

# **Stadsdelsanalys av Rosengård**

Ali Hamed  
Ulf Liljankoski  
4 november 2011

## **Inledning**

Inför arbetet med att inventera och göra en nulägesanalys av Rosengård har vi valt att begränsa vårt område. Det område vi framförallt inventerat ligger innan för den blå gränsdragningen vi har gjort på kartorna. På vissa kartor har vi dock valt att ta med delar som ligger utanför vår gräns då vi ansett att dessa delar varit viktiga att belysa för att förstå rörelse över gränsdragningen.

Gränsen vi använder oss tog vi fram genom att dra en linje där vi utifrån vårt grundmaterial (tursitkarta och ortofoto över Rosengård) bedömde finnas en naturlig gräns. I efterhand har vi dock förstått att ytterligare delar av kartan hade kunnat ingå i vårt område. Vi har därför försökt ta hänsyn till detta i vår analys för i en vidare inventering kunna införliva dessa i vår område.

När vi inventerat området har vi vandrat omkring i vårt avgränsade område och dokumenterat med hjälp av anteckningsblock, kamera, filmkamera och två minnen av god kvalitet.

## **Nulägesbeskrivning – Inventering**

### ***Karta 1: Utemiljöer och offentliga rum***

På vår karta över utemiljöer och offentliga rum har vi valt att dela upp de dessa miljöer och rum i fem delar:

- *Park/Grönyta*, vilka vi ansåg vara offentliga miljöer vara användningsområde inte var direkt bestämda.
- *Parkeringar*, vilka vi ansåg vara offentliga miljöer som används av många och även har kan användas till andra ändamål (t ex samlingar och demonstrationer).
- *Skola/förskola*, där vi anser att många uppehåller sig på skolgårdarna även efter stängningsdags.
- *Semioffentlig plats*, vilka vi ansåg vara platser för alla men där platsen var avsedda för ett visst ändamål och ibland fanns det uttalade regler om hur och när man fick använda platsen (t ex fotbollsplaner och löpbanor som lokala idrottsföreningar nyttjade).
- *Offentlig byggnad*, vilka vi ansåg byggnader som fanns för att tjäna befolkningen men som hade begränsade öppettider (t ex ishall, badhus, sporthall, vårdcentral ocpolisstation).

### ***Karta 2: Stråk/förbindelser och målpunkter***

På vår karta över stråk och förbindelser har vi valt att dela upp i två delar:

- *Huvudväg*, med vilket vi menar att bilar kan använda för att ta sig fram i området.
- *Gång-/cykelväg*, med vilket vi menar vägar som är avsedda enbart för gång- och cykeltrafikanter .

### ***Karta 3: Bebyggelse***

På vår karta över bebyggelse har vi valt att inventera *bostadshusen* i området och har delat upp bebyggelsen i två grupper:

- *Hög bebyggelse*, vilket vi ansåg byggnader med fem eller fler våningar vara.
- *Låg bebyggelse*, vilket vi ansåg byggnader med fyra eller färre våningar vara.

### ***Karta 4: Funktioner och verksamheter***

På vår karta över funktioner och verksamheter valde vi att dela upp i sex olika former av funktion och verksamhet:

- *Bostäder*, med vilket vi anser byggnader med huvudsaklig funktion som bostad vara.
- *Skola/Förskola*, med vilket vi anser friliggande byggnader avsedda för att fungera som skola vara.
- *Offentlig byggnad*, med vilket vi anser byggnader avsedda att inrymma verksamheter som tjänar befolkningen (t ex ishall, badhus, sporthall, vårdcentral, polisstation och byggnader där t ex kommunens bostadsbolag och andra instanser inryms).
- *Handel*, med vilket vi menar byggnader och platser som vi ansåg framförallt fungera som handelsplats med utbud av varor och tjänster.
- *Kontor*, med vilket vi menar byggnader som framförallt är avsedda som kontorslokaler.
- *Kultur/Teater*, med vilket vi menar platser och byggnader som är avsedda för kulturinslag så som konstutställningar, teater och skaparverkstäder etc.

### **Analys**

I vår analys över Rosengårds har vi använt oss av den erfarenhet vi fått av att inventera området. I analysen tittar vi inte bara på hur den fysiska planering ser ut, utan tittar även på hur människan, invånare såväl som turister och motortrafik, rör sig och använder området.

### ***Karta 5: Mötesplatser & trafik***

För att utvärdera rörelsemönster i området tog vi fram en karta över de mötesplatser och vägar som var mest använda och trafikerade.

På den analytiska kartan hittar man dessa markeringar:

- *Mötesplatser*, som framhäver de platser där människor uppehöll sig i större mängd.
- *Intensiv trafik*, som framhäver de vägar som är mest trafikerade.

## ***Mötesplatser***

### *Fungerande mötesplatser*

Vi upplevde att det fanns tre fungerande mötesplatser där människor uppehöll sig:

- *Bennetz bazaar* i området kallat Örtagården som var en ett område där man byggt till så kallade bokaler; Bostad och lokal i ett. Här fanns det alltså affärer samt ett litet torg och parkeringsplats utanför
- *Rosengård centrum*, med Rocent köpcentrum och City Gross, där det fanns folksamlingar framförallt inne i Rocenter samt utanför ingångarna, vid parkeringsplatsen, till Rocenter och City Gross.
- *Dicksons Väg/Babylon Livs*, mitt emot Rosengård centrum, med ett litet torg med lekplatser, bänkar och parkeringsplatser.

