

**PM Budgetuppdrag
Möllevången
Fastighets- och gatukontoret**



2025-01-31

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1. Uppdraget	3
Genomförande	4
2. Tidigare utredning om superkvarter	4
3. Nulägesbeskrivning	5
3.1 Översiktsplan för Malmö	5
3.2 Områdesbeskrivning	7
3.3 Genomförda projekt	9
3.4 Pågående och planerade projekt i och i anslutning till Möllevången.....	9
3.5 Analys utifrån nulägesbeskrivning.....	11
4. Övergripande slutsatser och principer	14
Motortrafik.....	14
Cykeltrafik.....	14
<i>Angående cykelfartsområde</i>	15
Grön infrastruktur.....	16
5. Åtgärdsförslag	17
5.1 Åtgärdsförslag år 1–2.....	17
Testregleringar och tillfälliga utformningar.....	17
<i>Ystadsgatan</i>	17
<i>Simrishamnsgatan</i>	19
Skolgata Möllevångsskolan	19
Claesgatan	20
Plan för grön infrastruktur	20
Koncept och plan för belysning	21
5.2 Åtgärdsförslag 3-5 år.....	21
5.3 Förutsättningar för ytterligare åtgärder.....	23
Fler testområden framåt	24

Sammanfattning

I budget för 2024 har tekniska nämnden fått i uppdrag att utreda och genomföra åtgärder för att göra Möllevången tryggare, trafiksäkrare och grönare. Området präglas idag av utmaningar kopplade till destruktivt trafikbeteende, buller och brist på grönska, vilket påverkar både tryggheten och trivseln. Målet är att skapa ett mer tillgängligt och attraktivt område med minskad biltrafik och större fokus på gång-, cykel- och vistelseytor med särskilt fokus på barns rörelsefrihet.

Tidigare projekt har visat på positiva resultat, bland annat genom trädplantering och trafikdämpande åtgärder. Nu vill staden ta nästa steg genom att pröva ytterligare lösningar, som cykelfartsområden och skolgator, samt testa omgestaltningar av centrala stråk som Ystadsgatan och Simrishamnsgatan. Testregleringar och tillfälliga utformningar planeras för att utforska olika alternativ, där både invånarnas och verksamheters behov inkluderas. Parallellt undersöks möjligheterna att öka andelen grönska och nya trädstråk genom en plan för grön infrastruktur. Belysning är också en viktig fråga för att öka tryggheten och samtidigt stärka Möllevångens karaktär.

En långsiktig plan har tagits fram för perioden 2025–2029, där enklare tester och pilotprojekt genomförs under de första åren, medan större och mer permanenta förändringar planeras för senare etapper. En bred verksamhetsövergripande arbetsgrupp föreslår en åtgärdsplan som bygger på en omfattande områdesanalys. Planen tar hänsyn till pågående och planerade projekt, både inom området och dess närhet för att integrera insatserna med exempelvis utvecklingsprojekt på Rådmanvången och på så sätt skapa en sammanhållen helhet.

1. Uppdraget

I budget för 2024 ges tekniska nämnden i uppdrag av kommunfullmäktige att utreda och genomföra insatser för ett tryggare, trafiksäkrare och grönare Möllevången.

Malmö ska vara en trafiksäker och framkomlig stad för alla. Destruktivt trafikbeteende på flera av stadens gator leder till otrygghet, och staden arbetar aktivt med att motverka fortkörningar och buller. Ett särskilt fokus ligger på barns rörelsefrihet och hur trafikmiljön kring stadens förskolor och skolor ska göras tryggare. Under budgetåret 2024 skulle det därför utredas hur Möllevången och angränsande områden görs grönare och mer trafiksäkra. Möjligheten att införa så kallade cykelfartsområden mellan Bergsgatan och Nobelvägen, liksom mellan Triangeln och Bergsgatan utreds också. Sommargatan på Claesgatan blir permanent gågata och resterande del av gatan utreds.

Genomförande

Tekniska nämnden har under 2021 utrett möjligheten att införa ett superkvarter på Möllevången med syfte att reducera biltrafik och öka tillgången till aktivitets- och vistelseorienterade ytor. Slutsatsen var att superkvarter enligt den Barcelona-modell som är upphov till regleringsprincipen inte är applicerbart på Möllevångens stadsstruktur, men att principer och åtgärder för reglering och utformning anpassade för området kan vara ett sätt att uppnå samma effekt.

Fastighets- och gatukontoret har därför i detta utredningsarbete utgått från det tidigare budgetuppdraget om superkvarter på Möllevången och kompletterat och utökat en nulägesbeskrivning av området samt gjort fördjupade studier kring det tidigare buduppdragets slutsatser.

Vidare har följande åtgärder också utretts:

- Hur gator och områden på Möllevången kan omregleras med syfte att minska biltrafik, och vilka förutsättningar detta ger för omgestaltning och utveckling av gator och områden
- Nya cykelgator mellan Bergsgatan och Nobelvågen, liksom mellan Triangeln och Bergsgatan
- Åtgärder för tryggare trafikmiljö kring förskolor och skolor
- Trygghetsskapande åtgärder och insatser
- Hur mer grönska kan bidra till ökad attraktivitet, trygghet samt ekologisk hållbarhet

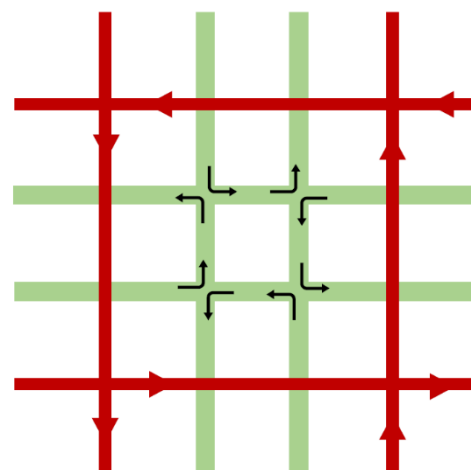
Förvaltningens samtliga verksamhetsavdelningar tillsammans med polisen och BID Möllevången har utifrån uppdraget och utredningen tagit fram ett förslag på åtgärdsplan som läggs fram som ett övergripande underlag för fastighets- och gatukontorets planering och genomförande och sträcker sig över 5 år. En förtydligad och detaljerad åtgärdsplan tas fram i samband med ett eventuellt objektsgodkännande för genomförande av åtgärder.

2. Tidigare utredning om superkvarter

I ett budgetuppdrag 2021 fick tekniska nämnden i uppdrag att utreda om principen om ett superkvarter är möjligt att införa på Möllevången. I ett superkvarter kan genomfartstrafik begränsas och mer utrymme ges till oskyddade trafikanter, grönområden, aktivitetsytor och uteserveringar. I PM Superkvarter (TN-2021-2115) redogörs för fastighets- och gatukontoret utredning av uppdraget men här följer en summering.

