SÖDRA FÖRSTADSGATANS POTENTIAL

SPACESCAPE | Malmö stad

Platsanalys och behovskartläggning
220905

”Här finns det liv!”

Man 18–29 år om korsningen Södra Förstadsgatan–Friisgatan

SAMMANFATTNING

Som en del i Storstadspaketet ska Södra Förstadsgatan göras om till en mer attraktiv gata för stads- och folkliv. På uppdrag av Malmö stad har därför en behovskartläggning genomförts av Rådmansvången generellt, och Södra Förstadsgatan specifikt. Behoven har identifierats med hjälp av 5 fokusträffar med olika användargrupper, över 1300 svarande i en webbdialog med boende, arbetande och besökare samt observationer av vistelse och utformning. Nedan sammanfattas det mest centrala resultatet.

BEHOV I RÅDMANSVÅNGEN

MINSKADE BARRIÄREFFEKTER

Rådmansvången omringas idag av de större bilvägarna Föreningsgatan, Bergsgatan, Pildammsvägen och Carl Gustafs väg. Dessa skapar barriäreffekter som förstärker stadsdelens gränser och många deltagare i dialogen påtalade att det är obehagligt att korsa dessa stråk för att nå kollektivtrafik eller andra målpunkter utanför stadsdelen. Här finns behov av minskad trafik, ökad trafiksäkerhet vid korsningspunkter, lägre hastigheter och fler övergångsställen, särskilt där barn, unga, äldre och funktionsvarierade rör sig.

BEHOV AV YTOR FÖR VISTELSE; LEK, MÖTEN, AKTIVITET, GRÖNSKA OCH ROFYLLDHET

Boende och föreningar har uttryckt att det finns en brist på ytor för vistelse, aktiviteter för unga och rofyllda platser för äldre. Många av de svarande efterfrågade mer trivsamma platser för mer grönska, sittplatser och uteserveringar. Både i form av platser med mer puls och liv, samtidigt som det finns ett behov av fler rofyllda platser, fredade från trafikbuller och trängsel.

TRAFIKSÄKERHET FÖR FOTGÄNGARE OCH CYKLISTER

Flera korsningspunkter pekades i dialogen ut som trafikfarliga, då olika konflikter mellan olika trafikslag är vanligt förekommande. Både i höjd med Triangeln norra, Bergsgatan, Carl Gustafs väg och längs Södra Förstadsgatan.

HANTERA OTRYGGA PLATSER OCH ÖPPEN DROGHANDEL

Både dialogen med allmänheten och fokusträffarna visade att det finns problem med upplevd otrygghet, både längs stråk som saknar kvällsaktiva verksamheter, längs gator med lågt dagsljusinsläpp, längs slutna fasader och i korsningspunkter. Dessa platser tenderar att locka till sig ”gänghäng”, öppen droghandel och buskörning.

TILLGÄNGLIGHET FÖR OLIKA FUNKTIONSVARIATIONER

Rådmansvången har idag flera problem vad gäller tillgänglighet. Dels trafiklösningar som skapar stor oförutsägbarhet, exempelvis i de korsningspunkter med ”shared space” där inget trafikslag ges tydligt företräde och kontinuerliga ledstråk saknas. Dels i brist på platser för angöring, tillgång till gratis handikapparkering och tillgänglighet för färdstjänst.

BEHOV PÅ SÖDRA FÖRSTADSGATAN

FRIISGATAN EN UPPSKATTAD FÖREBILD

Trots utmaningar med konflikter mellan olika trafikslag och trängsel i korsningen mellan Södra Förstadsgatan och Friisgatan, blev platsen den mest uppskattade i den digitala dialogen. Boende och besökare uppskattar grönskan, sittplatserna och uteserveringarna som skapar folkliv, och vill se att kvaliteterna där sprider sig till fler platser längs Södra Förstadsgatan och Rådmansvången.

ÖKA PRIORITET FÖR FOTGÄNGARE OCH CYKLISTER

Även om den studerade delen av Södra Förstadsgatan är lång och har flera olika karaktärer, var bilens och biltrafikens utrymme, hastighet och ljud något som beskrevs som negativt längs hela sträckan. Flera av platserna, särskilt korsningspunkterna, beskrevs som direkt trafikfarliga, vilket speciellt påverkar upplevelse, framkomlighet och rörelsefrihet hos de användargrupper som studerats närmare.

En majoriteten av deltagarna i dialogen ser ett behov av minskad biltrafik till fördel för ökat utrymme för cyklister, fotgängare, grönska och mer ytor för vistelse.

INNEHÅLL

Sammanfattning 03

1. INLEDNING 2

Inledning 3

Levande stadsmiljö (Spacescape, 2019) 4

Metod 6

2. RÅDMANSVÅNGEN 7

Områdesbeskrivning 8

Dialogresultat 11

Gatutyper 22

Trafikflöden 23

3. SÖDRA FÖRSTADSGATAN 27

Dialogresultat 28

Rörelsemönster 49

Bottenvåningar 50

Kvällsliv och trygghet 51

Exempelbilder 52

Solstudie 53

4. GATANS DELAR 54

5. SAMMANVÄGD ANALYS 81

Sammanvägd analys 82

MEDVERKANDE

Olof Rabe, Malmö stad

Pella Ström, Malmö stad

Daniel Möller, Malmö stad

Amanda Neleryd, Malmö stad

Bim Byström, Malmö stad

Alexander Ståhle, uppdragsansvarig Spacescape

Karin Lobo Lundgren, Spacescape

Vera Esaiasson, Spacescape

Sara Pinto, Spacescape

OBSERVATÖRER

Tove Mellerby

Johannes Karlsson

Sara Wihlborg

Lukas Zorica

1. INLEDNING

INLEDNING

BAKGRUND

Upprustningen av Södra Förstadsgatan grundar sig i avtalet Storstadspaketet som Malmö stad slutit med staten och Skånetrafiken. Utöver fokuset på bostadsutveckling i stationsnära lägen ska stadsbyggnadsprojekt i befintlig miljö genomföras. I det senare arbetet ingår förstudien av Södra Förstadsgatan och Rådmansvången.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Södra Förstadsgatan är en gammal stadsgata. Sirliga sekelskifteshus med detaljrika fasader, bruna tegelblock och dagens moderna köpcentrum kantar den cirka 730 meter långa studerade sträckan. Trots dess potential med vackra fasader och en stor mängd näringsidkare saknas sittplatser, grönska, mötesplatser och gestaltning. Utformningen anpassad till buss består, trots att trafiken togs bort 2014 och trottoarernas utformning tillsammans med cykelparkeringar omöjliggör upplåtelse. Södra Förstadsgatan brottas med nedskräpning, klotter, fortkörning och polisens trygghetsmätningar visar några av stadens sämsta resultat.

Gatan är en del av det större området Rådmansvången som har omdanats under senare år. Näringar och fastighetsägare har etablerat sig, bostäder byggts och flöden förändrats. Ca 28 000 människor åker numera till och från Triangelns station, som har tiotusentals resenärer dagligen, och ytterligare tusentals går av och på bussen på Rådmansgatan. Triangelns köpcentrum i sin tur har mer än 7 miljoner besökare om året och sjukhusområdet är i kraftig expansion. Friisgatan, som löper tvärs Södra Förstadsgatan, har varit sommargågata sedan 2017 och ska byggas om till gågata i närtid.

Ombyggnationen av Södra Förstadsgatan ska leda till att gatan och dess närområde utgör en sammanfogande länk mellan stadens nuvarande centrum och Möllevången. Gatan ska garantera trygghet, jämställdhet, tillgänglighet, vistelsekvalitet och upplevelser för hela området, vid alla dygnets timmar i den så kallade ”24-timmarsstaden”, samtidigt som cykelförutsättningarna ska förbättras.

TIDIGARE STUDIER

I samband med flytten av busstrafik från Södra Förstadsgatan till Rådmansgatan 2014 gjordes ett försök med en bilfri sträcka mellan Spån- och Friisgatan mellan mars och oktober. Några slutsatser från försöket var att fotgängare och cyklisters förutsättningar förbättrades och att biltrafiken under försöket omfördelades till Skolgatan och Friisgatan. Även att Malmöborna uppvisar vilja att utveckla delarna söder om Triangeln med mindre biltrafik och bättre möjligheter för vistelse, aktivitet, gång och cykel. Engagemanget från fastighetsägare, verksamheter längs gatan eller andra aktörer saknades dock. En rekommendation från studien var att fastighetsägare och verksamheter efterfrågar en plan eller vision kring hur staden vill utveckla gatan både på kort och på lång sikt.

SYFTE

Uppdraget går ut på att kartlägga Malmöbornas behov på Södra Förstadsgatan specifikt, och i Rådmansvången generellt. Rapporten ska användas som dialogunderlag med hela stadens organisation kring hur gatan ska göras om.

Förstudiearbetet för Södra Förstadsgatan och Rådmansvången ska hantera områdets komplexitet och tillvarata intressen från såväl företag, fastighetsägare, boende, studenter, föreningar, äldre, anställda, näringsliv, cyklister, fotgängare, bilister och inte minst barn.

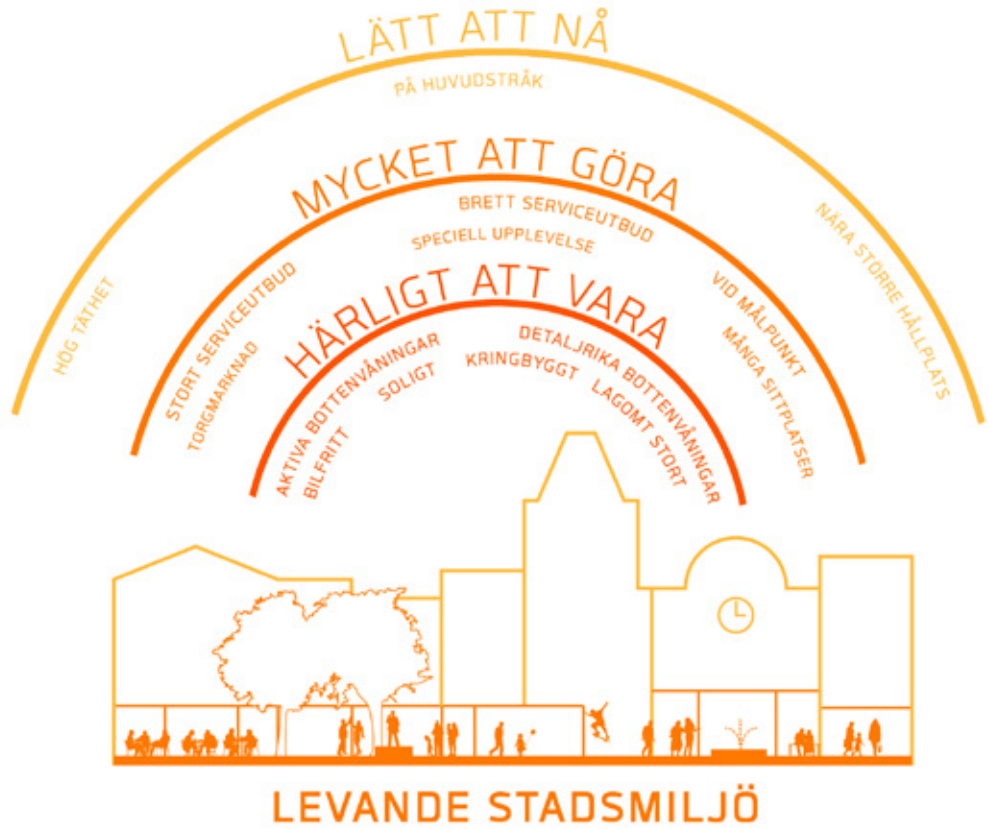
LEVANDE STADSMILJÖ (SPACESCAPE, 2019)

Spacescape har i en tidigare studie dragit slutsatser om vad som gör en plats levande, utifrån trettio studerade platser i Malmö, Göteborg och Stockholm. Med hjälp av 1 500 intervjuer, observationer och geografiska analyser har sambandet mellan upplevelsen av stadsliv och olika platskvaliteter kartlagts. Analysen visar att det finns ett antal platskvaliteter som påverkar hur levande en plats upplevs.

På följande sida listas topp 3 mest levande platser i Malmö. Malmöborna betygsatte Södergatan som den mest levade gatan i staden.

INTE LEVANDE
- En passage
- Tråkigt, inget att göra
- För mycket bilar
- För mycket folk
- Bara shopping
- Brist på grönska
- Fult

LEVANDE
- Mycket folk
- Uteserveringar
- Restauranger och caféer
- Butiker
- Sol
- Sittplatser
- Speciell dragare



TOPP 3 MEST LEVANDE I MALMÖ

1. LILLA TORG
2. SÖDERGATAN
3. HAMNGATAN

SÖDERGATAN

6,79 av 10 poäng

STADSLIVSBETYG

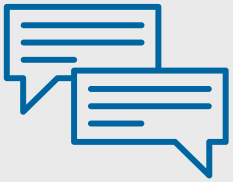
16 000

BESÖKARE PER DAG

80

VISTANDE UNDER MAXTIMME

METOD

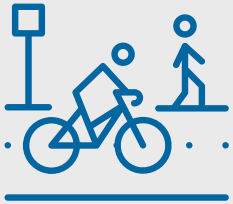


WEBBDIALOG OCH FOKUSGRUPPER

1 330 svarande i webbdialogen

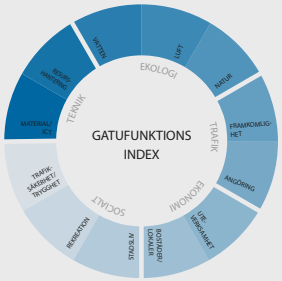
1 550 platsmarkeringar längs Södra Förstadsgatan

5 fokusträffar med olika användargrupper



LEVEL OF SERVICE

Level of service (LOS) är ett mått på trängsel för fotgängare. Stockholm stads metod (2020) bedömer upplevd trängsel på en tjugogradig skala utifrån antalet fotgängare per minut under maxtimmen, per breddmeter trottoar, har använts. Den smalaste passagen har legat till grund för beräkningen.

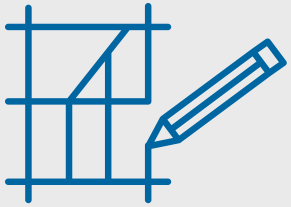


GATUFUNKTIONSINDEX

Gatufunktionsindexet togs fram i arbetet med *Designguide för smarta gator* (Spacescape, 2022) och är en metod för att inventera gators funktionalitet. Det har använts för att karaktärisera och differentiera gatans kvarter. Resultat över 50 indikerar att betrakta som en mångfunktionell gata.

GATUTYPSKARTLÄGGNING

Områdets trafikmässiga karaktär har kartlagts och definierats utifrån *Designguide för smarta gators* (Spacescape, 2022) gatutyper. Analysmetod utgår från att en gatas karaktär huvudsakligen bestäms av fordonens verkliga hastighet.



OBSERVATIONER

Två observationsstudier har genomförts under två heldagar, en vardag och en helgdag, i april och maj månad. Besöksgrupper, rörelsemönster, beteenden och väntetider har undersökts.

VÄRDEVERKTYGET (PILOTSTUDIE)

I kartläggningen av gatan har en ny metod med arbetsnamnet *Värdeverktyget* använts. Verktyget är under utveckling och syftar till att kvantifiera funktioner i gatan som vanligtvis inte diskuteras i numerära termer.

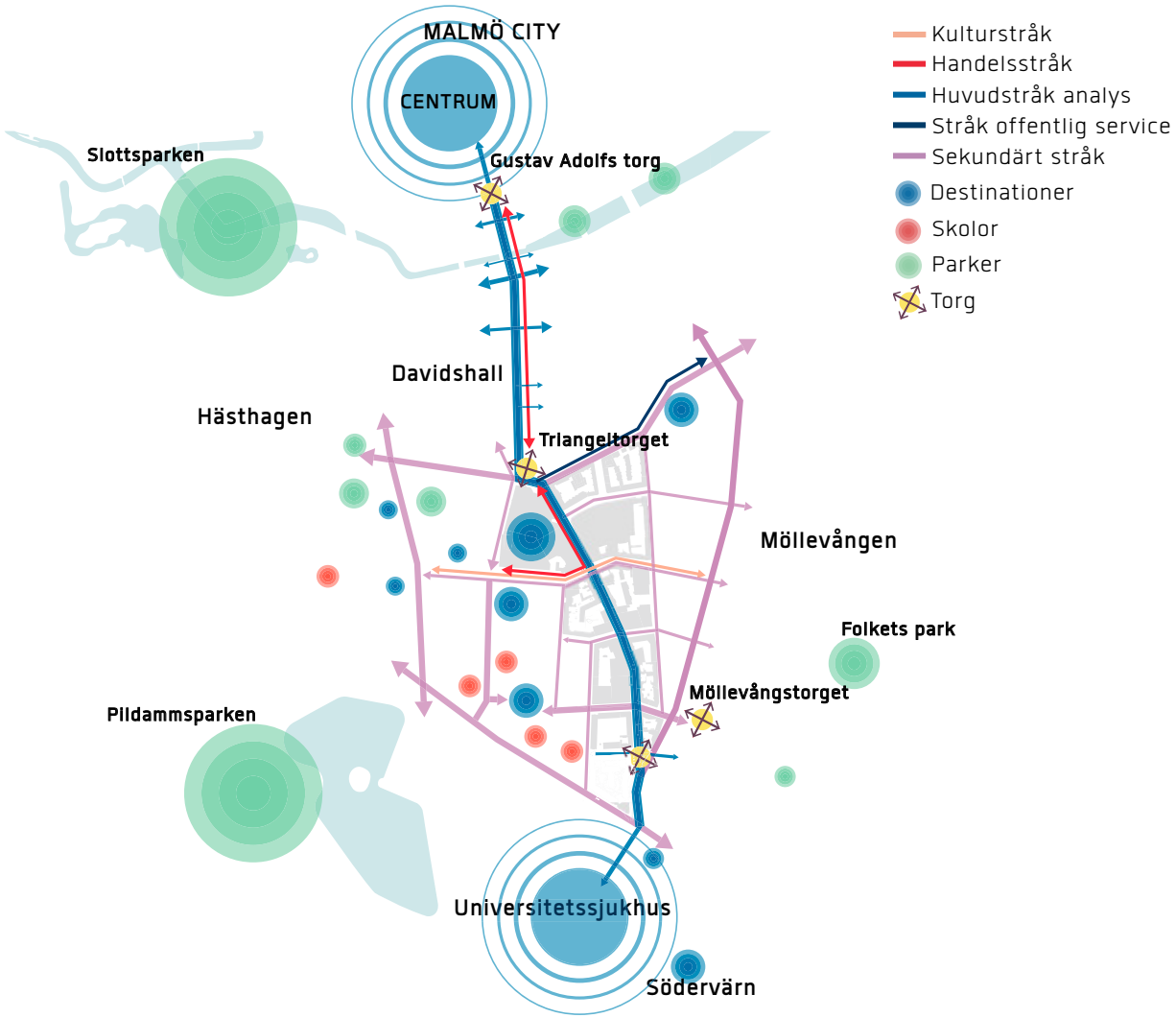
2. RÅDMANSVÅNGEN

OMRÅDESBESKRIVNING

Rådmansvången ligger söder om Malmös mest centrala delar. Länken norrut består av ett sammanhållet stråk av gågator från Triangeltorget, förbi Gustav Adolfs torg, hela vägen till Stortorget, varifrån avståndet till centralstationen är kort. Stråket är en ryggrad i Malmös centrumbildning och handelsutbud. Öster om stadsdelen återfinns stadens barntätaste område Möllevången med välbesökta Folkets park och Möllevångstorget. Magistratsparken är vacker men liten för en stadsdel på 35 hektar, och angränsande Pildammsparken utgör ett viktigt grönområde för boende och verksamma. Högt trafikerade gator runt Rådmansvången hindrar dock sömlösa rörelser till och från stadsdelen.

I och med anläggandet av Citytunneln och station Triangeln har Rådmansvångens betydelse i ett regionalt sammanhang vuxit, med Skånes universitetssjukhus och Tandvårdshögskolan bland de viktigaste målpunkterna. Vid stationstorget samlas Malmöbor inte bara för resor utan även skateboardåkning, lek och sollapning. Malmö opera är en målpunkt av mer lokal karaktär och Triangelns köpcentrum lockar miljontals besökare varje år.

Inom Rådmansvången finns ett flertal skolor belägna i söder. Bebyggelsen är huvudsakligen mellan fyra och sex våningar hög, men bär spår av flera epoker, och den brokiga blandningen fångar ögat vart man än rör sig i området. Här återfinns också flertalet särpräglade, fristående byggnader. Arkitekturen i Rådmansvången är bitvis mycket påkostad.



Vid Rådmansvångens norra ingång tornar det 20 våningar höga hotellet upp sig. Nästa uppseendeväckande möte är St Johannes kyrka, den över hundra år gamla byggnaden som ligger sida vid sida med livligt trafikerade Triangel-stationen, inramad av ett hav av cyklar. De båda glaskupeformade uppgångarna, belönade med Kasper Salin-priset, sätter även de sin prägel på Rådmansvången. Johannesskolan är samtida med kyrkan och upptar, med sina drygt 500 elever, ett helt kvarter mellan tågstationen och sjukhuset.

I väster karaktäriseras näringslivet av storskalighet till följd av de stora resenärsflödena och kedjor dominerar, medan gator och platser närmare Möllevången kantas av mindre, fristående näringsidkare och fler restauranger och caféer. Södra Förstadsgatan är något av en brytpunkt dem emellan.

I fråga om trygghet sticker Rådmansvången, tillsammans med Möllevången, ut i stadens mätningar. Oroskänslorna bland boende hänger samman med närvaron av narkotikapåverkade personer och rädsla för överfall och misshandel. Även om verksamheterna är många, är området stort, och vid sidan av serveringsstråken finns långa, inaktiva fasader och parkeringshus som gör gatorna obefolkade.

BITVISA INAKTIVA FASADER

BARER I NÄRHETEN AV MÖLLEVÅNGSTORGET

SIKTLINJER PRÄGLADE AV BLANDAD ARKITEKTUR

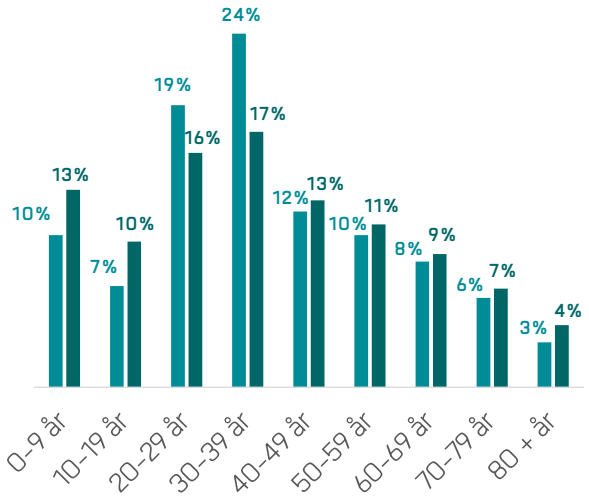
INSLAG AV MYCKET GAMMAL STADSBYGGNAD

PÅKOSTAD ARKITEKTUR

AKTIVITET VID TRIANGELN

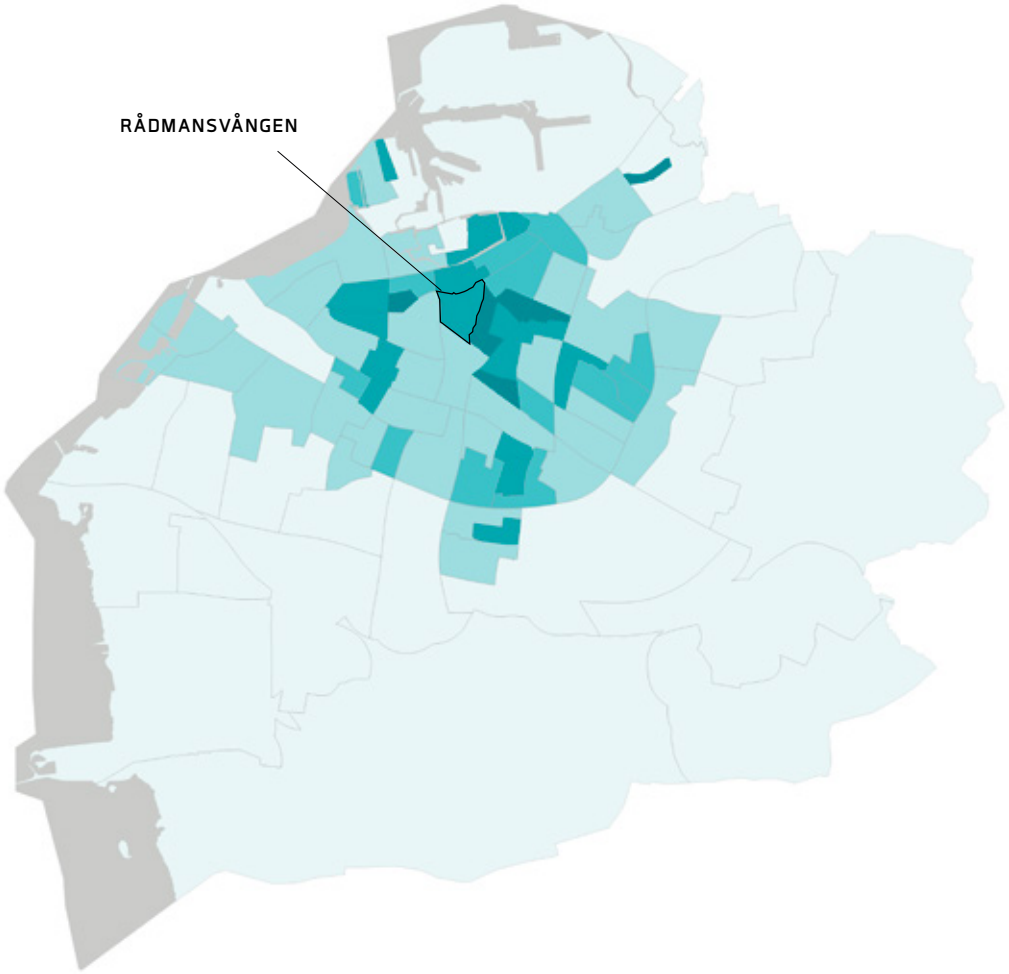
Rådmansvången hade år 2018 en befolkningsstorlek på drygt 7 000 invånare (SCB RegSO, 2018), vilket ger en befolkningstäthet på knappt 150 boende per hektar markyta. Intilliggande Möllevången har den högsta befolkningstätheten i Malmö stad på ca 250 boende per hektar.

