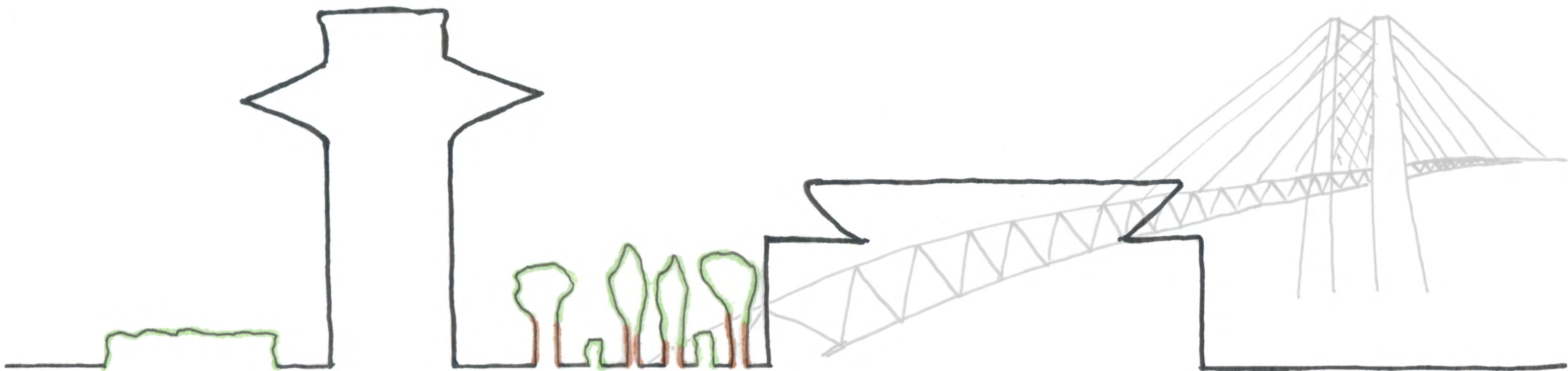


HYLLIEVÅNG HELA HYLLIE

Sammankopplingen av Hyllievång
med närliggande stadsdelar
och dess integration i staden

Ett förslag med inriktning på Gång- och Cykeltrafik

Av: Adis Bakšić, L05



**DETTA EXAMENSARBETE ÄR SKRIVET AV ADIS BAKSIC, L05
FÖR STADSBYGGNAD VID LUND TEKNISKA HÖGSKOLA.
HANDLEDARE ÄR PER BJÖRKEROTH; ARKITEKT SAR/MSA**

LUND, 31 MARS 2010

Innehållsförteckning

How and why? – Metod och syfte	6
Bakgrund	7
Arbetets struktur	7
Avgränsningar	8
Bakomliggande teorier – en kort litteraturstudie	
Inledning	10
Utrymme för liv	11
Upplevd trygghet	13
Den mänskliga skalan	14
Förändrat användande	15
Högkvalitativ stad	16
Plats för cykel	17
Motion i staden	18
Liv på kvällen	19
Årstider	20
Lokalt liv	21
Fordonsförare i gatulivet	22
Liv i parken	23
Litteratur	24
Analys – Vad finns i Malmö?	
Hur bra kopplar du? – Bakgrund	27
En shopaholics bekännelser – Handel i Malmö	28

Vamos a la playa – Badplatser i Malmö	29
Stanna och lukta på blommorna – Grönska i Malmö.....	30
Att göra skäl för namnet – Den gröna staden blir grönare	31
Går livet som på räls? – Järnvägsnätet i Malmö	32
Eller har du svårt att se ljuset i slutet av tunneln? – Citytunneln i Malmö.....	33
Planerar du regionala resor? – Att åka regionbuss i Malmö	34
Eller trivs du bäst nära hemmet? – Att åka stadsbuss i Malmö	35
Litteratur	36

Sammanställning av befintliga förslag – gällande Hyllie

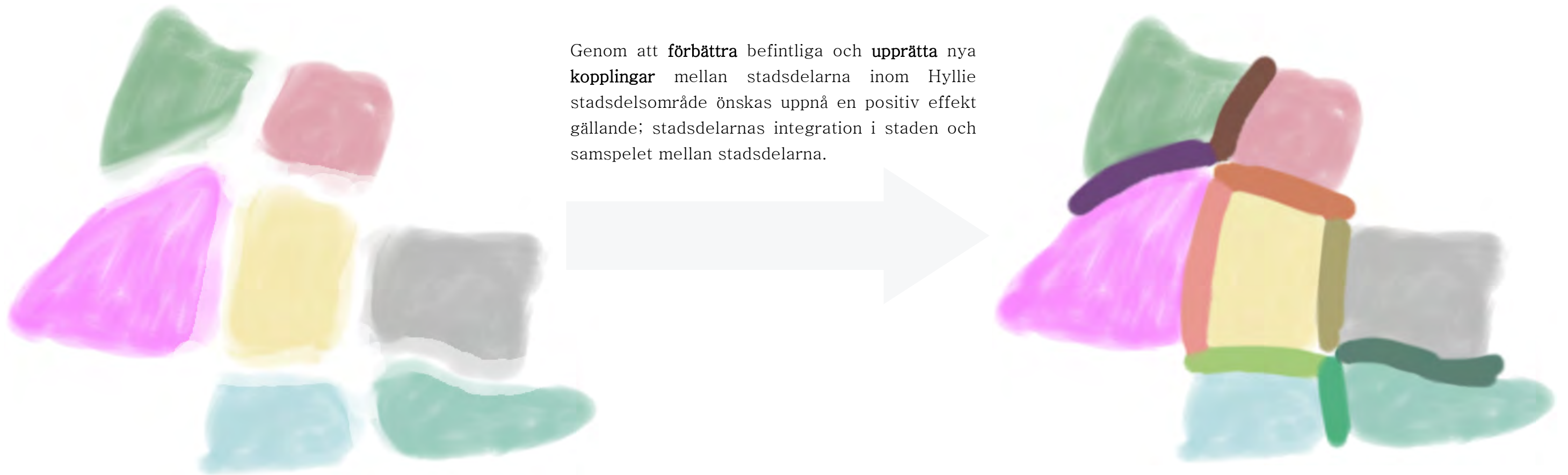
Inledning.....	38
Förändrad gatustruktur	39
Byggnation i parken.....	40
Gång och Cykel i Kroksbäcksparken.....	41
Överdäckning av Annetorpsvägen	42
Nya gröna ytor.....	43
Litteratur	44

***Mitt Förslag: Lös gamla problem. Gå och cykla vidare!* – Minska barriärerna och förbättra kopplingarna. Ett förslag med inriktning på gång- och cykeltrafik**

Inledning till förslaget.....	46
Skillnader – Gång och Cykel, Gata och Väg samt Bro och Tunnel	47
Ärtholmen – koloniområdet som inte är en del av grönstråket.....	48
Holma och Kroksbäck	49
Ärtholmsvägen – den norra barriären	50
Lorensborgsgatan – problematik i en helt egen klass.....	51
Hyllievångsvägen – dags att lyfta problemet	52

Pildammsvägen – den gröna infarten	53
Kulladal	54
Pildammsvägen – den gröna infarten	55
Sörbäcksgången – en del av Malmös egna ”Walk of Fame”	56
Lindeborg	57
Inre ringvägen – ett nödvändigt ont	58
Pildammsvägen – krisläge i staden	59
Pildammsvägen – stimulanspaket	60
Axel Danielssons Väg – blir Axel Danielssons Gata	61
Stolpbodsgatan – en liten koppling	62
Trelleborgsvägen – en låg barriär med hög potential	63
Barnbotaniska – botanik för de små	64
Det Blå Bandet – Pildammsstråkets östra förgrening	65
Högaholm, Almvik och Lindängen	66
Trelleborgsvägen – en låg barriär med hög potential	67
Munkhättegatan – en gata i vägen	68
Lindängelundsvägen – en snabb lösning	69
Det Blå Bandet – Pildammsstråkets östra förgrening	70
Litteratur	71
Diskussion och reflektion – att knyta ihop säcken.....	
Diskussion och reflektion över arbetet och de föreslagna förändringarna	73

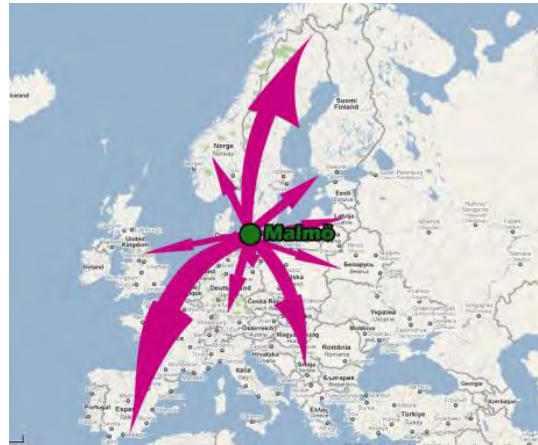
How and why?



Genom att **förbättra** befintliga och **upprätta** nya **kopplingar** mellan stadsdelarna inom Hyllie stadsdelsområde önskas uppnå en positiv effekt gällande; stadsdelarnas integration i staden och samspelet mellan stadsdelarna.

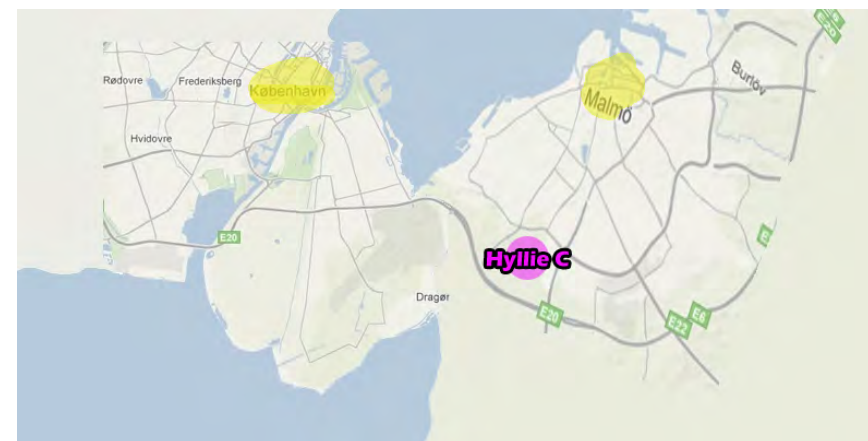
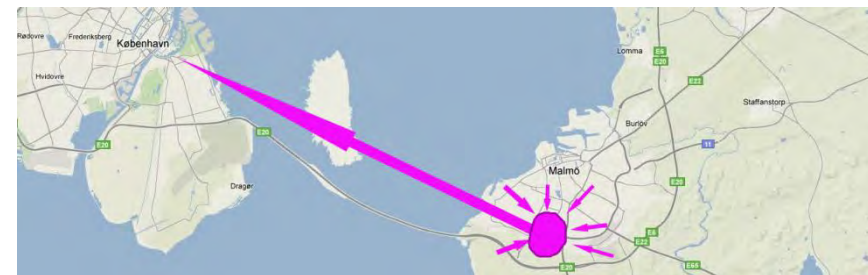
Bakgrund

Malmö, en vacker stad i södra Skåne, en metropol i Sverige, vår **gateway** till Europa. Dock lider staden av en del brister samtidigt som den har potential till att vara en av våra bäst utformade städer. Tack vare det flacka landskapet är det endast kanalen som utgör någon form av naturligt hinder och motstånd. Ser man på Malmös centrala områden så är dessa både väldigt **kompakta och väl ihopkopplade**. Dock har planeringsmisstag begåtts längre ut från stadskärnan och stadsdelar har isolerats till öar i staden. Möjligheten att **korrigera tidigare generationers misstag** finns. Genom att **koppla ihop** stadsdelarna skapar man ett miljövänligt och hållbart kommunikationsnät.



Hyllievångs exploatering omfattande bl.a. handel och kontorsverksamhet ger Malmö en ny central stadsdel i utkanten av staden. Denna stadsdel har potential till att **lyfta närliggande** områden och med hjälp av god stadsplanering omvandla hela stadsdelsområdet från periferi, i dess bildliga mening, till ett centrumområde. Rent fysiskt ligger inte stadsdelsområdet Hyllie långt ifrån stadens kärna men kan upplevas som så på grund av bristande kopplingar.

Inte helt försumbart är det faktum att Hyllievång kommer få en extrem närhet till Köpenhamn som närliggande stadsdelar i Malmö bör kunna dra nytta av för att förbättra sin egen profil.



Arbetets struktur

Bakomliggande teorier – arbetets första del utgörs av en enkel sammanfattning av en del litteratur som ligger till grund för rådande tankegångar kring stadsplanering, detta arbete och i slutändan mina förslag på åtgärder.

Analys av Malmös kvalitéer – redovisar en del av det som finns i Malmö och är intressant att skapa kopplingar till. För ifall det inte finns något intressant att besöka så finns det heller ingen nytta med att skapa kopplingar till den platsen.

Sammanfattning av befintliga förslag gällande Hyllie

Här redovisas några pågående planprojekt i Malmö stad, som främst berör området Hyllie. Här redovisas bland annat en del av det senaste planprogrammet för Hyllievångsområdet och hur dess exploatering kan ha en god inverkan på områdena Kroksbäck och Holma.

Förslag på åtgärder – i den fjärde delen av arbetet redovisas mina förslag på kopplingars placering och utformning; här förklaras hur och varför dessa kopplingar har så stor betydelse i staden. Tidigare information om tings geografiska placering i staden samt informationen kring pågående arbeten i Malmö stad används för att motivera förändringsförslagen. Någon detaljplan redovisas inte utan idéskisser och detaljillustrationer används för att klarlägga synpunkter och åsikter.

Diskussion och reflektion – arbetet avslutas med en kort överblick av det som framkommit under projektets gång, sambandet mellan arbetets olika delar samt en diskussion och reflektion av projektidéernas eventuella potential och samhällsnytta.

Avgränsningar

Varje del i detta arbete har avgränsningar som tjänar till att begränsa arbetets omfattning och volym.

Litteraturen som behandlas ligger till grund för tankegångarna som präglar stadsutvecklingsarbete internationellt idag. De teorier som tas upp är lika gångbara i Malmö som i resten av världen. Begränsningen gällande litteraturens mängd och omfattning har orsak i att arbetet inte är en litteraturstudie utan i huvudsak ett förslag på hur problematiken kring Hyllievång stadsdelsområde kan lösas och varför det bör göras.

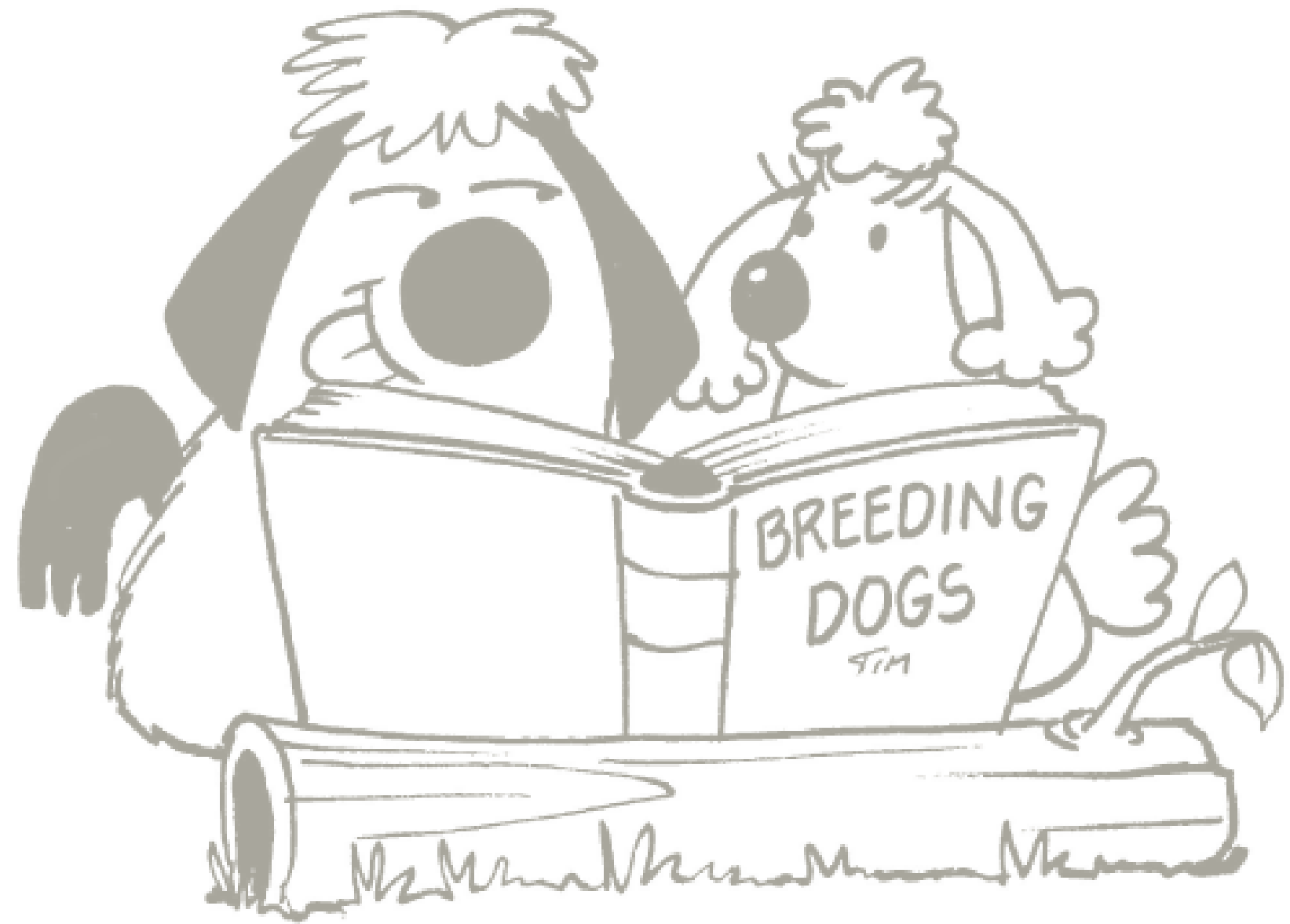
Analysen som visar vad som finns i Malmö och vilka dragkrafter som finns i staden berör endast ett fåtal punkter. Malmö stad, precis som alla andra städer, har ett stort utbud av sevärdheter beroende på vad som man finner intressant. De saker som tas upp i arbetet är saker som generellt anses utöva en dragningskraft och kan ses som viktiga noder i en stad. Även här har informationen begränsats då dessa saker anses utgöra orsak nog till att motivera en generellt förbättrad integration mellan stadsdelarna och staden.

Sammanställningen av pågående planprojekt kring Hyllie fokuserar på några utvalda program och dylikt som berör expansionen av Hyllie. Då det endast finns en Detaljplan som berör expansionen, och denna är i linje med de behandlade programmen, ansågs programmen vara tillräckligt referensmaterial för detta arbete. Att utröna vilka verkande krafter som står bakom skapandet av programmen i fråga och hur dessa krafter har verkat är för omfattande för detta examensarbete på 30 högskolepoäng. Göromål kring utröningen överlämnas till framtida examensarbeten.

Examensarbetets sista del, **mitt egna förslag** på lösningar, har två större avgränsningar. Den geografiska och själva förslagen på förbättringar. Geografiskt är arbetet begränsat till att i olika grad beröra Ärtholmens koloniområde, Kroksbäck, Holma, Hyllievång, Lindeborg, Kulladal, Lindängen, Almvik, Högaholm, Svågertorp och Katrinetorp. Förbättringsförslagen för Lorensborgsgatan i Kroksbäck och Munkhättegatan i Lindängen tas upp i korthet då problematiken kring dessa vägar är så omfattande att varje gata kan utgöra grund för ett eget examensarbete.

Bakomliggande teorier

EN KORT LITTERATURSTUDIE



"The best effect of any book is that it excites the reader to self activity."

- Thomas Carlyle

I detta, arbetets första avsnitt, behandlas den litteratur som idag präglar tankegångar kring stadsplanering. Litteraturen är en blandning av studentlitteratur för framtida stadsplanerare och litteratur som aktiva stadsplanerare använder i sitt dagliga arbete. Tankegångarna som tas upp här är hämtade från litteratur som redovisas i slutet av avsnittet och ligger till grund för arbetets fjärde avsnitt – mina förslag på åtgärder.

UTRYMME FÖR LIV

**Funktion
och
attraktion.**

Våra gator fungerar enligt samma principer som resten av vårt samhälle. De uppfyller den funktion som de utformas till. En gata som utformas för transport mellan punkt A och punkt B används för transport mellan de platserna. En parkbänk som står på tvären på den gatan förhindrar gatans funktion, men folk kommer inte att sätta sig på bänken bara för att den finns där. För att kunna skapa liv på gatan krävs ett samspel mellan flera olika faktorer, så som stimulans för sinnen, människor i rörelse, plats att stanna upp och vila samt attraktion, till både området och gatan i sig.

**Hastighets- och
funktionsseparering
framför trafikseparering.**

En gata som lämpar sig för transport mellan två punkter ska gärna vara rak, så att god översikt ges över trafiken framför och hur den rör sig. Gärna innehålla så få komponenter som saktar ner trafiken som möjligt, exempelvis bänkar längs fasader, affärer (som folk går in och ut ur), korsningar, och andra former och hastigheter på trafik. Tänker vi oss en bilväg istället för en gågata/cykelgata så anpassas denna efter sin funktion i mycket större utsträckning. Det finns inga korsningar på motorvägar och en gårdsgata är inte bred nog för två lastbilar och en personbil. Motorburen trafik är oftast uppdelad efter hastighet istället för sort. Fordon som rör sig i 30 KPH använder sig inte av samma transportled som de som förflyttar sig med en hastighet av 110 KPH. Samtidigt samsas ofta äldre (med rullatorer) med yngre (på cyklar) om samma utrymme om man återigen tittar på utformningen av en gång/cykelväg.

**Levande gator genom
beskådande av gatuliv.**

Därmed synliggörs vissa faktorer som bör finnas på en gata för att göra den levande, alternativt inte finnas för att den ska kunna användas som transportled. För att göras levande måste gatan först och främst tilltala så pass stor mängd människor att den används. Fasadöppningar och fönster som vetter in mot gatan skapar rörelse i olika hastigheter, ögon på gatan samt ett blickfång för de som rör sig på gatan. Med fasadöppningar menas inte bara öppningar in mot gårdar och trappuppgångar utan även dörrar till affärer, skyltfönster, barer i gatuhöjd och så vidare. Det räcker dock inte att bara öppna upp fasaderna på byggnaderna, utan även att utforma dem så att fasaderna känns mindre och mer anpassade till den mänskliga skalan. En fasad som är platt och monoton upplevs mycket längre och tråkigare än en som är lika lång men erbjuder variation och kanske möjlighet för paus i form av ej markerade sitt/stå platser. För om man kan sätta sig och beskåda gatulivet kommer allt fler och fler att sätta sig och göra det samma. Det är allmänt känt att människosamlingar drar till sig människor. För det är just när man har något intressant att betrakta som man tar sig tiden för att sätta sig ner/stanna upp och beskåda detta.

**Anpassade sittplatser
efter individuella behov.**

I anslutning till de här vältrafikerade gatorna så kan man använda sig av avslappnings och rekreationsområden så som torg och parker. Även dessa platser inbjuder till att stanna upp och beskåda livet runtomkring. Viktigt att tänka på är att utformningen av dessa platser och de ytor inom dem som tas i anspråk för avslappning inte ska vara direkt bestämda utan kunna användas lite efter varje persons behov. En sittplats ska vara utformad så att man sitter skönt, men ett barn och en vuxen sitter inte på samma sätt och har olika uppfattning om hur nära/högt över marken som sittplatsen ska vara. Likaså är det inte alla som vill sitta, vissa vill stå, andra vill ligga ner. En stol behöver inte innebära att man ska sitta där, precis som en gräsplätt inte automatiskt innebär liggplats.



**Plats for folkskygga
människor i samhället.**

Vidare är det viktigt att tänka på att inte alla vill vara lika delaktiga i utomhuslivet fastän de befinner sig utomhus. Vissa vill ha ett tillhåll för att fly undan även utomhus, och dessa människors behov behöver tas hänsyn till i lika stor utsträckning som behoven för de med nedsatt rörelseförmåga. I regel hittar man stadens "hotspots" (områden med trådlösa anslutningar) där det finns störst koncentration av människor. Mindre sociala personer skulle kunna gynnas av "hotspots" i mer avskilda områden som inte är väldigt folkkoncentrerade men inte heller helt övergivna av stadens befolkning. På så sätt kan offentliga rum inte bara användas för att skapa interaktion och integration mellan olika åldersgrupper och samhällsklasser i staden utan även mellan olika samhällsgrupper.

UPPLEVD TRYGGHET

En levande gata är inte levande bara för att det finns liv på den utan för att livet som finns möjliggör en offentlig trygghet. Genom att befinna sig bland människor som är en del av gatulivet känner man sig säkrare. Men egentligen är man inte det om ingen vågar ingripa ifall en olycka inträffar. Tryggheten för den som är anonym i stadens liv är delvis beroende av mängden människor som har uppsikt över gatulivet och delvis på dessa individers förmåga att reagera vid behov. Är det för många individer som bevittnar en händelse och en given informell ledare inte tar tag i situationen så händer ofta det oönskade, alla står stilla och tittar på eftersom ingen direkt rangordning finns och därmed vet ingen vad de ska göra. Ett ingripande är lättare att göra ifall antalet människor som bevittnar händelsen är mindre och därmed får varje individ större ansvar än då flera individer bevittnar samma händelse. För det är vid en viss given mängd ansvar som människor skrider till handling.



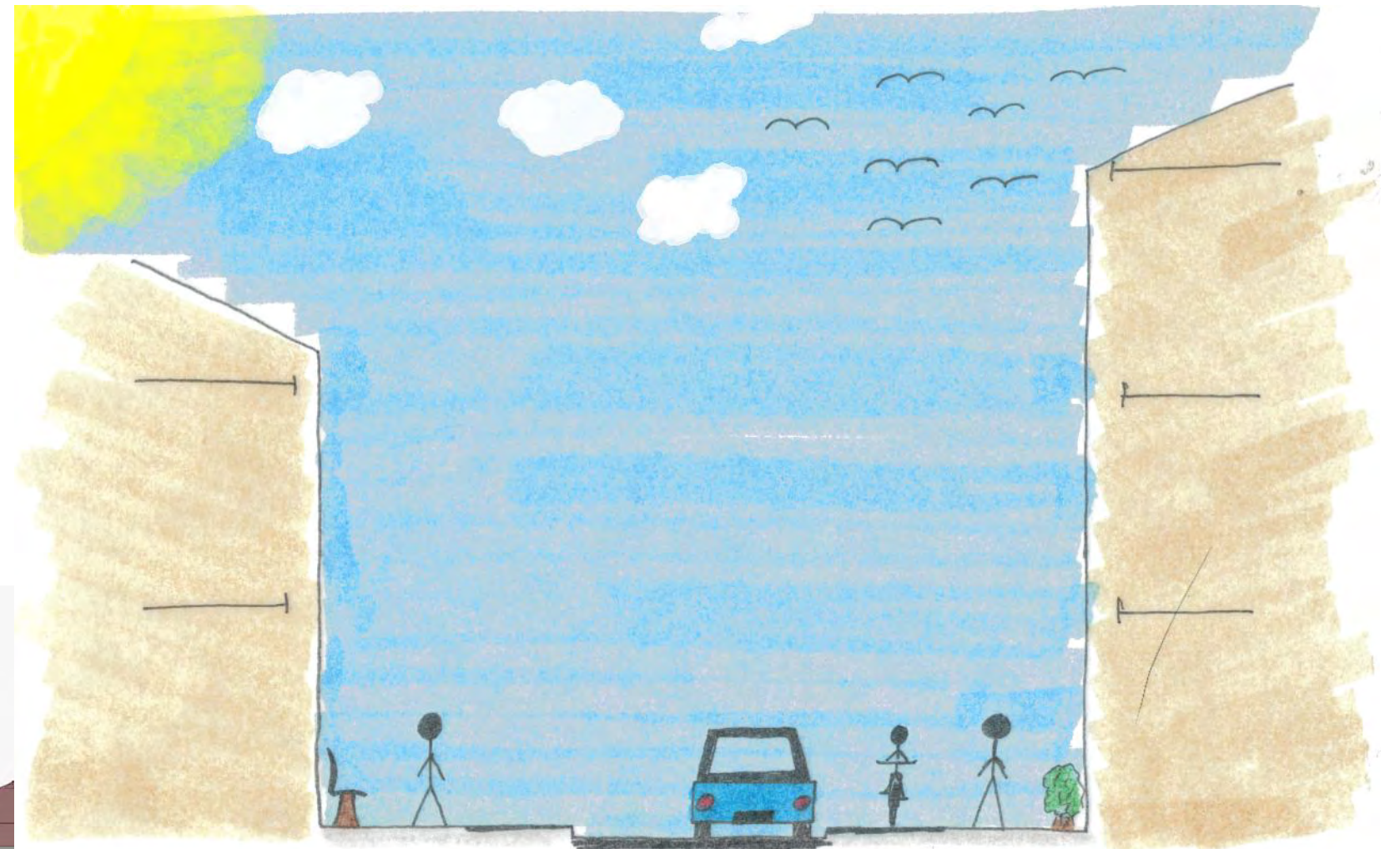
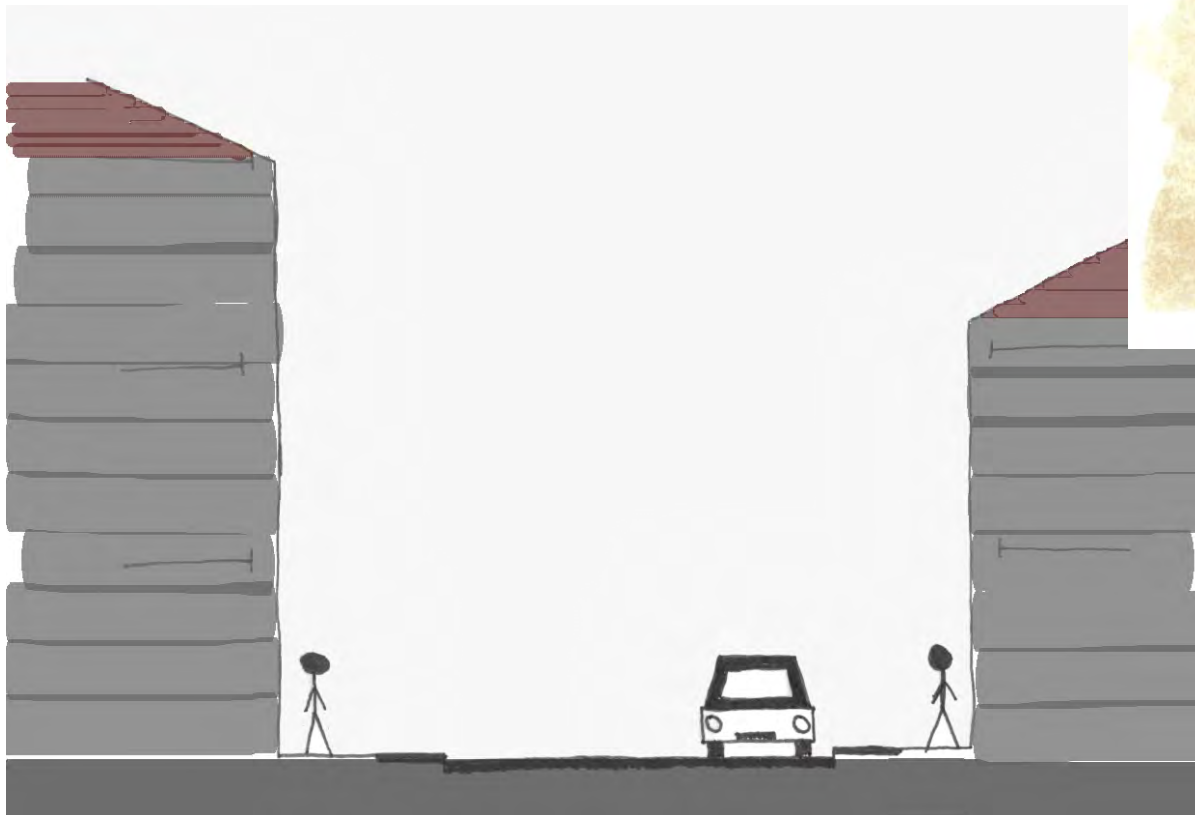
*Bilden t.h. visar en livlig gata där människor trängs.
Bilden t.v. visar en öde gata där inga spår då liv svns.*



Sedan finns det omvända scenariot där det finns för få människor på gatan så att man känner sig både utsatt och försvarslös; eftersom trygghetskänslan inte bara beror på övervakning av de handlingsaktiva utan även anonymitet. För genom att vara anonyma blir vi mindre iögonfallande och därmed minskar risken för att utsättas för brott. Känslan av att vara utsatt infinner sig ofta vid dygnets sena timmar och när man rör sig längst övergivna gator, alternativt då arkitekturen eller byggnadsanvändningen inte möjliggör seende ögon på gatan.

