

PLANPROGRAM FÖR

TÖRNROSEN OCH DEL AV ÖRTAGÅRDEN

I ROSENGÅRD I MALMÖ



PP 6044 2015-04-07



FÖRORD

Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö tillsattes 2010 med uppdrag att ta fram åtgärder för att motverka den ojämnt fördelade hälsan i Malmö. Hälsa i det här sammanhanget betyder inte bara avsaknad av sjukdom, utan också faktorer som att känna sig delaktig, ha tillit till sin omgivning, ha en inkomst och att få växa upp i en omgivning som gynnar barns och ungas framtidsförutsättningar. Slutrapporten som presenterades 2013 innehöll ett kapitel om vilken roll stadsplanering och stadens utformning spelar för hälsa. Där konstateras att gemensamma faktorer för bostadsområden med en befolkning där hälsoskillnaderna är stora, ofta hänger samman med bristande kontakt och nätverk med resten av staden.

I ett Malmö som har så mycket att erbjuda, är det varken rimligt eller acceptabelt att växa upp isolerat från andra delar av staden utan möjlighet att möta Malmös andra kulturer och livsstilar. Malmökommissionen betonar också just att fysisk planering kan användas som motor för sociala förändringar, genom att bland annat underlätta för kontakter och brygga över barriärer.

Planprogrammet för Törnrosen och Örtagården handlar om just detta, att bidra till nya kopplingar som underlättar för nätverk och nya kontakter. Men det handlar ännu mer om att tillföra det som saknas idag; bostadstyper, arbetsplatser, restauranger, gatuliv och inte minst olika trafikslag samlade på samma yta. Direktiven i Malmös Översiktsplan om en blandad, tät och grön stad är inte bara en markanvisningsplan, utan handlar om att bidra till att uppväxande flickor och pojkar får hjälp och stöd att se vuxenlivets möjligheter. Det är viktigt att betona att förändringarna som föreslås i detta planprogram gäller hela staden. På samma sätt som ambitionen är att Rosengårdsborna ska känna sig välkomna i hela Malmö, handlar det om att hela Malmö ska attraheras av bostäder, utbud, platser och aktiviteter även längs Rosengårdsstråket och i Rosengård.

Malmökommissionen konstaterar i sanningens namn att det krävs betydligt mer än fysisk planering för att utjämna skillnaderna i hälsa. Eftersom hälsa är kopplat till utbildningsnivå, har skolan en stor och viktig roll. Har man klarat skolan ökar chanserna att komma in på arbetsmarknaden. Även om arkitektur och stadsplanering inte hanterar barns utbildning, kan den fysiska utformningen av barns miljöer inne och utomhus, stödja pedagogernas arbete med skolor och utemiljöer som främjar inlärning, fysisk aktivitet och motorisk förmåga. När planeringen för nya byggnader och platser går över till byggfasen ges tillfälle till arbetsplatser och byggpraktik.

Överhuvudtaget tenderar stadsplanering att allt mer liera sig med övrig stadsutveckling och många discipliner och aktörer siktar nu på att arbeta tillsammans för att nå ett stabilt och hållbart samhälle. Här har planeringen av Törnrosen och Örtagården goda möjligheter att vara en spelplan för just den sortens stora och breda stadsutvecklingsarbeten.

Marianne Dock 29 september 2014

Programarkitekt Stadsbyggnadskontoret Malmö stad

MEDVERKANDE

STYRGRUPP

Anna Holmqvist, ordförande, Stadsbyggnadskontoret (Sbk)

Michael Hedman, Sbk

Ingrid Westberg, Gatukontoret (Gk)

Magnus Fahl, Gk

Sten Göransson, Gk

Sven Gustafson, Fastighetskontoret (Fk)

Christine Olofsson, Miljöförvaltningen (Mf)

Marie Hendra, Stadsområdesförvaltning Öster (SoFÖ)

PROJEKTLEDARE

Magdalena Alevra, Sbk

Marie Rosdahl, Sbk

PROJEKTGRUPP

Magdalena Alevra, Sbk

Petra Amsbeck, Gk

Christina Andréasson, Fk

Hossein Ashouri, Gk

Johan Ekström, Gk

Lena Eriksson, Mf

Aziza Holm, Sbk

Lundgaard och Tranberg Arkitekter

Tomas Niklewski, Sbk

Hans Persson, MKB

Marie Rosdahl, Sbk

Tobias Starck, Gk

Sabina Vendela Dethorey, SoFÖ

Planprogrammet är upprättat av Magdalena Alevra, Oskar Anselmsson, Aziza Holm, Marie Rosdahl och Anna Stjärnkvist på Stadsbyggnadskontoret i Malmö.

Illustrationer och visionsbilder är framtagna av Lundgaard och Tranberg Arkitekter, Nyréns Arkitektkontor och Dziugas Lukosevicius, Sbk. Kartor och planer är framtagna av Oskar Anselmsson och Aziza Holm, Sbk.

Foton är tagna av Magdalena Alevra, Tobias Starck och Anders Dahlbäck.

SAMMANFATTNING

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund	10
1.2 Uppdrag	11
1.3 Syfte	11
1.4 Mål	11
1.5 Plandata	12
1.6 Planprocessen.....	13

2. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE OCH STRATEGISKA PROJEKT

2.1 Styrdokument.....	14
2.2 Genomförda och planerade projekt	14

3. FÖRSLAG

3.1 Övergripande mål och strategier.....	18
3.2 Strukturplan	20
3.3 Bebyggelse	22
3.4 Rörelse och trafik	28
3.5 Platser och gröna värden	36

4. KONSEKVENSER

4.1 Sociala	42
4.2 Bebyggelse	48
4.3 Trafik	49
4.4 Miljö, hälsa och säkerhet.....	54
4.5 Ekonomi	57

5. DIALOG

5.1 Delaktighetsprocess	60
5.2 Samrådets påverkan på planprogrammet och den vidare processen	61

6. GENOMFÖRANDE

6.1 Detaljplaner	63
6.2 Etappvis genomförande av Culture Casbah- projektet ..	63
6.3 Exploateringskostnader	64

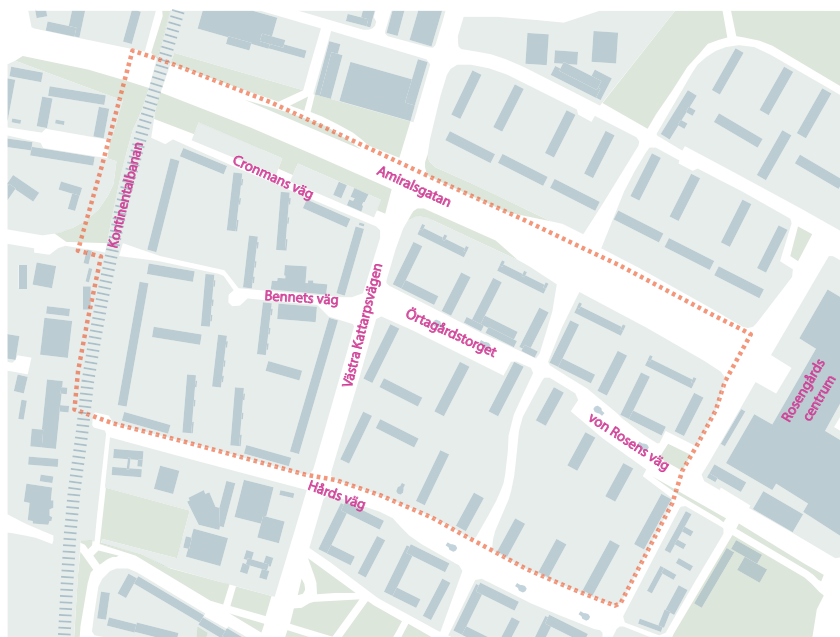
7. FÖRUTSÄTTNINGAR

7.1 Törnrosen och Örtagården idag	66
---	----

SAMMANFATTNING

Planprogrammets syfte

Syftet med detta planprogram är att öka möjligheterna till en långsiktigt god stadsutveckling i Rosengård. Det innebär att utreda och ge förslag på hur en ny blandad bebyggelsestruktur kan tillföras den befintliga bebyggelsestrukturen från 60-talet, på ett sådant sätt att viktiga samhälls- och socioekonomiska effekter uppnås, samtidigt som befintliga värden tillvaratas. En viktig utgångspunkt i detta arbete har varit tävlingsförslaget Culture Casbah. Planprogrammet anger kommunens avsikter med området och ska ligga till grund för kommande detaljplaner.



PLANPROGRAMSOMRÅDET

Planprogrammets mål

Ett antal mål har formulerats för planprogrammet för att visa på vilka förändringar och värden som genomsyrar arbetet. Målen är följande;

Ett Rosengård sammanlänkat med sin omgivning

Nya kommunikationslänkar och -noder som skapas inom planprogramsområdet är av avgörande betydelse för områdets utveckling och förhållande till övriga Malmö.

En tydlig och tillgänglig stadsstruktur

Fler och tydligare kopplingar gör det lättare att passera genom området i alla riktningar och att kunna stanna till vid målpunkter i området. Gång- och cykeltrafik är prioriterat.

Ett blandat Rosengård med levande gaturum

Satsningar på offentliga byggnader och rum, skapar nya mötesplatser. Nya bostäder ska komplettera dagens bostadsbestånd och skapa möjligheter för boendekarriär.

Ett Rosengård för alla

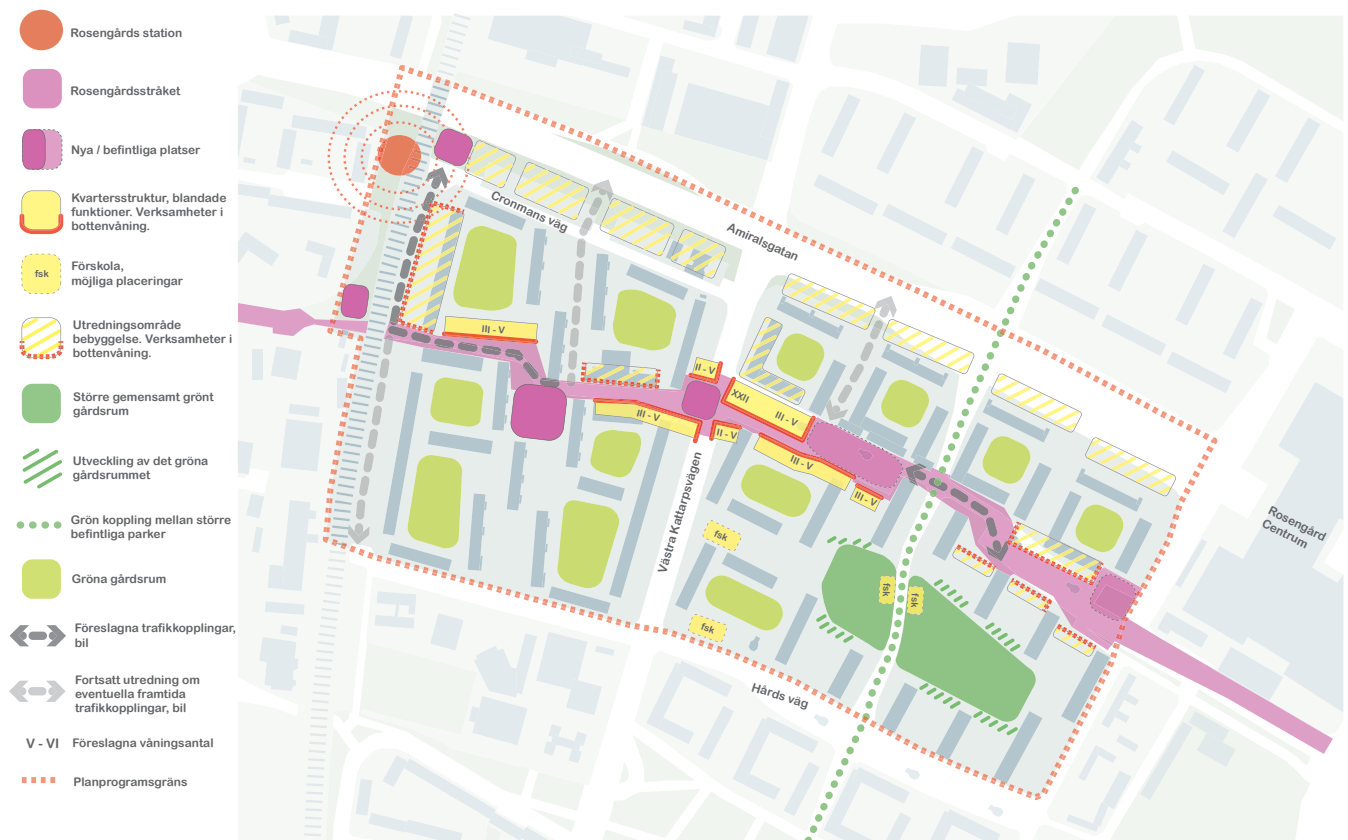
En trygg stadsmiljö har entréer för verksamheter och bostäder vända ut mot stråk och platser. Nya gröna platser bidrar till en aktiv och rekreativ fritid. Fler platser för barns aktivitet och lek behövs.

Förslagets innehåll

För att kunna uppnå de önskade förändringarna, har mer konkreta planeringsriktlinjer formulerats utifrån de ovan nämnda mål.

Programförslaget ska ses i ett längre perspektiv. Vissa delar i förslaget går att genomföra inom en snar framtid medan andra kräver ett vidare utredningsarbete.

Det grundläggande förslaget presenteras i en strukturplan (se nedan samt sid 20-21). De mer specifika delarna av förslaget redovisas på tre tematiska strategikartor; bebyggelse, rörelser och trafik samt platser och gröna värden. Programförslaget innebär att Törnrosen och Örtagården förtätas med bostäder och kompletteras med olika typer av verksamheter, platser och gröna kopplingar. Gator byggs om för att anpassas till den nya strukturen och får karaktären av smalare och tätare stadsgator. Detta ger en stadsmässighet som passar väl in i den ökade variationen och det ökade antalet målpunkter, som tillkommer utmed gatan.



Bebyggelse

En hög byggnad planeras inom Culture Casbah centralt i planprogramsområdet, en signalbyggnad med mångfunktionalitet, som ska vara öppen och tillgänglig för allmänheten.

Kompletterande ny småskalig bebyggelse bestående av fler verksamhetslokaler och nya boendetyper, som inte finns i området idag uppförs vid Rosengårdsstråket.

Befintliga verksamheter på tillfälliga bygglov, bör få tillfälle att permanentas och ges utvecklingsmöjligheter, för att skapa den variation som önskas inom planprogramsområdet.

Om Amiralsgatan omvandlas till stadsgata kommer det att frigöras ytor för bebyggelseförtätning. Rätt placering av bebyggelsen kommer att skärma av trafikbullret för innanförliggande bostäder och gårdsmiljöer. Det stationsnära läget skapar förutsättningar för lokalisering av arbetsplatser och servicefunktioner.

Rörelser och trafik

För att det nya höghuset ska kunna byggas tas den befintliga gångtunneln bort i korsningen Bennets väg och Västra Kattarpsvägen. Här skapas en platsbildning och en plankorsning. Denna nya plats kallas i förslaget Bennets plats.

Rosengårdsstråket förstärks och prioriteras. Gång- och cykeltrafik ska i första hand prioriteras längs stråket, vilket ska vara tydligt i utformningen.

För att skapa en viktig koppling till området i nord-sydlig riktning, ska en cykelbana anläggas utmed Västra Kattarpsvägen. Vidare ska ett rekreativt gång- och cykelstråk utvecklas mellan Cronhielmsparken och Västra Rosengårdsfältet.

Planprogrammet redovisar två alternativ till trafikföring i området; Utbyggnadsalternativet och Nollalternativet. Nollalternativet innebär att befintliga lösningar bevaras, där Bennets väg är utformad som säckgator på båda sidor av Västra Kattarpsvägen. Det innebär att de avslutas i en vändplats och att biltrafiken som leds in från Västra Kattarpsvägen får vända och köra ut samma väg som den kom.

Utbyggnadsalternativet innebär att säckgatorna förlängs och Bennets väg ansluts till kringliggande gator. Det skulle innebära ett första steg mot att bryta upp Rosengårds trafikseparerade system. I och med Bennets vägs nya karaktär, med fler verksamheter och nya målpunkter, är syftet med att koppla ihop gatorna, att göra framtida bostäder och verksamheter mer tillgängliga.

Platser och gröna värden

En ny central stadsmässig plats bildas då gatukorsningen Västra Kattarpsvägen/Bennets väg byggs om. Ambitionen är att platsen ska bli lika mycket landmärke som den nya signalbyggnaden i Culture Casbah- projektet.

Park och torg vid den framtida Rosengård station skapar tillsammans med bebyggelsens blandade innehåll bra förutsättningar för nya mötesplatser. Platserna kommer att förstärka entréerna till området Törnrosen, från Amiralsgatan och Rosengårdsstråket.

Små gröna platser med hög kvalitet och intensitet, tillsammans med det rekreativa gång- och cykelstråket mellan de större parkerna utanför området, skapar förutsättningar för målpunkter, möten, rekreation och möjligheten att orientera sig lättare.

Örtagårdstorget förstärks och definieras ytterligare genom ny bebyggelse intill torget. Med ny bebyggelse kan en högre funktionsvariation skapas än vad som finns idag. De publika innehållen i byggnaderna ska synas från torget.



VY FRÅN ÖRTAGÅRDSTORGET

Processen

Planprogrammet har varit på samråd under tre månader; november 2014 till januari 2015. Under samrådet hölls ett antal aktiviteter och möten med allmänheten, boende och berörda. Läs mer om samråd och dialog under kapitel 5.

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

I årliga välfärdsredovisningar kan man tydligt se att Malmös befolkning mår bättre och blir friskare. Trots detta ökar klyftorna mellan befolkningsgrupper med olika levnadsvillkor.

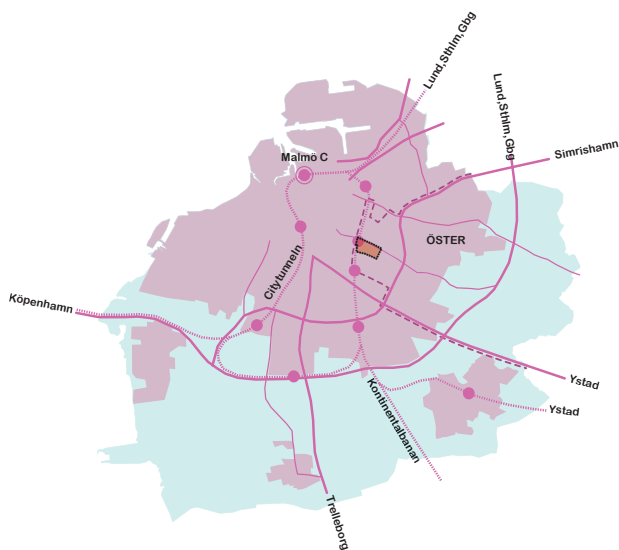
Rosengård är en centralt belägen stadsdel i Malmö. Fysiska strukturer, socioekonomiska och hälsomässiga faktorer men också mentala mönster gör att området inte upplevs så. Att förändra och komplettera den fysiska stadsmiljön i Rosengård är en del i att utveckla områdets inneboende potential. Bostadsområdena Törnrosen och Örtagården i Rosengården har stor potential att bli en självklar del av staden.

Statistiken visar att föräldrar till fyraåringar i Rosengård upplever tio gånger högre ekonomisk stress än föräldrar i Centrum eller Limhamn/Bunkeflo (Barndatabasen, 2009). Rosengård är också en av få stadsdelar i Malmö där trångboddheten är ett problem. Femton gånger fler fyraåringar i Rosengård lever i en trångbodd familj än vad som är fallet i Limhamn/Bunkeflo. Både den ekonomiska utsattheten och trångboddheten är faktorer som påverkar barnens förutsättningar att hantera sin vardag, skolgång och fritid, vilket syns i statistiken.

Stora förändringsarbeten för att minska klyftor och utanförskap har gjorts och pågår i Rosengård. Statistiken visar dock fortfarande att uppväxtvillkoren för barn i stadsdelen är betydligt sämre än i andra delar av staden. Rosengård består av en ung befolkning med en stor andel barn och ungdomar vilket gör det ännu mer angeläget att skapa en hållbar och fungerande uppväxtmiljö.

Både Örtagården och Törnrosen är blandade områden utifrån befolkning, där bakgrund, livssituation och förutsättningar är olika. Men när det gäller bebyggelsen är den iögonfallande ensartad med ett stort lägenhetsbestånd och liten andel arbetsplatser, servicelokaler och andra typer av boendeformer. Dagens trafikstruktur är ensidig genom trafiksepareringens uppdelning av trafikslag, barriäreffekter och nivåskillnader.

Malmö Kommunala Bostadsföretag (MKB) utlyste 2011 en arkitektävling för att hitta ett sätt att fortsätta den påbörjade områdesutvecklingen i Rosengård. Ursprungligen var tanken ett enskilt tillägg, en ny signalbyggnad i Törnrosen. Det vinnande idéförslaget, Culture Casbah, ritades av Lundgaard och Tranberg Arkitekter. Förslaget kom att spänna över en större del av Rosengårdsstråket och därmed involvera även Örtagården. Tävlingsförslaget vann första pris som Best Future Project på fastig-



ÖVERSIKTSKARTA MALMÖ, PROGRAMOMRÅDET I ORANGE



TÄVLINGSFÖRSLAG 2011, CULTURE CASBAH

hetsmässan MIPIM 2013. Ett bearbetat idéförlag för Culture Casbah ligger till grund för delar av detta planprogram.

1.2 Uppdrag

Uppdraget är att i ett planprogram utreda förutsättningarna för kompletterande bebyggelse i Törnrosen och Örtagården och att ta fram riktlinjer för den övergripande fysiska strukturen, Stadsbyggnadsnämnden, april 2013.

1.3 Syfte

Syftet är att visa hur möjligheterna till en långsiktigt god stadsutveckling i Rosengård och Malmö kan ökas. Det innebär att utreda och ge förslag på hur en ny blandad bebyggelsestruktur kan tillföras den befintliga bostadsstrukturen från 1960-talet på ett sådant sätt att viktiga samhälls- och socioekonomiska effekter uppnås, samtidigt som befintliga värden tillvaratas. En viktig utgångspunkt är tävlingsförslaget Culture Casbah.

Syftet är även att planprogrammet ska ligga till grund för kommande detaljplaner.

1.4 Mål

Mål och strategier för Malmös hållbara stadsbyggande anges i *Översiktsplan för Malmö*. Planprogrammet kan direkt knytas till flera av översiktsplanens strategier. Genom att bygga en tätare och mer funktionsblandad stad minskar fysiska och mentala barriärer. Vidare genom att stimulera ett varierat bostadsbyggande och ge plats för näringsverksamhet och service, kultur och nya mötesplatser. Detta i en stad för fotgängare och med tydlig prioritering av trafikslagen cykel och kollektivtrafik. Målen är översatta till mer specifika mål för Törnrosen och Örtagården:

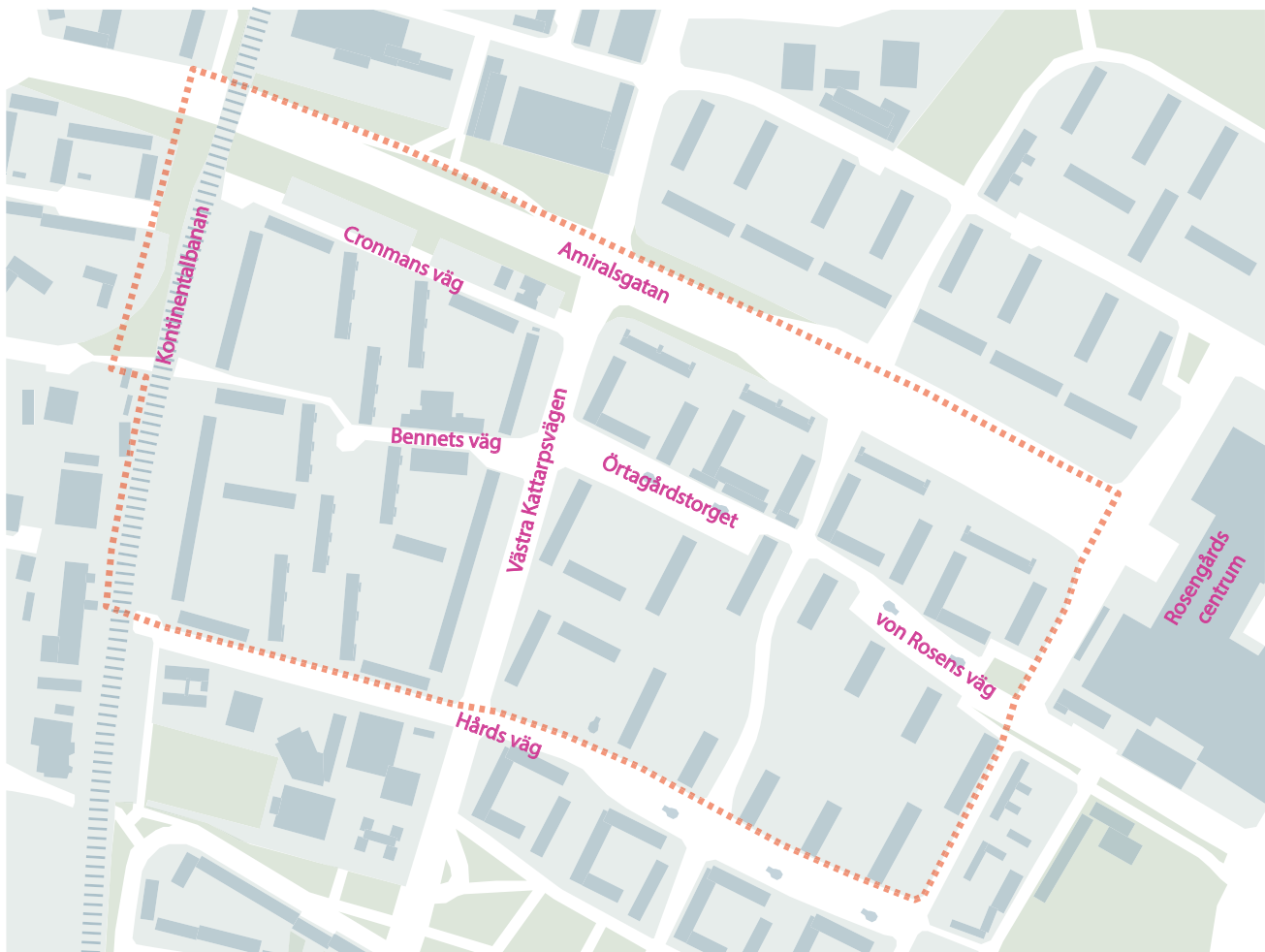
- Ett stadsområde sammanlänkat med sin omgivning.
- En tydlig och tillgänglig stadsstruktur.
- En blandad stad och med levande gaturum.
- En stadsmiljö för alla.

