

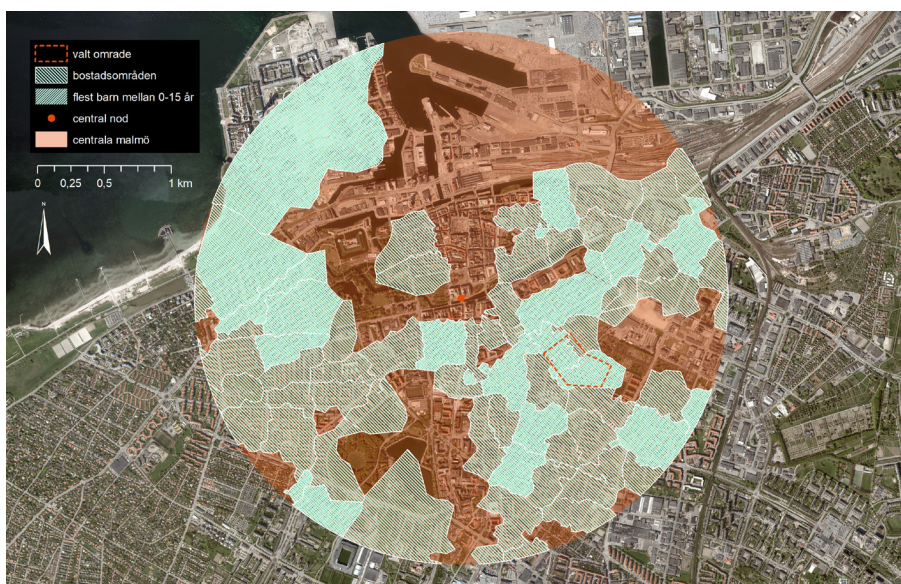
Hur befintliga kvarter i centrala Malmö kan göras bilfria - med exempel från området kring S:t Knuts torg

SONJA PERANDER

Tillgängliga grönytor, sociala mötesplatser, frisk luft, tysta områden, rörelsefrihet och lektytor för barn är bara några viktiga värden för människan som det råder brist på i städerna idag. Samtidigt behöver städerna förtätas för att möta behovet av fler bostäder samt rustas upp för att kunna hantera effekter av klimatförändringar. Det finns därför många konkurrerande intressen för stadens ytor, vilket motiverar att ifrågasätta den stora yta som bilar tar i anspråk i form av vägar och parkeringsplatser. Frågan är hur det går att förändra en stadsstruktur som sedan 1960-talet vigts åt bilens framkomlighet? Detta faktablad har tagits fram i form av studentprojekt inom kursen LK0175, information, analys och planering av landskap, vid landskapsarkitekturprogrammet, SLU Alnarp.

Från etablering av bilsamhälle till bilfri utveckling

Planeringsforskarna Nyström & Tonell (2012) skriver att bilsamhället blev etablerat i Sverige på 1960-talet som en följd av den kraftiga ökningen i antalet bilar efter andra världskriget. Biltätheten i Sverige blev den högsta i Europa och samhällsplaneringen behövde anpassas efter den nya normen. Förändringen skedde med sådan kraft att de negativa följderna blev uppenbara först när arbetet stod klart: "Utländska besökare som kom och såg Stockhoms nya city trodde att även Stockholm drabbats av andra världskrigets enorma stadsförstörelse." (Ibid., 2012, s.159). Riktlinjer togs fram i syftet att öka trafiksäkerheten genom SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet (Ibid.). Men det dröjde över 30 år innan hållbarhetsperspektivet fick genomslag och integrerades med trafikplaneringen. Förändringen kom år 2004 med handboken *Trafik för en Attraktiv Stad* (TRAST), som satte upp riktlinjer utifrån sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarhetsmål (Wallberg & Wärnhjelm, 2004). TRAST blev det första genomslagskraftiga initiativet till att minska



Figur 1. Kartläggning av barntäta bostadsområden i centrala Malmö. Sonja Perander. Ortofoto © Lantmäteriet. Befolkningsdata © SCB.

biltrafiken i städerna (Nyström & Tonell, 2012).

