda fotgängares rörelsemönster en en vardag i oktober.

RÖRELSEMÖNSTER

Precis som i vistelseillustrationen framkommer att aktiviteten i Lindängens centrum är vänd mot Munkhättegatan. De längsgående rörelserna är stora, inte minst för att ta sig till och från hållplatserna som ligger något avsides. Korsar gör man i huvudsak vid övergångsstället framför skolan och i höjd med gång- och cykeltunneln. Precis som i Nydala är tunneln dock anpassad för sammanhängande rörelser från norr till söder, men lämpar sig dåligt för gående som ska till och från målpunkter i dess närhet. Omvägen och omaket att ta sig upp och ner under vägen blir då för stort, och människor springer över gatan ovanför tunneln i stället.

Här sker det till skillnad från andra håll längs med gatan inte vid busshållplatserna, på grund av att ett staket sätter stopp i mittrefugen. Däremot görs det i stor utsträckning till och från centrumet. Centrumetstråket leder, i motsats till i Hermodsdal, ut fotgängare i nivå med Munkhättegatan, men saknar sedan vidare kopplingar över till andra sidan. Nästa övergångsställe ligger över 300 meter österut, och då många besökare sannolikt rör sig här regelbundet blir acceptansen för att varje dag ta omvägar låg. Den breda mittremsan gör också att korsandet förenklas, eftersom endast två körfält behöver passeras åt gången.

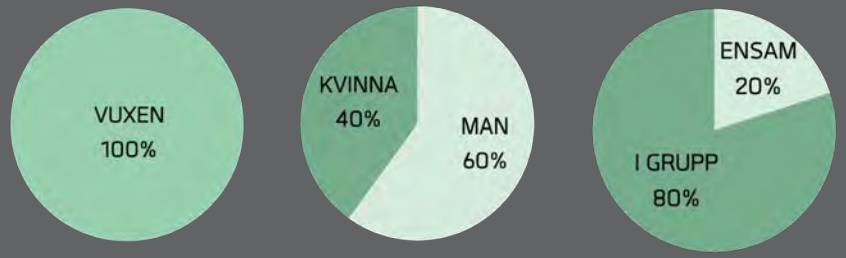


KVÄLLSAKTIVITET

I Lindängen pågår förhållandevis mycket kvällsaktivitet. Vid tiden för observationen befann sig enbart vuxna, främst i grupp, på platsen men könsfördelningen var den mest jämna av de fyra centrumen. Flertalet verksamheter är öppna och har uppglasade fasader som bidrar till tryggheten. Den ursprungliga centrumbebyggelsens restauranger befolkar centrumet även kvällstid och de nya bottenvåningslokalerna bidrar till gatans aktivitet. Dessa blir ett viktigt komplement till den i övrigt låga andelen bostadshus som vanligtvis ökar bevakningen genom sina ”ögon mot gatan”.

Parkeringsplatsen till vänster om centrumet är ett närmast helt isolerat stadsrum till följd av de inåtvända entréerna. Utsidorna är slutna och inaktiva och utformningen bidrar till en obevakad och utsatt position även på gång- och cykelvägarna runt omkring.

Andra trygghetssänkande faktorer är den omgärdande, bitvis svårgenomsiktlig grönskan, de öppna parkeringsytorna utan aktivitet och de nivåskiljda gång- och cykeltunnlarna som saknar bevakning från övrig bebyggelse.



VISTELSEFÖRDELNING KVÄLL
Fördelning av de vistande personernas kön, ålder och sammansättning mellan klockan 19 och 20 en vardag i oktober.

SÖDERKULLA CENTRUM

SÖDERKULLA CENTRUM

BEBYGGELSESTRUKTUR

I Söderkulla finns en sammanhängande arkitektur av byggnader i ljust mexitegel. Bostadshusen är åtta våningar höga, verksamhetslokalerna en våning och skolan är däremellan en stor trevåningsbyggnad. Torgets väggar utgörs både av de fristående lokalerna och bostadshusens bottenvåningar med verksamheter.

Parkeringsplatser finns inprängda mellan husen precis som i övriga studerade områden, men allt är i mindre skala, så även restytorna, vilket ökar kontakten mellan bebyggelse och gata.

MÅLPUNKTER

Skalan påverkar även utbudet, och antalet verksamheter är färre än i Nydala och Lindängen men en större matbutik blir ett viktigt besöksmål för de lokalboende. Söderkullaskolan med sina närmare 1000 elever är givetvis centrumets stora målpunkt.

KARAKTÄR

I likhet med Nydala utgörs Söderkulla centrum av en tydligt avgränsad plats i form av ett kringbyggt och bilfritt torg som övergår i ett grönområde i väster. Viktiga skillnader är däremot att allt - gator, korsningar och entréer - är i samma nivå vilket inte förhindrar någon rörelseriktning, och att trafikmängden på Söderkullagatan längs med centrumet bara är en tredjedel av den på Eriksfältsgatan utanför Nydala, som gör centrumet mer sammanhängande tvärs över gatan.

Även här är delar av bostadsrättsföreningarnas tomtgränser inhägnande och stora delar av den synliga grön- och lekytan är otillgängliggjord för allmänheten.

TORGBILDNINGEN

VERKSAMHETER I BOTTENPLAN

GÅNG- OCH CYKELSTRÅK UT I GRÖNOMRÅDE

UTESERVERING

DIALOG

Om Söderkulla centrum, som ligger i anslutning till Munkhättegatan och Söderkullagatan, har dialog förts med barn på Söderkulla fritidshem, ungdomar från Söderkulla som vistades på Nydala fritidsgård och äldre via tisdagsträffen på Svenska kyrkan. Dialogen genomfördes i november 2022.

Under träffarna fick deltagarna möjlighet att berätta hur de använder Söderkulla centrum, Söderkullagatan och Munkhättegatan, samt peka ut bra platser och platser som har förbättringspotential. Syftet med träffarna var att dra slutsatser om vilka behov som respektive användargrupp har inför en omvandling av gatan.

BRA PLATSER

Nedan presenteras kvaliteter och bra platser i Söderkulla centrum uppdelat på två målgrupper.

BARN OCH UNGA

Barnen på Söderkulla fritidshem upplever att centrum är en bra och trygg plats. Likaså Cirkuslekplatsen, skolgården och multisportplanen bakom skolan. Där ses de ofta med vänner på helgerna. De uppskattar också utbudet på Willys och Coop extra längs Munkhättegatan och får då och då beställa mat från Rekas Burgers med sina föräldrar.

Ungdomarna beskriver också centrum som bra, välfungerande och tryggt jämfört med Nydala centrum (ungdomarna bodde i Söderkulla men vistades på Nydala fritidsgård).

Längs Munkhättegatan upplever de inte heller lika stora problem med trafiken som på Eriksfältsgatan.

ÄLDRE

De äldre uppskattar utbudet i Söderkulla, framför allt Willys, Coop extra och Rekas kött som är väldigt populärt.

De äldre tycker att det är positivt att buss linje 2 går längs Söderkullagatan då det gör kollektivtrafiken mer tillgänglig för boende i centrum. Den kommande omvandling till MEX-bussar medför en oro för att linjedragningen och hållplatserna ska flyttas ut till Munkhättegatan och därmed förlänga gångavståndet till hållplatserna.

GENOMFÖRD DIALOG

- Söderkullaskolans fritidshem (åk 3)
- Ungdomar på Nydala fritidsgård
- Äldre på svenska kyrkans tisdagsträff

WILLYS

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGS-POTENTIAL

Nedan presenteras brister, behov och platser med förbättringspotential i Söderkulla centrum, uppdelat på två målgrupper.