Målet är även att skapa förutsättningar för en socialt hållbar stadsförnyelse. De framtida stadsbyggnadsprocesserna ska inte bara förstärka och utveckla Rosengård och stråken i och kring området utan även skapa ökad tillit, stolthet och möjligheter att utvecklas för de som bor i området idag och imorgon.

1.5 Plandata

Planprogramsområdet är 34 hektar, 340 000 m², stort och beläget i västra Rosengård. Det omfattar bostadsområdena Törnrosen och del av Örtagården med totalt 2160 lägenheter som ägs och förvaltas av MKB. Planprogramsområdet avgränsas av Amiralsgatan i norr och Kontinentalbanan i väster. I öster gränsar området till uppsamlingsgatan kring Rosengårds Centrum, i söder av Hårds väg.

Törnrosen och Örtagården delas av Västra Kattarpsvägen i nord-sydlig riktning och binds samman av Bennets vägs båda skänklar samt Rosengårdsstråket i öst-västlig riktning. Rosengårdsstråkets gång- och cykelväg är den kommunikationslänk som löper genom båda områdena.



PLANPROGRAMSOMRÅDET

1.6 Planprocessen

VAD ÄR ETT PLANPROGRAM?

Syftet med ett planprogram är att utreda lämplig markanvändning på en plats samt att översiktligt behandla frågor som rör bebyggelseäthet, trafik, miljö och genomförande. Planprogrammet anger kommunens avsikter med platsen och utgör grunden för kommande detaljplaner.

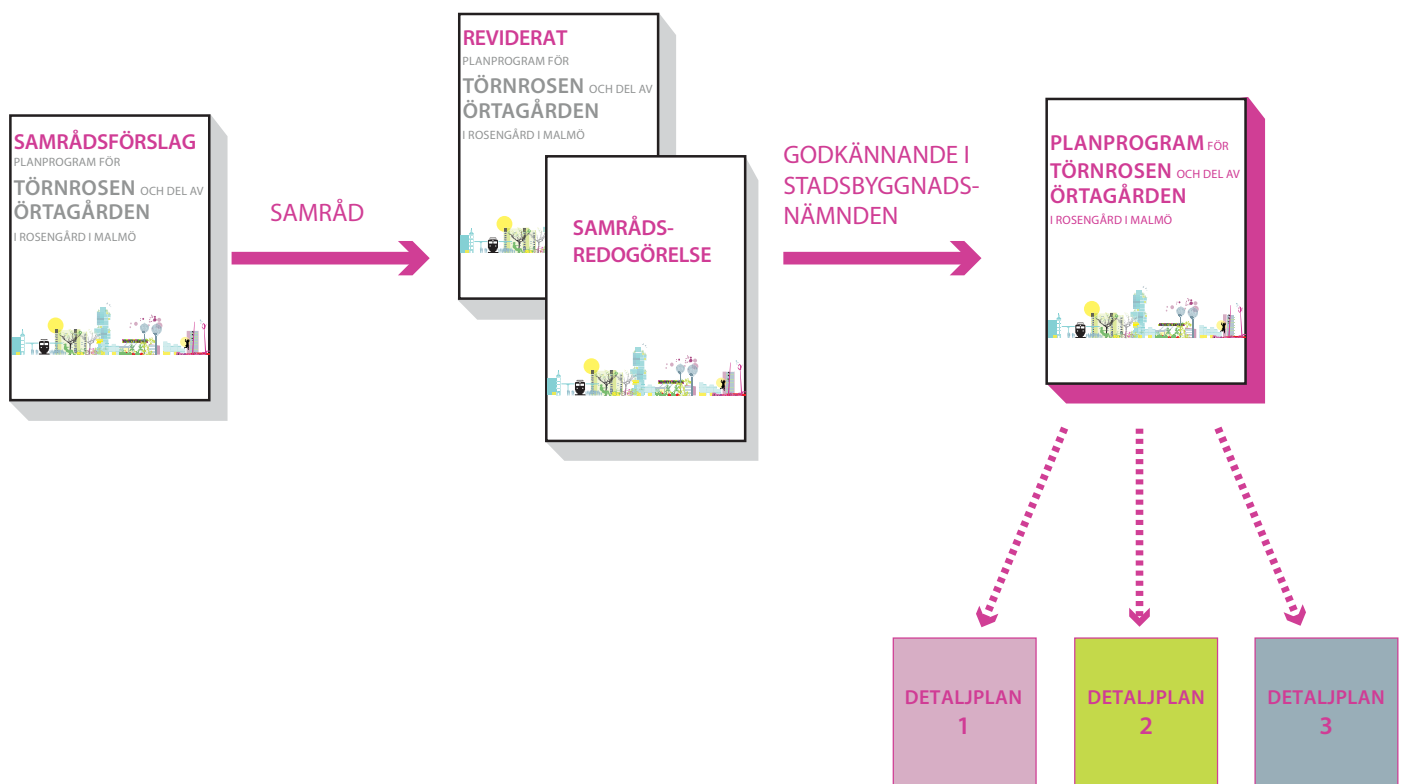
PROGRAMSAMRÅD

Samråd hålls kring planprogrammet för att inhämta ytterligare information och synpunkter. Under samrådstiden finns möjlighet för allmänhet, myndigheter och andra förvaltningar att komma med synpunkter.

FORTSATT ARBETE

Efter samrådstens slut sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse och planprogrammet revideras. Samrådsredogörelsen och planprogrammet ska godkännas av stadsbyggnadsnämnden. Planprogrammet kommer därefter att ligga till grund för kommande detaljplaner i området.

All insamlad information och inkomna synpunkter under samrådstens, från aktiviteter och dialogmöten med boende och verksamma i området, kommer att vara ett värdefullt underlag i den fortsatta utvecklingsprocessen av Törnrosen och Örtagården.



2. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGISKA PROJEKT

2.1 Styrdokument

I *Översiktsplan för Malmö* (2014) är Norra Sorgenfri - Rosengård utpekad som ett av tre prioriterade stadsutvecklingsområden. Detta på grund av områdets centrala läge i staden och dess framtida stationsnära läge vid Rosengårds station. Planprogramområdet pekas här ut som blandad stadsbebyggelse. Amiralsgatan redovisas som en överdimensionerad infartsled som har stor förtätningspotential med goda förutsättningar att bli en stads huvudgata. Översiktsplanens strategier för trafikutvecklingen i Malmö är tydliga. En fortsatt befolkningstillväxt ökar trycket på Malmös trafikytor samtidigt som markanvändningen i den nära, täta och gröna staden ska vara effektiv. Trafikytor måste användas och utformas så att de kan transportera så många som möjligt på ett ytsnålt och resurseffektivt sätt, vilket åstadkoms genom att satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Kommission för ett socialt hållbart Malmö (2013) har för första gången brett undersökt hur stadens fysiska struktur påverkar hälsan. Kommissionsrapporten formulerar ett antal prioriterade arbetsmål där stadsplaneringen ska bidra till att minska boendesegregationen, sammanlänka områden, komplettera stadsbebyggelsen med blandade funktioner, småskalighet och variationsrikedom. Genom att arbeta med tydliga fysiska sammanhang ska förutsättningar skapas för en nätverkande stad istället för den stad där vi idag ser stora sociala skillnader mellan stadsdelar.

I *Dialog-pm Rosengård! Strategier för hållbar utveckling i en stadsdel* (2008), presenteras de mål och värden som ska ligga till grund för fortsatt planering i stadsdelen. Exempelvis har stadsdelen behov av att minska barriärer, förbättra tillgängligheten, göra trafikstrukturen tydligare, tillföra ett mer varierat bostadsbestånd, fler arbetsplatser, ökad service och fler målpunkter för staden.

2.2 Genomförda och planerade projekt

Malmö är en internationell förebild inom ekologiskt hållbar stadsutveckling. Malmö stad har högt ställda mål, inte minst på energiområdet, där hela Malmö ska försörjas av förnybar energi 2030. I nybyggnadsområden har man kommit långt – inte minst i Västra hamnen och Hyllie – och här finns många lärdomar som kan tas vidare när förtätning planeras i Rosengård. Det finns även många erfarenheter från Ekostaden Augustenborg med dess upprustning av området.



De senaste åren har ett antal investeringar genomförts i Rosengård, med målet att minska utsläppen av koldioxid. Samtidigt har de bidragit till socioekonomiska mervärden som delaktighet, tillgänglighet, jobbskapande och trygghet. Här ingår energieffektiv upprustning av flerbostadshus i Kryddgården och Rosengårds ishall, stadsodling samt gynnandet av miljövänliga transporter genom upprustning av Rosengårdsstråket och införandet av MalmöExpressen.

ROSENGÅRDSSTRÅKET, BOKALER OCH OFFENTLIGA PLATSER

I och kring planprogramsområdet har ett antal fysiska förändringar och tillskott förverkligats de senaste åren. Genom investeringarna har staden visat på Rosengårds utvecklingspotential. Ett övergripande mål har varit att detta ska locka ytterligare aktörer att ta vid när det investeringsprogram, *Hållbara Rosengård*, som initierades 2010 (delvis EU-finansierat, delvis statligt finansierat) avslutas under 2014.

Bokaler, ett sätt att knyta arbetsplatser till befintliga bostäder, uppfördes i Örtagården av MKB redan 2009 och har bidragit med nya lokaler och förutsättningar för en rikare stadsmiljö. Två nya offentliga platser, Örtagårdstorget och Rosens röda matta, kantar stråket sedan 2013.

Rosengårdsstråket har stärkts genom att rustas upp i hela sin sträckning från innerstaden till Rosengårds Centrum. I en ny detaljplan, antagen i april 2014, har en förlängning av gång- och cykelstråket österut blivit möjlig genom Herrgården och stråket kan därigenom tydligare binda samman stadsområdet med dess omgivning.

Satsningarna är tillsammans viktiga exempel på en förändringsambition. Genom goda delaktighetsprocesser har den fått fysiska avtryck i området.

MALMÖEXPRESSEN

Sommaren 2014 invigdes MalmöExpressen, ett busskoncept med hög kapacitet och trafikföreträde i eget körfält. De långa och effektiva bussarna kommer att underlätta rörelser mellan Västra Hamnen och Rosengård/Stenkällan, linje 5, en sträcka där det fanns stora kapacitetsbrister. Med satsningen tas ett steg i riktning mot en långsiktigt hållbar kollektivtrafik i Malmö.



BOKALER VID ÖRTAGÅRDSTORGET



ROSENS RÖDA MATTA



MALMÖEXPRESSEN



ILLUSTRATIONSPLAN ÖVER ROSENGÅRDS STATION, FRÅN
DETALJPLAN DP 5116

MALMÖRINGEN OCH ROSENGÅRDS STATION

Idag pågår planeringen för en regional tågpendel, Malmöringen, som kan förse stadsområdet med en ny tågförbindelse på Kontinentalbanan. En sådan förbindelse skulle skapa möjligheter till snabb pendling till arbetsplatser, utbildningsinstitutioner, nöjen och tågtrafiken till kontinenten.

Det finns redan idag en detaljplan för Rosengård station i korsningen Amiralsgatan och Kontinentalbanan. Kring stationen, i gränslandet mellan innerstad och miljonprogramsstruktur, kan en framtida möjlig stadsutveckling ses i flera steg. Med förbättrad infrastruktur skapas viktiga förutsättningar för fortsatt utbyggnad. Stationen kan fungera som magnet och locka till sig både besökare och verksamheter.

AMIRALSSTADEN

Omvandlingen kan utgå från Rosengårds station och det stationsnära läget och involvera kommunal mark i anslutning till Amiralsgatan. Amiralstaden pekas ut av *Kommission för ett socialt hållbart Malmö* som ett modellprojekt för att genom fysiska förändringa skapa social integration. Idag upplevs Amiralsgatan som en tung genomfartsled och barriär genom Rosengård. Amiralstaden kan ge lösningar på detta såväl som på andra utmaningar av mer strukturell och social karaktär, såsom bostadsbrist och arbetslöshet.



IDÉSKISS AMIRALSSTADEN

INNOVATIONSPLATTFORM MALMÖ SYDOST

Innovationsplattform Malmö Sydost samlar kreativa krafter i näringslivet, akademien och Malmö stad för att bygga en gemensam innovationskapacitet kring utveckling av miljonprogrammen. Syftet är att använda den fysiska förnyelsen som drivmotor för en bredare förändringsprocess där socioekonomisk utveckling och långsiktiga miljömål uppnås samtidigt som näringslivet utvecklas.

Under de senaste 15 åren har Malmö aktivt arbetat för att adressera de stora samhällsutmaningar som staden står inför för att skapa förutsättningar för en ur alla aspekter hållbar stad. Detta har genererat ett flertal större och mindre projekt där det provats nya innovativa lösningar och där drivkraften har kommit från staden, medborgare, näringsliv, intresseorganisationer och högskolor.

Innovationsplattform Malmö Sydost är en vidareutveckling av tidigare erfarenheter av områdesbaserad stadsutveckling. Under 2013-2015 samlas ett antal aktörer i ett partnerskap för att tillsammans fokusera på utveckling av miljonprogrammen i sydöstra Malmö. Arbetet innefattar pilotverksamhet och utveckling av ny teknik, nya tjänster, företagskoncept och lokala jobb. Samtidigt ska projektet leda till organisationsutveckling och bättre samverkan. Genom projektet ska Malmö också dra till sig spetskompetens från hela världen och bidra till utveckling i andra städer.

Geografiskt omfattar projektet Malmös sydöstra delar. Särskilt fokus riktas på de områden som omfattas av miljonprogrammet, såsom delar av Lindängen, Holma, Kroksbäck och Rosengård.

3. FÖRSLAG

Programförslaget ska ses i ett längre perspektiv. Vissa delar i förslaget går att genomföra inom en snar framtid medan andra kräver ett vidare utredningsarbete.

3.1 Övergripande mål och strategier

Nedan presenteras fyra mål som har ett antal generella strategier kopplade till sig. Samtliga mål och strategier genomsyrar planförslaget och är bärande utgångspunkter för Törnrosens och Örtagårdens framtida fysiska stadsutveckling.

ETT ROSENGÅRD SAMMANLÄNKAT MED SIN OMGIVNING

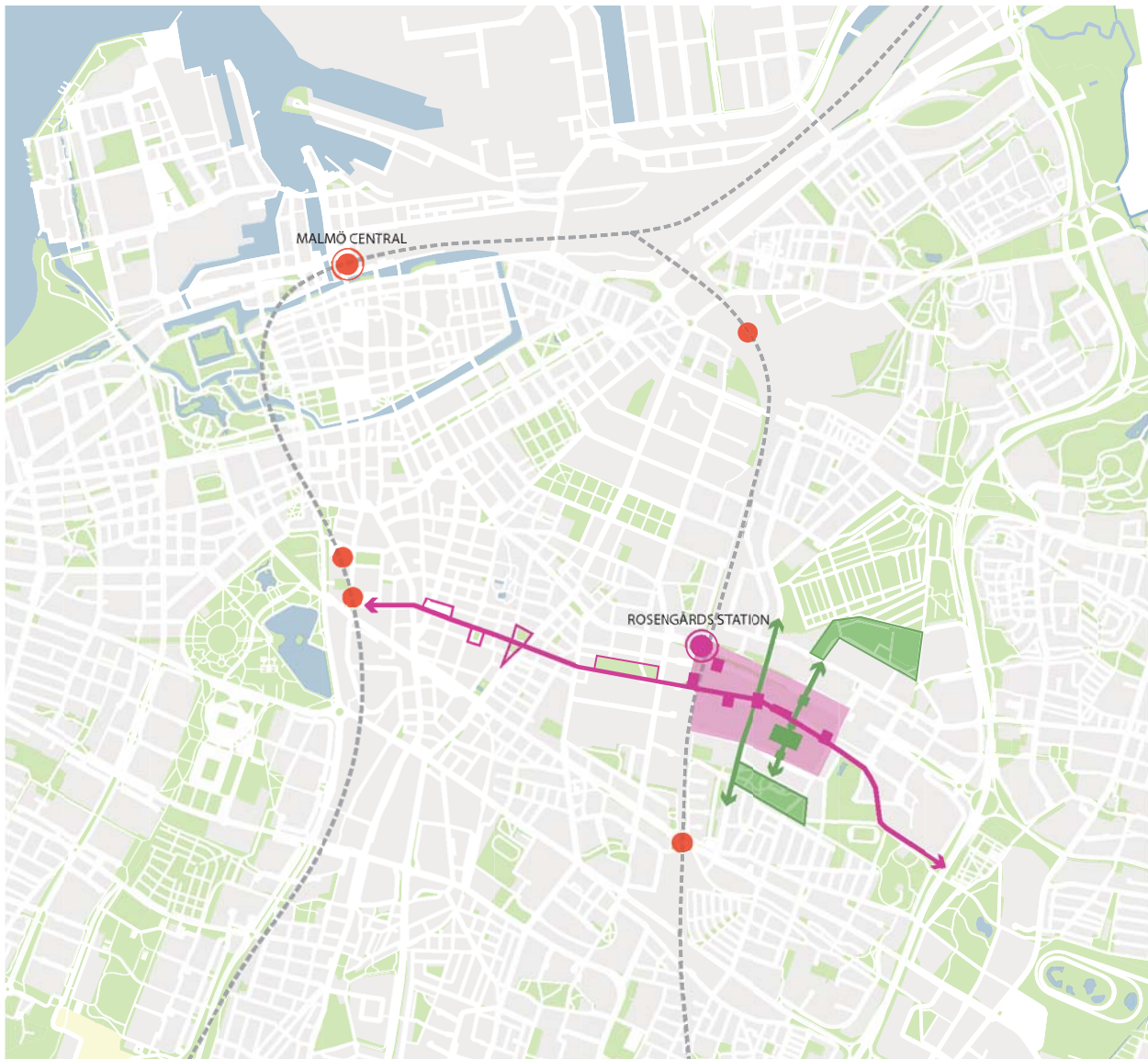
- Genom ny infrastruktur och bebyggelse blir Rosengårdsstråket en del av innerstadens kontinuitet. En tydlighet i stråket kan bidra till att bryta barriärer och länka Rosengård med resten av Malmö.
- Stråken är viktiga för att koncentrera rörelser och stödja stadsmiljöer.
- Nya kommunikationslänkar och -noder som skapas inom planområdet är av avgörande betydelse för områdets utveckling och förhållande till övriga Malmö.

EN TYDLIG OCH TILLGÄNGLIG STADSSTRUKTUR

- Oanvända platser och ytor ges nya funktioner och vistelskvaliteter.
- Förändringar i trafikstrukturen genom fler och tydligare kopplingar ökar orienterbarheten i stadsområdet.
- Gång- och cykeltrafik är prioriterat. Trafikstrukturen ska vara finmaskig för fotgängare och cyklister.
- Det ska upplevas lätt att passera genom området i alla riktningar och att kunna stanna till vid målpunkter i området.

ETT BLANDAT ROSENGÅRD MED LEVANDE GATURUM

- Satsningar på offentliga byggnader och rum skapar nya mötesplatser för Rosengård och hela Malmö.
- Nya funktioner och målpunkter behöver växa fram vilka kan flätas samman och agera med varandra.
- Förutsättningar skapas för fler flexibla lokaler, innehållet ska kunna förändras över tid och med förändrade behov.
- Nya bostäder ska komplettera dagens bostadsbestånd och ska skapa möjligheter för boendekarriär i Rosengård.
- Smala och attraktiva gator gör med hjälp av grönska och möblering stadsmiljön intressant att vistas i och gatorna trivsamma att röra sig utmed.



GENOM EN FÖRSTÄRKNING AV ROSENGÅRDSSTRÅKET MED NYA PLATSER, TILLSAMMANS MED NYA GRÖNA KOPPLINGAR OCH PLATSER MELLAN BEFINTLIGA PARKER UTGÖR EN VIKTIG DEL I PLANFÖRSLAGET OCH PLANOMRÅDET, I ROSA, EN VIKTIG PUSSELBIT I MALMÖS STADSSTRUKTUR.

ETT ROSENGÅRD FÖR ALLA

- För att skapa en trygg stadsmiljö under dygnets alla timmar ska entréer för verksamheter och bostäder vara vända ut mot stråk och platser.
- Rosengård behöver fler platser och dessa ska ha varierat innehåll som kompletterar dagens.
- Nya gröna platser ska bidra både till en aktiv och rekreativ fritid och även tillfredsställa behov av rofylldhet.
- Fler platser för barns aktivitet och lek behövs.
- Barn ska tryggt och säkert kunna röra sig i stadsdelen och kunna gå och cykla till skolan själva.

-  Rosengårds station
-  Rosengårdsstråket
-  Nya / befintliga platser
-  Kvartersstruktur, blandade funktioner. Verksamheter i bottenvåning.
-  Fsk
Förskola, möjliga placeringar
-  Utredningsområde bebyggelse. Verksamheter i bottenvåning.
-  Större gemensamt grönt gårdsrum
-  Utveckling av det gröna gårdsrummet
-  Grön koppling mellan större befintliga parker
-  Gröna gårdsrum
-  Föreslagna trafikkopplingar, bil
-  Fortsatt utredning om eventuella framtida trafikkopplingar, bil
- V - VI** Föreslagna våningsantal
-  Planprogramgräns



3.2 Strukturplan

Programförslaget innebär att Törnrosen och Örtagården förtätas med bostäder och kompletteras med olika typer av verksamheter, platser och gröna kopplingar. Gator byggs om för att anpassas till den nya strukturen som då får karaktären av smalare och täta stadsgator. Detta ger en stadsmässighet som innebär att fler fotgängare, cyklister och bilister måste samsas på mindre ytor än tidigare och fler målpunkter och entréer tillkommer utmed gatan.



3.3 Bebyggelse

Bebyggelsen kan delas upp i tre delområden, det första är Culture Casbah, förtätning längs Rosengårdsstråket och signalbyggnaden. Det andra delområdet är längs den södra sidan av Amiralsgatan, en del av *Amiralstaden*. Det tredje delområdet är, från väster till öster; en förädling av bebyggelsen längs järnvägen, ytterligare byggnation längs den södra sidan av Amiralsgatan, samt förtätning vid Von Rosens väg, mellan Örtagårdstorget och Rosens röda matta.

Utifrån en vidareutveckling av tävlingsförslaget Culture Casbah föreslås en strukturförändring där ny bebyggelse längs Rosengårdsstråket skapar ett tydligare gaturum, ett stadsrum med samhörighet lika innerstadens.