Idag har bilfri utveckling blivit ett vedertaget begrepp som har tillämpats inom flera områden runt om i Europa. Enligt Melia (2009) är begreppet komplicerat då tillämpningen skett i varierande grader och former. Han definierar bilfri utveckling efter två huvudsakliga aspekter: fysiskt bilfritt och bilfritt boende. Ett fysiskt bilfritt område sätter restriktioner för bilanvändandet, såsom fysiska hinder eller fordonsförbud, med undantag för uttryckningsfordon. Bilfritt boende innebär restriktioner för bilägandet i form av begränsade parkeringsmöjligheter eller boendekontrakt som begränsar bilägandet. De olika formerna används ofta i kombination, men det är viktigt att särskilja begreppen eftersom de i sig syftar till olika ändamål. Målet för fysiskt bilfritt är att frigöra ytor från bilanvändning medan målet för bilfritt boende är att minska bilanvändningen (Ibid.).

Bilfri utveckling i Malmö

Enligt Melia (2009) finns de bästa förutsättningarna för en bilfri utveckling i tätare delar av större städer. Där är potentiella behov koncentrerade och viktiga förutsättningar störst, såsom närhet till vardagliga mål och kollektivtrafik. Av Sveriges större städer har Malmö både goda förutsättningar för en bilfri utveckling samt stora fördelar att vinna.

Region Skåne (2013) definierar Malmö som en av tre tillväxtmotorer i Skånes flerkärniga ortstruktur utifrån att Malmö har en genomsnittligt större befolknings- och sysselsättningsstillväxt än andra skånska tätorter. Skånes flerkärniga ortstruktur syftar till Region Skånes mål att skapa en gemensam arbetsmarknadsregion utan tydliga administrativa gränser (Ibid.). Som Skånes största tätort och med sin fysiska koppling till Köpenhamn är Malmö en central nod i denna struktur, vilket även gör Malmö till en stad med kraftig jobb- och fritidspendling. För att en stad med kraftig pendling ska kunna lyckas minska biltrafiken skulle det krävas lösningar för



Figur 2. Analys av området. Sonja Perander. Ortofoto och fastighetskarta © Lantmäteriet.

trafikflödet som sträcker sig över kommungränserna. Men om det blir möjligt att smidigt transportera sig över kommungränserna utan bil skulle förutsättningar för en bilfri utveckling kunna skapas även för kringliggande tätorter.

Den främsta förutsättningen för att driva en bilfri utveckling i Malmö är Malmö Stads mål att profilera sig som en miljömedveten och framtidsinriktad stad med hållbara satsningar. Malmös trafik- och mobilitetsplan lägger hög prioritet på gång-, cykel- och kollektivtrafik vid utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Det går även ur översiktsplanen att utläsa en planerad utvidgning av befintliga fotgängarzoner i centrum. En bilfri utveckling i staden med mål att skapa fysiskt bilfria områden bör alltså vara förenligt med stadens ambitioner, även om trafik- och mobilitetsplanen endast tar upp målet att öka möjligheterna för bilfritt boende (Malmö Stad, 2014; 2016).

Slutligen tas öppen dagvattenhantering upp i Malmö Stads åtgärder för att mildra kostsamma effekter av klimatförändringen. Samtidigt har Malmö som mål att möta trycket av den ökande befolkningstillväxten genom att förtäta istället för att utvidgas (Malmö Stad, 2014). Båda åtgärderna gör anspråk på Malmös ytor vilket motiverar en omprövning av hur de befintliga ytorna i staden används.

Ökad rörelsefrihet för barn

Syftet med rapporten är att kartlägga lämpliga bilfria ytor i ett befintligt barntätt bostadsområde i centrala Malmö. Centrala Malmö definieras utifrån en 2 km radie kring en utvald central nod placerad på gågatan mitt emellan tågstationerna Malmö C och Triangeln (figur 1). Med bilfritt avses fysiskt bilfritt, men metoderna som tas fram för att uppnå det kommer även att gå in på bilfritt boende. Centrum präglas i stort av redan bebyggd yta vilket delvis förklarar varför kartläggningen valts att göras i ett befintligt bostadsområde. Enligt Melia (2010) har fysiskt bilfritt i större grad tillämpats på nybyggda områden. Därför är det än mer intressant att utforska förutsättningar på ett område där bebyggelse, infrastruktur och invanda levnadsvanor redan finns. Anledningen till att kartläggningen gjorts i ett bostadsområde med mycket barn är att biltrafiken som innebär sämre luftkvalitet, ohälsosamma bullernivåer och ökad olycksrisk, framförallt drabbar barn. Men närmiljön kring bostaden har också en avgörande betydelse för barns utveckling medan trafikerade miljöer har en negativ påverkan på deras aktivitetsmönster (Faskunger, 2008). "Bostadsområdets gator har för många generationer varit en naturlig och attraktiv plats för lek och rörelse, men för många barn i dag är gatorna i tätort alltför trafikerade eller upptagna av parkerade fordon för att tillåta lek." (Ibid. s.19).