Principen om ett superkvarter utgår från en rutnätsplan, en stad som är uppbyggd av raka, parallella gator som korsar varandra i vinkel. Ett superkvarter består av tre gånger tre kvarter eller cirka 400 gånger 400 meter. Såväl privatfordon, kollektivtrafik och större cykelleder leds runt superkvarteret, dvs. genomfartstrafik förbjuds och innanför kvarteret tillåts endast motortrafik som har ärende i området så som leveranser, sophantering, boende m.m. och ska framföras på fotgängares villkor.

Figuren till höger illustrerar flödesriktningen där principen bygger på enkelriktade gator kring och i ett superkvarter. Fordon som kommer in i området ska kunna köra ut på parallellgatan i motsatt riktning. I förlängningen är idén att kopiera samma reglering till intilliggande kvarter. På så sätt byggs två trafiknätverk upp, ett lokalt innanför superkvarteren och ett basnätverk utanför och mellan superkvarteren.



Utredningen landade i att superkvarter enligt Barcelona-modellen som princip för reglering på Möllevången inte är lämplig. Efter en sammanställning av områdets olika förutsättningar och med hänsyn till flera stadsutvecklingsprojekt i och kring Möllevången finns stöd åt att trafikreducerande åtgärder kan vara motiverat och efterfrågat av användare i området, liksom goda utgångspunkter att ta fram principer och lösningar anpassade till området, i syfte att öka upplevelsen av en trafiksäker miljö och skapa mer aktivitets- och vistelseutrymmen.

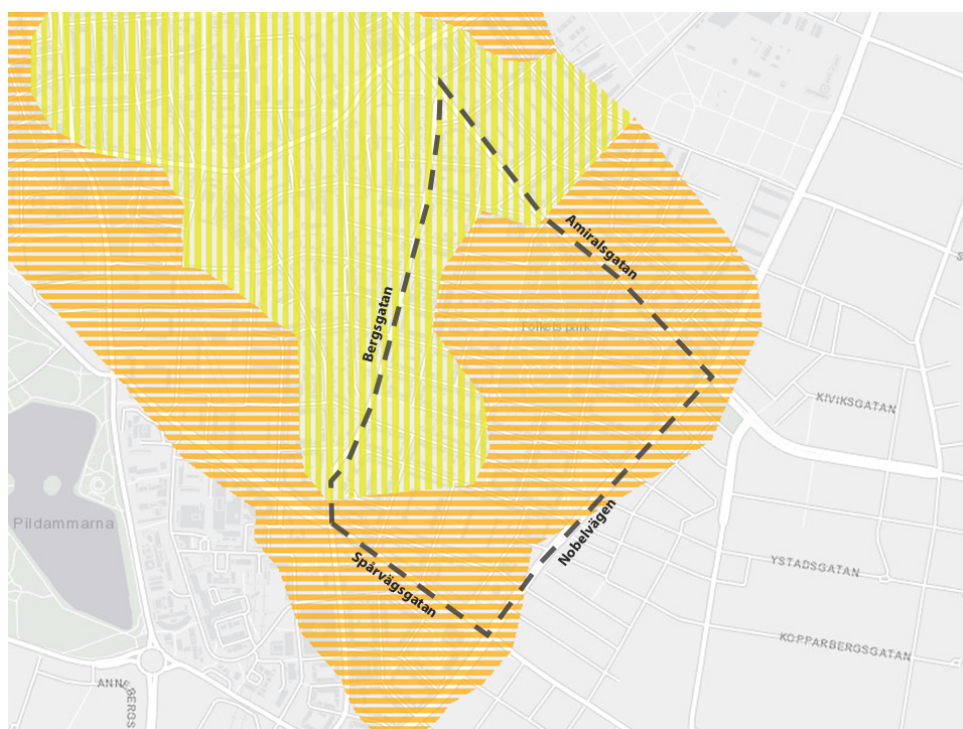
3. Nulägesbeskrivning

3.1 Översiktsplan för Malmö

I Malmös översiktsplan beskrivs i övergripande strategiska riktlinjer hur området i och kring Möllevången ska utvecklas inom översiktsplanens planeringshorisont. Kopplat till budgetuppdragets syfte är det därför relevant att redogöra för formulerade strategier gällande innerstad med handel och centrumfunktioner samt utbredning av fotgängarzoner. Följande beskrivs i översiktsplanen om strategiska riktlinjer för innerstad. ”Innerstadens attraktivitet ska stärkas genom utveckling av exempelvis

mötesplatser, mångfald av kulturutbud, service och handel samt permanenta och tillfälliga aktiviteter som gynnar stadslivet.”

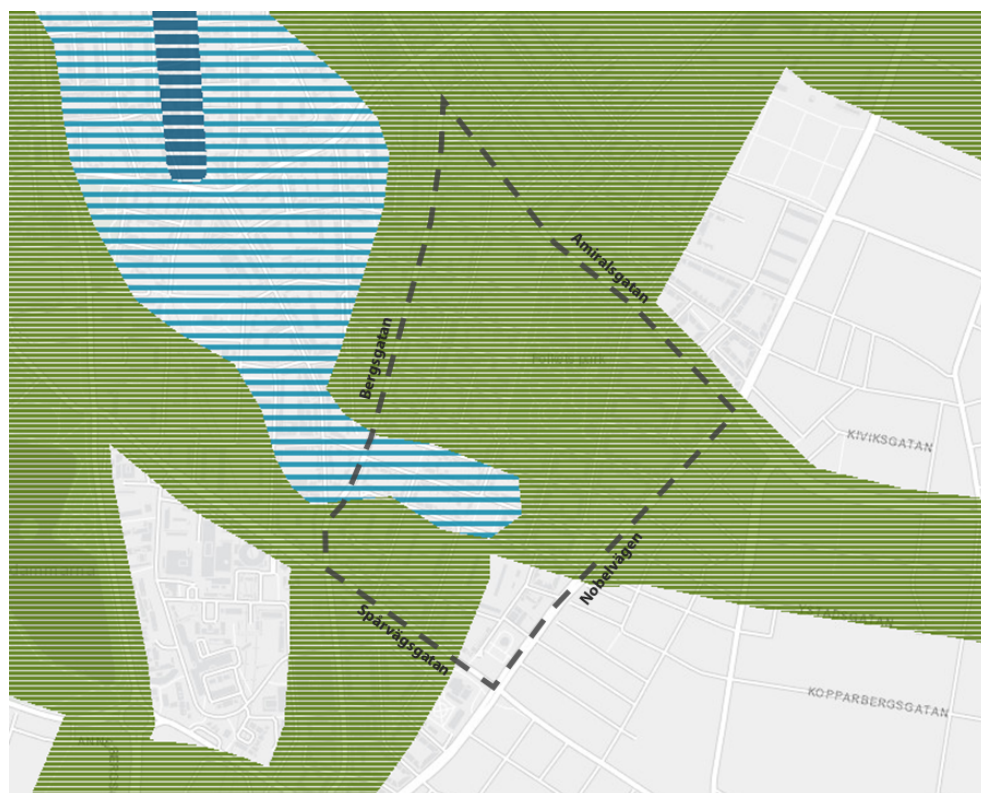
I figuren nedan illustreras befintlig innerstad enligt denna definition med gult område, och det orangea är innerstadens utbredning inom översiktsplanens planeringshorisont.