BARN OCH UNGA

I centrum vill barnen se en godisaffär och en ny restaurang som byter ut en av pizzeriorna eller att det kommer food trucks med pommes frites som på Malmöfestivalen. De vill också ser mer växtlighet och grönska i centrum då torget upplevs ”lite torrt” idag. Stundtals upplever de platsen som otrygg när exempelvis ”tonåringar slåss”.

Längs både Söderkullagatan och Munkhättegatan upplever de att bilisterna kör för fort och de vill se hastighetsdisplayer på båda gatorna och fler trafikpoliser. När de ska korsa Munkhättegatan är det flera som berättar att de ofta tänker ”tänk om den här bilen inte stannar”. Idag får barnen inte gå själva till skolan, utan det blir först i årskurs fyra. Enligt barnen är det ”galningar som kör, tjuvar och kidnappare” som gör att föräldrarna inte låter dem gå själva.

Längs Söderkullagatan skulle barnen gärna se att det pyntas mer, exempelvis med lampor kring jul och pumpor på halloween.

Ungdomarna upplever att Söderkullaparken, bakom centrum, är otryggt med dålig belysning, ”sliskiga män” och folk som vill slåss.

ÄLDRE

En äldre vill se minskad boendeparkering längs gatorna för att få ökad säkerhet för gående och cyklister, då hon upplever att folk som kör som ”stollar” trots parkerade bilar på båda sidor.

I centrum är det några äldre som upplever att ungdomarna lätt ”tar över” medan andra tycker att det är trevligt. I övrigt är det flera som påpekar att det förekommer otydlig utforming på flera platser som leder till sämre trafiksäkerhet. Dels handlar det om när cykelfält plötsligt upphör i korsningen Eriksfältsgatan/Munkhättegatan och cyklister tvingas upp på trottoarerna och riskerar att köra på gående. Dels ett markerat farthinder på Tornfältsgatan som många tolkar som ett övergångsställe.

De enas också om att bilisterna kör för fort längs Munhättegatan idag, vilket påverkar känslan att promenera längs gatan.

Flera av de äldre som åker buss påpekar att det finns få tillgänglighetsanpassade sittplatser på bussarna och att de påverkar deras vilja att åka buss. Deltagarna vill gärna se att linje två går förbi Mobilia, så att de slipper byta till linje 8 för att ta sig dit. Idag resulterar det i att de väljer att åka bil istället.

FARTHINDER SOM UPPLEVS SOM PASSAGE MED FÖRETRÄDE

KONFLIKT MELLAN CYKLISTER OCH GÅENDE PÅ TROTTOAR

BEHOV I SÖDERKULLA CENTRUM

- Mer grönska och växtlighet i centrum och ökat serviceutbud
- Cykelbana och hastighetsdämpande åtgärder längs Munkhättegatan. Särskilt vitkigt i korsningspunkter där många barn passerar för att ta sig till skolan.
- Delade meningar om hållplatsläge för linje 2.
- Se över belysning och trygghetsskapande åtgärder i Söderkullaparken.

Lekplatsen
Obehaglig korsning
Söderkullaskolans skolgård
Söderkullaparken
Söderkullatorget
Willys
Otydligt fartgupp
Idrottshall
Multisportyta
Obehaglig korsning
Rekas Burgers
Rekas kött
Coop
RESULTAT FRÅN DIALOG
Målpunkter
Platser att förbättra
Kopplingar att förbättra
Förbättra belysning

VERKSAMHETER

Söderkulla centrum är litet och antalet verksamheter få men tillgodoser stora delar av vardagens basala behov. Här återfinns områdets matbutik, två pizzerior, en frisör och en tandläkare, jämte skolan med elever i alla grundskoleklasser.

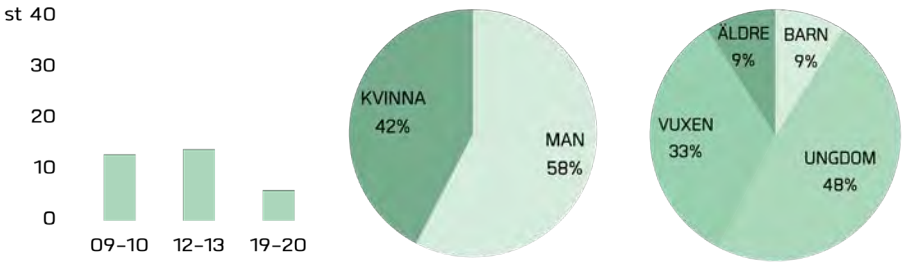
Verksamheterna har möjlighet att nyttja det bilfria torget, och pizzerian har skapat en enkel uteservering med flyttbara stolar och bord i norrläget. Byggnadens utskjutande tak gör platsen skyddad från regn.

Fastighetskontoret och tandläkarmottagningen som tar upp den andra sidan har små, alternativt insynsskyddade, fönster in och bidrar inte med någon platsaktivering. Skolgården ligger norr om byggnaden och gör sig inte heller påmind i centrumet, men huvudentrén är däremot belägen rakt mittemot.

VISTELSE

Genomförda platsbesök och observationer tyder på att centrumet i Söderkulla är det minst befolkade av de fyra, trots många bänkar och genomtänkt gestaltning. Den huvudsakliga förklarande faktorn är sannolikt en lägre befolkningstäthet i kombination med litet verksamhetsutbudet som ger boende få anledningar att besöka platsen. Andra orsaker kan vara att Söderkulla centrum bryter lokaliseringsmönstret och är placerat utmed en parallellgata väster om Munkhättegatan i stället för längs med, även om gångflödena är i samma storleksordning på alla platserna och stadsbuss 2 kör inom Söderkullagatan. Att Söderkullas centrum upplevs som mer lokalt och mindre anonymt än övriga, till följd av den mindre skalan, kan också bidra till att färre personer väljer att ta platsen i anspråk.

Vistelsen som sker tar i huvudsak plats på den omgärdade torgytan, framför allt på bänkarna framför Willys, och i väntan på bussen mot gatan. Konstverkets stora stenplatta har fin eftermiddagssol och användes vid ett besök för läxläsning. Spridningen bland personerna som uppehåller sig i Söderkullas centrum är god. Det är en övervikt av barn och unga morgon- och dagtid och vuxna kvällstid. Flest hänger i grupp, men könsfördelningen är jämn.