> Landmärke och offentlig signalbyggnad

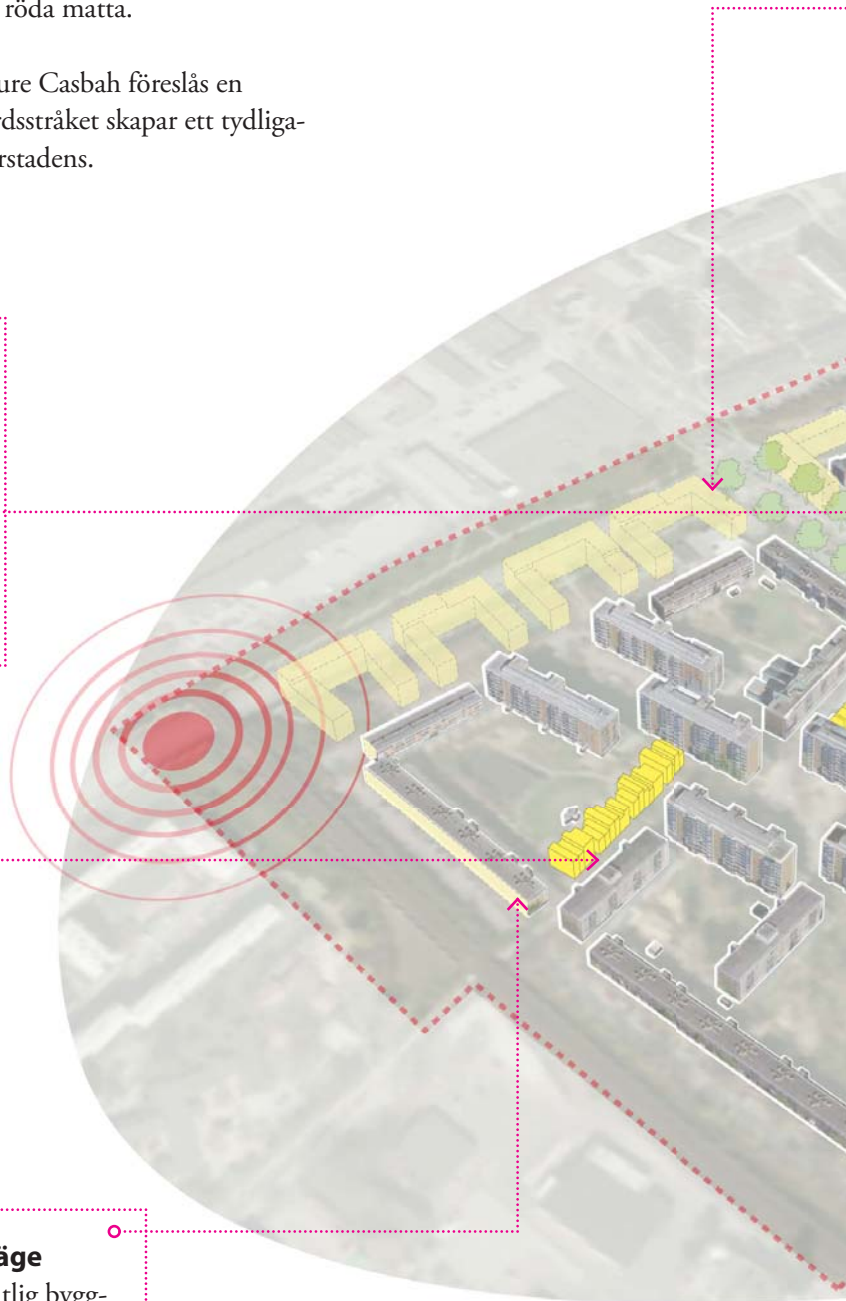
- Ett höghus inom Culture Casbah – planeras centralt i planprogramsområdet, ett landmärke som ökar orienterbarheten och blir en mötesplats inomhus.
- En mångfunktionell byggnad som ska vara öppen och tillgänglig för allmänheten. Innehåll som bland annat bibliotek, teater, biograf, caféer m.m men också bostäder.

> Småskalig bebyggelse längs Rosengårdsstråket

- Kompletterande ny småskalig bebyggelse vid Rosengårdsstråket.
- Fler verksamhetslokaler och nya boendetyper, som inte finns i området idag, vilket stärker variationen och funktionsblandningen i framtiden.

> Befintlig bebyggelse i stationsnära läge

- Ombyggnad och komplettering av befintlig byggnad föreslås. Del av kantbebyggelsen längs spåren kompletteras och här finns möjlighet till servicefunktioner.



> Amiralstaden - förtätning längs Amiralsgatan

- Visionen är att Amiralsgatan ska omvandlas till en stadsgata. I samband med det kommer det att frigöras ytor för bebyggelseförtätning i området. En exploatering av marken mellan befintlig bebyggelse och Amiralsgatan kommer att stärka Amiralsgatans gaturum. Med rätt placering av bebyggelse kommer denna även skärma av trafikbullret för innanföriggande bostäder och gårdsmiljöer.
- Det stationsnära läget skapar förutsättningar för lokalisering av arbetsplatser och servicefunktioner.



> Tre förskoleplaceringar

- Planprogrammets tillskott i bebyggelse ger behov av ökat antal förskoleplatser. Tre möjliga placeringar inom planområdet föreslås.

> Framtida bebyggelse längs Rosengårdsstråket

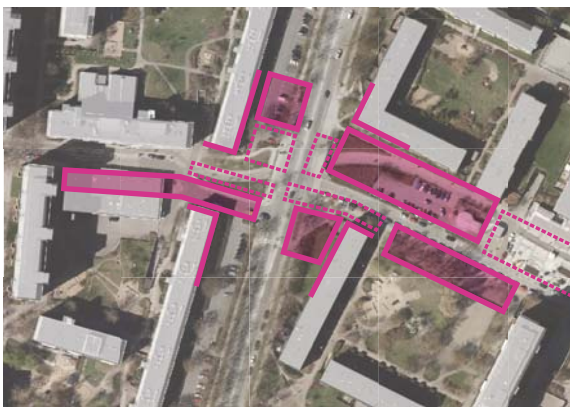
- En viss förtätning kan bli möjlig i östra delen av området på en yta som skapas vid en eventuell öppning för genomfartstrafik (se kap 3.4) vid Bennets vägs östra del.
- Ny bebyggelse här hjälper till att skapa stadsliv och stötta Rosengårdsstråkets förlängning.

> Stärka och utveckla befintliga verksamheter

- Idag finns ett flertal mindre verksamheter på tillfälliga bygglov. Dessa bör permanentas och ges utvecklingsmöjligheter för att skapa den variation som önskas inom planprogramsområdet.



LÅNGT MELLAN FASADER I DAGENS SITUATION I KORSNINGEN BENNETS VÄG/VÄSTRA KATTARPSVÄGEN



OMBYGGNATION AV KORSNINGEN GER MÖJLIGHET TILL BEBYGGELSEFÖRTÄTNING OCH NYA PLATSBILDNINGAR, BENNETS PLATS

CULTURE CASBAH

Bennets väg/Västra Kattarpsvägen

Från planskildhet till korsning med platsbildning

En förutsättning för förtätningen i korsningen, Culture Casbah-projektet, är att gång- och cykeltunneln under Västra Kattarpsvägen rivs och att platsen byggs om till en platsbildning/korsning där gående, cyklister och bilar korsar gatan i samma plan. Tunneln behöver tas bort för att ge möjlighet att skapa en mer attraktiv plats, Bennets plats, med bebyggelse på de ytor där tunneln har sina nedfarter idag. Tanken är att ta ett helhetsgrepp kring korsningen och skapa en plats som blir en entré till hela Rosengård och en attraktiv miljö att vistas i. Det innebär att arkitekturen kring korsningen blir central, liksom gator och kringmiljöer.

Småskalig kantbebyggelse längs Rosengårdsstråket

Den befintliga bebyggelsen kompletteras med småskalig kantbebyggelse längs med Rosengårdsstråket inom planprogramsområdet. De tillkommande byggnaderna sluter de tidigare öppna kvarteren och ansluter till gator, stråk och platser. Entréer ska finnas ut mot Rosengårdsstråket. Bottenvåningarna ska innehålla publika verksamheter och ska i sin utformning vara öppna mot gatan. Flexibilitet i lokalerna ska finnas, så att mångfunktionalitet och tillfälliga användningar kan skapas.

Nya bostadsformer ska komplettera det som inte finns idag i fråga om storlek, bostadstyp och upplåtelseform. Detta genom större och mindre lägenheter, bostadsrätter, marklägenheter, gruppboende och möjlighet till kollektivboenden.

Mot gårdarna ska det finnas balkonger och takträdgårdar som bildar terrasser ner mot de befintliga gemensamma gårdarna. Robusthet eftersträvas i utförandet, materialval och i fasaduttrycket. Hänsyn ska tas till befintlig bebyggelsekaraktär.

- **SMÅSKALIG KANTBEBYGGELSE**
- 2-5 våningar
- 100 lägenheter
- 9000 kvm boyta
- 3500 kvm lokalyta
- (siffrorna är uppskattade värden och kan komma att ändras under det fortsatta planarbetet)



SMÅSKALIG KANTBEBYGGELSE

Tornet

Culture Casbahs signalbyggnad, ett torn på en lägre bredare bas, planeras i anslutning till Bennets plats. Tornet ska vara offentligt tillgängligt från bas till topp genom en lodrät ”gata”, ”den sociala trappan” med anslutande tillgängliga rum.

Tornet ska innehålla en blandning av bostäder, kontor, handel och kultur. Bostäder kan finnas från tredje våningen och uppåt, de lägre våningsplanerna ska innehålla offentliga rum och publika verksamheter, exempelvis ett utvecklat stadsdelsbibliotek. Utformningen av tornets bottenvåning är viktig. Denna ska bli en aktiv övergångszon mellan tornet och Bennets plats genom en yttre trappa som förstärker tornet som målpunkt och blir en del av platsen.

På de översta våningsplanerna ska större offentliga lokaler och verksamheter finnas, som med sin utsikt till exempel kan användas för evenemang.

Delar av tornets innehåll ska vara flexibla i sin användning och möjliggöra tillfälliga användningar, till exempel kan delar användas till hotell, vandrarhem och studios.

TORNET

- 22 våningar
- 60 lägenheter
- 4300 kvm boyta
- 3400 kvm lokalyta

(siffrorna är uppskattade värden och kan komma att ändras under det fortsatta planarbetet)



VY FRÅN ÖRTAGÅRDSTORGET

Basen

Tornets bas är en samlad byggnadskropp längs Bennets vägs norrsida, i östlig riktning med anslutning till Örtagårdstorget. Denna bebyggelse föreslås ha varierad utåtriktad verksamhet i större lokaler. Fasaderna ska vara varierade och placering och utformning av entréer ska bryta ned den långa fasaden.

BASEN

- 3-5 våningar
- 15 lägenheter
- 1200 kvm boyta
- 1300 kvm lokalyta,

(siffrorna är uppskattade värden och kan komma att ändras under det fortsatta planarbetet)



DEN VERTIKALA GATAN, VISIONSBILD FÖR CULTURE CASBAH

FÖRSKOLOR MED BLANDAD FUNKTION

Planprogrammet föreslår tre möjligheter till förskoleplacering. Culture Casbah tillsammans med exploatering av den västra delen av Amiralstaden innebär cirka 300 lägenheter vilket ger ett långsiktig behov av 60 förskoleplatser. De tre föreslagna placeringarna behöver studeras närmare i den fortsatta planprocessen. En överslagsräkning på antalet förskoleplatser som kan tillskapas på föreslagna platser är cirka 280.

Alla de föreslagna platserna för förskola rymmer det behov av friyta som krävs. Förskoleplaceringen vid Hårds väg ligger på stadens mark, de övriga två ligger på MKB:s mark. Förskolebyggnaderna bör även innehålla blandade funktioner, en multifunktionsbyggnad. Detta innebär att byggnaden kan innehålla aktiviteter efter skoltid och då kan också utemiljön utnyttjas kvällstid.

Utöver de angivna ytorna bör det utredas vidare under planarbetet om det finns möjligheter att anlägga förskolor i den nya bebyggelsen.

UTREDNINGSSOMRÅDEN

Stationsnära befintlig bebyggelse

När Rosengårds station har tillkommit, så ska befintlig bebyggelse längs spåren kunna byggas om och få nytt innehåll. Bebyggelsen ska samspela både med den förändrade Amiralsgatan och med Rosengårdsstråket. Dess innehåll ska stärka stationsplatserna och bidra med service och trygga miljöer för både boende och besökande.

Utveckling av befintlig bebyggelse

I området finns idag verksamheter i bottenvåningarna. Genom att bereda möjlighet till utveckling, utvidgning och nyetablering av verksamheter inom befintliga byggnader och genom små tillägg till dessa skapas möjligheten till en parallell utvecklingsprocess i området. Vilket gör det möjligt för mindre aktörer, såsom småföretag och individer att bidra till utveckling av områdets innehåll i samarbete med fastighetsägarna. Det innebär att den befintliga bebyggelsen överlagras med nya funktioner. En sådan utveckling kan berika och berikas av mer storskaliga utvecklingsprojekt, såsom Culture Casbah och Amiralstaden, genom att stadsomvandlingsprocessen funktionsmässigt ges möjlighet att genomsyra hela området.

Rosengårdsstråkets förlängning

I Rosengårdsstråkets förlängning österut finns möjlighet att inom planprogramsområdets gränser fortsätta att tillföra ny bebyggelse. Längs von Rosens väg kan nya byggnader komplettera stadsrummet både norr och söder om gatan. Planprogrammet

anger inte exakt placering av denna bebyggelse. De tekniska förutsättningarna är därför inte utredda. Beroende på ledningars exakta placering under mark kan olika lösningar realiserats. Stor hänsyn ska tas till den nya platsen Rosens röda matta vid framtida förändringar.

Amiralsstaden - förtätning längs Amiralsgatan

Tanken är att bebyggelsen ska skapa en kant av tydliga kvarter som definierar den ombyggda Amiralsgatan samt både skyddar och öppnar sig mot bakomliggande bebyggelse och gårdar. Strukturen är tänkt att vara slutna kvarter mot Amiralsgatan, eventuellt en större solitär byggnad i nordvästra hörnet vid Rosengårds station. Planprogrammet anger inte exakt placering av denna bebyggelse. De tekniska förutsättningarna är därför inte utredda. Beroende på ledningars exakta placering under mark kan olika lösningar realiserats.

Innehållet är tänkt att vara en blandning av bostäder och kontor, där bostäderna kan placeras i bullerskyddat söderläge och kontor ut mot Amiralsgatan och i anslutning till stationen.

Närheten till Rosengårds station skapar goda förutsättningar för verksamheter. Som komplement till dagens små lokaler ges i Amiralsstaden möjligt till verksamheter i större skala för lokaler kontor, handel och utbildning.

HÅLLBART BYGGANDE

Utvecklingen i Törnrosen och Örtagården blir en naturlig fortsättning av stadens miljöambitioner att skapa en tät, grön och hållbar stad. Ambitionen för utbyggnaden är att bygga energieffektivt och miljömässigt hållbart samtidigt som en bra och hälsosam inommiljö skapas för de boende genom att använda giftfria byggnadsmaterial. För att säkerställa en hög miljöprestanda bör livscykelperspektiv och miljöcertifieringssystem användas.

Nya byggnader bör ha en energiprestanda som motsvarar den passivhus- och lågenergistandard som råder vid byggstart. Detta ligger i linje med nybyggnation i andra delar av staden. Detta inkluderar åtgärder som ett bra klimatskal, effektiv ventilation med värmeväxling samt fjärrvärmedrivna hushållsmaskiner. Det finns planer på att integrera solceller i nybyggnationen och även arbeta med effektiv solavskärmning för att minska sommarens kylbehov.

Nybyggnationen har stora möjligheter att bidra till ett lokalt jobbskapande, genom att införliva sociala klausuler i entreprenadupphandlingar.

3.4 Rörelser och trafik

Gatan är en viktig del av staden, ett stadsrum som ska utformas så att det är tryggt. Stadsrummet ska inbjuda till gång, cykling och ha vistelsekvaliteter.

> Korsningen Bennets väg och Västra Kattarpsvägen blir en mötesplats

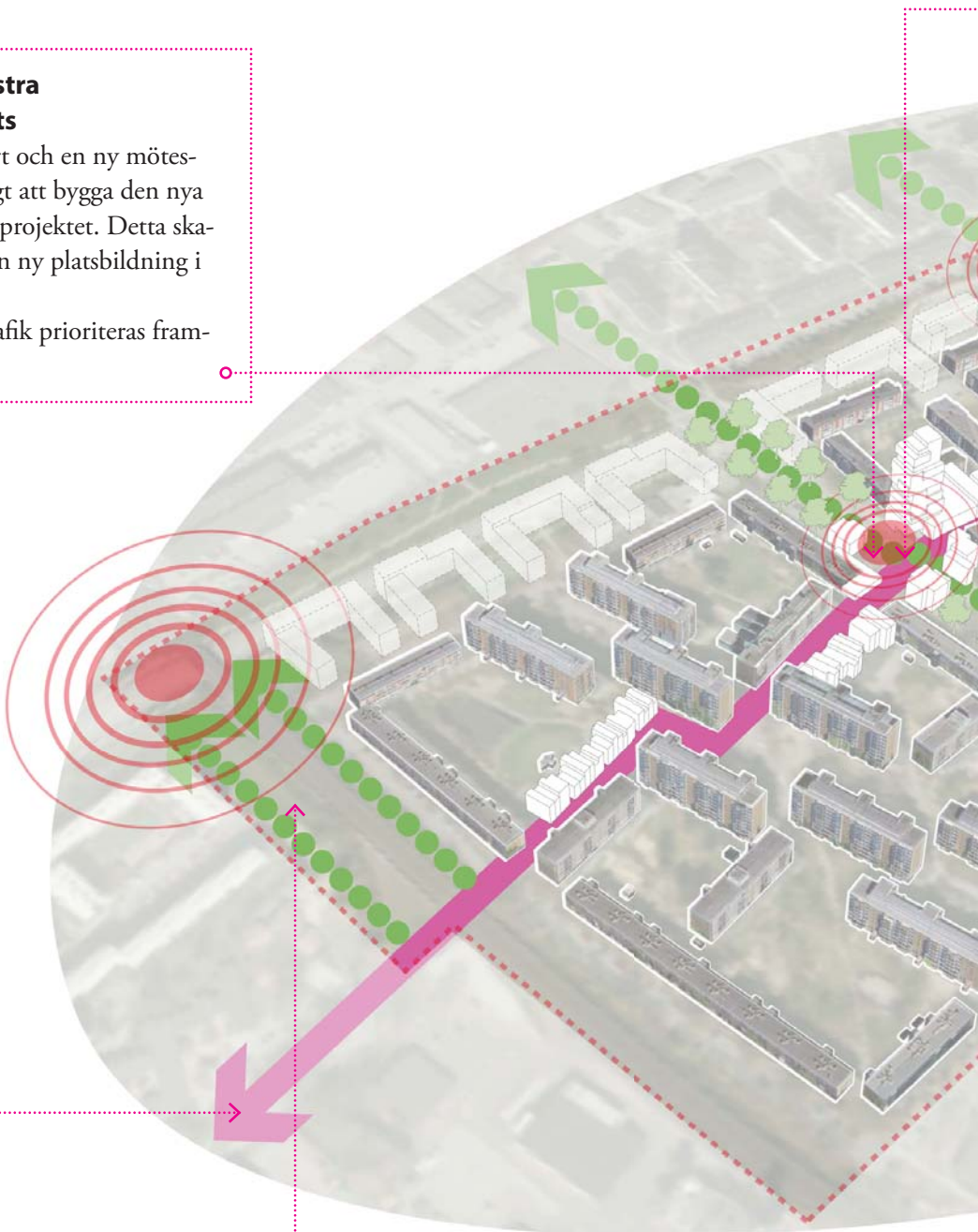
- Den befintliga gångtunneln tas bort och en ny mötesplats/korsning i plan gör det möjligt att bygga den nya signalbyggnaden i Culture Casbah projektet. Detta skapar även goda förutsättningar för en ny platsbildning i och omkring korsningen.
- Över platsen ska gång- och cykeltrafik prioriteras framför biltrafik.

> Stärk Rosengårdsstråket

- Rosengårdsstråket förstärks och prioriteras. Förtätning sker längs med stråket i en första utbyggnadsetapp.
- Gång- och cykeltrafik ska prioriteras, vilket ska vara tydligt i utformningen.
- Utmed stråket ska det finnas komforthöjande åtgärder för cyklister såsom väderskyddade cykelparkeeringar i anslutning till entréer och målpunkter och strategiskt placerade cykelpumpar.
- Siktlinjer längs stråket ska bidra till omväxlande upplevelser när man rör sig längs Bennets väg.

> Rosengårds stationsområde utvecklas

- Närheten till planerade Rosengårds station tillvaratas genom att en gen gång- och cykelkoppling i direkt anslutning till de planerade plattformarna skapas.





> Goda förutsättningar för kollektivtrafik

- Busshållplatsläget utmed Västra Kattarpsvägen placeras i anslutning till den nya platsbildningen vid Culture Casbahs signalbyggnad. Detta blir en central plats som kopplar ihop två stråk och en viktig knutpunkt för både Rosengårdsbor och besökare.
- Längs Amiralsgatan finns hållplatslägen utpekade för spårbunden kollektivtrafik.

> Effektivt utnyttjande av parkering

- De befintliga markparkeringssystemen utmed Bennets väg tas bort och ersätts med platsbildningar och grönska.
- Överskottet av parkeringsplatser i befintliga parkeringsgarage, som idag bara utnyttjas till liten del, ersätter de borttagna parkeringsplatserna och tillgodoser även till viss del parkeringsefterfrågan för den nya bebyggelsen.

> Sänkt parkeringsnorm med goda mobilitetslösningar

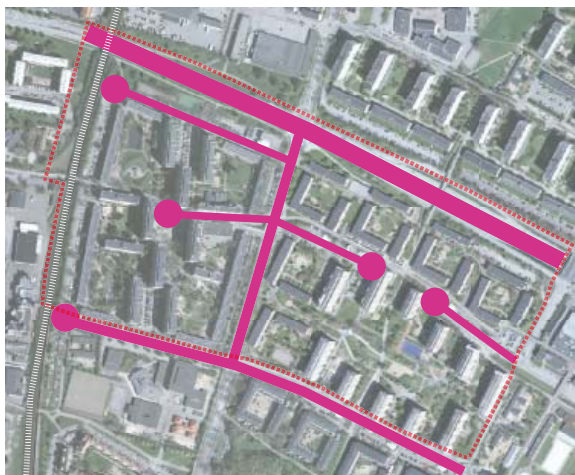
- Dagens boende inom planprogramsområdet har ett lågt bilnehav. Den nya strukturen ska tillsammans med bebyggelseutläggningen skapa förutsättningar för att ett fortsatt lågt bilnehav kan bibehållas inom området.
- Blandad stadsbebyggelse med närhet mellan bostäder, service och kommunikationer ger bra förutsättningar att välja att resa med hållbara transporter.

> Fler gång- och cykelkopplingar

- För att skapa en viktig koppling till området i nord-sydlig riktning ska en cykelbana anläggas utmed Västra Kattarpsvägen.
- Ett rekreativt gång- och cykelstråk utvecklas mellan Cronhielmsparken och Västra Rosengårdsfältet.

ÖVERGRIPANDE TRAFIKSTRUKTUR

Dagens trafikstruktur har alla miljonprogrammets då rådande trafiksepareringstankar. Detta ger en teoretisk säkerhet och i många fall även upplevd säkerhet, framförallt för de oskyddade trafikanterna. De negativa aspekterna är att separeringen kan skapa en otydlighet och en avskärmning från omkringliggande delar av staden.

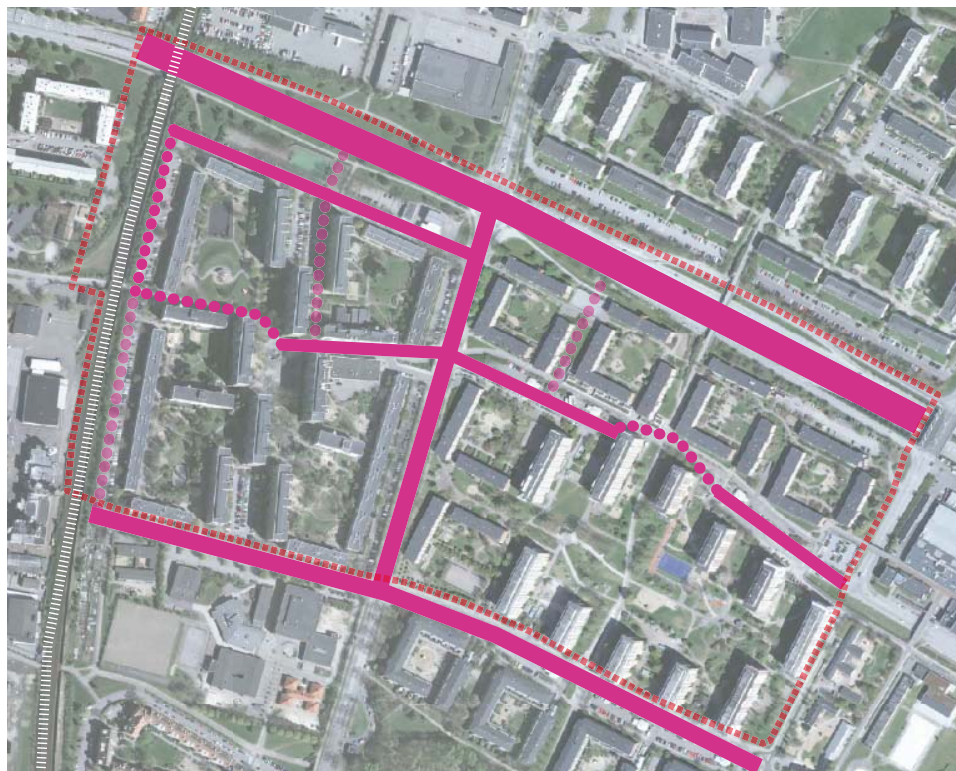


BEFINTLIG GATUSTRUKTUR

Idag är Bennets väg utformad med säckgator på båda sidor av Västra Kattarpsvägen. Det innebär att gatan avslutas i en vändplats och att biltrafiken som leds in från Västra Kattarpsvägen får vända och köra ut på samma väg som den kom ifrån. I programförslaget får Bennets väg en ny karaktär med nya målpunkter längs med sträckan. I samband med detta har man utrett möjligheten att förlänga säckgatorna och ansluta Bennets väg till kringliggande gator. Detta i syfte att göra framtida bostäder och verksamheter mer tillgängliga med bil och skapa en tydligare stadsstruktur som länkar samman planprogramsområdet med omkringliggande delar av staden. Under Konsekvenser, Trafik i kapitel 4.3 beskrivs både konsekvenserna för förslaget samt för ett nollalternativ, ny bebyggelse med bibehållen gatustruktur med säckgator.