Figur 1. Innerstad enligt Översiktsplan för Malmö 2023. Gult är befintligt och orangea är framtid. Grått streckat område angränsar stadsdelsområde Möllevången.

I den växande och tätare staden blir fotgängarperspektivet allt viktigare. I översiktsplanens utpekade fotgängarzoner ska fotgängares tillgänglighet och trygghet särskilt prioriteras. I figuren på nästa sida illustrerar det gröna områden fotgängarzonen utbredning där fotgängares behov och upplevelse prioriteras högt i relation till andra anspråk. Det mörkblåa markerar primär fotgängarzon idag där fotgängares behov och upplevelse prioriteras mycket högt i relation till andra anspråk. Och det ljusblå är den primära fotgängarzonen utbredning inom översiktsplanens planeringshorisont.

I stort sett ska hela stadsdelsområde Möllevången vara en del av innerstaden samt ha förutsättningar för tydliga fotgängaranspråk. En större del av Ystadsgatan med anslutande gator ska dessutom vara ett primärt fotgängarområde. Det är tydligt att Möllevången på flera sätt behöver kopplas samman med kringliggande områden och särskilt Rådman svången. Denna riktning i översiktsplanen är därför bärande i förvaltningens vidare arbete med förslag på åtgärder utifrån budgetuppdraget.



Figur 2. Fotgängarzoner enligt Översiktsplan för Malmö 2023. Mörkblå är primär fotgängarzon idag, ljusblå primär fotgängarzon framtid.

3.2 Områdesbeskrivning

(Redogörelsen av nulägesbeskrivningen nedan är en kortversion och sammanställning av en större rapport som använts i det interna arbetet med budgetuppdraget.)

En nulägesbeskrivning av området genomfördes under förra budgetuppdraget om superkvarter men har inom detta uppdrag uppdaterats och utökats. Nedan följer en sammanfattning.

Möllevången är ett stadsdelområde som på många sätt reflekterar stadens demografi och socioekonomi, men också uppvisar unika särdrag. Med en befolkning på drygt 11 000 invånare och en exceptionellt hög befolkningstäthet på 20 900 invånare/km², är Möllevången det mest tätbefolkade området i Skåne. Jämförelsevis är detta mycket högre än genomsnittet för Malmö och andra stadsdelar som Rådmansvången.

Möllevången är känt som ett kulturellt och socialt nav i Malmö med ett brett utbud av restauranger, barer och små butiker. Folkets Park och Möllevångstorget är centrala mötesplatser som bidrar till områdets livlighet. Området har dock stora utmaningar kopplade till trygghet, med otrygghetskänslor relaterade till droghandel, ordningsstörningar, trafikregler

som inte respekteras, och nedskräpning. Den årliga trygghetsmätningen visar att Möllevången är ett av de områdena med sämst resultat.

Befolkningssammansättningen på Möllevången är särskilt präglad av en ung åldersgrupp, där majoriteten av invånarna är mellan 20 och 64 år. Det finns en låg andel barn och äldre jämfört med Malmö i stort, och nästan hälften av hushållen är ensamhushåll. Möllevången har en hög andel hyresrätter (69 %), vilket är betydligt högre än Malmös genomsnitt på 47 %. Området har också en stor andel personer med utländsk bakgrund, motsvarande Malmös snitt.

Trots den låga andelen hushåll med barn är barntätheten för små barn (0–9 år) och ungdomar (10–19 år) hög. En rapport från 2022 visar att Möllevången är det mest barntäta området i Sverige för dessa åldersgrupper, vilket beror på den höga totala befolkningstätheten. Det finns dock en tendens att familjer flyttar ut från området när de bildar familj.

Arbetslösheten på Möllevången ligger i linje med Malmösnittet, med en förvärvsgrad på 68 %. Trots en hög utbildningsnivå är den genomsnittliga inkomsten lägre än i resten av staden. Detta kan delvis förklaras av att många unga, studenter och kulturarbetare bor i området, samt av en hög förekomst av mindre hyreslägenheter. Dagbefolkningen på Möllevången, som arbetar i området, är främst sysselsatt inom restaurang, handel, kultur och nöjesbranscherna.

Bil- och körkortsinnehavet är lågt i området, med endast 0,15 bilar per person jämfört med Malmösnittet på 0,27 och Sverigesnittet på 0,45. Detta avspeglar områdets urbana karaktär och goda tillgång till kollektivtrafik, med närhet till både lokal- och regionalbussar samt Triangelns tågstation.

Gentrifiering är en delvis närvarande process i områdets utveckling, med stigande bostadspriser och en förändring i befolkningsstrukturen. Samtidigt finns en fortsatt stor andel hyresrätter och en kulturell och etnisk mångfald i området. Området också en miljö med en stark koppling till kulturarbetare och politisk aktivitet. Trots omvandlingen bibehåller Möllevången sin karaktär som en plats för mångfald och social samhörighet.

Möllevången präglas av en varierande stadsbild med en blandning av äldre och nyare bebyggelse, samt olika typer av offentliga rum. Områdets grönytor är begränsade, med Folkets Park som den främsta gröna ytan, och krontäckningen är bland den lägsta i hela Malmö. Trafiksituationen är varierad med höga trafikflöden på huvudgatorna runt området, och cyklister är en utsatt trafikantgrupp. Trots detta har området ett relativt lågt antal rapporterade trafikolyckor, vilket speglar de många trafikslagen och korsningspunkterna i stadsdelen.

3.3 Genomförda projekt

Under de senaste åren har fastighets- och gatukontoret genomfört ett flertal projekt på Möllevången med syfte att göra området grönare, tryggare och mer trafiksäkert. Nedan redogörs för några betydande åtgärder.

- Bland de genomförda projekten finns "Grönare Möllan" som resulterade i plantering av 150 träd mellan 2018 och 2020, vilket ökade krontäckningsgraden från 10% till 14%. Projektet möttes av positiva reaktioner av de boende trots minskade p-platser.
- Ett annat initiativ, "Trygga lokalgator/Dialog Möllan", genomfördes mellan 2016 och 2018 för att minska fortkörningar och felparkeringar genom tillfälliga trafikdämpande åtgärder som gupp och avstängningar. De positiva resultaten ledde till att flera av åtgärderna blev permanenta.
- År 2022 infördes dygnet runt-parkeringstaxa, vilket minskade den totala beläggningen och ökade antalet boende som parkerar i området. Ytterligare höjningar av timavgiften gjordes 2024, vars effekter ännu inte utvärderats i detalj.

3.4 Pågående och planerade projekt i och i anslutning till Möllevången

Redan i det tidigare uppdraget om superkvarter identifierades ett viktigt strategiskt grepp vid eventuell planering och genomförande av åtgärder. Det gäller en kartläggning av pågående och planerade projekt i och kring området. Dels för att förstå hur olika åtgärder och projekt kommer påverka området, dels och kanske framför allt för att skapa synergier och synkronisera arbetet för att få ut så mycket värde som möjligt. Nedan redogörs för en sammanfattning av projekt som drivs från fastighets- och gatukontoret.