DEN MÄNSKLIGA SKALAN

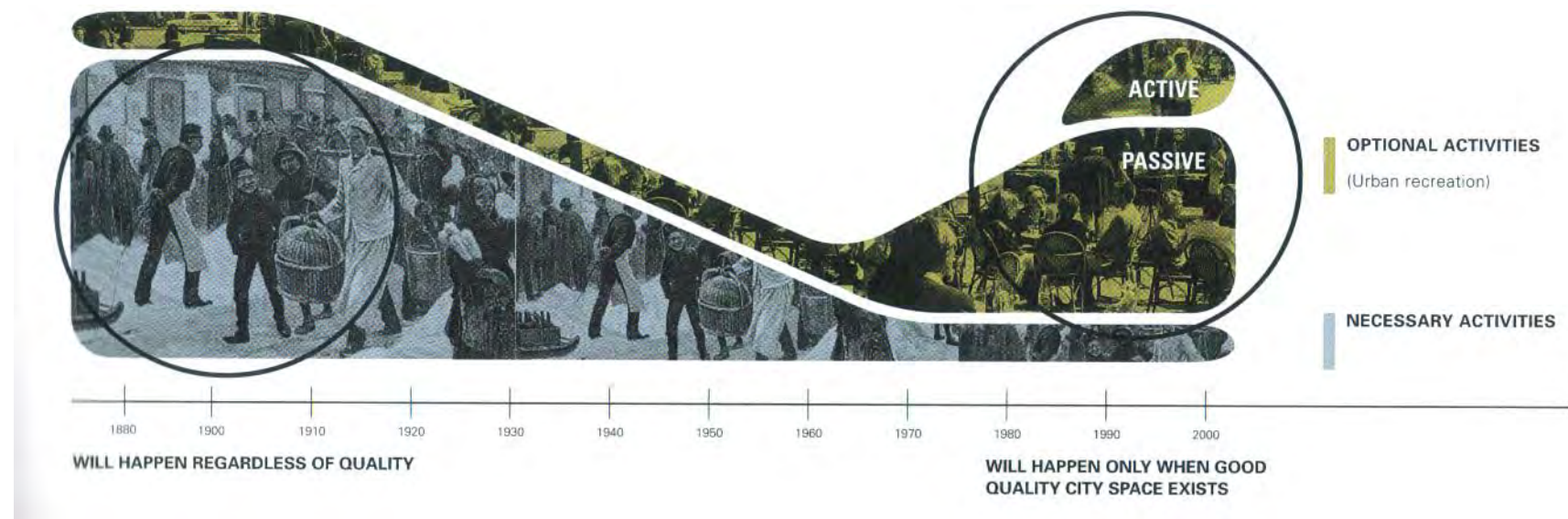
I dagsläget talas det ofta om den mänskliga skalan och hur man utformar efter den; tankar och idéer är viktigare än dimensionerna i sig. För det första gäller det att utforma gator vilka tillåter människor att mötas utan att trängas, så att trafik i valfri riktning kan äga rum. Vidare ska avstånden inte vara så stora att man kommer för långt ifrån varandra och identifikation av den som man möter omöjliggörs. Sedan är det även viktigt att husen och deras fasader inte gör att man känner sig förminskad utan även de ska utformas så att man kan känna sig relativt stor. Genom att utforma gaturum enligt den mänskliga skalan signalerar man till människor att de hör hemma där istället för "du har inte här att göra – fortsätt gå".



Avståndet mellan huskropparna är lika stort relativt människans storlek. Skillnaden ligger i bredden av trottoaren och husfasadernas utformning. Båda bilderna är idéskisser där den till vänster representerar en gatutformning mest lämpad för bil medan den till ovan visar på trafikseparering i höjddled men där oskyddade, ej motorburna trafikanter ges större utrymme i horisontellt led.

FÖRÄNDRAT ANVÄNDANDE

Under 1900-talet har man kunnat uppmärksamma en förändring av vårt användande av stadens gator och torg. För drygt hundra år sedan var deras största användningsområde arbete och handel i dess olika former medan idag är det i huvudsak rekreation, socialisering och underhållning. På stadens gator kan man stöta på allt från konstinstallationer, gatukonstnärer av olika slag och talang och aktivister för att bara nämna ett fåtal. Många människor använder gatan för att träffa nära och kära för lite kvalitetstid tillsammans eller för att bara gå och fönstershoppa.



Bilden t.v. är hämtad ur boken "New City Life, s.9" och visar på hur användningen av de allmänna ytorna i en stad har förändrats mellan 1880 och 2005.

HÖGKVALITATIV STAD

Aktiviteter som fönstershoppande och umgänge kan man som stadsplanerare stimulera genom att skapa utrymmen av hög kvalitet på utformning och materialval. Eftersom människor dras till kvalitativa utrymmen utgör platsen i sig en attraktion vilket även inspirerar till annan användning än det allmäntagna. På detta sätt skapas en egen dynamik hos platsen som väcker spontana handlingar och livslust hos dem som befinner sig där. Klarar man dessutom att koppla ihop allmänna transportmedel med dessa platser så leder det i regel till en förhöjning av kvalitén på de allmänna transportmedlen.

När man väl skapat goda förutsättningar för transport mellan dessa sevärda platser och resten av staden kommer mer människor att besöka platserna för att kunna få egna upplevelser av dem. Därmed måste behovet tillgodoses hos dem som inte vill eller kan vara i rörelse allt för länge. Därför bör man använda alla möjliga vrår och hörnor för att placera stå, sitt och liggplatser. Oavsett var man befinner sig kan man behöva stanna upp och ta det lugnt, därför bör platser erbjuda möjlighet till just detta. En undanskymd vrå kan vara ett perfekt läge för en sittplats åt den trötte.



Bilderna visar på hur val av material och placering av bänkar kan användas för att skapa liv i området. Det vänstra fotot visar en del av ett handelsstråk i Berlin. Bilden i mitten visar en "paviljong" i Shanghai där folk sitter och slappnar av oavsett vädret. Herrarna på bilden läser den lokala dagstidningen. Längst ut till höger visas en möjlig placering på en parkbänk.



PLATS FÖR CYKEL

Cykeln utgör en stor del av storstadens liv, oavsett om man är på väg till jobbet eller tåget så är cykeln ett bra alternativ till både bil och buss. Cykeln är ett fordon i staden som ofta samsas om utrymme med antingen fotgängare eller motorfordon, trots att den inte tillhör någon av kategorierna. En cyklist är lika utsatt bland motorfordon som en fotgängare, medan cyklisten har ett övertag bland fotgängare. Cykeln är ett transportmedel som oftare borde räknas som ett eget fordonsslag och bör därmed planeras för därefter. Det har visats att man kan öka användandet av cykel och kommunaltrafik i en stad genom att planera bort bilen, vilket är en indikation på att cyklisterna borde ses som fordonsförare istället för fotgängare på hjul. Samtidigt förpassas cyklisterna ofta till samma gatuutrymmen som fotgängarna vilket kan skapa förvirring och orsaka olyckor. Detta problem kan reduceras genom att bygga upp ett nätverk med smågator där koncentrationen av fotgängare är mindre än på gågatorna samtidigt som smågatorna är utformade för transport i lägre hastigheter. Sen kan man komplettera med ett antal transportled vars enda syfte är förflyttning mellan två eller flera punkter. Precis som för fotgängare måste man ta hänsyn till att cyklisterna rör sig i olika hastigheter och därmed behöver vägarna anpassas för detta. Även här är det oerhört viktigt med ordentlig belysning så att de som befinner sig i rörelse är medvetna om hur vägen är utformad och vad som väntar längre fram.

Cykeln har varit en del av människans samhälle under många decennier. Ändå inser vi som oftast inte dess vikt och har lätt för att glömma den i planeringssammanhang.



MOTION I STADEN

Idag finns det så många olika sätt att utnyttja staden för motion i alla dess former. Dessutom är stadens offentliga platser en arena för kostnadsfri motion. Samtidigt som man motionerar i staden ser och upplever man mer än vad man hade gjort på ett löpband eller en roddmaskin. Ger man människor plats och möjlighet till motionsaktiviteter kan man skapa liv och rörelse under hela dygnet. Staden ska inte bara tillgodose de traditionella motionsbehoven (ex: jogging och cykling) utan även de lite ovanligare. Detta görs relativt enkelt genom att tillsammans med människor som har god insyn i rörelseformen utveckla specifika temautrymmen som lämpar sig extra väl för dessa aktiviteter, exempelvis skateparker och BMX banor. Sen gäller det att göra utrymmena tillgängliga för dem som de är planerade för. Användningen av en temaplats kommer att vara låg ifall den ligger avsides och dessutom inte möjliggör för publik/avskildhet beroende på behov.

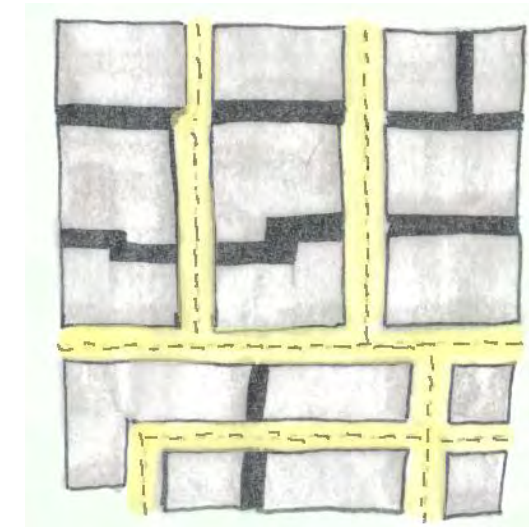
Att promenera är en effektiv, tyst och behaglig motionsform som inte belastar staden. Denna motionsform förbises ofta fastän det är den mest förekommande i en stad och det är väldigt lite i vår vardag som vi kan göra utan att promenera.



Motion i staden kan ha många uttryck. Allt från linedance i kvartersparken, till balansplatta i den närliggande parken.

LIV PÅ KVÄLLEN

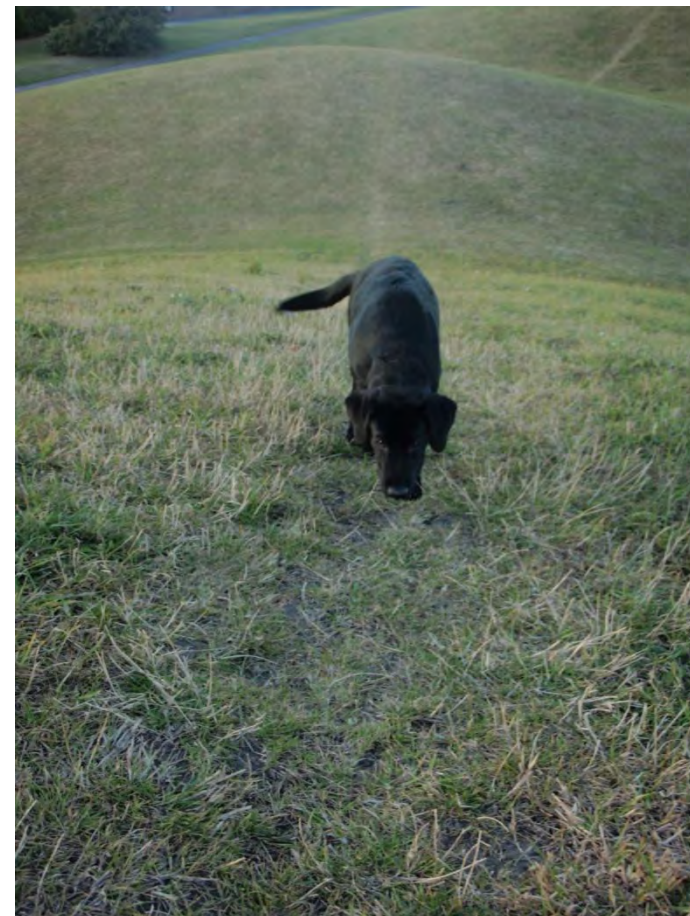
Vid dessa nordliga breddgrader är det viktigt att tänka på att staden ska kunna användas lika väl dagstid som kvällstid. Ett sätt att tacklas med detta är att belysa gator, torg och parker så att områdena upplevs tryggare. Men så länge det inte finns attraktion så finns det inte heller några ögon som kan nyttja belysningen så att området faktiskt blir tryggt. Därför gäller det att möjliggöra för affärer, handel och dylikt att kunna hålla öppet så pass sent in på kvällarna att det liv som de genererar kan hjälpa till att göra områdena trygga samtidigt som handeln kan utnyttja den ökade mängden kunder. Det är även viktigt att de belysta områdena inte kantas av avskärmade och mörka gator, gränder eller liknande eftersom liv drar till sig liv men alla är inte lika laglydiga i en stad. Många av de kriminellt belastade i samhället utnyttjar mörka områden som ligger i anslutning till belysta, levande områden för brottslig verksamhet. Genom att skapa en livlig gata med gott nattligt liv skapar man även trygghet på den gatan, vidare gäller det att även skapa trygga anslutningar till denna gata. Om ett område får rykte om sig att vara tryggt kommer allt fler att ta sig dit och därmed göra det ännu tryggare om det däremot får det omvända ryktet kommer det leda till att folk överger området och därmed kommer det att bli allt mer otryggt tills dess att all civil kontroll (se nedan) över området går förlorad. Självklart gör poliser ett område tryggare men de kan inte alltid vara på plats, så den egentliga tryggheten av en gata finns hos "gatans väktare": civilpersoner som övervakar gatan och som hjälper till att hålla ordning på den. Först när dessa överger gatan kan det sägas att en gata är otrygg. En stad med otrygga gator räknas som en otrygg stad, för man kan alltid anta att man är säker bakom sin dörr medan om man är otrygg på gatan utanför så känner man sig otrygg i området. Människor som känner sig otrygga i sitt område är mindre benägna att röra sig i det utöver tvånget. Detta gör området mindre attraktivt och på lång sikt även otryggare ända tills området dör.



Bilden ovan exemplifierar problematiken kring upplysta levande gator och mörka anslutande gator/gränder där kriminell verksamhet kan frodas.

ÅRSTIDER

I takt med att jordens axel ändrar lutning så ändras vår användning av offentliga utrymmen i staden. Det som under sommaren används till att stanna upp och vila, kanske ligga ner och sola, kan under vintern komma att användas som ett stort transportband för förflyttningar mellan två olika platser eller kanske inte alls används eftersom det är för öppet och vinden blåser extra stark där. Vår användning av stadens utrymmen är starkt beroende av väderlek och temperatur. Många restauranger, barer och caféer har därför värmeaggregat, parasoll och markiser för att göra sina kunders utomhusvistelse så bekväm som möjligt, vidare erbjuder de filtar och sittdynor när det finns behov av detta – allt för att hålla livet på gatan aktivt så länge som möjlig och därmed öka sin omsättning. Årets kallare årstid erbjuder annan rekreation i staden än avslappning. Lokala dammar och fontäner av tillräcklig storlek kan utgöra utrymme för skridskoåkning samtidigt som man enkelt kan bygga upp improvisatoriska isrinkor på torg och populära samlingsplatser. Även här passar lokala etableringar på att hjälpa sina gäster genom att t.ex. möjliggöra uthyrning av skridskor och liknande.



Kullar i likhet med de på Kroksbäck kan vara en utmärkt plats för att motionera hunden på somrarna och åka pulka på vintern.

LOKALT LIV

Självklart kan man inte jämföra utkanten av en stad med dess livliga kärna. Man kan se staden och dess struktur på två olika sätt. Ena sättet är med en stor tyngdpunkt i mitten (centrum) som har den starkaste attraktionskraften och livligheten och detta avtar med avståndet. Det andra sättet att se på en stad är som en samling av olika lokala centrum med alla var sitt eget behov och kanske ett stort centrum i mitten där den största mängden liv och utbud finns. I vilket fall som visar det sig att stadens utkant har en egen dynamik och egna behov som behöver tillgodoses. Därför måste utformningen av staden i dessa delar gynna de lokala behoven och inte utformas som något annat område. Individuellt utformade områden ger också högst trivsselfaktor. Gamla områden kan göras betydligt attraktivare genom kvarterslyft som inte bara berör själva bostäderna utan även byggnaderna, gatorna och innergårdarna i området. Parkerna får självklart inte glömmas bort då dessa utgör en så stor del av rekreationen i staden. Genom planering och utformning kan man sätta guldkant på användarnas vardag och inbjuda dem till att nyttja gatan för sina dagliga aktiviteter samt motion och avslappning.

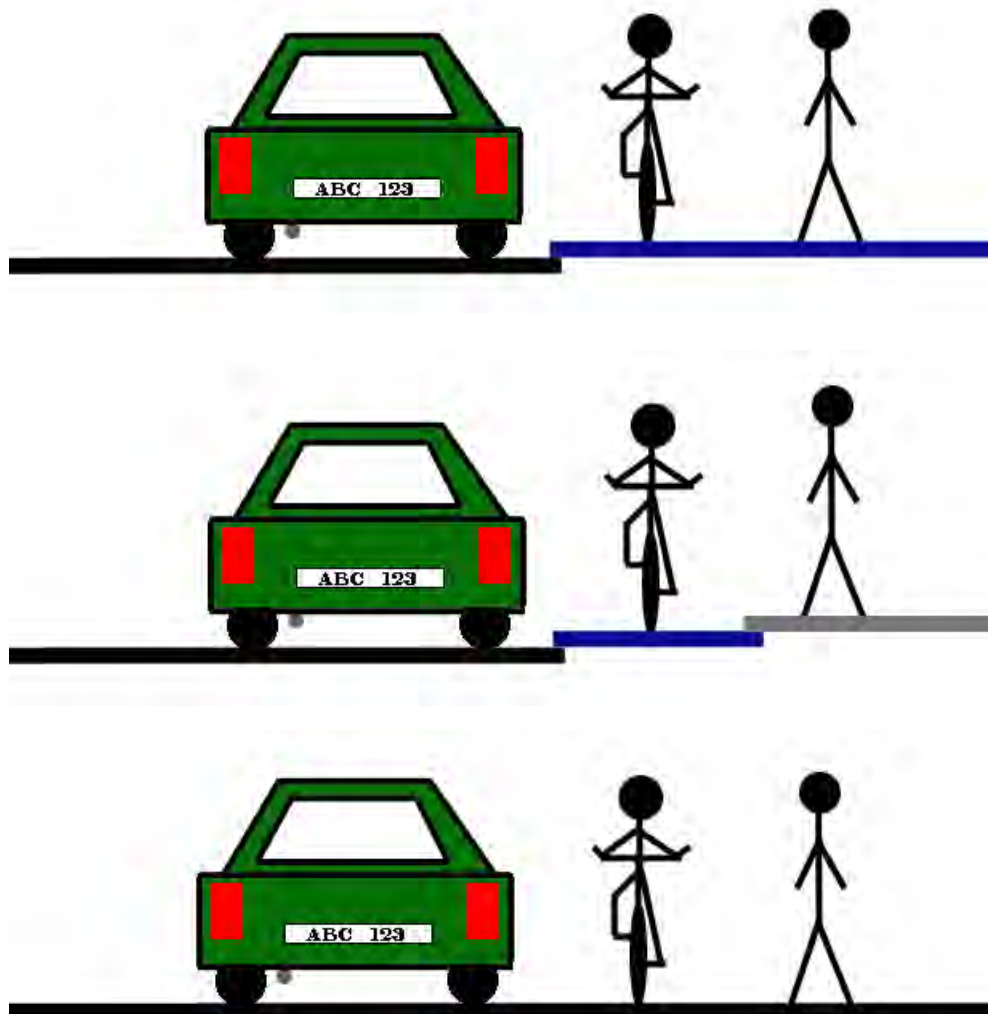
Denna lokala gata i Malmö tillgodoser inte bara de boendes parkeringsbehov utan ger även trötta passerande en möjlighet till vila. På somrarna används platserna ofta för att avnjuta det fina vädret eftersom bostadshusen inte har balkonger.



FORDONSFÖRARE I GATULIVET

De som framför ett motordrivet fordon har ett privilegium i stadens liv, de kan befinna sig i centrum samtidigt som de har möjlighet till trafikuppdelning. För genom att placera cyklister och fotgängare tio centimeter högre upp har man möjliggjort för fordonsförare att inte behöva ta full hänsyn till oskyddade trafikanter. Vad man samtidigt har gjort är att hämma cyklisternas och fotgängarnas förflyttningsmöjligheter på den platsen. Hade man däremot blandat de tre trafikslagen på samma höjdnivå så hade man tvingat bilisterna till lägre hastigheter så att de bättre kan uppfatta vad som händer runtomkring dem och samtidigt möjliggjort större förflyttningsmöjligheter för de två andra trafikslagen. Går man ytterligare ett steg och eliminerar motordriven trafik inom området ges utrymme för lekfullare och mångsidigare användning av det offentliga utrymmet.

Genom att blanda trafikslag gör man de mest skyddade (bilister, bussförare, lastbilsförare och så vidare) uppmärksamma på de minst skyddade (fotgängare, cyklister och så vidare) och på så vis skapa en god relation mellan dem. Motorförare vänjer sig vid att ständigt hålla uppsikt efter andra trafikslag så att man skapar säkrare och tryggare transportupplevelse hos de oskyddade trafikanterna, samtidigt som de oskyddade lär sig att följa trafikreglerna vilket gör stadens liv tryggare för alla. För man är som oskyddad trafikant tryggast i trafiken när man känner sig som mest utsatt då man blir varse kringliggande faror.



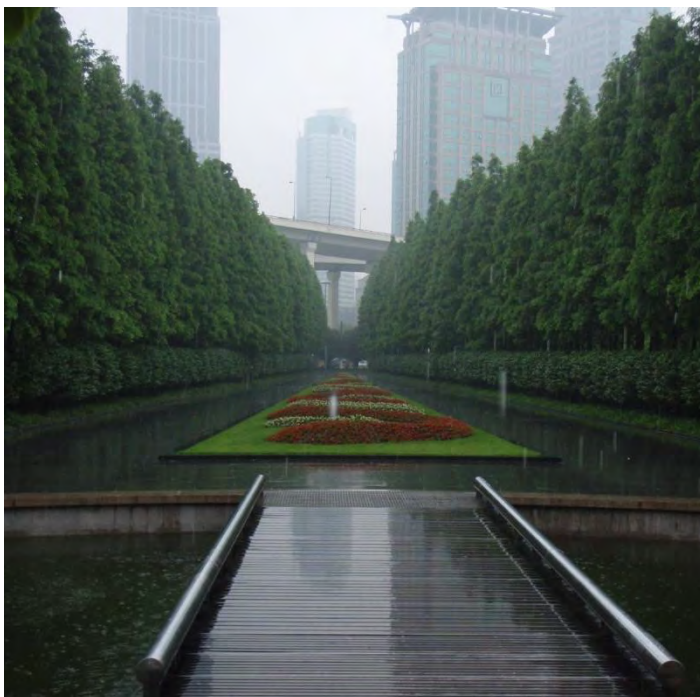
Vid vilket av tillfällena som fotgängare, cyklist och fordonsförare tar man mest hänsyn till de andra trafikslagen? Vid vilket tillfälle tar man minst hänsyn? När känner man sig som tryggast? När är man tryggast?

LIV I PARKEN

En park är inte levande bara för att en stor variation växter finns i den. Den är inte heller levande om den vid några enstaka tillfällen hyser rum åt stora evenemang och folksamlingar. En park som har kontinuerlig rörelse och liv är levande. Den ska ge utrymme och inspirera till alla tänkbara aktiviteter och erbjuda dessa möjligheter till alla i en stad. Ingen ska uteslutas ur parklivet oavsett psykiska eller fysiska hinder. Parken behöver inte heller ha en permanent geografisk plats och utformning. Precis som resten av staden så är parken levande – om inte till och med mer än stadens bebyggelse. En park kan anläggas på en tillämplig markbit i väntan på exploatering. På så sätt kan man skapa en relation till området hos stadens invånare. Annars kan man låta en park växa fram genom att inte göra någonting alls från början utan se hur området används av de boende i närheten och därefter bygga vidare på det.



Bara för att en park har god utformning och stor variation i grönska så innebär det inte per automatik att den är levande. Graden av liv i en park mäts i mängden användare. En liten sak som regnskurar kan tömma en park på allt liv. Bilderna (tagna i Shanghai) hade förmodligen berättat en annan historia om det hade varit fint väder.



LITTERATUR

Skrivna källor

Blakely, E & Snyder, M.G. (1997). Söndrade vi falla. Nyström, L. (Red.) *Stadsdelens vardagsrum* pp.117–134.

Kalmar: Stadsmiljörådet

Gehl, Gemzøe, Kirknæs & Søndergaard. (2006). *New City Life*.

Köpenhamn: The Danish Architectural Press.

Gehl, J. och Gemzøe, L. (1996). *Public Space Public Life*.

Köpenhamn: The Danish Architectural Press.

Jacobs, J. (2005). *Den Amerikanska Storstadens Liv och Förfall*. Hjukström, C (Översätt.).

Göteborg: Daidalos

Lindelöv, D. (2009). *Strategier för ett ökat gående och cyklande – en litteraturstudie om olika faktorerers betydelse*.

Bulletin – Lunds Universitet: Tekniska högskolan i Lund

Newman, O. (1996). *Creating Defensible Space*.

U.S Department of Housing and Urban Development

Sveriges Kommuner och Landsting m.fl. (2007). *Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST)* (Utgåva 2).

Edita

Sveriges Kommuner och Landsting m.fl. (2007). *Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST) Underlag* (Utgåva 2).

Edita

Wikström, P.O.H. & Dolmén, L. (1990) Crime and Crime Trends in Different Urban Environments. *Journal of Quantitative Crimonology*, 6(1), 7–29.

LITTERATUR

Bilder och illustrationer

Egna idéskisser och foton

Gehl, Gemzøe, Kirknæs & Søndergaard. (2006). *New City Life*.
Köpenhamn: The Danish Architectural Press.