KOPPLA IHOP GATORNA

Förslaget innebär att Bennets väg förlängs med biltrafik mot Kontinentalbanan och vidare norrut mot Cronmans väg respektive västerut mot von Rosens väg vilket skulle innebära ett första steg mot att bryta upp Rosengårds trafikseparerade system.



GATUSTRUKTUR MED SAMMANKOPPLADE GATOR

Törnrosen - västra sidan

Väster om Västra Kattarp svägen slutar Bennets väg i en vändplats ungefär mitt i Törnrosens bostadsområde, medan gång- och cykelbanan fortsätter västerut under Kontinentalbanan. Förslaget innebär att gatan för bil förlängs fram till järnvägen och till Cronmans väg i norr för att på så sätt ansluta till den framtida Rosengårds station. På sträckan finns det även möjlighet att på sikt skapa ytterligare en bilkoppling mellan Cronmans väg och Bennets väg ungefär mitt på sträckan samt en förlängning söderut längs Kontinentalbanan.

På sträckan väster om vändplatsen på Bennets väg, som idag är gång- och cykelväg, är det endast 17 meter mellan husen, vilket är ett smalt utrymme för att öppna upp för biltrafik och skapa en stadsgata. Utformning av gatan är viktig och behöver utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

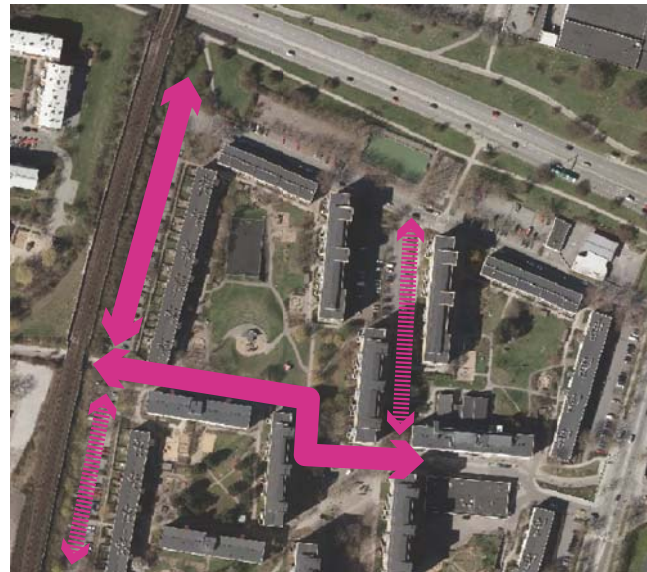


SMALT MELLAN BEFINTLIGA HUS PÅ BENNETS VÄG

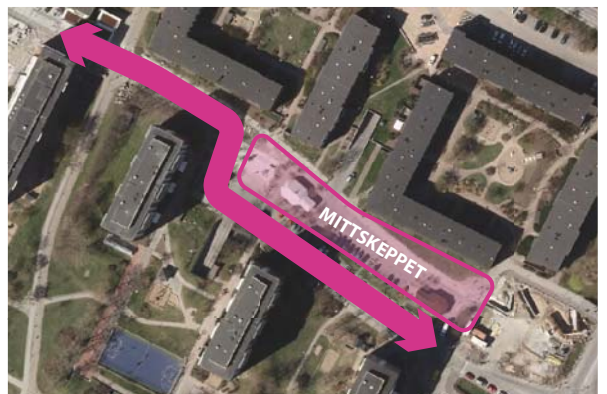
Örtagården - östra sidan

Öster om Västra Kattarp svägen slutar Bennets väg i en vändplats söder om Örtagårdstorget. Gång- och cykelbanan på Rosengårdsstråket fortsätter österut genom Örtagården och ansluter till von Rosens väg som liksom Bennets väg slutar i en vändplats. Förslaget innebär att bilvägen förlängs så att von Rosens väg och Bennets väg kopplas samman. På den aktuella sträckan finns idag en nyrenoverad cykelbana, planteringar och möblering som gjorts i samband med ombyggnaden av Örtagårdstorget. Även korsningen med cykelbanan Stael von Holsteins väg är nybyggd. De redan idag nya delarna skall tas hänsyn till vid en eventuell ombyggnad av gatustrukturen.

Mellan Rosens Röda Matta och vändplatsen på von Rosens väg finns idag en yta, "mittskeppet", med miljöhus och parkering. Om von Rosens väg förlängs för biltrafik kan denna zon aktiveras och utvecklas med exempelvis ny bebyggelse, en förlängning av Rosens röda matta eller mer grönska och park.



FÖRLÄNGNING AV BENNETS VÄG OCH KOPPLINGAR TILL FRAMTIDA ROSENGÅRDS STATION OCH TILL CRONMANS VÄG



FÖRLÄNGNING AV BENNETS VÄG I ÖRTAGÅRDEN OCH MITTSKEPPET UTMARKERAT



SMALT MELLAN BEFINTLIGA HUS

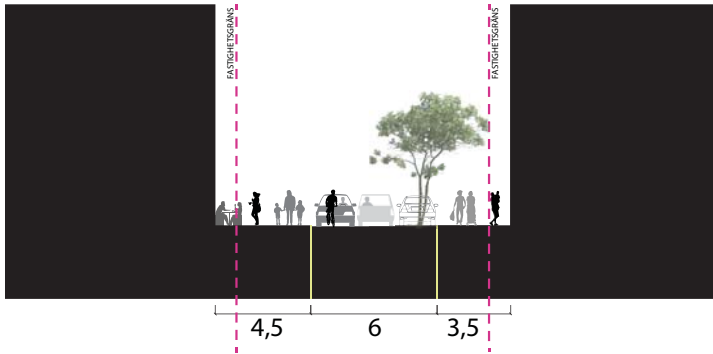
På delar av sträckan är det smalt mellan husfasaderna, ner till 14 meter, vilket sätter gränserna för en eventuell stadsgata. Utformning av gatan och möjligheter till ny bebyggelse anpassas till måtten mellan husen. Begränsande ledningar i marken behöver utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Gatorna kring Rosengårds Centrum är idag nedsänkta trafikseparerade uppsamlingsgator som fotgängare och cyklister korsar på broar. Dessa broar ligger i nivå med anslutande mark för att göra det enkelt för fotgängare att ta sig över men det innebär samtidigt att höga fordon som till exempel bussar och höga lastbilar inte kan passera. Om Bennets väg kopplas ihop med von Rosens väg måste detta göras tydligt för besökande trafik, så att höga fordon inte kör in under de låga broarna som korsar von Rosens väg. En lösning kan vara att skapa en ny vändplats för höga fordon någonstans på sträckan. En annan lösning kan vara att riva broarna eller bygga nya broar som är högre. Detta måste studeras vidare i det fortsatta arbetet.

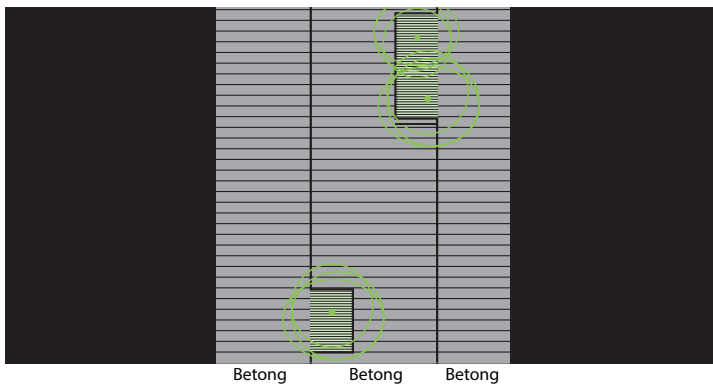
UTFORMNING AV STADSGATORNA

Med utgångspunkt från de målsättningar och strategier som tagits fram för rörelse i kapitel 3.4, har två alternativa utformningsförslag för stadsgatorna i Törnrosen och Örtagården tagits fram, *blandtrafik* respektive *trafikslagen uppdelade*. Båda utformningsförslagen ska genom sin gestaltning och utformning tydligt visa att cyklister och fotgängare är prioriterade men att gatan är tillgänglig för biltrafik på de oskyddade trafikanternas villkor.

Nedan beskrivs de två alternativen och vilken fördelning det innebär av gaturummets ytor. Båda gatutyperna kan fungera oavsett om det övergripande trafiksystemet ser ut som idag eller om säckgatorna kopplas ihop.



SEKTION BLANDTRAFIK



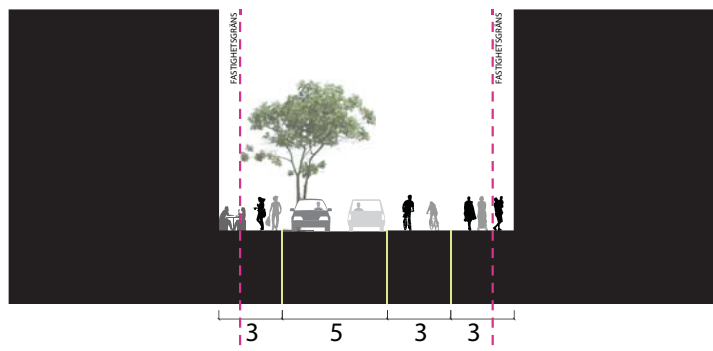
PLAN BLANDTRAFIK

Blandtrafik

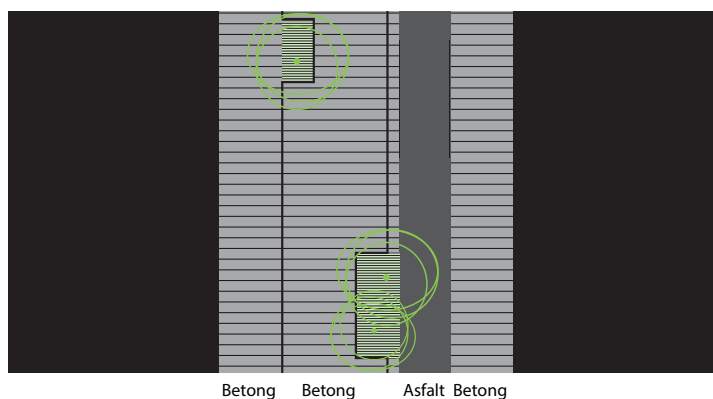
I denna typ av gata blandas cykel- och biltrafik på samma körbana, medan fotgängare får separata gångbanor. Detta gaturum påminner om en traditionell smal stadsgata men som genom sin utformning med grönska, sidoförskjutningar, avvikande beläggning på körbanan samt möblering skapar en mjuk trafikmiljö som bjuder in till mycket låga hastigheter. Utformningen tillsammans med ett stort cykelflöde, idag cirka 2 000 cyklister/dygn och som väntas bli fler, skapas en livfull stadsgata där trafikanterna får visa varandra hänsyn.



GÅNGFARTSGATA



SEKTION TRAFIK SLAGEN UPPDELAD



PLAN TRAFIKSLAGEN UPPDELAD

Trafikslagen uppdelade

I detta alternativ kompletteras gångbanor och körbana med en dubbelriktad cykelbana på den ena sidan av gaturummet. Detta alternativ bygger vidare på den trafikseparerade struktur som finns sedan tidigare i Rosengård, där de olika trafikanterna till stor del kan röra sig utan påverkan av varandra. Stor omsorg behöver läggas på utformningen av gaturummet och alla markytor, för att skapa en stadsmässig gata som inbjuder till låga hastigheter trots separeringen.

Bennets väg/Västra Kattarpsvägen

Från planskildhet till korsning med platsbildning

Gång och cykeltunneln fylls igen och den omkringliggande marken ges en och samma nivå för att kunna bebyggas. Korsningen ska gestaltas på ett attraktivt sätt och få en utformning som är funktionell för gående, cyklister, bilister och bussar med mera. Förändringen innebär att samtliga trafikanter får ta hänsyn till varandra till skillnad från idag. När tunneln rivs är det viktigt att gående och cyklister även fortsättningsvis kan korsa Västra Kattarpsvägen på ett enkelt, tryggt och trafiksäkert sätt, samtidigt som busstrafiken ges en god framkomlighet. Rosengårdsstråket är ett centralt pendelstråk för Malmös cyklister och detta stråk ska prioriteras i platsens utformning. Genom att höja upp hela korsningen, förse platsen med avvikande beläggning samt smalna av bredden där bilisterna kör in på platsen, får bilister köra långsammare och visa hänsyn. För att ytterligare



KORSNINGEN VÄSTRA KATTARPSVÄGEN OCH BENNETS VÄG

prioritera fotgängare och cyklister ska bilisterna lämna företräde i korsningen. Busshållplatsen i Västra Kattarpsvägen flyttas till platsbildningen och en ny cykelbana anläggs utmed Västra Kattarpsvägen för att ytterligare skapa en viktig koppling i nord-sydlig riktning.

Parkering

Området får ett läge med direkt närhet till service, goda kollektivtrafikförbindelser till Malmös centrum samt på sikt en direkt anslutning till en regional tågstation via Rosengårds station och Malmöringen. Tillsammans med ett gent cykelstråk genom området, finns det mycket goda förutsättningar för människor som flyttar hit att välja att leva utan bil. Malmö stad ska, tillsammans med byggherren, arbeta aktivt med åtgärder som främjar hållbart resande för att motivera en låg parkeringsnorm för den nya bebyggelsen. Exempel på goda mobilitetslösningar för bostäder kan vara:

- Avtal med bilpool som ingår i hyran under 5 år alternativt 10 år.
- Avtal med cykelpool som ingår i hyran med tex. lådcykel och elcykel.
- Avtal med cykelverkstad som ingår i hyran (årlig cykelservice).
- Cykelparkeringar som är exponerade i byggnadens markplan.
- Vädskyddad cykel-, vagn- och lådcykelparkering med cykelpump.

Eftersom cykelparkering tar stor plats och behöver finnas tillgängliga nära entréer och målpunkter behöver placeringen av dessa planeras in i ett tidigt skede. För den nya bebyggelsen kommer det att finnas en efterfrågan på cirka 1200 cykelplatser. Dessa kommer att fördelas på förgårdsmark, synliga i byggnadernas markplan, på innergårdar samt i samlade och lättillgängliga cykelrum i källarplan.

En parkeringsberäkning för planområdet har utförts både för befintlig och ny bebyggelse. En beläggingsstudie som MKB har gjort visar att befintliga verksamheter och bostäder nyttjar cirka 1 600 parkeringsplatser. Tillgängliga parkeringsplatser inom planprogramsområdet är idag cirka 2 250 stycken fördelade både i garage och i markplan, varav cirka 110 markparkeringsplatser försvinner i och med den nya exploateringen. Den nya bebyggelsen beräknas ha en parkeringsefterfrågan på cirka 550 parkeringsplatser, vilket svarar väl mot det överskott på befintliga parkeringar som finns inom området idag. För att skapa goda förutsättningar för handel utmed Rosengårdsstråket kommer det att finnas möjlighet för korttidsparkering på strategiska platser.



KORSNINGEN VÄSTRA KATTARPSVÄGEN OCH BENNETS VÄG

3.5 Platser och gröna värden

För att en stad ska bli attraktiv och behaglig att bo i krävs platser och grönska av olika slag. Grönska skapar möjligheter för rekreation och välbefinnande, offentliga platser ger plats för otvungna möten som i sin tur skapar trygghet i närmiljön.

De nya platserna och grönskan ska tillsammans med befintliga komplettera och förstärka dagens stadsmiljö och de ekologiska värdena. Det är viktigt att platserna är flexibla och att de även stödjer en tillfällig användning.

> Korsningen byggs om till plankorsning/ Bennets plats

- Ny central stadsmässig plats bildas då gatukorsningen Västra Kat-
tarpsvägen/Bennets väg byggs om.
- Korsningen byggs om från planskild till en plankorsning där gående,
cyklar, kollektivtrafik och bilar samsas om platsen.
- Ambitionen är att platsen ska bli lika mycket landmärke som det
nya höghuset i Culture Casbah projektet.

> Nya platser förstärker Rosengårdsstråket

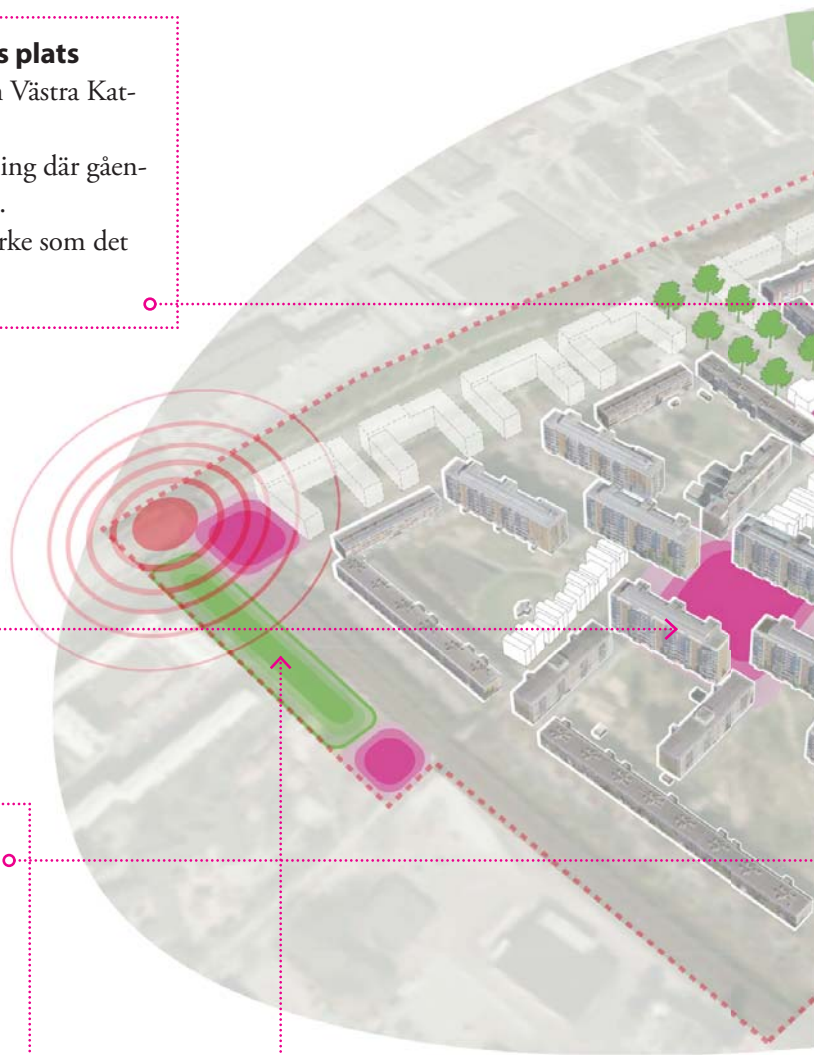
- Längs Rosengårdsstråket skapas nya platser,
som tillsammans med befintliga ett nätverk av
platsbildningar med olika karaktär.
- Törnrosplatsen aktiveras och kan bli en ny
grön mötesplats på kvarteretsmark.

> Örtagårdstorget i ett nytt sammanhang

- Örtagårdstorget förstärks och definieras genom
ny bebyggelse intill torget.
- Med ny bebyggelse kan en högre funktionsvari-
ation skapas än vad som finns idag. De publika
innehållen i byggnaderna ska synas från torget.

> Mötesplatser vid Rosengårds station

- Park och torg vid den framtida stationen skapar
tillsammans med bebyggelsens blandade innehåll
bra förutsättningar för nya mötesplatser.
- Platserna kommer att förstärka entréerna till Törn-
rosen från Amiralsgatan och Rosengårdsstråket.



> Rosens röda matta i ett nytt sammanhang

- Platsen är en viktig entré till området som behöver stärkas ytterligare.
- Rosens röda matta kan på sikt stödjas med ny blandad bebyggelse intill platsen.

> Utveckla den gemensamma "gröningen"

- Ett gemensamt grönt gårdsrum är en viktig mötesplats och orienteringspunkt.
- Platsen är en tillräckligt stor sammanhängande grönyta för att kunna nyttjas av många och ge känslan av gemensam "gröning" i området.
- Ytterkanterna görs attraktiva och inbjudande vilket lockar in besökare men också definierar det stora gröna rummet och de intilliggande gårdsrummen.

> Gröna stråk och platser mellan parkerna

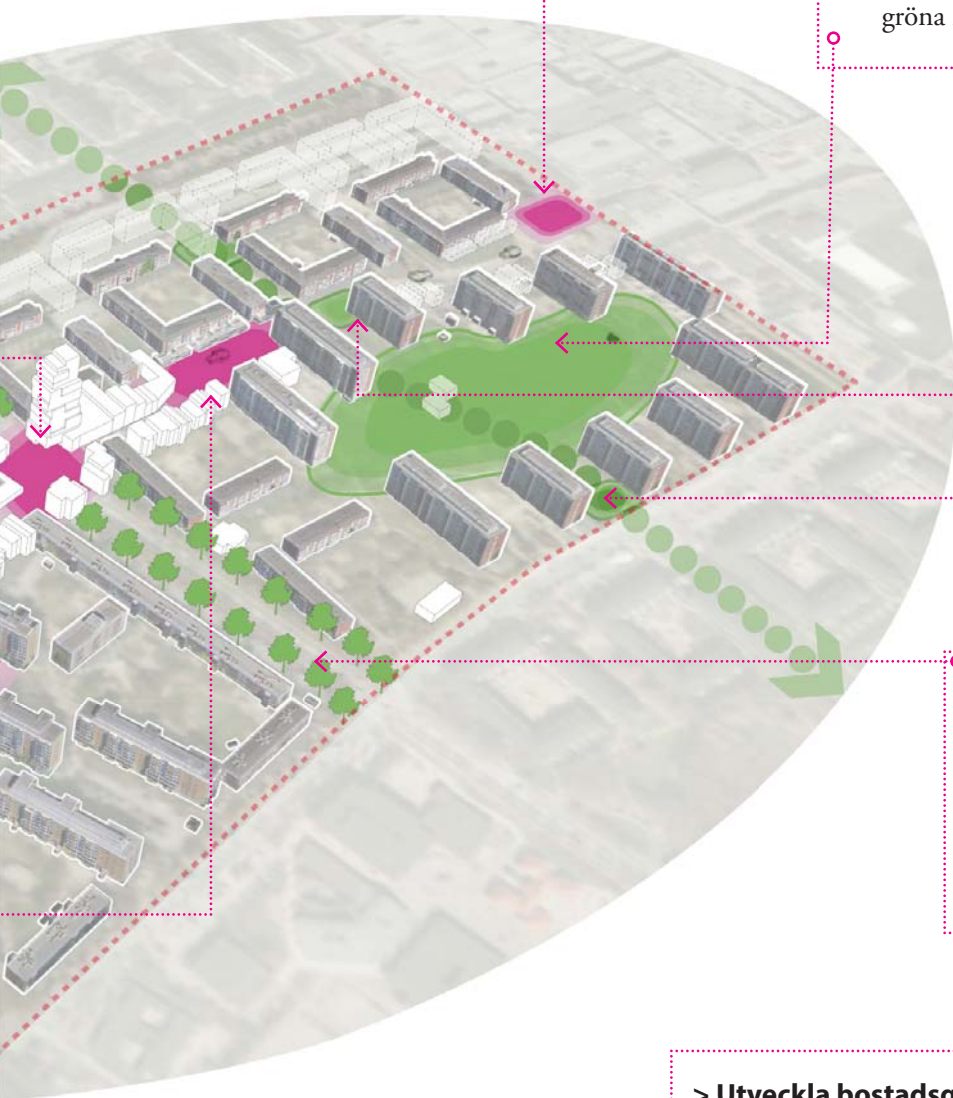
- Små gröna platser med hög kvalitet och intensitet skapar tillsammans med det rekreativa gång- och cykelstråket mellan de större parkerna utanför området målpunkter för möten och rekreation och underlättar orientering.

> Stärk Västra Kattarpvägens platanallé

- Bevara och stärk platanallén längs Västra Kattarpvägen som tillsammans med små gröna platser längs sträckan skapar vistelsekvalitéer.

> Utveckla bostadsgårdarna

- Förädla bostadsgårdarna genom att minimera mängden outnyttjade ytor och ge dem ett innehåll. Detta skapar en aktiverad och mer användbar närmiljö.