- **Sommargator och permanenta gågator:** Förvaltningen har sedan flera år arbetat med att tillfälligt omvandla gator till sommargator där fotgängare och lokala verksamheter får mer utrymme. Sedan 2019 är Ängelholmsgatan och Claesgatan på Möllevången sommargator, och från 2024 blir de permanenta gågator.
- **Friisgatan:** Sträckan mellan Södra Förstadsgatan och Norra Skolgatan, som blev Malmös första sommargata 2017, omvandlas till en permanent gågata med fokus på fotgängare, vistelsemiljö och grönska till sommaren 2025. Resterande sträcka från Norra Skolgatan till Folkets park ska utredas vidare för förändrad gestaltning och funktion.
- **Hastighetsreduktion och trafiksäkerhet:** Malmö stad har beslutat att sänka hastigheten på flera gator i och kring Möllevången till 30 km/h för att minska trafikbuller och öka tryggheten, vilket ingår i ett medborgarlöfte med Polisen.

- **Barnvänliga gator:** Projektet syftar till att öka barns rörelsefrihet genom att förbättra trafikmiljön vid skolor, och ett pilotprojekt vid bl.a. Sorgenfriskolan påbörjades 2024. Möllevångsskolan ingår i nästa test som är planerat till 2025.
- **Folkets Park:** Folkets Park genomgår en utveckling för att bli ett regionalt besöksmål. Planer för att skapa en mer samordnad och levande park presenteras, och en masterplan för parken ska färdigställas 2024/2025.
- **Ystadgatan som supercykelstråk:** Ystadgatan ingår i en idéstudie för utvecklingen av supercykelstråk för en av utpekade stråk genom staden.
- **Södervärn:** Ombyggnationen av Södervärn syftar till att förbättra kollektivtrafik och stadsmiljö med ny infrastruktur, grönska och cykelparkeringar. Ahlmansgatan omvandlas till gågata, och Claesgatans mest södra del ses över för bättre utformning. Projektet ska stärka kopplingen mellan Södervärn och Möllan och förbättra tryggheten. Ombyggnationen väntas vara klar 2031.
- **Södra Förstadsgatan,** mellan Triangeln och Södra Fisktorget, ska byggas om med fokus på handel, fotgängare och cykel. Trafiken för motorfordon begränsas till nyttotrafik, och mer utrymme skapas för träd, grönska och uteserveringar. Effekter av ombyggnation syftar också till att öka gatans attraktivitet och trygghet samt stärka kopplingen mellan centrum och Möllan. Ombyggnationen planeras vara klar 2027.
- **Amiralsgatan:** Sträckan från Östra Farmvägen till Spångatan är ett delprojekt inom Storstadspaketet. Förstudien är påbörjad som ska säkerställa kapacitet vid hållplatslägen samt ökad framkomlighet för cykel. Planerad byggstart 2026/2027.

Följande är sammanhang för samverkan där förvaltningen deltar:

- **Kommunala ordningsvakter och Samverkan Möllan:** Malmö stad har infört ordningsvakter i vissa delar av området för att öka tryggheten. Åtgärden har visat sig vara effektiv, vilket har lett till att uppdraget har förlängts Samverkan Möllan, en plattform för aktörer i området, diskuterar frågor om trygghet och kriminalitet.
- **BID Möllevången:** En samverkansorganisation för fastighetsägare i området, som arbetar för att förbättra trygghet och attraktivitet i stadsdelen.

Sammantaget kan det konstateras att målsättningen om ett grönare, tryggare och trafiktryggt Möllevången är något som staden tillsammans med andra aktörer och på olika sätt redan arbetar aktivt med och planerar. Planer som

också väntas öka såväl områdets attraktivitet som flödet av människor till, från och i stadsdelen.



Figur 3. Figuren illustrerar planerade och pågående projekt i och i anslutning till Möllevången.

3.5 Analys utifrån nulägesbeskrivning

Som en del i arbetet med nulägesbeskrivning för området har en intervjustudie genomförts med flera nyckelpersoner på flera förvaltningen som på olika sätt har god kännedom om Möllevången, utöver arbetsgruppen.

Under utredningsarbetet har arbetsgruppen analyserat underlagen för nulägesbeskrivningen tillsammans med en referensgrupp där bland annat också polisen och BID Möllevången ingått.

Ett analysarbete har därefter gjorts utifrån tidigare, pågående och planerade projekt och utredningar, intervjustudie samt den övergripande nulägesbeskrivningen av området utifrån bl.a. förutsättningar för trafik och

trygghet. Nedan redogörs för en sammanfattning upplagt enligt en SWOT-analys.

- **Styrkor:** Möllevången är en stadsdel med en stark urban identitet, känd för sitt levande kulturliv och sitt rika utbud av restauranger, barer och nöjesplatser. Stadsdelen är en symbol för mångfald, där en blandning av människor och verksamheter skapar en unik atmosfär. Folkets park, en av Malmös viktigaste gröna oaser, erbjuder en plats för avkoppling och aktiviteter för både barn och vuxna. Möllevångstorget, stadens främsta salutorg, fungerar som en livlig mötesplats och speglar områdets karaktär.

De senaste årens insatser, såsom trädplanteringar och hastighetsdämpande åtgärder, har bidragit till att förbättra den offentliga miljön och trafiksituationen. Området har en hög andel hållbart resande med god tillgång till cykel- och kollektivtrafikstråk, vilket minskar beroendet av biltrafik. Det låga bilnehavet bland de boende speglar denna trend. Dessutom har tryggheten förbättrats genom fler synliga poliser och ordningsvakter.

- **Svagheter:** Trots styrkorna står Möllevången inför flera utmaningar. De trafikbarriärer som omger området, såsom hårt trafikerade huvudgator, begränsar rörelsefriheten för både barn och vuxna och skapar bullerproblem. Lokalgatorna domineras ofta av parkerade bilar, vilket minskar utrymmet för grönska och sociala aktiviteter. Bristen på träd och gröna ytor gör att vissa delar av området upplevs som hårda och oinbjudande.

Renhållningen i Möllan är resurskrävande, med omfattande klotter och nedskräpning som kräver ständiga insatser. Detta påverkar också de gröna ytorna, som ofta utsätts för slitage. Trafikmiljön inom området, där biltrafiken ges stort utrymme, påverkar barns rörelsefrihet negativt och bidrar till en känsla av otrygghet. Den öppna drogsenen och problem med ordningsstörningar är andra faktorer som påverkar den upplevda tryggheten i området.

- **Möjligheter:** Det finns en hög ambitionsnivå från staden att göra Möllevången grönare, tryggare och mer trafiksäker. Minskad efterfrågan på parkering skapar möjligheter att omvandla parkeringsytor till grönområden och platser för vistelse och social interaktion. Engagerade invånare är en resurs som kan bidra med lokala insikter och idéer, vilket kan leda till bättre förankrade och mer framgångsrika projekt.

Samverkan med fastighetsägare och lokala aktörer genom initiativ som Samverkan Malmö och BID Möllevången skapar en plattform för att främja trygghet och utveckling. Pågående projekt, såsom ombyggnaden av Södervärn och utvecklingen av Folkets park, har potential att förbättra områdets kopplingar och öka dess attraktivitet.