Google. Sökord: *Deserted street*.

<http://davidbyrne.typepad.com/.a/6a00d834555ca169e2010535c5e7df970c-800wi>

Google. Sökord: *Crowded street*.

http://standeyo.com/NEWS/08_Sci_Tech/08_Sci_Tech_pics/080121.pedestrians.jpg

Google. Sökord: *Bicycle timeline*.

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/84/Bicycle_evolution-en.svg/800px-Bicycle_evolution-en.svg.png

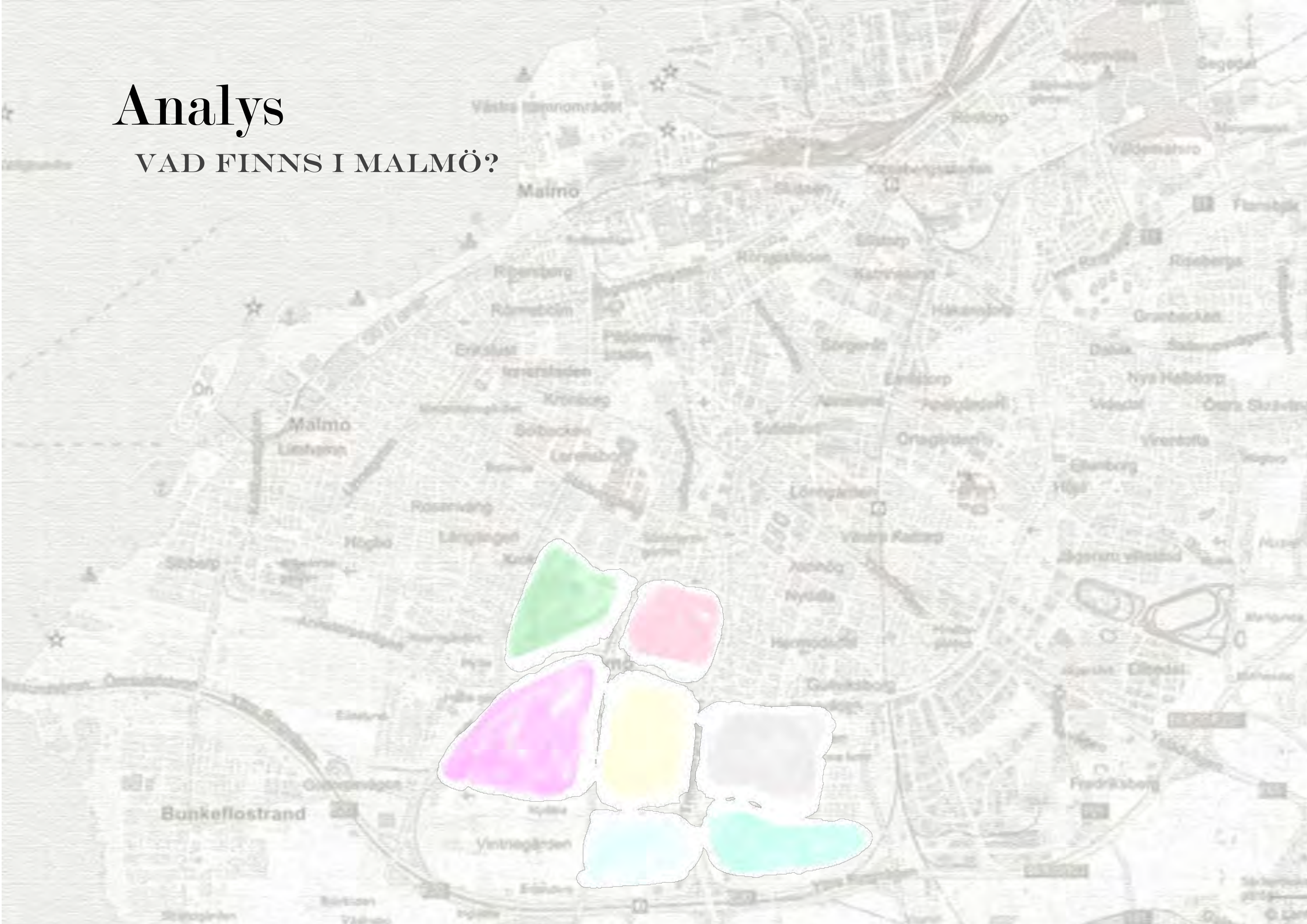
Google. Sökord: *Kroksbäck's kullarna*.

http://2.bp.blogspot.com/_tm-MPV9ZX5c/SyohFyjKzjI/AAAAAAAAACZI/z9m6uTwhgW4/s400/DSC01571.JPG

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/8e/Kroksb%C3%A4cksparken,_vinter.jpg/250px-Kroksb%C3%A4cksparken,_vinter.jpg

Analys

VAD FINNS I MALMÖ?



HUR BRA KOPPLAR DU? – BAKGRUND

Malmö stad ligger på en av Europas bördigaste jordar och är helt skonad från naturliga barriärer, därför lämpar den sig så bra för tät bebyggelse. Därför gäller det att satsa på kopplingarna mellan olika platser i staden och göra dessa så attraktiva som möjligt för att fullt ut kunna nyttja fördelarna med en tätbebyggd stad. Något som man ska tänka på vid planering av ett område är att den upplevda sträckan och den egentliga sträckan mellan två platser inte behöver stämma överens särskilt bra. Därför är det väldigt viktigt att på ett bra sätt koppla ihop nya områden i staden med de omkringliggande och gamla så att hela staden kan dra nytta av nybyggnationen. På sommaren kommer människor från hela staden till Västra Hamnen för att det har en stark attraktionskraft fastän det inte är särskilt väl kopplat till vissa delar av staden så som Rosengård, Söderkulla eller Lindeborg. Detta gäller dock endast vid bra väderförhållanden, vid dåliga så är det inte mer än de boende i området som vistas runt Västra Hamnsområdet. Hade kopplingarna till resten av staden varit bättre tror jag att betydligt fler hade vistats i området året runt och Västra Hamnen hade haft en konstant besökarskara framför stötvis vid gynnsamt väder.

Vad har Västra Hamnen och Hyllie gemensamt?

Båda områdena har en hög profil i staden; Västra Hamnen som det innovativa boendet med det moderna badet och extrema närheten till havet; och Hyllie som den nya delen av staden som tidsmässigt ligger lika nära Köpenhamn som Malmö centrum. Båda områdena har mycket att erbjuda staden och dess befolkning – det gäller bara att ta sig dit. Då Hyllievång blir det nya området och Hyllie i allmänhet exploateras vidare så kommer detta arbete att fokusera på kopplingarna mellan den nya stadsdelen och den gamla staden (resten av Malmö).



Kartan hämtad från Eniro.

Den markerade ytan visar ungefär vilket område i Malmö som arbetet handlar om.

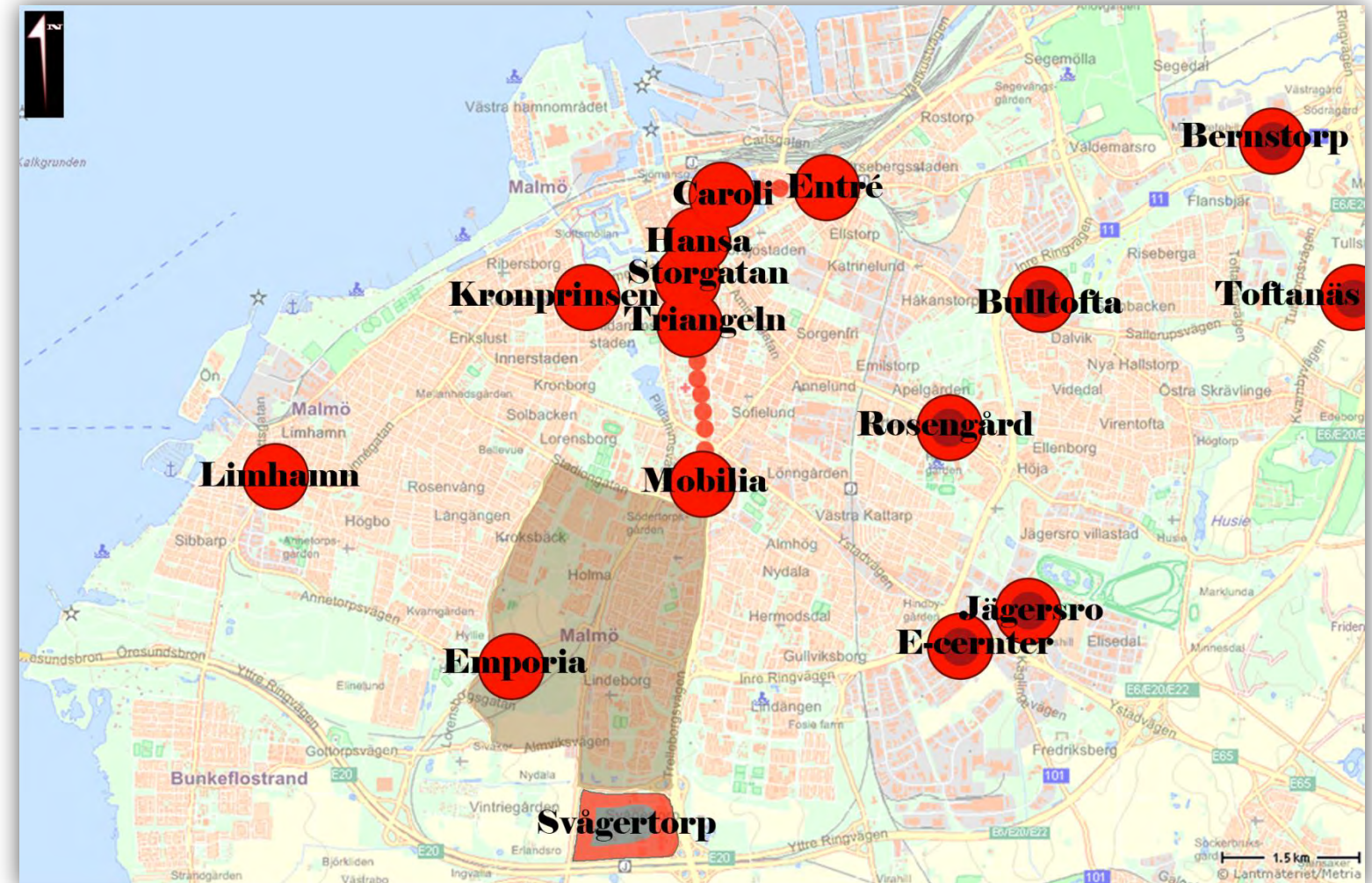
EN SANN HANDELSSTAD – HANDEL I MALMÖ

Malmö har de senaste 20–30 åren genomgått en förändring från att vara en industristad till att bli en handelsstad och Sveriges första Fairtrade City (utbud och konsumtion av rättvisemärkta produkter uppnår en viss given nivå). Tack vare denna stora förändring har handel sprungit upp på många platser runt om i staden. Staden hyser två mer utpräglade handelsstråk där det ena ligger i Limhamn i väst och det andra sträcker sig genom stadens kärna från Triangeln i Söder till Stortorget i Norr. Lite utanför det stråket ligger köpcentrat Caroli City. Längs med centrumstråket hittar man köpcentrumen Triangeln, Storgatan och Hansakompaniet. Mobilia, som i TV reklamen lanseras som Malmös mitt, ligger längs med stråket i Sydlig riktning, och fastän det finns handel längs med hela vägen så anses det centrala handelsstråket börja vid Triangeln. Det finns även en del handel som sträcker sig mellan Caroli City och Entré i Öst.

Den sista centrumhandeln ligger i bottenvåningen på Kronprinsen, en av de högsta byggnaderna i staden och en stor del av dess skyline.

Utöver dessa centralt belägna platser så finns Jägersro Center och E-Center i Sydöstra delen av staden. Svågertorps Handelsområde i Syd, Toftanäs och Stora Bernstorp i Nord Öst och Rosengård Centrum i Öst. Det senaste tillskottet i handeln är Emporia som kommer att ligga i Syd Västra delen av staden. Det är dessa shoppingcentra som kommer att ha bäst förbindelse till Köpenhamn och till viss del även Malmö centrum tack vare Metrons närbelägna dragning.

På grund av dessa förändringar kommer inte Svågertorp längre att ha den goda förbindelsen till andra sidan sundet som det har idag. Svågertorpsområdet har dock fortfarande stor nytta av Öresundsbron och den motordrivna förbindelsen till Danmark, då andra avfarten i Sverige leder till Svågertorp; och försäljningen i området är till stor del beroende av att människor kommer ut med bil eller buss.



Kartan hämtad från Eniro.
Punkterna markerar stadens stora handelscentrum.

VAMOS A LA PLAYA – BADPLATSER I MALMÖ

Från Sibbarpsstranden i syd till Scaniabadet i Norr kan man en varm sommardag se människor som badar, leker och sportar. Många grillar medan andra motionerar längs strandstråket. Det finns ingen tvekan om att badplatserna i Malmö verkligen nyttjas till fullo under somrarna. Dagarna går åt att sola, bada och umgås medan kvällarna tillägnas umgänge och diverse aktiviteter så som klätterväggar, danslektioner, konserter och en och annan vänskaplig match på bollplanerna. Varje del av stadens Västliga kust uppfyller minst ett syfte utöver sol och bad. I Sibbarp ges man möjligheten att sjösätta mindre båtar, vattenscooters och lära sig segla med liten jolle. På Ön hålls dykkurser och fiskare kan få upp kvällens middag. Vid handikappsbadet (Södra delen av Ribersborgsstranden) kan de med funktionshinder ta sig ett svalkande dopp och till söder om detta hittar man nakenbadet för de som inte tror på kläder. Vid mitten av Ribersborgsstranden ligger det lokala landmärket T-bryggan som ofta används som en mötespunkt för individer och grupper. Inte allt för långt ifrån T-bryggan finns Malmös Kallbadhus som under sommaren bland annat gästades utav många ur Sveriges komikerelit. Till sist hittar man Daniabadet och Skaniabadet i norr (Västra Hamnen). Här ges möjlighet till badande på djupare vatten vilket drar till sig många badare som gillar att dyka från bryggor och högre höjder så som den i folkmun kallade Titanic.



Kartan hämtad från Eniro.

Punkterna markerar stadens mest igenkända badplatser.

STANNA OCH LUKTA PÅ BLOMMORNA – GRÖNSKA I MALMÖ

Hur ser en park ut?

En park är lika individuell som en person, det är vårt synsätt som skiljer sig. Vissa menar på att en park är en plats i staden där det finns grönska medan andra menar på att det är en plats i staden som är speciellt utformad för rekreation. Använder man sig av den senare definitionen så kan man urskilja 16 parker inom Malmö Stad. Bland dessa hittar man allt från Pildammsparken till Stapelbäddsparken. I Malmö finns parker för allas behag. Dessutom så rör sig ett grönt stråk (Pildammsstråket) genom staden från Västra Hamnen i Norr till Bunkeflostrand i syd. Även om stråket inte alltid är tydligt kan man dels förstärka dess framtoning i staden och dels bygga vidare på det i västlig såväl som östlig riktning. Ungefär i mitten av detta stråk hittar vi en park som planlades och byggdes som en kvarterspark men har potential och utrymme för att växa till en stadspark, nämligen Kroksbäcksparken. Med sina väldiga kullar bidrar den tydligt till stadens Skyline och särart. Förutom de stora parkerna finns flertalet mindre parker och grönstråk (ej utmarkerade på kartan till höger) som förstärker bilden av Malmö som den gröna staden. Bland dessa hittar man gamla vackra kyrkogårdar med tillhörande grönytor, kvartersparker så som Ellstorpsparken och Södertorpsgården samt grönstråk likt Rörsjöparken och Magistralsparken för att bara nämna några få.



Kartan hämtad från Eniro.

Punkterna markerar var stadens största parker ligger. Lokala Mindre parker är ej utmarkerade.

ATT GÖRA SKÄL FÖR NAMNET – DEN GRÖNA STADEN BLIR GRÖNARE

Förutom att Kroksbäcksparken utvidgas och förskönas i och med arbetet med Hyllievång byggs dessutom en ny park vid Hyllie vattentorn, Vattenparken. Namnet kan tyckas lämpligt med tanke på parkens placering. En stor fördel med Vattenparken blir att den förlänger Pildammsstråket i sydöstlig riktning vilket gör att stråket förgrenar sig i Kroksbäcksparken. Ett ben rör sig i sydvästlig riktning mot Bunkeflo medan den andra delen får en förskjutning mot den planerade Botaniska trädgården som ska anläggas i stadens sydvästra del. Söder om Lindängen. Här ges en utmärkt möjlighet att koppla ihop stadsdelarna Lindängen och Lindeborg med Hyllievång tack vare ett tydligt grönstråk. Detta rör sig från Kroksbäcksparken till Botaniska trädgården.



*Kartan hämtad från Eniro.
Punkterna markerar var de nya parkerna planeras anläggas.*

GÅR LIVET SOM PÅ RÄLS? – JÄRNVÄGSNÄTET I MALMÖ

Ofta diskuteras kontinentalbanan och dess vikt i Malmö. Jag anser det intressantare att belysa faktumet att man kan sätta sig på ett tåg i Göteborg, Karlskrona eller Alvesta/(Kalmar) och ta sig till Köpenhamn via Malmö utan byte. Detta visar inte bara på Malmös placering i regionen utan även på regionens storlek och utsträckning. Frågan är ifall Öresundsregionen sträcker sig så långt som Öresundstågen går eller ifall tågen går så långt som Öresundsregionen sträcker sig?

I dagsläget har Öresundstågen bara två stopp i Malmö: Centralstationen och Svågertorp. Däremot finns en station till, Persborg och här stannar pendeltågen som går till andra delar av Skåne så som Ystad och Trelleborg. Samtliga stationer och förbindelser är ovan mark vilket bidrar till oljud i deras närhet även om ljudvallar och staket omger större delen av sträckorna. Genom att omdirigera en del av trafiken till framtida metron (som till stor del kommer att ligga under jord) kan man minska ljudföroreningarna i staden till stor del.

Svågertorpsstationen kommer att fortsätta användas i framtiden. Framst för godståg, men även för Pågatåg, vilket möjliggör för goda kommunikationsmöjligheter med handelsområdet Svågertorp.



Kartan hämtad från Eniro.

Punkterna markerar det befintliga järnvägsnätet i staden med tillhörande stationer.

ELLER ÄR DET SVÅRT ATT SE LJUSET I SLUTET AV TUNNELN? – CITYTUNNELN I MALMÖ

Överallt i världen hittar vi städer med tunnelbanesystem, från Hong Kong i öst till New York i väst, och bortanför. Malmö kanske inte är lika stort, men det behöver inte vara mindre välutformat för det. Genom konstruktionen av en Citytunnel kan man frigöra en yta på mark som kan användas till annat än spårbunden trafik samtidigt som man erbjuder folk möjligheten att ta sig igenom staden obehindrat på ett enkelt och miljövänligt sätt. De tre strategiskt välplacerade stationerna möjliggör för goda pendlingsmöjligheter till Köpenhamn och vidare kontinenten då det efter tunnelns färdigställande kommer som oftast avgå ett tåg var 5:e minut mot Köpenhamn. Från Hylliestationen ska det ta ungefär 15 minuter in till Köpenhamn C, vilket är jämförbart med att cykla från Mobilia till Malmö C. Tack vare den nya metrodragningen och nya stationen på Hyllie kommer Malmö närmare Köpenhamn än någonsin förr. Det är först nu som man på allvar kan börja tala om Öresundsregionen och dess framtid.

Malmös starka nätverk av Stads- och Regionbussar (se längre fram) gör att det inte bara är de boende i närheten av metron som kan dra nytta av den utan även resten av Malmöborna, samt de som bor i närliggande byar, samhällen och städer.



*Kartan hämtad från Eniro.
Punkterna markerar placeringen av metrostationerna och komplettering av järnvägsnätet.*

PLANERAR DU REGIONALA RESOR – ATT ÅKA REGIONBUSS I MALMÖ

Det gula bussnätet möjliggör pendlare för hundratals, om inte tusentals människor till och från sina jobb på andra orter. En del pendlar med dem till sina gymnasie- och högskolor medan andra tar bussarna till rekreationsområden ute på landsbygden. De regionala bussarna tillgodoser många människors transportbehov och även deras hållplatser är strategiskt placerade. De är Södervärn i söder, Centralen i norr och Värnhem i Öster. Så inte nog med att de gula bussarna tar en till viktiga noder i staden, de tar en även till huvudstationerna för stadsbussnätet.

I Malmö kör totalt 23 gula busslinjer. Åtta av dessa tillhör undergruppen Pendeln som tillgodoser många pendlares behov av korta avgångsintervaller (5–8 minuter mellan resor vid dygnets mest livliga timmar) med stopp på populära platser så som Lunds Tekniska Högskola. Det finns en Skåne Express, 1:an, som förbinder Malmö med Kristianstad (och avgår som oftast var 30:e minut). De resterande 14 linjerna förbinder Malmö stad med mindre samhällen och städer i närheten så som Bara, Lomma och Arlov.



Kartan ovan hämtad från Eniro. Punkterna markerar var i staden huvudstationerna för regionbuss ligger.

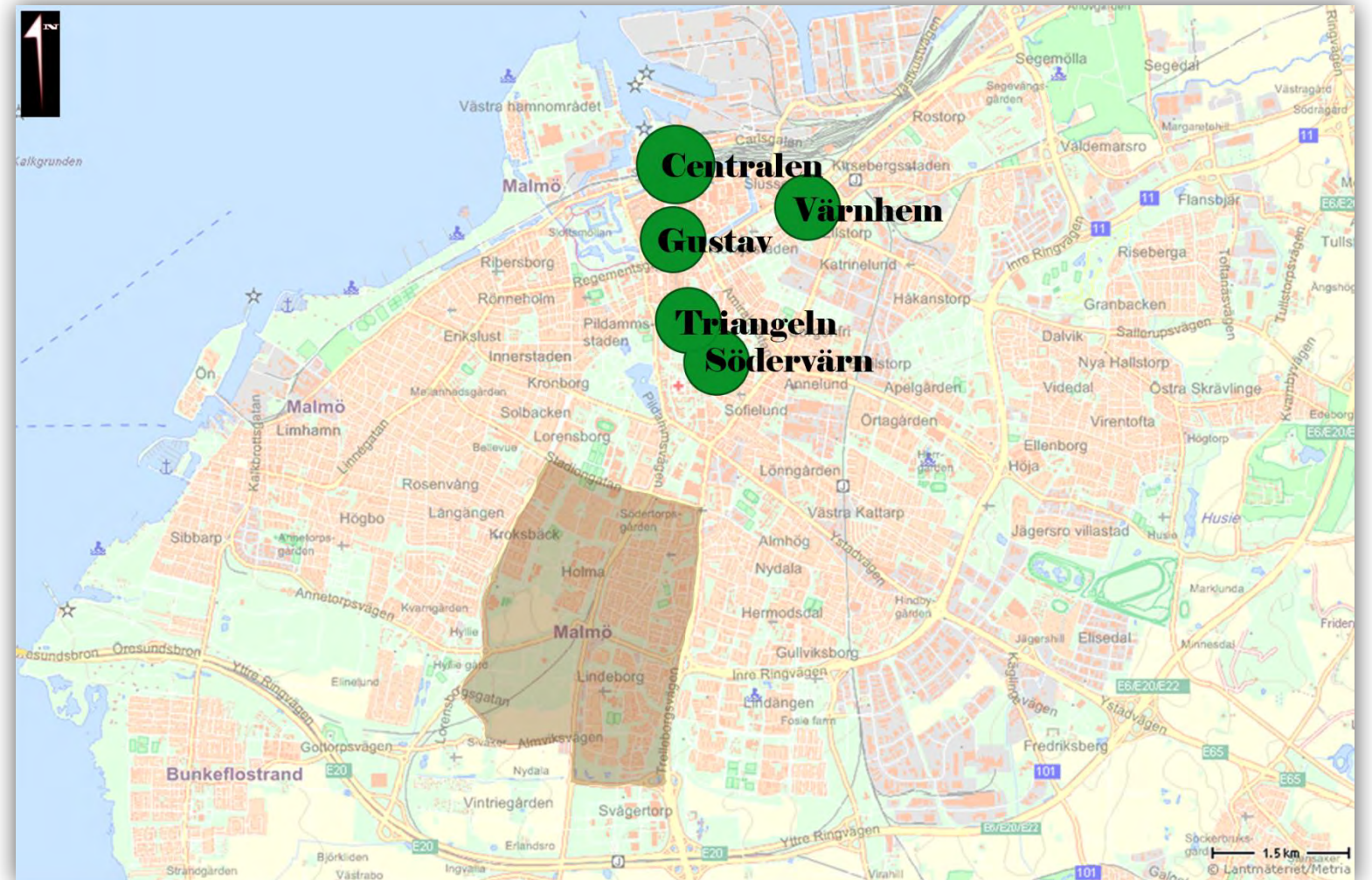
Bilden t.h. över regionbussnätet hämtat från Skånetrafikens hemsida



ELLER TRIVS DU BÄST NÄRA HEMMET? – ATT ÅKA STADSBUSS I MALMÖ

Att åka kollektivt i Malmö är både vanligt och populärt. Med åtta huvudlinjer och sju underlinjer förbinds stadens tio stadsdelar med varandra och med huvudstationerna för regionaltrafik. Huvudlinjerna går från tidig morgon till sen natt och som oftast var 5–8:e minut medan underlinjerna börjar gå senare och slutar gå tidigare med ett intervall på upp emot en halvtimme. Med goda förutsättningar för att sammanbinda ca: 70 km² samt det naturligt platta landskapet så skulle man kunna tänka sig att staden Malmö lever upp till idén om en grön stad. Ändå så brottas staden med luftföroreningar och stora mängder biltrafik i stadens kärna. På somrarna är bussarna ofta fyllda till sin maxkapacitet, de blir varma och olämpliga för långa turer, på vintrarna är de lika fulla och varma. Vilket kan vara en förklaring till varför många väljer bilen för förflyttning inom staden.

De fem stora busstationerna i staden ter sig vara strategiskt placerade för att göra så mycket samhällsnytta som möjligt. Från början i söder till slutet i norr har man först Södervärn med sin närhet till Universitetssjukhuset MAS och Tandläkarhögskolan samt Möllevångstorget med sitt rika uteliv. Sedan kommer Triangeln intill köpcentrat med samma namn, hotell Hilton och början på Gågatan. Nästa stora station är Gustav Adolfs Torg som ligger i anslutning till Hansagallerian, biograferna Royal och Biopalatset, handelsstråket Gågatan och ett rikt utbud på uteliv i området. Den nordligaste stationen är Centralen som har förbindelser till resten av regionen/landet/Europa, det är även där Gågatan slutar i den nordliga riktningen. I öst ligger Värnhem som är stadens in- och utfartsport till resten av Sverige. Här ligger även det nyöppnade handelscentrat Entré.



Kartan ovan hämtad från Eniro.

Punkterna markerar var i staden huvudstationerna för stadsbuss ligger.

Bilden (t.h.) över stadsbussnätet hämtat från Skånetrafikens hemsida.



LITTERATUR

Faktainformation

Region och stadsbussar

http://www.skanetrafiken.se/upload/Dokumentbank/Tidtabeller/2010/Linjekartor/Malm%C3%B6/Stadsbusskarta_Malm%C3%B6_2010.pdf

https://www.skanetrafiken.se/upload/Dokumentbank/Tidtabeller09/Kartor/skane_kartan_web0910.pdf

Stränder och Parker

<http://www.malmo.se/Medborgare/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Bad-bat--strand/Handikappbad.html>

<http://www.malmo.se/Medborgare/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Bad-bat--strand/Nakenbad.html>

<http://www.malmo.se/Medborgare/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Bad-bat--strand/Nakenbad/pagefiles/Ribersborgsnakenbad.jpg>

<http://www.malmo.se/Medborgare/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Bad-bat--strand/Ribersborgsstranden.html>

<http://www.malmo.se/Medborgare/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Bad-bat--strand/Scaniabadet-Vastra-Hammen.html>

<http://www.malmo.se/Medborgare/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Bad-bat--strand/Sibbarpsstranden.html>

<http://www.malmo.se/Medborgare/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Parker/Parker-A-O.html>

<http://www.malmo.se/Medborgare/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Parker/Parker-A-O/Botanisk-tradgard.html>

Gatukontoret. (2009). *Program för Malmö Botaniska Trädgård i Lindängelund*.

Stadsbyggnadskontoret. (2009). *Hela Hyllie Hållbart!*. Dialog-pm 2009:2

Handel

Egna upplevelser

Citytunnel och Öresundstågen

<http://www.citytunneln.com/sv/2154/Kartor/>

<http://www.citytunneln.com/sv/2154/Framtid/>

<http://www.oresundstag.se/sv/Destinationer/>

Järnvägsstationer

https://www.skanetrafiken.se/upload/Dokumentbank/Tidtabeller09/Kartor/skane_kartan_web0910.pdf

Bilder och illustrationer

Eniro.se

Skånetrafiken.se

Sammanställning av befintliga förslag

EN KORT SAMMANSTÄLLNING
AV OLIKA PLANPROJEKT
GÄLLANDE HYLLE



Det som presenteras i detta avsnitt är inte på något sätt en komplett sammanställning över det arbete som Malmö stad utför gällande stadsdelsområdet Hyllievång. De idéer och tankegångar som presenteras är endast en enkel sammanställning av det som lämpar sig för fortsättningen på detta projekt och som kommer att utgöra grunden för en del av kommande analyser.