Rapportens syfte är att även att gå in på metoder för hur det utvalda området skulle kunna utvecklas till helt bilfritt.

Område med förutsättningar för ett bilfritt liv

För att ringa in lämpliga bilfria zoner i centrala Malmö har en kartläggning av barntäta centrala bostadsområden gjorts utifrån Statistiska centralbyråns befolkningsdata. Områden med fler än 500 invånare per kvarter har definierats som bostadsområden och områden med mer än 150 barn i åldern 0-15 per kvarter har definierats som barntäta (figur 1). Av dessa områden har kartläggningen av lämpliga bilfria ytor gjorts i bostadsområdet som ligger kring S:t Knuts torg. Förutom att området uppfyller kriterierna ovan har det goda förutsättningar för en bilfri utveckling samtidigt som området skulle kunna gynnas av utvecklingen.

Enligt Melia (2010) är en av de grundläggande förutsättningarna för en bilfri utveckling att det är möjligt för de boende i området att leva ett bilfritt liv. Melia (2009) lyfter fram tillgång till kollektivtrafik som ett av de viktigaste kraven. Området kring S:t Knuts torg ligger intill stora kollektivtrafikleder med både stadsbussar och regionala bussar med kopplingar till centralstationen, samt flera hållplatser inom maximalt fem minuters gångväg. Ett par stora cykelleder går tvärs igenom området vilket skapar goda förutsättningar för cykelpendling.

Kushner (2005) betonar vikten av närhet till centrum liksom olika verksamheter och tjänster inom och i anslutning till området såsom caféer, cykelverkstäder och förskolor. Det valda området ligger både på promenadavstånd från centrum och precis intill en större livsmedelsaffär. Det är ett populärt bostadsområde för barnfamiljer med flera skolor och förskolor inom och intill området. Det finns flera caféer och restauranger som också skulle kunna gynnas av bilfria ytor. Ytorna skulle kunna användas för uteservering, samtidigt som flera studier tyder på att bilfria gator även gynnar handeln (Litman, 2009). Ytterligare finns flera mindre affärsverksamheter som en blomsteraffär och en cykelverkstad. Enligt Kushner (2005) innebär konceptet för ett bilfritt område att de boende delar miljömedvetna värderingar och har som mål att leva ett bilfritt liv. Profileringen på verksamheterna i området med stor del ekologiskt, närodlat och förpackningsfritt utbud skulle kunna tyda på detta. Slutligen har området ett torg och en mindre lekplats som

ger de boende möjlighet till utomhusvistelse i närmiljön. Med en bilfri utveckling skulle ytorna kunna bli mer användbara samtidigt som kvartersgemenskapen skulle kunna främjas. En bilfri utveckling skulle med andra ord gynna området både miljömässigt, socialt och ekonomiskt.

Kriterier för lämpliga bilfria ytor

För att kartlägga lämpliga bilfria ytor inom det valda området har tre huvudsakliga kriterier beaktats:

1. Tätheten av personbilstrafik på de befintliga gatorna
2. Café- och restaurangverksamhet som kan tänkas ha behov av gatuytor för uteservering
3. Öppna ytor som lekplatser och torg med behov av buffertzoner för att öka rörelsefriheten på väl befolkade platser

Tätheten av personbilstrafik har analyserats med hjälp av en bullerkarta (Malmö Stad, 2017). Gator med högst bullernivå är sannolikt de mest trafikerade medan gator med lägst bullernivå är sannolikt de minst trafikerade och därmed minst viktiga för det befintliga trafikflödet. Utifrån vägnätet (figur 2) går det också att utläsa vilka vägar som löper genom området och knyter an till kringliggande vägnät samt vilka som är återvändsgränder och främst har syftet att tillhandahålla parkeringsplatser.

Genom en buffertzona (figur 2) på fem meter utanför befintliga caféer och restauranger går det att synliggöra ytor där det finns andra intressen som konkurrerar med biltrafiken. Att lägga en buffertzona på tio meter kring torg och lekplatser markerar ytor som kunde frigöras för att öka rörelsefriheten och trafiksäkerheten kring ytor med förväntat fler fotgängare. En kartläggning av andra målpunkter inom området kan också ge en an tydning om var gångtrafiken kan tänkas vara mest frekvent.