Tester av tillfälliga trafikåtgärder, som begränsning av biltrafik och aktivering av offentliga platser, kan vara effektiva verktyg för att främja hållbart resande och förbättra trafikmiljön. Det finns också en möjlighet att öka barnvänligheten genom att skapa säkrare trafikmiljöer och fler grönområden.

- **Hot/Risker:** Trygghetsproblem, såsom den öppna drogsenen och ordningsstörningar, kan förvärras om de inte hanteras effektivt. En ökad tillströmning av besökare kan leda till högre kostnader för renhållning och ytterligare slitage på områdets resurser. Om Folkets park utvecklas mer som en besöksattraktion finns det en risk att den tappar sin funktion som en lokal mötesplats för boende i och kring området.

Stora investeringar kan driva på gentrifiering, vilket kan förändra områdets unika karaktär och leda till att vissa grupper trängs ut. Om inte nya trädplanteringar och grönska planeras tidigt i processen, kan tekniska utmaningar såsom ledningsdragningar försvåra genomförandet. Bristande samordning mellan olika förvaltningar och aktörer kan leda till fragmenterade insatser och missade möjligheter.

Om boendemedverkan inte inkluderas i åtgärdsplanerna, riskerar viktiga lokala insikter att förbises, vilket kan leda till motstånd mot genomförda projekt. Dessutom kan brist på budgetmedel hindra genomförandet av nödvändiga åtgärder för att uppnå ett grönare, tryggare och trafiksäkrare Möllan.

Det finns ett flertal tydliga styrkor för Möllevången som område och att det redan idag är ett omtyckt och välfungerande område utifrån flera perspektiv. Men det konstateras också att det fortsatt finns brister utifrån målsättningen om ett grönt, tryggt och trafiktryggt område. Särskilt vad gäller grönska, trygghet och barns rörelsefrihet.

Utifrån genomförd analys tycks inte trafiksäkerhet vara ett problem som är större på Möllevången än i andra områden. Snarare handlar utmaningarna om trafikmiljön som helhet där det finns potential att minska såväl trafikotrygghet, buller och ytanspråk för biltrafik som att minska riskerna för olyckor.

Sammanfattningsvis identifierar analysen både stora utvecklingsmöjligheter och risker för Möllevången. En samordnad och inkluderande strategi med fokus på grönska, trafiksäkerhet och trygghet är avgörande för att stärka stadsdelens positiva egenskaper och hantera dess utmaningar.

4. Övergripande slutsatser och principer

Inför framtagandet av åtgärdsförslag har flera strategiska slutsatser formulerats för Möllevångens framtida utveckling och utgör riktlinjer för motortrafik, cykeltrafik och grön infrastruktur.

MOTORTRAFIK

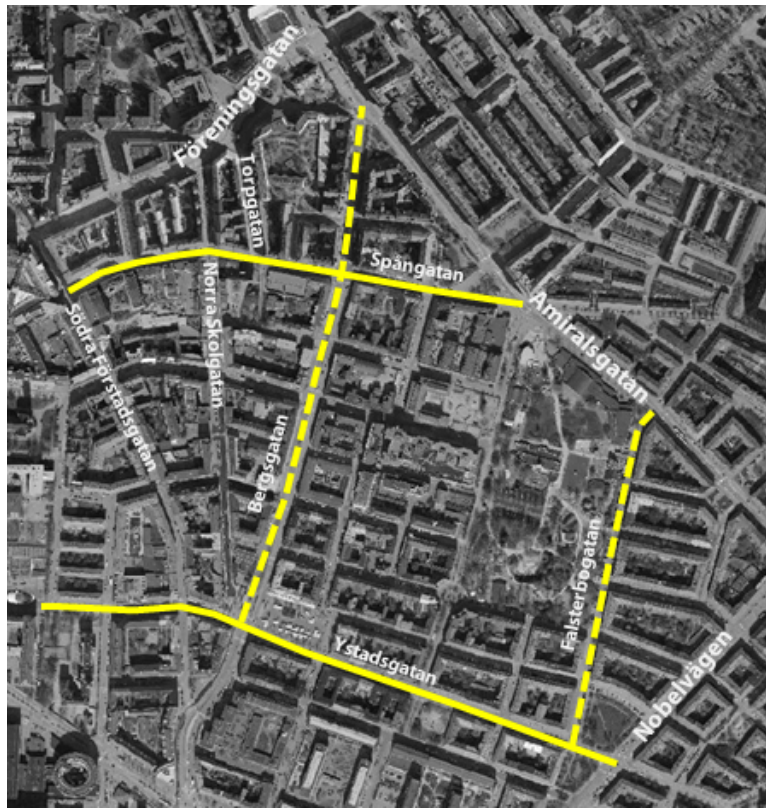
För motortrafik är grundprincipen att det fortsatt ska vara möjligt för motortrafik att nå i stort sett hela området men utan möjlighet för genomfart. Trafiken ska därför som utgångspunkt köra ut från området på samma håll som man körde in och genom att enkelrikta gator styrs motorfordon så att in- och utfart görs på parallella gator från varandra. Då Möllevången inte är uppbyggt med ett fullständigt rutnätssystem av gator och framför allt med en stor park behöver regleringen anpassas kvartersvis. Det finns en utmaning i att vara helt konsekvent i hela området och vidare analyser och tillfälliga lösningar behöver göras.



Figur 4. Föreslagen regleringsprincip för motortrafik

CYKELTRAFIK

Det finns idag höga flöden av cyklister som passerar genom Möllevången och väntas öka ytterligare framöver. Ystadsgatan som ingår i en idéstudie för supercykelstråk har ett behov av att öka kapacitet och standard. Stråket bör i första hand ledas fram till Södra Triangelstationen.



Figur 5. Helderagen linje = stärkta cykelkopplingar. Streckad linje = Nya cykelkopplingar

Spångatan, hela vägen från Amiralsgatan till Södra Förstadsgatan, kommer att behöva vara en tydligare och mer kapacitetsstark koppling till Rådmanvången. Dels för att Amiralsgatan planeras få en ny cykelbana, dels för att Friisgatan behöver avlastas från dagens cykelmängder när denna gata fokuserar på gående- och vistelsemiljöer. Korsningen Spångatan-Norra Skolgatan/Torpgatan tillsammans med Monbijoustigen behöver utredas särskilt.

Nya cykelkopplingar som identifierats är i första hand Falsterbogatan som idag inte ingår i cykelvägnätet men som behöver öka cykelanspråk och stärka kopplingen till Västra Sorgenfri men utan att behöva bygga cykelbana.

På sikt, bortanför åtgärdsplanen som föreslås, finns också ett behov att anlägga cykelbana på Bergsgatan för att ge alternativ i syd-nordlig koppling när Amiralsgatan och Föreningsgatan fått ny cykelbana samt tillgängliggöra för cykel till målpunkter längs gatan.