De största åldersgrupperna i stadsdelen är de mellan 20-29 år (19 %) och 30-39 år (24 %). I jämförelse med Malmö stad i sin helhet har Rådmansvången en hög andel unga vuxna (20-39 år) och under snittet på övriga åldergrupper, särskilt när det gäller barn och unga.



BEFOLKNING FÖRDELAT PÅ ÅLDERSGRUPP

Rådmansvången Malmö stad



BEFOLKNINGSTÄTHET (BOENDE PER HEKTAR) I MALMÖ STAD

< 25 25–75 75–125 125–175 > 175

DIALOGRESULTAT

I maj 2022 genomfördes fem fokusträffar med särskilt utpekade användargrupper bland Malmöborna. Barns perspektiv fångades genom en fokusträff med Lekattens förskola, där både pedagoger och barn från småbarngruppen deltog. Ungas perspektiv inhämtades via en fokusträff med delar av elevrådet på Johannesskolan, där totalt sex elever från två högstadieklasser deltog. Båda verksamheterna ligger inom stadsdelen Rådmansvången.

För att inhämta kunskap från äldre genomfördes en fokusträff på Lekattens trygghetsboende där fyra kvinnor över 80 år deltog. Trygghetsboendet ligger i södra Rådmangsvången med en av entréerna ut mot Södra Förstadsgatan.

Utöver detta hölls två gåturer med representanter från olika organisationer och föreningar med fokus på rättigheter för människor med olika funktionsvariationer. Totalt deltog fem representanter från DHR Malmö, Tillgänglighetsgruppen Malmö och Synskadades Riksförbund Malmö.

Under träffarna fick deltagarna möjlighet att berätta hur de använder Rådmansvången och Södra Förstadsgatan, samt peka ut bra platser och platser som har förbättringspotential. Syftet med träffarna var att dra slutsatser om vilka behov som respektive användargrupp har inför en omvandling av området och gatan.

GENOMFÖRDA FOKUSGRUPPER

- Lekattens förskola, pedagoger och barn från småbarnsgruppen
- Eleverådet på Johannesskolan, tre elever i åk 7 och tre elever i åk 8
- Lekattens trygghetsboende, fyra kvinnor 80+
- Två gåturer med funktionsvarierade

BARN

Lekattens förskola ligger i södra Rådmansvången med entré mot Södra Förstadsgatan. Verksamheten har främst yngre barngrupper.

Förskolan hade under månaderna innan besöket haft pedagogiskt fokus på staden och dess innehåll.

BRA PLATSER

Varje onsdag är det utflyktsdag på Lekatten och pedagogerna tillsammans med barngrupperna lämnar lokalerna och den egna gården för att gå till platser i närmiljön. Populära platser att besöka är då Fiskelekplatsen i Möllevången, som är en inhägnad lekplats som uppskattas av barnen, i och med att alla kan springa runt ohämmat. Lekplatsen når de till fots via Bergsgatan och Möllevångstorget.

Även parkleken och de stora, öppna ytorna i Folkets park är populära platser, då dessa också är inhägnade och barnen ges möjlighet att leka fritt utan oro för trafik. Även Folkets park når de till fots via Bergsgatan och Möllevångstorget.

Vid behov av variation, eller om tidigare nämnda platser redan är fulla med andra barn, går de till Annelund för att nå närmaste inhägnade lekplats. Magistratsparken, som ligger inom Rådmansvången, saknar inhägnad av staket och används mer sporadiskt, då en sådan lösning kräver mer personal och planering. Detsamma gäller den lilla lekplatsen på Kapellplan i hörnan Möllevångsgatan/Nikolaigatan.

Tidigare användes en förskolegård norr om Rådmansvångens skola, men den är inte längre i bruk och numera avstängd.

Under förskolans fokus på temat stad har barnen uppmärksammat ”bubblorna” i marken som utgörs av glaskupolerna över Triangelns stationsentréer. Pedagogerna beskrev att barnen är väldigt fascinerade av dessa och även klockorna på Johanneskyrkan och Johannesskolan.

Under fokusträffen uttryckte sig barnen även positivt om färgglada skyltar och grönska.

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL

Pedagogerna beskrev att det generellt förekommer öppen droghandel i Rådmansvången. Platser som upplevs särskilt otrygga i anslutning till förskolan är den korta, mörka gatan bakom Swedbank. Den beskrevs som trång, mörk och nedskräpad. En av pedagogerna har bevittnat bråk och misshandel på platsen och den andra hade själv blivit utsatt för ett rånförsök. Föräldrar använder dock platsen dagligen när de lämnar och hämtar sina barn, då det går att nå verksamheten via en entré ut mot gången. Barnen på förskolan har inte påpekat att det känns otryggt, men däremot att det är smutsigt, skräpigt och ”luktar kiss”.

Pedagogerna berättade också att det hänt att barngrupperna behövt stanna inne hela dagen då polisen varit på plats och letat vapen. En upplevelse som påverkat den upplevda tryggheten negativt.

I och med att barngrupperna behöver lämna Rådmansvången för att nå inhägnade lekplatser korsar de ofta Bergsgatan i höjd med Södra Fisktorget. Att korsa Bergsgatan med stora barngrupper beskrev pedagogerna som obehagligt, då övergångsstället är obevakat och det är mycket trafik.

KLOCKTORET PÅ JOHANNESKYRKAN

”BUBBLAN” – TRIANGELN NORRA

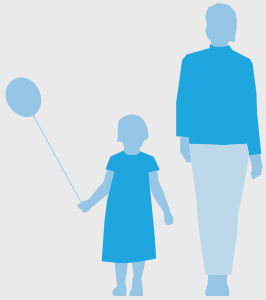
GÅNGEN BAKOM SWEDBANK

BARNS BEHOV I RÅDMANSVÅNGEN

- Barnen, via pedagogerna, efterfrågar en inhägnad lekplats inom stadsdelen som nås utan att behöva passera tungt trafikerade vägar. Pedagogerna uttryckte att det skulle behövas minst en till sådan lekpark i Rådmansvången. En ytterligare lekplats skulle leda till att barngrupperna är ute oftare. De gav som förslag att inhägna lekytan på Kapellplan.

- Ökad trafiksäkerhet generellt i området, särskilt längs tungt trafikerade gator som Bergsgatan. Gärna sänkta hastigheter och bevakade övergångsställen.

- Dialogen tydliggjorde barns behov av element som sticker ut i den fysiska miljön, som hjälp för att förstå och orientera sig i sin närmiljö (ex. klockor, färgglad skyltning och ”bubblor”). Även hur stadsmiljön upplevs i barns ögonnivå, där det som gömmer sig inne i en verksamhetslokal går att upptäcka, med genomsläppliga fasader och fönster med låg nedre kant ut mot gatan.



FOLKETS PARK, MÖLLEVÅNGEN

KAPELLPLAN

KLOCKOR I STADSMILJÖN

UNGA

Johannesskolan ligger i södra Rådmansvången och har elever mellan förskoleklass och årskurs 9. Under fokusträffen i maj 2022 deltog tre elever i årskurs 7 och tre elever i årskurs 8.

BRA PLATSER

När högstadieeleverna pekade ut de platser eller målpunkter som de använder i Rådmansvången var favoriterna McDonalds, Ica Supermarket Söder och Triangelns galleria. Hit går eleverna för att köpa mat eller dryck på sina raster.

Övriga favoritplatser så som Pildammsparken och Folkets park, som ligger utanför stadsdelen, används för att träffa vänner, hänga eller under idrottslektionerna. Till Möllevångstorget går vissa av eleverna för att handla åt sina föräldrar.

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL

Ungdomarna beskrev stora problem med upplevd trafikosäkerhet, inte bara inom Rådmansvången, utan även för att ta sig till skolan via Bergsgatan, Carl Gustafs väg och Södra Förstadsgatan (söder om korsningen Carl Gustafs väg). Flera av eleverna kliver av med bussar vid Södervärn och upplever att det är svårt att ta sig över de trafikerade vägarna med höga flöden av bilar och cyklister. Obevakade övergångsställen upplevs som obehagliga och avståndet mellan övergångställena gör att elever genar över gatorna.

”Hela gatan, biten där man ska gå över är komplicerad, man kan bli påkörd när som.”

Elev Johannesskolan om Carl Gustafs väg

Inom Rådmansvången beskrev eleverna generella problem med cyklister som cyklar på trottoarerna, felparkerade cyklar och bilister som inte blinkar innan de svänger. Korsningen Rådmansgatan/St:Johannesgatan pekades ut som särskilt problematisk och ”kaotisk”. Glaskupolen vid Triangelns norra station skymmer också sikten söderut. Även utfarten från P-hus Triangeln pekades ut som en trafikfarlig plats.

Längs Rådmansgatan upplever eleverna att bussarna kör i höga hastigheter och att det saknas övergångsställen i anslutningen till hållplatserna. Även längs Nikolaigatan, utanför Johannesskolan, där det upplevs vara mycket trafik med både bilar och cyklister, samt att folk samlas i slutet av gatan för att dricka öl och röka. Längs Smedjegatan beskrevs också problem med få övergångar och mycket tung trafik.

Platser som pekades ut som särskilt otrygga var parkeringhuset på Smedjegatan, där det samlas grupperingar som ”hänger”, och eleverna beskrev att de inte vågar titta upp när de passerar. Även Tandläkarhögskolans ingång och de stora cykelparkeringarna vid Triangelns södra station upplevs otrygga när det är öde och mörkt.

”Drogförsäljning är normaliserad, den döljs inte.” Elev Johannesskolan

Enligt eleverna sker öppen drogförsäljning på flera platser i området, både inomhus och utomhus. Bl.a. vid toaletterna på McDonalds, vid Triangeln, vid P-huset på Smedjegatan och vid Johanneskyrkan.

MCDONALDS PÅ JOHANNESGATAN

UTFARTEN FRÅN P-HUS TRIANGELN

P-HUSET PÅ SMEDJEGATAN

UNGAS BEHOV I RÅDMANSVÅNGEN

- Ökad trafiksäkerhet, med sänkta hastigheter, fler övergångsställen och fler bevakade övergångsställen.

- Eleverna som deltog i fokusträffen ser gärna att biltrafiken stängs av på alla smågator i Rådmansvången.

- Fler offentliga ytor för aktiviteter.

- Mer cykelparkering (rensa cykelställen efter 5 dagar).

- Ta bort elsparkcyklar.

- Fler övergångsställen och ökad trafiksäkerhet längs Bergsgatan och Carl Gustafs väg.

FÅ AKTIVITETER FÖR UNGA

JOHANNESSKOLAN

ELSPARKCYKLARNA UPPLEVS SOM ETT PROBLEM

”Obehagligt att gå över Bergs-gatan och Carl Gustafs väg när det inte finns trafikljus”

Elev Johannesskolan

”Jag känner mig rädd när jag går här med barnen.”

Pedagog på Lekattens förskola om övergången över Bergsgatan

ÄLDRE

Lekattens trygghetsboende ligger i Rådmansvången med entré ut mot Södra Förstadsgatan. Här finns totalt 20 lägenheter för de som är äldre än 70 år. På fokusträffen deltog fyra kvinnor, över 80 år, som bor på boendet och verksamhetens aktivitetsledare.

BRA PLATSER

På frågan om vilka bra platser som deltagarna använder svarade de att de besöker Möllevångstorget, Folkets park och Södra Fisktorget. En av de boende går ofta till Pildammsparken för att möta upp sin dotter.

Populära målpunkter och verksamheter är Martins konditori och Ica Supermarket Söder på Södra Förstadsgatan. En av deltagarna går också till Dalaplan för att handla på Lidl.

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL

Upplevelsen av trygghet i stadsdelen skiljer sig åt mellan deltagarna. En av kvinnor har blivit utsatt för fickstöld två gånger i hissen upp till boende, då någon följt efter henne via entrén på Södra Förstadsgatan, och hon upplever att hon måste kolla sig över axeln när hon går in. Övriga deltagare uttyckte ingen särskild känsla av otrygghet, men poängterade också att de inte lämnar boendet på kvällar eller när det är mörkt.

Aktivitetsledaren som deltog menade att Södra Fisktorget inte känns som en vilsam plats att slå sig ner på, då det är stora trafikflöden längs Bergsgatan och många som använder platsen som en passage. En av de boende uttryckte dock att hon uppskattar att det är ”lite drag”, trots att hennes döttrar inte vill att hon vistas där då det ibland är ”skumma typer” på platsen.

Generellt upplevde deltagarna att det finns få sittplatser i området, särskilt i lugna lägen där det går att föra ett samtal eller njuta av utsikten.

Även på Möllevångstorget efterfrågade deltagarna mer sittplatser, då de är relativt få, trots en så stor torgyta. Möllevångstorget tillhör intilliggande stadsdelen Möllevången, men då det ligger i direkt anslutning till Bergsgatan är det en viktig målpunkt även för boende i Rådmansvången.

”Många cyklande på Bergsgatan och mycket biltrafik. Känns som en förbifart, det är inte direkt så att vi går och sätter oss där på en bänk för att prata.”

Aktivitetsledaren på Lekattens trygghetsboende om Södra Fisktorget

SÖDRA FISKTORGET

MÖLLEVÅNGSTORGET

ÄLDRES BEHOV I RÅDMANSVÅNGEN

- Generell brist på sittplatser – särskilt i lugna lägen för utblickar och samtal. Att sittplatserna är gratis och inte kräver konsumtion är också viktigt. Gärna Malmöbänkar med ryggstöd och handtag.

- Brist på platser i närheten att träffa andra/mötas.

- Trafiksäkra korsningspunkter och övergångsställen.

- Gärna mer grönska, planteringar och blommor.

SITTPLATSER MER RYGGSTÖD OCH HANDTAG

MER GRÖNSKA, PLANTERINGAR OCH BLOMMOR

FUNKTIONSVARIERADE

För att fånga perspektiven från användare med olika funktionsvariationer hölls två gåturer med representanter från olika organisationer. Totalt deltog fem representanter från lokalföreningarna DHR, Tillgänglighetsgruppen och Synskadades Riksförbund. Samtliga deltagare hade egna erfarenheter av begränsad rörelse- eller synförmåga.

BRA PLATSER

Majoriteten av deltagarna var inte boende i Rådmansvången eller i närområdet, men använder stadsdelen för att besöka Triangelns galleria eller uppleva stadslivet längs Friisgatan. En av deltagarena var boende på Möllevången och använder Friisgatan flera gången i veckan för att ta sig vidare västerut.

Positiva exempel på hur användergruppens behov mötts i den fysiska planeringen var det kontinuerliga ledstråket längs St:Johannesgatan mot Triangeln norra. Det beskrevs som exemplariskt utfört, då det tydligt är separerat från cykeltrafik, uteserveringar och fasader. Längs sträckan fanns också sittplatser med rygg- och armstöd.

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL

På frågan om vilka platser som upplevs sämre lyftes korsningen Rådmansgatan/St:Johannesgatan vid Stationen Triangeln norra och Triangelns busstation. Här beskrev deltagarna att det ofta är ”kaos” mellan olika trafikslag; cyklister, fotgängare och bussar. De poängterade att sådana trafiksituationer blir än svårare att hantera med begänsad syn- eller rörelseförmåga, när du är beroende av olika hjälpmedel eller har nedsatt kognitiv förmåga.

Vid Triangeln norras stationsentré är det inte heller möjligt att stanna med färdtjänst, vilket gör att de som är beorende av detta blir hänvisade att använda den södra uppgången. Framkomligheten för färdtjänst är generellt begränsad på fler platser i staden och stadsdelen, och detsamma gäller möjligheten till angöring inom 25 m gångavstånd från entré.

Enligt deltagarna drar sig många från att åka in till stan då det inte är möjligt att ta bilen ända fram, eller för att det blir för dyrt med de nya parkeringsavgifterna. Parkeringshus är inte alltid ett alternativ då det kan vara svårt att köpa biljett, är för trångt vid behov av ramp och osäkert om det finns hiss som går upp i byggnaden. Grupperna blir därför helt beroende av tillgänglig kollektivtrafik.

”Utan tillgänglig kollektivtrafik stannar många personer med funktionsvariationer hemma istället för att åka till stan, som det ser ut nu.” Representant från DHR Malmö

Utfarten från parkeringsgaraget i Triangelns galleria på St:Johannesgatan/vid Johanneskyrkan beskrevs också som obehaglig. Här ligger körbanan i nivå med gångbana och det är lätt att missa att bilar kör ut.

LEDSTRÅKET MOT TRIANGELN NORRA

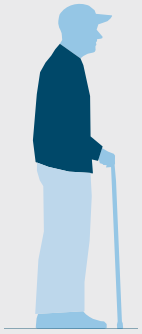
UTSERVERINGAR MED GLAPP MOT FASAD

KORSNING TRIANGELN NORRA

FUNKTIONSVARIERADES BEHOV I RÅDMANSVÅNGEN

- Tydliga, långa, kontinuerliga ledstråk som varnar för korsande trafik och faror.
- Breda utfasningar vid trottoarkanter, men helst upphöjda övergångar med gatsten som samtidigt skapar farthinder för tvärgående trafik.
- Neutral zon/markering mellan gång- och cykelstråk.
- Framkomlighet för färdtjänst.
- Gratis handikapparkering för de som inte har alternativ till att åka bil. Stora p-ytor krävs för att kunna fälla ut ramp.
- Bänkar/sittplatser med handtag och ryggstöd. Malmö-bänken gott exempel.
- Pollare med taktila plattor som möjliggör för synskadade att kunna läsa övergångsställets utformning (refug, färdriktning etc).
- Offentliga toaletter som är handikappanpassade.
- God belysning ökar trygghet och kontraster för de som ser dåligt.
- God tillgång till cykelparkering så att dessa inte parkeras fel på trottoarer och vid stolpar.

LEDSTRÅK OCH POLLARE



Magistratsparken

Triangeln galleria

Sommargatan Friisgatan

Trinageln norra

Johanneskyrkan

Kapellplan

Pildammsparken

Martins konditori

ICA Söder

Triangeln södra

Möllevångstorget

Folkets park

Johannesskolan

Södra fisktorget

Fiskelekplatsen

RESULTAT FRÅN FOKUSGRUPPER

- Målpunkter
- Platser att förbättra
- Kopplingar att förbättra
- Korsningar att förbättra

GATUTYPER

En indelning av Rådmansvångens gator utifrån hastighet ger en tydlig bild av en inre och yttre karaktär. Kategoriseringen baseras på en sammanvägning av skyltad hastighet, utformning och flöden. De stora högfartsgatorna Bergsgatan, Amiralsgatan, Föreningsgatan och Carl Gustavs väg klipper av naturliga rörelsestråk i alla riktningar och gör gränsen mot intilliggande stadsdelar mycket tydlig. Gatorna inom området upplevs däremot generellt som lugna och fotgängarvänliga. Det begränsade gångfartsgatuutbudet har just kompletterats med Friisgatan, som efter fem år som sommargata nu blir permanent gågata.

Den skyltade hastigheten är som utgångspunkt 40 km/h, och därmed i kategorin högfart, men sänkt runt skolorna. Gatuutformningen bidrar dock till att fler sträckor än så klassats som lågfartsgator, inte minst tack vare blandtrafiken med en numerär dominans av cyklister.

SÖDRA FÖRSTADSGATAN

Södra Förstadsgatan löper rakt igenom Rådmansvångens hjärta. Flöden såväl som hastigheten är lägre i den södra änden, varför en förskjutning av stadsrummets karaktär från transport till vistelse sker ju längre söderut man kommer. Friisgatan är en tydlig brytpunkt där dubbelsidig parkering övergår i enkelsidig. En viktig milstolpe i Södra Förstadsgatans historia var när busstrafiken flyttades därifrån till parallellgatan Rådsmansgatan år 2014.

TRAFIKFLÖDEN

GÅENDE

De uppmätta gångflödena är som störst runt Triangelns köpcentrum samt på gator i anslutning till Triangelstationens uppgångar och Möllevångstorget. Möllevångsgatans avsaknad av målpunkter både i ändarna och längs med, avspeglas tydligt i gatans låga flöden.

Fotgängarna dominerar bland trafikantantalen på samtliga mätta sträckor och är i storleksordningen dubbelt till kvadrupelt så många fler än cyklisterna och bilisterna. Dominansen över bilarna är som störst på Smedjegatan och Friisgatan, och över cyklarna på Södra Förstadsgatan mellan dessa båda korsningar.

SÖDRA FÖRSTADSGATAN

Södra Förstadsgatan löper som en förlängning på gågatan norr om Triangeltorget, men barriären bestående av Föreningsgatan gör att den södra delen inte upplevs som en naturlig fortsättning. I stället tar Triangelns köpcentrum vid, som gör det möjligt att passera sträckan fram till Triangelns pendeltågstation utan att använda gatan.

Singelolyckor bland fotgängare tillhör den vanligaste olyckstypen på Södra Förstadsgatan och utgör en knapp tredjedel av de totalt 85 stycken som rapporerats in sedan 2015, jämnt spridda längs med sträckan. Allvarliga skador är ovanliga, men av de som skett var samtliga gående som skadats utan inblandning av andra trafikanter. Denna typ av händelser härrör ofta ur bristande drift och underhåll.

FOTGÄNGARFLÖDEN

Kartan visar vardagsdygnstrafiken, flödena är större på helger.

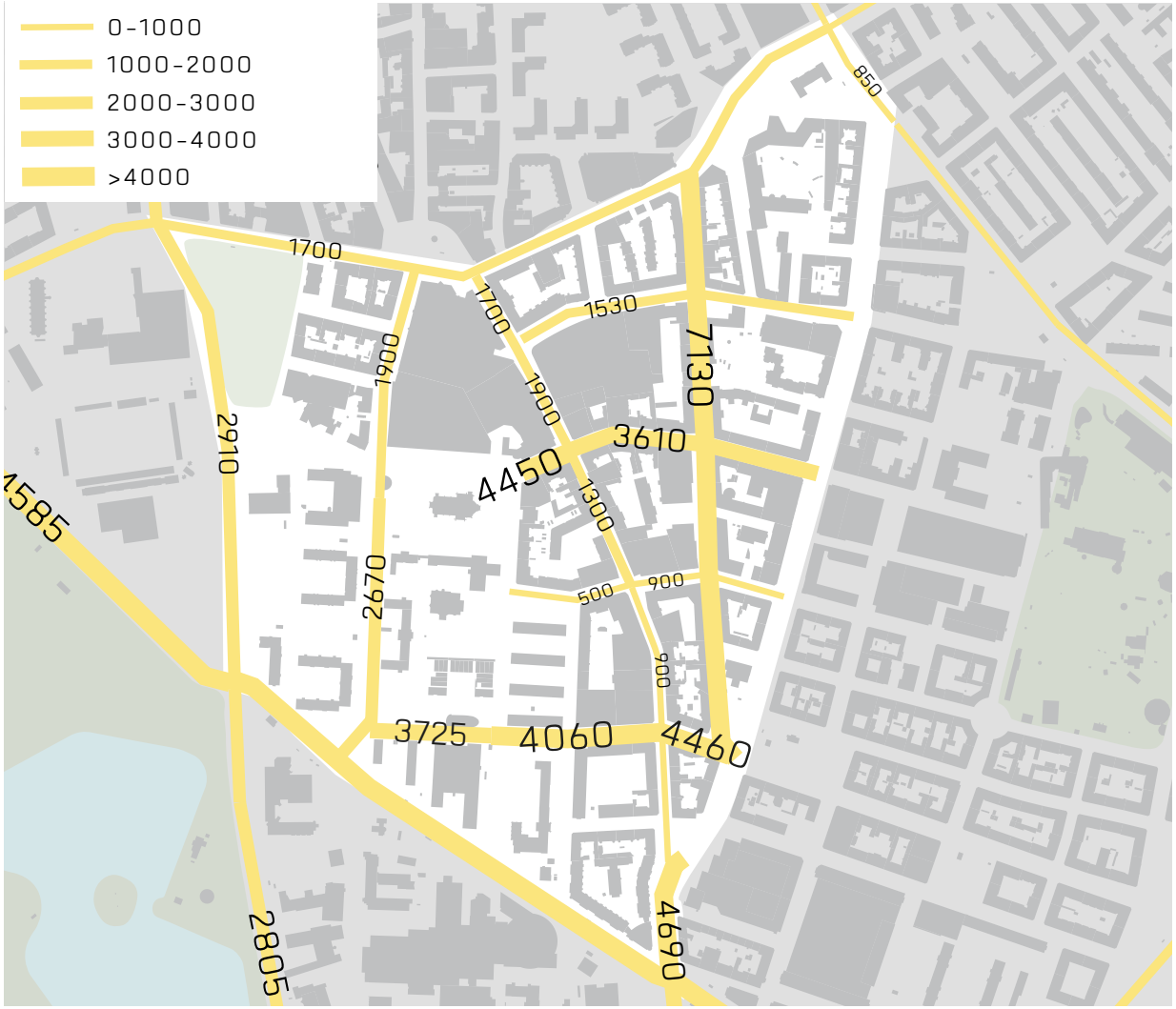
CYKLISTER

I Rådmansvången sticker Skolgatan ut som den överlägset mest använda kopplingen i nord-sydlig riktning, trots att cykling där sker i blandtrafik precis som på parallellgatorna. Gatan har inga stora målpunkter längs med utan cykelflödet förklaras av att länken är en del av ett pendelstråk som övergår i en cykelbana vid Föreningsgatan och löper vidare mot Malmö centrum och centralstation. Södra Förstadsgatan och Rådmansgatan saknar likvärdigt framkomliga anslutningar i områdets gränsområde, och har med dagens struktur inte Skolgatans potential som huvudcykelstråk. De fångar i stället lokala cykelflöden till och från Rådmansvångens många målpunkter. Den bland cyklister viktigaste sådana är utanför Triangelns uppgångar, vilket tydligt avspeglas i Friis- och Smedjegatans stora flöden, vilka av naturliga skäl sammanfaller med stora gångflöden.