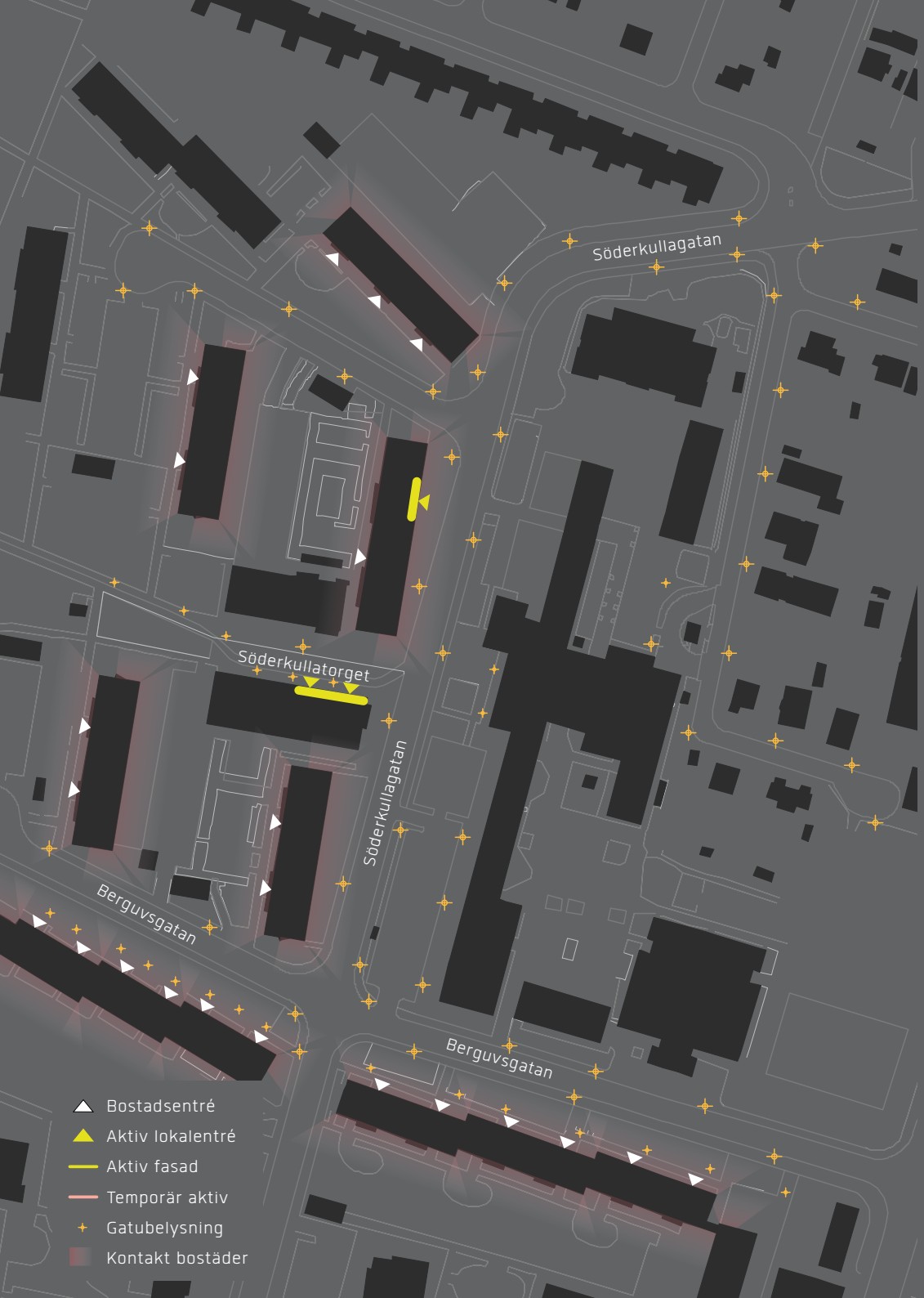
VISTELSEFÖRDELNING
Fördelning av vistelsens tid på dygnet samt personernas kön och ålder en vardag i oktober.

RÖRELSEMÖNSTER

Eftersom Söderkulla är lokaliserat utanför matargatorna är det byggt utan trafikseparering, vilket gör strukturen tydligare och rörelsemönstren enklare och mer förutsägbara.

Strömmarna av skolbarn mellan skolan och torget är stora Det upphöjda övergångsstället över Söderkullagatan gör att de kan röra sig däremellan på ett trafiksäkert, tryggt och gent sätt. Det finns heller inget uppenbart behov av att korsa gatan på något annat ställe, och busshållplatsernas placering följer de naturliga rörelsemönstren. Många tar sig också vidare mot bostäder västerut, eller tar sig till och från torget via Söderkullagatan för att handla i matbutiken.

VÄGVAL
Slumpvis utvalda fotgängares rörelsemönster en en vardag i oktober.

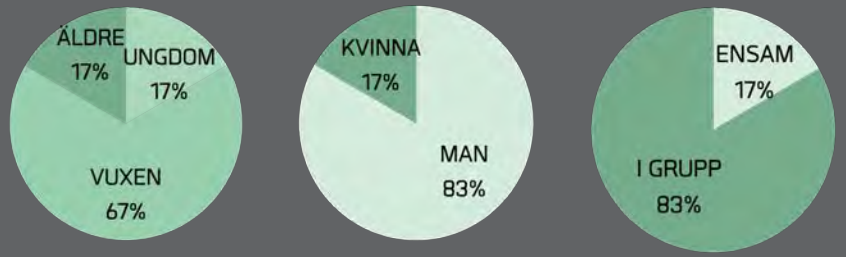


KVÄLLSAKTIVITET

Söderkullagatans mer lokala prägel gör att bostäder ligger närmare gatan och de offentliga platserna, men inte heller här finns en enda bostadsentré vänd mot gatan. Ena sidan som upptas av en skola bidrar inte till trygghet utanför arbetstid, men de motstående, längsgående fasaderna ger visst mått av mänsklig närvaro genom sina fönster och, visserligen inglasade men ändock, balkonger. Berguvsgatan har en bättre konfiguration och täta entréer, men parkeringsplatser och buskage gör att kontakten med gatan ändå bryts. Av centrumverksamheterna är de båda pizzeriorna och matbutiken öppna kvällstid, och deras delvis uppglasade fasader gör att de skapar närvaro även utanför.

Att Söderkulla centrum är i ett och samma plan har än en gång en stor betydelse, då överblickbarheten och närheten är en helt annan än på de andra tre platserna, och alla trafikanter bidrar till dess aktivering. Utan tunnlar skapas också färre potentiellt mörka vrår.

På kvällstid vistas, precis som i alla de tre andra centrumen, majoriteten män i grupp på platsen, men däremot inte bara vuxna som i Hermodsdal och Lindängen. Det totala antalet var dock vid observationstillfället för få för att dra några säkra slutsatser.



VISTELSEFÖRDELNING KVÄLL
Fördelning av de vistande personernas kön, ålder och sammansättning mellan klockan 19 och 20 en vardag i oktober.

DIALOG FOKUS FUNKTIONSVARIATIONER

För att kartlägga behoven hos olika grupper av funktionsvarierade genomfördes en intervju med en representant från organisationen FIFH Malmö, som håller till precis utanför Fosie. Representanten fick svara generellt på behov för de med rörelse-, syn-, hörsel-, eller intellektuell nedsättning, då det var svårt att rekrytera boende eller arbetande med funktionsvariationer i respektive centrum.

BEHOV LÄNGS HUVUDGATOR

För att tillmötesgå behoven hos olika grupper av funktionsvarierade krävs följande hänsynstaganden i utformning och planering av gaturum. Få av dessa uppnås längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan idag:

- Tydliga, långa, kontinuerliga ledstråk som varnar för korsande trafik och faror.
- Pollare med taktila plattor som möjliggör för synskadade att kunna läsa övergångsställets utformning (refug, färdriktning etc).
- Breda avfasningar vid trottoarkanter, men helst upphöjda övergångar med gatsten som samtidigt skapar farthinder för tvärgående trafik. Trafikljus ett bra alterntaiv vid höga hastigheter och stora trafikflöden.
- Uppdelning mellan gång- och cykelbana och neutral zon/markering mellan fälten. Gärna en låg utfasad kant till fördel för de med syn- eller hörselnedsättning, medan rullstolsburna gärna vill kunna anpassa hastighet och växla mellan gång- och cykelfält.
- Gångtunnlarna behöver inte vara ett problem, däremot branta trappor som leder ner till dessa.
- Framkomlighet för färdtjänst och angöring i anslutning till entrélägen.
- Sittplatser med handtag och ryggstöd. Malmöbänken gott exempel.
- Korta avstånd mellan busshållplats och målpunkter, så som skola, aktiviteter, mötesplatser.
- Offentliga toaletter som är handikappanpassade.
- God belysning ökar trygghet och kontraster för de som ser dåligt.