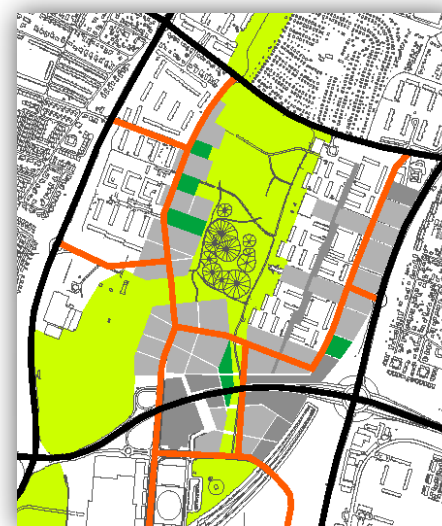
FÖRÄNDRAD GATUSTRUKTUR



För att bättre kunna koppla samman Kroksbäck och Holma områdena med det nya Hyllievång så planerar Malmö stad för att bygga bort en del av miljonprogramstänket i området. Detta ska delvis kunna göras genom en modernare trafikutformning där vägar inte ska utgöra barriärer utan vara en del av det vardagliga livet för alla. Vidare ska bättre kommunikationer skapas till de stora leden som matar Malmö innerstad med trafik utifrån. Denna stora trafikförändring är väldigt beroende av fyra större förändringar inom området.

1. Sammankoppling av Kroksbäck med Lorensborgsgatan genom en öppning i änden på Norrbäcksgatan.
2. Eliminering av barriäreffekten kring Hyllievångsvägen genom påbörjad upphöjning.
3. Sammankoppling i södra änden med Boulevarden.
4. Direktmatning av trafik från Pildammsvägen in i Holma genom konstruktion av korsning eller rondell.

Självklart ska Holma även kopplas ihop med Hyllievång genom goda förbindelser i söder (ej utmarkerat på kartan).



På den lilla bilden visas huvudleden för trafik inom Hyllievång. De svarta linjerna markerar huvudgatorna i området medan de orange markerar de mindre gatorna som ska hålla trafiksystemet i gång.

Båda bilderna är hämtade från "Hela Hyllie Hållbart!" ett dialog-pm utgivet av Stadsbyggnadskontoret Oktober 2009; nr 2.

BYGGNATION I PARKEN

Barriäreffekten av Kroksbäcksparken är lika påtaglig i området som den av Hyllievångsvägen. Bara det faktum att de välkända kullarna i folkmun kallas för Holmakullarna säger en del om området och den barriär som parken utgör. För att förtydliga parkens plats i området och göra den till en länk mellan Holma och Kroksbäck så planeras det, från Malmö stads sida, byggnation i parkens utkant längst med Hyllievångsvägen. (Lilla bilden till höger). För att minimera risken av att byggnationen ska utgöra en barriär i sig, planeras för gröna ytor mellan husen som ska utgöra en del av parken och visa på kopplingen mellan Hyllievångsvägen och Kroksbäcksparken. Vidare ska byggnationens placering och utformning klargöra en tydlig koppling till byggnationen på Hyllievångsvägens västra sida.

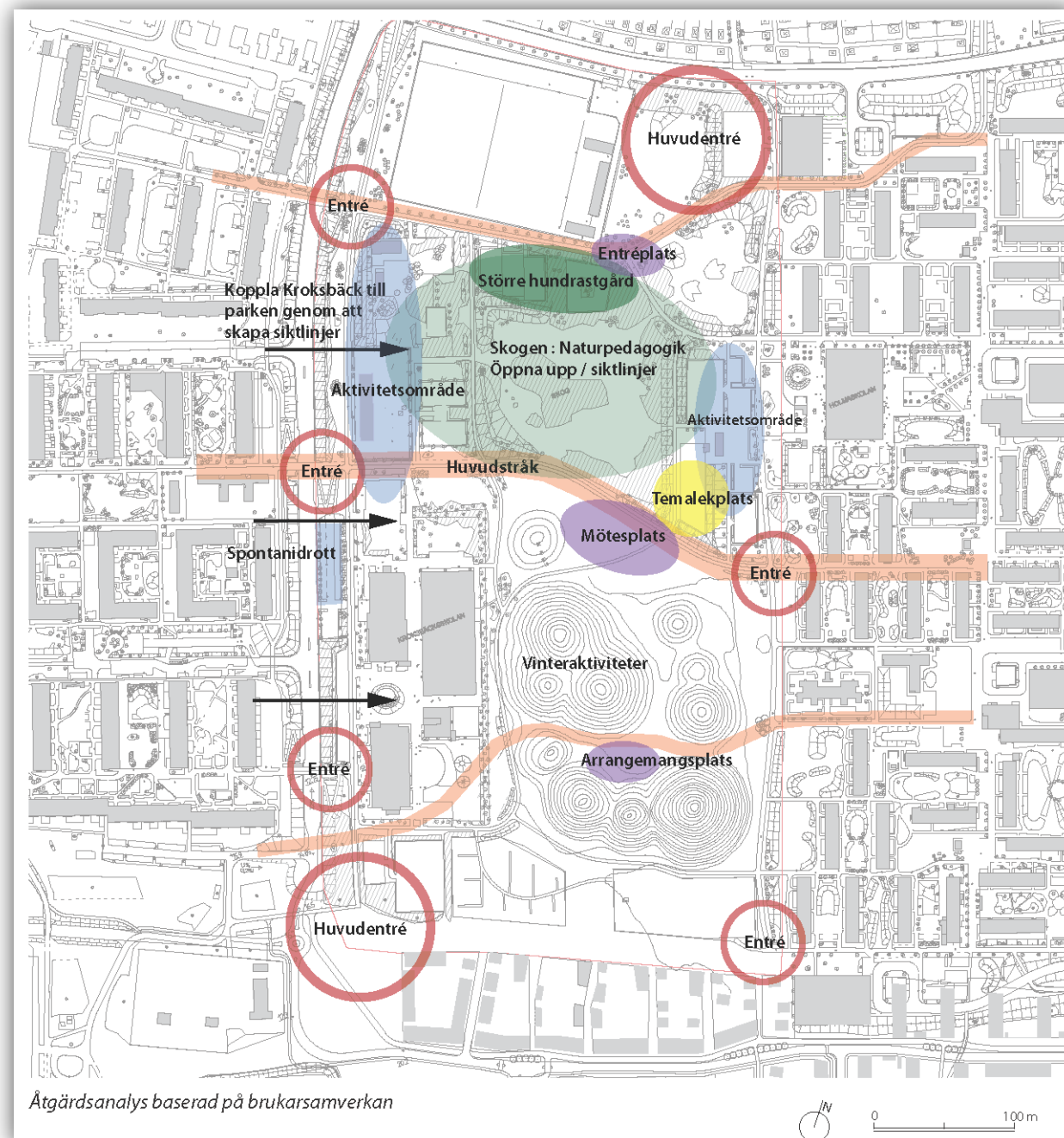
För att skapa en tydlig koppling till Hyllievång så planeras det för byggnation i parkens södra del ut mot Hyllievångsområdet. Denna byggnation i samband med överdäckningen av Annetorpsvägen förtydligar kopplingen till både Boulevarden och resten av Hyllievång.



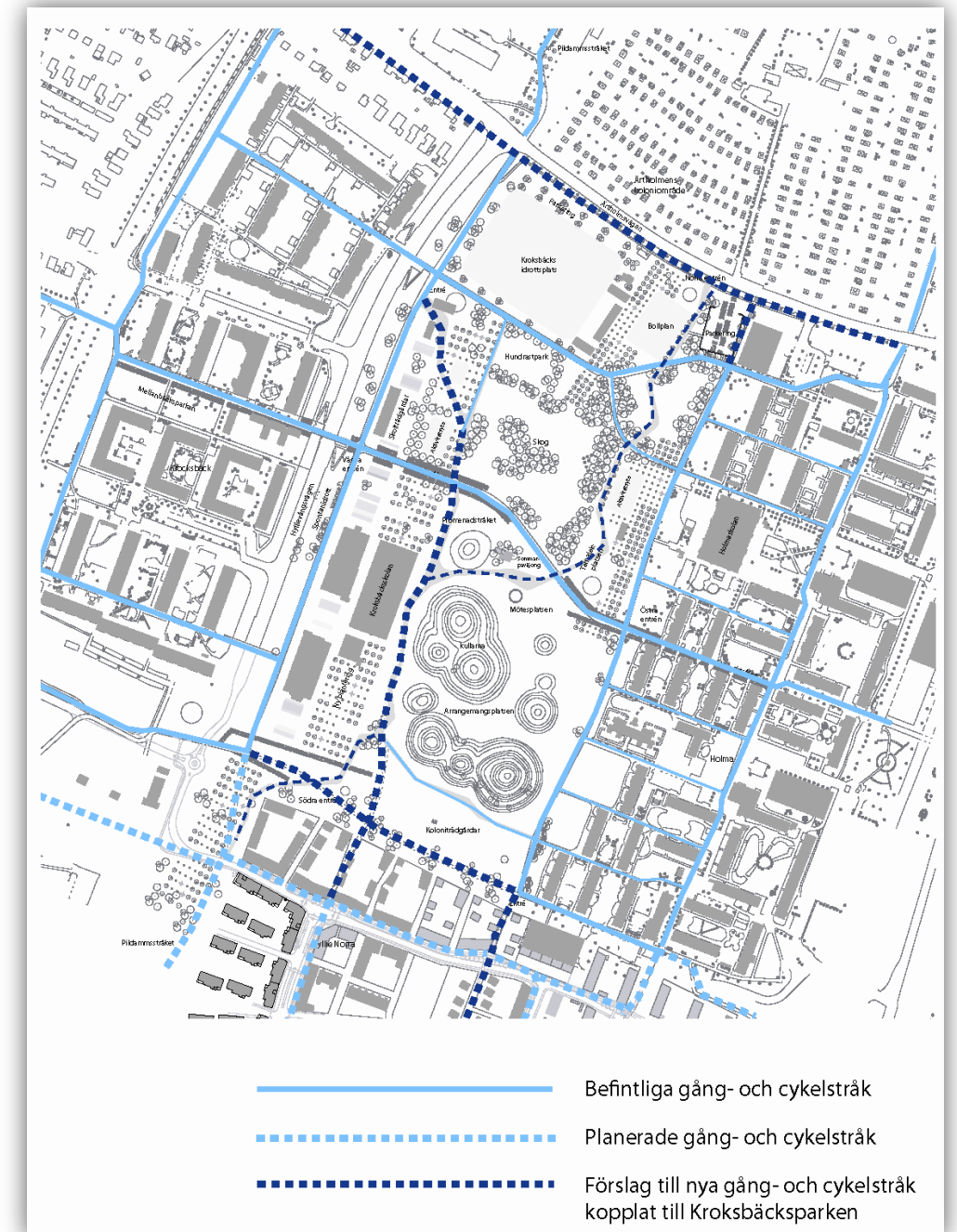
Båda bilderna är hämtade från
 "Hela Hyllie Hållbart!" ett
 dialog-pm utgivet av
 Stadsbyggnadskontoret
 Oktober 2009; nr 2.

GÅNG OCH CYKEL I KROKSBACKSPARKEN

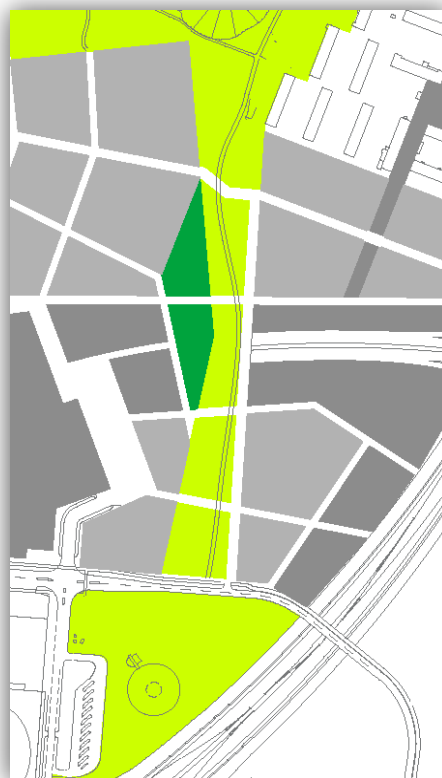
Genom dialog har tio viktiga punkter identifierats för att göra Kroksbäcksparken attraktivare. Dessa punkter innefattar saker som rensning av överflödigt grönska som avskärmar ytorna och försvårar förståelsen för den överhängande strukturen i parken. Nya ytor kommer att öppnas upp och de slitna aktivitetsytorna ska antingen rustas upp eller ersättas av nya så som en stor hundrastgård. De befintliga gång och cykelstråken ska rustas upp samt få bättre belysning så att hela området får en tryggare känsla. Vidare ska stråken kompletteras med nya varav minst ett ska ansluta till boulevarden i Hyllievång. Resenärer ska kunna välja ifall de vill röra sig längst med eller inom parken när de färdas mellan olika rese mål.



Båda illustrationerna är hämtade från skriften "Program för Kroksbäcksparken" utgiven av gatukontoret 2008.

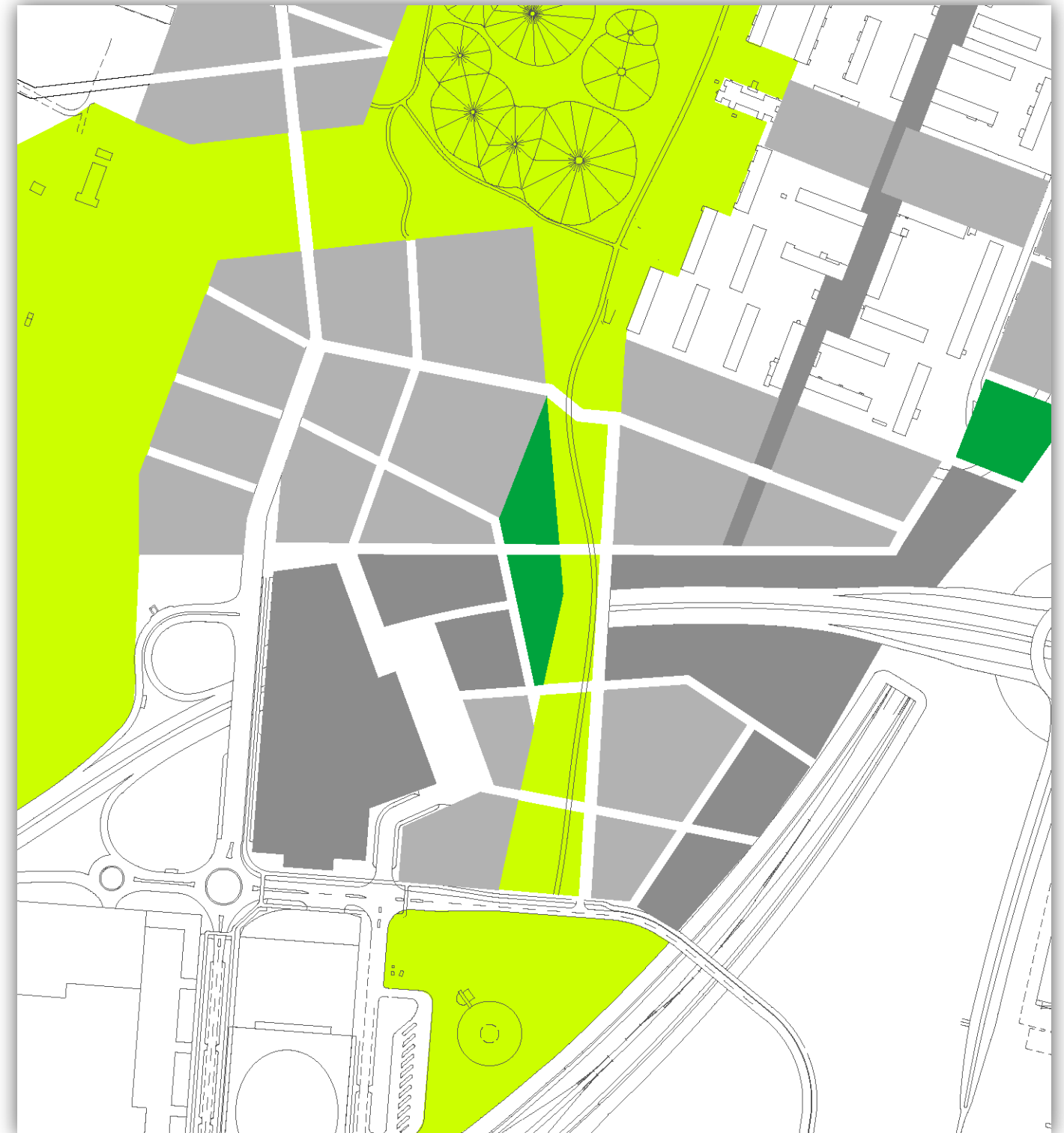


ÖVERDÄCKNING AV ANNETORPSVÄGEN



När Annetorpsvägen först byggdes kunde det ses som en förlängning på Inre Ringvägen. Idag har den en utformning som är väldigt lik den av Malmös inre ringväg. Det rör sig om en fyrfilig väg med två filer i vardera riktning samt en skyddszon mellan riktningarna som även utgör utrymme för gatulyktor. Vägen omges av höga vallar då den är nedsänkt i förhållande till sin omgivning. En överdäckning av vägen möjliggör för passerande i området att inte känna några barriärer utan att det ena området hänger samman med det andra. Överdäckningen planeras utgöra av mässhallarna, kontor, vägar samt en grönyta. (Bilden till höger). Just den gröna överdäckningen betyder mycket för integrationen mellan de olika stadsdelarna då den förtydligar Pildammsstråket och utgör dess östra förgrening. Det möjliggör även för icke motordrivna kommunikationer mellan områdena. (Bilden längst ner till vänster). Och genom ett tydligt grönstråk i denna riktning förbinds Kroksbäcksparken med den tilltänkta Vattenparken vid Hyllie vattentorn.

Alla bilder är hämtade från "Hela Hyllie Hållbart!" ett dialog-pm utgivet av Stadsbyggnadskontoret Oktober 2009; nr 2.



NYA GRÖNA YTOR



Genom Malmö stads planerade förändringar som berör nybyggnation, omdragningar av vägar och kommunikationsleder samt överdäckningen av Annetorpsvägen skapas i huvudsak tre nya grönytor av större vikt för området. Överdäckningen av Annetorpsvägen och dess vikt togs upp på föregående sida, därför berörs det inte närmre här.

Den första och största delen av de nya grönytorerna finns i Kroksbäcksparkens sydvästra del (både lilla och stora bilden till vänster). Här kan nämligen parkens roll i Pildammsstråket förtydligas samtidigt som parken och bostadsområdet får en tydligare koppling i dess södra del.

Utöver de tre tidigare nämnda grönytorerna kan några mindre grönytor komma att få varierad användning men som fortfarande har stor vikt för områdets profil. Dels kommer det att finnas grönytor mellan de nybyggda husen på Kroksbäck (nedre bilden till vänster) och dels kommer det att skapas en ny grönyta i Holmas södra del (samma bild). Ytorerna har idag ingen bestämd funktion men kan komma att användas till odlingar såväl som gröna aktivitetsytor.

Alla bilderna är hämtade från
 "Hela Hyllie Hållbart!" ett
 dialog-pm utgivet av
 Stadsbyggnadskontoret
 Oktober 2009; nr 2.

LITTERATUR

Skrivna källor

Gatukontoret. (2008). *Program för Kroksbäcksparken*.

Stadsbyggnadskontoret. (2005). *PP 6004*. Hyllie Norra.

Stadsbyggnadskontoret. (2009). *PP 6029*. Mässa och Överdäckning av Annetorpsvägen.

Stadsbyggnadskontoret. (2009). *Hela Hyllie Hållbart!*. Dialog-pm 2009:2.

Muntliga källor

Samtal med Mikael Ström på stadsbyggnadskontoret kring Hyllies framtid och de skrivna källorna ovan.

Bilder och illustrationer

Gatukontoret. (2008). *Program för Kroksbäcksparken*.

Stadsbyggnadskontoret. (2009). *Hela Hyllie Hållbart!*. Dialog-pm 2009:2.

Lös gamla problem.

MINSKA BARRIÄRERNA OCH
FÖRBÄTTRA KOPPLINGARNA

Gå och cykla vidare!

ETT FÖRSLAG MED INRIKTNING
PÅ GÅNG- OCH CYKELTRAFIK



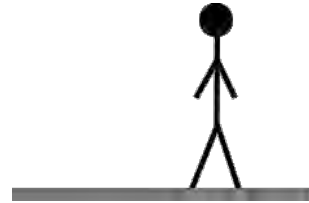
Vad som är viktigt att komma ihåg är att det inte bara är Hyllievång som har närheten till Köpenhamn utan även resten av Malmö som ligger runt stationen. Att möjliggöra goda kommunikationer mellan Hyllievång och resterande stadsdelsområden är lika viktigt som att utforma en attraktiv metrostation på området. På så vis utnyttjas exploateringen av Hyllievång till att lyfta ett helt stadsdelsområde framför bara en stadsdel.

Att bo i Malmö har på senare år blivit attraktivt för många danskar som har sitt arbete på andra sidan sundet då Malmös bostadspriser är lägre och juridiken kring uppköpet lättare. Det är även gynnsamt för svenskar att pendla över sundet och få möjlighet till andra arbeten och löner än här hemma. Malmö och Köpenhamn smälter samman allt mer, därför är kommunikationerna mellan städerna så viktiga. Ett troligt scenario är att bostäder i närheten av de nya stationerna och med goda kopplingar till dem kommer att bli attraktivare på bostadsmarknaden för de som regelbundet pendlar till Danmark. Tack vare detta har Holma, Kroksbäck och närliggande områden lika mycket att tjäna på en station på Hyllievång som Hyllievång självt.

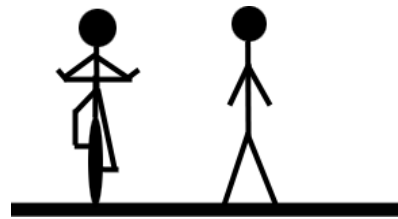
Denna, arbetets sista del, är ett förslag på hur problematiken i stadsdelsområdet kan lösas gällande kommunikationer mellan stadsdelarna. Inriktningen och tyngdpunkten ligger på kopplingar för gång- och cykeltrafik men även motorburen trafik tas upp och behandlas.

Gång och Cykel

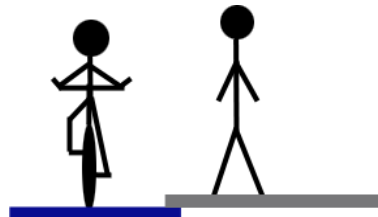
En **gångbana/-väg** är utformad och tilltänkt för att användas av gående. Bredden och underlaget avgörs av banans plats och funktion. Längst handelsstråk lämpar det sig med gatusten och många sittplatser medan det över en bro bättre lämpar sig med asfalt och grönska längs med sidorna. Genom dessa materialval signalerar man för om vägen ska användas för paus (gatusten) eller passage (asfalt).



En **GC-väg** utgörs av ett gemensamt transportutrymme för både fotgängare och cyklister. Skillnad i underlag är att föredra då respektive trafikslag lättare kan urskilja avgränsningarna för sin vägbana. Någon skillnad i höjd finns inte och därmed måste trafikslagen ta hänsyn till, och visa respekt emot varandra.

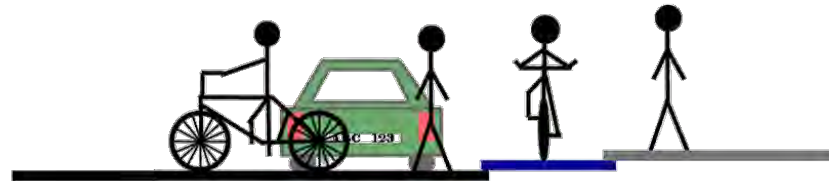


En **Gång- och Cykelväg** skiljer de olika trafikslagen åt genom höjdlägeskillnader. Genom att placera Cykelbanan på en lägre höjd än Gångbanan försvårar man för cyklister att kräva gåendes utrymme. Dessutom minskar risken att bli störda av de gående för cyklister.



Gata och Väg

Definitionen för en **gata** kan vara väldigt diffus och är ofta beroende av den som beskriver gatan. I detta förslag definieras en gata främst av sin utformning och funktion. Detta innebär att de gator och vägar som bär namnet -gata men har till syfte att mata med trafik inte är gator utan vägar. För gator gäller att utformningen inte ska tillåta hastigheter över 50 KPH oavsett hastighetsskyltar. Utrymme ska ges till gående och cyklister för passage över körbanan där motordrivna fordon har väjningsplikt för oskyddade trafikanter.

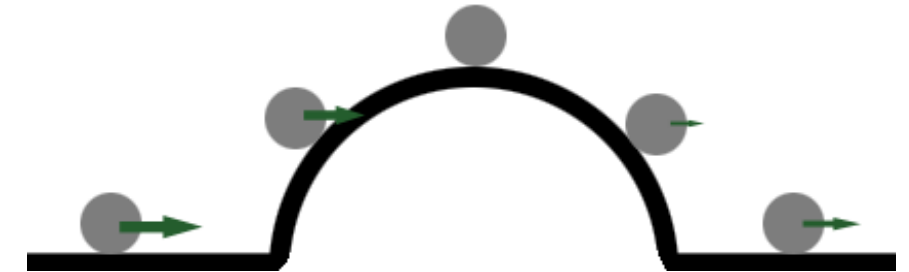


En **väg** är däremot främst utformad för att tillgodose motordrivna fordons behov. Här handlar det mer om matningsleder med hastigheter upp till 60 KPH där andra trafikslag får en sekundär plats utan att helt glömmas bort. Trafikseparering sker genom höjdskillnader och övergångar i form av broar och tunnlar är inte ovanligt.



Bro och Tunnel

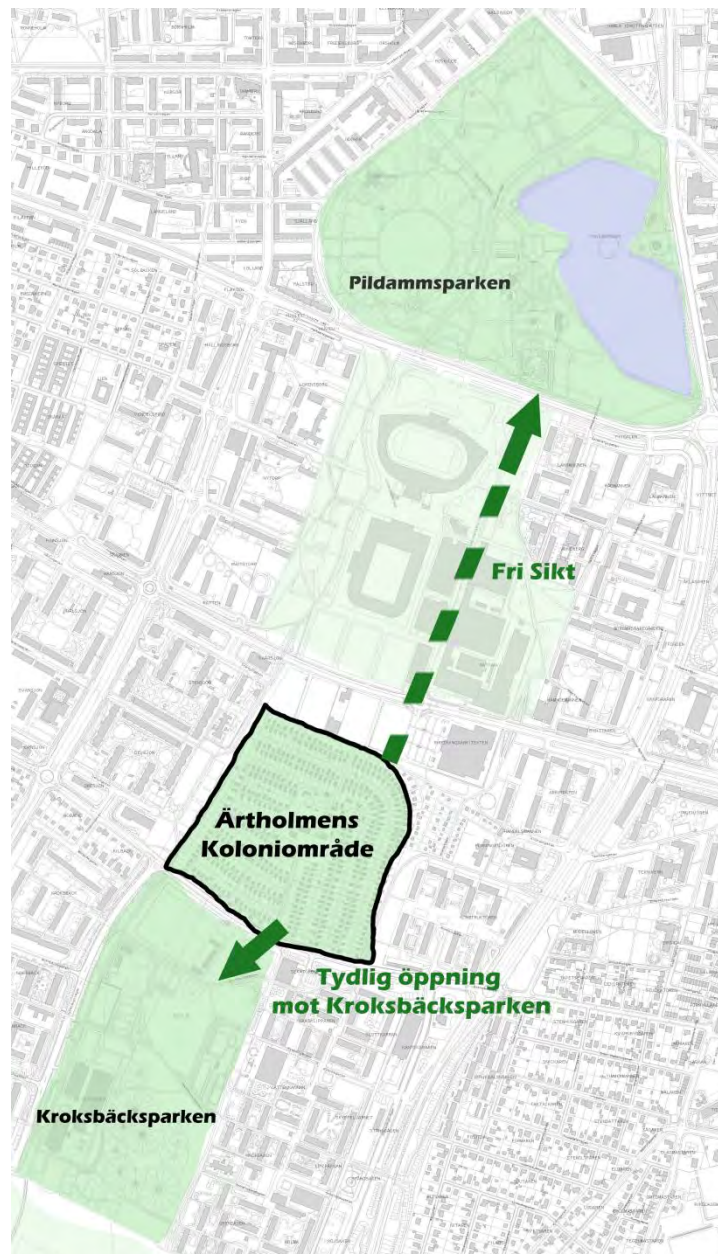
Båda uppfyller samma funktion men på olika sätt. **Broar** utgör barriärer i form av fysiska motstånd då rörelseenergin som går åt att ta sig upp för en bro inte återfås till fullo på vägen ner. (Detta enligt modeller i fysik där alla andra krafter än gravitation och framåtriktad rörelseenergi kan bortses.) Fördelen med broar är användaren inte känner sig instängd och avskuren så som i en tunnel.



Tunnlar avskärmar användaren på ett sätt som många anser obehagligt då avskärmningen inte bara utgörs av väggar utan även av tak. Dessutom är överblicken över området extremt begränsad i jämförelse med den av en bro. Fördelen med tunnlar är att rörelseenergin för en användare är den samma före och efter tunneln. (Enligt samma fysikaliska modell.)