Cykelolyckorna ligger nära hälftena av gatans olyckstatistik från de senaste sju åren, med något fler singelolyckor än krockar mellan cyklister och bilister. Ingen av dessa 38 olyckor har klassats som allvarliga.

SÖDRA FÖRSTADSGATAN

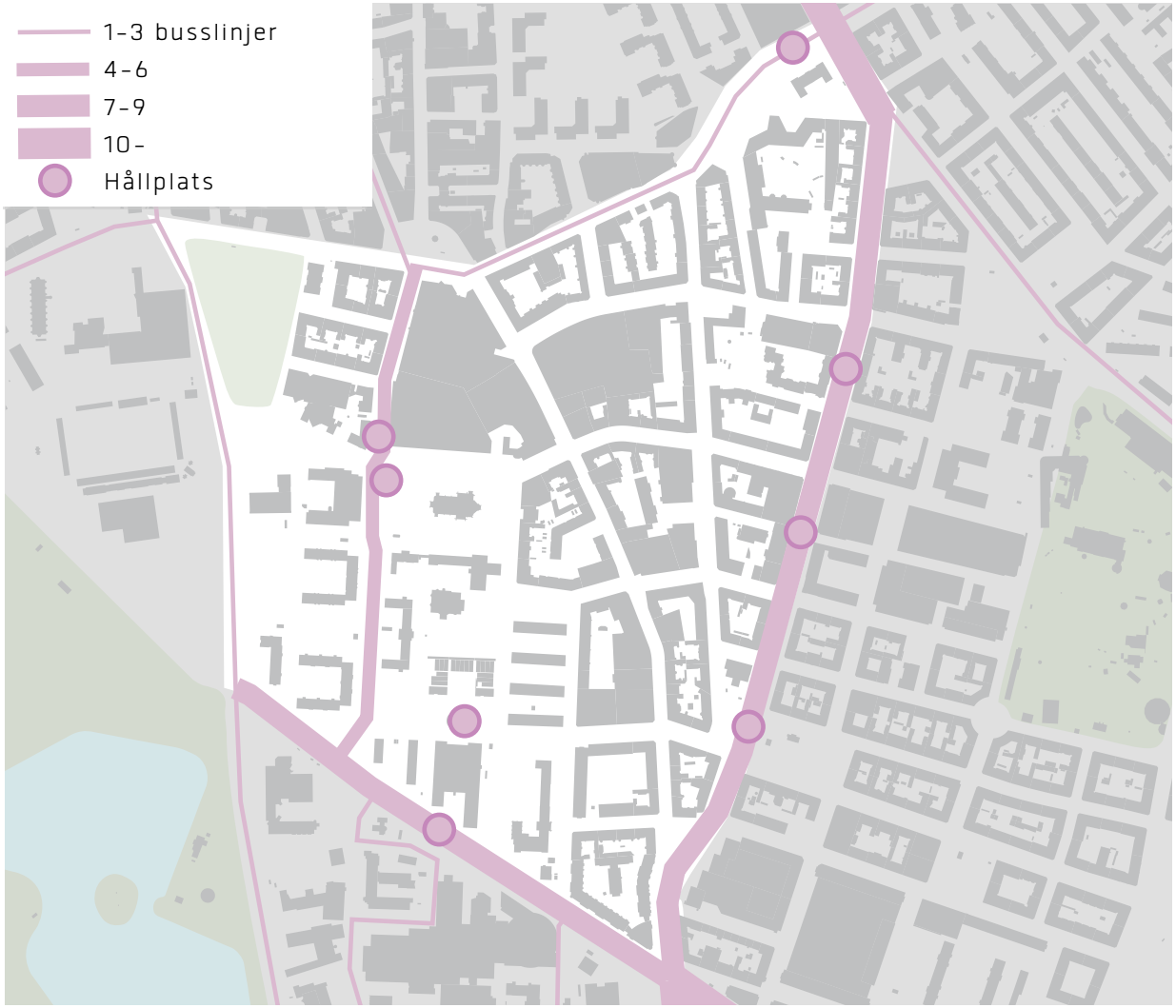
Cykelflödena är förhållandevis jämna längs med sträckan men med viss dominans mellan Friis- och Spångatan och därifrån avtagande söderut, precis som bland fotgängarna .



CYKELFLÖDEN
Kartan visar vardagsdygnstrafiken.

KOLLEKTIVTRAFIK

Busstrafiken löper i huvudsak runt Rådmansvången, med undantag av stadsbussarna på Rådmansgatan som ansluter till Triangelns tågstation. Trafiken är tät och gatan är reglerad bussgata förbi hållplatsen för att undvika konflikter med biltrafik. Bergsgatan är en viktig länk i det regionala bussnätet, med linjer till bland annat Lund och Dalby. Hållplats Stadshuset i nordost är en viktig skärningspunkt mellan stads- och regionnätet.



KOLLEKTIVTRAFIK
Kartan visar busslinjernas sträckningar, antal linjer och lägen för hållplatser

BILISTER

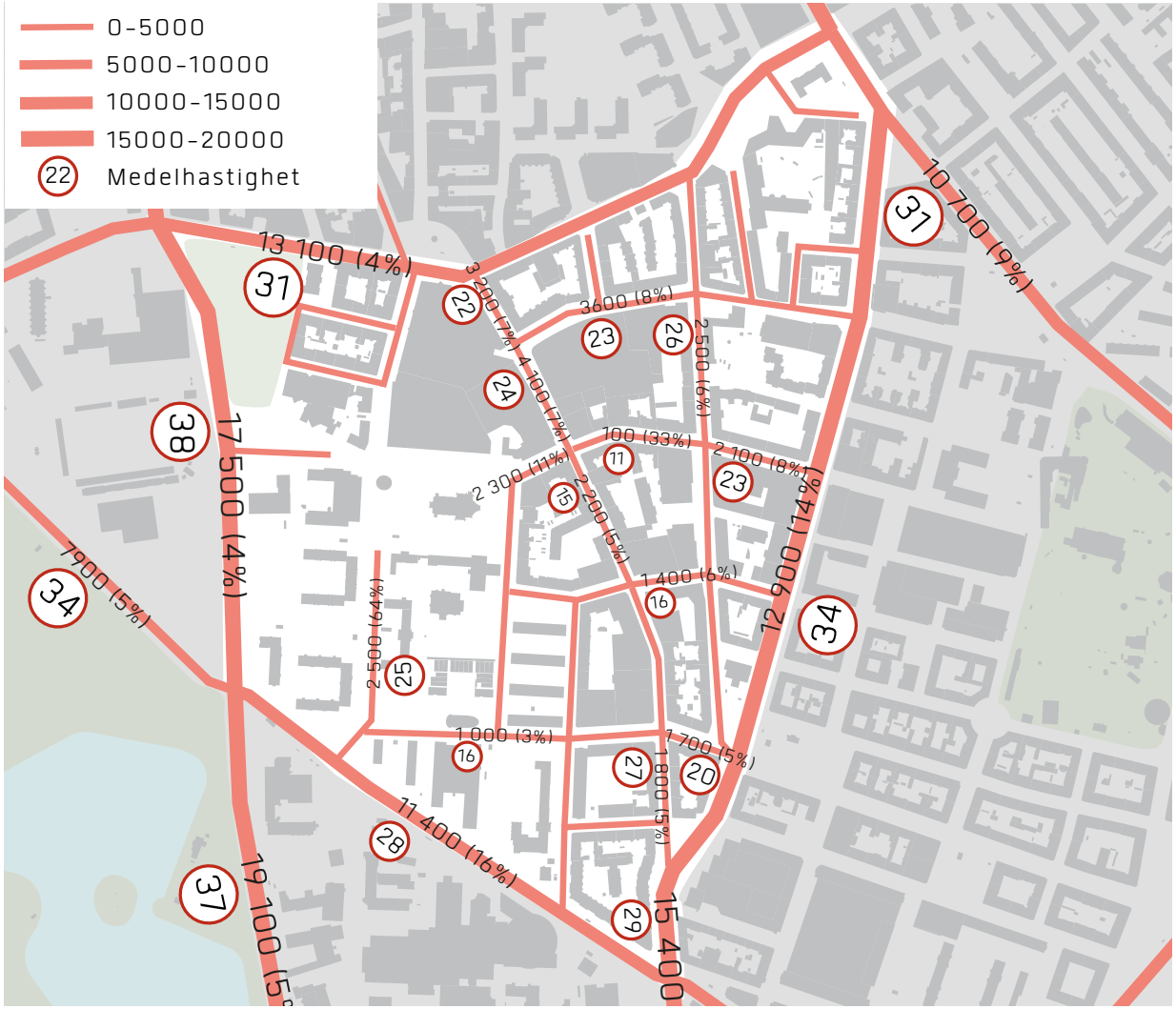
Kartan synliggör återigen förhållandet mellan biltrafiken runt och inom Rådmansvången. De omkringliggande gatorna har fyra körfält och mycket god framkomlighet och därför högre medelhastighet och betydligt större flöden. Framkomligheten genom området i öst-västlig riktning är begränsad, medan Skolgatan och Södra Förstadsgatan möjliggör genomfartstrafik.

SÖDRA FÖRSTADSGATAN

Från Föreningsgatan i norr sprider sig biltrafiken in på Södra Förstadsgatan och avtar söderut, precis som antalet fotgängare och cyklister. Flytten av bussen innebar en flödesminskning med en tredjedel men utan någon förändring i medelhastigheten. Medelhastigheterna är överlag låga och trafiksäkra, även om man upplever problem med fortkörning mellan korsningarnas hastighetsdämpare.

I norra delen av gatan har miljöföroreningar och bullernivåer mätts, de förra klarar kraven, även om platsen är sämst vad gäller kvävedioxid jämfört med samtliga mätpunkter (Malmö stad, 2019). Ljudmiljön med 70 dBA är däremot betydligt sämre än riktvärdena (Malmö stad, 2017).

Parkeringen längs med gatan utgör nästan enbart av besöksparkering och har en beläggningsgrad mellan 80 och 90% under såväl vardag som helger.



BILFLÖDEN
Kartan visar vardagsdygnsmedeltrafik

3. SÖDRA FÖRSTADSGATAN

DIALOGRESULTAT

För att samla in kunskap om hur boende, besökare och verksamma längs Södra Förstadsgatan använder och upplever gatans olika delar har en webbdialog genomförts via plattformen Placetoplan. Dialogsidan låg öppen för att ta emot synpunkter mellan den 27 april - 18 maj 2022.

I enkäten efterfrågades information om hur de svarande oftast tar sig till gatan, vad de gör där och om gatan känns välkomnande. De svarande kunde också besvara frågor som handlade om ytfördelningen mellan olika trafikslag idag och vad de skulle vilja se få mer utrymme i framtiden.

För att få tydliga medskick till kommande omvandling av gatan var det även möjligt att placera ut platsmarkeringar för platser som är bra och platser som kan bli bättre. Detta kunde göras inom en geografisk avgränsning mellan Föreningsgatan och Bergsgatan.

För att få de svarande att tänka visionärt fick de även möjlighet att beskriva sin drömgata, och berätta hur Södra Förstadsgatan skulle kunna se ut i framtiden.

Dialogsidan marknadsfördes via utskick av vykort till boende på gatan, riktade inbjudningar till verksamheter och föreningar samt gatupratare med QR-kod längs Södra Förstadsgatan.

MARKNADSFÖRING AV DIALOGEN
För att marknadsföra dialogen användes bl.a. gatupratare längs Södra Förstadsgatan med inbjudan till den digitala dialogsidan

1551 PLATSSPECIFIKA SYNPUNKTER
De 1 331 personer som svarade placerade ut totalt 1 551 platsmarkeringar på platser som är bra eller kan bli bättre

VILKA SVARADE?

EN MAJORITET SVARADE SOM BOENDE

Totalt svarade 1 331 personer på webbdialogen. Nästan 60 % av de svarande var boende i området, följt av ca 30 % besökare längs Södra Förstadsgatan. 100 av de svarande var arbetande i området medan få svarande representerade fastighetsägare.

57 % AV DE SVARANDE KVINNOR

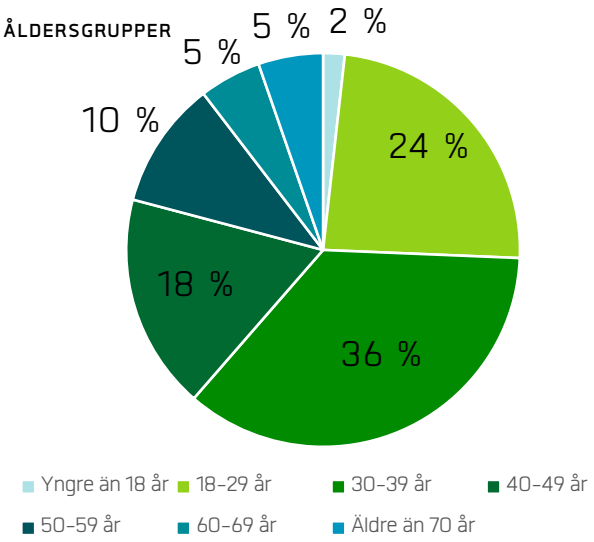
En majoritet, 57 %, av de svarande var kvinnor följt av 43 % män. Under en procent av de svarande angav alternativet annat.

FLEST SVARANDE I 30-ÅRSÅLDERN

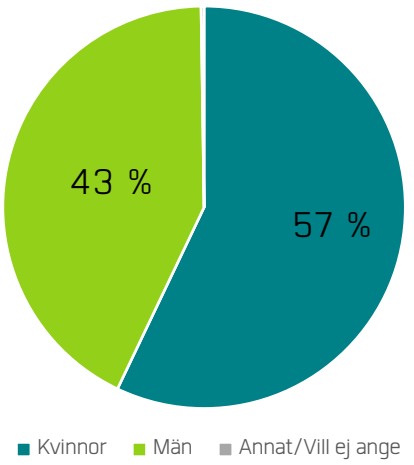
Drygt en tredjedel av de svarande var personer mellan 30-39 år (36 %). Detta följdes av åldersgrupperna 18-29 år (24 %) och 40-49 år (18 %). Ålderfördelningen bland de svarande återspeglar den faktiska befolkningsstrukturen i Rådmansvången väl.

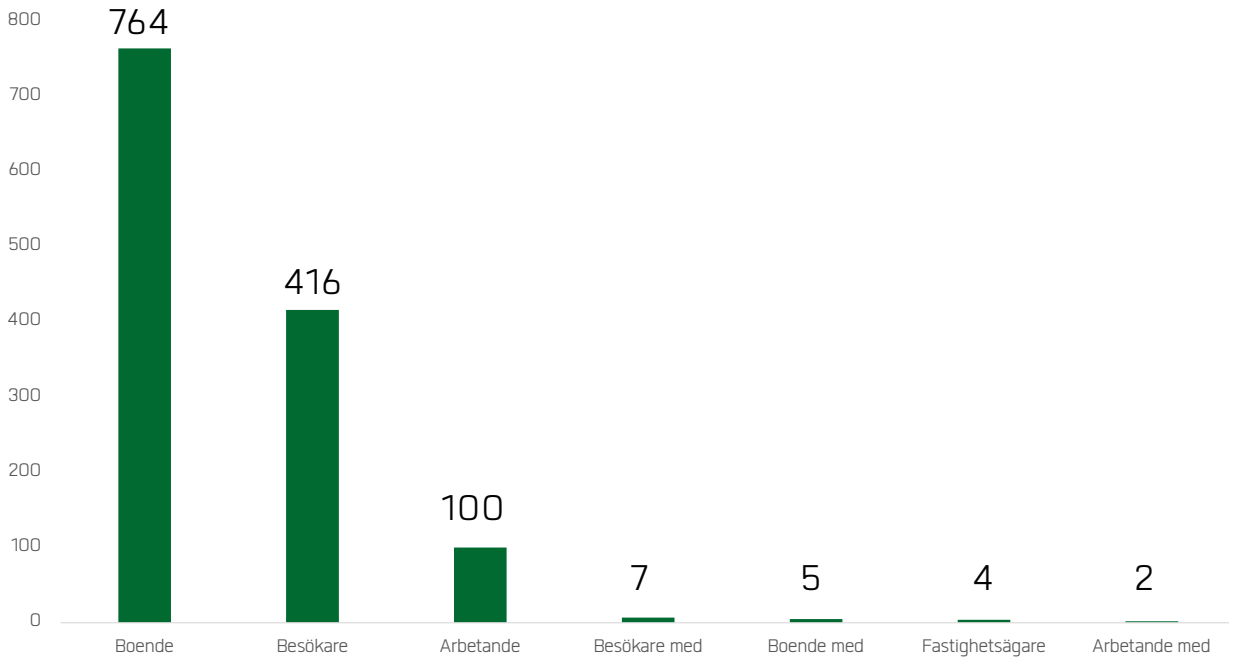
Lägst representation återfanns bland barn och unga under 18 år och äldre över 60 år, vilket är vanligt förekommande i digitala dialoger.

ÅLDERSGRUPPER



KÖNSFÖRDELNING





MÅLGRUPPER

MAJORITETEN KÄNNER SIG VÄLKOMNA PÅ SÖDRA FÖRSTADSGATAN

En majoritet av de svarande känner sig välkomna på Södra Förstadsgatan. 31 % svarade dock nej på frågan och ytterligare 11 % svarade varken eller.

Av de som svarade nej var 56 % kvinnor, 40 % män och 4 % annat.

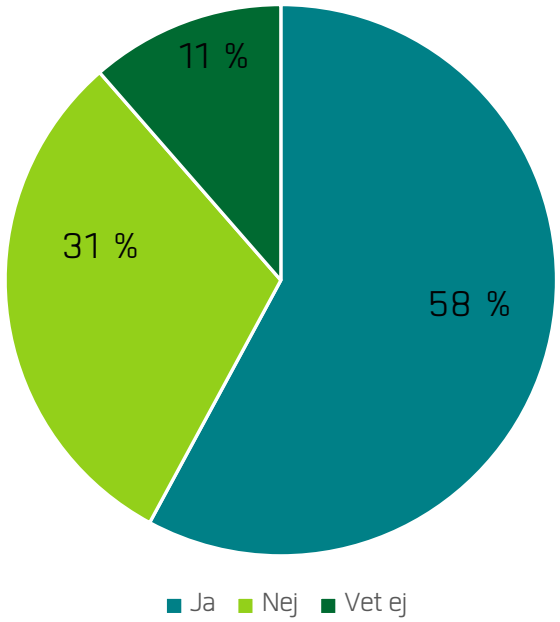
DRYGT HÄLFTEN KÄNNER SIG TRYGGA

Drygt hälften av de svarande valde svarsalternativen *Instämmer helt* eller *instämmer delvis* på frågan om de känner sig trygga på Södra Förstadsgatan.

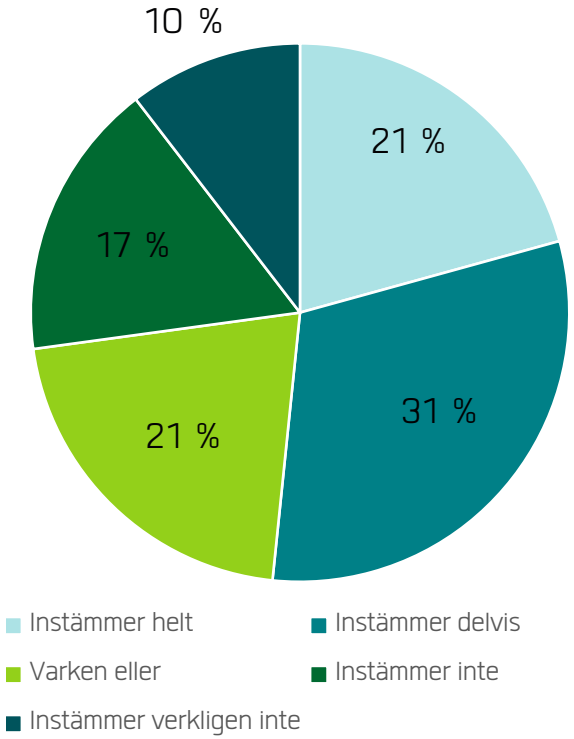
Totalt 27 % svarade att de *inte instämmer* eller *verkligen inte instämmer* om att de känner sig trygga längs gatan. 21 % angav *varken eller* som svar.

Av de som svarade att de inte instämmer var 50 % boende på gatan och 58 % kvinnor. Bland de som verkligen inte instämnde svarade 62 % som boende på gatan och 55 % som kvinnor, följt av 39 % män och 6 % annat.

KÄNNER DU DIG VÄLKOMMEN PÅ SÖDRA FÖRSTADSGATAN?



JAG KÄNNER MIG TRYGG PÅ SÖDRA FÖRSTADSGATAN



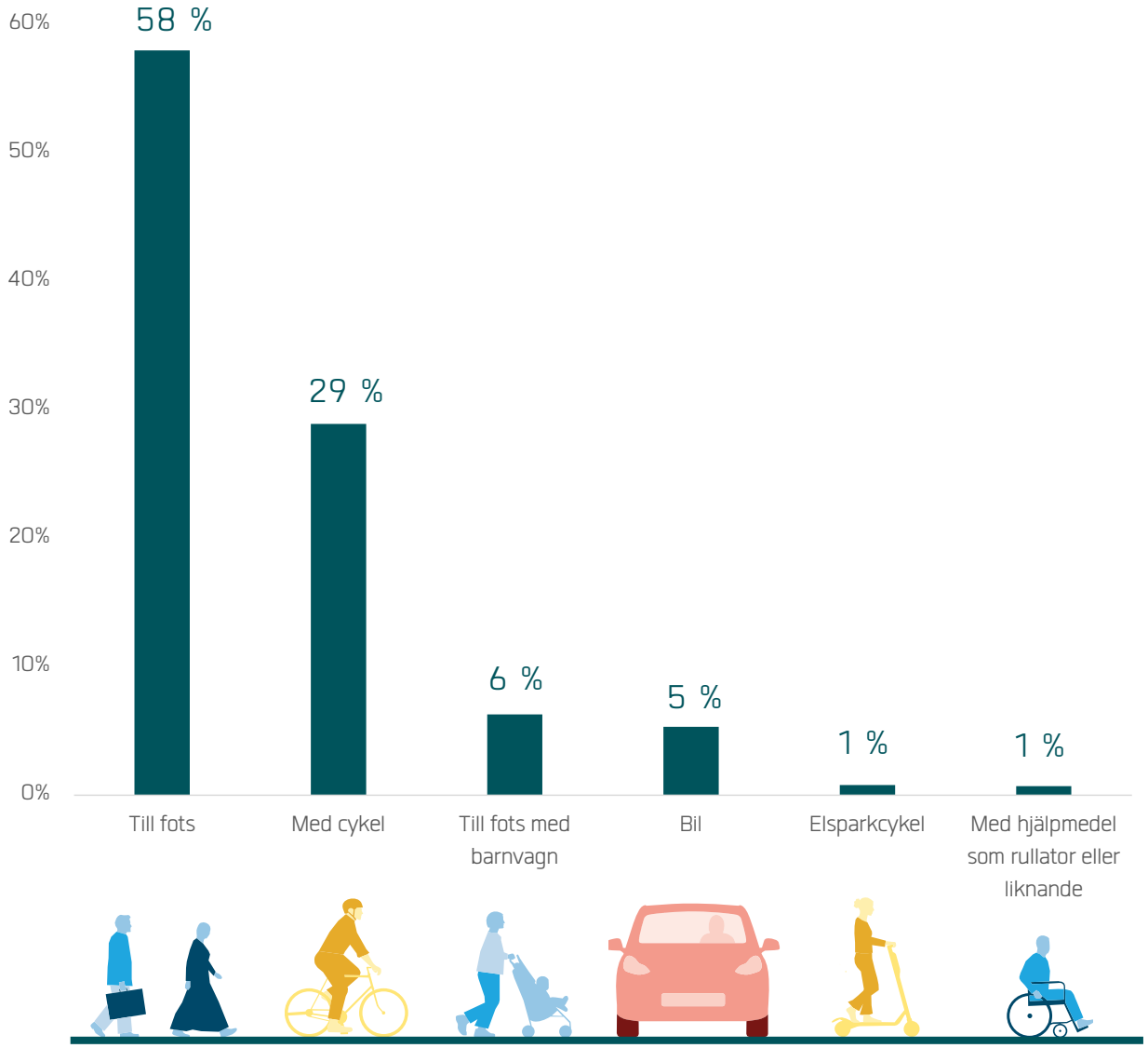
MAJORITETEN AV DE SVARANDE GÅR TILL SÖDRA FÖRSTADSGATAN

En majoritet av de svarande går oftast till fots när de tar sig till Södra Förstadsgatan. Det följs av 29 % som oftast tar sig dit med cykel.

6 % av de svarande angav att de oftast tar sig dit till fots med barnvagn och 5 % kör oftast bil till platsen.

1 % av de svarande tar sig oftast dit med elsparkcykel respektive med hjälpmedel som t.ex. rullator.

HUR TAR DU SIG OFTAST TILL SÖDRA FÖRSTADSGATAN?