BEHOV I CENTRUMEN

I centrumen gäller att ha tillgång till offentliga platser och service. I inget av centrumen finns tydliga problem med tillgänglighet till butiker, apotek eller övriga lokaler. Skol- och idrottslokaler har inte studerats närmare, och där är det ofta hög standard på nya skolor, men sämre på äldre. I samtalet med FIFH framkom dock att offentliga lek- och idrottsplatser ofta saknar tillgänglighetanpassning.

Kulladals IP, väster om Söderkulla, gavs som exempel på en idrottsplan som anpassats för intellektuell nedsättning. FIFH driver själva att normidrotten bör vara tillgänglig för alla.

EXEMPEL PÅ BRED UTFASNING OCH TAKTILA PLATTOR LÄNGS MUNKHÄTTEGATAN

EJ KÄNNBAR GRÄNS MELLAN GÅNG- OCH CYKELBANA

GENERELLA BEHOV

- Tillgänglig och förutsägbar utformning i gaturummen. Läsbar skillnad mellan gång- och cykelbana gärna låg och utfasad nivåskillnad.
- Nivåutjämnade trottoarkanter eller upphöjda övergångar.
- Ledstråk och taktila plattor.
- Framkomlighet för färdtjänst och angöring inom 25 meter från entré.
- Tillgängliga entréer och lokaler.
- Tillgänglighetsanpassade lek- och idrottsplatser.

7. SAMMANVÄGD ANALYS

SAMMANVÄGD ANALYS

Munkhättegatan och Eriksfältsgatas dåliga standard innebär att åtgärder har potential för stor utväxling. Barriäreffekterna behöver minska, säkerheten öka, ytorna omfördelas och förtätning ske.

MINSKA BARRIÄREFFEKTERNA

FÖRTÄTA PASSAGERNA I PLAN

Samtliga delsträckor behöver kompletteras med fler övergångsställen. Maximalt korsningsavstånd i plan bör vara 150 meter. Prioritera passager vid hållplatser och i anslutning till centrum. Åtgärden är speciellt viktig för barn som har sämre förmåga att bedöma trafiken när de springer över gatan.

FÖRBÄTTRA PASSAGERNA I PLAN

Anlägg ledstråk och bredda nivåutjämnade trottoarkanter i befintliga övergångsställen för att öka tillgängligheten för funktionsnedsatta, föräldrar med barnvagnar och äldre med rollatorer. Komplettera dem även med cykelpassager för att länka samman cykelnät i olika områden.

FÅ NER BILHASTIGHETERNA

Biltrafikens hastighetsöverträdelser är många, trots en redan hög reglerade nivån på 40 km/h, och ökad trafiksäkerhet är den överlägset mest efterfrågade förbättringen. Hastigheterna måste sänkas genom fler plankorsningar, smalare körfält, hastighetssäkringar och lägre skyltad nivå. Prioritera sträckor längs med skolorna och centrumen.

ÖKA SÄKERHETEN ÖVER INRE RINGLEDEN

Lindängen är idag isolerat från övriga tre centrum geografiskt men även socialt. Inre Ringledens av- och påfarter likväl som bron över måste få mindre motorvägs- och mer stadsgatekaraktär med ökad prioritet för gående och cyklister och högre säkerhet.

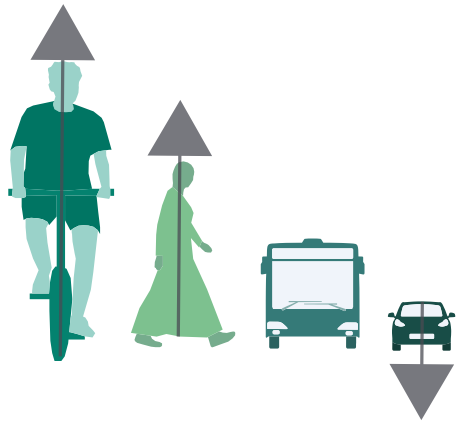
OMFÖRDELA YTORNA

PRIORITERA CYKELBANOR

Den i särklass mest efterfrågade kvaliteten längs med gatorna var mer yta för cyklar. Med utgångspunkt i kollektivtrafikens restidskvot på 1,6 och höga reseandel är cykeln det trafikslag som har störst tillväxtpotential och vikten av ett kompletterande nät som följer huvudgatorna är betydande. Dagens friliggande stråk används i brist på annat dagtid, men upplevs otryggt efter mörkrets inbrott och Munkhättegatan och Eriksfältsgatan nyttjas då av cyklister trots avsaknaden av cykelbanor och -fält.

MITTFÖRLÄGG BUSSFÄLTEN

Optimal framkomlighet för de nya expresslinjerna uppnås genom mittförlagda körfält. Hållplatser i form av friliggande plattformar som bussen angör i



Längs gatorna finns stort behov av omfördelning av ytor

körfältet underlättar för de äldre som idag har svårt att ta sig av när bussen inte kör hela vägen in till kantstenen. Både Eriksfältsgatan och Munkhättegatan är tillräckligt breda och en möjlig typsektion redovisas på sidan 78.

KOMPLETTERA GÅNGBANORNA

Gångbanorna längs med Munkhättegatan och Eriksfältsgatan är inte kontinuerliga och behöver kompletteras. Det stärker kopplingarna mellan områdena och behövs som alternativ till gångstråken i grönområdena som upplevs otrygga kvällstid.

SE ÖVER GATUKORSNINGARNA

Flertalet av dagens korsningspunkter behöver förbättras. Cirkulationsplatserna är bilprioriterade korsningstyper och bör byggas om till mer gång- och cykelvänliga fyr- eller trevägskorsningar. Det ger även möjlighet att signalreglera till fördel för expressbussarna. Därutöver finns utfarter och korsningar som behöver förbättras ur trafiksäkerhetsperspektiv.

FÖRTÄTA

BYGG I DIREKTKONTAKT MED GATAN

Idag består ungefär 40 procent av marken de närmaste 30 metrarna från Eriksfältsgatan och Munkhättegatan av så kallade restytor, att jämföra med riktlinjen 10 procent (Spacescape, 2015). För en mer långsiktig förbättring av både områdena och gatorna behöver planskildheter och stora markparkeringar ersättas av bostäder i direktkontakt med gatan, precis som har påbörjats i Lindängen. En nyutgiven rapport (Nyréns, Rise & Trivector 2022) redogör för processen mer ingående. Av de fyra centrumen har Hermodsdal störst behov av en mer mänsklig miljö genom denna utbyggnadsmodell.

En tätare bebyggelse ger inte bara följdeffekter i form av lägre hastigheter utan skapar även underlag för de mer befolkade och trygga centrum som behövs, även om problemet kräver fler lösningar än de stadsplanering kan erbjuda.

ÖKA MÅNGFUNKTIONALITETEN

Om ny bebyggelse förses med aktiva bottenvåningar; täta, otrygghetsskapande buskage och oanvändbara gräsytor byts ut mot mer högkvalitativ växtlighet; sociala mötesplatser tillförs samt tillgängligheten för funktionsvarierade ökar kan Munkhättegatan och Eriksfältsgatan kan gå från att vara ensidigt använda trafikytor till multifunktionella stadsrum med andra systemtjänster än transport.