ANGÅENDE CYKELFARTSOMRÅDE

Cykelgata infördes som regleringsmöjlighet med syfte att höja framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister i trafikmiljöer där separerade cykelbanor inte lämpar sig. Motorfordon ska anpassa sin hastighet och beakta väjningsplikt för cyklister på en cykelgata. På en cykelgata gäller skyltad hastighet 30 km/h, parkering får endast ske inom särskilt anvisade platser, och in- och utkörande fordon på en cykelgata ska beakta väjningsplikt.

Cykelgata skyltas med upprepning efter varje anslutande gata. Från anslutande sidogator skyltas med väjningsplikt, alternativt stopplikt. Syftet med cykelgator är således att främja cykeltrafikens framkomlighet och trafiksäkerhet i enskilda stråk, där tillräckligt högt underlag av cykeltrafik gör anspråk i gaturummet och biltrafikens anspråk kan begränsas. Regleringsformens effekt erhålls således framför allt i korsningspunkter, där väjningsförhållanden tydliggör att det är cykeln i cykelgatans sträckning som lämnas företräde på cykelgatan.

Lagstiftningen är därför inte anpassad att användas som områdesskyltning och appliceras på flera relativt varandra korsande gator. Utöver införande av regleringsform är det viktigt att gatans utformning harmoniserar med angivna reglering, så att trafiksituationen är intuitiv och kan förstås av alla trafikanter.

Alternativ till områdesreglering av cykelgata i ett större område skulle kunna vara att titta på olika former av cykelanpassningar av gatorna. Exempel på åtgärder skulle då kunna vara skyltad hastighet 30 km/h, enkelriktning av motorfordonstrafik, filtrering av motorfordonstrafik, väjningsplikt från anslutande gator, cykelanpassade gupp i körbana, m.m.

GRÖN INFRASTRUKTUR

Som redogjorts för tidigare har Möllevången en låg krontäckningsgrad, trots att Folkets park finns i området. Från att likt med Rådman svången haft lägst krontäckningsgrad i hela kommunen har det tidigare projektet Grönare Möllan höjt andelen flera procentenheter och ligger idag på 14%. Målet är 30% och detta kommer inte kunna uppnås med plantering endast på allmän platsmark. Men klart är att flera gator har väldigt få inslag av grönska eller ingen grönska alls.

Illustrationen till höger visar var det idag finns en god och sammanhängande grönstruktur. Det kan finnas anledning att ersätta, komplettera och öka med grönska inom dessa stråk men i första hand handlar det om att



Figur 6. Befintlig grönstruktur och föreslagen prioritering för utökad plantering.

utöka med träd på i stort sett samtliga övriga gator. För att hantera ett sådant utvecklingsbehov har en prioriteringsordning gjorts.

5. Åtgärdsförslag

Förvaltningen har i förslag på åtgärder utgått från att ta fram en plan som sträcker sig över 5 år, dvs. från 2025–2029 med enklare åtgärder, tester och vidare studier år 1-2, och större och permanenta åtgärder år 3-5. Förvaltningen har också identifierat behov och idéer som ligger bortanför 2030 och som är av mer visionär art. De första åtgärderna är mer konkreta och samtidigt undersökande för att ligga till grund för de senare permanenta insatserna, ett angreppssätt som formulerades redan i det tidigare budgetuppdraget om superkvarter. Varje plats och område har sin unika rytm, sitt mönster, och sitt sammanhang, och det som fyller det offentliga rummet är sällan slumpmässigt utan snarare komplext och beroende av omgivningen. Förändringar i reglering och gestaltning leder ofta till nya beteenden som kan vara svåra att förutse och bör därför hanteras med omsorg. Beroende på omfattningen av förändringarna kan strukturella, systematiska och kulturella aspekter i området påverkas, vilket gör att förändringsprocessen bör ske stegvis och genom att initialt testa olika lösningar i mindre skala och där användarnas medverkan blir en central del av processen.

5.1 Åtgärdsförslag år 1–2

TESTREGLERINGAR OCH TILLFÄLLIGA UTFORMNINGAR

Den huvudsakliga aktiviteten som föreslås genomföras över flera år är olika testregleringar, tillfällig gestaltning och aktivering på både platser och stråk. Det är ett arbetssätt som behöver tillämpas för att hitta en fungerande reglering som begränsar genomfart i området, skapar tröghet för motortrafikflöden, möjliggör för cykelgata men samtidigt säkerställa tillgänglighet, särskilt för varuleveranser, räddningstjänst och personer med särskilda behov. När ytor omdisponeras från körbanor till gång-, cykel- och vistelseytor behöver denna utformning också testas fram för att fungera och uppskattas av användarna som attraktivt stadsrum och bidrar till ökad trygghet för alla målgrupper. Två första gator för vidare analys om möjliga tester föreslås, Ystadsgatan och Simrishamnsgatan.

YSTADSGATAN

I budgetuppdraget om superkvarter från 2022 refererades till Oslo och stadens arbete med Bilfritt byliv i syfte att skapa bättre stadsmiljö och stadsliv i centrum genom att bl.a. omöjliggöra genomfart för privata motorfordon och prioritera dessa lägst i stadsrummet. Oslo har här gjort inledande omregleringar och omdisponeringar i de mer komplexa trafikpunkterna med höga trafikflöden. Detta i syfte att få en tidig effekt på minskad biltrafik och minska risken för spridningseffekter till kringliggande gator. Därför ser förvaltningen

att Ystadsgatan är relevant att ingå som första gata att pröva en annan reglering och utformning på för att begränsa genomfartstrafik. Gatan kopplar också till idéstudien om supercykelstråk på sträckan, den angränsar till sommargatan på Claesgatan, översiktsplanens strategiska riktlinje är att merparten av gatan blir en primär fotgängarzon, samt är en gata med för området högre olycksstatistik och felanmälningar. Förvaltningen har också identifierat potential och behov att stärka platsbildning på flera delar av gatan:

- Jesusparken i östra delen av Ystadsgatan inom Möllevången är en välanvänd plats att uppehålla sig på under sommarhalvåret. Det finns stor potential att lyfta platsen ytterligare och arbeta med omdisponeringar av gatorna runt om parken. Likaså bör befintliga grönytor på Falsterboplan bättre knytas ihop med Jesusparken för att bli en sammanhängande park.
- Varbergsplan och Fiskelekplatsen är i behov av upprustning och att se över hela platsens gestaltning med grönska, belysning och lekplatsens inventarier. En plats som upplevs otrygg samtidigt som det är en målpunkt för barn.
- Ystadsgatan i höjd med Möllevångstorget skulle bättre kunna rama in torget med en annan disponering av ytor med exempelvis dubbla trädtrader eller där verksamheterna får ta plats i gatan.
- Nordligaste delen av Claesgatan som ansluter till torget har testats med tillfällig utformning för att bättre knyta an till delen med sommargatan och kommer fortsätta under 2025. Det planeras för ytterligare förlängning innan ett permanent förslag tas fram.



Figur 7. Ystadsgatan. En första sträcka att se över för omreglering. Streckade områden är platser med potential att stärka vistelse- och aktivitetsmiljöer, grön infrastruktur, ekosystemtjänster eller möjliggöra för verksamheter att ta delar av gatan i anspråk.