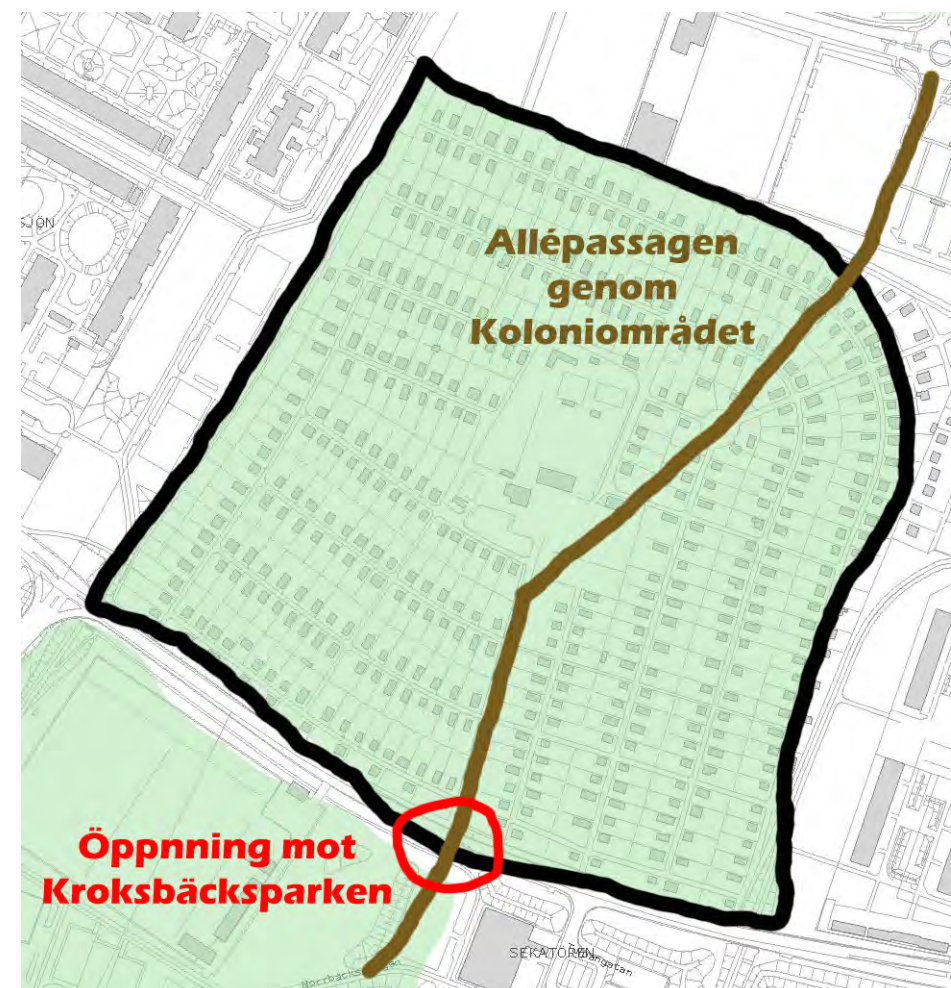


ÄRTHOLMEN – KOLONIOMRÅDET SOM INTE ÄR EN DEL AV GRÖNSTRÅKET



Bilderna visar Koloniområdets placering och vikt i Pildammstråket. Genom öppning för rekreativ passering kan området ha stor inverkan på Malmös gröna profil. Skalorna är 1:5000/0,3 respektive 1:5000/0,06.

Eftersom Ärtholmens koloniområde har en tydlig plats i **Pildammstråket**, sett från ovan antar man att det även borde ha en tydlig plats i staden sett från gatan. Detta är inte fallet. Området är **avskärmat** både fysiskt och psykiskt för gemene man. Dels omges det av ett stängsel och dels är dess infarter stängda under ungefär halva året. Resten av året är infarterna så pass väl dolda att man aktivt måste leta efter dem. Därför räcker det inte att bara öppna upp området för genomfart, grönskan som omger det måste rensas upp så att en viss insyn in i området möjliggörs. Förvisso är sannolikheten liten att **genomfarten** används på kvällar då det inte finns liv runtomkring mer än på somrarna. Men värdet av att öppna upp det för rekreation och göra det till en given plats i Pildammstråket är så pass stort att det överväger nackdelarna. Dessutom kan det med rätt planering öppnas upp på så sätt att man kan få **fri sikt** från koloniområdet till Pildammsparken.



Bilden är i skala 1:5000 och visar öppningen mot Kroksbäcksparken samt passagens dragning genom koloniområdet. En del av passagen innebär endast en försköning av den befintliga medan resten medför nydragning och omplacering av stugor.

Genom att **förtydliga öppningen** mot Kroksbäcksparken samtidigt som man kompletterar vägen med ett välutformat övergångsställe kan man skapa känslan av att man inte riktigt lämnar parken när man går över gatan in i koloniområdet. På så vis kan parkkänslan behållas under en stor del av Pildammstråket.

Teckenförklaring

- Pildammstråket**
- Staket och stängsel**
- Tilltänkt passage genom området**
- Förbättrad öppning mot Kroksbäcksparken**
- Den fria sikten från Koloniområdet till Pildammsparken**

HOLMA OCH KROKSBACK

Områdena Holma och Kroksbäck har, som tidigare nämnts, fyra stora motstånd att tacklas med. Dessa fyra motstånd utgörs främst av tre stora matningsleder; Lorensborgsgatan, Ärtholmsvägen och Pildammsvägen. Vidare utgör även Hyllievångsvägen, tack vare sin utformning, ett stort hinder i området fastän det inte används som stor trafikled. Efter den tilltänkta upprustningen ska Kroksbäcksparken inte längre utgöra ett hinder i området. Dock kan man inte nöja sig med att bara rusta upp parken då den fortfarande inte kommer ha en tydlig plats i Pildammsstråket – som det har från fågelperspektiv.

Teckenförklaring

Lorensborgsgatan
 Ärtholmsvägen
 Hyllievångsvägen
 Pildammsvägen
 Kroksbäcksparken

Bilden till höger visar de stora barriärerna kring och inom områdena Holma och Kroksbäck. Skalan är ungefär 1:8300 eller mer exakt 1:5000/0,6.

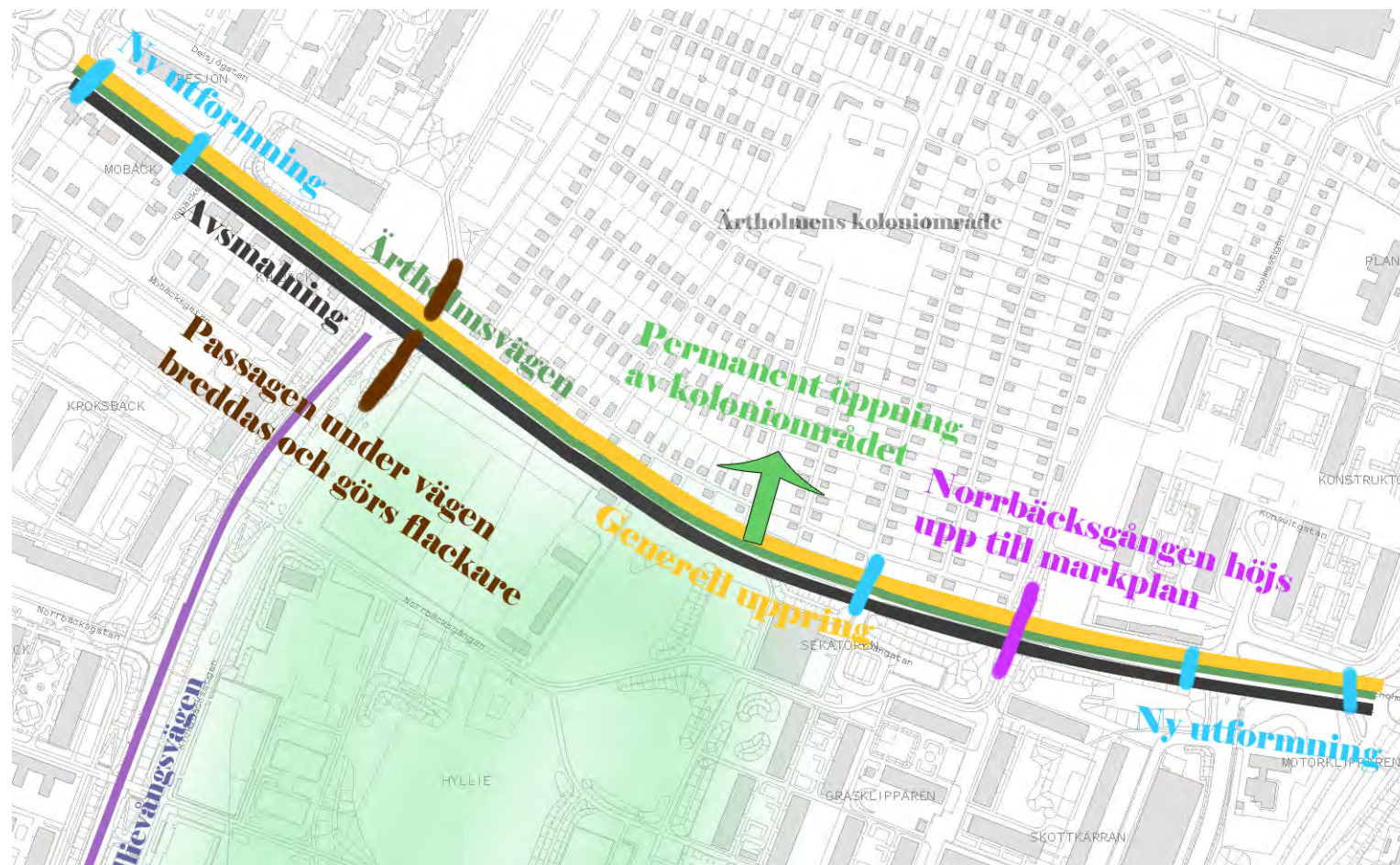
Lorensborgsgatan delar området Kroksbäck i två delar. Den ena delen omfattar mestadels höghus (öster om vägen) medan den andra (västra) delen av området mestadels består av enfamiljshus i form av villor och radhus.





ÄRTHOLMSVÄGEN – DEN NORRA BARRIÄREN

70-talets trafiksepareringspolitik är väldigt tydlig när man rör sig längs med Ärtholmsvägen. Den utgör inte bara ett hinder för den som vill ta sig från syd till norr utan även en väldigt effektiv fysisk barriär mellan stadsdelarna söder respektive norr om den. Förutom vid två väldigt dåligt utformade övergångsställen kan man som fotgängare inte korsa vägen någonstans mellan Pildammsvägen och Lorensborgsgatan. Även om avståndet mellan nämnda gator inte är mer än ca 1500 meter upplevs det betydligt längre då båda sidorna av vägen är avskärmade med grönska eller byggnation. Då planer finns från Malmö stads sida att rensa upp den överbevuxna grönskan på Holma – Kroksbäck sidan föreslår jag komplettering med en permanent **öppning av Ärtholmens koloniområde** med sammanbindning till Eric Perssons Väg. Här finns både möjlighet och läge för en mindre allé så att Pildammsstråkets position i staden betonas tydligare, speciellt då man från den södra delen av Eric Perssons väg har fri sikt till Pildammsparken. Vidare kan en ny utformning av **befintliga övergångsställen** förtydliga de oskyddade trafikanternas roll på gatan. Detta, föreslår jag, kompletteras med **avsmalning** av vägen, både **generellt** och mer **platsspecifikt** (exempelvis det nya övergångsstället mellan Kroksbäcksparken och Ärtholmen). Vidare ska gång och cykelpassagen för **Kroksbäcksstigen** i väst få en ny flackare utformning med mer utrymme i bredd för både cyklister och gående. De två trafikslagen ska separeras, exempelvis genom höjdskillnader och olika underlag. **Norrbäcksgången** i Öst ska däremot höjas upp till marknivå så att den korsar Ärtholmsvägen. Genom att göra dessa förändringar i samband med **generell upprustning** av Gång- och Cykelstråk som löper längs med vägen (och skapande av nya där det så behövs) kan man omvandla Ärtholmsvägen från ovälkommande väg till en hållbar huvudled för både motordriven och icke motordriven trafik.



Ärtholmsvägens nuvarande dragning och utformning representeras av den gröna linjen. Gula och svarta linjerna visar generella förbättringar som behöver göras längs denna del av gatan. Resterande färger representerar mer punktolocaliserade förändringar i gatuplan. Den största förändringen på denna del av gatan är öppningen in mot Ärtholmens koloniområde som vidare möjliggör en naturskönare koppling till Pildammsparken. Bildens skala är 1:5000.

Teckenförklaring

- Permanent öppning av Ärtholmens Koloniområde
- Ny utformning av befintliga övergångsställen
- Avsmalning av vägen både generellt och med platsspecifikt
- Kroksbäcksstigens passage under Ärtholmsvägen får en flackare och bredare utformning
- Norrbäcksgångens passage under Ärtholmsvägen höjs upp till markplan
- Generell upprustning av Ärtholmsvägens Gång- och Cykelstråk



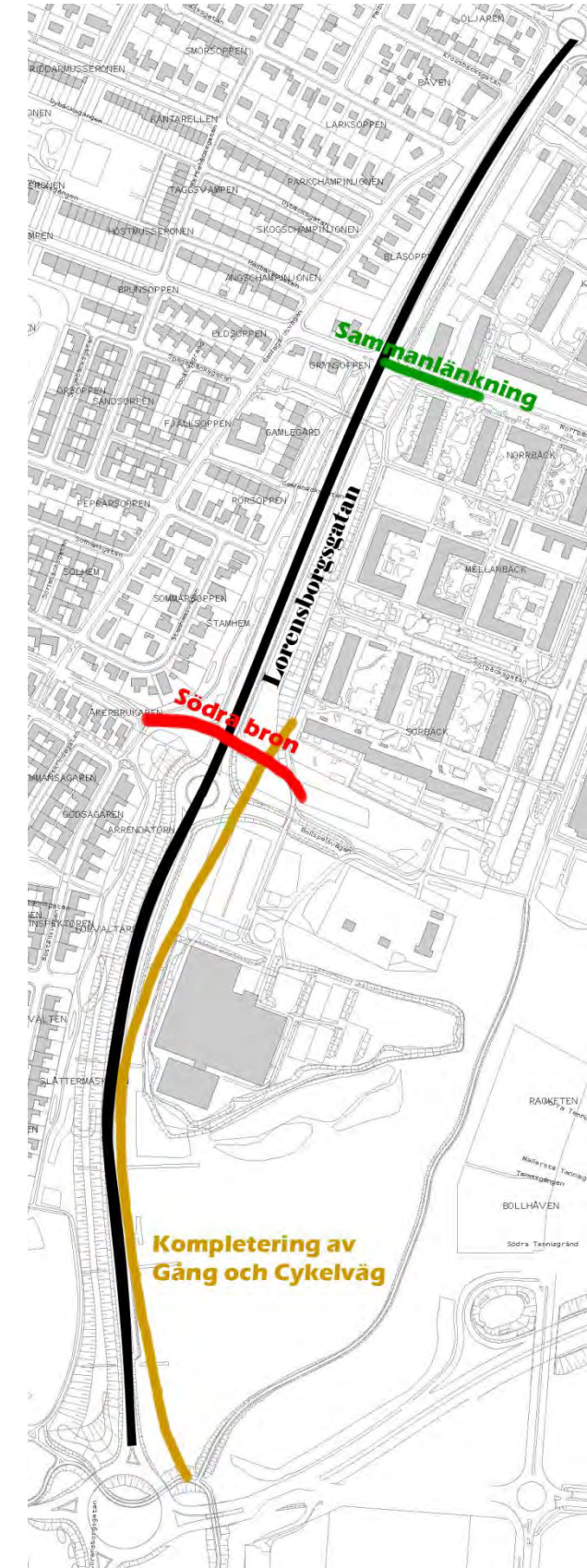
LORENSBORGSGATAN – PROBLEMATIK I EN HELT EGEN KCLASS

Att behandla Lorensborgsgatans problematik sett ur ett stadsplaneringsperspektiv är ett examensarbete i sig, därför görs inga större fördjupningar i problematiken kring gatan. Lorensborgsgatan har en viktig funktion i staden i form av matningsled. En stor del tyngre trafik som behöver komma in och ut ur staden använder sig av gatan och därför kan man inte hur som helst omvandla gatan till någon annan form av trafikled. Dock är det tydligt att den behöver förbättras genom **komplettering** av gång- och cykelväg som löper längst med hela gatan ner till Annelundsvägen och där kopplas ihop med nuvarande tunnelpassage. De broar som överbryggar gatan för att koppla samman västra och östra delen av Kroksbäck behöver helt klart få en ny utformning, om inte, tas bort helt och ersätts av en koppling i markplan. Speciellt då den **södra bron** i dagsläget har en så brant stigning på bägge sidor att den utgör ett väldigt stort (och effektivt) motstånd för gång och cykeltrafik mellan områdena. En **sammanlänkning** med Norrbäcksgatan hade främjat trafik i området och skapat en ny infart till Kroksbäck så att motorburen trafik inte hade behövt köra lika stora omvägar.

I kartan, skala 1:5000/0,7, är Lorensborgsgatan markerad med svart färg medan de föreslagna förändringarna är brun, röd och grön.

Teckenförklaring

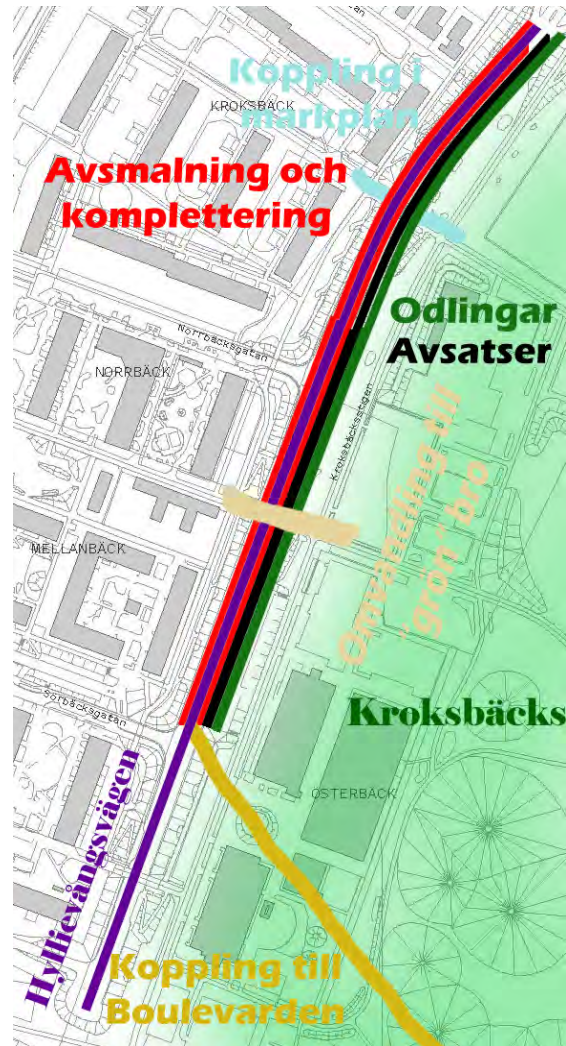
Lorensborgsgatan
 Komplettering av Gång- och Cykelväg längst med Lorensborgsgatan
 Ny utformning/eliminering av södra bron
 Öppning mellan Norrbäcksgatan och Lorensborgsgatan



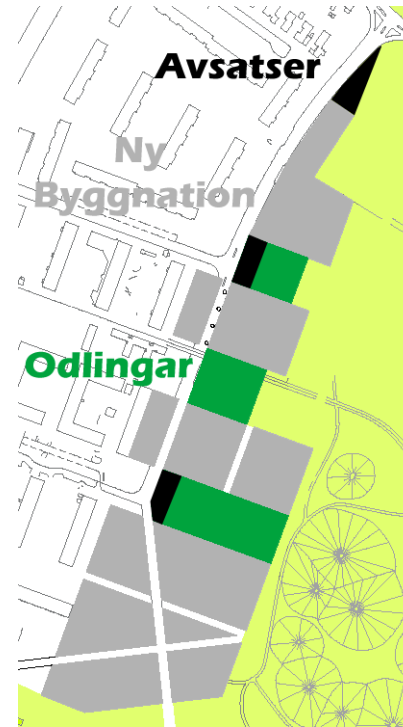


HYLLIEVÅNGSVÄGEN – DAGS ATT LYFTA PROBLEMET

Det finns stora planer för Hyllievångsvägen i dagsläget. En av planerna är att börja **lyfta** den till markplan och **koppla ihop** den med den nya Boulevarden i syd. Jag föreslår att samtidigt **avsmalna** och **komplettera med Gång- och Cykelväg på bägge sidor**. Vidare skulle man kunna använda ytorna mellan den tilltänkta byggnationen till att bygga upp **odlingar** med sluttning och **avsatser** för folk att samlas och vila. Den ena bron ovanför Hyllievångsvägen **sänks** till markplan medan den andra **breddas och görs grönare** och attraktivare för personal och elever på förskolan, som använder den ofta.



*Genom de många föreslagna förändringarna kan Hyllievångsvägen omvandlas till en gata med betydelsefulla mängder gatuliv. Detta kommer att göra gatan säkrare och därmed ytterligare livlig – en god spiral sätts i rörelse.
Skalan på bilden är 1:5000*



Bilden exemplifierar hur man skulle kunna ordna med både odlingslotter och avsatser mellan de planerade byggnaderna.

Teckenförklaring

- Hyllievångsvägen
- Avsmalning av Hyllievångsvägen genom introducerande av Gång- och Cykelbanor**
- Höjning av Hyllievångsvägen i syd samt ihopkoppling med Boulevarden**
- Eliminering av bro till förmån för koppling i markplan**
- Ändring av utformning av bro
- Tilltänkt byggnation
- Avsatser kring tilltänkt byggnation**
- Odlingar mellan tilltänkt byggnation**



Översta bilden visar odlingar i ett sluttande plan – i detta fall vindruveodlingar. De följande två bilderna visar avsatser i vardagen, den översta – avsatser insprängda i grönska medan den nedersta egentligen är ett krigsmonument med olika höga toppar. Samtliga bilder är tagna i Berlin.





PILDAMMSVÄGEN – DEN GRÖNA INFARTEN

Pildammsvägen har länge tjänat som en av Malmös stora matningsleder och kommer nog att göra så även framöver. Därav utgör den en barriär mellan stadsdelar. Genom en ny utformning kan pildammsvägen göras attraktivare för ej motorburen trafik samtidigt som den kan fortsätta att användas som matningsled in i staden. Genom att ge vägen en liknande utformning som efter korsningen mot Ärtholmsvägen, kan Pildammsvägen få en utformning mer överrensstämmande med tankegångar kring den mänskliga skalan. Pildammsvägen behåller dock en stor del av sin bredd. Med den **nya rondellen** som ska underlätta trafikflödet in i Holma ges en ny möjlighet till förbindelse i markplan med Kulladal. Här kan den gamla tunneln elimineras samtidigt som ett **upphöjt övergångsställe** kring rondellen kan användas för att sänka farten på vägen. Längst med den östra delen av vägen finns en **befintlig GC-väg** som behöver få en ny utformning med bättre och effektivare trafikseparering och **nya, kompletterande kopplingar inom området**. Samtidigt behövs en **ny Gång- och Cykelväg** byggas längst med västra delen av Pildammsvägen. I korsningen Pildammsvägen – Annelundsvägen (Inre ring) tänks en **ned-sänkt koppling** mellan Kulldal, Holma, Hyllievång och Lindeborg. Här ska man kunna se in i Metron och skåda Öresundståget när det passerar och på så vis förtydliga Metrons plats i staden. Metron ska även vara synlig för de bilister som färdas längs med **Inre Ringvägen**.

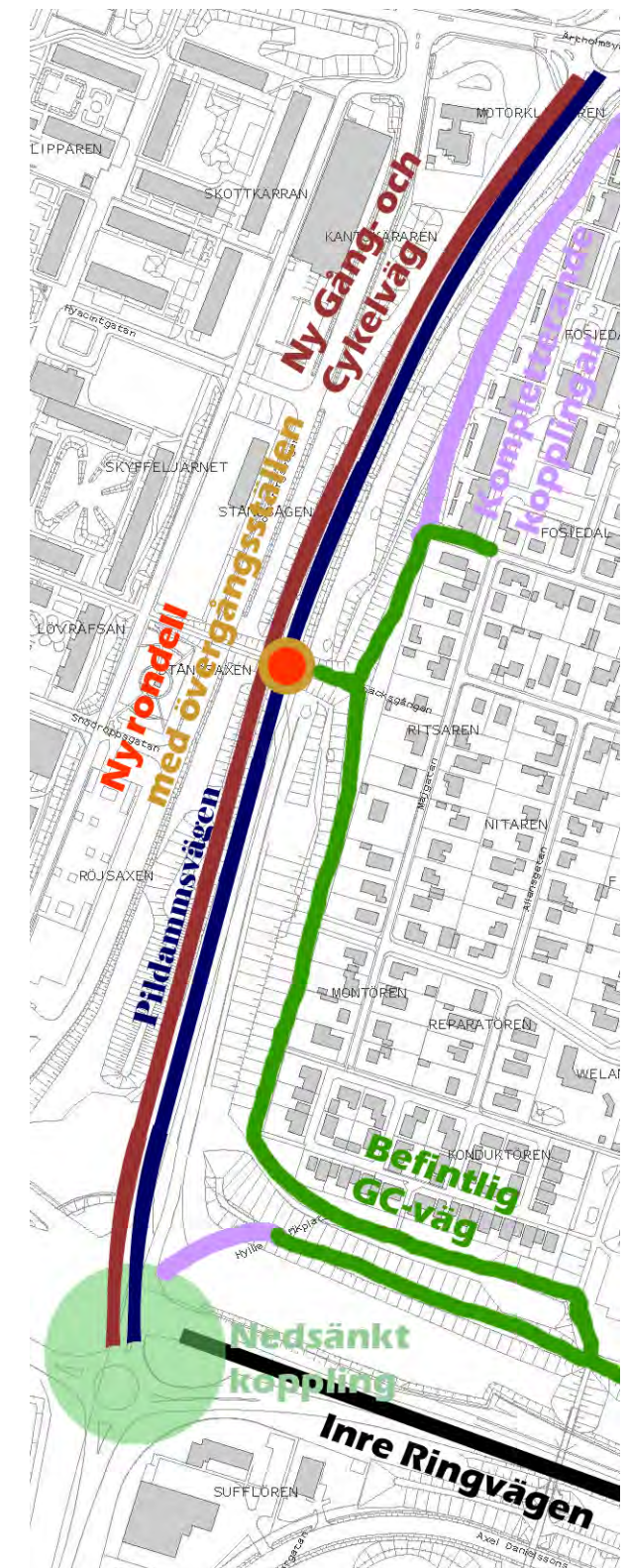
Teckenförklaring

- Pildammsvägen
- Ny rondell med upphöjt övergångsställe
- Förbättring av befintlig GC-väg
- Nya kopplingar inom Kroksbäck
- Ny Gång- och Cykelväg längs med Pildammsvägen
- Ny, nedsänkt koppling mellan Hyllie, Holma, Kroksbäck och Lindeborg
- Inre Ringvägen i Malmö



Bilden är i skala 1:5000 och visar de förändringar som är tilltänkta för Pildammsvägen för att få en bättre koppling till Kulladal. Vidare visar den även den nedsänkta kopplingen till Hyllievång och Lindeborg som kallas "Tågpassagen".

Bilden till vänster illustrerar tågpassagen under rondellen Pildammsvägen – Inre Ringvägen, när man kommer från Öst i Malmö.