Analys och resultat

Utifrån kriterierna som valts har gatorna inom området kategoriserats i fyra ungefär lika stora grupper (steg 1-4 enligt figur 3) som anger lämplighet att omvandlas till bilfria, där den första gruppen är den mest lämpliga:

1. Gator med låg eller obefintlig trafik utan genomfart som har minst ett annat konkurrerande intresse samt gator med låg eller



Figur 3. Resultat av analys. Sonja Perander. Ortofoto och fastighetskarta © Lantmäteriet.

obefintlig trafik med genomfart som har minst två andra konkurrerande intressen.

2. Återvändsgränder med huvudsakligen parkeringsfunktion samt lågtrafikerade gator med genomfart som har minst ett annat konkurrerande intresse.
3. Gator med genomfart som leder trafiken inom området.
4. Gator och vägar med genomfart som kopplar an till vägnätet utanför området.

Ett förslag utifrån resultatet av analyserna är att tillämpa bilfri utveckling genom att stegvis göra området fysiskt bilfritt enligt figur 3. Första steget skulle bestå av gatorna i grupp ett, medan det slutliga steget skulle bestå av gatorna i grupp fyra. Vissa gator faller inte helt inom ramen för den grupp de tillhör. Mäster Eriks plan som sträcker sig runt lekplatsen i östra delen av området, skulle per definition tillhöra grupp två. Men eftersom gatan trots genomfartsmöjlighet huvudsakligen har funktionen att tillhandahålla parkeringsplatser har den undantagsvis kategoriserats i grupp ett. Hantverkaregatan som når fram till St. Knuts torg är inte en befintlig återvändsgränd. Men genom förslaget att stegvis göra gatorna bilfria efter ordningsföljden ovan skulle gatan bli en återvändsgränd efter att steg ett genomförts och därmed hamna i grupp två.

I rapporten har personbilstrafiken på de

olika gatorna fått avgöra vilka gator som är mest lämpliga att omvandlas till bilfria. En mer rättvis bild hade gått att få med motsvarande data för gångtrafik, som skulle kunna kartläggas genom sensormätning där en mjukvara räknar fotgängare genom att analysera videomaterial (Grabar, 2017). Användningen av bullerkartan för att kartlägga personbilstrafiken är inte heller helt tillförlitlig. På vissa gator kan buller tränga igenom från kringliggande gator, som vid St Knuts torg som angränsar till kraftigt trafikerade Amiralsgatan. Här hade en liknande sensormätning av biltrafiken kunnat ge ett mer tillförlitligt resultat. Tillgång till ovan nämnd data skulle kunna tillföra kriterier i analysen och därmed även påverka resultatet något.

Stegvis förändring med hjälp av boendemedverkan

En stegvis förändring av området till fysiskt bilfritt skulle kunna medföra att förutsättningar för ett bilfritt liv i samma takt skulle kunna skapas. En omgestaltning av gatorna skulle kunna påbörjas redan innan gatorna blivit bilfria, dels för att sänka bilarnas hastighet, dels för att långsamt vänja bilanvändare vid att gatorna prioriterar fotgängare.

Enligt Banister (2007) kräver en hållbar mobilitetsplan åtgärder för att minska behovet av att resa, underlätta för alternativa färd-

sätt, förkorta reseavstånden samt uppmuntra användning av miljövänliga fordon. Hemleveranser med cykel skulle kunna minska behovet av bil medan förbättring av gång-, cykel- och kollektivtrafikleder skulle göra alternativa färdssätt mer attraktiva. I bostadsområdet kring S:t Knuts torg skulle förlusten av parkeringsplatser behöva lösas. Bilägandet i området skulle behöva minska exempelvis med hjälp av en lokal bilpool. Alternativt skulle parkeringsmöjligheter kunna erbjudas i utkanten av området. En förändring av området till fysiskt bilfritt skulle alltså behöva göras i kombination med bilfritt boende.

En av de största utmaningarna med att införa bilfri utveckling är att förändra rådande attityder. Banister (2007) menar att en lyckad implementering av utvecklingen kräver att de boende måste inkluderas i processen. *“Transport planning must involve the people, so that there is an understanding of the rationale behind the policy changes and that behavioural change follows.”* (Ibid., 2007, s.76). En enkät där invånarnas attityder och behov kartläggs skulle kunna bidra med viktiga infallsvinklar. Likaså skulle bilanvändare kunna vara med och utvärdera olika utvecklingsförslag. Enligt Melia (2009) är viss möjlighet till parkering, närhet till väl löpande kollektivtrafik och bättre möjligheter för cykelpendling några viktiga kriterier för att bilanvändare ska ge efter för en bilfri utveckling. Att kunna kartlägga vilka av dessa kriterier som behöver uppfyllas inom ett specifikt område för att förändra bilanvändares vanor och attityder är väsentligt för att kunna ta fram hållbara lösningar. Samtidigt skulle en boendemedverkan i planeringsprocessen kunna medvetandegöra fördelarna med ett bilfritt område bland de boende. Det skulle kunna ge effekten att en del bilägare valde att avstå från sin bil, medan andra genom att känna sig delaktiga skulle vara mer villiga att anpassa sig efter utvecklingen. I slutändan är det möjligt att det sker en naturlig selektion. De som inte vill avstå från sin bil eller anpassa sig efter nya normer kanske kommer välja att bo någon annanstans medan området i

sin tur kommer locka nya invånare som vill leva ett bilfritt liv.