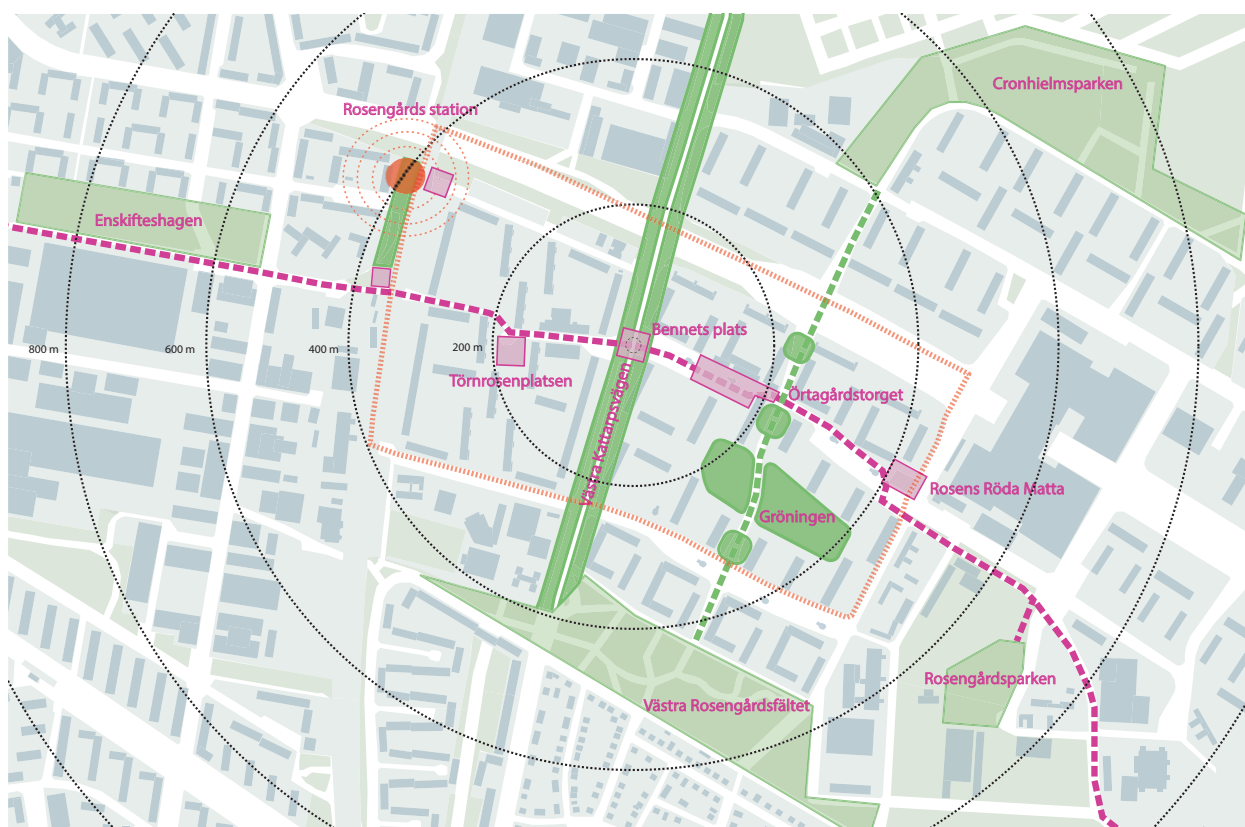




VATTENLEKPLATSEN I VÄSTRA ROSENGÅRDSFÄLTET

OFFENTLIGA PLATSER

En attraktiv och hållbar stadsmiljö ska vara både tät och grön. Grönska och vatten i en stad är en grundförutsättning för ekologisk och social hållbarhet. Det gröna i staden bidrar till bättre klimat genom att rena luften från föroreningar, omhänderta dagvatten, utjämna temperatursvängningar, dämpa vind, höja luftfuktigheten och fungerar som filter genom att ta upp partiklar. När staden växer och antalet människor på samma yta ökar behövs mer grönska av olika slag - dels nya gröna torg, parker och stråk och dels utveckling av redan existerande. Närhet till grönska i gator och parker är värdeskapande. Det finns även en tydlig koppling mellan människors hälsa och närhet till grönska – därför är tillgången och närheten till stora park- och naturområden viktig. För att skapa full nytta av de gröna områdena bör man sträva efter att ha en multifunktionell utformning så att så många effekter som möjligt uppnås.



PLANPROGRAMSOMRÅDET I FÖRHÅLLANDE TILL OMKRINGLIGGANDE STÖRRE GRÖNOMRÅDEN



ENSKIFTESHAGEN

Totalt rör det sig om fyra större mötesplatser inom planprogramsområdet som är av stor vikt för att skapa en förstärkning av Rosengårdsstråket: Törnrosenplatsen(kvartersmark), Bennets plats, Örtagårdstorget och Rosens röda matta. Det är av stor vikt att de olika platserna erbjuder varierat innehåll och karaktärer som riktar sig till olika typer av användare. Örtagårdstorget har en nyetablerad design som har arbetats fram med boende i området och är en viktig utgångspunkt för den nya bebyggelsestrukturen. Rosens röda matta är en relativt ny platsbildning som har formgivits och aktiverats tillsammans med flickor i området.

Utöver de planerade mötesplatserna bör gaturummen berikas med fler sittplatser och andra aktiviteter för att främja ett attraktivt stadsliv.

Bennets plats

I förslaget tillkommer en ny mötesplats i korsningen vid Västra Kattarpvägen/Bennets väg. Då planskildheten byggs om skapas en möjlighet till en allmän plats som ska innehålla gående, cyklister, öppna platser, kollektivtrafik och biltrafik. Det är av stor vikt att den nya korsningen inte bara blir en trafiklösning utan behandlas som ett nytt stadsrum och en mötesplats i Malmö och Rosengård. I gestaltningen av den nya mötesplatsen/korsningen skall platanerna längs Västra Kattarpvägen ses som en viktig utgångspunkt.

Platanallén

Platanallén längs Västra Kattarpvägen tillför ett stort grönt värde samt ett strukturerande element inom området. I det vidare förslaget bör man ta stor hänsyn till allén för att påverkan ska bli så liten som möjligt. För att höja den gröna kvaliteten längs allén kan mindre platser/gröna rum skapas längs med sträckan.

Vid Rosengårds station

Tunneln på Amiralsgatan under Kontinentalbanan fungerar idag som en portal och viktig entré till Rosengård och med Rosengårds station kommer den funktionen bli ännu tydligare. Vikt bör läggas vid en utformning av stationsområdet som skapar en attraktiv och trygg plats där många människor kan röra sig lätt.

Grönt stråk

Det finns stora möjligheter att öka tillgängligheten till de befintliga parkerna Cronhielmsparken och Västra Rosengårdsfältet i norr respektive söder om Rosengård genom att förstärka kopplingarna till dessa. Genom att tillföra kvaliteter längs till exempel Staël von Holsteins väg finns potential för ett lokalt nord-sydligt stråk. Stråket kopplar samman parkerna och har



PLATANALLÉN LÄNGS VÄSTRA KATTARPSVÄGEN



GRÖNA MÖTESPLATSER

potential att minska Amiralsgatans barriäreffekt. Längs stråket finns redan viktiga målpunkter men stråket kan förtydligas ytterligare genom nya planteringar, sittplatser, nya funktioner och belysning.

Grön kompensation

Exploatering kommer med stor sannolikhet påverka de befintliga gröna värdena i området. Ett stort antal, såväl fullvuxna som nyplanterade träd både på allmän platsmark och inom kvartersmark kommer att försvinna då de olika delarna av förslaget genomförs. Därför är det av stor betydelse att säkra plats för gatuträd längs Bennets väg men även vid anslutande platser för att uppnå ett grönt attraktivt stadsrum. En kompensationsmodell som, till exempel, ger två nya träd för varje avverkat är att rekommendera. Detta ger även möjlighet att öka artfördelningen av träd i området som i sin tur ökar den biologiska mångfalden och minimerar påverkan av eventuella arts specifika trädskjudomar.

GRÖNA VÄRDEN - KVARTERSMARK

Den allmänna platsmarken med grönt inslag inom planprogramområdet är begränsad, vilket ger de gröna ytorna som ligger på kvartersmark en avgörande roll för den bostadsnära grönsstrukturen och kvaliteten på utemiljön inom området.

Utveckling av gårdsrummen

Förutom att öka tillgängligheten till de större parkrummen utanför planprogramområdet bör gårdsrummen och övrig grönyta på kvartersmark studeras och utvecklas för att få till stånd den kvalitetshöjning planprogrammet eftersträvar inom området. Dels på grund av ett befintligt behov av en förädling av gårdsrum och övriga grönytor men även för att delar av befintligt gårdsrum tas i anspråk för ny bebyggelse. En mindre yta kräver en högre intensitet och bättre kvalitet på de återstående grönytorerna. En sådan utveckling bör göras i samarbete med intresserade malmöbor. Möjligheten till odling ska studeras inom gårdsrummen.

Delar av den nya bebyggelsen föreslås få privata terrasser i markplan alternativt upphöjda en eller två våningar. Dessa terrasser är placerade in mot gårdarna vilket medför ett mervärde till gårdarna rent visuellt. För att ytterligare förstärka de gröna kvaliteterna kan öppen dagvattenhantering användas, med inspiration från Ekostaden Augustenborg och Västra Hamnen.

Törnrosenplatsen är ett exempel på befintlig plats på kvartersmark som kan ges en ny användning och öka de gröna kvaliteterna.



TÖRNROSENPLATSEN



GÅRDSRUM

Stärk det gemensamma gröna

Som bostadsnära grönytor blir även det stora gröna gemensamma gårdsrummet *gröningen* i Örtagården viktig. Även om gårdsrummet ligger på kvartersmark upplevs det som en gemensam park mycket på grund av att det är stort, öppet och lättillgängligt. Gårdsrummet behöver tydligare gränser för att skapa tydligare övergångar mellan det offentliga, de privata gårdsrummen och det halvvoffentliga gröna gårdsrummet.

Aktivera tidigare oanvända platser

De gröna impedimentsytorna bör studeras och få en användning som tillför området något. Denna typ av grönytor betraktas ofta som halvprivata av förbipasserande och av de boende uppfattas de som halvvoffentliga och används därför inte av någon i någon större utsträckning. Flera av dessa ytor ligger i anslutning till de stråk som leder vidare ut mot de större parkområdena utanför planprogramsområdet. Dessa ytor bör ges en tydligare karaktär och en användning tillsammans med stråken eller verksamheter i bostadshusen.

I Rosengård finns redan idag goda möjligheter till odling på odlingslotter, gemenskapsodlingar och i Drömmarnashus trädgård. På oanvända ytor inom kvartersmark kan ytterligare möjligheter till odling för de boende skapas.

Grönytefaktor

Enligt översiktsplanen ska Malmö utvecklas till en hållbar, tät, grön och blandad stad. En av strategierna för att uppnå en grönnare stad är grönytefaktorn vilket är ett arbetsredskap för att säkerställa att gröna kvaliteter uppnås på kvartersmark. Grönytefaktorn kommer att säkerställas i detaljplaneskedet.



IMPEDIMENTSUTA



GRÖNINGEN

4. KONSEKVENSER

4.1 Sociala

SOCIAL KONSEKVENSBEDÖMNING

Kommission för ett socialt hållbart Malmö föreslår sociala konsekvensanalyser som verktyg för att definiera och beskriva de sociala effekterna vid nybyggnad och andra fysiska förändringar. Ett arbete har genomförts på Stadsbyggnadskontoret för att utveckla en sådan arbetsmetod tillsammans med ett konkret verktyg. Projektgruppen för planprogrammet har använt sig av det verktyg som håller på att tas fram i arbetet med den sociala konsekvensbedömningen. Modellen har även testats under samrådskedet på boende och allmänheten.

Upplägg och metod

Möten med tre olika fokusgrupper från området har hållits under samrådstiden. Fokusgrupperna var i princip de samma som dialoggrupperna och utgjordes av:

- Ungdomsrådet
- Föräldrakommunikatörerna
- Seniorum

Mötesledningen bestod av två processledare och två sakkunniga, som i sin tur fördelade sig på grupper om sju till åtta deltagare. Mötena inleddes med att man noga gick igenom analysverktyget, och sen gick vidare till att lyfta mer specifika frågor för just det aktuella planprogrammet.

Sociala aspekter - huvudfrågorna

Synpunkter som kom fram under de olika mötena finns redovisade under nedanstående rubrik, indelade i analysverktygets fem olika ämnesområden; *Ansvar för hela staden, Samspel och Sammanhang, Vardagsliv, Gröna miljöer och Identitet*. Här sammanfattas de sociala konsekvenser som planprogrammet och projektet Kultur Casbah förväntas medföra.

SOCIAL KONSEKVENSBEDÖMNING AV PLANPROGRAMMET FÖR TÖRNROSEN OCH DEL AV ÖRTAGÅRDEN I ROSENGÅRD

Arbetet har utförts främst som test av verktyget för sociala konsekvensbedömningar utifrån de fem aspekter som vid detta tillfälle fanns i redskapet.

Ansvar för hela staden

Den höga byggnaden upplevs som något som kan komma att bli en mötesplats för hela staden och locka människor från hela Malmö, men kanske framför allt från andra delar av Rosengård. Detta förutsätter dock att det finns lokaler att hyra i tornet och

som är öppna för allmänheten och att människor bjuds in till aktiviteter. Då finns det en chans att tornet kan bli en mötesplats för många. Kanske en internationell filmfestival? En förutsättning för att attrahera människor är även att tornet innehåller sådant som saknas i Rosengård, till exempel kommunal service, affärer eller ett kulturcentrum.

Det finns en oro för att det ska bli en stor prisskillnad mellan den nya bebyggelsen och den gamla. Den nya bebyggelsen riskerar att resultera i gentrifiering och skapa en uppdelning i området mellan nya bostadsrätter för de 'rika' och befintliga hyresrätter för de 'fattiga'. Många är positiva till att det tillkommer bostadsrätter i området. Det kan vara ett alternativ för de som vill köpa egen bostad men som i stället stannar kvar i området.

Samspel och Sammanhang

Förslaget förbättrar möjligheterna att träffa sina grannar och kanske människor från andra delar av Rosengård. Det upplevs som att de förändringar som tidigare genomförts i Rosengård har bidragit till att boende i området spontant träffar fler människor när de är ute. Något som nämns som avsevärt förbättrat Rosengård är Bazaarerna vid Bokaltorget. Innan Bazaarerna byggdes upplevdes platsen som folktom, nu går folk ofta dit för att det upplevs som det alltid händer något där.

Det är viktigt att ha kvar flexibla ytor inom området, och/eller att de planeras in/säkras. Till exempel måste det finnas utrymme för större arrangemang så som visning av fotbolls VM etc., gemensamma happenings, det stärker området. Det måste finnas platser där barn, unga och gamla kan mötas.

Ungdomar rör sig mest längs Rosengårdsstråket, och mellan skolorna där de vistas även utanför skoltid.

Uppfattningen är att tryggheten vid stråket blir större ju mer publika aktiviteter som kommer dit, till exempel så har Bokalerna påverkat trygghetskänslan positivt.

Det saknas fortfarande bättre belysning längs stråket och andra delar av området för att öka trygghetskänslan.

Generationslekplatserna togs upp som något som skapat kontakter över generationsgränserna.

Vardagsliv

En funktion vid stråket som är efterlängtd av flera är ett internetcafé, då framför allt av de unga i området. Vuxna och seniorer ställer sig också positiva till detta, eftersom de alla betonat vikten av mötesplatser/ställen för ungdomar att vistas och

träffas. Även seniorerna efterfrågar fler mötesplatser där man får tillfälle att prata med varandra och skulle gärna se ett internetcafé för äldre. Det är även viktigt att det finns gränsöverskridande mötesplatser och samlingsplatser som förenar människor.

Ett bibliotek i den nya förtätningen efterfrågas, gärna i tornet. Befintligt bibliotek finns i Rosengårds centrum men många är motvilliga att gå dit.

Väderskyddade offentliga platser efterfrågas, gärna med Wifi, eller gärna i anslutning till offentliga platser som utanför biblioteket eller skolan.

Ungdomarna har inget emot att gångtunneln försvinner. Tjejer väljer att korsa gatan i plan idag på grund av trygghetsaspekten. Killarna ansåg också att det är bra att den försvinner för den känns otrygg och osäker. De får stöd av seniorerna och föräldrar.

Rosens röda matta är populär. Den kan dock komma att påverkas negativt om det öppnas upp för trafik österut från Bennets väg. Det är redan lite osäkert som det är, med vägar runt omkring på två sidor.

Av förskoleplaneringarna så anser flera att den föreslagna förskolan längst västerut är bra placerad, intill en befintlig förskola, då behöver barnen inte flytta så långt. "Gröningen" kan idag kännas otrygg, så om man placeras en förskola här så behöver man jobba med att förbättra "gröningen". Många föräldrar tyckte att förskola på "gröningen" var den bästa placeringen.

Brist på bankservice, mataffärer, papperskorgar, närservice lyftes fram. Flera saknar fritidsgårdarna, sen de togs bort.

Ett annat problem som lyftes fram är att det körs bil (och moped) på gång- och cykelvägarna idag. Trafikhinder efterfrågas. De separerade gång- och cykelvägarna är bra för cyklister men inte för alla grupper i samhället bland annat saknar seniorer trottoar.

Gröna miljöer

Fler utomhusmötesplatser efterfrågas, det upplevs som det saknas i området idag. De bör vara lite privata, men ej totalt avstängda så att de blir samlingsplatser bara för grupper av ungdomar.

Äldre och föräldrar (främst kvinnor) ser gärna gårdarna som de viktigaste mötesplatserna. De används mycket redan idag.

Det upplevs som att vänskapsparken används av alla åldrar. Skolgårdar är också en yta som används, även efter skoltid. Rosengårdsskolan har blivit ett populär ställe att samlas efter skoltid för ungdomar.

Det behövs fler bra samlingsplatser. De som finns idag behöver förbättras då de är slitna och behöver upprustas. De befintliga bör upprustas före det etableras nya. En uppskattad vattenlekplats finns vid Örtagårdsparken, mer vatteninslag efterfrågas!

När gångbanor/gröna stråk/gångstråk utformas är det viktigt att inte ha för branta stigningar för seniorerna. Likaså kanter till trottoarerna. Sådant påverkar hur äldre väljer att röra sig i området och var.

Till grönområdena bör även aktiviteter kopplas för fysisk aktivitet, ett utomhusgym efterfrågas. Det efterfrågas även fler aktivitetsytor för äldre och fler lekplatser för barnen. En stor central välutvecklad lekplats hade även ökat integrationen mellan gårdarna och mellan bostadsområdena. En lekplats skulle kunna dra till sig besökare utifrån.

Identitet

Det beskrivs att det bästa med Rosengård är att det finns "en känslan här" (planhandläggare tolkar detta som en egen identitet). Det är positivt att Bokaltorget ofta har nattöppet. Det skapar trygghet då det alltid är någon annan ute på olika tider på dygnet.

Viktigt att det även i fortsättningen går att röra sig lätt från Rosengård till Värnhem, utan hinder.

Rosengård har oförtjänt dåligt rykte tycker många seniorer.

Förutom stärkt identitet så förväntas tornet bidra med ökad orienterbarhet i området. Det upplevs svårt att orientera sig här idag, speciellt för seniorer. Bättre skyltning önskas också för att, inte bara orienterbarheten, utan även för att stärka identiteten i området. Det räcker inte med att det bara står "Rosengård" på gång- och cykelvägarnas skyltar.

Nedan presenteras ett exempel på hur konsekvenserna för en plats, Rosengårds station, kan beskrivas. Platsen har prövas av en grupp tjänstemän utifrån sex aspekter: ansvaret för hela staden, samspel och sammanhang, vardagsliv, gröna miljöer, identitet samt medborgardialog och representation.



Rosengårds station

Ansvaret för hela staden

Rosengårds station och Malmöringen kan få en stark sammanlänkande kraft. Stationen innebär att fler människor kan röra sig till och från planprogramsområdet enkelt och snabbt. Tågtrafiken på Malmöringen kommer att koppla flera av stadens stadsdelar i en cirkulär rörelse. Det innebär en komplettering till de radiellt gående bussrörelserna.

I samband med att stationen byggs ska man sträva efter att använda sociala klausuler vid upphandlingen för att exempelvis öka antal arbetande i området.



Samspel och sammanhang

Idag är Kontinentalbanan en kraftfull barriär och området ett ingenmansland, med buffertzoner som inte används, slänter och parkeringar. Rosengårdsstråket är en grundförutsättning för projektets utveckling och fungerar idag som den viktigaste kommunikationslänken i området. Gångtunneln är däremot en svag och icke inbjudande entré till Törnrosen och Rosengård. Tunnelns viktiga samspel mellan de båda sidorna av järnvägen bör understrykas och stärkas när stationen byggs.

Stationsområdet kommer att bli en viktig nod för byten mellan olika trafikslag, därmed även en viktig aktivitetskapande plats. Rörelserna ökar och det blir än viktigare att det finns bra och välfungerande vistelsezoner i närområdet. Verksamheter och en varierad användning i de omkringliggande byggnaderna kan bidra till att aktivera området. En större målpunkt invid stationen skulle öka platsens dragningskraft även för övriga staden. I förslaget lyfts nya rörelser/kopplingar mellan Amiralsgatan och Rosengårdsstråket på båda sidor om järnvägen fram.

En trygg och välfungerande plats kräver att aktiviteter och verksamheter som sträcker sig över stora delar av dygnet finns i området. Tunneln och ytorna i anslutning till denna bör studeras noga vad gäller belysning och formgivning som välkomnar.

Rosengårdsstråkets bristande länk västerut mellan stationsområdet och innerstaden, mellan och förbi Södra Sofielund, bör utredas i den framtida processen för att tydligare knyta samman området med staden. Länken är viktig för stationens funktion och kan stärkas med förtätning och nytt innehåll.

Vardagsliv

Idag finns det parallella transportsträckor för både gående och cyklister på Rosengårdsstråket samt för bilister och cyklar längs Amiralsgatan. Ingenstans finns det vistelserum eller platser.

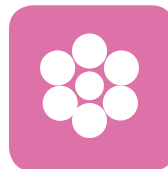


Nära och enkla lösningar ska göra det lätt att välja tåget, via den befintliga gång- och cykelvägen. Med den nya stationen når fler människor snabbt och effektivt studier, jobb och nöjen. Vardagsservice och vardagsmålplatser kan bidra till att fler människor stannar upp och möts i området runt stationen.

Jämställdhetstankar ska stå i fokus vid utvecklingen av stationens gemensamma ytor. Alla måste kunna känna sig trygga med att ta sig till och från stationen samt att vistas där. Statistiken visar att många kvinnor åker kollektivt vilket gör denna fråga än mer viktig.

Gröna miljöer

Idag är ytorna kring spåren delvis gröna med gräsytor och buskage som har en låg vistelsekvalitet. Det idag långt gångna förslaget till gestaltning av stationsområdet innebär att ett grönt parkstråk skapas väster om spåren. Stråket förses med en cykelväg och plats för vistelse och vila. Vidare föreslås gröna perrongväggar. I gestaltningen av stationens platser i norr och söder ska det finnas gröna värden som ger möjlighet till skugga samt ökar variationen, artrikedomen och sinnesupplevelserna.



Identitet

I dagsläget bekräftar platsen förväntningarna på en icke omhändertagen miljö med svag koppling till den omgivande staden. Identitet är svår att planera, den behöver få växa fram med tiden utifrån människor och verksamheter på platsen. Värden behöver skapas som förmedlar områdets unika identitet exempelvis genom konst, kartor, information om attraktioner, stråket eller historia.



Medborgardialog och representation

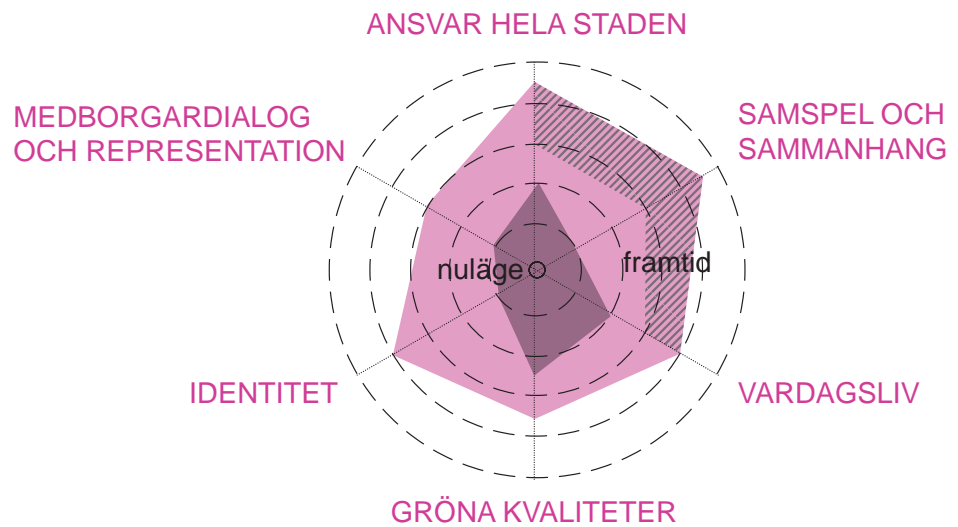
I samband med planeringen av stationen pågick en ungdomskonferens där ungdomar gavs möjlighet att bidra med gestaltungsidéer för stationsområdet.