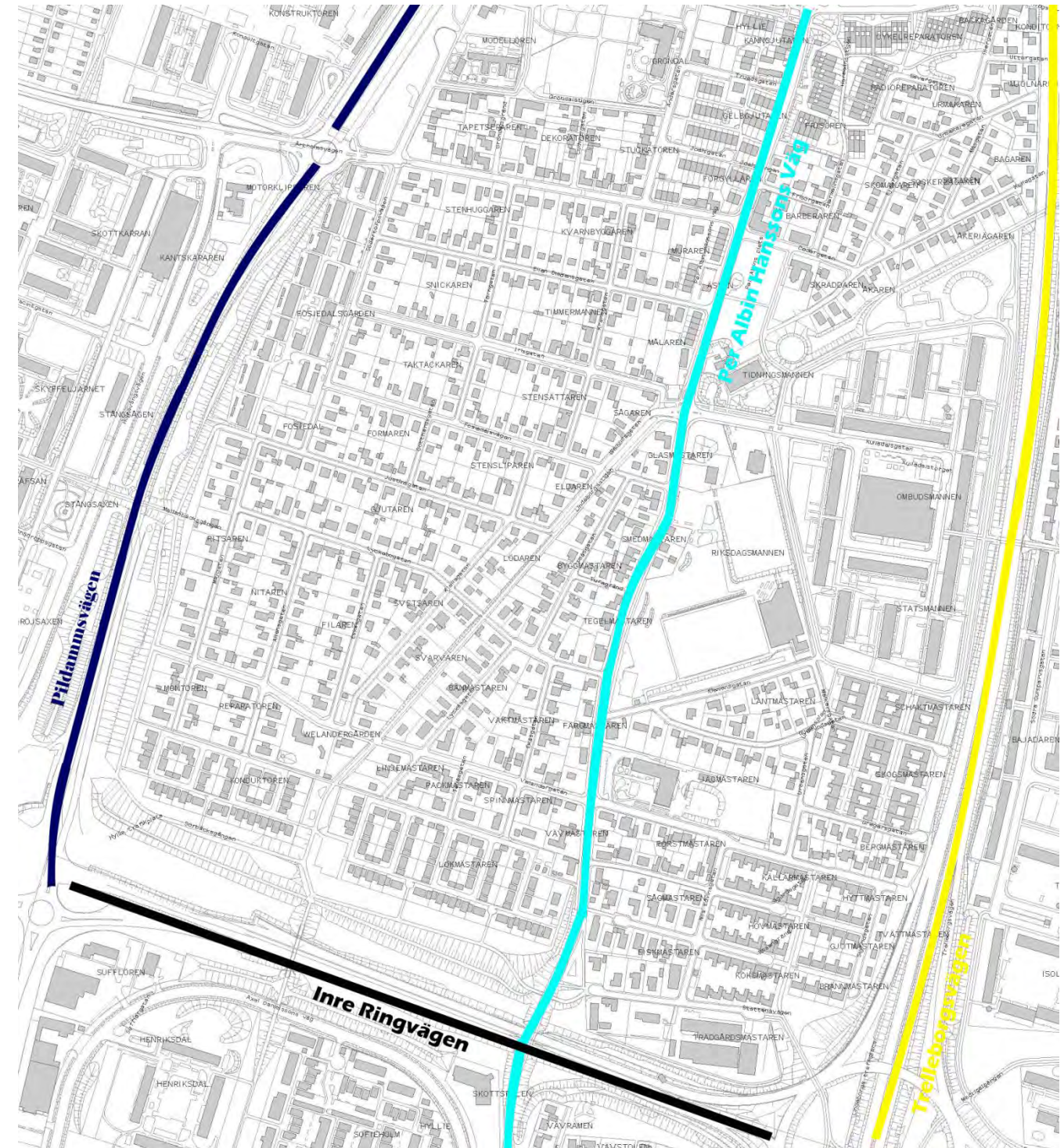
KULLADAL

Kulladalsområdet är från fågelperspektiv väldigt likt Holma och Kroksbäck. Det finns fyra stora vägar som definierar området väldigt tydlig. Tre vägar som omger området och en väg som går igenom det. Fastän likheterna är så stora så uppvisar området en helt annan karaktär. Den enda egentliga barriären i området är **Pildammsvägen**. Kopplingarna till Söderkulla, öster om **Trelleborgsvägen**, är väldigt goda och behagliga. Två av kopplingarna är broar över Trelleborgsvägen medan den tredje är en tunnel under vägen. **Per Albin Hanssons Väg** som går genom hela Kulladal och som kopplar in i Lindeborg i syd är egentligen en stor tillgång för området då resterande gator mest används för att köra inom, och inte till och från området.

Teckenförklaring

- █ Pildammsvägen
- █ Trelleborgsvägen
- █ Per Albin Hanssons Väg
- █ Inre Ringvägen

Bilden till höger visar de stora vägarna kring och inom området Kulladal.
Skalan är 1:5000.





PILDAMMSVÄGEN – DEN GRÖNA INFARTEN

Pildammsvägen har länge tjänat som en av Malmös stora matningsleder och kommer nog att göra så även framöver. Därav utgör den en barriär mellan stadsdelar. Genom en ny utformning kan pildammsvägen göras attraktivare för ej motorburen trafik samtidigt som den kan fortsätta att användas som matningsled in i staden. Genom att ge vägen en liknande utformning som efter korsningen mot Ärtholmsvägen, kan Pildammsvägen få en utformning mer överrensstämmande med tankegångar kring den mänskliga skalan. Pildammsvägen behåller dock en stor del av sin bredd. Med den **nya rondellen** som ska underlätta trafikflödet in i Holma ges en ny möjlighet till förbindelse i markplan med Kulladal. Här kan den gamla tunneln elimineras samtidigt som ett **upphöjt övergångsställe** kring rondellen kan användas för att sänka farten på vägen. Längst med den östra delen av vägen finns en **befintlig GC-väg** som behöver få en ny utformning med bättre och effektivare trafikseparering och **nya, kompletterande kopplingar inom området**. Samtidigt behövs en **ny Gång- och Cykelväg** byggas längst med västra delen av Pildammsvägen. I korsningen Pildammsvägen – Annelundsvägen (Inre ring) tänks en **ned-sänkt koppling** mellan Kulldal, Holma, Hyllievång och Lindeborg. Här ska man kunna se in i Metron och skåda Öresundståget när det passerar och på så vis förtydliga Metrons plats i staden. Metron ska även vara synlig för de bilister som färdas längs med **Inre Ringvägen**.

Teckenförklaring

Pildammsvägen

Ny rondell med upphöjt övergångsställe

Förbättring av befintlig GC-väg

Nya kopplingar inom Kroksbäck

Ny Gång- och Cykelväg längs med Pildammsvägen

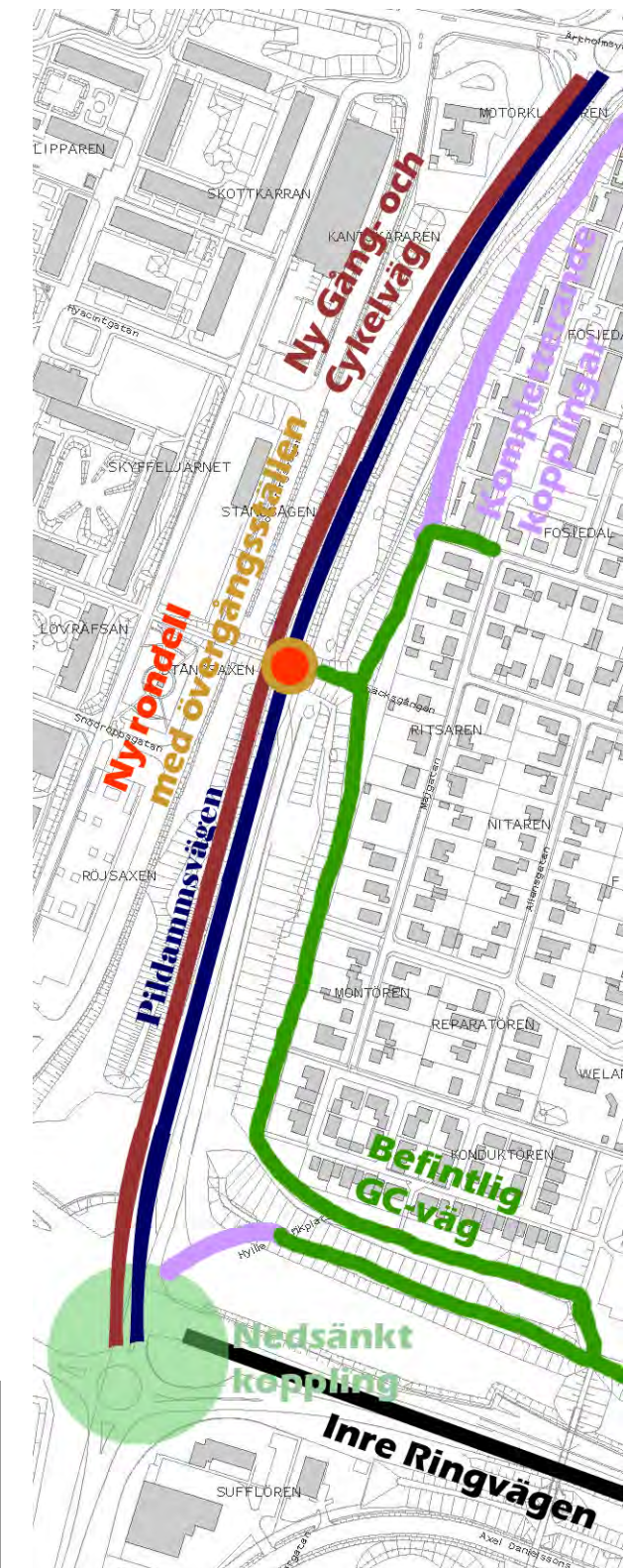
Ny, nedsänkt koppling mellan Hyllie, Holma, Kroksbäck och Lindeborg

Inre Ringvägen i Malmö



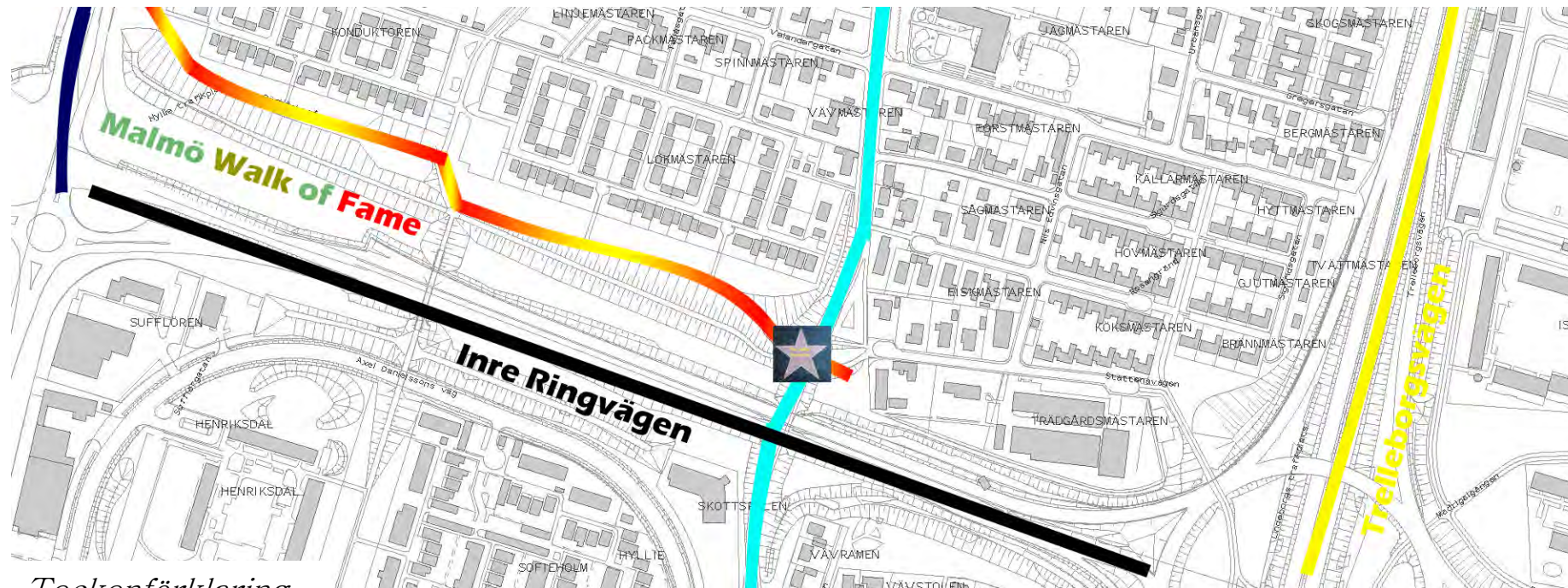
Bilden är i skala 1:5000 och visar de förändringar som är tilltänkta för Pildammsvägen för att få en bättre koppling till Kulladal. Vidare visar den även den nedsänkta kopplingen till Hyllievång och Lindeborg som kallas "Tågpassagen".

Bilden till vänster illustrerar tågpassagen under rondellen Pildammsvägen – Inre Ringvägen, när man kommer från Öst i Malmö.





SÖRBÄCKSGÅNGEN – EN DEL AV MALMÖS EGNA "WALK OF FAME"



Förutom de förbättringar längst med Pildammsvägen som tidigare föreslogs kan Kulladals kommunikationer med närliggande områden förstärkas genom utsmyckning av Sörbäcksgången med intressant information om Per Albin Hansson – den första Malmöitiska Stadsministern. På så sätt ges gången en säker plats i Malmö egna "Walk of Fame". Då Per Albin föddes på Kulladal där hans barndomshem finns än idag, så är det inte mer än lämpligt att ha honom som den individ som personifierar stadsdelen.

Den lämpligaste platsen att placera Per Albins "Malmö Stjärna" är gång- och cykelbron över Per Albin Hanssons Väg, så att man använder både bron och passagen som den skapar. Bilden är i skala 1:5000.

Teckenförklaring

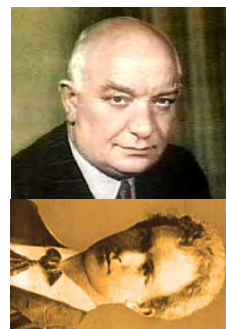
Pildammsvägen

Trelleborgsvägen

Inre Ringvägen

Per Albin Hanssons Väg

Sörbäcksgången – Malmö Walk of Fame



Uppe på GC-bron kan man göra ett enkelt montage med bilder av Per Albin under olika stadier i hans liv medan passagens väggar kan användas för att göra en förteckning över de storheter som han har åstadkommit. På så vis får resenärer en komplett bild av honom först då de använt både bron och passagen. GC-bron står för den visuella informationen medan passagen står för den informativa.

Bildmontaget till vänster används för att dekorera GC-brons vindskydd och ge ett visuellt intryck av Per Albin Hansson; medan väggen i passagen dekoreras så som bilden till höger visar för att ge ett intellektuellt intryck.

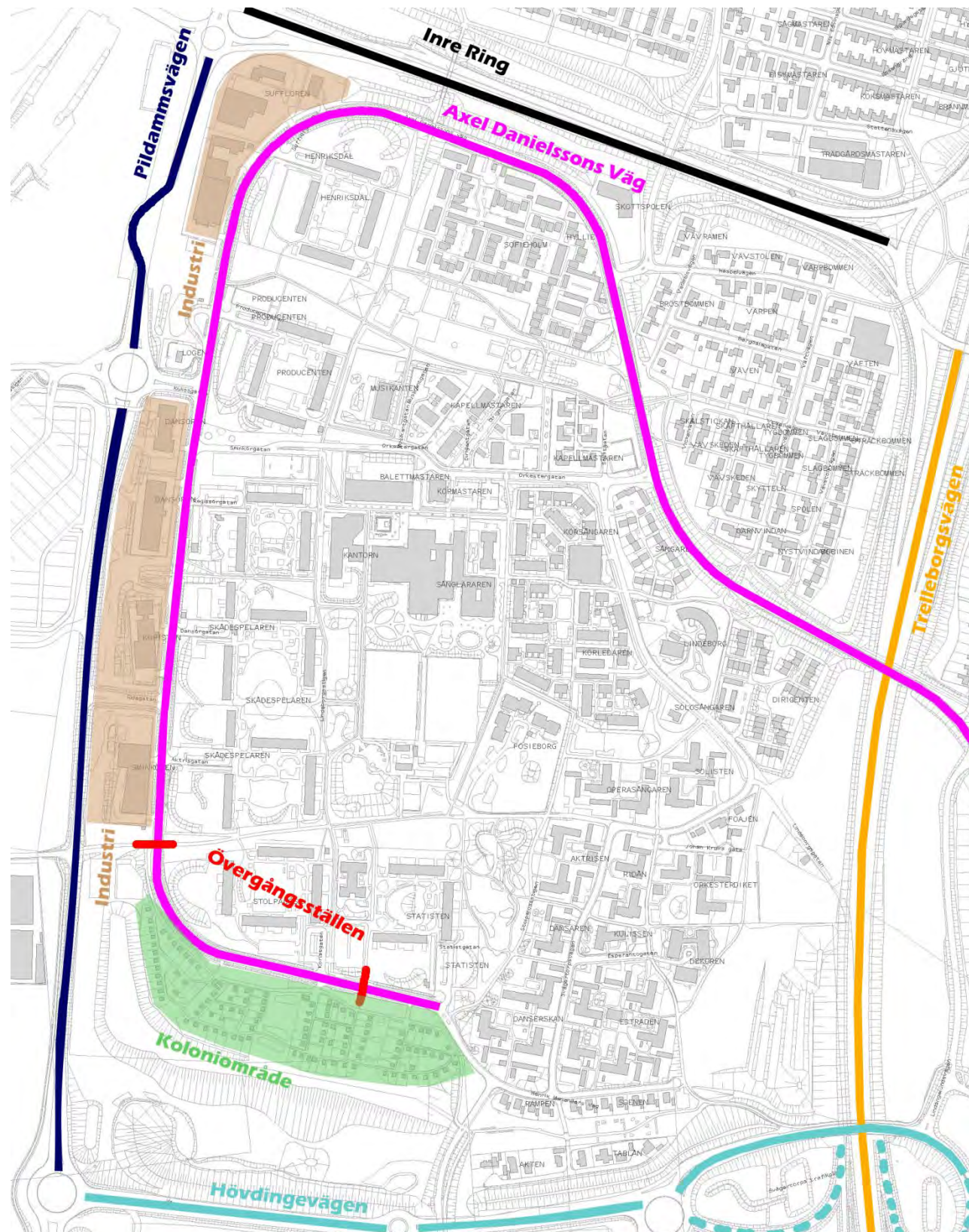
Per Albin Hansson

Född 28 Oktober 1885 på Kulladal
 Riksdagsledamot 1918-46
 Statsråd 1920, 1921-23 och 1924-26
 Partiledare 1925-46
 Statsminister 1932-36 och 1936-46
Största Bedrift: Uppstart till "Det Svenska Folkhemmet"

Detta har med tiden inneburit:
Ett jämlikare och rättvisare samhälle för alla

Exempel:
 Fri Mödravård
 Fri sjukförsäkring
 Rätten till bostad
 Rätten till utbildning
 Rätten till sjukvård
 och Trygghet när man blir gammal

LINDEBORG



För den som är obekant med området är det lika komplicerat att ta sig fram i Lindeborg som i Hong Kong. Trafiksepareringen är nästintill total. Som fordonsförare har man en tydlig uppfattning om hur man tar sig dit man vill. Det samma gäller dessvärre inte fotgängare och cyklister som tvingas leta sig igenom området för att ta sig till de anslutningar som de vill. Detta är tydligt på **Axel Danielssons Väg**. En intressant sak att observera när man kör på vägen är att det bara finns två **övergångsställen** på hela dragningen som syns på kartan, båda finns i söder i närheten av **koloniområdet**. Utöver den vägen avskärmas området av tre stora vägar – **Inre Ringvägen**, **Pildammsvägen** och **Trelleborgsvägen** – och en mindre väg: **Hövdingevägen**. Nästan all kommunikation till fots eller med cykel sker via broar eller tunnlar som överbryggar respektive undergräver dessa vägar. Det är endast vid ett fåtal platser som trafikslagen delar utrymmet. Som oskyddad trafikant känner man sig vid dessa platser både otrygg och osäker då man inte riktigt vet vart ”vägen tar vägen”. Även de nyplanerade kopplingarna till Hyllievång är utformade som tunnlar vilket indikerar på att några större planer på sammanlänkning av områdena inte finns. En sådan länknig kan vara svår främst på grund av att det finns mycket **industribyggnader** som ligger mellan Pildammsvägen och Axel Danielssons Väg.

Bilden visar den övergripande gatustrukturen för motorburna fordon. Axel Danielssons väg överbryggar Trelleborgsvägen medan den har en koppling i väst till Pildammsvägen. Axel Danielssons väg har ytterligare två kopplingar som leder ut ur området (ej betonade i bilden). Skalan är 1:5000/0,8

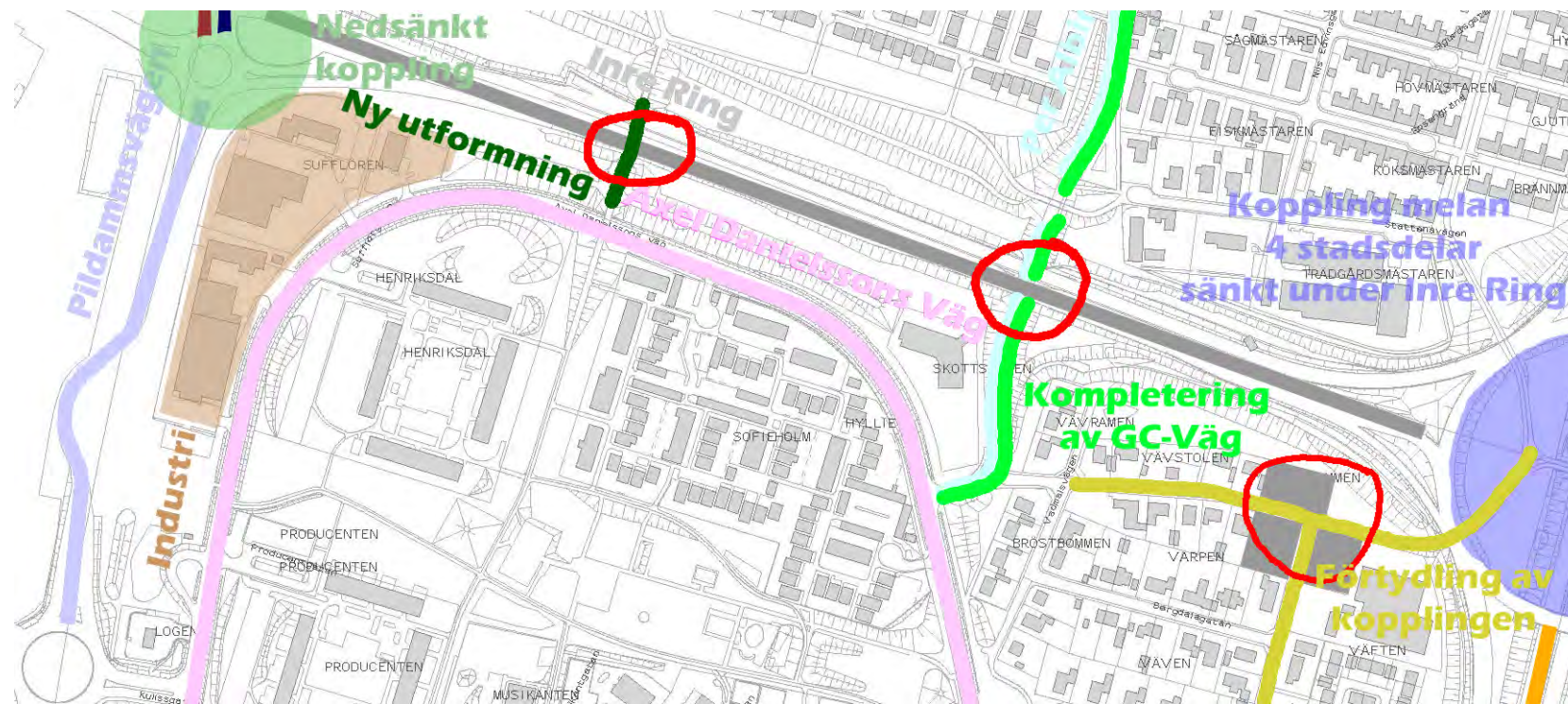
Teckenförklaring

Pildammsvägen
 Trelleborgsvägen
 Hövdingevägen
 Inre Ringvägen
 Axel Danielssons Väg
 Övergångsställen över Axel Danielssons Väg
 Lindeborgs koloniområde
 Industribyggnader i stadsdelen



INRE RINGVÄGEN – ETT NÖDVÄNDIGT ONT

Som många andra vägar i staden används Inre Ringvägen väldigt flitigt både av tung trafik och av privatpersoner. Men precis som de flesta andra stora vägar utgör den en barriär i staden. Tittar man på utformningen av kopplingarna mellan Söderkulla och Lindängen respektive kopplingen Söderkulla, Lindängen, Kulladal och Lindeborg så är de utformade på så vis att Inre Ringvägen kan användas som tillgång framför nackdel. Det som skiljer dessa kopplingar från de mellan Kulladal och Lindeborg är främst mängden grönska men även avskärmningen av inre ringvägen. När man passerar över/under den så är ens undermedvetna medvetet om den, men det är inget som man lägger stor vikt vid. Härifrån kommer min inspiration till utformningen för **bron** och **tunneln** mellan Kulladal och Lindeborg. Den gemensamma kopplingen mellan de fyra tidigare nämnda områdena behöver bara **förtydligas** i Lindeborg så att kopplingen går att hitta, då den ligger bakom husen i slutet av en liten gata.

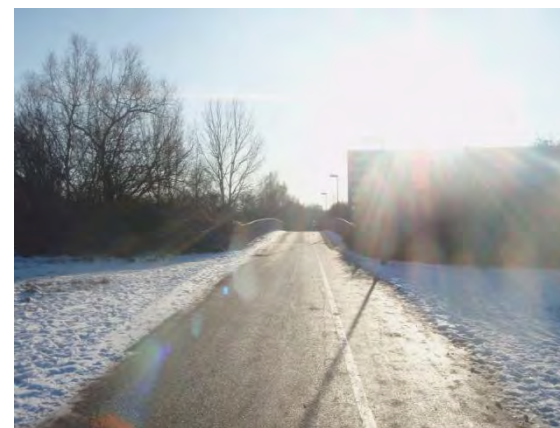


Bilden som är i skala 1:5000 visar var (röda markeringar) längst Inre Ringvägen som förbättringar behöver göras för att förbättra förbindelsen mellan Kulladal och Lindeborg.

Teckenförklaring

Inre Ringvägen
 Broförbindelse mellan Lindeborg och Kulladal över Inre Ringvägen
 Tunneln förbindelse mellan Lindeborg och Kulladal under Inre Ringvägen
 Förtydligande av kopplingens placering i Lindeborg

Inspirationsfoto.
 Brokopplingen mellan Söderkulla och Lindängen sett kommandes från Söderkulla. Grönskan innan, och direkt efter, bron gör att Inre Ringvägen inte får en signifikant inverkan på intrycket från passagen.



Vy från bron mellan Lindeborg och Kulladal när man tittar åt väst.



Foto taget på väg ut ur kopplingen under rondellen Inre Ringvägen – Trelleborgsvägen. Lägga märke till den gråa skåpbilen som passerar ovanför passagen. Höghusen som syns i bakgrunden är 16 – vånings hus på Högaholm.





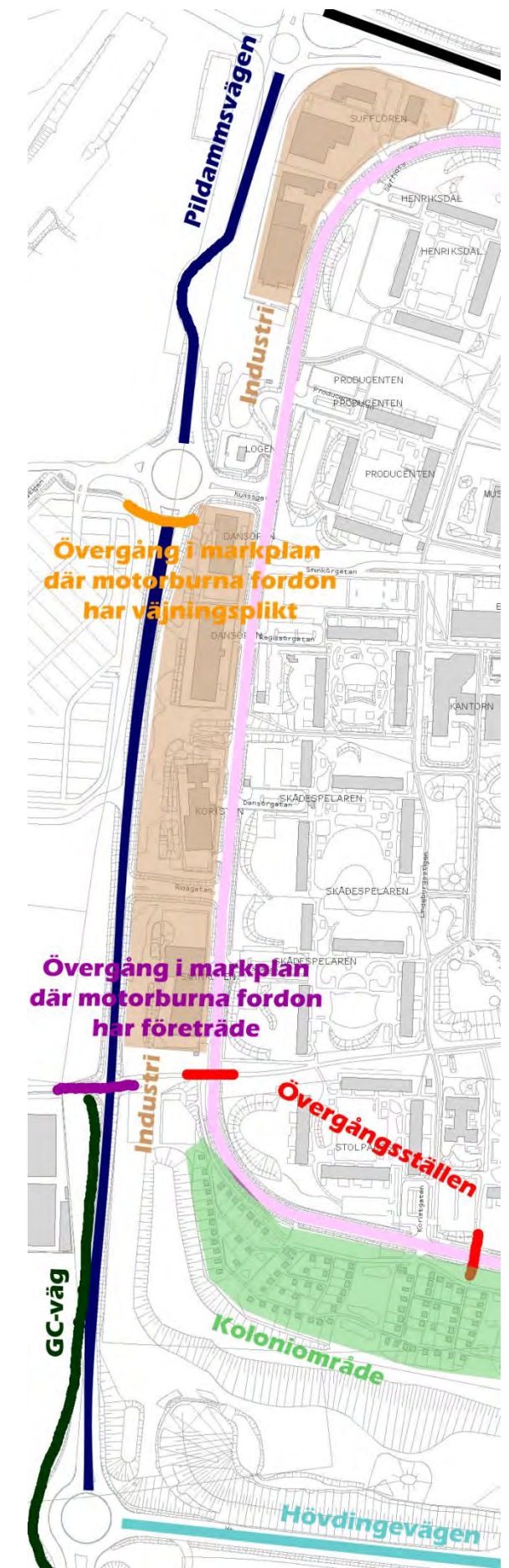
PILDAMMSVÄGEN – KRISLÄGE I STADEN

Problematiken kring **Pildammsvägen** är i denna del av staden väldigt komplex. Inte bara på grund av att Hyllievång inte är exploaterat i dagsläget – vilket hade underlättat för planeringen – utan även för att dess problematik sträcker sig förbi industriområdet, över **Axel Danielssons Väg** och in i bostadsområdet. Längst en del av Pildammsvägen finns en **GC-väg** som ligger i diket. GC-vägen har en koppling till Lindeborg som korsar både Pildammsvägen (där **motorburna fordon har företräde**) och Axel Danielssons väg (där **motorburna fordon har väjningsplikt**). Så att i praktiken ska man korsa en 70-väg – som är spikrak och som används för att mata staden med tung trafik – på eget bevåg. Den **upphöjda övergången** i anslutning till rondellen Pildammsvägen – Kulissgatan kopplar ihop en GC-väg som leder till Axel Danielssons Väg med en GC-väg som leder in i Hyllievång.