STÖRST ANDEL ANVÄNDER OFTAST GATAN VID INKÖP AV VAROR

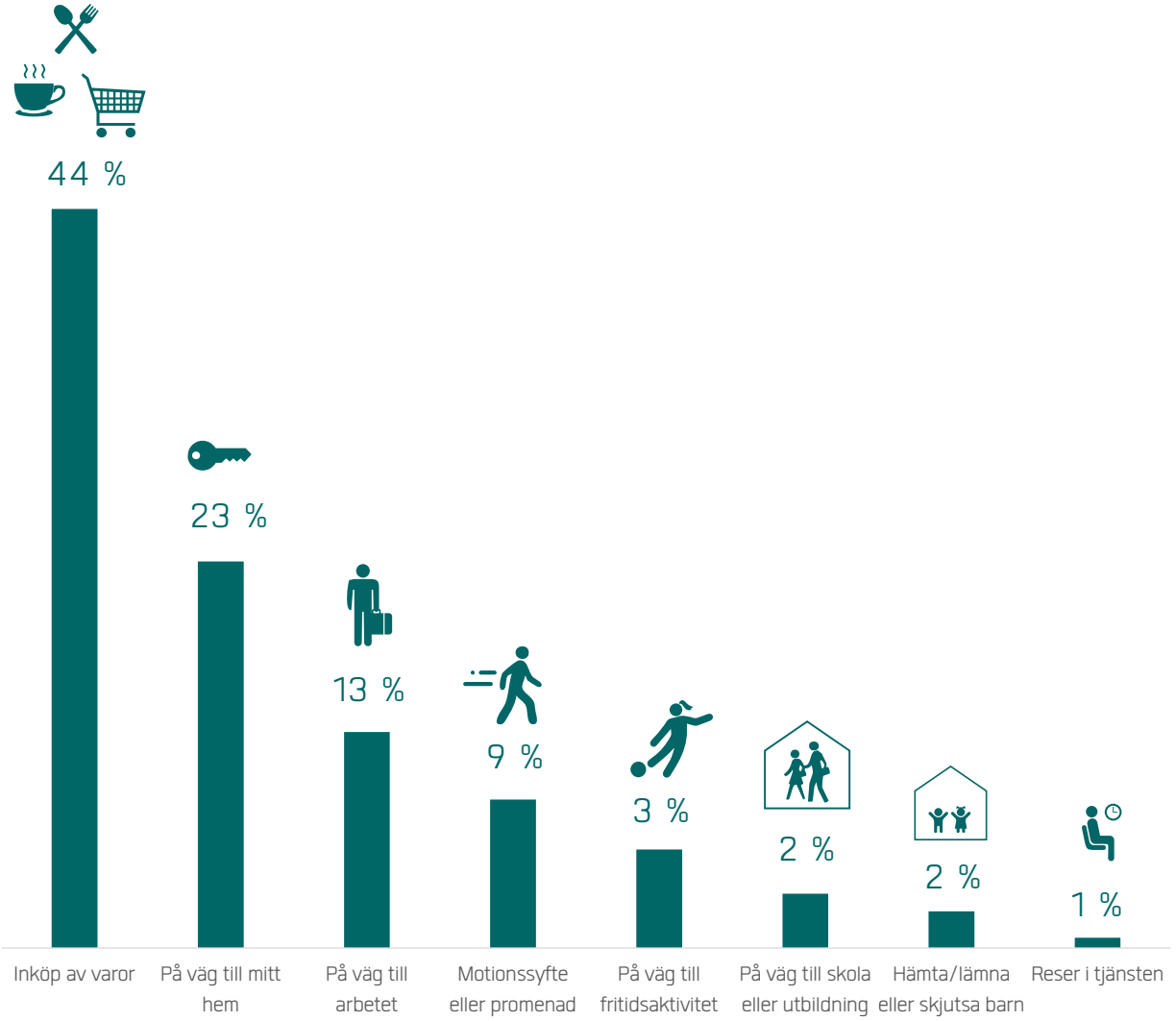
På frågan om hur de svarande oftast använder Södra Förstadsgatan svarade en majoritet att de är där för att inköp av varor, vilket kan täcka in både besök i butik, restaurang eller café. Detta kan dels förklaras med antalet verksamheter som ligger längs med gatan, men även att Triangelns galleria har entréer som vetter ut mot Södra Förstadsgatan.

23 % passerar gatan på vägen hem, till arbetet 13 % eller till fritidsaktiviteten 3 %. 2 % angav att de oftast använder gatan på väg till skolan eller utbildningen respektive för att hämta/lämna barn. Endast 1 % använder gatan för att resa i tjänsten.

Hela 9 % angav att de främst använder Södra Förstadsgatan under promenaden i motionssyfte.

MAJORITETEN AV DE TILLFRÅGADE ANVÄNDARGRUPPERNA ANVÄNDER OFTAST GATAN FÖR INKÖP AV VAROR

För att förstå vilka användargrupper som svarat att de oftast använder Södra Förstadsgatan på respektive sätt, har resultatet delats upp utifrån de svarandes kön och ålder. På följande sida går det att ta del av en tabell som visar att majoriteten av användargrupperna (oberoende kön och ålder) har svarat att de främst använder gatan för inköp av varor. De användargrupper som avviker är tjejer och killar yngre än 18 år, men i den åldersgruppen var det dessutom få svarande.



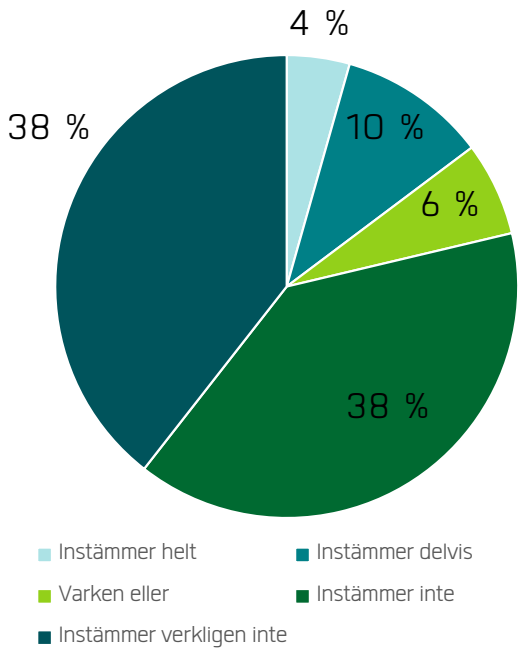
HUR ANVÄNDER DU OFTAST SÖDRA FÖRSTADSGATAN? SVAR INDELADE UTIFRÅN KÖN OCH ÅLDER	YNGRE ÄN 18 ÅR		18-29 ÅR		30-39 ÅR		40-49 ÅR		50-59 ÅR		60-69 ÅR		ÄLDRE ÄN 70 ÅR	
	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN
INKÖP AV VAROR	0 %	0 %	**46%**	**73 %**	**49 %**	**41 %**	**42 %**	**44 %**	**41 %**	**51 %**	**52 %**	**46 %**	**38 %**	**60 %**
PÅ VÄG TILL MITT HEM	0 %	0 %	23 %	28 %	23 %	20 %	20 %	27 %	30 %	27 %	23 %	35 %	25 %	7 %
PÅ VÄG TILL ARBETET	0 %	0 %	9 %	16 %	9 %	17 %	21 %	12 %	20 %	13 %	10 %	8 %	0 %	3 %
MOTIONSSYFTE /PROMENAD	33 %	14 %	7 %	5 %	9 %	12 %	4 %	6 %	7 %	8 %	16 %	12 %	38 %	23 %
PÅ VÄG TILL FRITIDSAKTIVITET	33 %	0 %	9 %	11 %	4 %	7 %	5 %	6 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	7 %
PÅ VÄG TILL SKOLA /UTBILDNING	33 %	**86 %**	5 %	7 %	2 %	1 %	3 %	1 %	0 %	0%	0 %	0 %	0 %	0 %
HÄMTA/LÄMNA /SKJUTSA BARN	0 %	0 %	1 %	1 %	3 %	3 %	3 %	4 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
RESER I TJÄNSTEN	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	3 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
ANTAL SVARANDE	**3**	**7**	**182**	**100**	**239**	**180**	**117**	**85**	**56**	**63**	**31**	**26**	**8**	**30**

I tabellen ovan är svaren för "Hur använder du oftast Södra Förstadsgatan?" sorterade utifrån kön och åldersgrupp. Fetade procentsatser visar det mest frekvent använda svaret inom den åldersgruppen, fördelat på kvinnor och män. Andelen av varje svarsalternativ förhåller sig till hur många som svarade i varje köns- och åldersgrupp. Notera att totalt antal svarande redovisas i den nedersta raden. Kvinnor mellan 30-39 år svarade i högst utsträckning på denna fråga.

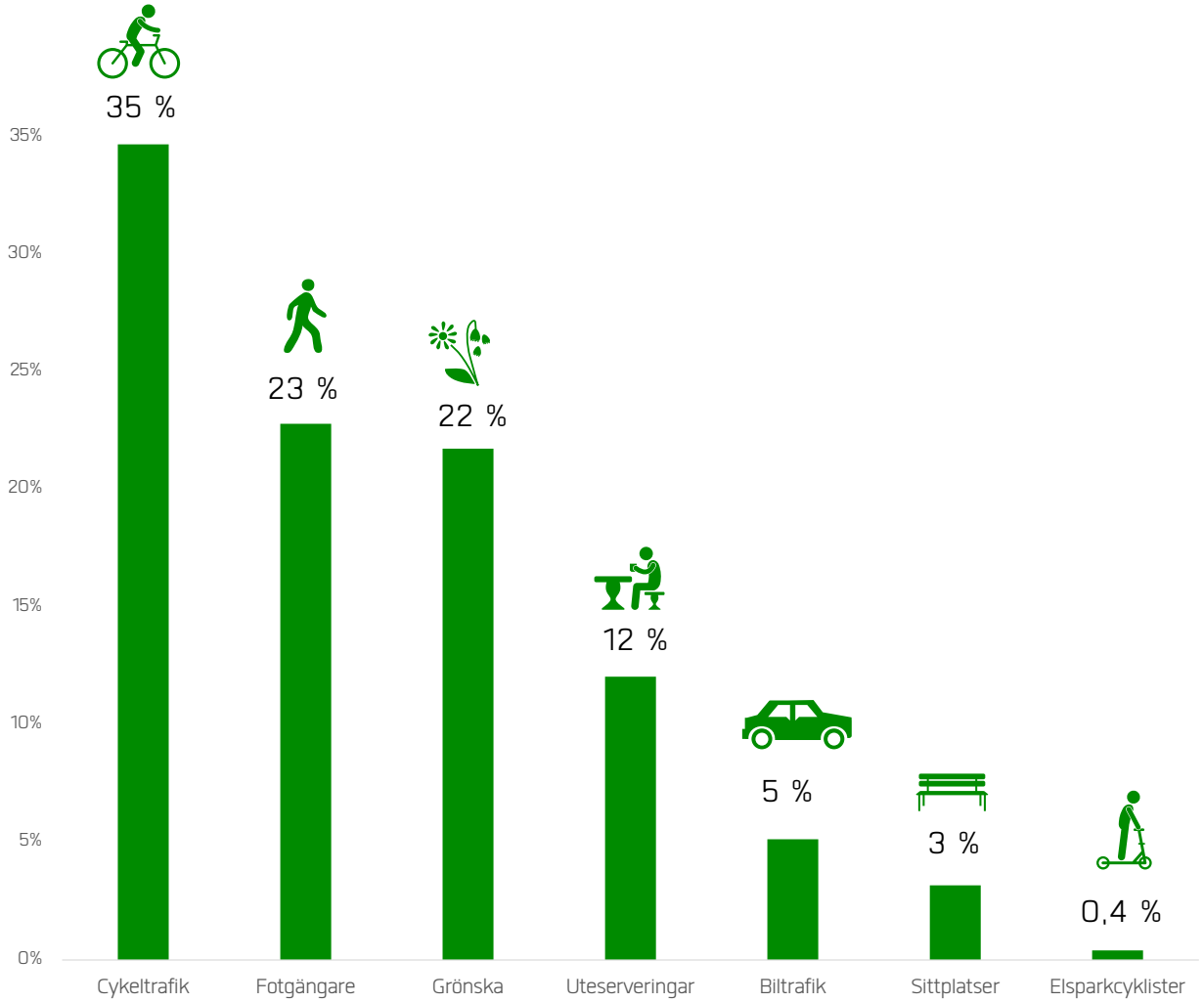
EN MAJORITET UPPLEVER ATT DET ÄR BRIST PÅ UTRYMME LÄNGS GATAN

På påståendet om att alla (fotgängare, cykel- och biltrafik osv) har tillräckligt med utrymme på Södra Förstadsgatan svarade en majoritet att de *inte/verkligen inte instämmer*. Vardera svarsalternativ fick 38 %.

35 % ville i sin tur se att cykeltrafik får mer utrymme på gatan, följt av utrymme för fotgängare 23 %. En femtedel ville i första hand se mer grönska och 12 % mer uteserveringar. Under 1 % ville se mer yta för elsparkcyklister. På följande sida redovisas vad respektive kön och åldersgrupp svarade på frågan.



JAG UPPLEVER ATT ALLA (FOTGÄNGARE, CYKEL- OCH BILTRAFIK O.S.V.) HAR TILLRÄCKLIGT MED UTRYMME PÅ SÖDRA FÖRSTADSGATAN



JAG SKULLE ÖNSKA ATT FÖLJANDE FICK MER UTRYMME PÅ SÖDRA FÖRSTADSGATAN

FÖLJANDE BÖR FÅ MER UTRYMME PÅ SÖDRA FÖRSTADSGATAN? SVAR INDELADE UTIFRÅN KÖN OCH ÅLDER	YNGRE ÄN 18 ÅR		18-29 ÅR		30-39 ÅR		40-49 ÅR		50-59 ÅR		60-69 ÅR		ÄLDRE ÄN 70 ÅR	
	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN	KVINNA	MAN
CYKELTRAFIK	**50 %**	**45 %**	**43%**	9 %	**40 %**	**33 %**	**32 %**	**49 %**	23 %	**30 %**	21 %	15 %	15%	17 %
FOTGÄNGARE	25 %	0 %	14 %	**41 %**	21 %	26 %	27 %	0 %	15 %	17 %	**36 %**	**39 %**	**31 %**	**37 %**
GRÖNSKA	13 %	18 %	23 %	20 %	26 %	23 %	18 %	23 %	**30 %**	15 %	27 %	9 %	38 %	10 %
UTESERVERINGAR	13 %	18 %	12 %	17 %	8 %	12 %	17 %	15 %	23 %	18 %	6 %	18 %	0 %	10 %
BILTRAFIK	0 %	9 %	2 %	9 %	3 %	5 %	2 %	12 %	5 %	14 %	6 %	15 %	8 %	3 %
SITTPLATSER	0 %	0 %	7 %	3 %	2 %	1 %	4 %	0 %	5 %	5 %	3 %	3 %	8 %	23 %
ELSPARKCYKLAR	0 %	9 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %
ANTAL SVARANDE	**8**	**11**	**191**	**76**	**258**	**190**	**124**	**65**	**61**	**66**	**33**	**33**	**13**	**30**

I tabellen ovan är svaren för "Jag skulle önska att följande fick mer utrymme på Södra Förstadsgatan" sorterade utifrån kön och åldersgrupp. Fetade procentsatser visar det mest frekvent använda svaret inom den åldersgruppen, fördelat på kvinnor och män. Andelen av varje svarsalternativ förhåller sig till hur många som svarade i varje köns- och åldersgrupp. Notera att totalt antal svarande redovisas i den nedersta raden. Generellt vill de svarande under 59 år främst se mer yta för cykeltrafik medan de över 60 år främst vill se mer yta för fotgängare. Kvinnor mellan 30-39 år svarade i högst utsträckning på denna fråga.

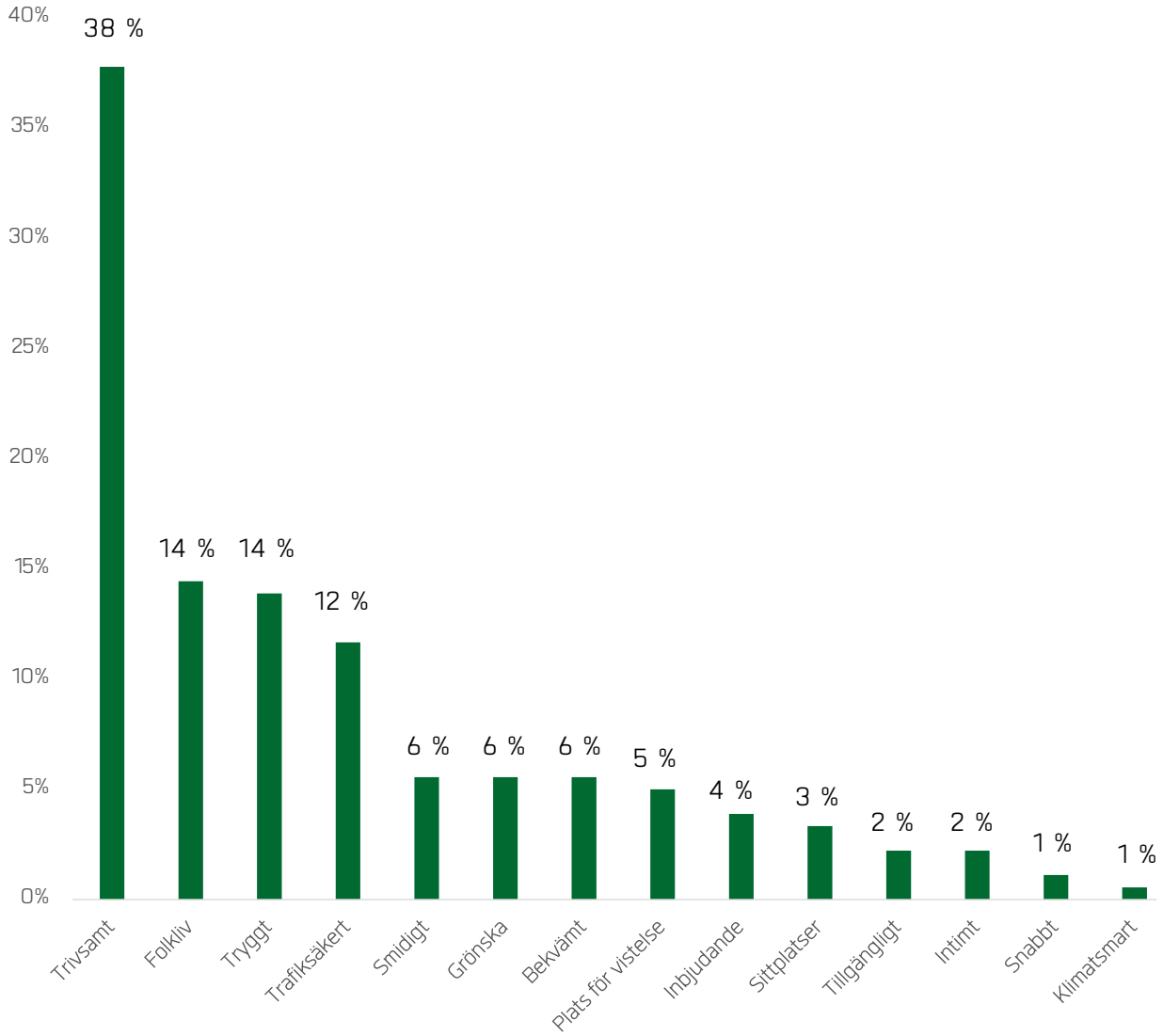
FAVORITPLATSERNA LÄNGS GATAN BESKRIVS OFTAST MED ATT DE ÄR TRIVSAMMA

Av de 185 favoritplatser som placerades ut längs Södra Förstadsgatan beskrevs 38 % med att de är trivsamma. Detta följdes av att de beskrevs som trygga platser 14 % med folkliv 14 %.

Få platser beskrevs som smidiga, grönskande, bekväma eller som platser för vistelse. Och ännu lägre andel av favoritplatserna beskrevs som inbjudande, platser med sittplatser, tillgängliga, intima, snabba eller klimatsmarta.

FRÄMST KVINNOR BESKREV TRYGGA OCH TRAFIKSÄKRA PLATSER FÖR FOLKLIV

De som beskrev trivsamma platser längs gatan utgjordes främst av kvinnor och män mellan 18-49 år och platser för folkliv beskrev främst av kvinnor mellan 18-39 år. Platser som upplevdes trygga och trafiksäkra pekades framför allt ut av kvinnor mellan 30-49 år.



PLATSKVALITETER I WEBBDIALOGEN
Trivsamt var den platskvalitet som användes i högst utsträckning för att beskriva platser som är bra.

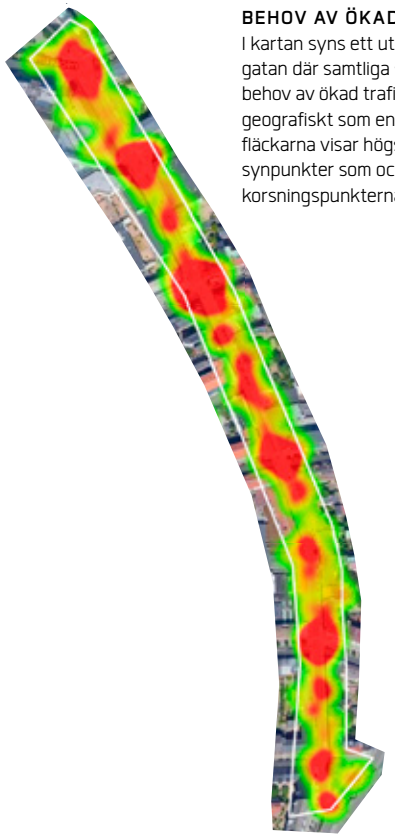
BEHOV AV ÖKAD TRAFIKSÄKERHET LÄNGS SÖDRA FÖRSTADSGATAN

Av de 1 358 platsmarkeringar med förslag på förbättringar efterfrågades ökad trafiksäkerhet på 34 % av dessa, vilket innebär att en tredjedel av platserna upplevs som trafikosäkra idag. I kartutsnittet till höger syns en värmekarta över de platser som de svarande ville se ökad trafiksäkerhet.

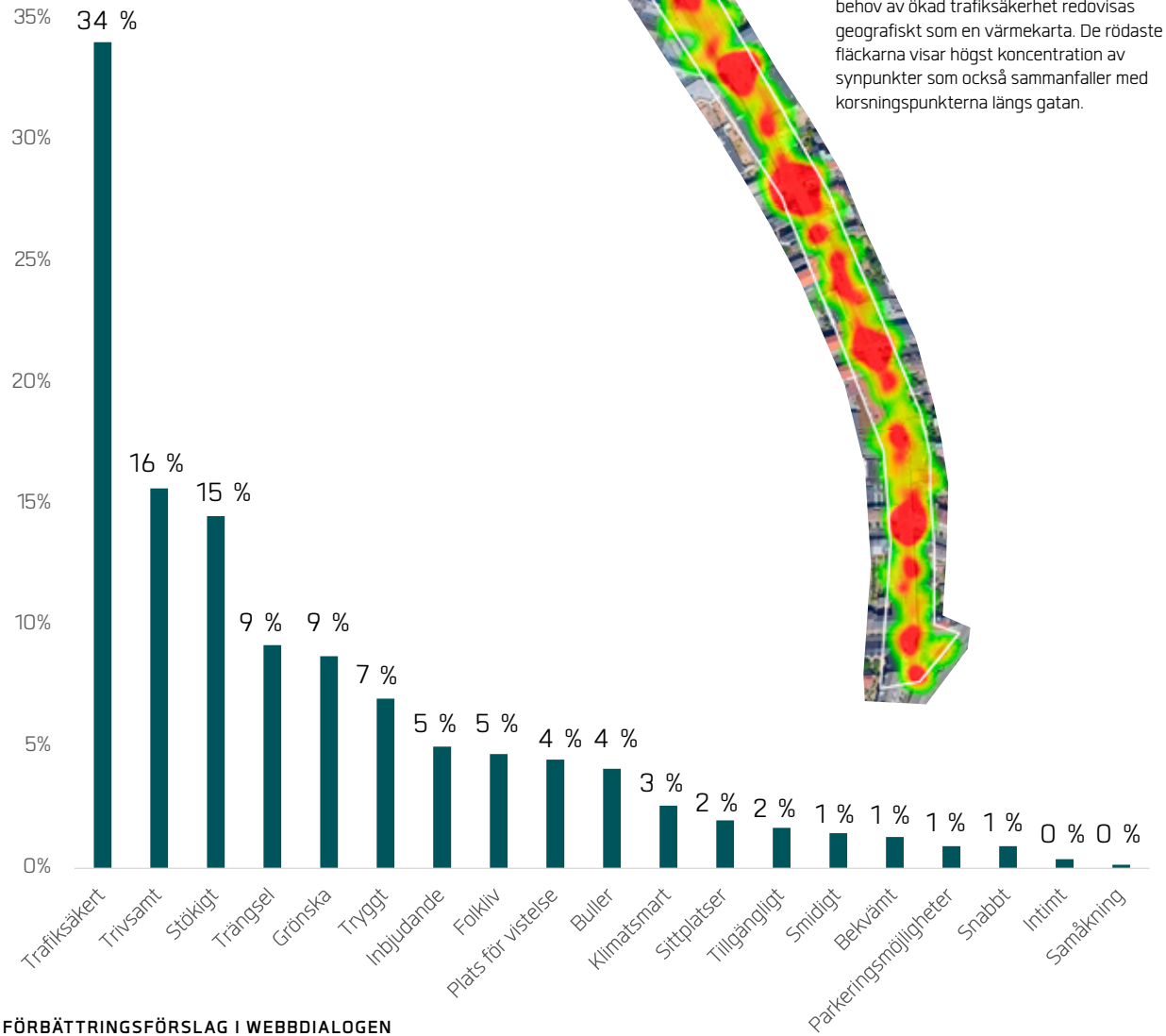
Andra förbättringsåtgärder som efterfrågades i högre utsträckning var att skapa mer trivsamma platser med grönska, mindre trängsel och platser som är mindre stökiga.