Det är viktigt att de boende kring stationen ges möjlighet att arbeta med utvecklingen av området. En medborgardialog om hur befintlig och ny bebyggelse ska kunna samverka med nytt innehåll är vitalt för projektet.



Omkringliggande platser bör vidareutvecklas tillsammans med boende och intressenter på plats när stationen realiserar. Fokusgrupper kan med fördel användas. Tillfällig användning av ytor-

na med installationer av olika slag eller evenemang kan vara ett sätt att pröva platsens funktion i dialog med användarna.



Diagrammet ovan är en sammanfattande, uppskattad bild av sociala konsekvenser på platsen. Det grå fältet visar vad platsen bidrar med idag. Det rosa fältet visar vad som kan uppnås när projektet genomförs. Det skrafferade området visar nyckelfunktioner för platsens sociala hållbarhet. Nycklarna är i detta fall verksamheter som kantar stationen och förekomsten av inkluderande platser med hög trygghet och god tillgång på service av olika slag. Utan dessa blir den sociala vinsterna inte maximala.

4.2 Bebyggelse

All ny bebyggelse innebär en ökad energianvändning, både vid själva byggandet och i drift och förvaltning av byggnader med en negativ klimatpåverkan som följd. Planprogrammets ambitioner vad gäller energiprestanda och användandet av ett livscykelperspektiv och miljöcertifieringssystem avser att sunda material används och att energiförbrukningen i den nya bebyggelsen minimeras.

STADSBILD

Planprogrammets förslag på tillkommande bebyggelse provar en påbörjad omvandling av miljonprogrammet. Området är idag svårorienterat på många ställen. Föreslagen bebyggelse definierar gaturum, gårdsrum och ökar orienterbarheten.

Den kompletterande bebyggelsen kommer att ha en mer småskalig karaktär för att tillföra och öka variationen av bebyggelse. Tornet med sina 22 våningar kommer att påverka stadsbilden avsevärt och kommer att ge området en tydlig signalbyggnad.

FÖRSKOLOR

Det finns en önskan om att på sikt ersätta de befintliga lägenhetsförskolorna, 200 platser, inom området samt en omlokalisering av Törnrosens förskola. Planprogramsförslaget kan i de utpekade förskolokaliseringarna inte tillgodose både nytt behov till följd av förtätningen och de önskemål som finns om ersättning av befintliga förskolor. Till detta kommer en önskan om att kunna tillhandahålla fler förskoleplatser för de barn i området som i dagsläget inte går i förskola.

MILJÖBYGGPROGRAM SYD

Den kommande bebyggelsen ska följa Miljöbyggprogram Syd samt riktlinjerna för Grönytefaktor, som är framtagna av Malmö stad.

Miljöbyggprogrammet är kommunens program för hållbart byggande och ska följas vid nybyggnation på mark som kommunen äger, säljer eller upplåter. På övrig mark är programmet vägledande vid nybyggnation och gäller för både bostäder och lokaler.

Inom planprogramsområdet ska en grönytefaktor tillämpas för alla tomter och fastigheter. Grönytefaktorn mäts som ett genomsnittligt värde för hela tomtens yta. De olika delytorna inom tomten får ett värde mellan 0,0 och 1,0 beroende på vilka förutsättningar de erbjuder för växtligheten och för den lokala dagvattenhanteringen.

4.3 Trafik

Den planerade nybyggnationen innehåller en blandad bebyggelse med lägenheter, verksamhetslokaler och service. Detta skapar en närhet som ger goda förutsättningar för ett minskat transportbehov men som också ställer krav på tillgänglighet. Planprogramsförslaget innebär ett tillskott av bebyggelse, vilken i sin tur kommer generera ett ökat behov av transporter inom området. Åtgärder för att minska andelen bilresor är bland annat att vidareutveckla utbyggnaderna av gång och cykelbanor, Malmö-Expressen och Rosengårdsstation. Den fortsatta planeringen bör utgå från en fortsatt ökad tillgänglighet med miljövänliga transportsätt och därmed en minskning av behovet att använda privat bil.

NOLLALTERNATIV: SÄCKGATOR SOM IDAG

De befintliga cykelstråken behålls intakta och cykeltrafiken får även fortsättningsvis en genare koppling inom området än vad biltrafiken har. Eftersom tillgängligheten är bättre och restiden är kortare för cykeltrafiken än för biltrafiken mellan vissa målpunkter inom området, kan fler bli motiverade att välja att gå och cykla för korta ärenden istället för att köra bil.

På vändplatserna mellan Bennets väg och von Rosens väg samt på den östra delen av Bennets väg, där det är smalt mellan bebyggelsen bibehålls de bilfria miljöerna. Dagens nivå av trafik säkerhet för de oskyddade trafikanterna på dessa delar av sträckan förblir intakta.

Den nyligen omgjorda cykelbanan med anslutande vistelseytor mellan Bennets väg och von Rosens väg rivs inte upp. Detta är det mest ekonomiskt fördelaktiga alternativet eftersom ombyggnader av gatan inte blir lika omfattande som alternativet där gatorna kopplas samman.

Om ytorna med vändmöjligheter blir kvar måste biltrafiken fortfarande nyttja samma gata för att köra både ut och in i området och kommer vid båda tillfällena att belasta korsningen Bennets väg/Västra Kattarpsvägen. Eftersom ökad exploatering alstrar trafik kommer det att bli en något ökad trafikbelastning på Bennets väg och i korsningen med Västra Kattarpsvägen.

Om man inte lyckas gestalta platserna med vändytor så att de blir en integrerad del av det offentliga rummet och som samtidigt ska fungera för vändande, större fordon kan resultatet bli att platsen inte upplevs som attraktiv och stadsmässig.

Om den trafikseparerade strukturen kvarstår väster om Bennets väg innebär det att tillgängligheten till föreslagen ny bebyggelse på denna del blir svår att tillskapa. Att koppla planprogramsområdet till övriga omkringliggande områden på ett tydligt sätt blir med trafiksepareringen betydligt svårare. Vilket i ett längre perspektiv kan vara negativt för de boende och Rosengård i stort.

UTBYGGNADSLTERNATIV: KOPPLA IHOP GATORNA

Att koppla ihop gatorna skulle kunna få en barriärbrytande effekt genom att skapa fler kopplingar och öka orienterbarheten i området.

Om vändplatserna försvinner ökar biltillgängligheten i området skulle kunna skapa bättre möjligheter för exempelvis verksamheter. Leveranser till området får det lättare att komma fram och behöver inte vända, vilket kan minska belastningen något på Bennets väg. Fler bilrörelser längs stråket kan eventuellt aktivera gator och skapa en ökad känsla av stadsliv och trygghet.

Det ger möjlighet till de delar av bebyggelsen som förutsätter en sammanlänkning. Utan vändytorna finns det större möjligheter att skapa en stadsmässig gata med utrymme för exempelvis torgbildning och grönska. Om vändytan försvinner vid Örtagårdstorget kan ny bebyggelse uppföras, södra och östra delarna av torget kan förstärkas och definieras.

Von Rosens väg är idag till stor del en bakgata till Rosengårds centrum men på denna del finns det goda utvecklingsmöjligheter. Genom att koppla von Rosens väg med Bennets väg görs gatustråket mer attraktivt för utveckling. Bebyggelseförtätningen skulle då kunna förlängas fram till Rosengårds centrum.

På den västra delen av planprogramsområdet ökar tillgängligheten med bil mellan området och den planerade Rosengårds station och genom att på sikt även skapa bilkopplingar i nord-sydlig riktning kan storkvarterskänslan eventuellt minska något.

När biltillgängligheten ökar och det blir lättare för boende och besökare att ta bilen mellan delar av området, till exempel mellan Törnrosen och Rosengårds centrum, finns det en risk för ett ökat bilkörande. Även Rosengårds station kommer att vara en framtida attraktiv målpunkt som kommer att locka till sig mycket cyklister men även biltrafik. Om Bennets väg ansluter till stationen innebär det att delar av stationsbesökarna kommer att välja att köra på den nya, smala stadsgatan. Den ökade tillgängligheten för biltrafiken kan innebära att mer biltrafik alstras.

Hur trafiken i området påverkas av en ny gatustruktur är svårt att uppskatta. I den västra delen av Törnrosen är boendemiljön idag helt bilfri, vilket ger en trygg miljö på och kring bostadsgården. Om biltrafik tillförs kan det påverka känslan av trygghet, minska trafiksäkerheten samtidigt som bullernivåerna ökar.

På västra delen av Bennets väg mellan vändplatsen och parkeringarna vid Kontinentalbanan är det idag trångt mellan de befintliga byggnaderna.

Bussar och höga lastbilar kan inte passera under broarna, vilket innebär att broarna behöver byggas om eller att en ny vändplats behöver tillskapas på sträckan. Att bygga om broarna är kostsamt och försämrar komfort och tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter som ska passera över dem, i och med att lutningen blir brantare. Om en ny vändplats byggs, kan det ifrågasättas om man har vunnit något gestaltnings- och stadsbyggnadsmässigt.

Sträckan mellan Bennets väg och Von Rosens väg är nyligen ombyggd, som en del av Rosengårdsstråket och Örtagårdstorget. Här finns bland annat grönska på allmän platsmark, något som i övrigt till stor del saknas i denna del av Rosengård. Ombyggnaden har planerats i nära samarbete med boende i området och Malmö stad har investerat mycket både socialt och ekonomiskt kapital i projektet. På platsen korsar ett väl trafikerat cykelstråk med cirka 1 500 cyklister/dygn, vilket innebära en ökad risk ur

trafiksäkerhetssynpunkt att införa biltrafik här. Här blir utformningen viktig för att få fordonen att hålla låg hastighet i korsningspunkten.

UTFORMNING AV STADSGATAN

Blandtrafik

En trafiklösning med blandtrafik är en stadsmässig lösning. Alternativet har en positiv effekt på fotgängarna eftersom det ger möjlighet att skapa breda gångbanor med planteringar och möjlighet för angöring.

På en väl utformad, smal gata anpassad för låg hastighet och med ett stort cykelflöde kommer cyklisterna till stor del att påverka trafikrytmen. Blandtrafik innebär att bilister och cyklister får anpassa sig till varandra, vilket innebär lugnare och tryggare trafikmiljö med lägre hastigheter för både biltrafiken och cyklisterna. Om en olycka sker innebär lägre hastigheter att skadeföljden blir lindrigare.

Att utforma gatan med blandtrafik för bilister och cyklister innebär att ett första steg har tagits mot att bryta upp Rosengårds separerade trafiksystem.

Framkomligheten för både bilister och cyklister kan bli något lägre i och med att de behöver anpassa sig till varandra. Detta kan vara en motsättning till stadens mål om att Rosengårdsstråket ska vara en del av huvudcykelnätet. Enligt översiktsplanen är Amiralsgatan på längre sikt utpekad som en del i det prioriterade huvudcykelnätet och där framkomligheten för cyklister ska ha en särställning. Trots det kommer Rosengårdsstråket även fortsättningsvis vara ett viktigt huvudcykelstråk med möjlighet att nå andra målpunkter.

Att blanda cyklister och bilister kan innebära en något lägre trygghet för cyklister framförallt för barn och föräldrar. Här blir det mycket viktigt att utformningen signalerar låg fart (20-30 km/h) för att inte försämra trafiksäkerheten. Detta kan vara avgörande för om föräldrar vågar låta sina barn cykla själva till skolan och fritidsaktiviteter.

Trafikslagen uppdelade

Med en separat cykelbana behålls den goda framkomligheten för cyklister på Rosengårdsstråket, vilket kan få positiva effekter för hela Rosengård och stadsdelarna runt stråket. En separat cykelbana är trafiksäkert och tryggt, vilket är positivt inte minst ur ett barnperspektiv.

Idag är Rosengårdsstråket ett unikt gaturum, där cykel- och gångtrafiken har skapat ett folkliv som gjort det möjligt att byg-

ga Örtagårdstorget och bokalerna. Om man även fortsättningsvis planerar för en separat cykelbana bygger projektet vidare på denna tanke och möjliggör en ny typ av stadsrum i Rosengård och i Malmö.

Genom att separera cyklister och bilister från varandra behöver trafikanterna inte anpassa sina hastigheter till varandra och det finns en risk att hastigheterna för biltrafiken på gatan blir högre. Skulle en olycka ske till exempel i en korsningspunkt blir ofta följderna allvarligare. Utformningen av gatan för att säkerställa låg hastighet blir viktig.

En separerad gata som ska vara smal mellan fasaderna medger ett mindre utrymme för fotgängare, vistelseytor och grönska, vilket kan ha en negativ inverkan på fotgängarna, stadslivet och möjligheterna att skapa mötesplatser.

BENNETS VÄG/VÄSTRA KATTARPSVÄGEN FRÅN PLANSKILDHET TILL KORSNING MED PLATSBILDNING

Den nya platsbildningen kring korsningen med möjlighet till affärslokaler och caféer, skapar goda förutsättningar för folkliv.

Att låta trafik korsa i plan innebär en ökad trygghetskänsla, speciellt under kvällstid. Dessutom ökar tillgängligheten för gående och cyklister som slipper ta sig ner och upp på de branta ramperna.

Hastigheten för biltrafik på Västra Kattarpsvägen kommer att sänkas i och med att korsningen höjs upp och en ny platsbildning skapas.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter blir något lägre med en korsning i plan. Det är mycket viktigt att platsen utformas för låg hastighet för biltrafiken i korsningspunkten. Framkomligheten för cyklister blir eventuellt något lägre än med planskild tunnel. Dock ska utformningen av korsningen prioritera cyklisterna, så att fordonen på Västra Kattarpsvägen får lämna företräde.

KOLLEKTIVTRAFIK

Den föreslagna bebyggelsen kommer att få en direkt närhet och mycket goda kopplingar till både den planerade Rosengårdsstation med persontågtrafik på Kontinentalbanan och till framtida spårväghållplatser utmed Amiralsgatan. Detta innebär att det kommer att finnas mycket goda förutsättningar för både befintliga och nya boende och verksamma i området att i första hand välja kollektivtrafik för sina resor.

Stadsbusslinje 35, som trafikerar utmed Västra Kattarpsvägen kommer att ha en mycket central placering i anslutning till platsbildningen vid Bennets väg. Detta innebär en ökad attraktivitet och ett tydligare synliggörande av kollektivtrafiken. Eftersom den planskilda gång- och cykeltunneln försvinner och gång- och cykelstråket i öst-västlig riktning även fortsättningsvis ska prioriteras, kommer det dock att innebära en något försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken på Västra Kattarpsvägen.

4.4 Miljö, hälsa och säkerhet

Planprogrammet ger förutsättning för en struktur och ett innehåll som uppfyller översiktsplanens mål om en bättre sammanlänkad, blandad, grön och tät stad.

RIKSINTRESSEN

Kontinentalbanan är ett riksintresse för järnvägen. En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med riksintresset, planprogrammet och Malmös översiktsplan.

MILJÖKVALITETSNORMER

Luft

Malmö stads kartläggning av luftföroreningar visar att planprogramsområdet ligger inom den lägre skalan av 'Måttliga halter', mellan 14 – 20 microgram kvävedioxid/m³. Amiralsgatan uppmäter dock värden som ligger på den övre skalan av 'Måttliga halter', mellan 22 och 26. Planprogramsområdets förväntade trafiktillskott bedöms inte medföra någon risk för överskridande av miljö kvalitetsnormer för luft.

Vatten

Området ligger inom försörjningssystemet 'duplikatsystem', vilket innebär att här finns separata ledningar för dag- och spillvatten. En stor del av planområdet är dessutom grönyta, där regnvatten kan infiltreras naturligt. I sin förlängning är Risebergabäcken slutrecipient. Denna är redan idag hårt belastad och det finns därför anledning att beakta dagvattenhanteringen i den framtida utbyggnaden av området. Förtätningen medför en viss ökning av hårdgjorda ytor, därför är gröna tak och lokalt omhändertagande av dagvatten en diskussion som bör föras i den fortsatta planprocessen. Frågan behöver utredas närmare i detaljplaneskedet.

BARNPERSPEKTIV

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet i all planering. Planprogrammets förslag ger goda förutsättningar för att en trygg, säker och intressant miljö ska kunna skapas för både barn och vuxna.

Genom fler rekreativa grönytor och mötesplatser med en högre kvalitet skapas större möjligheter för områdets barn att vistas i sin närmiljö. De nya platsbildningarna ger möjlighet till spontana möten och ett ökat folkliv vilket i sin tur skapar trygghet. Genom fler gång- och cykelkopplingar till och i området ökar barns möjligheter till att röra sig fritt. Vid det fortsatta arbetet med den övergripande trafikstrukturen och val av gatutyp ska oskyddade trafikanter och då främst barn sättas i första rummet.

Befintlig storskalig bebyggelse inom området kommer att kompletteras med småskalig varierad bebyggelse samt den högre signalbyggnaden. Både den mindre bebyggelsen och signalbyggnaden ska verka för en större tydlighet och orienterbarhet vilket i sin tur även de har en positiv verkan på tryggheten. Bostadsgårdarna förädlas och kompletteras med fler funktioner och blir då mer användbara aktivitetsytor för alla.

Det finns idag ett stort behov av förskoleplatser i Rosengård. Planprogrammet redovisar tre lämpliga placeringar av nya förskolor inom området. Förskolebyggnaden ska utformas som en multifunktionbyggnad, vilket innebär att det kan hållas aktiviteter stora delar av dygnet, både för barn och vuxna. Förskolans utemiljö kan då också utnyttjas av alla barn och vuxna i området.

TRAFIKBULLER

En trafikbullerutredning för planprogramsområdet, Tyréns, 2014-04-16, visar inte på några direkta bullerproblem i området idag. Bullerutredningen är översiktlig och visar främst på hur spridningsbilden i dagens situation ser ut såväl som en beräknad framtid år 2030. Rapporten innefattar hela planprogramsområdet, även om fokus ligger på den etapp som kommer först, Culture Casbah.

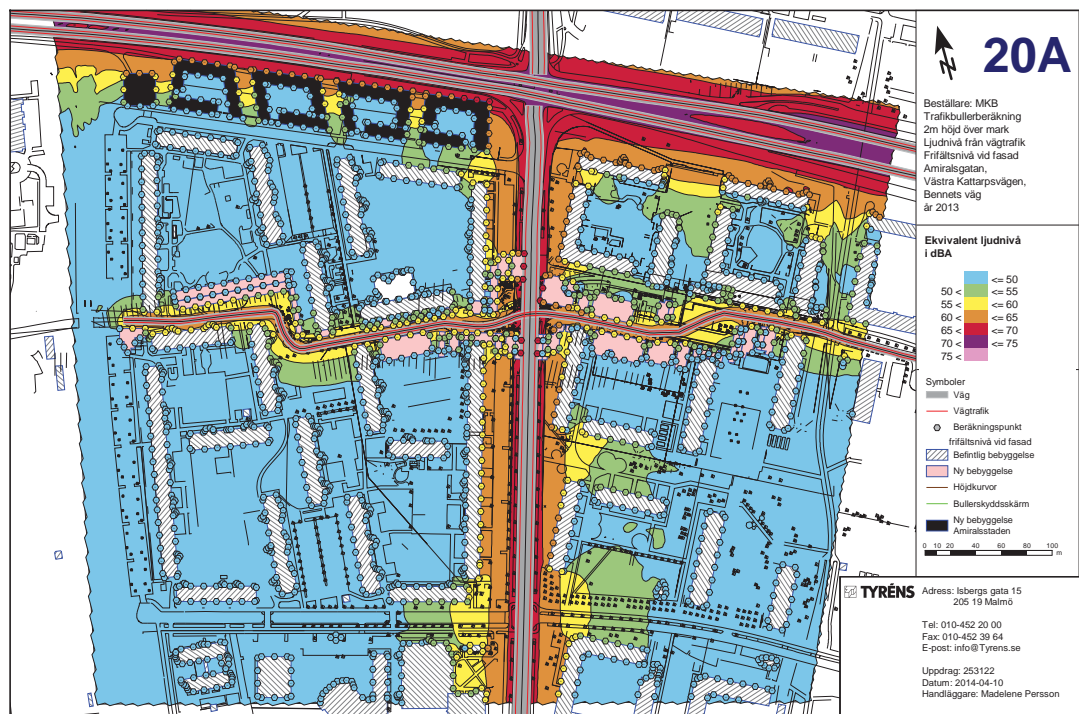
Trafikprognoser för år 2030 visar på att trafikmängden på Amiralsgatan antas minska något medan det antas öka på Bennets väg och Västra Kattarpsvägen. Bullerberäkningarna är gjorda på dagens trafikräkningar, vilket ger ett förhållandevis osäkert resultat.

Sammanfattning av bullerutredningen

Beräknade ljudnivåer visar att det krävs mycket god planering av lägenheter och verksamheter för att uppfylla Boverkets allmänna råd. Signalbyggnaden med 22 våningar beräknas ljudnivåer på upp mot 65 dBA för de lägre våningsplanen (buller från vägtrafiken), och för de övre våningsplanen 60 dBA ekvivalent ljudnivå (buller från järnvägstrafiken). Fasaden åt öster kommer att klara en sammanlagd ljudnivå från de bägge trafikslagen under 55 dBA, förutsatt att ingen större trafikökning sker. De

planerade nya byggnaderna närmst korsningen Västra Kattarpsvägen och Bennets väg, bör vara lokaler eller kontor då de ligger på kort avstånd till vägarna vilket medför höga ljudnivåer.

- Föreslagen ny bebyggelse i norr skärmar av de befintliga byggnadernas innergårdar mot vägbullret från Amiralsgatan.
- Utredningen visar att ljudnivån från vägtrafiken, med eventuell framtida sträckning av Bennets väg (öppning för genomfartstrafik/borttagande av vändplatserna), ligger mellan 50 – 65 dBA ekvivalent ljudnivå för det planerade höghuset.
- Vid en eventuell framtida biltrafik längs hela Bennets väg, är de ekvivalenta nivåerna från vägtrafiken mellan 55-60 dBA.
- Konsekvensen av ökad järnvägstrafik på Kontinentalbanan i framtiden (2030), blir en skillnad på endast 1 dBA i ökning av den ekvivalenta ljudnivån, och ingen direkt förändring av den maximala ljudnivån.
- Föreslagen bebyggelse i nordväst skärmar av järnvägsbullret från den framtida tågstationen. Utformningen av denna blir mycket viktig, likaså innehållet. Bostäder i den yttersta byggnaden blir svårt att åstadkomma både med dagens samt med framtidens förväntade ljudbild. (Ljudnivå från järnvägstrafik år 2030 beräknad till 65-70 dBA ekvivalent ljudnivå, och 85-90 dBA maximal ljudnivå).



UTBREDNINGSKARTA FÖR VÄGTRAFIKBULLER

RISK

Riskbilden för planprogramsområdet kommer främst från Kontinentalbanan och Amiralsgatan.

I samband med upprättandet av detaljplanen för Rosengård station, så fick WSP Brand & Risk i uppdrag att göra en riskbedömning 2010-09-01 för närområdet. Denna rapport är tillräckligt utredningsmaterial även för detta planprogram.

Sammanfattning av Riskutredning

Vid riskinventeringen bedömdes följande kunna påverka planområdet:

- Transport av farligt gods på järnvägen samt mekanisk skada vid urspårning.
- Verksamheter inom Södra Sofielunds och Emilstorps industriområden.
- Transport av farligt gods till och från verksamheter i ovanstående industriområden.

Följande åtgärder bedöms som en förutsättning för att uppskattade risknivåer ska vara giltiga och risknivån ska betraktas som acceptabel:

- Bebyggelsefritt område som skyddsavstånd till och med 30 meter från närmsta spår.
- Höjdskillnaden mellan Amiralsgatan och Kontinentalbanan bibehålls.
- Byggnaders friskluftsintag placeras vända bort från järnvägen.
- Ventilation av byggnader utformas manuellt avstängningsbar.
- Utrymningsmöjligheter bort från järnvägen tillgodoses.

4.5 Ekonomi

Planprogramsområdet spänner över ett stort geografiskt område som till sin helhet inte konsekvensbedömts ekonomiskt. Amiralsstadens förtätning och omvandling kräver ytterligare studier, så även området vid Rosengårds station. Då arbetet med planprogrammet till största del har fokuserat på projektet Culture Casbah har dess ekonomiska konsekvenser och tekniska förutsättningar studerats mer i detalj än övriga delområden inom planprogrammet. Se redogörelse nedan.

Projektet innehåller förutom tornet en förhållandevis låg bebyggelse i området kring Rosengårdsstråket. Detta får konsekvensen att kommunens intäkter blir relativt låga, sett till de byggrätter som placeras på kommunal mark inom Culture Casbahs del av Rosengårds förtätning.