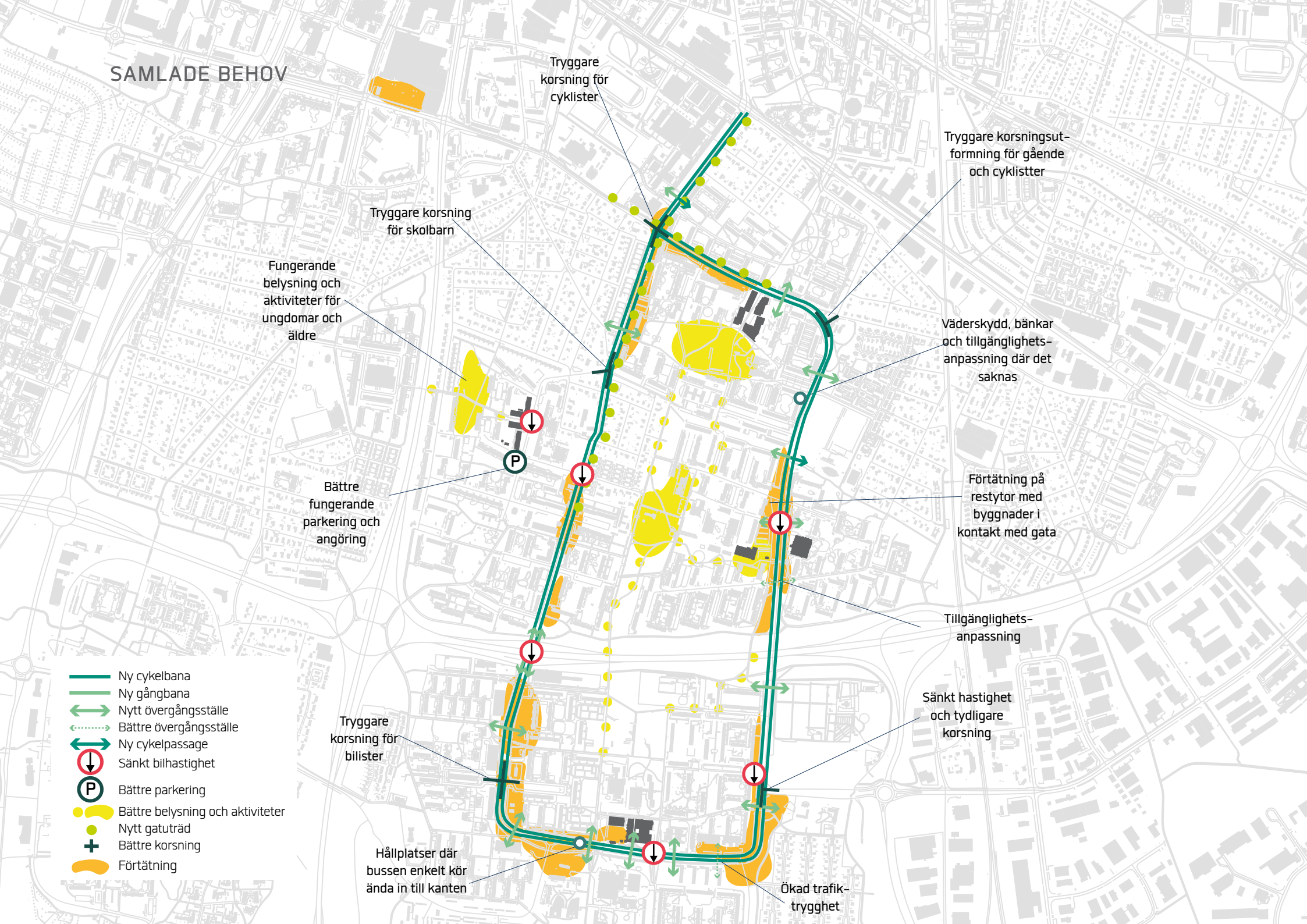
TESTA TEMPORÄRT

Kombinationen av ineffektivt nyttjad gatubredd, ett entydigt behov av ökad trafiksäkerhet och cykelbanor samt en planerad total ombyggnation gör Eriksfältsgatan och Munkhättegatan till optimala sträckor att testa temporära lösningar på.

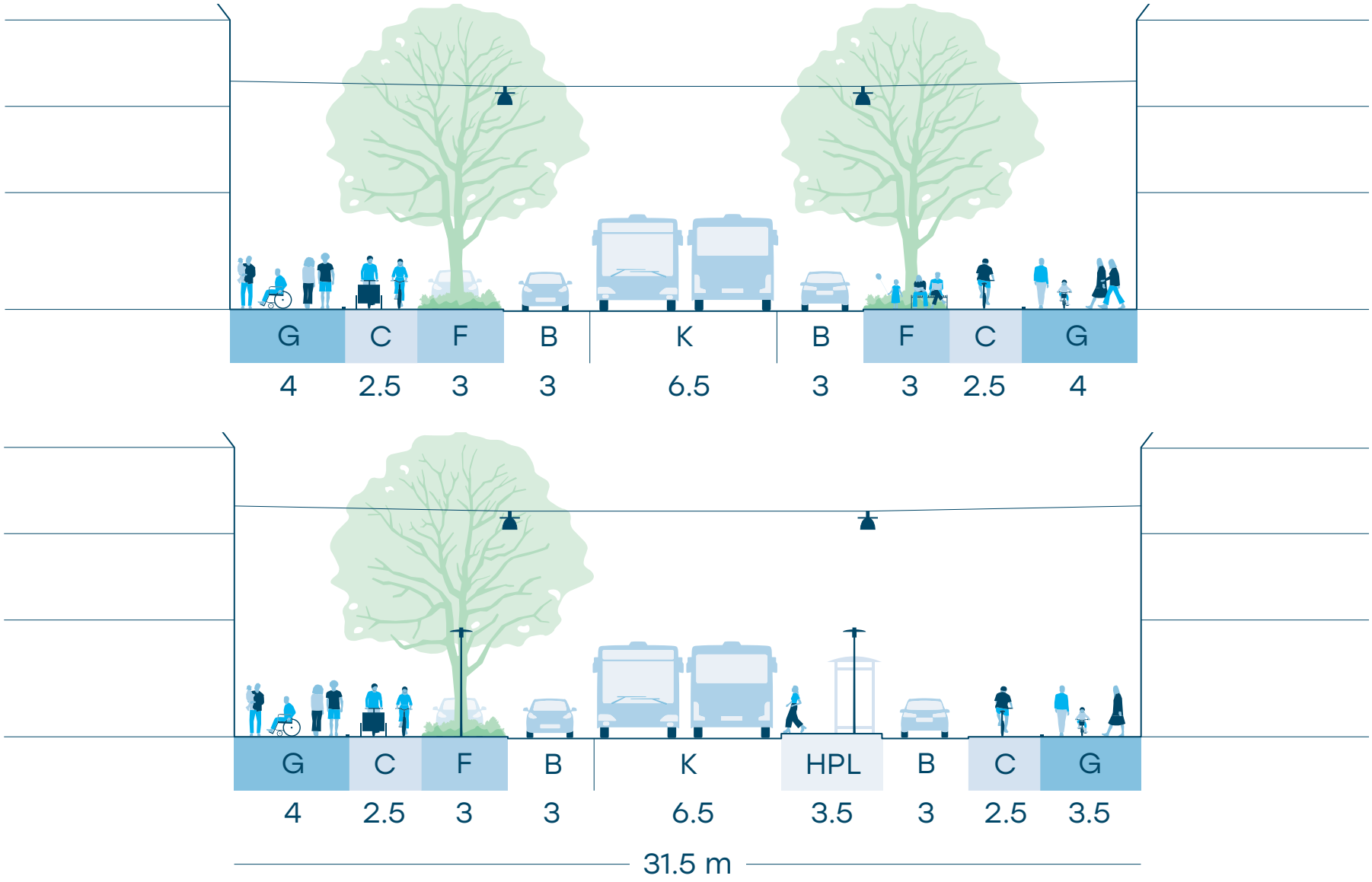
Med små medel kan en snabb effekt fås till långt innan en omfattande ombyggnad kommer till stånd. En sådan lösning skulle kunna vara temporära cykelbanor, vilket illustreras på sidan 85.