FRÄMST KVINNOR OCH MÄN MELLAN 18–39 ÅR BESKREV PROBLEM MED BRISTANDE TRAFIKSÄKERHET

Då en stor andel av de inkomna synpunkterna utgjordes av platsmarkeringar, med förslag om förbättringsåtgärder, återspeglas den totala statistiken över användargrupperna även i dessa svar. Med det menas att samtliga förbättringsförslag i tabellen till höger tillstor del beskrivits av kvinnor och män i åldersgrupperna 18-29 år och 30-39 år. Det är dessa grupper som främst upplevde problem med trafiksäkerhet, stökiga platser med trängsel och brist på trivsamhet, grönska och trygghet.



BEHOV AV ÖKAD TRAFIKSÄKERHET
I kartan syns ett utsnitt av Södra Förstadsgatan där samtliga synpunkter som berör behov av ökad trafiksäkerhet redovisas geografiskt som en värmekarta. De rödaste fläckarna visar högst koncentration av synpunkter som också sammanfaller med korsningspunkterna längs gatan.



FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG I WEBBDIALOGEN
Trafiksäkerhet var den förbättringsåtgärd som användes i högst utsträckning för att beskriva platser som kan bli bättre.

BESKRIV DIN DRÖMGATA! HUR SKULLE SÖDRA FÖRSTADSGATAN KUNNA SE UT I FRAMTIDEN?

FLEST BESKREV SIN DRÖMGATA SOM EN PLATS FÖR GRÖNSKA

Totalt inkom knappt 1050 svar på frågan om hur Södra Förstadsgatan skulle kunna se ut i framtiden. De ord som användes i högst utsträckning för att beskriva drömgatan var grönska, fotgängare, uteserveringar, gågata, cyklister, träd och sittplatser.

STOR ANDEL AV DE SVARANDE VILL SE EN GATA BEGÄNSAD FÖR BILTRAFIK

Många av de som svarade ville se en drömgata där biltrafik och bilparkering får mindre yta till fördel för platser för vistelse, oskyddade trafikanter och grönska. En minoritet lyfte dock att det är viktigt att boende och verksamheter fortfarande har tillgång till parkering, leveranser och genomfartstrafik med bil.

På följande sidor redovisas några citat från de svarandes ”drömgata” samt referensbilder som några valde att ladda upp för att visa hur Södra Förstadsgatan skulle kunna se ut i framtiden. Bilder och citat hänger inte ihop.

BESKRIV DIN DRÖMGATA! HUR SKULLE SÖDRA FÖRSTADSGATAN KUNNA SE UT I FRAMTIDEN?

KVINNA, 30-39 ÅR BOENDE

"En härlig, lummig gågata med möjlighet till samvaro och umgänge för både unga och gamla. Många uteserveringar och lekplatser för alla våra härliga invånare."

Kvinna 60-69 år, Besökare

KVINNA, 30-39 ÅR BESÖKARE

KVINNA, 30-39 ÅR BOENDE

"Mer grönska i form av träd. Uteserveringar. Det viktiga är dock att hyran inte höjs för affärsidkarna, så att dessa inte försvinner. Det är de som ger karaktär åt gata."

Man 70 + år, Boende

BESKRIV DIN DRÖMGATA! HUR SKULLE SÖDRA FÖRSTADSGATAN KUNNA SE UT I FRAMTIDEN?

”Ta bort biltrafiken!! Skapar bara stress och otrygghet. Drömgatan skulle vara med anpassad till cyklister och gångare med tydliga stråk... Mer grönska i form av träd eller större krykor hade varit trevligt”

Kvinna 30–39 år, Boende

”Stora delar av Södra Förstadsgatan ska bli en gågata med cykelbanor. Biltrafiken ska bort. Folk som tar bilen kan ta andra vägar i stan.”

Man 30–39 år, Boende

”Önskar att gatan blir tillgänglig på ett rättvist sätt för alla.”

Man 60–69 år, Boende

”Gör Södra Förstadsgatan bilfri igen! Finns ingen anledning att INTE ha bilfri innerstäder.”

Annat/Vill inte ange 30–39 år, Boende

BARN

BRA PLATSER

Barnen på Lekattens förskola använder ofta Södra Förstadsgatan då de ska gå från verksamheten till olika lekplatser, och flera av barnen bor på gatan. När bilder på olika delar av sträckan visades upp utbrast ett av barnen ”min stad” och pekade på husen längs gatan.

Barnen uppskattade färgglad skyltning, tyckte att det är fint med träden, och spännande att kika in genom fönstren och utforska vad som gömmer sin inne i verkamhetslokalerna.

Pedagogerna som arbetat flera år på platsen upplevde att den södra delen av Södra Förstadsgatan var en mer naturlig del av staden när bussen passerade där, även om de upplever positiva effekter efter att den flyttat.

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL

När barngrupperna gör utflykter och använder Södra Förstadsgatan känner sig pedagogerna tvugna att ha barnen i så kallade ”bussvagnar”. Dels på grund av trafiksituationen och dels för att det är så ”mycket som händer på liten yta” när flera trafikslag blandas. Pedagogerna vågar inte lita på att barnen inte sliter sig och springer ut i gatan, även om de små barnen var väl medvetna om vilka trafikytor som de inte får vistas på (körbanan). Ett av de små barnen (2,5 år) kunde peka ut var det var tillåtet att gå, respektive köra bil.

”This is where the feet goes.”

Barn 2,5 år på Lekattans förskola om trottoaren på Södra Förstadsgatan

Gångbanorna är dock smala och pedagogerna upplever att de ofta blir tillsagda att göra plats eller flytta på sig när de möter andra fotgängare.

Pedagogerna berättar också att barnen ofta påpekar att bilarna kör fort. De upplever dock att det blivit bättre sedan farthindren kom på plats. Nu kan barnen istället påpeka att bilarna kör långsammare inför farthinder för att sedan öka hastigheten ”explosivt”. Flera av barnen i barngruppen uppskattar också att titta på bilarna längs gatan.

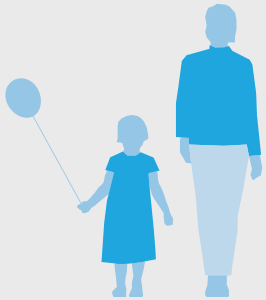
Barnen har också påpekat att många cyklar och elsparkcyklar är felparkerade. En av pedagogerna har krockat bussvagnen med en parkerad elsparkcykel på trottoaren.

I barngruppens diskussioner om staden har barnen också påpekat att vissa gula fasader är ”smutsiga”.

BARNS BEHOV LÄNGS SÖDRA FÖRSTADSGATAN

- Pedagogerna ser behov av att Södra Förstadsgatan blir enkelriktad eller bilfri för att ge mer plats åt trottoarer och gående.

- Fler hastighetsdämpande åtgärder och ökad trafiksäkerhet.



FLER HASTIGHETSDÄMPANDE ÅTGÄRDER

SMALA TROTTOARER VID MÖTEN

FELPARKERADE CYKLAR

”Min stad!”

Barn 2,5 år på förskolan Lekatten

UNGA

BRA PLATSER

Ungdomarna använder inte Södra Förstadsgatan för vistelse, men besöker ofta Ica Supermarket Söder på raster för att köpa mat och dryck.

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL

Eleverna på Johannesskolan beskrev att de upplever Södra Förstadsgatan som en smal gata med lite plats för fotgängare. De upplever trängsel mellan gående och cyklister på tvärgatan Friisgatan och i korsningen med Södra Förstadsgatan. Trafiklösningen där beskrev de som ”obehaglig”.

De beskrev även korsningen Södra Förstadsgatan/ Smedjegatan på ett likartat sätt. De upplever att cyklister kör fort och inte ser sig för, samtidigt som bilar inte blinkar när de svänger.

Generellt längs Södra Förstadsgatan upplever de också problem med felparkerade cyklar och elsparkcyklar samt att cyklister cyklar på trottoarerna.

”Cyklisterna kör snabbt och ser sig inte för.”

Elev på Johannesskolan om korsningen vid Smedjegatan

UNGAS BEHOV LÄNGS SÖDRA FÖRSTADS-GATAN

- Ökad trafiksäkert, särskilt i korsningspunkter, och begränsad biltrafik.
- Avsedda ytor för cyklister.
- Mer cykelparkering (rensa efter 5 dagar).
- Bredare trottoarer.
- Ta bort elsparkcyklar.

MÅLPUNKT UNDER RASTER

MER YTA FÖR CYKELPARKERING

KORSNINGEN UPPLEVS OBEHAGLIG

ÄLDRE

BRA PLATSER

För att nå målpunkterna Martins konditori och Ica Supermarket Söder använder deltagarna Södra Förstadsgatan eller Nikolaigatan.

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL

Aktivitetsledaren på trygghetsboendet berättade att hon alltid väljer Nikolaigatan till fördel för Södra Förstadsgatan, och att hon därmed aktivt väljer bort att röra sig längs det stråket. Hon beskrev det som att det är för mycket som händer på platsen och att det upplevs ”stökigt”, även en måndag kl 10.00.

Aktivitetsledaren beskrev också att hon inte upplever den södra delen av Södra Förstadsgatan som inbjudande för cyklister. Det är för smalt och oskyddat i relation till bilar som vill köra om.

De boende på trygghetsboendet beskrev specifikt korsningen vid Ica Supermarket Söder som problematisk. Korsningen upplevs som farlig då det är stora flöden av cyklister som inte tar hänsyn till gående.

”Intensivt med cyklister på ett sätt så att det blir farligt för oss.”

Kvinna 80+ Lekattens trygghetsboende

Generellt längs Södra Förstadsgatan upplever deltagarna också problem med felparkerade cyklar och elsparkcyklar som begränsar framkomligheten på redan smala gångbanor. Idag är det svårt att gå två i bredd med rullator och få möte. De beskrev också att det känns osäkert att cyklister cyklar på trottoarerna.

”Det kan aldrig bli för mycket grönska och blommor.”

Kvinna 80+ Lekattens trygghetsboende

ÄLDRES BEHOV LÄNGS SÖDRA FÖRSTADSGATAN

- Generell brist på sittplatser, särskilt i lugna lägen för utblickar och samtal. Gratis sittplatser som inte kräver konsumtion är viktigt. Gärna Malmöbänkar med ryggstöd och handtag.
- Bredare trottoarer. Det upplevs tryggare och det är möjligt att gå med rullator och två i bredd.
- Mer grönska, blommor och träd.
- Brist på platser i närheten att mötas.

BRIST PÅ SITTPLATSER

FELPARKEADE CYKLAR

TRAFIKFARLIG KORSNING VID MÅLPUNKTEN ICA

”Ingen bromsar upp trots att man försöker korsa. Svårt att veta vart man ska gå – de kommer från alla håll.”

Kvinna 80+ på Lekattens trygghetsboende om korsningen Södra Förstadsgatan/Smedjegatan

FUNKTIONSVARIERADE

BRA PLATSER

Deltagarna i fokusträffarna lyfte några få goda exempel på utformning längs Södra Förstadsgatan, bl.a. de tydliga pollare med taktila plattor som finns längs den norra delen av gatan, som visar förutsättningarna för de med nedsatt syn.

PLATSER MED FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL

Deltagarna beskrev gatan som generellt problematiskt, då det är svårt att navigera med så starka flöden i tvärgående riktning, bl.a. vid Friisgatan och Smedjegatan. För de som har nedsatt syn eller rörelseförmåga upplevs korsningarna som obehagliga.

"Idag är det obehagligt för de som ser dåligt, eller rör sig långsamt, att korsa Friisgatan." Deltagare fokusträff

Även om sommargatan på Friisgatan upplevs som ett positivt inslag, när det gäller stadsliv och sänkta hastigheter, utgör krukor och sittplatser i sicksack fler hinder för den som har svårare att ta sig fram. Övriga trafikanter, speciellt cyklister, blir också mer oförutsägbara och upplevs förlora uppsikten.

Även längs Södra Förstadsgatan finns det brister vad gäller möjlighet till angöring och färdtjänst.

Generellt längs hela gatan beskrevs också problem med ”vild cykelparkering” och elsparkcyklar som är lämnade på trottoarerna. Ofta ställs de nära entréer och stolpar som skapar hinder och gör det svårare att orientera sig med käpp. Deltagaren som regelbundet använder Friisgatan menar att det dagligen är 20-30 felparkerade cyklar i korsningen.

Andra upplevda hinder är gatupratare och uteserveringar med staket som inte fortsätter ändå in till fasad. De kan göra att de med nedsatt syn fastnar.

Gemensamt för samtliga deltagare var att de upplever att cyklister cyklar på trottoarerna och ber dem att flytta på sig.

På Södra Förstadsgatan blir det också tydligt att det inte funnits några generella riktlinjer för hur ledstråk hanteras, vissa slutar tvärt eller leder ut i trafikerade stråk utan varning. Bristen på breda utfasningar på kantstenarna gör det svårt att ta sig fram på hjul. Här menar deltagarna att många målgrupper med hjul har samma behov; barnfamiljer, rullstol, rullatorer.

Många av entréerna längs gatan är också otillgängliga, vilket gör att stora grupper exkluderas från att uppleva, besöka och konsumera.

OTILLGÄNGLIGA ENTRÉER

HINDER I GATUMILJÖN

TAKTIL PLATTA PÅ POLLARE

FUNKTIONSVARIERADES BEHOV LÄNGS SÖDRA FÖRSTADSGATAN

- Tydliga, långa, kontinuerliga ledstråk som varnar för korsande trafik och faror.
- Större granitplattor och asfalt för framkomligt underlag. Gatsten och kullersten är svårt för både de med hjul och käpp.
- Breda utfasningar vid trottoarkanter, men gärna upphöjda övergångar som samtidigt skapar farthinder med gatsten för tvärgående trafik.
- Neutral zon/markering mellan gång- och cykelstråk.
- Breda gångbanor – det ska vara möjligt att gå två i bredd och möta andra gående. Ger också plats för kontinuerligt ledstråk. Bra lösningar gör också att fler funktionsvarierade lämnar bilen hemma.
- Tillgång till angöring och framkomlighet för färdtjänst.
- Gratis handikapparkering för de som inte har alternativ till att åka bil. Stora p-ytor krävs för att kunna fälla ut ramp.
- Tillgängliga entréer till verksamheter.
- Bänkar/sittplatser med handtag och ryggstöd. Malmöbänken är ett gott exempel.
- Pollare med taktila plattor. Goda exempel längs Södra Förstadsgatan; Veksø, Classic 85 alt. 86.
- God belysning ökar trygghet och kontraster för de som ser dåligt.
- God tillgång till cykelparkering så att dessa inte parkeras fel på trottoarer och vid stolpar.

BREDA TROTTOARER

KONTINUERLIGA LEDSTRÅK

FOKUSGRUPPER –BEHOV I KARTA

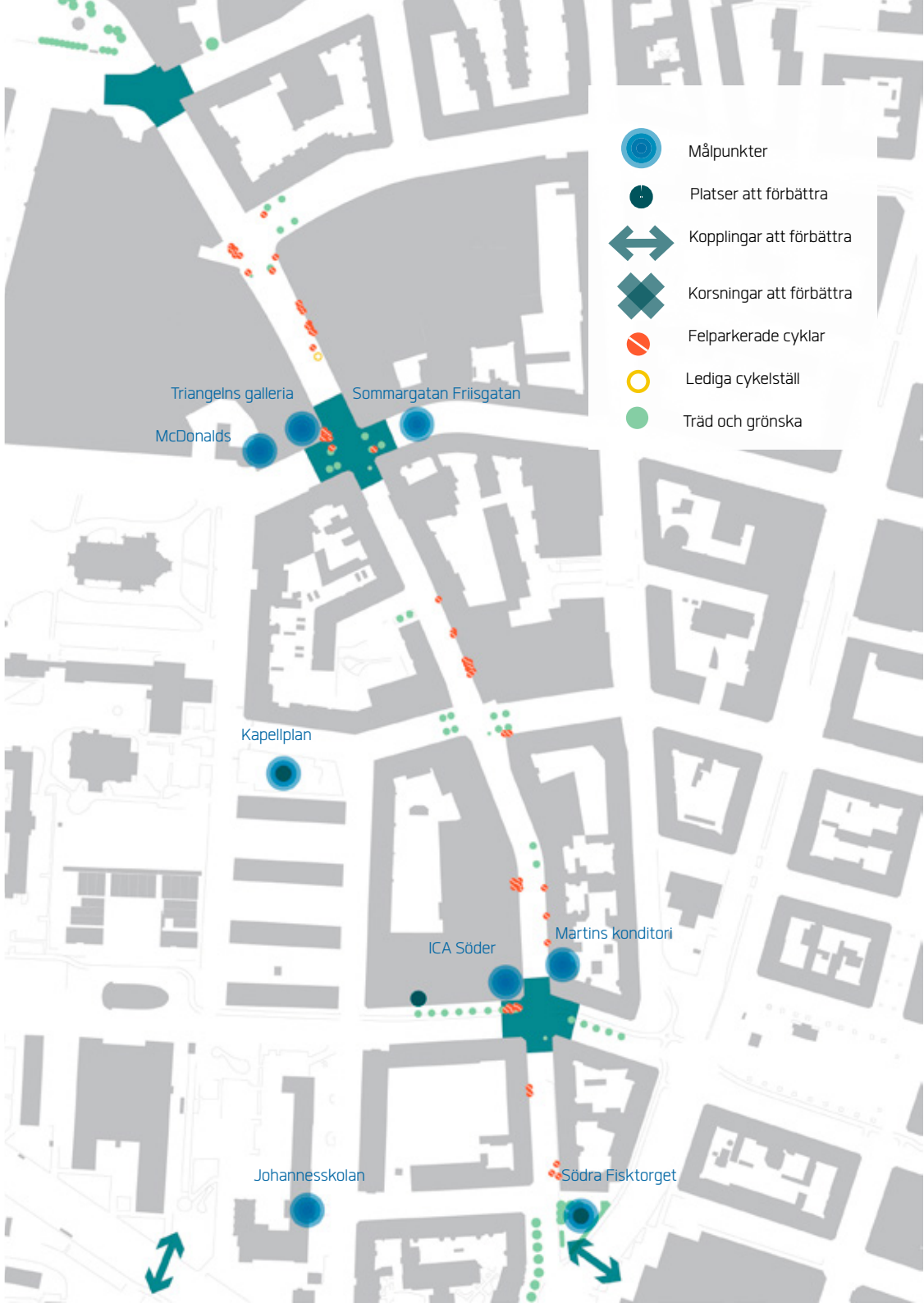
Kartan till höger visar kvaliteter och förbättringsbehov längs Södra Förstadsgatan, som framkom under fokusgrupperna.

Som kartan visar finns det ett samband mellan de olika användarnas målpunkter och de korsningar som upplevs som mest trafikfarliga och obehagliga. Störst problem upplevs i korsningen Södra Förstadsgatan-Friisgatan där sommargatan, Triangelns butiksutbud, grönska och McDonalds samtidigt tillför kvaliteter till platsen, vilket lockar många besökare och förbipasserande.

I korsningen Södra Förstadsgatan-Smedjegatan ligger populära målpunkter som Ica Supermarket Söder, Martins konditori, grönska och uteserveringar.

De röda prickarna i kartan visar en ögonblicksbild av felparkerade cyklar (lördag i maj kl 13) längs gatan. Något som beskrevs som ett påtagligt problem av samtliga användargrupper.

Norr om Friisgatan finns också problem med cyklister som cyklar på trottoarerna. Sittplatser saknas och folk sitter på informella ställen, exempelvis utgör entréers otillgängliga trappsteg använda sittytor.



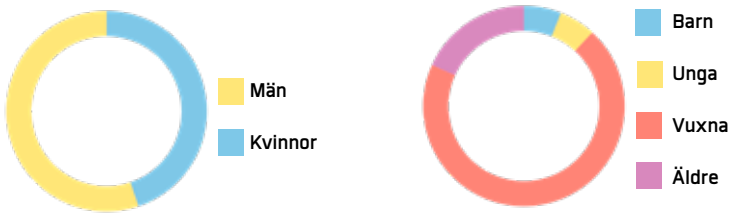
RÖRELSEMÖNSTER

Vistelseobservationer på platsen vittnar om att Södra Förstadsgatan mer är en gata besökare passerar än uppehåller sig på. Av totalt 200 iakttagna rörelsemönster noterades 48 stycken stopp av något slag. En förklaring är gatans uppenbara brist på sittplatser. Det bevisar inte minst användandet av bilhuvar, cykelställ och trappor som sitt- och väntplatser. Norr om Möllevångsgatan visar gångflödena att betydligt fler rör sig på trottoarens östra än västra sida, där solen är.*

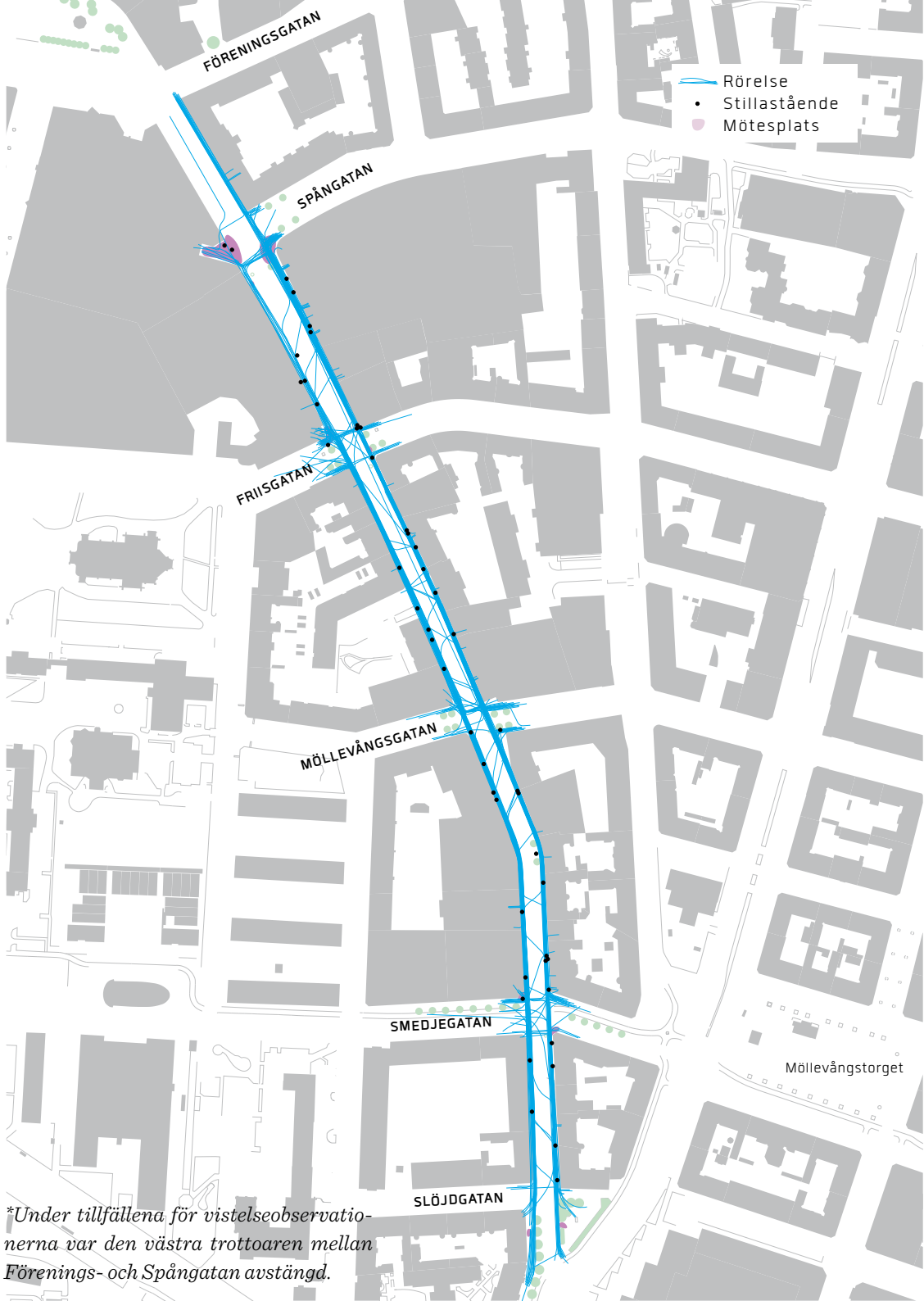
Många korsar gatan men gör det huvudsakligen runt de utmärkta övergångsställena. Gatans målpunkter, mötesplatser och markerade stopp är jämnt placerade på bägge sidor, varför man kan anta att mindre och långsammare fordonstrafik hade lett till att fler gående korsade gatan spontant.

Det är tydligt att de naturliga samlingsplatserna för människor är i korsningarna. Flest besökare hänger och väntar vid Triangelns bägge entréer samt utanför Burger King i hörnet vid Spångatan. Utöver det uppstår mindre samlingsplatser utanför restaurangerna i korsningen med Friisgata och Smedjegatan, utanför Ica på Smedjegatan samt i den mer torglika platsen söder om Slöjdgatan. Andelen passerande jämfört med stannande är störst längs med de inaktiva och målpunktslösa fasaden norr om Spångatan medan fler stannar mellan Smedje- och Friisgatan där privata aktörer har placerat ut bänkar i brist på andra sittmöjligheter.

Gatan används till största del av vuxna, därefter äldre men mycket lite av barn och ungdomar, trots att den ligger i anslutning till Möllevången - ett av Malmös barntätaste områden. De ungdomar som ändå vistas på gatan gör det i de två översta kvarten, det vill säga i närheten av köpcentrumet och Burger King.



BESÖKSGRUPPER
Besökare på Södra Förstadsgatan fördelat på kön och ålder.