Det unika med dessa tre platser var det fanns någon form av handel på platsen, samt parkeringsplatser nära inpå. Den förstnämnda, Bennetz bazaar verkade vara nyanlagd och vi gissar på att det funnits någon form av efterfrågan för butiker i området.

### *Icke-fungerande mötesplatser*

Övriga delar av Rosengård upplevde vi som icke fungerande mötesplatser och platser som man framförallt passerade. Det fanns stora folktomma grönytor, parker och idrottsplatser. Vårt antagande är att dessa platser inte är välbesökta dels då det är långt att ta sig till dem, men samtidigt är årstiden inte den rätta för att vistas i parken och utomhus sporter och parkerna och grönytorna bör även undersökas under våren och sommaren för att förstå hur de används.

För vidare forskning ställer vi oss då följande frågor:

- Är det butikerna som skapar dessa mötesplatser?
- Finns det ett behov av och utrymme för att etablera fler butiker och bokaler i Rosengård?
- Hur används de icke-fungerande mötesplatserna under andra årstider?
- Hur kan man göra de icke-fungerande mötesplatser mer levande under de kalla årstiderna?

## ***Trafik***

Motortrafiken i Rosengård höll sig framförallt till stora vägar som passerade eller var genomfarer som skar igenom stadsdelen. Vår upplevelse som biltrafikanter var att det var svårt att ta sig fram i Rosengård med bil, samt fanns det inte många platser som lockade att köra av vägen för att stanna till i Rosengård. Den plats som fanns innanför vårt område som verkade locka besökare var Rosengård centrum med Rocenter köpcentrum och City Gross, men sedan fanns det inget som fick

besökarna att utforska området ytterligare.

För vidare forskning ställer vi oss då följande fråga:

- Hur får man fler att stanna till och uppleva Rosengård?

### ***Butiker och avstånd***

Butiker var något som vi inte såg i många av de delarna av Rosengård som vi besökte. Samtidigt är avstånden långa från många delar och gör det antagligen svårt för större familjer att storhandla då man måste ta sig långa sträckor till och från butikerna samtidigt som det är väldigt få vägar som är avsedda för biltrafik.

Parkeringsplatserna som vi ser på karta 1 över utemiljöer och offentliga rum ligger långt ifrån många bostadshus och som vi ser på karta 2 över stråk och förbindelser finns det enbart gång- och cykelvägar som knyter ihop parkeringsplatserna med många av bostadshusen.

Detta gör att det antagligen finns en efterfrågan efter fler butiker i de olika områdena, samt bättre vägar där bilar kan ta sig fram närmare bostadshusen. Frågan borde dock utredas närmare.

För vidare forskning ställer vi oss då följande fråga:

- Finns det ett behov och finns möjlighet att underlätta för biltrafiken att nå längre in i bostadsområdet?

### ***Negativa, positiva och neutrala faktorer***

Vi sammanställde också vår upplevelse av Rosengård i tre olika faktorer, negativa, positiva och neutrala. Givetvis bör de olika faktorerna och de olika kategorierna diskuteras ytterligare. En positiv faktor kan i för hög grad bli en negativ eller en neutral och samma sak gäller för negativa och neutrala faktorer. Faktorerna nedan bör alltså framförallt ses som ämnen för ytterligare diskussion.

#### *Negativa faktorer*

- Långa avstånd mellan bostad och butiker.
- Stora vägar skär igenom Rosengård och delar stadsdelen.
- För att ta sig mellan de olika delarna i Rosengård är rörelsemönstret begränsat till gång- och cykelbroar.
- Stora, tomma och oanvända grönytor.
- Stora, tomma och oanvända betong- och asfaltsytor.
- Svårframkomligt med bil.

### *Positiva faktorer*

- Levande centrum.
- Många lekplatser.
- Många grönområden.
- Gott om gång- och cykelvägar.
- Nära till skola och förskola.
- Utrymme för sport, aktivitet och rekreation.
- Gratis parkeringar.
- Mångkulturellt.
- Ligger centralt i Malmö, nära till Malmö centrum.

### *Neutrala faktorer*

- Stor andel unga invånare.
- Segregation. Kan vara både positiv och negativ segregation och bör utforskas ytterligare.
- Studentlägenheter.
- Enformig bebyggelse.

Utifrån dessa faktorer ställer vi oss då följande frågor:

- Hur kan vi skapa kortare eller lättare vägar mellan bostad och butik?
- Hur knyter vi ihop Rosengårds olika delar och förenklar för både gång-, cykel, och biltrafik att ta sig mellan de olika delarna?
- Kan de stora grönytorna användas bättre?
- Kan de stora betong- och asfaltsytor användas bättre?
- Finns det behov för så många lekplatser?
- Kan vi integrera gång- och cykelväg bättre och i samspel med motortrafiken?