EXEMPEL PÅ FÖRTÄTNING LÄNGS MED MATARGATA (NYRÉNS, RISE & TRIVECTOR 2022)

SAMLADE BEHOV



FÖRSLAG TILL TYPSEKTION



TYPSEKTION HÖGFARTSGATA (DESIGNGUIDE FÖR SMARTA GATOR, 2022)
Sektionerna är en möjlig principutformning för en mångfunktionell högfartsgata som optimerar bussens framkomlighet på Eriksfältsgatan och Munkhättegatan

BEHOV – FOKUSGRUPPER

BARN

- Plats för vistelse.* I form av aktiviteter för äldre barn.
- Ökad trevnad för fotgängare längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan och fler övergångsställen.*
- Ökad trygghet i parker och längs trafikseparerade gång- och cykelstråk genom ökad aktivering och mer belysning.*
- Ökad trygghet i centrumen, med fokus på Nydala, Hermodsdal och Lindängen.*

UNGA

- Plats för vistelse.* I form av aktiviteter för ungdomar.
- Ökad trevnad för fotgängare längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan och fler övergångsställen.*
- Ökad trygghet i parker och längs trafikseparerade gång- och cykelstråk genom ökad aktivering och mer belysning.*
- Cykelbanor längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan som ökar säkerheten och minimerar konflikter på trottoarer.* Och ger ett alternativ till trafikseparerade stråk kvällstid.
- Ökad trygghet i centrumen, med fokus på Nydala, Hermodsdal och Lindängen.*

ÄLDRE

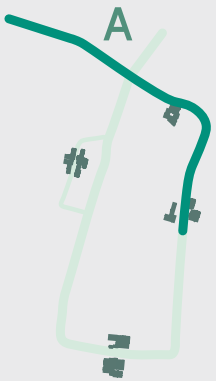
- Plats för vistelse.* I form av aktiviteter i utemiljön, så som anpassat utegym, boulbana, tennisbana.
- Ökad trevnad för fotgängare längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan och fler övergångsställen.*
- Led om cykelstråk som korsar vistelse- eller torgyta.
- Ökad trygghet i parker och längs trafikseparerade gång- och cykelstråk genom ökad aktivering och mer belysning.*
- Breda avfasningar i kantstenen eller upphöjda övergångsställen.*
- Cykelbanor längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan som ökar säkerheten och minimerar konflikter på trottoarer.*
- Sittplatser med ryggstöd och handtag.*
- Ökad trygghet i centrumen, med fokus på Nydala, Hermodsdal och Lindängen.*

FUNKTIONS-VARIERADE

- Plats för vistelse.* Lek- och idrottsplatser med tillgänglighetsanpassning.
- Förutsägbara trafiklösningar, stråk och korsningar.
- Ökad trevnad för fotgängare längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan och fler övergångsställen.*
- Tillgängliga entréer till verksamhetslokaler, som nås med färdtjänst.
- Kontinuerliga ledstråk och taktila plattor som ger stöd att läsa av olika trafikssituationer.
- Cykelbanor längs Munkhättegatan och Eriksfältsgatan som ökar säkerheten och minimerar konflikter på trottoarer.*
- Breda avfasningar i kantstenen eller upphöjda övergångsställen.*
- Sittplatser med ryggstöd och handtag.*

*** asterisken används för att visa behov som är gemensamma för två eller flera användargrupper**

BEHOV I GATURUMMEN

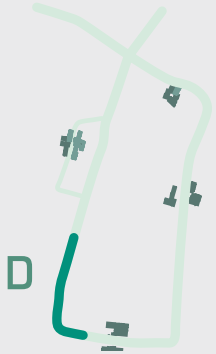


- Smalare körfält*
- Lägre hastigheter*
- Cykelbanor*
- Tätare övergångsställen*
- Tryggare korsningar för gående och cyklister
- Väderskyddade hållplatser
- Tillgänglighetsanpassade övergångsställen*
- Gatufunktionsindex 35/100: förbättringspotential ekologi, ekonomi

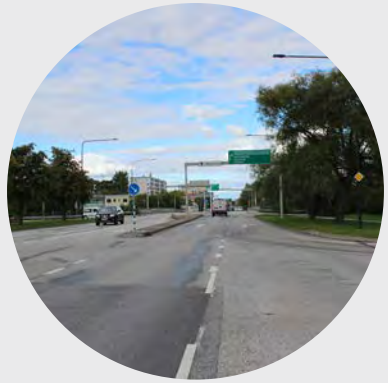
- Smalare körfält*
- Lägre hastigheter*
- Cykelbanor*
- Tätare övergångsställen*
- Tryggare cirkulationsplats för gående och cyklister
- Kompletterande gångbanor
- Gatufunktionsindex 36/100: förbättringspotential ekonomi

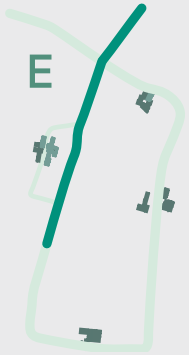
- Smalare körfält*
- Lägre hastigheter*
- Cykelbanor*
- Tätare övergångsställen*
- Rullstolssanpassade övergångsställen
- Synskadeanpassade busshållplatser
- Fler besöksparkeringar
- Underhållet gångbaneunderlag
- Gatufunktionsindex 54/100: mångfunktionell delsträcka

* asterisken används för att visa behov som är gemensamma för majoriteten av delsträckorna

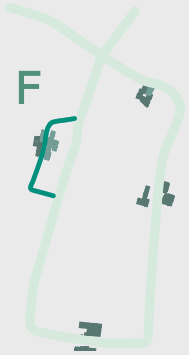


- Smalare körfält*
- Lägre hastigheter*
- Cykelbanor*
- Tätare övergångsställen*
- Gatufunktionsindex 39/100: förbättringspotential trafik, ekonomi





- Smalare körfält*
- Lägre hastigheter*
- Cykelbanor*
- Tätare övergångsställen*
- Kompletterande gångbanor
- Tryggare korsningar för bilister
- Ny hållplats
- Gatufunktionsindex 30/100: förbättringspotential ekologi, ekonomi



- Lägre hastigheter*
- Uppstyrd bilparkering
- Skilda behov gällande hållplatsläge för busslinje 2. Äldre vill ha kvar på Söderkullagatan för fortsatt nära gångavstånd, medan andra tror att en flytt till Munkhättegatan skulle förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på Söderkullagatan.
- Gatufunktionsindex 46/100: förbättringspotential ekologi

* asterisken används för att visa behov som är gemensamma för majoriteten av delsträckorna

BEHOV I CENTRUMEN

NYDALA CENTRUM

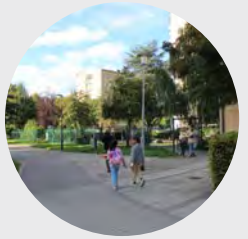
- Förtydliga eller flytta korsande stråk på torget som främst används av cyklister och elfordonsförare.
- Öka tryggheten på torget och i Nydalaparken kvällstid. Dominans av män avskräcker vistelse bland barn och äldre.
- Minska mängden baksidor och öde parkeringar som används som genvägar för gående.
- Öka belysningen i Nydalaparken och längs gång-och cykelstråk.
- Addera aktiviteter för fler ålders- och målgrupper, särskilt äldre, i Nydalaparken.
- Se över ytfördelningen längs Eriksfältsgatan, få ner hastigheten och tillför fler övergångsställen och cykelbana.
- Aktivera Eriksfältsgatans kanter och arbeta för att ta bort döda väggar i form av stängsel och murar.