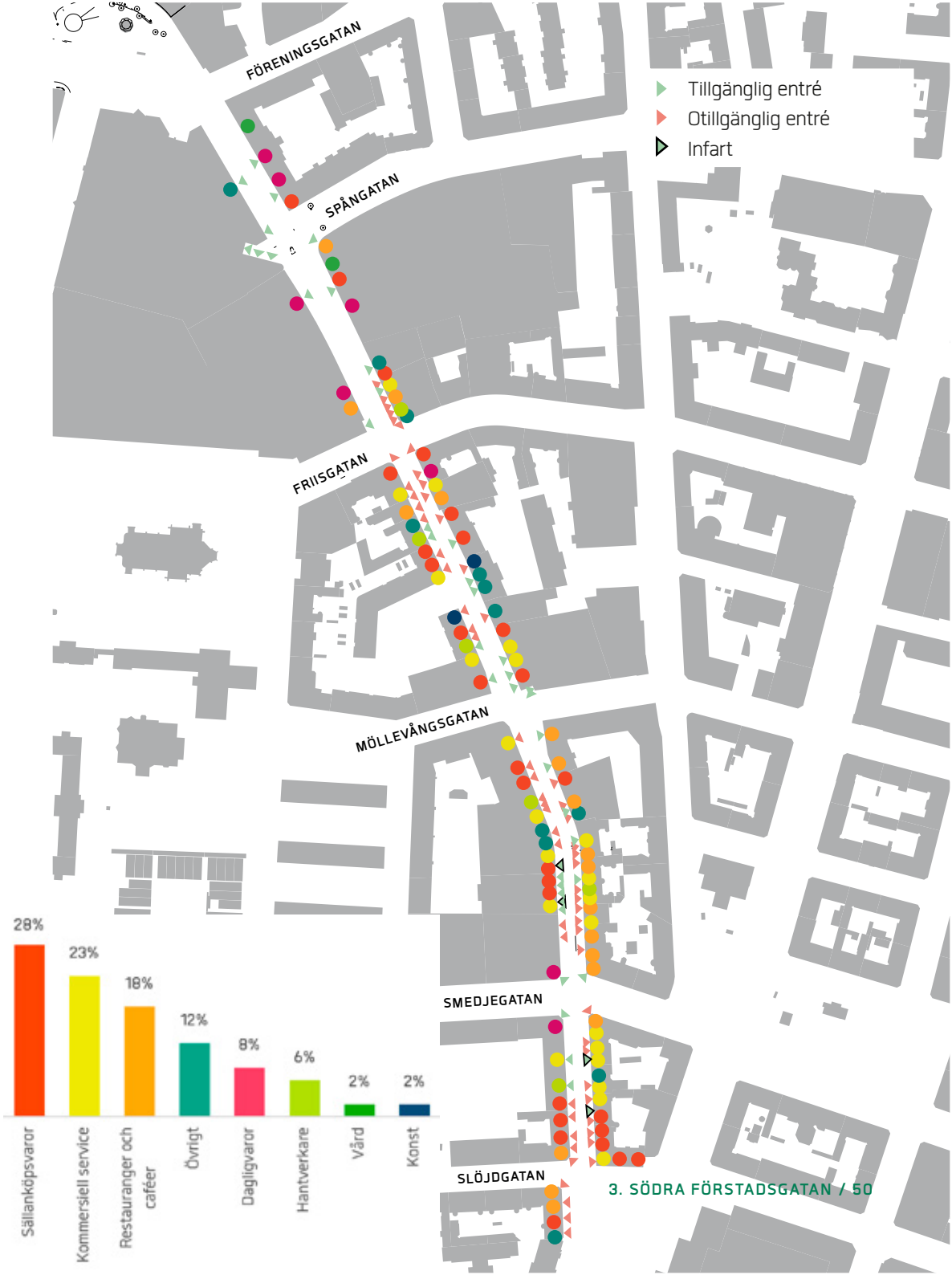
**Under tillfällena för vistelseobservationerna var den västra trottoaren mellan Förenings- och Spångatan avstängd.*

BOTTENVÅNINGAR

Kartläggningen av Södra Förstadsgatans bottenvånings-verksamheter säger mycket om dess karaktär. Skillnaden mellan norr och söder är slående där kvarteren norr om Friisgatan är inaktiva med få entréer och verksamheter ut mot gatan. Här är lokalerna mycket stora alternativt bort-vända med entré innifrån köpcentrumet. Längre söderut är det tvärtom mycket tätt mellan entréerna och lokalerna domineras av småskalig näringsverksamhet. Gatan är först och främst en handelsgata med olika typer av kläder, second hand och guldaffärer, följt av serviceverksamheter, vilka sett utifrån dagens centrumutveckling kan tänkas att öka på bekostnad av handeln. En mindre del utgörs av restaurangverksamhet, varför gatan främst befolkas un-der dagtid. Dessa är koncentrerade till västfasaden mellan Möllevångs- och Smedjegatan. Sammantaget ger det en bild av en handels- och servicebetonad gata för vuxna, snarare än en vistelse- eller hänggata för barn och unga alternativt restaurang- och bargata för ungdomar.

Den nyare bebyggelsen i norr är planerad enligt moderna standarder och har således tillgängliga entréer. I övrigt är ett eller flera trappsteg in till verksamheter och bostäder snarare regel än undantag, även om anpassningar med ramper har gjorts i somliga fall. Problemet är strukturellt och svårt att komma åt eftersom fastighetsgränserna löper i fasadlivet och gör utrymmet knappt. En mer realistisk lös-ning för att uppnå universell tillgänglighet är att justera ni-våskillnaderna på gatumark i samband med ombyggnatio-nen, variationer även i verksamheternas bottenplansnivå komplicerar dock åtgärden ytterligare.

Infarterna är få, vilket ger goda möjligheter att skapa levan-de och mångfunktionella flexzoner längs med hela sträck-an.



KVÄLLSLIV OCH TRYGGHET

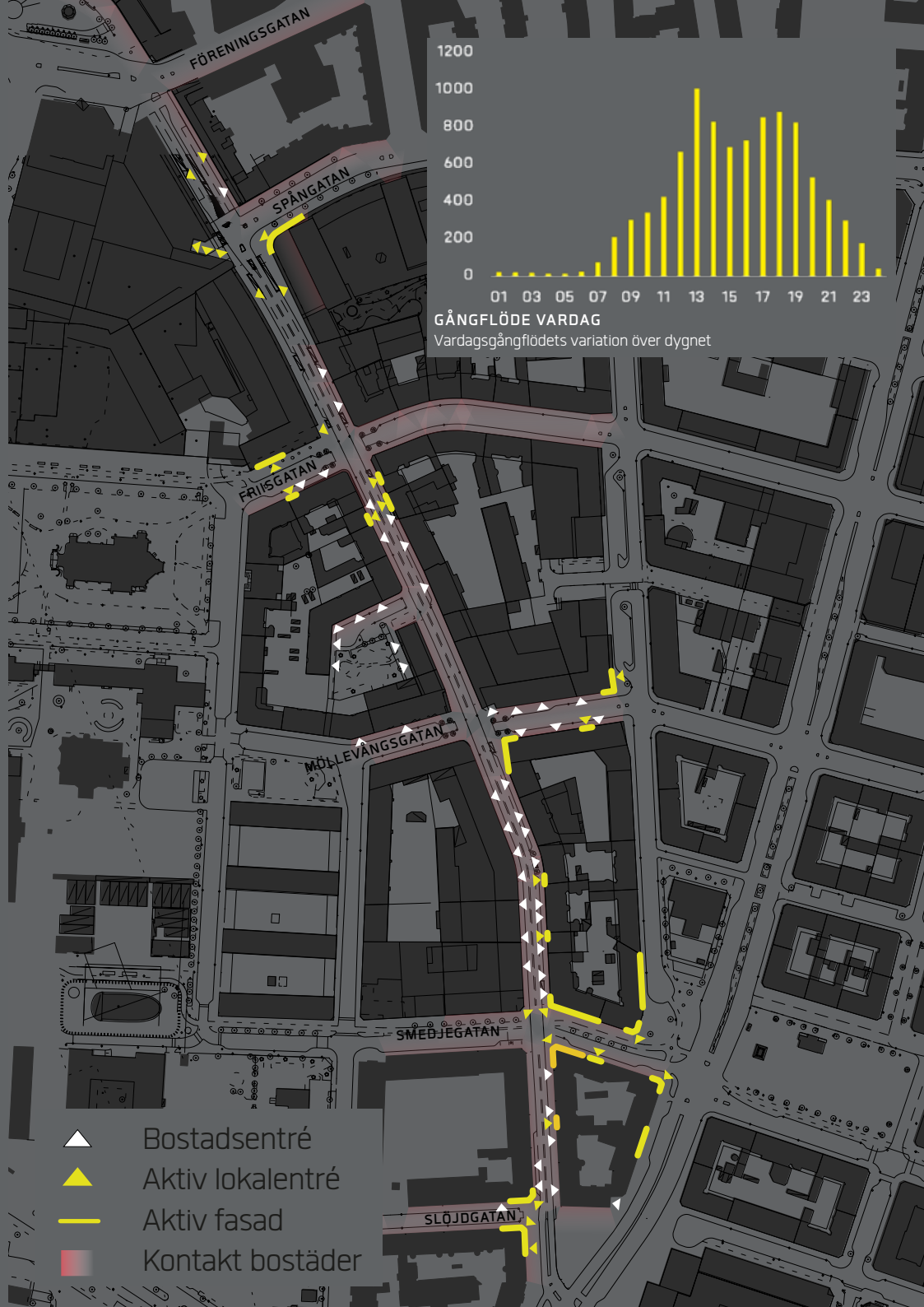
I 24-timmarsstaden är gator trygga och upplevelserika dygnet runt. Rådmansvången får idag bland stadens lägsta värden i trygghetsvärderingar och målet är att ombyggnationen av Södra Förstadsgatan ska bidra till områdets attraktivitet dygnet runt. Otrygga områden karaktäriseras ofta av svagt upplysta offentliga rum med nischer, tät växtlighet och mörka hörn varifrån besökare kan betraktas utan att själva ha översikt. Låga flöden av människor och få ”ögon mot gatan” i form av balkonger och fönster mot gatan är andra typiska bidragande faktorer till otrygghetskänslor.

För att illustrera hur väl Södra Förstadsgatan lever upp till kriteriet idag har vi inventerat gatans kvällsöppna (d.v.s. efter 18) verksamheter och bostadsentréer, vilka bägge har en direkt inverkan på hur befolkad gatan är även kvällstid. Här ser vi att förekomsten av kvällsöppna aktiviteter och bostadsentréer är tätare söder om Möllevångsgatan. Området direkt norr om samma korsning sticker ut för sin totala avsaknad av desamma, och likaså är det glest mellan kvällsöppna aktiviteter och bostadsentréer närmare Föreningsgatan. Flödena av fotgängare avtar snabbt utanför butikers öppettider och många butiker bommar igen med galler och metalljalusier, i synnerhet i de sydligare delarna, vilket gör att miljön upplevs som öde och otrygg.

Hur obevakad alternativt bevakad gatan upplevs illustreras i kartbilden med aktiva, i betydelsen uppglasade, fasader samt omkringliggande bostäder med kontakt med gatan. Bostäder ligger jämnt utspridda söder om Friisgatan men saknas även de norröver, medan de aktiva fasaderna är fler längst söderut.

Gatubelysningen är jämnt utspridd längs med gatan, men mittförlagd vilket gör körbanan bäst belyst och ytterkanterna där gående färdas sämst. Till den nordligaste delen tillkommer arkader som gör trottoarer mörka och trånga.

Sammanfattat ger det en bild av ett mer aktivt och tryggt gaturum längre söderut, medan det mer affärsbetonade norra delarna med Triangelns köpcentrum i stället för bostäder, arkader och färre kvällsöppna verksamheter har större utmaningar.



EXEMPELBILDER

Södra Förstadsgatan främsta brister och behov kopplas till tillgänglighet, plats för vistelse och trygghet. Det som i tidigare avsnitt beskrivits i text exemplifieras här med bilder från platsbesök.

BEHOV: TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE ENTRÉER

BRIST: OTILLGÄNGLIGA ENTRÉER

TILLGÄNGLIGHET

BEHOV: FORMELLA SITTPLATSER

BEHOV: FORMELLA SITTPLATSER

BEHOV: FÖRSTÄRKTA, NATURLIGA SAMLINGSPLATSER

VISTELSE

BRIST: SLUTNA ENTRÉER

BRIST: INAKTIVA FASADER

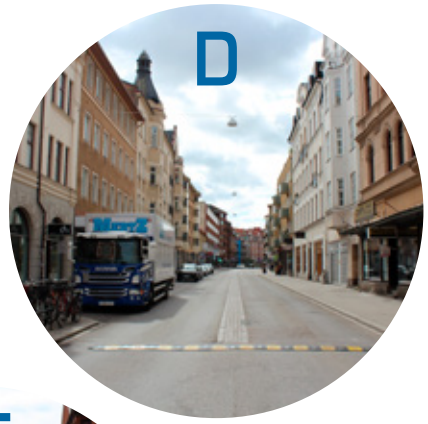
BRIST: MÖRKA PRÅNG

TRYGGHET

SOLSTUDIE

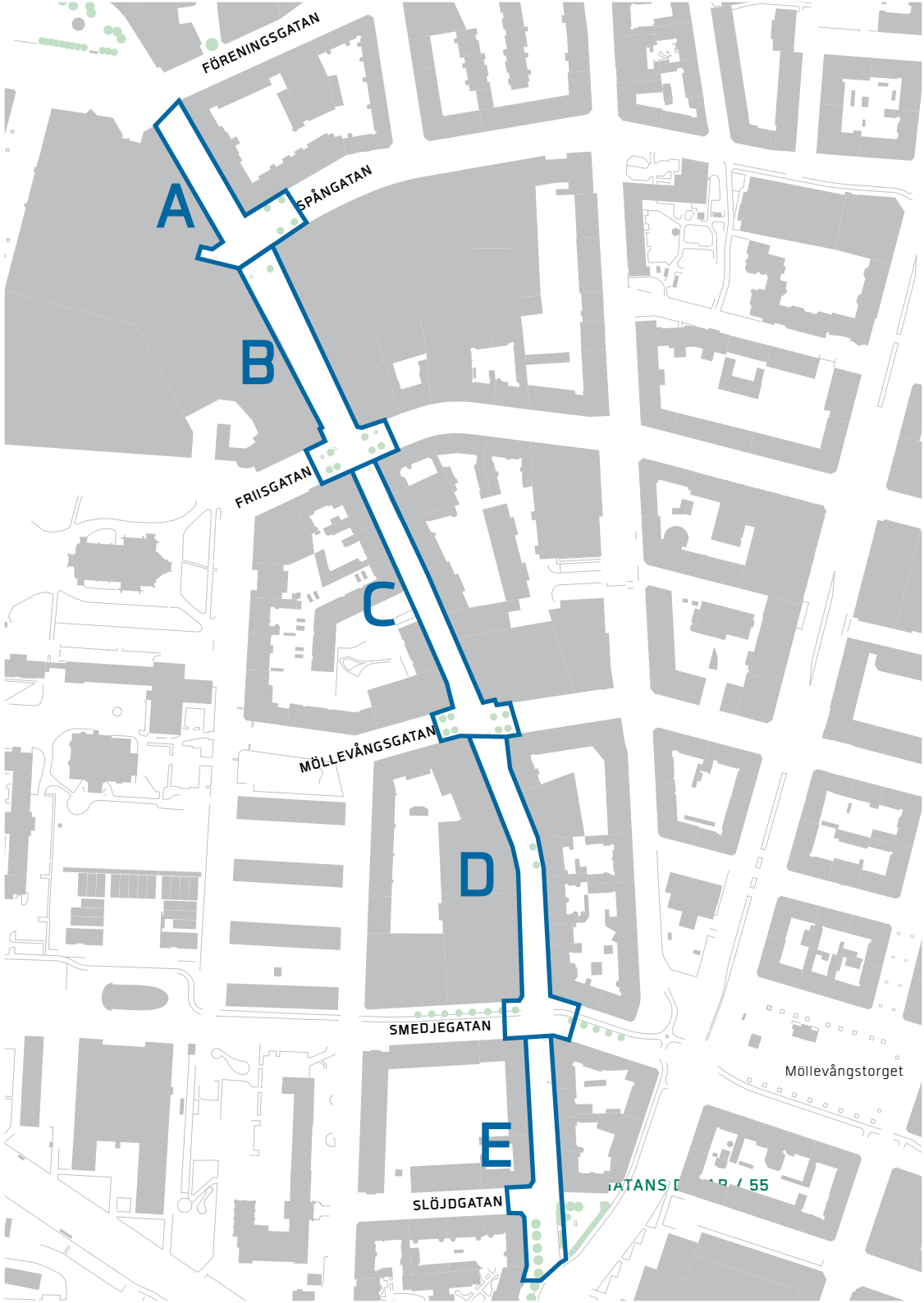
Södra Förstadsgatan har med sin nord-sydliga sträckning en klart mer solig och vistelsevänlig östlig sida, dit dagens samtliga uteserveringar är förlagda. Fram till Friisgatan är husen ungefär lika höga som gatan är bred, och under sommarhalvåret är solläget bra på dagarna, medan kvällssolen uteblir. Från Friisgatan tar arkader utan dagsljus vid.

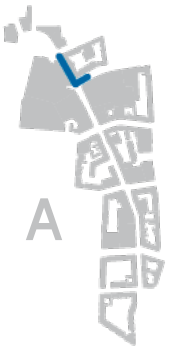
4. GATANS DELAR



GATANS DELAR

Den studerade sträckan av Södra Förstadsgatan är 730 meter lång och rymmer fler olika typer av gaturum och karaktär. På följande sidor redovisas hur ytfördelning och utformning skiljer sig åt mellan gatans olika delar, och hur det i förlängningen påverkar både användning och upplevelse, samt beskrivna kvaliteter och brister i dialogen.





DEL A: KVALITETER

1. TRIANGELTORGET

Triangeltorget beskrevs som en trafiksäker, inbjudande och trivsam plats för vistelse med sittplatser och utrymme för olika målgrupper och möten.

"Tringeltorget är en plats för umgänge och känns rymligt för både äldre och de med barnvagn."

Kvinna 30–39 år, Boende

2. MELLAN FÖRENINGSGATAN– SPÅNGATAN

Sträckan mellan Föreningsgatan och Spångatan beskrevs som tillgänglig, trivsam och relativt trafiksäker då det inte är samma trängsel mellan olika trafikanter samt övergångsställen. Här beskrevs också att det finns bra möjligheter att parkera cyklar.

"Här är inte lika trångt mellan bilar och cyklister."

Kvinna 30–39 år, Boende

Här uppskattas också det breda utbud av butiker, restuaranger och service som finns i direkt anslutning till gatan.

DEL A: BRISTER

1. ENTRÉN FRÅN TRIANGELTORGET

Entrén och övergången från Triangeltorget till Södra Förstadsgatan beskrevs som otryggt och trafikosäkert. Buller från mycket och tung trafik påverkar upplevelsen negativt och utpekade cykelstråk slutar tvärt. Här önskade de svarande ökad trafiksäkerhet i form av ett brett övergångsställe som täcker större delen av korsningen, med tillgänglighetsanpassade, utfasade kantstenar.

”Tråkig och bullrig barriär med så mycket människor i rörelse... En sådan här central del av staden borde inte fungera som en transportled för personbilar. Det är ändå 2022!.”

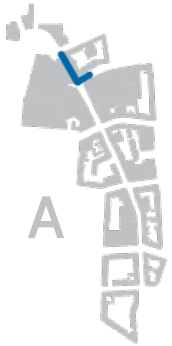
Kvinna 40–49 år, Boende

”Väldigt hetsig motortrafik som förstör behaglig stadsupplevsle.”

Man 30–39 år, Boende

”En miljö för bilar, mycket otryggt som cyklist”

Kvinna 30–39 år, Boende



2. MELLAN FÖRENINGSGATAN OCH SPÅNGATAN

Sträckan söder om Föreningsgatan beskrevs som trafikerad, grå, smutsig och obehaglig. Flera beskrev utformningen med pelare och slutna fasader som otryggt, i kombination med mycket trafik och konflikter mellan trafikslag. Under fokusträffarna påpekade deltagarna att pelarna i kombination med gatupratare och felparkerade cyklar utgör hinder för framkomlighet.

”Oklart hur man ska cykla. Känns väldigt trafikerat, grått, smutsigt och obehagligt”

Kvinna 19–29 år, Boende

Flera svarande föreslår att sträckan stängs av för biltrafik och blir gågata ned till Spångatan eller Friisgatan, för att skapa ett kontinuerligt stråk för fotgängare från centrum. De svarande efterfrågade också säkra cykelbanor längs sträckan, som i sin tur skulle kunna leda till att cyklisterna varken är ute i körbanan eller på trottoarerna.

”Den här delen mellan Föreningsgatan och Spångatan är hemsk med sina mörka och överbyggda trottoarer. Det ser skräpigt och grått ut, så fasaderna på båda sidor skulle behöva bygga om”

Kvinna 60–69 år, Boende

”The whole street should be pedestrian”

Kvinna 40–49 år, Boende

”Stäckan Friisgatan – Föreningsgatan bör bli mer promenadvänlig för att leda fotgängarstråken från gågatan mot Friisgatan”

Man 30–39 år, Besökare

3. KORSNINGEN SÖDRA FÖRSTADSGATAN – SPÅNGATAN

Korsningen Södra Förstadsgatan - Spångatan beskrevs med ordet ”trafikkaos”, då många trafikanter (i hög hastighet) delar på för liten yta. Detta leder till stress och många konflikter mellan trafikslagen. Korsningen beskrevs också som som en skräpig och otrygg plats, där det sker öppen droghandel.

”Totalt trafikkaos, ta bort bilisterna”

Kvinna 40–49 år, Boende

”Har sett droghandel där vid flera tillfällen. Också mycket, mycket skräpigt”

Kvinna 18–29 år, Boende

Svarande föreslog att körbanorna för bil ersätts med yta för cykelbana och utökad yta för uteserveringar, i söderläge på Spångatan.

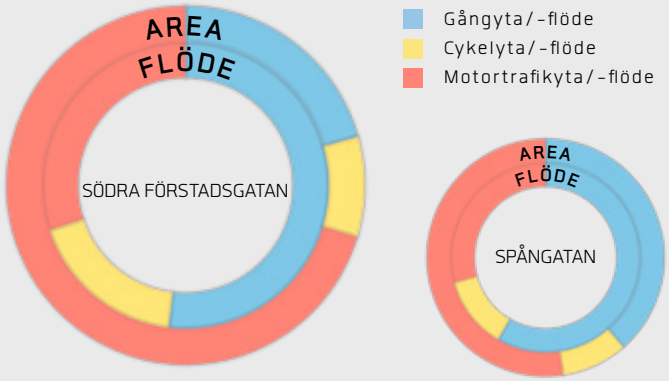
Trots att det finns cykelparkeringar på platsen upplevs dessa inte räcka till, delvis då de är samlade på få, större ytor som inte alltid är enkla att ta sig till, med tanke på hur ”biltrafiken premieras”.

ÖVERBYGGDA YTOR

CYKELPARKERING

DEL A: UTFORMNING

Sträckan är främst en passage. Fasaderna är slutna, med låg detaljeringsgrad, entréerna få och trottoarerna under arkaderna mörka. Triangeln och Systembolaget är målpunkterna. Den låga trängselnivån medför risk för att sträckan undviks, i synnerhet i kombination med arkaderna och den tidigare påvisade låga aktivitetsgraden under kvällstid. Cykelbana saknas, i stället nyttjas trottoaren mellan arkaderna och körbanan på östra sidan, trots att bilflödet är lågt. Korsningen med Spångatan är en samlingsplats, både vid Triangelns entré och utanför Burger King, och upplevs tidvis som stressig och trång med cyklister mot färdriktningen och på trottoarer, samt många felparkerade cyklar.

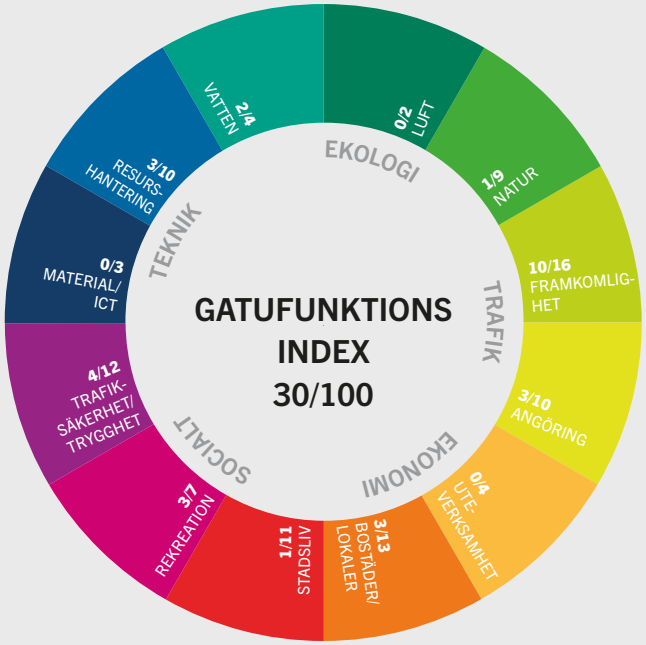


PROPORTIONALITET

Andel yta med prioritet för gående, cyklister och motortrafik i jämförelse med respektive grupps andel av trafikflödet. På körbanor har motortrafik prioritet, även om cyklister tillåts.

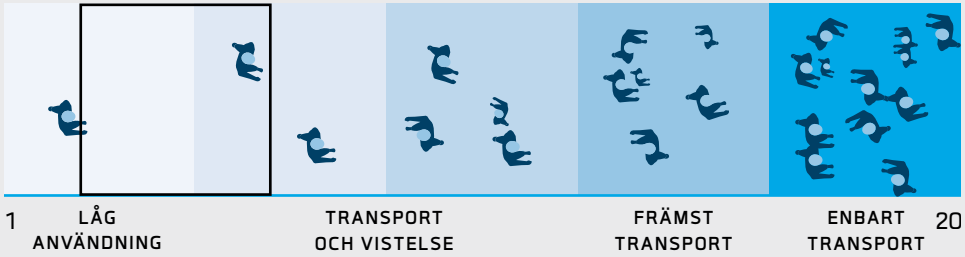
GATUFUNKTIONSINDEX

En inventering av gatans funktioner uppdelat i kategorierna ekologi, trafik, ekonomi, socialt och teknik redovisas i illustrationen. Index över 50 indikerar en mångfunktionell gata. Sträckan har förbättringspotential inom luftmiljö och naturinslag, utomhusverksamheter, stadsliv, trafiksäkerhet och tekniska installationer.