Den omvandling som föreslås i området innebär förutom nya byggnader, även ombyggnation på såväl allmän platsmark som kvartersmark. De ekonomiska konsekvenserna av dessa insatser och investeringar på gator och allmän plats, kommer att behöva studeras närmare i den fortsatta planeringen. Omdaning av korsningen Västra Kattarpsvägen/Bennets väg, är ett exempel på en sådan investering. Detta är även en förutsättning för placeringen av Culture Casbahs torn. Konsekvenserna av omdaning- en innefattar bland annat rivning av befintlig cykeltunnel och befintlig vägbana, ledningsomläggning, samt åtgärder för att trafiksäkra korsningen. Ombyggnationen är kostnadsdrivande och en ekonomisk analys kommer att tas fram under hösten 2014. Ledningarnas placeringar i förhållande till föreslagen bebyggelse, kommer att studeras vidare i kommande etapper och detaljplaner. Ledningsomläggningar är dock en högst trolig konsekvens, och dessa är i vissa fall förenade med stora kostnader. För att hålla nere kostnaderna i vidare projekt, är det därmed lämpligt att ledningsdragningarna beaktas i det fortsatta arbetet.

Ytterligare en ekonomisk konsekvens följer på att dagvattenhanteringen som i dagsläget omhändertar gång- och cykeltunnelns dagvatten under Västra Kattarpsvägen måste byggas om, då korsningen i förslaget görs om i samma plan.

I den tidiga ekonomiska bedömningen av Culture Casbah var arbetet med den övergripande trafikstrukturen inte fastställt. Därför baserades den ekonomiska kalkylen på nollalternativet med säckgator. I det vidare planarbetet kommer en mer omfattande ekonomisk kalkyl tas fram.

För att ytterligare belysa de sociala och socioekonomiska aspekterna av projektet, har en samhällsekonomisk utredning påbörjats under samrådtiden. Utredningen genomförs av Lars Petersson Analys AB och kommer att levereras i sin helhet under juni 2015.

Nedan följer ett utdrag ur kommande rapport:

”Planerna är intressanta eftersom området kan ges en förnyad ekonomisk funktion med mer uttalat blandad bebyggelse, som kompletterar stadsdelen utöver funktionen som plats för boende, som tidigare har präglat området. Centumbildningen i området förstärks och blir mer markerad samt förtätad med avseende på handel, service, mötes- och arbetsplatser med en hög grad av närhet och tillgänglighet till närmarknaden i området. Projektet kan förväntas innebära att Törnrosens betydelse med avseende på att attrahera besökare och/eller att locka kvar köpkraft i det egna området förstärks.

I utkanten av Törnrosen, med närhet till kvarteren med planerade investeringar i nya byggnader vid det s.k. ”Rosengårdsstråket”, kommer en station att finnas med kollektivtrafik som förstärker områdets tillgänglighet till centrala delar av Malmö och vice versa. Även detta påverkar marknadsförutsättningar för kommersiella verksamheter i området.

Ur ett övergripande perspektiv är planerna också intressanta eftersom de kan komma att ha betydelse för integrationsförutsättningar. En reducerad segregation har betydelse för arbetsmarknadsdeltagande och förvärvsgrad, något som studier av svenska förhållanden har kunnat bekräfta. Därmed finns det skäl att se till de ekonomiska påverkans effekter (arbetsmarknad och tillväxt), för samhällsekonomin som dessa former av projekt kan komma att generera, och då även se till perspektiv om stadsregionens utveckling. Detta innebär att investeringsplanerna i Rosengård kan kopplas till två väsentliga frågor som är av stor betydelse för Malmö: 1) byggnation av bostäder och utveckling av kommersiella miljöer med arbetsplatser, och 2) förutsättningar för att utveckla integration och stimulera arbetsmarknadsutvecklingen.”

5. DIALOG

5.1 Delaktighetsprocess

Planprogrammet skickades ut på samråd till länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget. Förslaget har hållits tillgängligt på Malmö stads hemsida, på Dialog Rosengård-sidan, samt i stadshusets foajé och på Biblioteket i Rosengård. Samrådstiden varade mellan november 2014 till januari 2015.

En förkortad 'light-version' av planprogrammet, togs fram inför samrådet som en sammanfattning av de viktigaste delarna av planförslaget med huvudsyfte att informera om programmet och att väcka dialog. Light-versionen skickades ut till alla hushåll inom planprogramsområdet, ca 2500 hushåll. Tre dialogfrågor har varit genomgående för hela samrådet:

- Vad tycker du ska finnas i de nya husen?
- Var tycker du man ska kunna köra i framtiden? Var ska man kunna cykla och gå?
- Vad tycker du ska finnas på de nya platserna?

De inkomna svaren på dessa frågor har sammanställts och kommer att ligga till grund för framtida planeringsprocess i området, samt gå vidare som viktig information till fastighetsägaren MKB inför deras fortsatta arbete i området.

SAMRÅDSAKTIVITETER

Dialogmöten om planprogramsförslaget hölls med olika grupper i området vid fem tillfällen under samrådstiden. De olika fokusgrupperna var ungdomar, seniorer, föräldrar och verksamma/företagare. Ett enskilt dialogmöte hölls även för de verksamma kvinnorna i föreningen Yallatrappan. Genom att anställa ungdomar från Rosengård till vissa av samrådsaktiviteterna skapades en möjlighet att nå ut till fler boende och besökare tack vare ungdomarnas språkkunskaper. Vid två tillfällen fanns Stadsbyggnadskontoret på plats på Rosengårds bibliotek med information om planprogrammet och modell till hands.

På mötena deltog en jämn fördelning av män och kvinnor bland ungdomarna och seniorerna. På mötet med fokusgruppen föräldrar var merparten av de närvarande kvinnor och verksamma/företagarmötet representerades enbart av män. Antalet män och kvinnor som uttalat sig har en relativt jämn fördelning.

”Dialogtåget” anordnades som en helgaktivitet i området i syfte att marknadsföra planprogrammet och fånga in synpunkter, samt att nå ut till den största målgruppen i området, barn och



DIALOGAKTIVITET



DIALOGMÖTE, FOKUSGRUPP UNGDOMSRÅDET

unga. Dialogtåget innebar en guidad rundtur inom planprogramsområdet för att på ett pedagogiskt sätt presentera planförslagets innehåll.

Samrådet för planprogrammet är kopplat till efterföljande detaljplaneetapper, där ytterligare dialog- och delaktighetsprocesser kommer att genomföras.

5.2 Samrådets påverkan på planprogrammet och den vidare processen

Det omfattande samrådet har gett stora vinster för projektet, både i förankring av förslaget men även gett viktigt information inför den fortsatta planeringen i området. Nedan följer en sammanfattning av vad som kommit fram under samrådet och hur det i sin tur har påverkat planprogrammets slutgiltiga form och vad som tas vidare in i nästkommande planprocess.

Inkomna synpunkter angående gång- och cykeltunneln under Västra Kattarpvägen har kommit in som bekräftar förslaget om att ta bort den. Tunneln används i en liten utsträckning idag och uppfattas som otillgänglig och otrygg. Synpunkter har dock framförts att då man tar bort tunneln måste stor vikt läggas vid att skapa en säker och trygg övergång i plan. Dessa synpunkter tas vidare i planprocessen.

När det gäller placeringen av den högre byggnaden, tornet, som i planprogramsförslaget ligger placerad vid den kommande Benensplats, har även här framförts övervägande positiva synpunkter. En hög byggnad ses som ett spännande inslag i Rosengård.

Under samrådet har flera fina förslag på utformning av de allmänna ytorna kommit in. Det har övervägande handlat om olika typer av mindre mötesplatser för olika åldrar och med olika funktioner. Dessa förslag och synpunkter tas vidare i detaljplaneprocessen.

Planprogrammet visar på två alternativ vad gäller kommande trafik i området. De synpunkter som inkommit angående trafiken har varit delade, ungefär hälften har ansett att man kan öppna upp för trafik och ungefär hälften har ansett att man ska bevara den befintliga trafikstrukturen. Detta har medfört att båda alternativen kvarstår i det reviderade planprogrammet.

Dialogprocessen under samrådstiden har gett ett mycket bra underlag inför vidare detaljplaneläggning. Materialet har sammanställts och kommer att tas vidare i processerna för att utveckla Törnrosen och Örtagården.



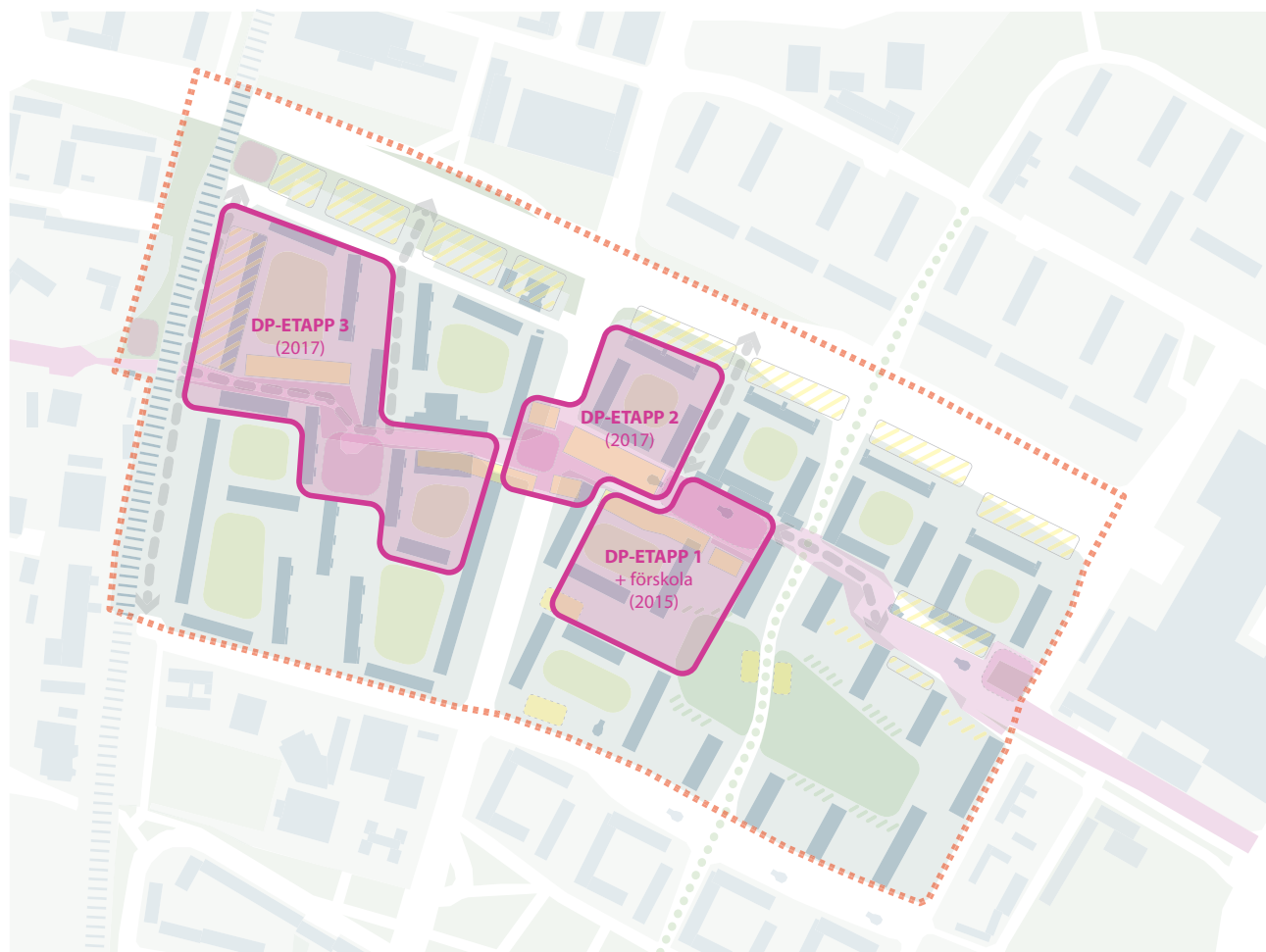
DIALOGMÖTE, FOKUSGRUPP FÖRÄLDRAR



DIALOGTÅGET

6. GENOMFÖRANDE

Ett förverkligande av planprogrammet och projektet Culture Casbah förutsätter högt genomförandefokus av samtliga involverade. Redan nu i planeringsstadiet läggs stor vikt på ekonomi, utbyggnadsetapper, tekniska anläggningar med mera för att skapa högre genomförbarhet. I processen framöver är det också viktigt att hitta former för att på bästa sätt genomföra visionen för området på ett ekonomiskt realistiskt sätt.



PRELIMINÄR ETAPPKARTA FÖR KOMMANDE DETALJPLANER

I ett första skede inom planprogramsområdet kommer fokus att ligga på projektet Culture Casbah tillsammans MKB. Framtida marktilldelningar inom planprogramsområdet styrs så att kommunen säkerställer en blandad stad, med verksamheter och bostäder.

6.1 Detaljplaner

Planprogrammet spänner över ett stort geografiskt område och för att kunna förverkliga och konkretisera framtida byggnation måste området delas in i etapper.

I arbetet med planprogrammet har stort fokus legat på projektet Culture Casbah och dess framdrift. Det är också det projektet som kommit längst i utredning kring tekniska och ekonomiska förutsättningar. Den första detaljplanen kommer att göras för en del av Culture Casbah projektet, bebyggelsen närmast Örtagårdstorget.

En tidig utbyggnad av förskola är en mycket viktig del i vidare planarbete och genomförandemässigt är det nödvändigt att förskolefrågan inkluderas i det första detaljplanearbetet i området.

Därpå följer detaljplaner och byggnation samt utbyggnad av allmän plats västerut mot Västra Kattarpsvägen etappvis, se 6.2. Efterhand som utbyggnaden fortskrider, kommer det att krävas vidare detaljplaner och utredningar, bland annat om de tekniska förutsättningarna i respektive etapp.

Den planerade bebyggelsen längs Amiralsgatan kommer också att behöva en ny detaljplan samt vidare studier i gestaltning, tekniska förutsättningar och ekonomi.

6.2 Etappvis genomförande av Culture Casbah projektet

Culture Casbah är en projektidé med tillägg och förändringar som kommer att behöva ske etappvis i de båda bostadsområdena Törnrosen och Örtagården.

I nuläget är den övergripande tanken att de byggda kompletteringarna ska ske i riktning från Örtagården och västerut mot den planerade stationen. Detta är en preliminär etappindelning vars storlek och inbördes ordning kan komma att förändras i det vidare planarbetet. Hur respektive etapp byggs i förhållande till befintlig miljö, tekniska förutsättningar med mera, får utredas vidare i planprocessen, i samarbete med MKB Fastighets AB med flera.

ETAPP 1 ÖRTAGÅRDSTORGET

Etappen omfattar bebyggelse som kan läggas till omedelbart söder om Bennets väg i Örtagården och den innebär en fortsättning av utvecklingen av stadsrummet vid bokalerna och det nya Örtagårdstorget. Byggnaderna sluter bostadsgården mot norr och involverar förmodligen enbart kvartersmark. Etappens avgränsning innebär att den nya bebyggelsen kan prövas i en

begränsad skala, samt bidra med viktiga kunskaper inför kommande etapper. I byggnaderna ska både nya bostadsformer och lokaler för verksamhet prövas.

ETAPP 2 TORNET, BASEN OCH BENNETS PLATS

Denna etapp är betydligt mer komplex, både i planeringsfasen samt byggfasen. Ombyggnaden av gång- och cykeltunneln under Västra Kattarpsvägen är en förutsättning för att frigöra mark för tornet. Detta kräver i sin tur flytt av ledningar i ett stort ledningsstråk, som löper i öst-västlig riktning genom området. Tornets bas är en byggnadskropp som ansluter till Bennets vägs gaturum och till Örtagårdstorget.

Korsningen Västra Kattarpsvägen/Bennets väg får en ny korsning i ett plan, där Rosengårdsstråket får en överordnad roll. Korsningen byggs om till en upphöjd plats, Bennets plats, som kantas av ny, lägre bebyggelse. I denna etapp tas det ställning till om tillskottet av nya verksamheter och bostäder ger ett behov av en ny trafikgenomföring österut.

ETAPP 3 TÖRNROSENS PLATS OCH STATIONSOMRÅDET

Etappen omfattar rivning av den befintliga butikslängan vid Bennets väg i Törnrosen. På platsen uppförs bebyggelse som återigen sluter gårdsrummet men med utförande som korresponderar med bebyggelsen i etapp 1.

En ombyggnad av vårdcentralens byggnad norr om Bennets väg sker, med eventuella mindre tillägg. Törnrosens plats byggs om till ett mer öppet och attraktivt stadsrum. En gemensamhetslokal eller aktivitetsyta ansluter söder om platsen. Anläggningen ersätter amfiteatern som samlingsplats när denna eventuellt ersätts/flyttas.

Ny bebyggelse tillkommer vid den nordligaste gården i västra Törnrosen. Gården har idag en utpräglad offentlig karaktär med Zlatan Court och amfiteatern. Etappen är i ännu högre grad än övriga delar av Kultur Casbah projektet beroende av att station Rosengård byggs och kan då även innebära att den befintliga bostadslängan invid Kontinentalbanan byggs om och byggs till. I denna etapp tas därför också ställning till behovet att göra en trafikgenomföring för biltrafik mellan Bennets väg och Cronmans väg, förbi stationen.

6.3 Exploateringskostnader

Någon översiktlig kalkyl för exploateringen för hela planprogramsområdet har inte gjorts. Arbete pågår med Amiralstaden där tidiga kalkyler har upprättats som visar på underskott i bud-

geten. För projektet Culture Casbah har en exploateringskalkyl tagits fram, som visar att genomförandeprocessen för Culture Casbah kräver särskilda insatser. I planeringsstadiet behöver ett stort fokus läggas på ekonomi och genomförbarhet. Viktiga delar behöver ges säkrad kommunal finansiering. I projektet är det därför viktigt att hitta former för att på bästa sätt genomföra visionen för området på ett ekonomiskt realistiskt sätt.

Fördelningen av kostnader för iordningställande och ombyggnad av allmän platsmark, sker normalt i enlighet med följande principer; kostnaderna för gator och platser fördelas och finansieras till viss del av exploateringsprojektets inkomster från försäljning av byggrätter och till viss del av respektive exploatör utifrån ”nyttoprincipen” enligt plan- och bygglagen. Åtgärder som inte är direkt kopplade till exploateringens nytta eller som har en större allmän nytta, kan finansieras genom investeringsanslag till tekniska nämnden för nettoexploatering. Redan i nuläget kan det konstateras att finansieringen av allmän plats inte kommer att kunna ske fullt ut enligt gängse principer ovan. För att nå full finansiering kommer det att krävas särskilda insatser.

I projektet Culture Casbah har en fördjupad ledningsinventering gjorts. Flertalet underjordiska ledningar av större dignitet finns belägna i projektet, bland annat en fjärrvärmeledning i kulvert, större fiberoptikkablar samt en djupt liggande spillvattenledning. Projektets framtid förutsätter fortsatt stort genomförandefokus avseende ledningar och tekniska anläggningar för att högre genomförbarhet både tekniskt och ekonomiskt ska kunna uppnås.

7 FÖRUTSÄTTNINGAR

7.1 Törnrosen och Örtagården idag

BEBYGGELSE

Törnrosen är till skillnad från senare uppförda delar av Rosengård byggt som en grannskapsenhet med en mindre enplansbyggnad för handel centralt i området. Bostadshusen är tre våningar höga lamellhus, fem våningar höga loftgångshus och sju eller nio våningar höga skivhus. De är oregelbundet placerade kring halvöppna gårdar och strukturen är tätare än senare byggda områden.

Örtagården har som Törnrosen en blandad bebyggelsehöjd där trevåningsbyggnader kring slutna gårdar blandas med åtta våningar höga skivhus. Området planerades helt utan kommersiell service efter att ett beslut tagits om att centrera alla servicefunktioner till Rosengårds Centrum. Under årens lopp har en mängd lokaler för närservice, föreningsverksamhet men även delvis kommunal service tillkommit i bostadshusens botten- och källarvåningar.

Med ett likriktat bostadsutbud finns idag små möjligheter att göra boendekarriär och många resursstarka lämnar idag området. Ungdomar har också svårt att hitta små lägenheter. En större variation i utbudet är ett sätt att få fler att välja att bo kvar i området men också att höja områdets image och skapa fler attraktioner.

Under de senaste åren har MKBs och Malmö stads arbeten i de båda bostadsområdena, med fysiska tillägg av bland annat bokalerna och offentliga platser i Örtagården, förändrat bebyggelsens relation till Rosengårdsstråket och gatulivet. Förutsättningarna för ett stärkt stadsliv har ökat. Förändringarna har inneburit ett ökat engagemang i området och en känsla av pågående förändring. Delaktighetsprocesser har varit en genomgående och viktig del i utvecklingsarbetet.

KOMMUNAL SERVICE

Grundskolan Värner Rýdenskolan ligger precis söder om planprogramområdet. Den är som ett kvarter för sig mellan bostadsområdet Törnrosen och Persborg. Törnrosen är ett område med hög andel barn och ungdomar. Därför har Värner Rýdenskolan kompletterats med fler skolbyggnader i olika etapper sedan området byggdes.

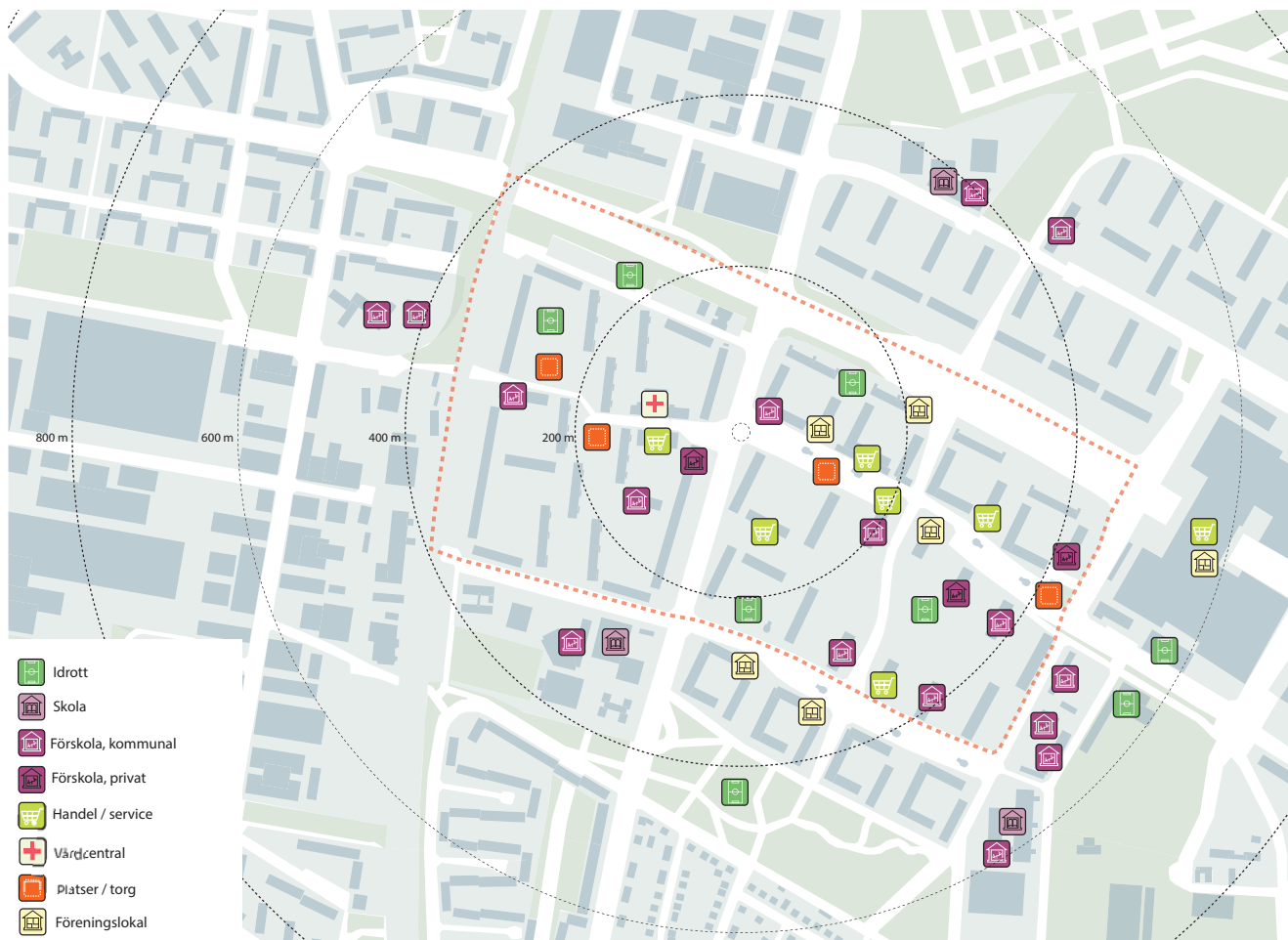
Örtagårdsskolan, sydost om planprogramområdet, uppfördes 1970 och byggdes om år 2000, då det även byggdes en anslutande skolbyggnad med ekologisk inriktning. Örtagården är