En eventuell omreglering av Ystadsgatan måste göras utifrån ett helhetsgrepp med tvärgående och parallella gator. Förvaltningen har tittat på flera olika alternativ som innefattar både hela och delar av gatan. Ett förtydligt förslag tas fram vid ett eventuellt objektsgodkännande.

SIMRISHAMNSGATAN

Förvaltningen föreslår också att ta fram ett förslag på tillfällig omgestaltning och testreglering på Simrishamnsgatan mellan Södra Parkgatan och Möllevångstorget. Gatusektionen domineras idag av parkerade bilar och framkomligheten för fotgängare är begränsad. Flera verksamheter i delen närmast torget gör också anspråk på att nyttja ytor i gatan och här finns möjlighet att skapa en utformning som bättre kopplar ihop torget och Ängelholmsgatan.



Figur 8. Simrishamnsgatan mellan Möllevångstorget och Södra Parkgatan föreslås få tillfällig utformning och reglering kommande år.

SKOLGATA MÖLLEVÅNGSSKOLAN

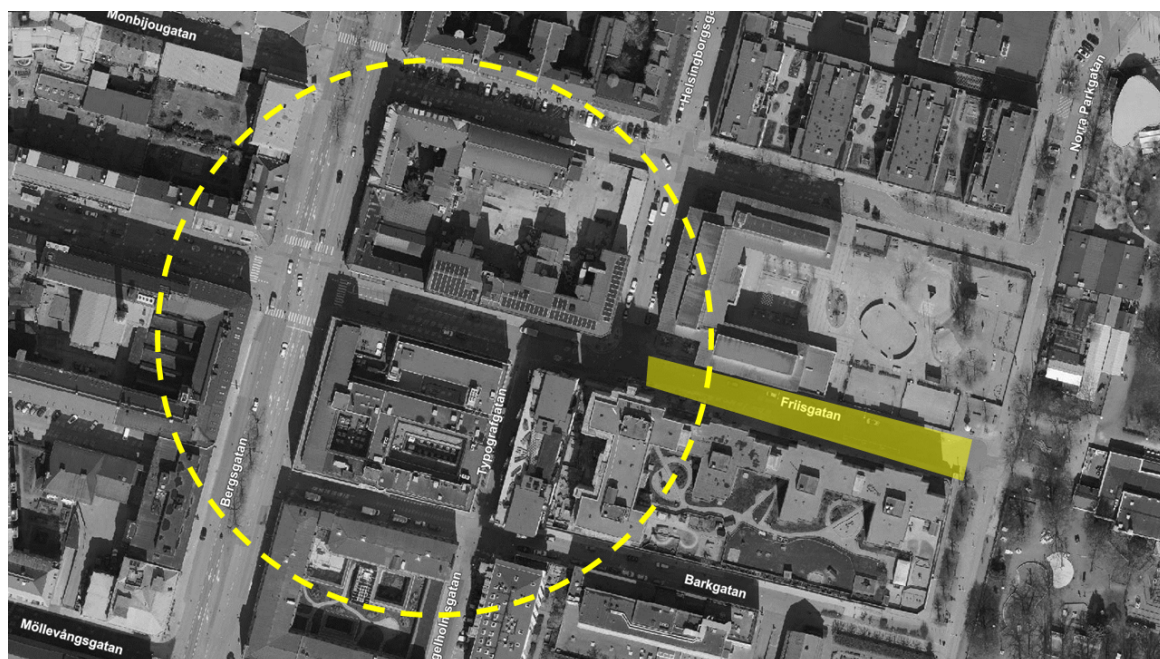
Under 2024 påbörjades två piloter med konceptet skolgata i Malmö. Möllevångsskolan är planerat vara näst på tur och föreslås genomföras som en del av åtgärdsplanen för Möllevången.

Syftet med projektet är att utforska vilka åtgärder som kan användas runt skolor för att öka tryggheten i trafiken. Möllevångsskolan är den tredje skolan i projektet skolgator och har valts ut, dels för att tryggheten i området Möllevången som helhet behöver öka, dels för att skolan har uttryckt ett behov av trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder på Friisgatan. I dialog med Möllevångsskolan och förskolor vid Friisgatan, men även fastighetsägare, verksamheter och andra intressenter, tas nu ett utformningsförslag fram med tillfälliga åtgärder som ska öka tryggheten men även tillföra mer grönska och vistelsekvaliteter till gatan. Åtgärderna planeras att vara på plats i september i år

i samband med Mobility Week och sedan minst ett läsår, men eventuellt längre om testet faller väl ut.

I nordvästra delen av Möllevången och på båda sidor av Bergsgatan finns ett kluster av olika målpunkter för barn och ungdomar. Förutom Folkets park och Möllevångsskolan finns bl.a. kulturskola, gymnasieskolor och förskolor.

Effekter och lärdomar från testet med skolgata vid Möllevångsskolan tas vidare till fler gator i området för att testa utformningar som skapar en trygg och säker tillgång till dessa verksamheter.



Figur 9. Helgult område är yta för pilot med skolgata. Streckat område är gator med flera målpunkter för barn och unga.

CLAESGATAN

Sista etappen av Claesgatan är ett förtydligt uppdrag i budgeten, där målet är att skapa ett enhetligt och sammanhållet stråk mellan Södervärn och Möllevångstorget. Under sommarhalvåret 2025 kommer en tillfällig utformning av gatan att fortsätta, med planer på att förlänga denna och sedan ta fram ett förslag för en permanent lösning baserat på resultaten från tester som genomförs på Ystadsgatan. Ombyggnationen av Södervärn skapar möjligheter att stärka kopplingen för fotgängare längs Claesgatan hela vägen till Möllevångstorget. Därför är det viktigt att detta projekt samordnas med arbetet på Claesgatan.

PLAN FÖR GRÖN INFRASTRUKTUR

Efter genomförd ledningskoll behöver en grönstråks- och genomförandeplan för hela området tas fram. Denna åtgärd syftar till att förbättra luftkvaliteten, skydda mot ett förändrat klimat med hetta och ökad regnmängd, erbjuda rekreativsmöjligheter och stärka den biologiska mångfalden och med en målsättning att kraftigt öka krontäckningsgraden på Möllevången. Med nya och

stärkta grönstråk kopplas viktiga platser som Møllevångstorget och Folkets park samman. En mer hållbar och levande stadsdel där gröna områden inte bara bidrar till ekologiska värden utan även till invånarnas livskvalitet och sociala sammanhållning.

Inom det tidigare arbetet med Grönare Möllan genomfördes inte alla planerade åtgärder på grund av resursbrister. För att snabbare komma igång med plantering av nya träd föreslås att arbetet tar vid där förra insatsen aldrig kunde avslutas. Det gäller då först och främst ny trädplantering på Trelleborgsgatan men även samtliga gator mellan Folkets park och Bergsgatan.