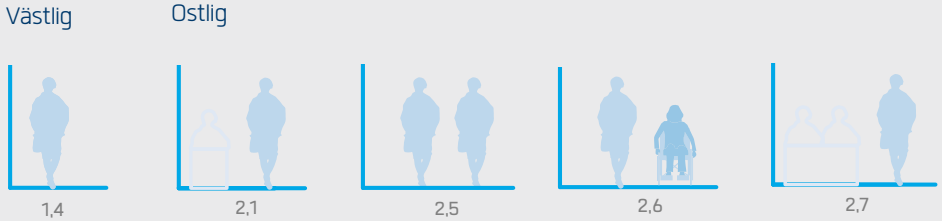
GÅNGYTORS RYMLIGHET (LOS)

Illustrationen visar rymlighet och funktion på sträckans gångytor under timmar med flest gående. Eftersträvansvärd nivå beror på gatans roll i staden. I spektrumets mitt möjliggörs spontana rörelser och stadsliv genom vistelse medan de övre nivåerna har hög grad av folkliv men gör det svårare att stanna upp och förhållanden längst till vänster kan upplevas sakna folkliv. Gångbanor motsvarande spektrats högsta nivån är ovanliga i Sverige.



GÅNGYTORS KAPACITET

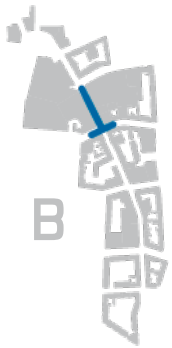
Illustration över möjliga aktiviter och möten som kan ske på trottoarerna idag utifrån dimensionerande breddmått.



VÄRDEVERKTYGET (PILOT)

En pilot av ett kommande värdeverktyg som kvantifierar andra funktioner än i normalläget har genomförts utifrån några testkategorier. Beräkningarna bygger på antalet växtarter, andel solig yta mitt på dagen i maj, avstånd mellan entréer och dagvattenfördröjande växtbäddar.

Grön mångfald:	0
Solläge:	30%
Fasadaktivitet:	Inaktiv
Ljudmiljö:	En full restaurang
Dagvattenfördröjning:	0 m^3



DEL B: KVALITETER

1. MELLAN SPÅNGATAN OCH FRIISGATAN

Stäckan söder om Spånggatan fram till Friisgatan beskrevs som en bekväm och trafiksäker del av gatan då trottoarerna upplevs relativt breda.

”Bra och breda trottoarer.”

Kvinna 30–39 år, Boende

2. KORSNINGEN SÖDRA FÖRSTADSGATAN OCH FRIISGATAN

Korsningen Södra Förstadsgatan-Friisgatan beskrevs som en mysig plats med träd och folkliv där sommargatan längs Friisgatan ”smittar av sig” på korsning, och därmed upplevs som inbjudande. Här upplevs också husen som vackra med fina siktlinjer mot Johanneskyrkan. Här finns också några av de få träd som finns längs gatan, vilket uppskattas.

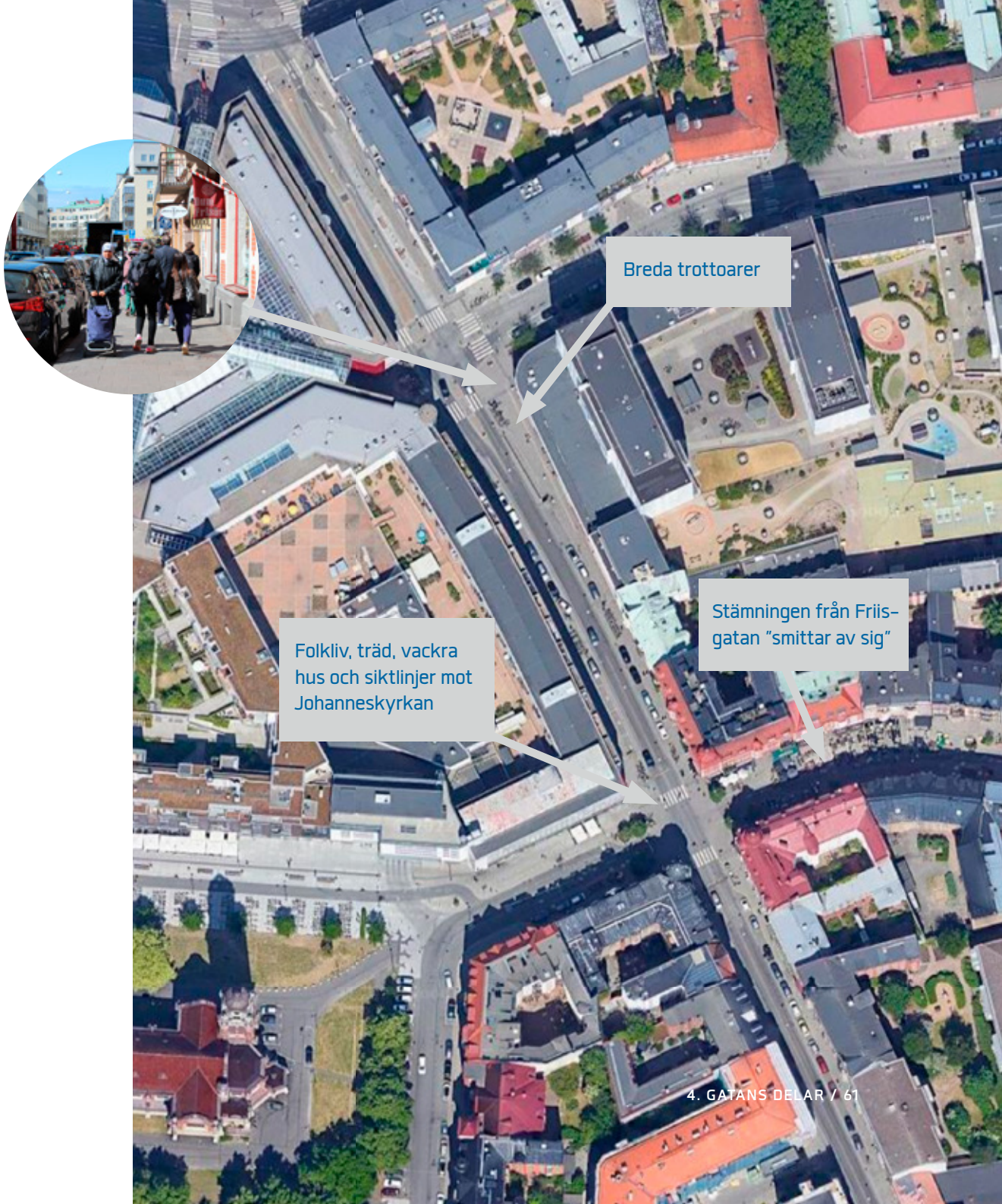
Sommargatan på Friisgatan upplevs som en inbjudande plats för vistelse där det går att sitta och titta på folk från caféer och restauranger.

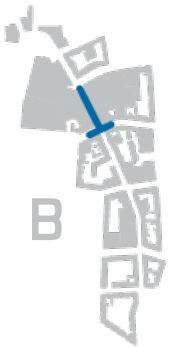
”Trivsamt, öppet klimat, välkomnande, opretentiöst och varierande.”

Kvinna 50–59 år, Boende

”Mer av Friisgatan atmosfär ute på Södra Förstadsgatan.”

Man 50–59 år, Arbetande





DEL B: BRISTER

1. MELLAN SPÅNGATAN OCH FRIISGATAN

Stäckan söder om Spångatan och Friisgatan upplevs som stökig och rörig med gatuparkering på båda sidor, vilket gör att det känns otryggt att cykla. Trottoarerna beskrevs som ”väldigt trånga” med trängsel, och med höga kanstenar.

Här efterfrågades mer cykelparkeringar, mer grönska och träd, utmarkerad cykelbana och bilfri miljö.

”Det känns rött stökigt med p-fickor på båda sidor av gatan”

Man 40–49 år Besökare

”Känns inte säkert att cykla här”

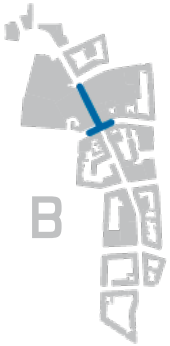
Kvinna 30–39 år Boende

”Smutsigt och många som gasar upp direkt efter farthinder”

Man 18–29 år Boende

”Trångt att cykla och gå”

Man 50–59 år Besökare



2. KORSNINGEN SÖDRA FÖRSTADSGATAN OCH FRIISGATAN

Korsningen Södra Förstadsgatan - Friisgatan är den plats som fick flest platsmarkeringar i hela dialogen, samtidigt som samtliga fokusgrupper berörde korsningen under samtalen. Platsen beskrivs som extremt trafikfarlig, ”trafikstökig” och otillgänglig.

Här upplever många av de svarande att det känns otryggt att vistas eller passera då reglerna är otydliga och ”folk kör som galningar”, både bilister och cyklister, samtidigt som det är trängsel mellan samtliga trafikslag på platsen.

I korsningen finns också brist på cykelparkering, vilket leder till att det står många felparkerade cyklar i korsningen och österut längs Friisgatan. Kvällstid upplevs också problem med ”obehagliga ungdomsgäng” som hänger på platsen och oljud från uteserveringarna längs Friisgatan.

Här föreslås bl.a. att Södra Förstadsgatan ner till Friisgatan stängs av för biltrafik eller att korsningen får ett trafikljus eller ett korsande gångfartsområde för att tydliggöra vem som har företräde.

**”Fruktansvärd korsning.
EXTREMT FARLIG”**

Man 18–29 år, Arbetande

”Svårt att komma fram med cykel. Känns farligt att köra bland trafiken.”

Man 18–29 år, Arbetande

”Väldigt oklart vem som har väjningsplikt, om högerregeln gäller eller om ’störst går först’.”

Man 40–49 år, Boende

”Trångt med trafik i alla former: folk på fot, cykel och i bilar.”

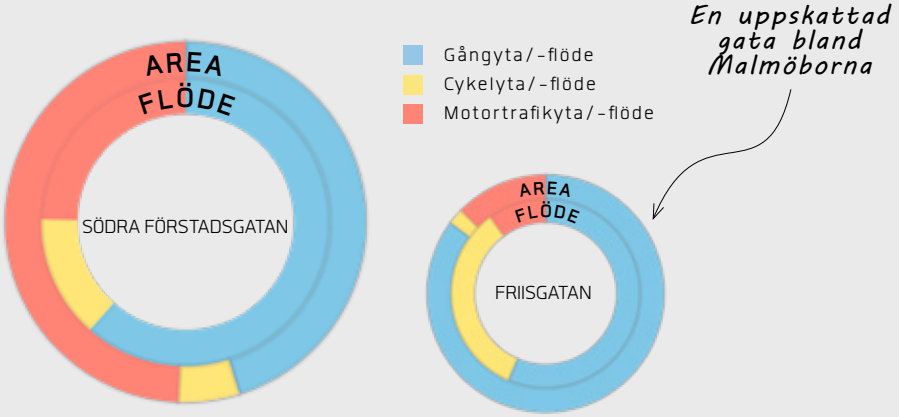
Kvinna 30–39 år Besökare

”Kaotiskt med cyklar, gående och bilar. Ett under att det inte händer mer olyckor.”

Kvinna 50–59 år Besökare

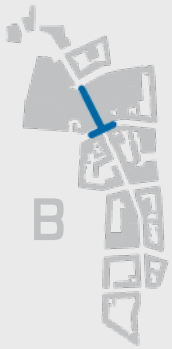
DEL B: UTFORMNING

Andel gångyta står här i proportionalitet till mängden gående. På helgeftermiddagar och vardagslunchar när flödena är som störst uppstår visst trafikkaos då fotgängare och barnvagnar trängs med elsparkcyklar och cyklar, både i färd och parkerade, på trottoarerna samtidigt som bilister gör u-svängar och besökare till Hemköp korsar gatan till och från butiken, där såväl antalet felparkerade cyklar som trängseln är störst. Korsningen upplevs som en förlängning av sommargågatan och många står och hänger. Bilarna kör sakta och lämnar företräde medan de stora cykelflöden längs med Friisgatan skapar en barriär.



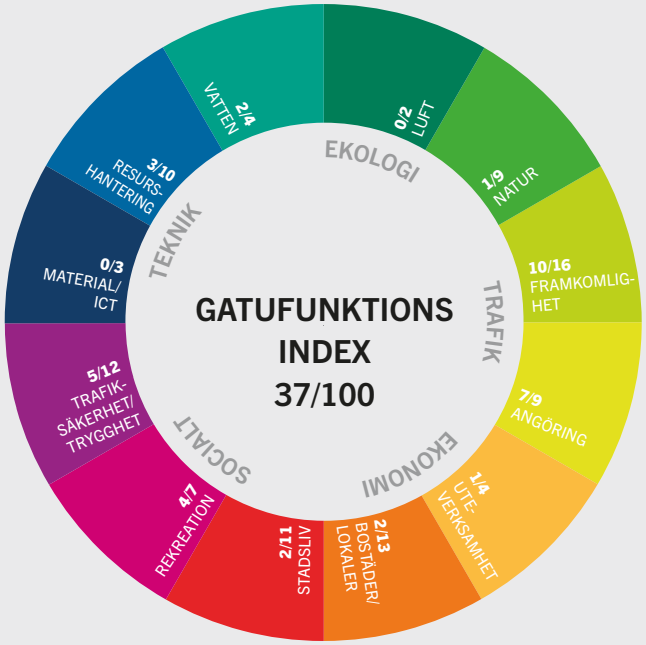
PROPORTIONALITET

Andel yta med prioritet för gående, cyklister och motortrafik i jämförelse med respektive grupps andel av trafikflödet. På körbanor har motortrafik prioritet, även om cyklister tillåts.



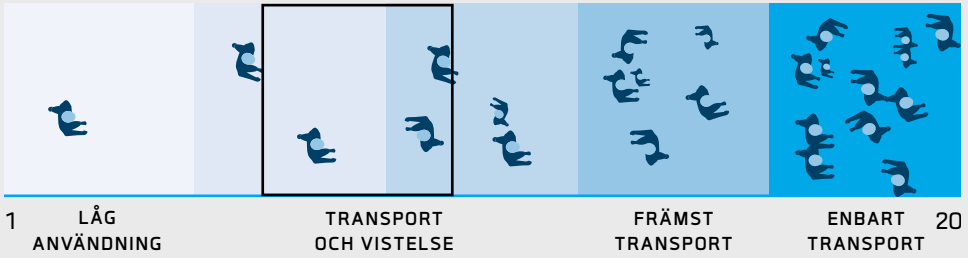
GATUFUNKTIONSINDEX

En inventering av gatans funktioner uppdelat i kategorierna ekologi, trafik, ekonomi, socialt och teknik redovisas i illustrationen. Index över 50 indikerar en mångfunktionell gata. Sträckan har förbättringspotential inom luftmiljö och naturinslag, utomhusverksamheter, stadsliv och tekniska installationer.



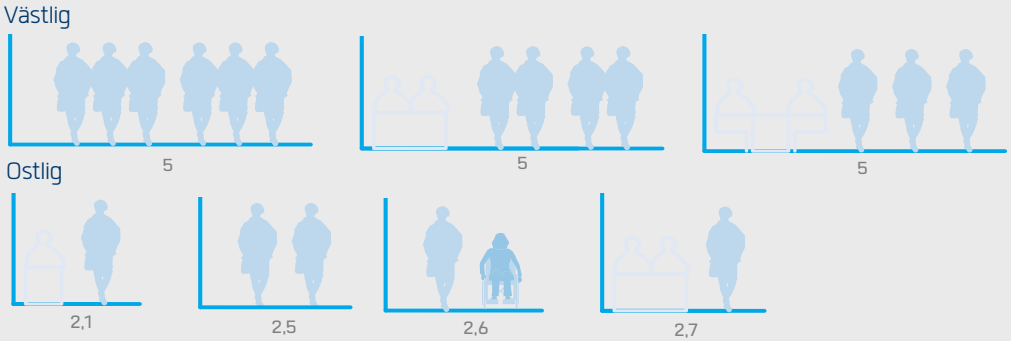
GÅNGYTORS RYMLIGHET (LOS)

Illustrationen visar rymlighet och funktion på sträckans gångytor under timmar med flest gående. Eftersträvansvärd nivå beror på gatans roll i staden. I spektrumets mitt möjliggörs spontana rörelser och stadsliv genom vistelse medan de övre nivåerna har hög grad av folkliv men gör det svårare att stanna upp och förhållanden längst till vänster kan upplevas sakna folkliv. Gångbanor motsvarande spektrats högsta nivån är ovanliga i Sverige.



GÅNGYTORS KAPACITET

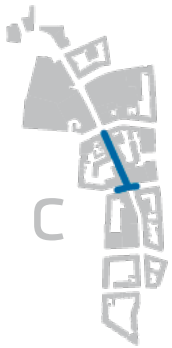
Illustration över möjliga aktiviter och möten som kan ske på trottoarerna idag utifrån dimensionerande breddmått.



VÄRDEVERKTYGET (PILOT)

En pilot av ett kommande värdeverktyg som kvantifierar andra funktioner än i normalläget har genomförts utifrån några testkategorier. Beräkningarna bygger på antalet växtarter, andel solig yta mitt på dagen i maj, avstånd mellan entréer och dagvattenfördröjande växtbäddar.

Grön mångfald:	1, plus urnor
Solläge:	45%
Fasadaktivitet:	Inaktiv/semiaktiv
Dagvattenfördröjning:	5 m^3



DEL C: KVALITETER

1. MELLAN FRIISGATAN OCH MÖLLEVÅNGS-GATAN

Längs sträckan söder om Friisgatan och fram till Möllevångsgatan uppskattas det varierade utbudet av butiker och restauranger.

”Det finns något med den här delen av gatan som är charmigt och blandat.”

Kvinna 30–39 år, Boende

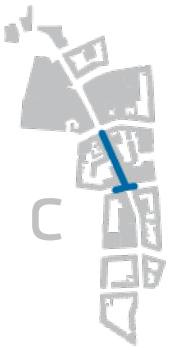
Korsningen mot Solters plan beskrevs som ”det enda bra med Södra Förstadsgatan”, då platsen har bra ljusinsläpp, grönska och ligger i anslutning till kulturverksamheter. Den lilla grönytan uppskattas också för de unika stängslen som ramar in träden.

”Korsningen mot Solters plan är det enda som är bra Södra Förstadsgatan. Här finns lite ljus, lite grönska, Poeten på hörnet och Artibus”

Man 40–49 år Besökare

2. KORSNINGEN SÖDRA FÖRSTADSGATAN OCH MÖLLEVÅNGSGATAN

Korsningen Södra Förstadsgatan - Möllevångsgatan beskrevs som att den fungerar relativt bra trafikalt, då den är något lugnare sett till mängden trafik.



DEL C: BRISTER

1. MELLAN FRIISGATAN OCH MÖLLEVÅNGSGATAN

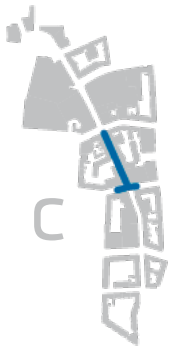
Efter Korsningen vid Friisgatan var det flera svarande som beskrev att Södra Förstadsgatan ändrar karaktär, då den blir mörkare och får mindre liv och grönska. Det finns dessutom ett mindre utbud på platser för vistelse, så som uteserveringar och sittplatser. Trottoarkanterna är höga, vilket gör det lätt att ramla och tungt att gena över gatan med cykel eller barnvagn.

Längs sträckan upplevs också problem med bilister som kör fort och som accelererar hastig i samband med farthindren, vilket påverkar bullernivåer negativt, både längs gatan och i intilliggande bostäder. I höjd med Solters plan efterfrågades fler farthinder i syfte att hålla nere hastigheterna under hela sträckan.

Även på denna del av gatan efterfrågades minskad biltrafik, fler övergångsställen, en utmarkerad cykelbana, mer grönska och ökad belysning. Men även mer plats för parkering för cyklar och bilar.

”Denna del av sträckan är nästan den som känna mest bilfokuserad. Många parkerade bilar och många bilar som kör snabbt. Det är läskigt att cykla här och det finns inte heller några övergångsställen så man måste kasta sig ut och riskera att bli påkörd...”

Man 18–29 år, Arbetande



2. KORSNINGEN SÖDRA FÖRSTADSGATAN OCH MÖLLEVÅNGSGATAN

Precis som tidigare korsningspunkter beskrevs korsningen mellan Södra Förstadsgatan och Möllevångsgatan som en stressig och trafikfarlig miljö, med återkommande ”trafikkaos”. Här ville de svarande se minskad biltrafik, en förbättrad situation för cyklister och mer träd.

I korsningen upplevs också problem med ”gänghäng” med ungdomar som åker ”snabba bilar”.

”Bort med biltrafiken, här är ständigt kaos med cyklar, bilar, elsparkcyklar, gående i en salig blandning”

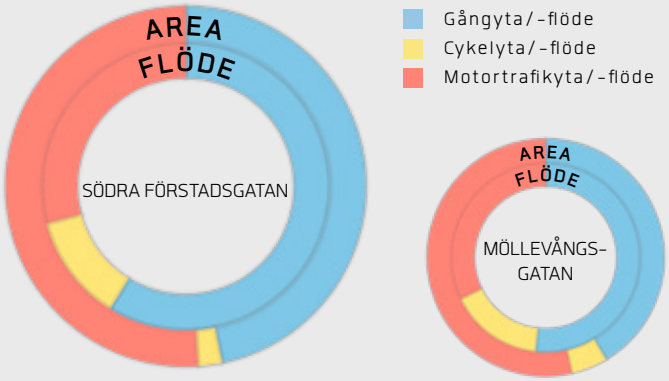
Kvinna 50–59 år, Boende

”Farlig korsning för både fotgängare, cyklister och bilister”

Kvinna 18–29 år, Boende

DEL C: UTFORMNING

Den långa, raka sträckan uppmuntrar till höga fordonshastigheter mellan korsningarnas farthinder. Avsaknaden av cykelparkeringar leder till utspridda felparkeringar, med viss centrering kring Myrorna. En näringsidkares soliga bänk blir en liten plats mitt på sträckan men tecken tyder även på att butikernas trappsteg används som sittplatser. Korsningssituationen är lugnare än vid de två tidigare korsningarna och väntetiden är i nära noll för gående. Bilarna kör dock i hög fart söderifrån, där farthinder saknas. Här finns behov av skräpkorg för fimpar, då trädgroparnas galler idag ansamlar fimpar.

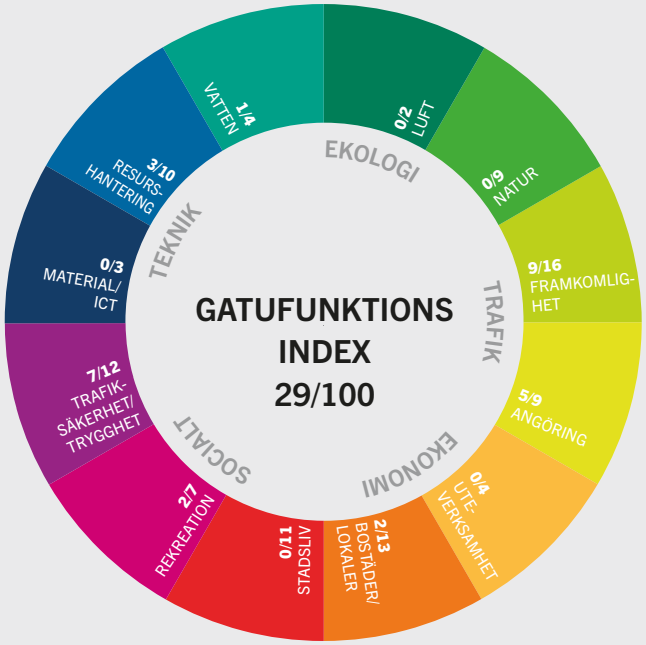


PROPORTIONALITET

Andel yta med prioritet för gående, cyklister och motortrafik i jämförelse med respektive grupps andel av trafikflödet. På körbanor har motortrafik prioritet, även om cyklister tillåts.

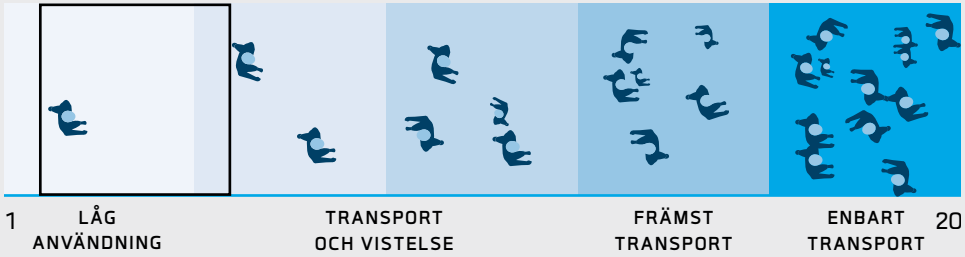
GATUFUNKTIONSINDEX

En inventering av gatans funktioner uppdelat i kategorierna ekologi, trafik, ekonomi, socialt och teknik redovisas i illustrationen. Index över 50 indikerar en mångfunktionell gata. Sträckan har förbättringspotential inom luftmiljö och naturinslag, utomhusverksamheter, stadsliv, rekreation och tekniska installationer.