Bilden visar
det aktuella
trafikläget
kring
Pildammsvägen
och Axel
Danielssons
Väg.
Skalan är
1:5000/0,8.

Teckenförklaring

Pildammsvägen
Axel Danielssons Väg
Befintlig GC-väg placerad i vägdiket
Korsning av Pildammsvägen där motorburen trafik har företräde
Korsning av Pildammsvägen där motorburen trafik har väjningsplikt
Övergångsställen över Axel Danielssons Väg





PILDAMMSVÄGEN – STIMULANSPAKET

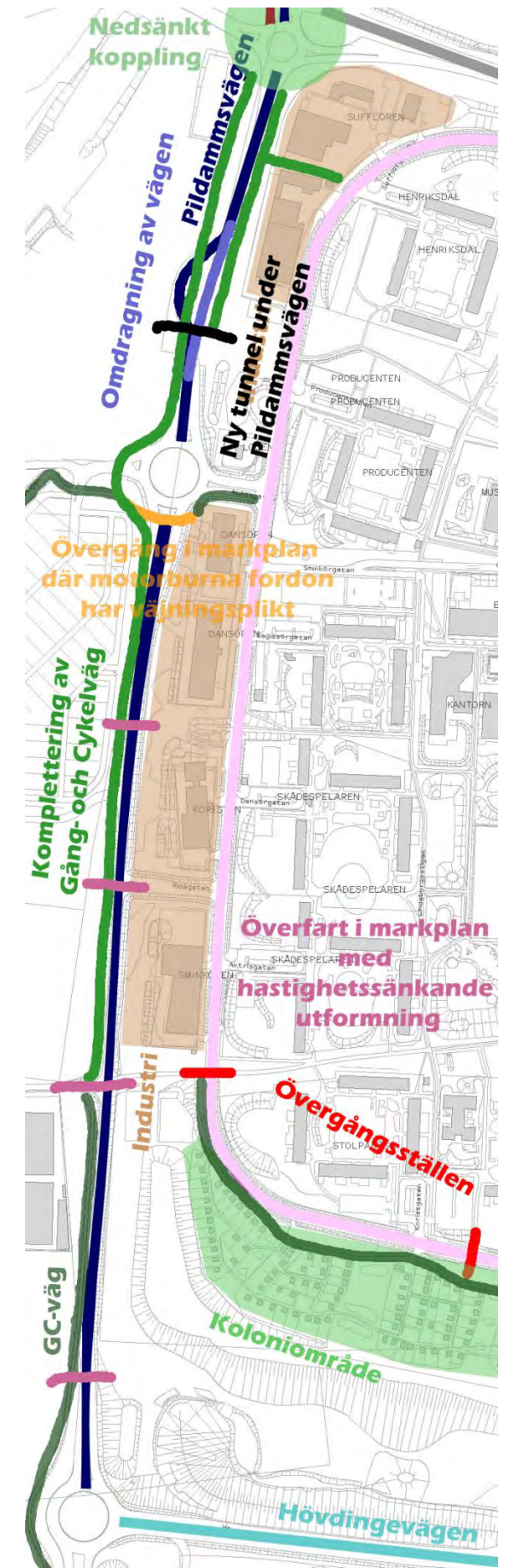
För att få **Pildammsvägen** att fungera som en gata istället som väg föreslås först och främst **hastighetsdämpande** åtgärder. Hastigheten på själva vägen behöver kanske inte förändras i första hand, dock kan andra åtgärder göra så att förare av motorburna fordon får större vilja att hålla hastigheterna. För som tidigare nämnts så har vägen en hastighetsbegränsning på 70 KPH medan utformningen berättar en annan historia. Genom att bygga **övergångsställen** för att koppla ihop Axel Danielssons Väg med Pildammsvägen kan dessa hastighetsdämpande åtgärder få nytta i praktiken. Malmö stad planerar för endast en **tunnel** under Pildammsvägen. Detta för att skapa en god pendlingsled mellan Hyllie tågstation och Lindeborgs industriområde. Utformningen av tunneln, förslår jag, ska efterlikna den tunnel som ligger i korsningen Nobelvägen – Lönngatan och tjäna de av mig föreslagna **kompletterande Gång- och Cykelvägarna**. De i dagsläget existerande **GC-vägarna** trafiksepareras förslagsvis så att gång- och cykeltrafik får friare framfart på dem. Som en sista åtgärd **rätas** Pildammsvägen ut vid norra rondellen så att översikten och möjligheten att planera i trafiken ökar för bilister samtidigt som en farlig kurva elimineras.

Inspirationsfoton från korsningen Nobelvägen – Lönngatan i Malmö. Tunneln är inte bara bred och ljus både dag som natt utan den tillåter användaren att se var "vägen tar vägen" och vad som väntar på andra sidan. Som person har man god uppfattning om sin omgivning, vad som väntar och eventuella flyktvägar vid behov – tunneln uppfyller helt enkelt det som många undermedvetet uppskattar.

Teckenförklaring

Pildammsvägen
 Övergångsställen med hastighetsdämpande utformning
 Tunnel under Pildammsvägen mellan Hyllievång och Lindeborg
 Kompletterande Gång- och Cykelväg längs med Pildammsvägen
 Uträtning av Pildammsvägen

Genom de föreslagna förändringarna får Pildammsvägen ett långsgående Gång- och Cykelstråk från Norra delen av Holma till Norra delen av Svågertorp och vidare söderut. Vidare kopplas Pildammsvägen ihop med Axel Danielssons Väg på så sätt att Industrilokalerna som ligger emellan inte utgör en barriär och de tilltänkta Gång- och Cykelvägarna kan utnyttjas av de som jobbar i industriområdet. Skalan på kartan är 1:5000/0.8.

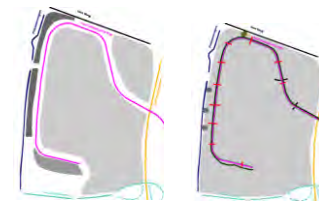
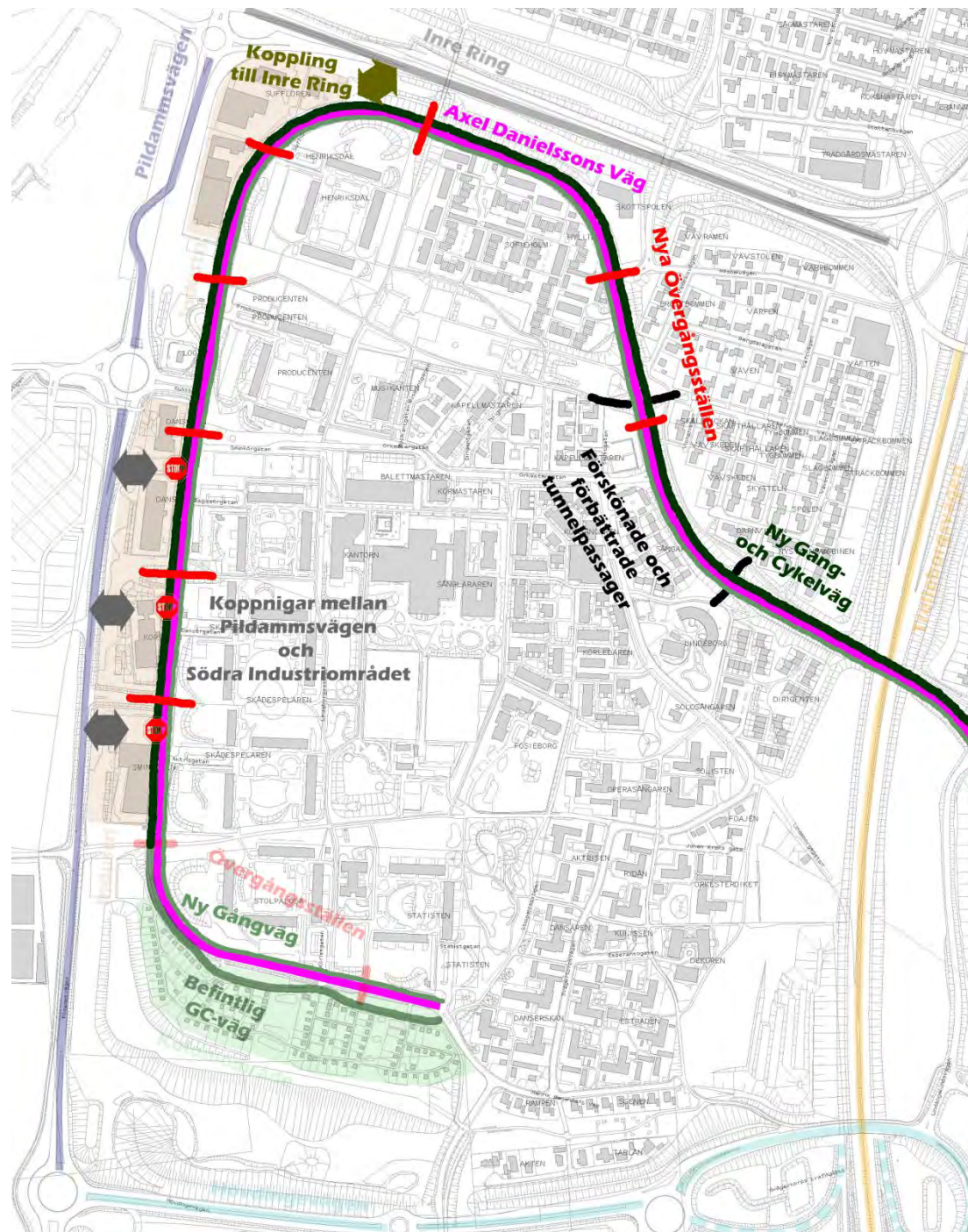




AXEL DANIELSSONS VÄG – BLIR AXEL DANIELSSONS GATA

Idag kan man säga att fyra stora vägar avskärmar Lindeborg från resten av Hyllie; **Pildammsvägen**, **Inre Ringvägen**, **Trelleborgsvägen** och **Axel Danielssons Väg**. Sen gör den dåliga förbindelsen till Svågertorp att *det också* känns som en stadsdel långt bort. Därför behövs det mycket arbete med att förbättra kommunikationsmöjligheterna både inom Lindeborg och

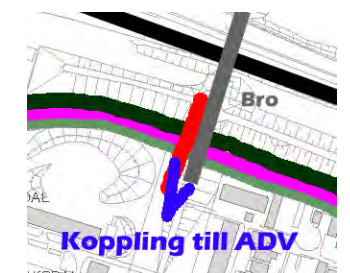
till närliggande stadsdelar. Med sin placering mellan framtida Botaniska Trädgården och Hyllie Tågstation ligger Lindeborg väldigt bra till i det nya Malmö. Därför behöver Axel Danielssons Väg omvandlas från *väg* till *gata* så att kommunikation inom och till/från stadsdelen kan underlättas för de som pendlar. Genom att komplettera vägen med en ny **Gång- och Cykelväg** som löper längst ena sidan och en **Gångväg** längst andra, smalnas vägen av och får utformning mer lik en gata än en väg. För att denna omformning av vägen ska göra någon nytta görs **övergångsställen** med cykelöverfarter längst hela vägen, diken tas bort och grönska längst med vägen rensas upp så att man kan få insyn in i bebyggelsen; det sista för att översiktsmöjligheterna och trygghetskänslan. De befintliga **tunnlarna** under Axel Danielssons Väg förskönas och trafiksepareras för att möjliggöra snabbare framfart genom området. För att minska mängden tung trafik längst Axel Danielssons Väg skapas förbindelser mellan Pildammsvägen och Södra Industriområdet samtidigt som en **koppling** skapas mellan Norra Industriområdet och Inre Ringvägen. Självklart ska samtliga nya kopplingar kunna användas av "vanliga" trafikanter så att avlastningen på Axel Danielssons Väg blir så stor som möjligt. Genom dessa förändringar förflyttas Lindeborgs psykiska, och till viss det fysiska, gräns fram till de stora matningslederna. Här blir även Pildammsvägens uttryck förändrat då det blir fler in-/utfarter längst dess dragning och det tillsammans med tidigare föreslagna förändringar gör att Pildammsvägen får en naturlig hastighetssänkning framför en påtvingad.



Bilderna ovan visar hur gränserna för Lindeborg ser ut innan respektive efter vägförändringen. Stora kartan visar vilka förändringar som behöver göras och på vilka platser. Skalan är 1:5000/0,6.

Teckenförklaring

- Pildammsvägen
- Inre Ringvägen
- Trelleborgsvägen
- Axel Danielssons Väg
- Förbindelser mellan ADV och Pildammsvägen, främst avsedda för tung trafik
- Koppling mellan norra industriområdet och Inre Ringvägen
- Komplettering av ADV med en Gång- och Cykelväg
- Komplettering av ADV med en Gångväg
- Nya övergångsställen över ADV
- Förbättring av befintliga tunnlar under ADV

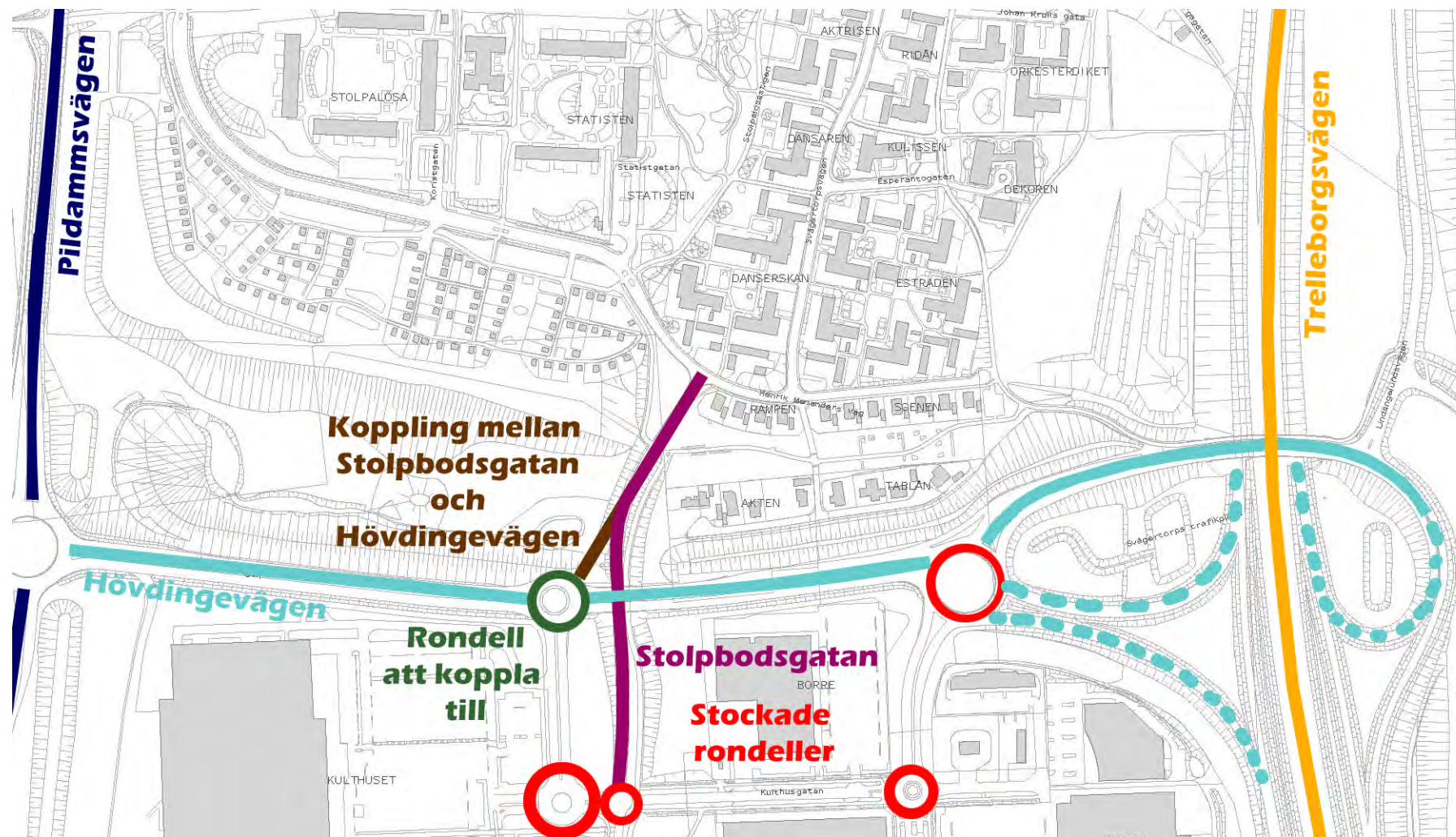


Genom att **koppla ihop Gångbanorna** på **Axel Danielssons Väg** med bron som kopplar ihop Lindeborg och Kulldal skapar man fyra förbindelser mellan stadsdelarna på en sträcka mindre än 1 KM.



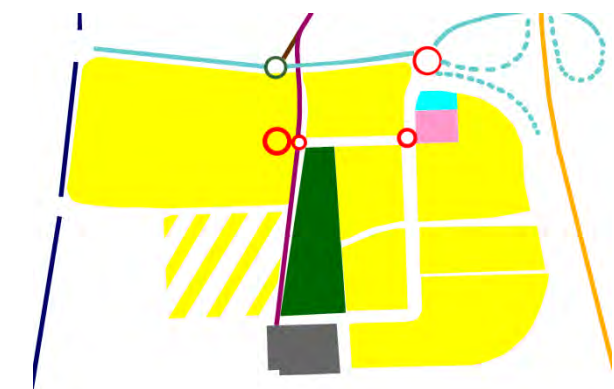
STOLPBODSGATAN – EN LITEN KOPPLING

Som enda direkta förbindelse mellan Svågertorp och Lindeborg så fungerar **Stolpbodsgatan** väldigt bra. Den leder raka vägen ner till Svågertorps tågstation (även om Öresundstågen inte kommer att stanna där när Hylliestationen öppnar). Som enda sydliga förbindelse till **Trelleborgsvägen** och **Pildammsvägen** fungerar den desto sämre. För att kunna ta sig ut ur södra Lindeborg med bil måste man köra igenom de ofta **trafikstockade rondellerna** i Svågertorp. Men genom att **koppla** Stolpbodsgatan till en av **rondellerna** på **Hövdingevägen** så kan man minska trycket på rondellerna i Svågertorp samtidigt som fordonstrafik till och från Lindeborg får en snabbare förbindelse med stadsdelens södra område. Den nuvarande dragningen av Stolpbodsgatan behålls för tjänstetrafik och gång- och cykel. Vad det gäller gång- och cykeltrafik separeras denna så att cyklister får en snabb kommunikationsled med stationsområdet och fotgängare utsätts för mindre risk att bli påkörda av cyklister.



Teckenförklaring

- Stolpbodsgatan
- Trelleborgsvägen
- Pildammsvägen
- Rondeller där trafikstockningar ofta uppstår
- Framtida koppling mellan Stolpbodsgatan och Hövdingevägen
- Hövdingevägen



Genom att koppla ihop Stolpbodsgatan med Hövdingevägen kan trycket på rondellerna i Svågertorp minskas samtidigt som Lindeborg görs mer tillgängligt i den södra delen. Bilden är i skala 1:5000.

Förutom **handel** erbjuder Svågertorpsområdet ett **grönområde**, **foodcourt**, **bensinstation** och självklart tåg och buss förbindelser.



TRELLEBORGSVÄGEN – EN LÅG BARRIÄR MED HÖG POTENTIAL

Tack vare dess nedgrävning mellan två stadsdelar kan man relativt lätt få bort barriäreffekten av **Trelleborgsvägen**. Genom de förändringar vid kopplingarna Inre Ringvägen och Axel Danielssons Väg, som nämnts tidigare, så får man två nya välfungerande kopplingar mellan Lindeborg och Högaholm/Lindängen. Dessa kompletteras med en **ny utformning** av brokopplingen Hövdingevägen samt en helt **ny bro** mellan Lindeborg och Almvik. Den nya bron ska koppla ihop grönytorna väst och öst om Trelleborgsvägen. Precis som tidigare nämnda bro över Inre Ringvägen ska den ha en grön utformning där omgivande grönska minimerar sinnesintrycken från vägen under. Genom att vidare sänka hastigheten och ändra utformningen av **Lindängelundsvägen** så att den efterliknar en gata kan man skapa ett stort sammanhängande grönområde som sträcker sig från östra Lindeborg ända bort till framtida Botaniska trädgården.

Teckenförklaring

- Trelleborgsvägen
- Lindängelundsvägen
- Ny GC-bro över Trelleborgsvägen
- Ny utformning av befintlig bro

Trelleborgsvägens nedgrävning mellan Lindeborg och Almvik/Högaholm möjliggör för goda kommunikationer mellan stadsdelarna. Det är utformningen av nuvarande kopplingar som gör att stadsdelarna uppfattas som avlägsna och isolerade.

Bilden är i skala 1:5000/0,7 och visar förbättringar i kommunikation över Trelleborgsvägen.





BARNBOTANISKA – BOTANIK FÖR DE SMÅ

När det gäller **Botaniska** trädgården i Malmö är dess ledord *Upplevelse* och *Pedagogik*. Just vad det gäller pedagogik en är ledstjärnorna folkbildning, delaktighet och miljömedvetenhet. Och det bästa sättet att låta barn lära sig är genom att de får prova på det. Därför kan man utnyttja grönområdet i östra Lindeborg för två saker. För det första att koppla ihop stadsdelarna med en grönyta som sträcker sig över Trelleborgsvägen och för det andra att konstruera en **Botaniska för Barn**. Här ska barnen ges möjlighet att röra sig bland växter som de ska kunna i lågstadiet och odla några egna. Genom att skapa en **temalekplats** med temat *Botanik* kan barnen ges möjlighet att komma i kontakt med de vanligaste redskapen och vad de används till. **Odlingslotterna** placeras i norra delen av Barnbotaniska, bortom Temalekplatsen. Genom en **ny broförbindelse** mellan Barnbotaniska och Botaniska leds gång och cykeltrafik igenom ett grönt stråk från Lindeborg till **Huvudentrén** på Botaniska.



Genom att placera en Botanisk trädgård riktad till dem i de lägre åldersklasserna skapar man inte bara en tydligare koppling mellan Lindeborg och Botaniska Trädgården utan ger även de yngre en möjlighet att ta del av Botaniskans tilltänkta pedagogik. Barnen ges en möjlighet till inläring genom en mer barnanpassad botanisk trädgård, odlingslotter (för skolbarn) där de kan prova på botanik samt en temalekplats som bekantar dem med trädgårdsredskap. Skalan på kartan är 1:10000.

Temalekplatsen ska inspirera barnen till att nyttja trädgårdsredskap för lek så att de skapar en god relation till dem.



Teckenförklaring

- Botaniska trädgården
- Botaniska trädgården för barn
- Temalekplats
- Odlingslotter för närliggande skolor
- Ny Broförbindelse mellan Botaniska och Botaniska för barn över Trelleborgsvägen
- Botaniska trädgårdens huvudentré



Genom att ge barnen tillgång deras eget Trädgårdsland kan barnen skapa en nära relation till naturen och lära sig vikten av miljötank. Ett program hade kunnat utformas med tre närliggande skolor så att barnen i första till tredje klass får ha trädgårdslandet under ett års tid.

DET BLÅ BANDET – PILDAMMSSTRÅKET ÖSTRA FÖRGRENING

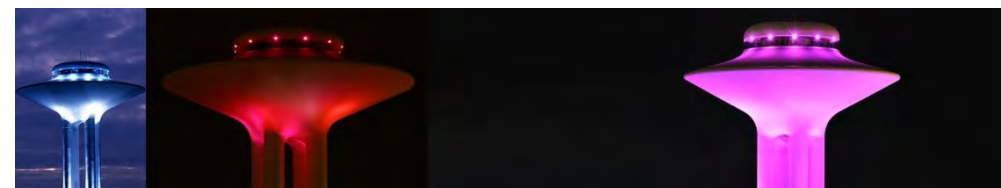
För att förtydliga förbindelsen mellan Pildammsparken och Botaniska trädgården samt vattnets betydelse skapas ett vattenstråk från Botaniska till Pildammsparken – **Det Blå Bandet**. Precis som Botaniska och Barnbotaniska så ska det genomsyras av pedagogik och utbildning; huvudsakligen riktat mot barnen. Det informativa utbudet ska bestå av bland annat ett mindre **Vattenkraftverk** i södra Lindeborg där barnen får möjlighet att se hur ett vattenkraftverk genererar ström och hur olika vattenflöden påverkar mängden ström som genereras. I anslutning till Vattenkraftverket kan barnen utforska hur **Vattenslussar** fungerar och vilken nytta de gör i verkliga livet. Vid Trelleborgsvägen får de kunskap om hur **vindkraft** användes **förr i tiden** och i dagsläget. Där ska även finnas en beskrivande text som förklarar användningsområdena. Längst vägen mellan Vattenhålen i Lindeborg och Vattenparken i Hyllievång ska det finnas solcellsdriven belysning. För att ge barn och vuxna en plats att vara på under sommar och vinter anläggs en **Plaskdamm** öster om Hyllie tågstation som vintertid blir en isbana. Söder om denna anläggs en **Allmän utomhusbassäng** som ska kunna tillgodose behovet av bassäng i Hyllie. Runt denna anläggs ett **motionsspår**, för joggare och löpare, som är separerat från Gång- och Cykelvägen som går där.



Det blå bandet (här i skala 1:20000) ska förtydliga kopplingen mellan Botaniska Trädgården och Pildammsparken. Ledorden är Vatten, Hållbarhet, Utbildning och Hälsa. Hela sträckan ska vara en upplevelse som lär oss något om oss själva och den värld vi lever i.



Plaskdammen ska byta färg under året för att matcha den färg som Hyllie Vattentorn har. Rosa för Rosa Bandet, Rött vid jul och Blått under resten av året.



Motionsspåret som anläggs runt den allmänna bassängen ska vara utformat och konstruerat som en löparbana.

Vindkraft då och nu på vardera sidan om Trelleborgsvägen. Tillsammans med infotavlor skulle man kunna ge barn både visuell och intellektuell stimulans längst vägen.



Genom att bygga upp vattenslussar och dammar som barn kan leka med, i södra Lindeborg, betonas Det Blå Bandets plats i staden samtidigt som barn ges möjlighet att lära sig om några av människans största verk.

Teckenförklaring

- Det Blå Bandet
- Vattenkraftverk i Miniaturformat
- Vattenslussar i Miniaturformat
- Vindkraft Förr
- Vindkraft Idag
- Stor plaskdamm
- Allmän utomhusbassäng
- Motionsspår runt bassängen

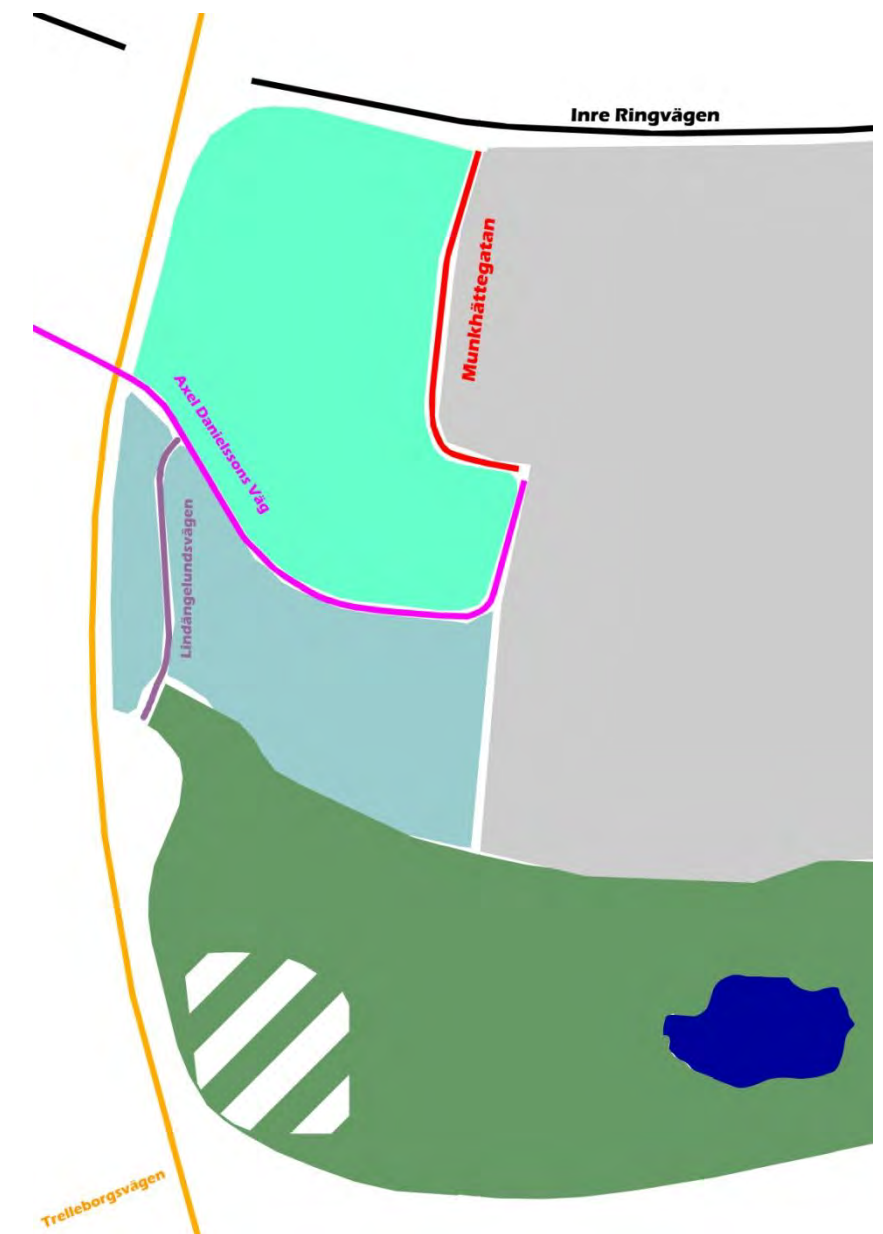
HÖGAHOLM, ALMVIK OCH LINDÄNGEN

Medan de områden som behandlats har haft tydliga skiljeväggar i form av tunga matningsleder ställer följande tre områden till det lite. **Almvik** avgränsas av **Axel Danielssons Väg**, **Trelleborgsvägen**, **Botaniska trädgården** och Lindängens Idrottsområde. **Högaholm** avgränsas av Trelleborgsvägen, **Inre Ringvägen**, **Munkhättegatan** och Axel Danielssons Väg. **Lindängen** avgränsas av Munkhättegatan, Inre Ringvägen och Axel Danielssons Väg men omfattar hela Botaniska Trädgården, så att Lindängen hamnar norr- öster och söder om Almvik! Det finns en enorm potential för områdena att länkas samman, främst genom avsmalnande av gator, eliminering av tunnelpassager under de stora vägarna samt upprensning av grönska för att skapa insyn in i bostadsområdena.