HERMODSDAL CENTRUM

- Underhåll, rusta upp och aktivera offentliga rum och platser. Fokus på äldre barn och ungdomar.
- Ta fasta på viljan till vistelse och skapa en entré värdig Hermodsdal, med mer grönska, belysning, sittplatser, målpunkter och mindre parkering.
- Arbeta för att koncentrera centrumets östra och västra verksamheter till ett kluster och få till mer kvällsöppen service.
- Förbättra belysning i Hermodsdalsparken och längs dess gång- och cykelstråk.
- Öka tätheten av övergångsställen och tillskapa cykelbana längs Eriksfältsgatan.
- Förtäta på parkeringar och ta bort parallella angöringsgator för att göra Eriksfältsgatan till huvudgata för alla trafikslag.
- Verka för en ökad efterlevnad av hastighetsbegränsningen.

LINDÄNGEN CENTRUM

- Öka skötsel, städning och omvårdnad i centrum.
- Addera målpunkter som attraherar barn och unga i centrum.
- Anlägg fler övergångsställen, cykelbana och hastighetsdämpande åtgärder längs Munkhättegatan.
- Skapa låg kant mellan gång- och cykelbanor för att öka säkerheten längs separerade GC-stråk.
- Länka samman nya och gamla centrumverksamheter genom att smalna av Munkhättegatans körbana.
- Öppna upp det västra verksamhetsklustret mot gatan genom att ersätta parkering och buskage framför med en gestaltad yta.



SÖDERKULLA CENTRUM

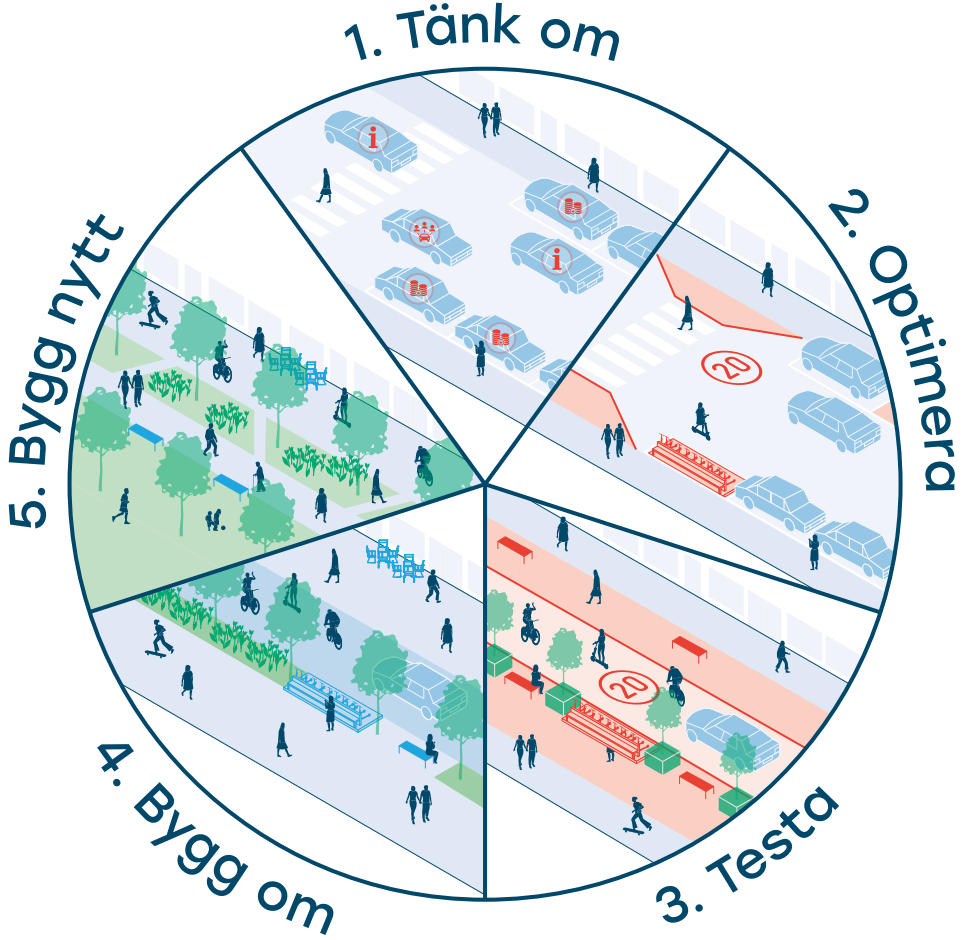
- Öka grönskan, växtligheten i centrum och serviceutbudet.
- Tillför cykelbana och hastighetsdämpande åtgärder längs Munkhättegatan. Särskilt viktigt i korsningspunkter där många barn passerar för att ta sig till skolan.
- Delade meningar om linje 2 ska gå fortsatt via Söderkullagatan eller flyttas ut till Munkhättegatan.
- Se över belysning och trygghetsskapande åtgärder i Söderkullaparken.
- Minska gatuparkeringen och motarbeta föräldrars skjutsande för att öka bussens framkomlighet

TEMPORÄR OMVANDLING

Att bygga om gator är dyrt. Inte minst när det handlar om så långa sträckor som i Eriksfälllts- och Munkhättegatans fall. Vid så stora investeringar är det också viktigt att det blir rätt. Ett steg på vägen, mellan nuläge och total ombyggnation, kan vara en temporär omvandling.

Genom att låta fasta element i gatan ligga kvar, kan omdisponering av ytor testas med hjälp av enklare utrustning såsom spikade och limmade materiel och flyttbara möbler. På så vis kan olika lösningar och sektionsalternativ implementeras och utvärderas praktiskt, innan ett slutgiltigt beslut fattas och detaljerad projektering påbörjas. Tack vare det mycket breda sektionerna finns goda möjligheter att på ett enkelt och resurseffektivt sätt omvandla Eriksfältsgatan och Munkhättegatan i form av testbäddar.

I designguiden Smarta gator (2022) redovisas strategier och konkreta förslag kring temporär omvandling av gator mot mer mångfunktionella, stadsmässiga stråk. Både Eriksfältsgatan och Munkhättegatan klassas idag enligt guidens terminologi som högfartsgator, men skulle i ett första steg kunna bli mer en smartare varianter av samma gatutyp.



FEMSTEGSPRINCIPEN (SMARTA GATOR, 2022)

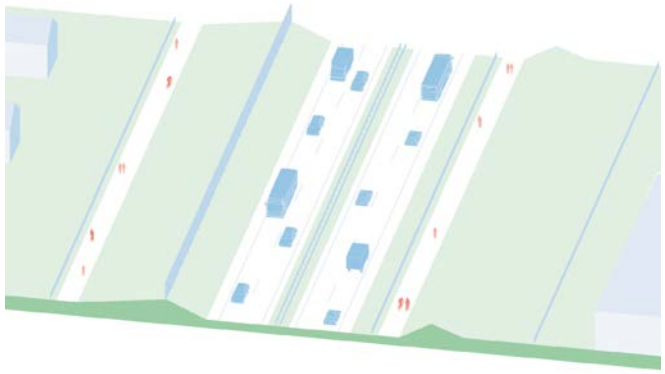
VÄG TILL GATA

Genom stegvis omvandling kan och bör transportleder omvandlas till smarta gator för att bidra till en hållbar stadsutveckling. Omdaningen från väg till flerfartsgata och sedermera lågfartsgata kan ske i etapper med hjälp av temporära testgator.