TÖRNROSEN



ÖRTAGÅRDEN



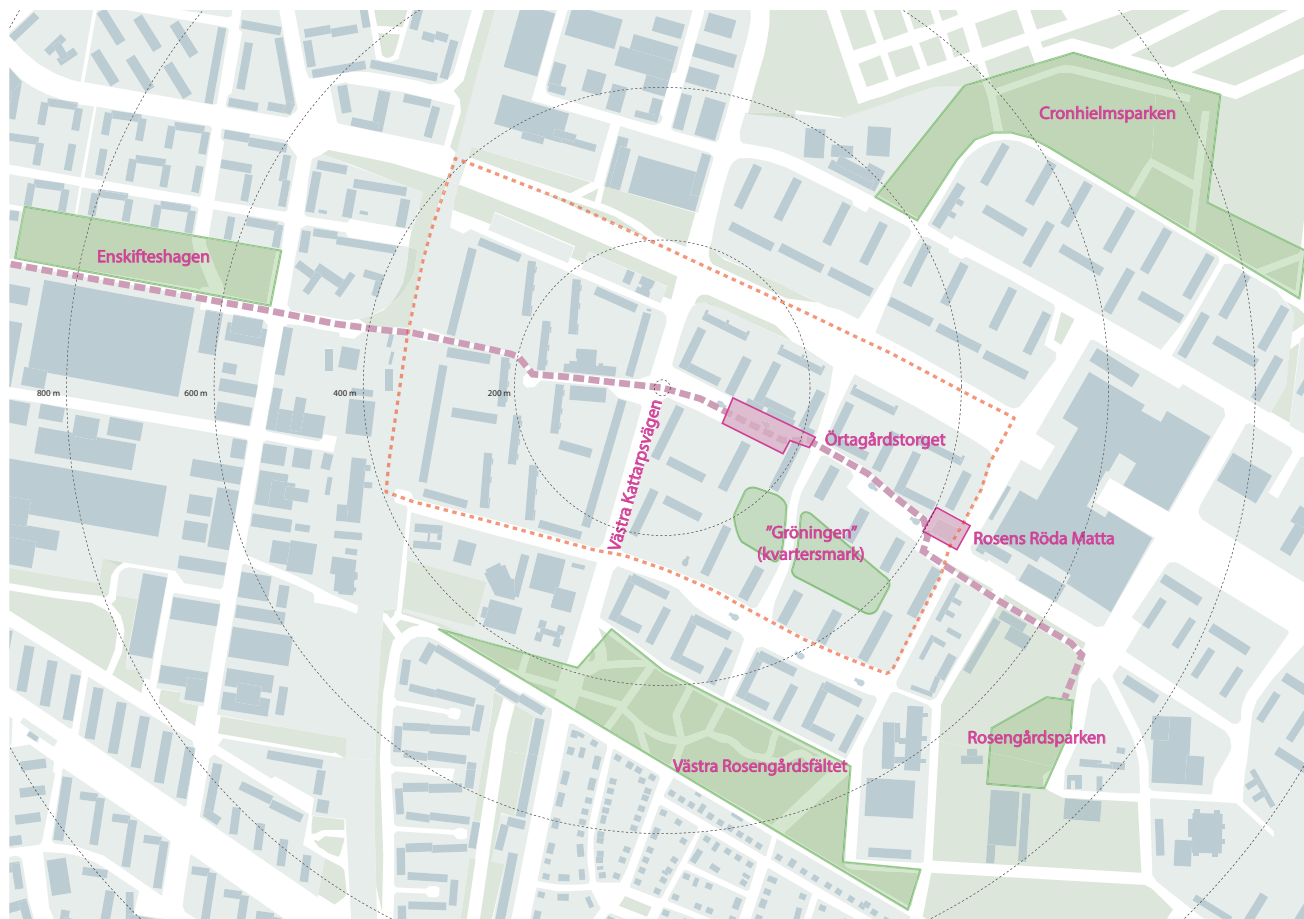
MÅLPUNKTER KOMMUNAL OCH KOMMERSELL SERVICE

precis som Törnrosen barntätt. Trots detta finns det väldigt få fritidsgårdar i området. Dock finns denna typ av verksamhet i Tegelhuset och på Värner Rydénsskolan strax utanför planprogramsområdet. Intill Örtagårdsskolan finns ett utomhusbad som är populärt och granne med det ligger en ishall, fotbollsplan och en idrottsplats. Längs den nordvästra delen av Bennets väg finns en välbesökt vårdcentral.

Inom planprogramsområdet finns sju stycken kommunala förskolor, samt tre stycken som drivs i privat regi. Det befintliga trycket på förskoleverksamheten är högt, och befintliga lägenhetsförskolor avses avvecklas på sikt. Idag finns ca 200 platser i lägenhetsförskolor, alla med permanenta bygglov. Förskoleförvaltningens ambition är dessutom att erbjuda fler barn i Rosengård förskoleplats, då många barn i förskoleåldern idag inte går i förskola. Törnrosens förskola med 70 platser, ligger alldeles intill Kontinentalbanan. Det är en friliggande byggnad som ägs av kommunen. Denna förskola ses som angelägen att ge en annan placering. Från början skulle dessa förskoleplatser inrymmas i Haga förskola, men ett permanentande av paviljongförskolor behövde prioriterades. Nya lokaler/omplacering av Törnrosens förskola är aktuellt.



SOPHÄMTNINGSHÄSTEN



BEFINTLIG GRÖNSTRUKTUR

GRÖNSTRUKTUR

Den allmänna platsmarken är idag begränsad inom planprogramsområdet. Det mesta utgörs av hårdgjorda ytor för gång-, cykel- och biltrafik. Den grönska som finns är mycket begränsad och består uteslutande av träd, buskplanteringar och mindre gräsytor. De kvalitativa gröna ytorna med vistelsevärden finns idag främst på kvartermark då framförallt den större centralt belägna "gröningen" i Örtagården.

Parker

På gångavstånd från planprogramsområdet ligger fyra parker; Enskifteshagen, Cronhielmsparken, Västra Rosengårdsfältet och Rosengårdsparken som erbjuder en variation på olika gröna kvaliteter. I två av dem, Enskifteshagen och Västra Rosengårdsfältet ligger populära temalekplatser med rörelse- respektive vattentema. Rosengårdsparken vittnar om områdets tidigare historia med sin delvis bevarade herrgårdsmiljö av familjen Kockums sommarbostad från 1700-talet. Cronhielmsparken och Västra Rosengårdsfältet räknas som stadsdelspark i Grönplan för Malmö 2003. Båda parkerna kom till under planeringen av Rosengård.



ROSENGÅRDS FÄLTET



ODLING I ROSENGÅRDS FÄLTET

Torg och aktivitetsyta

Efter en omfattande dialogprocess med boende och verksamma i Rosengård stod Örtagårdstorget färdigt sommaren 2013. Torget har en mångfald av vegetation och unika kvaliteter. En liten bit österut ligger Rosens Röda Matta – en allaktivitetsyta som stod färdig sensommaren 2013. Även Rosens Röda Matta är ett resultat av en omfattande dialogprocess denna gång med unga kvinnor som fokusgrupp.

Allén längs Västra Kattarpsvägen

Västra Kattarpsvägens största kvalitet är den dubbelsidiga platanallén. På många sätt är allén unik i Malmö då den sammanhållen sträcker sig cirka två kilometer upp till Sallerupsvägen i norr. Allén blir på så sätt ett viktigt grönt strukturerande element i staden med högt bevarande- och symbolvärde. Stora fullvuxna träd har stor positiv effekt på miljö och människor. Trots allén upplevs gatan som bred. Mycket på grund av att cykelväg och mötesplatser saknas längs gatan och antalet korsningspunkter är begränsade.



ALLÉ VÄSTRA KATTARPSVÄGEN



ROSENS RÖDA MATTA

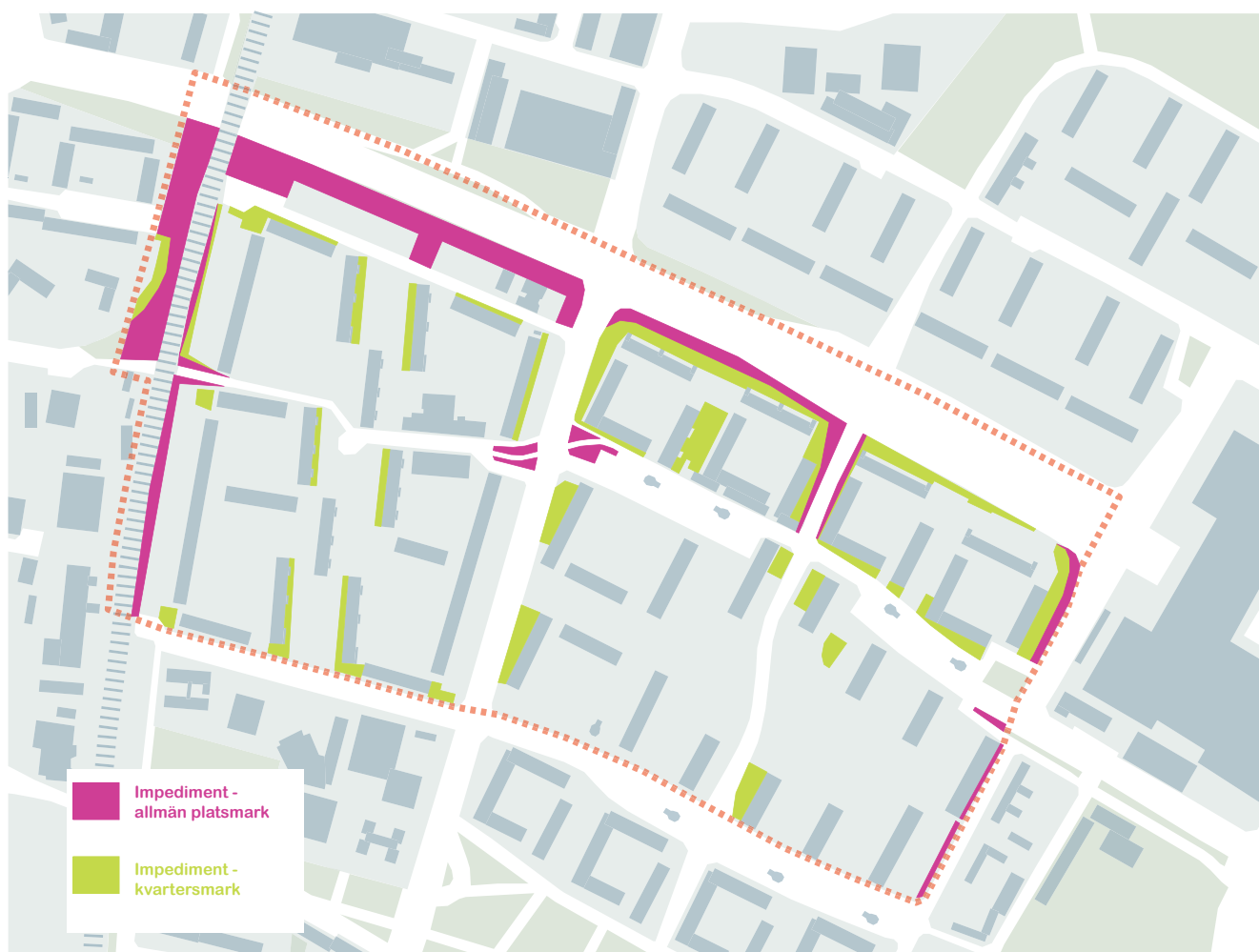


Gröna platser och gårdsrum

I Örtagården finns ett stort, centralt grönområde ”gröningen” med uppvuxen grönska, lekplatser och tennisplan. Det finns också förhållandevis stora grönytor som till största delen är gräsmatta som ligger som impediment mellan de olika husgrupperna. Impedimentsytor är oftast svårdefinierade och dåligt använda och har ingen direkt funktion. Dessa ytor kan därför ses som en möjlighet för nya tillägg och förändring av närmiljön i både Törnrosen och Örtagården.

Idag har gårdsrummen en traditionell karaktär. Här finns lektytor, gräsytor och en mindre del buskage och ett fåtal större träd. Både Törnrosen och Örtagården har gårdar med rik grönska och lekmöjligheter för både små och stora barn. I Törnrosen ligger Zlatan Court, en välbesökt fotbollsplan delvis finansierad av fotbollsspelaren Zlatan Ibrahimovitch, samt en amfiteater där det ibland hålls framträdanden.

IMPEDIMENTSYTOR (ÖVERSIKTLIGT REDOVISADE)



IMPEDIMENTSYTA

TRAFIK

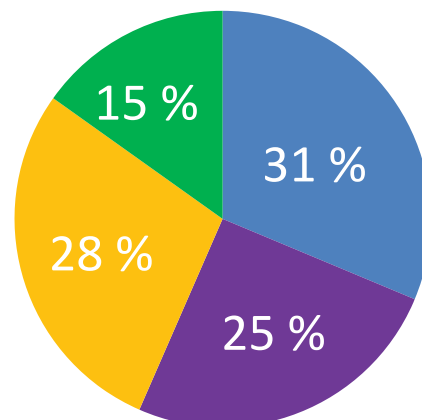
Kommunikationerna mellan Rosengård och centrum är mycket goda vad gäller kollektivtrafik och cykeltrafik. Detta tillsammans med närheten till service och handel gör att 25 % av Rosengårdsborna i huvudsak reser med kollektivtrafiken, 28 % cyklar och 31 % av resorna görs med bil.

Enligt *Trafikmiljöprogrammet för Malmö Stad 2012* är de långsiktiga målen att malmöbornas bilresor ska minska till 30 % (40 % år 2013) och att inpendlarnas bilresor ska minska till 50 % (62 % år 2013). Det pågående arbetet med trafik- och mobilitetsplan för Malmö Stad (TROMP) ska konkretisera de mål för trafiksystemet som finns beskrivna i Översiktsplan 2012 och Trafikmiljöprogrammet och föreslå hur staden ska arbeta vidare för att nå dessa mål. I arbetsmaterialet för TROMP:en har andelsmål för trafiken i Rosengård formulerats med utgångspunkt från stadens övergripande mål, se nedre diagrammet. Målen är utformade med hänsyn till områdets läge i staden med närhet till kollektivtrafik samt med utgångspunkt av utfallet i resvaneundersökning från 2013.

Gatustruktur

När Rosengård byggdes på 60- och 70-talet utgick man från den tidens planeringsideal som baseras på trafikseparering. Syftet med trafiksepareringen var att minimera trafikolyckor och göra Rosengård mer trafiksäkert, främst ur ett barnperspektiv. Resultatet är att gång- och cykelbanor är skilda från gator och att gående och cyklister kan korsa bilvägarna i tunnlar eller på broar. Biltrafiken slutar i säckgator med vändplatser vilket gör de inre delarna av bostadsområdena helt bilfria, så att man kan röra sig fritt i området utan att behöva oroa sig för biltrafiken, något som är uppskattat av de boende. De separata gång- och cykelbanorna går ofta i parkstråk eller i utkanten av bostadsområdena, vilket kan upplevas som otryggt när det är mörkt. Dessutom är många bostadsentréer inåtvända mot gårdarna och inte mot stråk och gator.

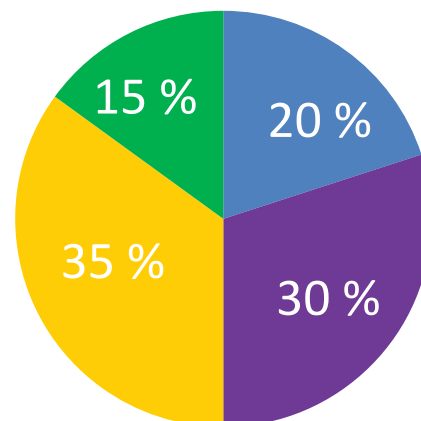
2013



ANDELEN TRAFIKRÖRELSER FÖR ROSENGÅRD 2013



2030



MÅLET FÖR ANDELEN TRAFIKRÖRELSER FÖR ROSENGÅRD 2030



GÅNG OCH CYKELTUNNEL UNDER KONTINENTALBANAN

Cykeltrafik

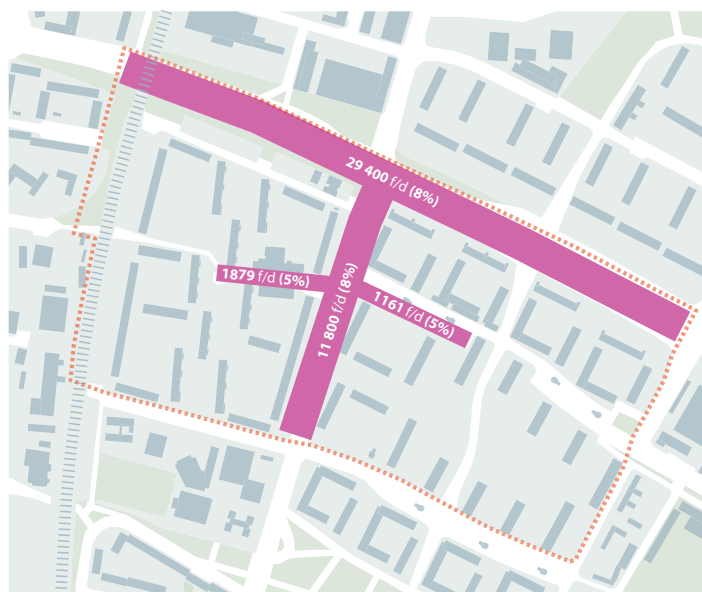
Prioriteringen av cykeltrafiken är centralt i Malmö stads övergripande planering och en viktig del av stadens hållbarhetsarbete. Rosengårdsstråket är ett starkt huvudcykelstråk som kopplar Rosengård och kringliggande stadsdelar till stadens centrum. Stråket är utpekad som ett kommunövergripande cykelpendlingsstråk, vilket innebär att det är en prioriterad cykelväg för pendlare från de östra delarna av Malmö och kringliggande kommuner. Amiralsgatan är i samband med genomförandet av Amiralstaden ett framtida prioriterat huvudcykelstråk.

Kollektivtrafik

Området försörjs av kollektivtrafik via bussar på Amiralsgatan och Västra Kattarpsvägen. I stombussnätet trafikerar buss 5 med MalmöExpressen mellan Stenkällan och Västra Hamnen, som stannar utmed Amiralsgatan var 7-8:e minut i rusningstid. Även buss 33 som går mellan Värnhem och Ön trafikerar utmed Amiralsgatan. På Västra Kattarpsvägen trafikerar buss 35 som går mellan Östra Hamnen och Kvarnby. Hållplatsen ligger vid Bennets väg och bussen går var 15:e minut i rusningstid.

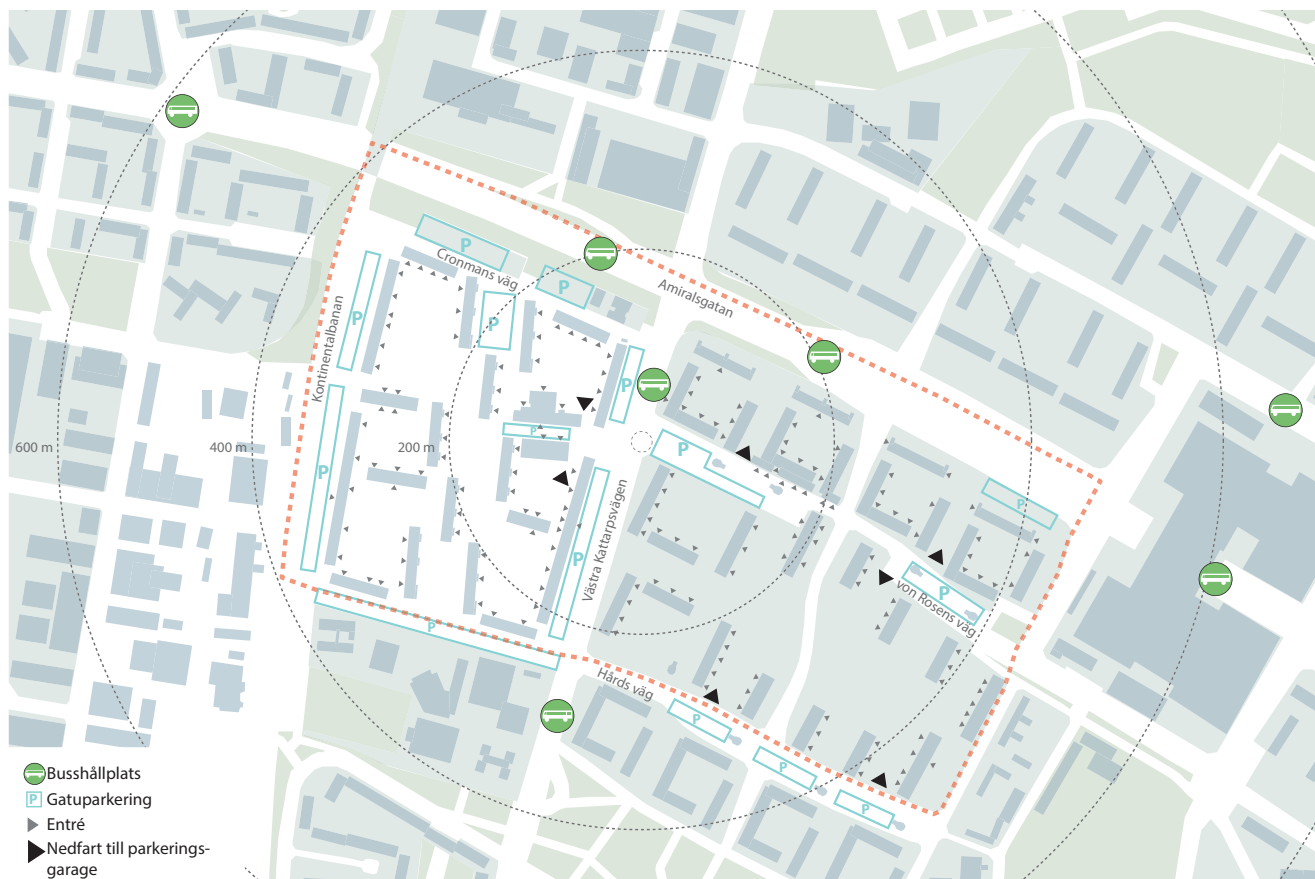


TRAFIKMÄNGDER CYKEL



TRAFIKMÄNGDER FORDONSTRAFIK

Antal motorfordon/dygn
(andel tung trafik i %)



MÅLPUNKTER ENTRÉER, BUSSHÅLLPLATSER, OCH PARKERING

Biltrafik

Örtagården och Törnrosen ligger på var sin sida av Västra Kattarp svägen som är en huvudgata i nord-sydlig riktning. Från Västra Kattarp svägen kommer man in i områdena med bil via Bennets väg, Cronmans väg eller Hårds väg, vilka är mindre återvändsgator. Utmed gatorna finns det möjlighet att angöra och där ansluter även infarter till parkeringsplatser, garage och verksamheter. I norra delen av planprogramsområdet ligger Amiralsgatan, en huvudgata som kopplar ihop Rosengård och östra Malmö med centrum.

Parkering

I området sker parkering både på markparkering och i parkeringsgarage. Markparkering och parkering längs gatorna finns vid Kontinentalbanan, Bennets väg, von Rosens väg, Cronmans väg och Hårds väg. Nedfarter till parkeringsgaragen sker i huvudsak från Bennets väg och von Rosens väg men i söder också från Hårds väg. Idag utnyttjas inte alla parkeringsplatserna, framför allt i garagen och totalt finns det ett överskott på omkring 600 platser inom programområdet.

TEKNISK INFRASTRUKTUR

Inom planprogramsområdet finns stora befintliga ledningsdragningar. Längs Bennets väg och Västra Kattarpsvägen löper två större ledningsstråk som delvis försörjer området.

Vatten och avlopp

Inom planprogramsområdet finns spillvatten, dagvatten och vattenledningar av olika dimensioner i Bennets väg, von Rosens väg, Västra Kattarpsvägen och Cronmans väg.

Fjärrvärme

I planprogramsområdet finns två kulverterade fjärrvärmeledningar som löper längs Västra Kattarpsvägen söderifrån fram till korsningen Västra Kattarpsvägen/Bennets väg där en underjordisk betongkammare är belägen. Fjärrvärmeledningarna fortsätter genom området österut längs Bennets väg. En fjärrvärmeledning direkt i mark löper västerut från betongkammaren och försörjer den västra delen av området. I nordvästra hörnet av planprogramsområdet löper en ledning längs Kontinentalbanans västra kant, Amiralsgatans södra sida och vidare norrut till Emilstorp.

EI

Tre nätstationer finns belägna inom planprogramsområdet, två ovan mark vid parkeringen på Bennets väg samt vid Staël von Holsteins väg och en under mark direkt väster om Folkets hus. Restriktioner finns för ny bebyggelse intill nätstation. Elledningar finns i området som försörjer bebyggelsen och som ansluter till nätstationerna. En elledning med olja i löper längs Västra Kattarpsvägen som inte längre används.

Fiber

Kabelstråk med fiberkablar löper längs Västra Kattarpsvägen. I höjd med korsningen Västra Kattarpsvägen/Bennets väg finns en underjordisk kammare för omkoppling och servicearbeten. Flertalet fiberkablar finns i området som försörjer bebyggelsen.

Bredband

Malmö stad, Tele2 och MKB net har ledningar som löper längs Bennets väg som försörjer området.



LEDNINGSKARTA