Sammanfattning

Syftet med rapporten har varit att undersöka möjligheten att frigöra bilytor i ett utvalt område i centrala delar av en stad vars struktur ursprungligen anpassats efter bilar. Forskning tyder på att det är just de centrala delarna som har störst potential för en bilfri utveckling samt flest fördelar att vinna. Samtidigt har barn fått stå i fokus för kartläggningen av lämpliga bilfria områden då forskning visar att det är barn som främst drabbas av biltrafiken. I analysen har lämpliga bilfria ytor kartlagts efter biltrafikstäthet och vägstruktur, fotgängartäta ytor samt café- och restaurangverksamhet. Metoden som föreslås är en stegvis utveckling mot ett fysiskt bilfritt område parallellt med att förutsättningarna för ett bilfritt liv förbättras. Det är viktigt att inkludera de boende i att medverka i utvecklingen för att åstadkomma ett mer hållbart resultat, samt för att medvetandegöra fördelarna med den bilfria utvecklingen för de boende. En bilfri utveckling har fördelarna att trygga miljöer, fri rörlighet och lekytor för barn samt gröna ytor och mötesplatser kan skapas. Likaså skulle caféer och restauranger få bättre uteserveringsmöjligheter samtidigt som handeln förmodligen skulle öka. En attraktivare och hälsosammare levnadsmiljö skulle kunna skapas samtidigt som utvecklingen är förenlig med sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarhetsmål.

Referenser

Banister, D. (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. Oxford University Centre for the Environment, UK.
Faskunger, J. (2008). Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga. Statens folkhälsoinstitut, Kalmar.
Grabar, H. (2015). New Ways of Counting Pedestrians Could Change City Planning Forever. Next City. Online: [https://next-](https://next-city.org/daily/entry/new-ways-of-counting-pedestrians-could-change-city-planning-forever)

[city.org/daily/entry/new-ways-of-counting-pedestrians-could-change-city-planning-forever](https://next-city.org/daily/entry/new-ways-of-counting-pedestrians-could-change-city-planning-forever)

Kushner, J. (2005). Car-Free Housing Developments: Towards Sustainable Smart Growth and Urban Regeneration Through Car-Free Zoning, Car-Free Re-development, Pedestrian Improvement Districts, and New Urbanism. UCLA Journal of Environmental Law and Policy, California.

Litman, T. (2009). Quantifying the Benefits of Nonmotorized Transportation For Achieving Mobility Management Objectives. Victoria Transport Policy Institute, Canada.

Malmö Stad (2014). Översiktsplan för Malmö.

Malmö Stad (2016). Trafik- och mobilitetsplan - för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö.

Malmö Stad (2017). Bullerkarta. Online: <http://malmo.se/Bo-bygga--miljo/Miljolaget-i-Malmo/Buller/Bullerkarta.html>

Melia, S. (2009). Potential for Carfree Development in the UK. University of the West of England, Bristol.

Melia, S. (2010). Carfree, low car - what's the difference? European Transport Conference, Glasgow.

Nyström, J. & Tonell, L. (2012). Planeringens grunder. Studentlitteratur, Lund.

Region Skåne (2013). Strategier för det flerkärniga Skåne.

Region Skåne (2017). Mobilitetsplan för Skåne.

Wallberg, S. & Wärnhjelm, M. (2004). Trafik för en Attraktiv Stad. Handbok, Stockholm.

- Faktabladet är utarbetat inom LTV-fakultetens institution för landskapsarkitektur, planering och förvaltning (<https://www.slu.se/institutioner/landskapsarkitektur-planering-forvaltning/>)
- Projektet är finansierat av kursen LK0175 vid SLU, <http://www.slu.se>
- Projektansvarig/författare: Sonja Perander, sonja.perander@gmail.com, Landskapsarkitektprogrammet (inst, för landskapsarkitektur, planering och förvaltning), SLU Alnarp.
- <http://epsilon.slu.se>