1. Väg → 2. Testgata Flerfartsgata → 3. Flerfartsgata → 4. Testgata Lågfartsgata → 5. Lågfartsgata

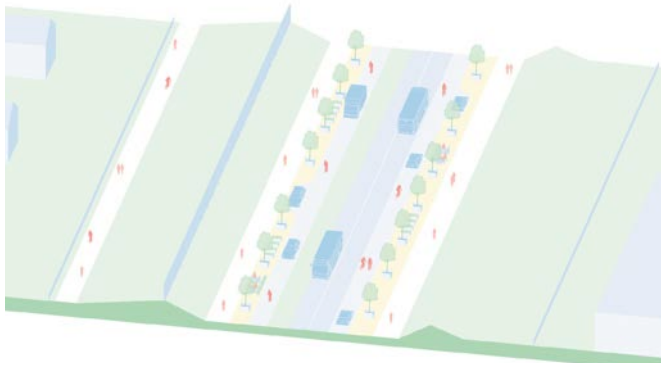
1. Befintlig väg

Trafikförutsättningarna möjliggör en minskning av biltrafik, prioriterad kollektivtrafik och minskning av hastigheter samtidigt som här finns ett exploateringstryck och ett förtätningsbehov.



2. Testgata flerfartsgata

Gångbanor och angöringsytor målas, trädlådor sätts ut i nya flexytor, separerade 40km/h busskörfält målas samt 20 km/h lågfartskörfält.



3. Flerfartsgata

Separerade 40 km/h busskörfält och 20 km/h lågfartskörfält byggs, flexytor och gångbanor anläggs tillsammans med nya byggnadsfastigheter.

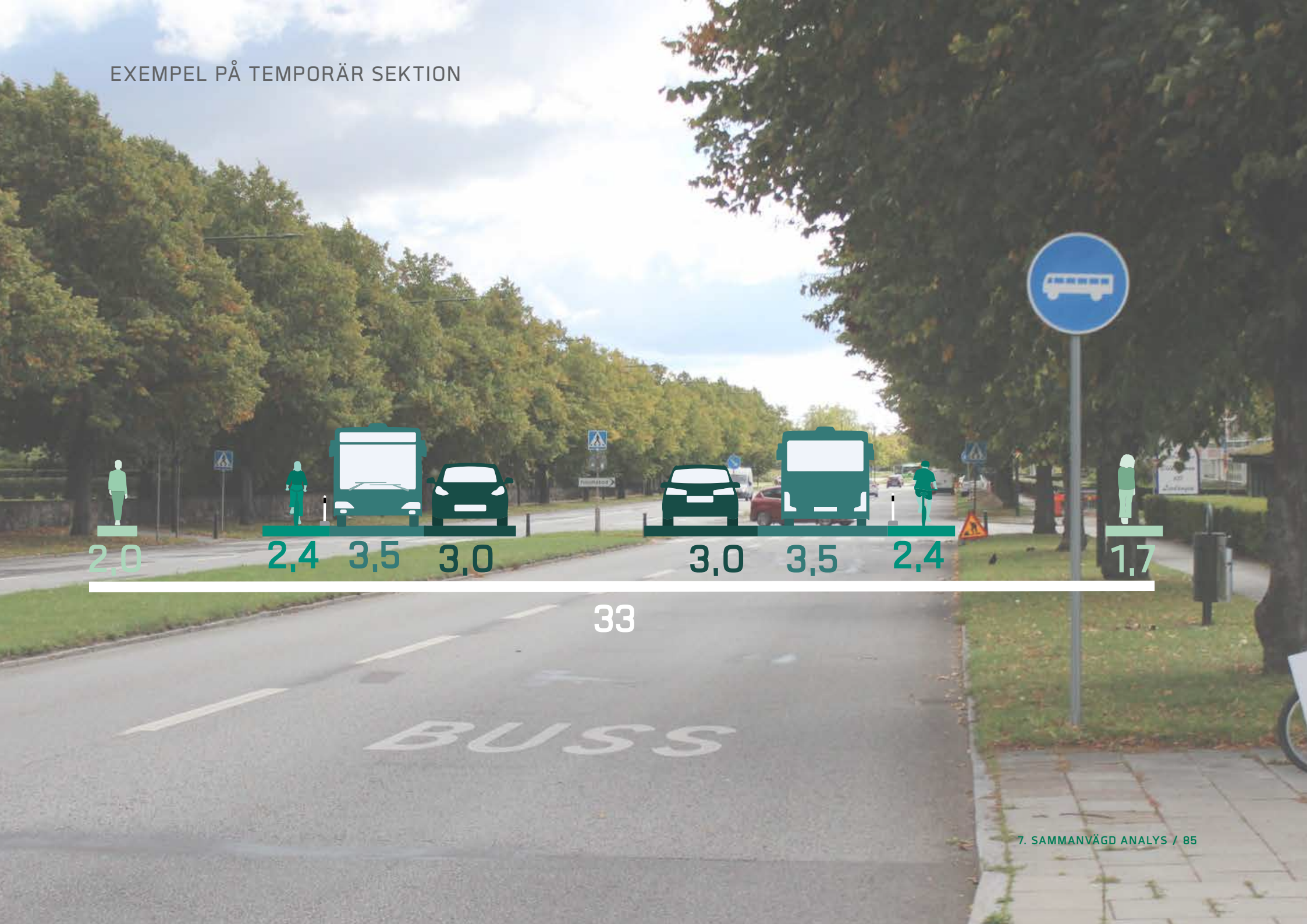
4. Testgata lågfartsgata

20 km/h Lågfartskörfält målas om till flexytor för angöring, grönska och vistelse, busskörfälten målas om till lågfartskörfält för blandtrafik.

5. Lågfartsgata

Nya flexytor byggs permanent för angöring, grönska och vistelse. Angöringsytor på gamla flexytor görs om till grönytor och eller vistelseytor.

EXEMPEL PÅ TEMPORÄR SEKTION



REFERENSER

Karlgren, J. (2005). *Bilisters hastighetsval i relation till gaturummets utformning och händelser.* Chalmers tekniska högskola, Institutionen för arkitektur. https://www.yumpu.com/sv/document/read/20451997/bilisters-hastighetsval-i-relation-till-gaturummets-utformning-och-

Nyréns, Rise & Trivector (2022). Rikare grannskap. https://www.nyrens.se/wp-content/uploads/2022/11/Rikare-grannskap-slutrapport-hogupplost.pdf

Region Skåne (2018). Så reser vi i Malmö kommun – Resvaneundersökningen 2018. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_malmo_2018.pdf

Spacescape (2022). Designguide för Smarta gator. https://www.dropbox.com/s/te17ulqx7h1tlu1/Designguide%20f%C3%B6r%20Smarta%20gator.pdf?dl=0

Spacescape (2015). Mäta stad. https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2016/11/mata_stad_20161117.pdf

Trafikanalys (2017). *Sänkt bashastighet i tätort* (Rapport 2017:16) https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_16-sankt-bashastighet-i-tatort.pdf

Vadeby, A. & Anund, A. (2016). *Självförklarande gator.* VTI. https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:922531/FULLTEXT01.pdf

Vadeby, A. & Anund, A. (2019). *Hastighetsefterlevnad på gator med 40 km/h – vad skiljer en gata med god efterlevnad från en med dålig?.* VTI. https://ntf.se/media/39675/vti-notat-14-2019.pdf

SPACESCAPE
Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se