Teckenförklaring

- Almvik
- Högaholm
- Lindängen
- Botaniska trädgården
- Inre Ringvägen
- Trelleborgsvägen
- Munkhättegatan
- Axel Danielssons Väg

Bilden visar de tre stadsdelar som bearbetas i kommande text. Den visar även hur de avgränsas av flera stora leder. Munkhättegatan fortsätter i östlig riktning (ej utritat i kartan) efter korsningen med Axel Danielssons Väg, så att Lindängen avskärmas och delas av den.





TRELLEBORGSVÄGEN – EN LÅG BARRIÄR MED HÖG POTENTIAL

Tack vare dess nedgrävning mellan två stadsdelar kan man relativt lätt få bort barriäreffekten av **Trelleborgsvägen**. Genom de förändringar vid kopplingarna Inre Ringvägen och Axel Danielssons Väg, som nämnts tidigare, så får man två nya välfungerande kopplingar mellan Lindeborg och Högaholm/Lindängen. Dessa kompletteras med en **ny utformning** av brokopplingen Hövdingevägen samt en helt **ny bro** mellan Lindeborg och Almvik. Den nya bron ska koppla ihop grönytorna väst och öst om Trelleborgsvägen. Precis som tidigare nämnda bro över Inre Ringvägen ska den ha en grön utformning där omgivande grönska minimerar sinnesintrycken från vägen under. Genom att vidare sänka hastigheten och ändra utformningen av **Lindängelundsvägen** så att den efterliknar en gata kan man skapa ett stort sammanhängande grönområde som sträcker sig från östra Lindeborg ända bort till framtida Botaniska trädgården.

Teckenförklaring

- Trelleborgsvägen
- Lindängelundsvägen
- Ny GC-bro över Trelleborgsvägen
- Ny utformning av befintlig bro

Trelleborgsvägens nedgrävning mellan Lindeborg och Almvik/Högaholm möjliggör för goda kommunikationer mellan stadsdelarna. Det är utformningen av nuvarande kopplingar som gör att stadsdelarna uppfattas som avlägsna och isolerade.

Bilden är i skala 1:5000/0,7 och visar förbättringar i kommunikation över Trelleborgsvägen.





MUNKHÄTTEGATAN – EN GATA I VÄGEN

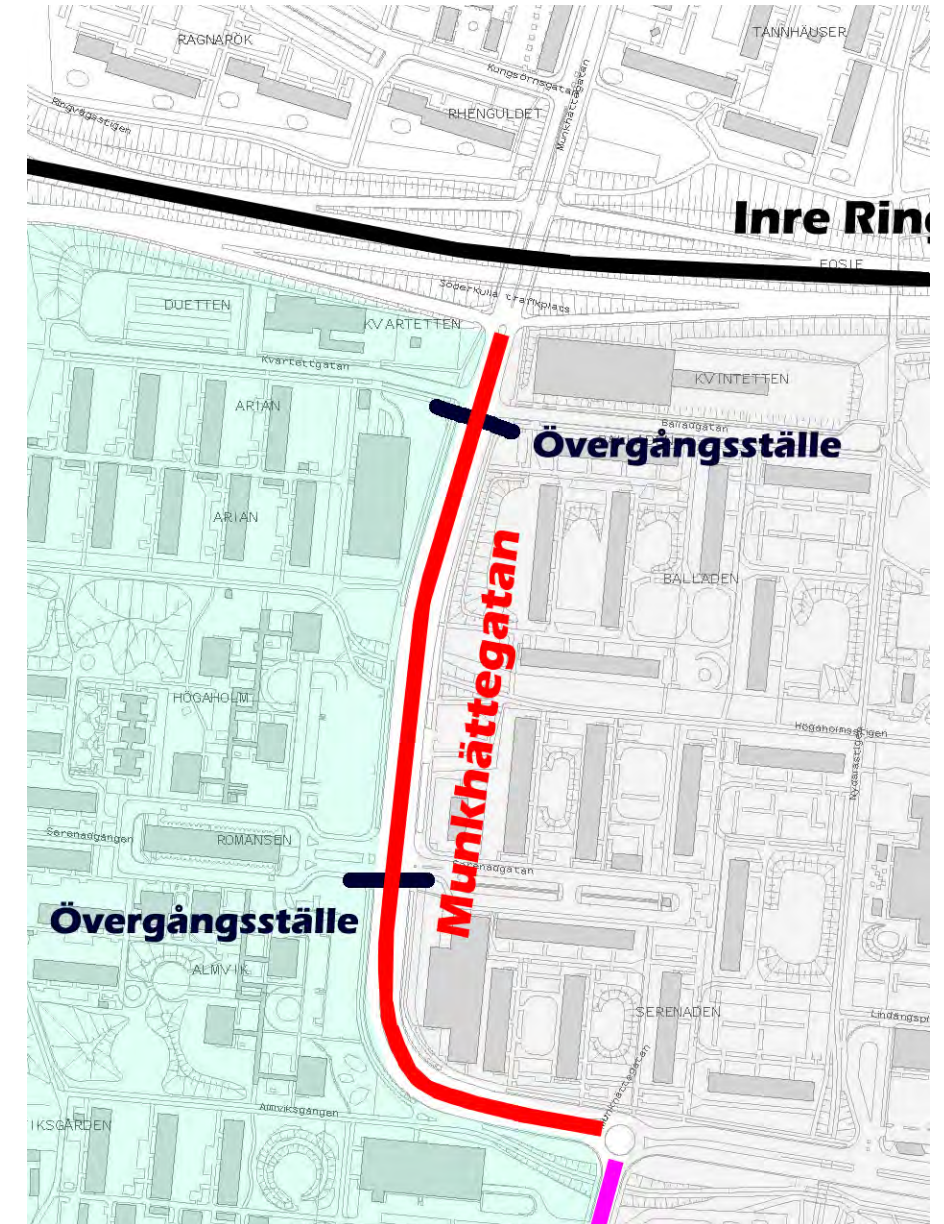
Att kalla **Munkhättegränd** för gata är en extrem överdrift. Allting kring den andas väg. Den är flerfilig med breda filer anpassade för hög hastighet och tung trafik. Från rondellen **Axel Danielssons Väg** till **Inre Ringvägen** finns det endast två **övergångsställen** som leder över gatan och de är dåligt utformade så att bilister ändå inte tar hänsyn till oskyddade trafikanter. Dock finns ett antal tunnelpassager under den så att man som oskyddad trafikant inte behöver korsa vägen, olyckligtvis är även dessa passager dåligt utformade med dåligt ljusinsläpp och dålig belysning. På grund av de stora problem som Munkhättegränd har väljer jag att inte ingående behandla den i mitt arbete utan överlämna problematiken till någon som skulle vilja tacklas med den för sitt examensarbete eller dylikt.



Genom att göra om Högaholmsstigens tunnel under Munkhättegränd och låta en lokal konstnär pryda den med inspiration hämtad från Malmös egna Hip Hop grupp, Advance Patrol, kan man skapa ytterligare en del i Malmös egen "Walk of Fame".

Teckenförklaring

Inre Ringvägen
 Axel Danielssons Väg
 Munkhättegränd
 Övergångsställen över Munkhättegränd



Då Munkhättegränds problematik är för omfattande för att behandlas i detta arbete med något bättre resultat lämnas den med endast ett par påpekanden kring dess problematik. Kartan, i skala 1:5000, visar endast en del av Munkhättegränds sträckning i staden.



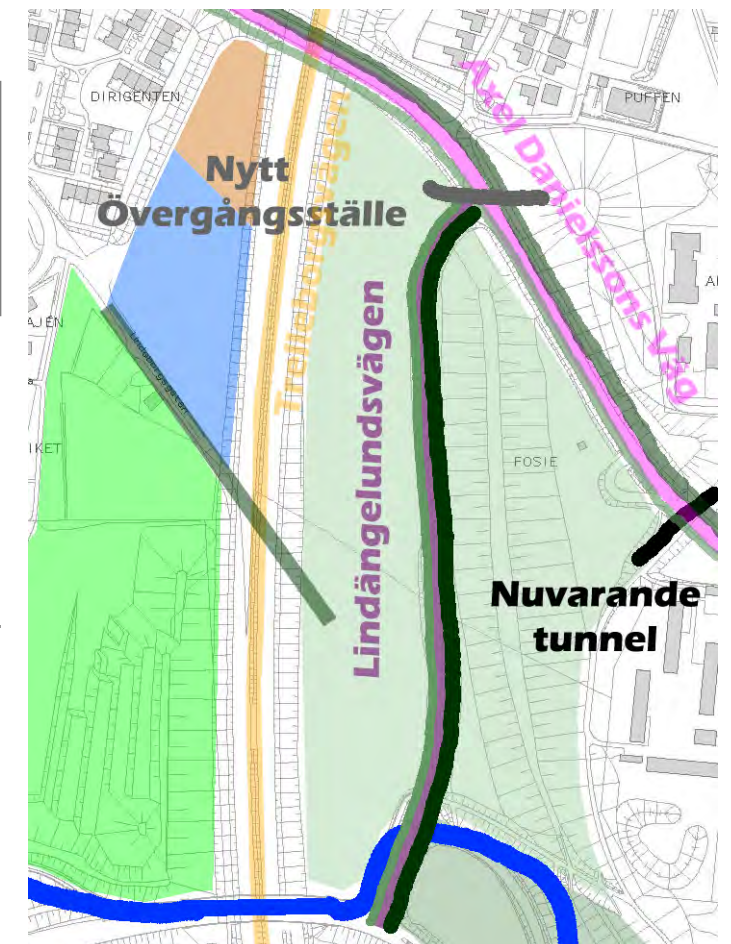
LINDÄNGELUNDSVÄGEN – EN SNABB LÖSNING

Lindängelundsvägen är en av få vägar i Malmö som snabbt kan omvandlas från genomfartsväg till gata med kvalitéer och syfte. Tack vare Botaniska och Barnbotaniska kommer Lindängelundsvägen att spela en central roll för hur kopplingen över Trelleborgsvägen uppfattas. Genom att avsmalna Lindängelundsvägen och sänka hastigheten på den till exempelvis 30 KPH blir den en parkgata. På så sätt uppfattas inte vägen som ett hinder i grönområdet. Avsmalningen görs enkelt genom komplettering av dess östra del med en **Gång- och Cykelväg** och dess västra del med en bredare **Gångväg**. På så vis hålls transporthastigheten nere i anslutning till Barnbotaniska, Temalekplatsen och Informationsstråket **Blå Bandet**. Ett övergångsställe över Axel Danielssons Väg kopplar ihop Högaholm och Almvik med varandra i markplan vilket gör att gåenden och cyklister inte behöver utnyttja existerande tunnel.

Teckenförklaring

- Lindängelundsvägen
- Kompletterande Gång- och Cykelväg
- Kompletterande Gångväg
- Det Blå Bandet
- Övergångsställe över Axel Danielssons Väg
- Befintlig tunnelpassage under Axel Danielssons Väg

Med hjälp av några små förändringar kan Lindängelundsvägen omvandlas från en delande barriär till en väg som kopplar ihop flera områden. Den kan även bli en populär genomfartsled från Högaholm till Svågertorp då den leder genom ett större grönområde.



DET BLÅ BANDET – PILDAMMSSTRÅKET ÖSTRA FÖRGRENING

För att förtydliga förbindelsen mellan Pildammsparken och Botaniska trädgården samt vattnets betydelse skapas ett vattenstråk från Botaniska till Pildammsparken – **Det Blå Bandet**. Precis som Botaniska och Barnbotaniska så ska det genomsyras av pedagogik och utbildning; huvudsakligen riktat mot barnen. Det informativa utbudet ska bestå av bland annat ett mindre **Vattenkraftverk** i södra Lindeborg där barnen får möjlighet att se hur ett vattenkraftverk genererar ström och hur olika vattenflöden påverkar mängden ström som genereras. I anslutning till Vattenkraftverket kan barnen utforska hur **Vattenslussar** fungerar och vilken nytta de gör i verkliga livet. Vid Trelleborgsvägen får de kunskap om hur **vindkraft** användes **förr i tiden** och i dagsläget. Där ska även finnas en beskrivande text som förklarar användningsområdena. Längst vägen mellan Vattenhålen i Lindeborg och Vattenparken i Hyllievång ska det finnas solcellsdriven belysning. För att ge barn och vuxna en plats att vara på under sommar och vinter anläggs en **Plaskdamm** öster om Hyllie tågstation som vintertid blir en isbana. Söder om denna anläggs en **Allmän utomhusbassäng** som ska kunna tillgodose behovet av bassäng i Hyllie. Runt denna anläggs ett **motionsspår**, för joggare och löpare, som är separerat från Gång- och Cykelvägen som går där.



Det blå bandet (här i skala 1:20000) ska förtydliga kopplingen mellan Botaniska Trädgården och Pildammsparken. Ledorden är Vatten, Hållbarhet, Utbildning och Hälsa. Hela sträckan ska vara en upplevelse som lär oss något om oss själva och den värld vi lever i.



Plaskdammen ska byta färg under året för att matcha den färg som Hyllie Vattentorn har. Rosa för Rosa Bandet, Rött vid jul och Blått under resten av året.



Motionsspåret som anläggs runt den allmänna bassängen ska vara utformat och konstruerat som en löparbana.

Vindkraft då och nu på vardera sidan om Trelleborgsvägen. Tillsammans med infotavlor skulle man kunna ge barn både visuell och intellektuell stimulans längst vägen.



Genom att bygga upp vattenslussar och dammar som barn kan leka med, i södra Lindeborg, betonas Det Blå Bandets plats i staden samtidigt som barn ges möjlighet att lära sig om några av människans största verk.

Teckenförklaring

- Det Blå Bandet
- Vattenkraftverk i Miniaturformat
- Vattenslussar i Miniaturformat
- Vindkraft Förr
- Vindkraft Idag
- Stor plaskdamm
- Allmän utomhusbassäng
- Motionsspår runt bassängen

LITTERATUR

Bilder och illustrationer

Egna idéskisser och foton

Google. Sökord: *Slussar*.

http://www.praktisktbatagande.se/multimedia/archive/00176/webbFoto_G_ta_Kana_176299c.jpeg

Google. Sökord: *Vattenkraft*.

http://www.tekniskaverken.se/_internal/cimg!0/2nsti0sdxona2opl8drau8wv0hs8zvo

Google. Sökord: *Hyllie Vattentorn*.

<http://www.vasyd.se/SiteCollectionImages/Vatten%20och%20avlopp/Dricksvatten/Vattentorn/hyllie.jpg>

http://www.simunov.com/wp/wp-content/uploads/2009/10/DSC_3422.jpg

http://farm4.static.flickr.com/3240/3108003923_07c84080d6.jpg

Google. Sökord: *Löparbana*.

<http://www.sportlinjer.se/img/rundbana.jpg>

Google. Sökord: *Vidmölla*.

http://farm3.static.flickr.com/2311/2041329216_602d8cca32.jpg

http://farm4.static.flickr.com/3094/2492481783_e3b72a6719.jpg?v=0

Google. Sökord: *Trädgårdsland*.

<http://www.solrosen.net/images/galleri/tradgarden4.jpg>

Google. Sökord: *Plaskdamm*.

http://farm4.static.flickr.com/3266/2560627763_1409e73109.jpg?v=0

Google. Sökord: *Barn + Trädgårdsland*.

http://2.bp.blogspot.com/_zPGiaZKKd4M/Siq9FXmIy0I/AAAAAAAAA_o/P24Iw_TZQxc/s400/sand.jpg

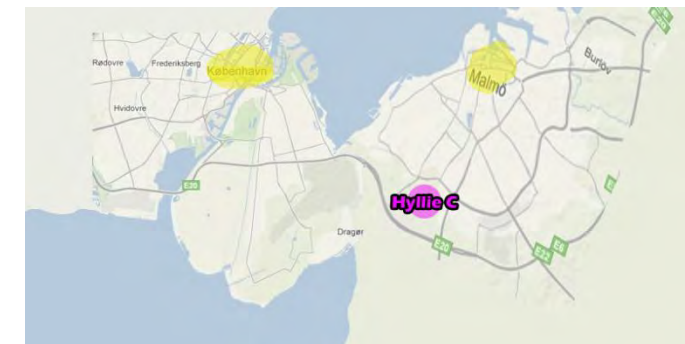
Diskussion och reflektion

ATT KNYTA IHOP SÄCKEN

Diskussion och reflektion

Genom upprättandet av nya kopplingar inom stadsdelsområdet Hyllie skapas inte bara ett starkt band mellan de enskilda stadsdelarna utan även till resten av staden. Med det förutspådda uppsvinget i pendling beroende på ena metrostationens placering i Hyllievång ges även en närhet till Köpenhamn, som tidigare sågs som avlägsen. På 15 minuter ska man kunna ta sig till Köpenhamn från Hyllievångsstationen vilket är samma tid som det tar att cykla till centrum. Det är just på grund av exploateringen av Hyllievång som denna del av Malmö kan få ett stort uppsving.

Arenan, Emporia, Vattenparken och Metrostationen är exempel på vad som kommer att ge Hyllievång en stor attraktionskraft. Holma, Kroksbäck, Kulladal, Lindeborg och även Lindängen kan utnyttja den "ripple effect (eng.)" som uppstår.



För att förtydliga stationens vikt i staden och stadsdelsområdet kan tunneln under rondellen Pildammsvägen/Inre Ringvägen utformas så att tåget synliggörs då det passerar den punkten. Genom att skapa goda kommunikationsmöjligheter till Hyllievång och stationen där förenklar man boende i närliggande stadsdelar för alla de som pendlar till Danmark. På senare tid har det just blivit populärt för danskar att bosätta sig i Sverige då de arbetar på andra sidan sundet. Tills dess att metron öppnar och Hyllievångsstationen kommer igång kan pendlarna ta tåget från två platser i staden, Centralen och Svågertorp.



Genom 70-talets trafikseparering har stadsdelar isolerats till öar i staden och avstånd i denna del av staden upplevs större än vad de egentligen är. I dagsläget är ingen av de tidigare nämnda stadsdelarna särskilt väl sammanlänkad med Hyllie stadsdelsområde. Även om det finns bussar som kommer ut till stadsdelarna är busslinjerna få och avstånden mellan busshållplatserna stora. De stora trafiklederna som finns i Hyllie tjänar förvisso ett stort syfte med att mata staden med trafik, men behöver inte nödvändigtvis agera barriär mellan områdena. Skapandet av väl utformade tunnlar och broar gör att uppfattningen om vägen som en barriär minskar och den enskilde individen kan lättare uppfatta de korta fysiska avstånden mellan stadsdelarna.

Tanken är att genom väl utformade och frekvent återkommande kopplingar skapa en känsla av en stadsdel istället för flera sammanlänkade. För det är oftast hur vi upplever saker och ting som avgör vår användning av dem. Om vi står inför valet att gå igenom en kort, mörk, oöversiktlig gränd eller en längre, ljusare väg genom ett villaområde för att komma till samma plats så är valet inte alltid självklart. Hade gränden däremot varit upplyst och möjliggjort en god överblick om vad som kommer efter den så hade valet varit desto klarare. Vi människor vill oftast röra oss där det finns annan rörelse samt goda möjligheter att se och bli sedd utifall att något händer. En stadsdels rykte och liv kan oftast avgöras av mängden människor som är i rörelse i stadsdelen samt deras vilja och förmåga att ingripa när något olyckligt händer. För genom skapandet av liv och trygghet skapas attraktion till platsen under dygnet.

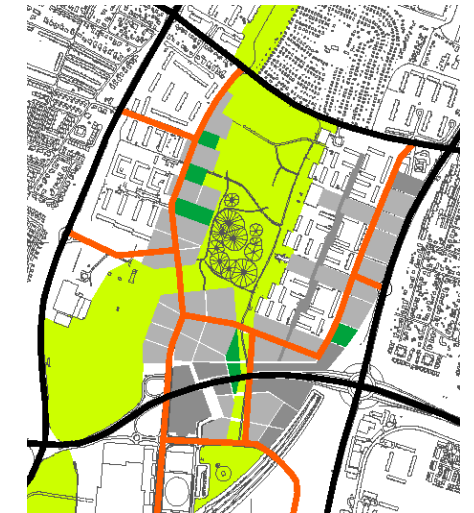
Detta liv och rörelse tillvaratas ofta av lokal handel, exempelvis genom att restaurangägare har uteserveringar, sena öppettider och filter till sina besökare. Dessutom kan ägarna utnyttja årstiderna för att erbjuda olika tjänster och varor till kunderna, så som skugga på sommaren och värme på vintern. För hundra år sedan var detta fenomen väldigt ovanligt då gatulivet utgjordes mest av nödvändiga aktiviteter, till skillnad från idag då vi främst använder staden för frivilliga aktiviteter så som motion och rekreation. Just motionering ute på stadens allmänna platser är både populärt och billigt. Därutöver fås en upplevelse av staden som inte kan jämföras med den på ett löparband. En ofta uppskattad plats att motionera i städer brukar vara parker och öppna ytor. Speciellt på somrarna ses ofta människor som använder stadens grönytor till både rekreation och vila, men även på vintrarna kan man se folk i parken. I synnerhet när snön täcker marken.



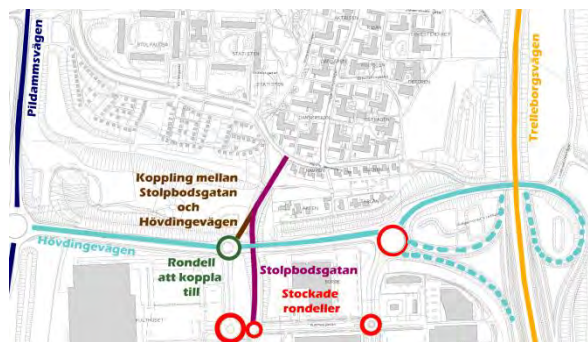
För att kunna ta sig till parker eller rekreationsområden krävs ett väl utformat och fungerande transportnätverk. Motorburna fordon och den roll som de har i vårt moderna samhälle underminerar ofta andra trafikslag och förhindrar dem från att få den breddningen som de annars hade kunnat få. Genom att i planeringssammanhang tänka i banor av funktion och hastighet istället för motortrafik och annan trafik kan man skapa ett hållbart kommunikationsnät där ansvaret är delat lika mellan trafikslagen. För transportleder kan man dela upp trafikslagen fullständigt medan man för lugna rekreationsområden kan låta dem blandas så att samtliga i rörelse lär sig att ta hänsyn till varandra. Kan man vidare underminera bilens roll i samhället finns stor potential för ökat användande av kommunaltrafik och andra transportmetoder. Hyllie är ett utmärkt exempel på hur favoriseringen, i planeringssammanhang, av bilen leder till skapandet av barriärer.



För att bättre komma till rätta med problematiken har Malmö stadsbyggnadskontor satt upp flera planprogram gällande Holma och Kroksbäck. I planprogrammen tas sammanlänkningen av Hyllievång med Holma och Kroksbäck upp som en positiv förändring för området. Barriäreffekten av Annetorpsvägen tros kunna elimineras genom en effektiv överdäckning av vägen där Boulevarden sammanlänkar Hyllievång med Kroksbäck. Boulevarden ska även ha en positiv effekt på Kroksbäcks stora delare (Hyllievångsvägen). Genom en förlängning av Boulevarden så att den kopplas ihop med Hyllievångsvägen ska Hyllievångsvägen komma upp i markplan och på så sätt utgöra en mindre barriär inom Kroksbäck. Den byggnation som planeras längs med Hyllievångsvägen och Boulevarden ska bidra till att öka känslan att parken tillhör Kroksbäck istället för Holma. Summan av förändringarna kring Kroksbäcksparken blir att det skapas nya grönytor inom området, parken förskönas och nya transportleder skapas för cyklister och fotgängare. De nya och gamla Gång- och Cykelvägarna genom Kroksbäcksparken kompletteras genom att Ärtholmens Koloniområde öppnas upp för passage året runt till Pildammsparken. Ett öppnande av koloniområdet hade inte bara tillgodosett behovet för en passage genom området på ett naturskönt sätt utan även förtydligat koloniområdets plats i Pildammsstråket. Vidare kopplas koloniområdet in i Kroksbäcksparken genom Ärtholmsvägens avsmalning och nya gröna utformning, där vägen omvandlas till en parkgata.



En liknande lösning tillämpas på Pildammsvägen, som i dagsläget delar Holma och Kulladal. Denna del av Pildammsvägen kompletteras med en Gång- och Cykelväg längst västra sidan samtidigt som en koppling i markplan skapas där den nya rondellen förväntas anläggas. Inne i Kulladal förlängs det långsgående GC-stråket i nordlig riktning in mot staden. Den andra förbättringen som föreslås inom Kulladal är uppstarten av Malmös eget "Walk of Fame" där Per Albin Hansson representerar Kulladal.



Lösningen kring Lindeborgs problematik är desto mer invecklad och resurskrävande. Lindeborg omges inte bara av tre stora trafikleder som utgör barriärer, utan även av en egen ringväg (Axel Danielssons Väg). Vid endast två övergångsställen söder i stadsdelen kan man korsa vägen i markplan. Resten sker via tunnlar och broar. Så Lindeborg är inte bara isolerat från de kringliggande stadsdelarna utan även från sina yttersta områden. Lättast är att lösa problematiken i södra delen av Lindeborg, där Hövdingevägen avskärmar Lindeborg från Svågertorp. Genom en förlängning av Stolpbodsgatan kan Lindeborg kopplas ihop med Hövdingevägen och därmed skapas enklare åtkomst till de stora trafikleden som omger Lindeborg. Tack vare denna enkla koppling ges man möjlighet till att komma ut på Trelleborgsvägen i öst och Pildammsvägen i väst, något som i dagsläget kräver att man kör genom Svågertorp.



Det finns utrymme för att skapa fler kopplingar mellan Axel Danielssons Väg och Pildammsvägen, genom industriområdet i väst. På så sätt kan trafikmängden på Axel Danielssons Väg minskas och vägen omvandlas till gata genom avsmalning och försköning i samband med röjning av grönska. Trelleborgsvägen i öst utgör en väldigt liten barriär då den är nedsänkt i förhållande till stadsdelens och kan därmed enkelt överdäckas eller överbryggas med broar som leder direkt in i framtida Botaniska trädgården. Just Botaniska, som förväntas bli en stor attraktion i staden, kan användas till att lyfta stadsdelsområdet – så som Hyllievångsstationen. En botanisk trädgård för de yngre anläggs i östra delen av Lindeborg, väster om Trelleborgsvägen, som förstärker känslan av Botaniska i staden samtidig som barn får möjlighet till att själva prova på trädgårdsskötsel och odling. Här ges även tillgång till en temalekplats och möjlighet till inläring genom ett natur- och kunskapsband som löper från Botaniska trädgården till Hyllievångsstationen – Det Blå Bandet.



Det Blå Bandet ska fungera som Pildammsstråkets östliga förgrening och ha ledorden *utbildning, hälsa, hållbarhet* och *vatten*. Det Blå Bandet ska korsa många barriärer mellan Botaniska och metrostationen. Först och främst kommer Lindängelundsvägen i öst, som förvisso är en liten väg men kan vara den detalj som förstör hela konceptet. Vägen behöver avsmalnas, få sänkt hastighet och utformas för att fordonsförare ska känna att de har en sekundär plats i trafiken. Därefter behövs kopplingarna över Trelleborgsvägen och Pildammsvägen få mycket uppmärksamhet och utformas på så vis att oskyddade trafikanter känner att de favoriseras framför motortrafiken. För det är just genom minskningen av fordonstrafik i och kring stadsdelarna som de egentliga avstånden till saker i Malmö klargörs. Som exempel kan man ta avståndet mellan Kroksbäck och Ribersborgstranden som är ca 4 km men upplevs som längre då man måste korsa många stora vägar för att komma dit. Avståndet är liknande mellan Hyllivångsstationen och Botaniska trädgården, där det idag känns som väldigt mycket längre på grund av Lindeborgs isolering.



Det presenterade materialet syftar till att förbättra staden och dess användning i riktning med rådande teorier kring god stadsplanering. Dock är det tiden som kommer att visa ifall tankegångarna och strategierna är korrekta.