KONCEPT OCH PLAN FÖR BELYSNING

Belysningsåtgärder är särskilt kopplat till områdets utmaningar med upplevd otrygghet. Ny och kompletterande belysning behöver komma på plats för en mer belyst offentlig miljö. Ett särskilt koncept för Møllevången syftar också till att stärka estetik och identitet. Det handlar dels om riktad effektbelysning mot ex. föremål, gator och fasader, dels främja områdets karaktär genom att använda kreativa och konstnärliga ljusinstallationer. Implementeringen av energieffektiva lösningar och smart belysningsteknik syftar också till att minska energiförbrukningen.

5.2 Åtgärdsförslag 3-5 år

Falsterbogatan – Gatan har nyligen färdigställts med nya träd och cykelparkering utanför Folkets parks östra entré. Gatan behöver ses över ytterligare för att göra sträckan en del av cykelvägnätet med stärkt koppling till Västra Sorgenfri.

Permanent reglering och gestaltning – Efter tidigare tester kan flera gator få permanent reglering och gestaltning för att skapa tryggare och mer tillgängliga miljöer.

Fler gator testas – Samtidigt fortsätter testandet med nya gatukoncept och trafikregleringar i stadsdelen. Löpande användarinvolveringar och samverkan med bl.a. polis och BID Møllevången, samt flera olika genomförda undersökningar ger underlag till nya platser.

Fräisgatan – Fräisgatan kommer att utvecklas vidare genom etapp 2 och 3, dvs. från Norra Skolgatan och hela vägen till Folkets park. Åtgärden innebär att en förstudie påbörjas för resterande sträckor. Pilotarbetet med skolgata vid Møllevångsskolan integreras i denna förstudie.

Nya trädstråk anläggs – Nya trädstråk kommer att etableras enligt framtagen plan för grön infrastruktur. Dessa stråk kommer att koppla samman befintliga grönområden och bidra till en mer sammanhållen och grön stadsmiljö.

Spångatan som förstärkt cykelstråk – Spångatan från Amiralsgatan till Södra Förstadsgatan behöver bli ett tydligare cykelstråk och koppling till Rådmanstvången. Förvaltningen tar fram ett utformningsförslag för hela sträckan.

Samverka med fastighetsägare om levande innergårdar och aktiva/gröna fasader och förgårdar – I samarbete med BID Möllevången och fastighetsägare är intentionen att utveckla levande innergårdar samt aktiva och gröna fasader och förgårdar. Målet är att skapa fler gröna utrymmen och förbättra estetiken i stadsdelen och tillsammans med privata markägare bidra till att nå målet om en krontäckningsgrad på 30% på Möllevången.

Förbättrade och nya entréer till Folkets park – Utifrån planer i Masterplan för Folkets park ska flera entréer ses över och förbättras med nya utformningar, samt nya entréer tillkomma. Åtgärder i anslutande gator kan därför behöva göras för att förstärka ett välkomnande intryck och säkerställa tillgänglighet för besökare med olika behov.

Fortsatta studier av Bergsgatan och Spångatan – Under processen med att identifiera och föreslå lämpliga åtgärder i området har förvaltningen återkommande sett att Bergsgatan utgör en betydande utmaning för både längsgående och tvärgående funktioner och värden. Gatan är både en fysisk och mental barriär som delar Möllevången och Rådmanstvången. Denna uppdelning begränsar inte bara olika användares rörelsefrihet och tillgång till områdets alla målpunkter, utan den hämmar också möjligheterna att skapa en mer sammanhängande och integrerad stadsstruktur.

Förvaltningen ser att det finns möjlighet att ge Bergsgatan en ny utformning och funktion som skulle få stor påverkan för både Möllevången och



Figur 10. Visionsbild över korsningen Bergsgatan och Möllevångsgatan. (Illustration av White Arkitekter)

Rådman svången som inte bara skulle lösa de många utmaningar som gatan har idag utan också tillföra många nya värden till gatan och området.

Likaså ser förvaltningen att det finns en större potential att använda de allmänna ytorna på Spångatan vid kvarteret Mandeln med möjlighet till både vistelse och rörelse genom att omdisponera ytorna. Transportbehovet här är främst kopplat till gång och cykel vilket skulle kunna få en mycket högre prioritering samtidigt som platsbildning ger möjlighet till nya utrymmen för sociala och rekreativa sammanhang.



Figur 11. Visionsbild över Spångatan vid kvarteret Mandeln. (Illustration av White Arkitekter)

Framtagna visionsbilder för Bergsgatan och Spångatan är inga förslag på lösning utan ska kunna användas som ett första inspirationsunderlag för diskussioner om hur ytorna skulle kunna utvecklas för att ytterligare och i större omfattning möta behov om ökad trygghet, trafiksäkerhet, grönska och attraktivitet. Förvaltningen föreslår därför som aktivitet i åtgärdsplanen att en fördjupad studie görs om Bergsgatans och kvarteret Mandelns utvecklingsmöjligheter.

5.3 Förutsättningar för ytterligare åtgärder

Det finns flera förutsättningar som behöver undersökas vidare för att kunna precisera ytterligare åtgärder, undersökningar som inte har kunnat rymmas inom detta utredningsuppdrag. Fler analyser och utredningar kan komma att identifieras efterhand men följande aktiviteter planeras att påbörjas omgående redan under år 1 (dvs. 2025):

- Behovskartläggning för boende, besökare, fastighetsägare och verksamheter ger en nyanserad värdering och kartläggning kring behov för rörelse, transport och vistelse i området utifrån olika

användargrupper och kopplat till specifika platser och stråk. Det handlar exempelvis om barns behov att ta sig till viktiga målpunkter, verksamheters behov av varuleveranser eller äldres upplevelse av trygghet.

- Belysningsanalys behöver genomföras för att få en tydlig bild över vilka platser och stråk som saknar eller har eftersatt belysning.
- Utredning för att hantera och leda dagvatten och skyfall till träd och regnbäddar.
- Ledningskoll behöver genomföras på de utpekade stråk med behov av tillförd och ökad trädplantering. Denna kartläggning visar var det är möjligt att plantera träd överhuvudtaget om inte ledningar flyttas.
- Nummerskrivning för genomfartstrafik är ett viktigt underlag i analysen kring vilka ärenden som görs med bil i området och vilka eventuella spridningseffekter som kan bli vid olika åtgärder för begränsad genomfart eller framkomlighet för motortrafik.

FLER TESTOMRÅDEN FRAMÅT

Den föreslagna behovskartläggningen, andra undersökningar och tester på Ystadsgatan och Simrishamnsgatan kommer att ge underlag för nya platser och stråk att testa vidare med regleringslösningar (ex. cykelgata) och gestaltning. Förvaltningen föreslår också att tillfälliga aktiveringar kan genomföras mer som ett event under exempelvis en serie av helger, eller ett antal veckor. Ett referensexempel är European mobility week som genomfördes under en vecka i september 2016 där hela Friisgatan tillfälligt stängdes av för motortrafik och omgestaltades och aktiverades med ett veckolångt program. Utfallet blev stadens första sommargata på en del av sträckan och som nu permanentas.

Ett lokalt och användardrivet exempel är Sölvesborgsgatan som under två helger förra året aktiverades med en gatufest och loppmarknad. Ett initiativ att inspireras av och föra vidare till fler platser.