



## **Synpunkter på Fördjupad översiktsplan för södra Hyllie**

### **Sammanfattning**

*Trots många goda intentioner att bygga en ny hållbar stadsdel innehåller planen flera brister, enligt FOT. Exploateringsområdet runt stationen borde snarare vända sig in mot staden istället för ifrån. Integreringen med omkringliggande stadsdelar saknas och risken för segregering är stor. Stadsdelens gatunät måste utformas för lägre hastigheter så att oskyddade trafikanter inte utsätts för oacceptabla olycksrisker.*

### **Planområdet**

Området består idag av ett böljande odlingslandskap med spridda gårdar i ett av Sveriges bördigaste jordbruksområden. Den planerade stadsdelen sträcker sig söderut från dagens planerade bebyggelse vid Hyllie station. Området har hög tillgänglighet till hela Öresundsregionen genom sina goda tåg- och vägförbindelser.

### **Goda intentioner**

Intentionerna för stadsdelen är ambitiösa och strategierna välformulerade. Området planeras till stor del bestå av blandad kvartersstad, tänkt att leda till ökad integration och minska risken för utanförskap. Hållbara transporter som cykel, gång och kollektivtrafik ska prioriteras, bland annat genom att gemensamma parkeringar anläggs på längre avstånd än hållplatser och cykelparkeringar. Så långt är planen bra.

### **Planområdet perifert**

Problemet med planområdets geografiska placering är att det ligger i ytterkanten av Malmö. Området riskerar att bidra till en glesare stadsstruktur där stadens perifera områden exploateras. Regionala miljömål uttrycker att exploatering av åkermark bör begränsas. Det är också miljökonsekvensbeskrivningens tydligaste kritik, att god åkermark tas i anspråk. FOT delar Gehl Architects analys från 2004 *Hyllievång – Det sunde byliv* att stadsdelen måste bindas ihop med den befintliga staden och att barriärer i form av breda motorleder borde omvandlas till stadsgator.

### **Integration med staden saknas**

Hyllie gränsar till områdena Holma, Kroksbäck och Lindeborg som är planerade utifrån 60-talets SCAFT-principer där mycket mark togs i anspråk för att separera trafikslagen från varandra. FOT belyser vikten av att uppgradera dessa områden för att stimulera bättre markanvändning, skapa större stadskvalitéer och främja resurseffektiva transporter. Byggs södra Hyllie innan de intilliggande områdena har byggts ut och rustats upp riskerar uppdelningen mellan slitna förorter och nybyggda stadsdelar att leda till ökad segregering. FOT anser att ett sammanhängande gångvänligt stadsrum från centrala Malmö till Hyllie är en förutsättning för en god fotgängarstad.

### **Huvudgatorna måste utformas säkrare**

En tät stad med smala gator leder till lägre hastigheter för fordonstrafiken. Gatubredder för huvudgator och lokalgator bör ur ett säkerhetsperspektiv därför utformas så effektivt som möjligt. Enligt planen ska parkeringsplatser finnas längs huvudgatorna. FOT förordar att angöring förläggs till sidogatorna, på så sätt kan ytan för fordonstrafiken minskas med 5-7 m. Hastigheten för fordonstrafiken längs huvudgatorna är satt till 40 km/h. Vid en kollision mellan ett fordon, en gående eller en cyklist är fordonets hastighet avgörande för dödsrisken för den oskyddade trafikanten. Begränsas fordonens faktiska hastighet till max 30 km/h så minimeras risken att dö väsentligt. FOT anser därför att tätortsgator högst bör tillåta hastigheter i 30 km/h och att fordonsförare hindras fysiskt från fortkörning, t.ex. genom gupp.

Kollektivtrafikstråk genom området, där hastigheter högre än 30 km/h kan komma att vara aktuella, bör utformas avgränsat från oskyddade trafikanter. Till exempel skulle korridoren för de planerade spårvagnarna med fördel kunna anläggas som inhägnade grässpår, vilket också skulle leda till utökade grönytor och fungera som biologiska spridningsvägar.

### **Lokalgator och gränder bör prioritera samspel**

De gemensamma gaturummen längs lokalgatorna planeras för fordonshastigheter i 30-40 km/h. Forskning vid så kallade *Shared space*-områden, där alla trafikslag rör sig på lika villkor, visar att hastigheter vid 20 km/h krävs för att samspel ska kunna ske. FOT anser därför att 20 km/h bör vara maxhastighet på lokalgator med blandade funktioner. För gränder och gaturum där gående helt står i centrum, och där barn kan tänkas leka, bör utformas som gångfartsgator, där gångfart 7 km/h gäller för såväl fordonstrafik som cykeltrafik.

På uppdrag av Fotgängarnas förening FOT

Emil Frodlund  
Styrelseledamot FOT  
emil.frodlund@urbanisma.se

Sonja Forward  
Ordförande FOT  
sonja.forward@vti.se