GÅNGYTORS RYMLIGHET (LOS)

Illustrationen visar rymlighet och funktion på sträckans gångytor under timmar med flest gående. Eftersträvansvärd nivå beror på gatans roll i staden. I spektrumets mitt möjliggörs spontana rörelser och stadsliv genom vistelse medan de övre nivåerna har hög grad av folkliv men gör det svårare att stanna upp och förhållanden längst till vänster kan upplevas sakna folkliv. Gångbanor motsvarande spektrats högsta nivån är ovanliga i Sverige.



GÅNGYTORS KAPACITET

Illustration över möjliga aktiviter och möten som kan ske på trottoarerna idag utifrån dimensionerande breddmått.

Västlig och ostlig

VÄRDEVERKTYGET (PILOT)

En pilot av ett kommande värdeverktyg som kvantifierar andra funktioner än i normalläget har genomförts utifrån några testkategorier. Beräkningarna bygger på antalet växtarter, andel solig yta mitt på dagen i maj, avstånd mellan entréer och dagvattenfördröjande växtbäddar.

Grön mångfald:	0, plus urna
Solläge:	65%
Fasadaktivitet:	Semiaktiv
Dagvattenfördröjning:	40 m^3

DEL D: KVALITETER

1. MELLAN MÖLLEVÅNGSGATAN OCH SMEDJEGATAN

Sträckan söder om Möllevångsgatan och fram till Smedjegatan beskrevs som en lugnare del av gatan med vackra träd och en blandning av unika verksamheter värda att bevara.

”Kul att så många unika verksamheter överlever här. Var förskiktiga med att göra om så att det inte blir för fint och gentrifierat.” Man 30–39 år, Boende

2. KORSNINGEN SÖDRA FÖRSTADSGATAN OCH SMEDJEGATAN

Korsningen Södra Förstadsgatan - Smedjegatan beskrevs som en förlängning av Möllevångstorget med dess grönska, restauranger (med olika matkulturer) och uteserveringar. Av boende beskrevs det också som en relativt lugn korsning trafikalt.

”Levande snutt av gatan där Smedjegatan blir som en förlängningen av Möllevångstorget” Kvinna 30–39 år Besökare

”Trevligt med uteserveringar och restauranger” Man 19–29 år, Boende

DEL D: BRISTER

1. MELLAN MÖLLEVÅNGSGATAN OCH SMEDJEGATAN

Precis som tidigare nämnt är det flera som påpekar att Södra Förstadsgatan känns mörkare och mindre trygg i takt med att avståndet från Triangeln ökar. Söder om Möllevångsgatan beskrev de svarande problem med trånga gångbanor och osäkra förhållanden för cyklister på grund av mängden parkerade bilar. Här ville de svarande se fler övergångsställen och farthinder, mer grönska och sittplatser samt ökad belysning.

Dagens utbud av butiker och verksamheter beskrevs som stort och blandat, men trots det saknas dragare som fungerar som destinationer i sig. Här efterfrågades förbättrat butiksutbud, med fler mysiga caféer och butiker, och uppsnyggade fasader. Stålgaller och graffiti gör att flera beskrev stråket som ovälkomnande.

”Otryggt, känns inte tryggt att passera någon tid på dygnet tyvärr. Här behövs stängas av för trafik under kvällstid och mjuka upp med grönska”

Kvinna 30–39 år, Arbetande

”Eftersom gångbanan är trång och gatan är allmänt tråkig (mest fylld med parkerade bilar) är det inte ett ställe man vill strosa runt på, vilket är synd”

Kvinna 30–39 år, Boende

2. KORSNINGEN SÖDRA FÖRSTADSGATAN OCH SMEDJEGATAN

Korsningen Södra Förstadsgatan - Smedjegatan beskrevs som en trafikfarlig korsning där det ”alltid är kaos mellan cyklister och bilister” och på så sätt blir farligt även för fotgängare. Bilarna och cyklisterna kör fort på korsande stråket Smedjegatan och vem som har väjningsplikt framgår inte.

De svarande föreslog fler sittplatser och platser för vistelse generellt, mindre biltrafik och en bättre trafiklösning i korsningen. Farthindren som finns på platsen idag beskrev som bra, men att de ger en känsla av att det är en temporär lösning.

”Cyklisterna förstår inte att de faktiskt inte har företräde, uppstår ofta bråk”

Kvinna 18–29 år, Boende

”Livsfarligt att passera med cykel!”

Kvinna 18–29 år, Boende

”Gatan behöver fler trivsamma utrymmen, blir mer inbjudande och säker helt enkelt”

Kvinna 30–39 år, Boende

”Jag känner mig inte trygg där på natten”

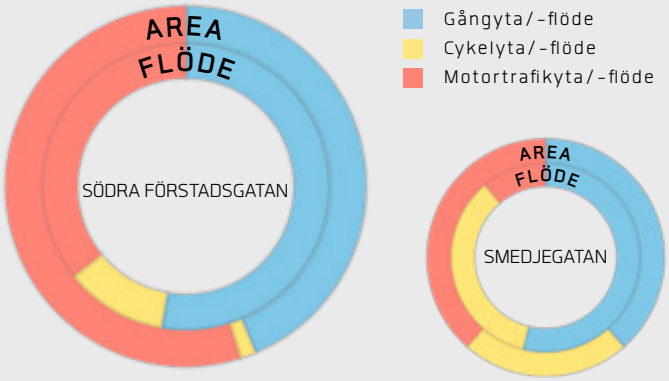
Man 18–29 år, Boende

”Hastighetsdämparna är bra, men de ser temporärt ut. Mycket trafik och många oskyddade trafikanter som upplever platsen som otrygg och stökig”

Man 30–39 år, Boende

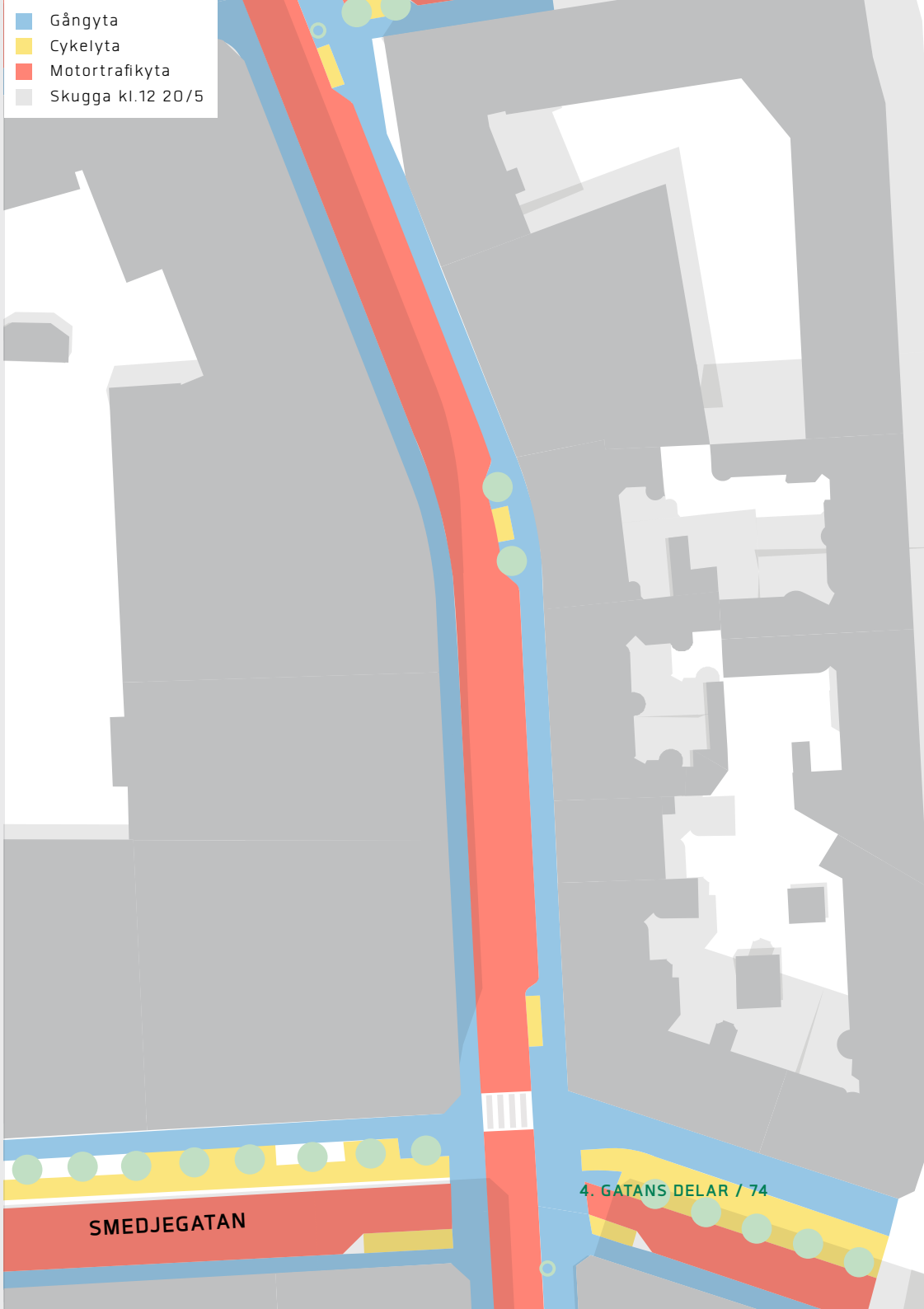
DEL D: UTFORMNING

Maxtimmen uppstår vid arbetsdagens slut och tidig eftermiddag på helgdagar. Dess krökta form ger dålig överblickbarhet och avsaknaden av kvällsaktiva verksamheter kan göra den otrygg under kvällstid. Även här är cyklar, och elsparkcyklar, felparkerade utspritt på sträckan, i synnerhet på den östra sidan och runt korsningen. De bänkar som finns, privata och offentliga, är enda platserna där folk uppehåller sig på sträckan. Träden är delvis i dåligt skick och en skräpkorg för fimpar behövs. Fortkörning och dubbelparkering förekommer. De många och snabba cyklarna på Smedjegatan kör som om de har företräde. Konflikter med bilar som österifrån svänger norrut är vanligt förekommande.



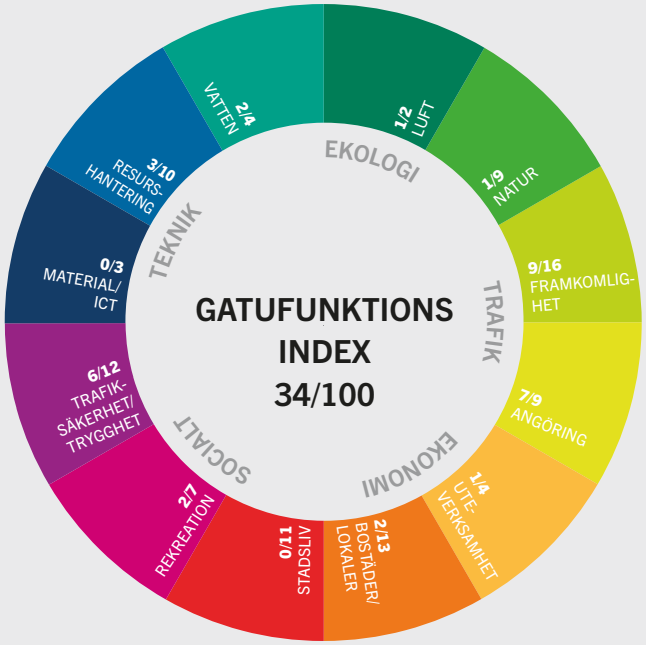
PROPORTIONALITET

Andel yta med prioritet för gående, cyklister och motortrafik i jämförelse med respektive grupps andel av trafikflödet. På körbanor har motortrafik prioritet, även om cyklister tillåts.



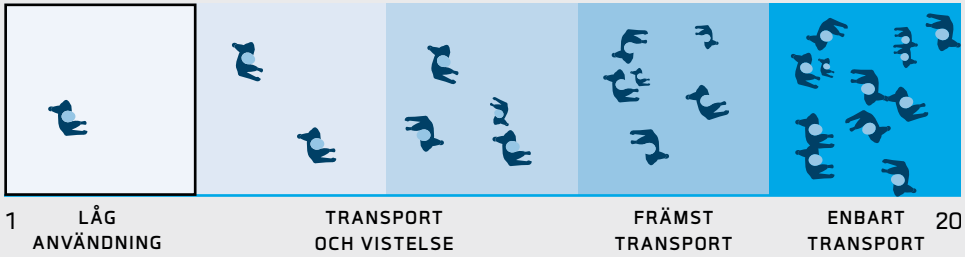
GATUFUNKTIONSINDEX

En inventering av gatans funktioner uppdelat i kategorierna ekologi, trafik, ekonomi, socialt och teknik redovisas i illustrationen. Index över 50 indikerar en mångfunktionell gata. Sträckan har förbättringspotential inom luftmiljö och naturinslag, utomhusverksamheter, stadsliv, rekreation och tekniska installationer.



GÅNGYTORS RYMLIGHET (LOS)

Illustrationen visar rymlighet och funktion på sträckans gångytor under timmar med flest gående. Eftersträvansvärd nivå beror på gatans roll i staden. I spektrumets mitt möjliggörs spontana rörelser och stadsliv genom vistelse medan de övre nivåerna har hög grad av folkliv men gör det svårare att stanna upp och förhållanden längst till vänster kan upplevas sakna folkliv. Gångbanor motsvarande spektrats högsta nivån är ovanliga i Sverige.



GÅNGYTORS KAPACITET

Illustration över möjliga aktiviter och möten som kan ske på trottoarerna idag utifrån dimensionerande breddmått.

Västlig och ostlig

VÄRDEVERKTYGET (PILOT)

En pilot av ett kommande värdeverktyg som kvantifierar andra funktioner än i normalläget har genomförts utifrån några testkategorier. Beräkningarna bygger på antalet växtarter, andel solig yta mitt på dagen i maj, avstånd mellan entréer och dagvattenfördröjande växtbäddar.

Grön mångfald:	1, plus urna
Solläge:	60%
Fasadaktivitet:	Semiaktiv
Dagvattenfördröjning:	10 m^3

DEL E: KVALITETER

1. MELLAN SMEDJEGATAN OCH BERGSGATAN

Längs sträckan söder om Smedjegatan och fram till Bergsgatan beskrevs trafiken som glesare och tryggare, vilket ger trafikanterna bättre överblick åt alla håll, och gör det enklare att cykla och hitta parkeringsplats.

Övergångsstället längst söderut på sträckan beskrevs också som en bra passage för gående och cyklister.

"Enkelt att ta sig med cykel."

Annat/Vill ej ange 18–29 år, Arbetande

"Här är tryggt och mer parkering"

Man 50–59 år, Arbetande med funktionsvariation

2. SÖDRA FISKTORGET

Södra Fisktorget beskrevs som en bilfri, trivsam och trafiksäker plats med grönska, träd och sittplatser. De som uppskattar platsen ser att det finns potential med att platsen får breda ut sig mer och att det skapas fler anledningar att vistas där.

"Torget är rätt fint. Men det får gärna breda ut sig mer och det vore trevligt att ha en anledning att sitta där"

Man 40–49 år Boende

"Bilfri torgyta med potential"

Man 19–29 år Boende

DEL E: BRISTER

1. MELLAN SMEDJEGATAN OCH BERGSGATAN

Sträckan söder om Smedjegatan och ner mot Bergsgatan beskrevs som en ”skum, lite tråkig och död” del av gatan där fasader och skyltning ger ett rörigt intryck. Här är det också trångt för fotgängare.

Här ville de svarande se mindre biltrafik till fördel för mer grönska och sittplatser, förbättrade cykelvägar, ökad belysning och mer uteserveringar.

”Dött, trist, mörkt, känns bortglömt”

Kvinna 50–59 år, Boende

”Från Fisktorget till Smedjegatan är en spökstad. Det borde finnas träd, mer ljus, cykelvägar och rabatter.”

Kvinna 50–59 år, Boende

”Fortkörningar! Ingen grönska vilket gör området mörkt och otrevligt. Stökiga fasader med rörig skyltning.”

Man 18–29 år, Boende

2. SÖDRA FISKTORGET

Södra Fisktorget beskrevs som en otrygg plats där olika former av missbruk förekommer och utan tydliga vistelsevärden, då kringliggande gator och vägar skapar stora trafikflöden och höga bullernivåer.

De svarande upplever dock att platsen har potential då den skulle kunna bli mer inbjudande och välkomnande med sittplatser för äldre och lek för barn. Mer grönska, en gräsmatta, belysning i olika färger och minskade trafikflöden runt platsen anses kunna locka till ”parkhäng”. Fiskargumman som står får torget får också gärna ”piffas upp”.

”Här hade det kunnat bli mysigare, är tråkigt och används sällan”

Annat/Vill ej ange 30-39 år Arbetande

”Det är ofta A-lagare som ockuperar bänkarna här. Vore trevligt med ett fik eller en korvmoj eller någon foodtruck med uteservering här för att liva upp torget”

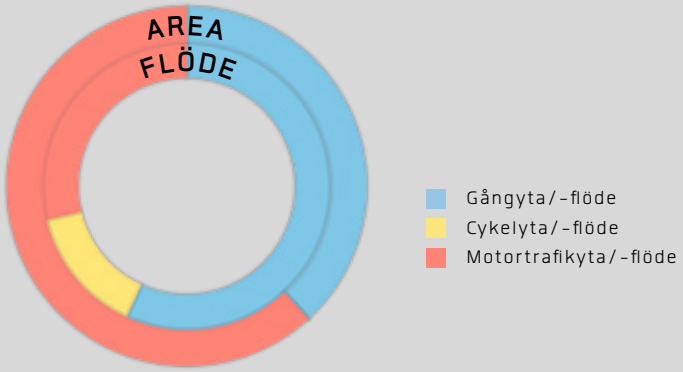
Kvinna 30-39 år Boende

”Känns tomt och outnyttjat. Kanske mer grönska eller en uteservering.”

Kvinna 18-29 år Boende

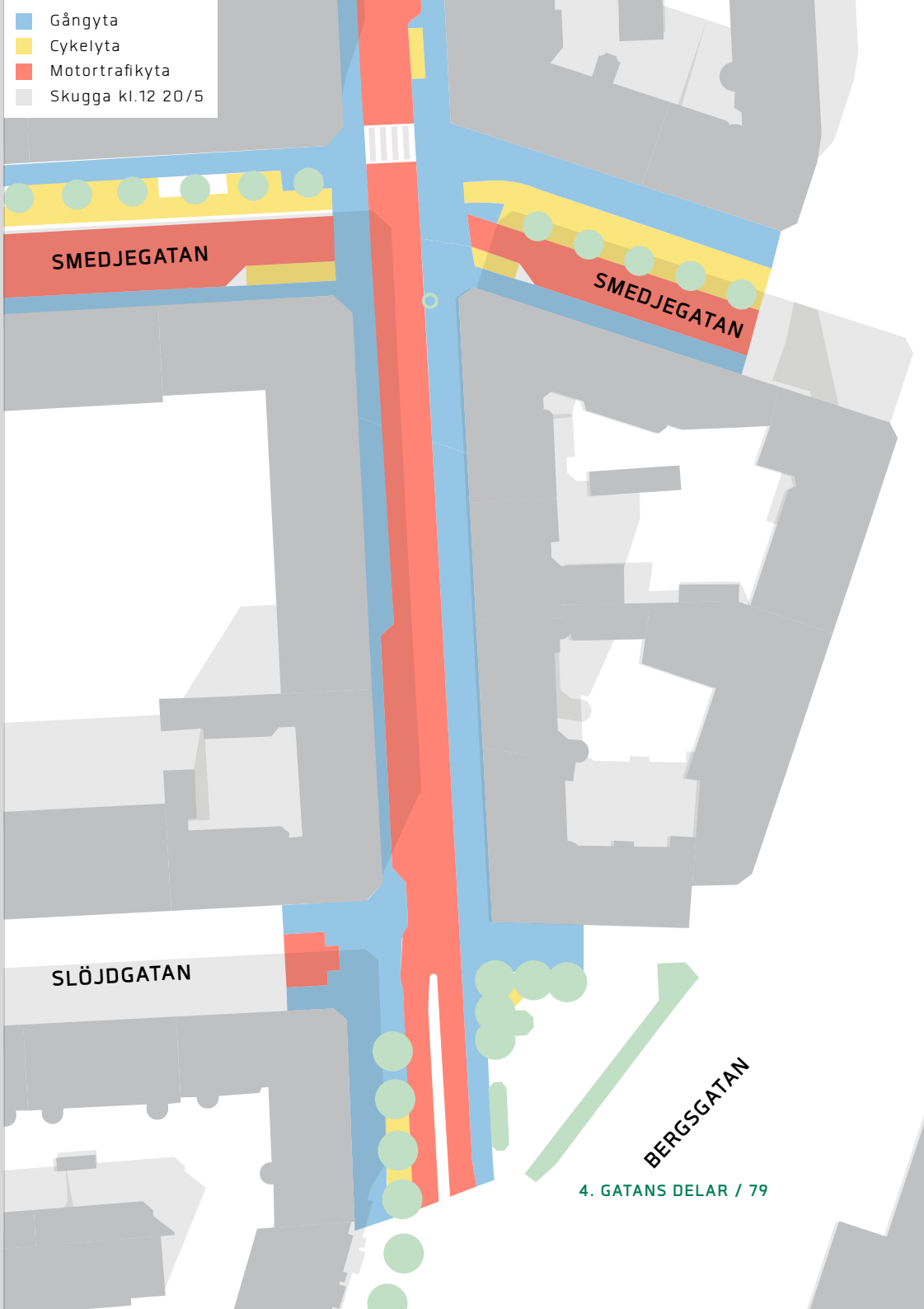
DEL E: UTFORMNING

Sträckan är den enda med ordentliga, publika sittplatser vilka utgör grund för naturliga mötesplatser. Kvarteret är Södra Förstadsgatans trafikmässigt lugnaste del och många korsar sträckan utan övergångsställe, i synnerhet i höjd med Slöjdgatan. Precis som i kvarteret ovan är felparkerade cyklarna ett utspritt problem likväl som fortkörning och dubbelparkering. Butiksägare vistas i viss mån ute på gatan under lugnare tider på dagen. Över hälften av gatans trafikanter är fotgängare, men de har knappt en tredjedal av den effektiva ytan att tillgå. De är som flest vid arbetsdagens och runt lunch på helgdagar.



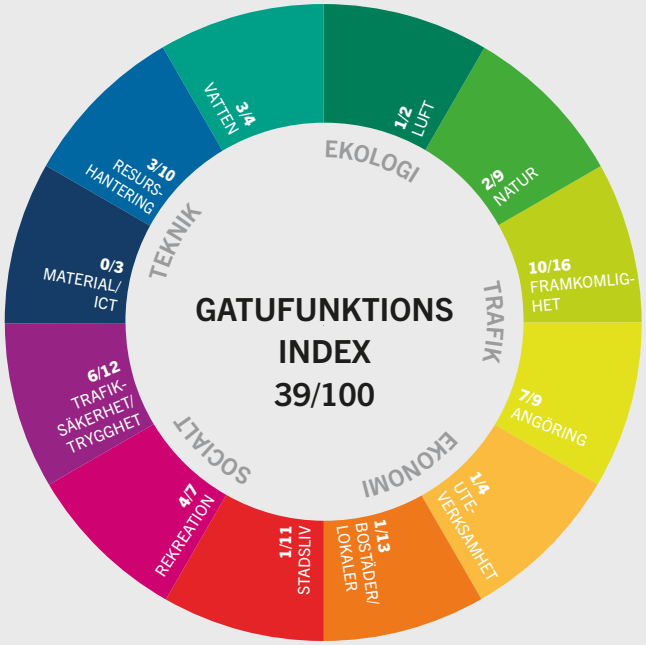
PROPORTIONALITET

Andel yta med prioritet för gående, cyklister och motortrafik i jämförelse med respektive grupps andel av trafikflödet. På körbanor har motortrafik prioritet, även om cyklister tillåts.



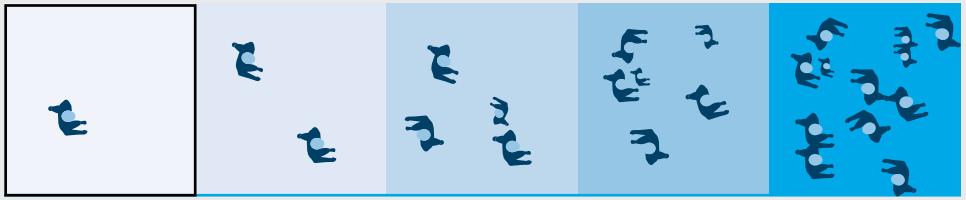
GATUFUNKTIONSINDEX

En inventering av gatans funktioner uppdelat i kategorierna ekologi, trafik, ekonomi, socialt och teknik redovisas i illustrationen. Index över 50 indikerar en mångfunktionell gata. Sträckan har förbättringspotential inom utomhusverksamheter, stadsliv och tekniska installationer.



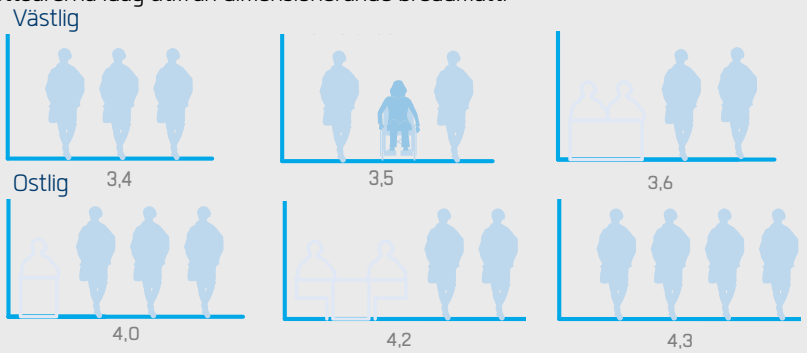
GÅNGYTORS RYMLIGHET (LOS)

Illustrationen visar rymlighet och funktion på sträckans gångytor under timmar med flest gående. Eftersträvansvärd nivå beror på gatans roll i staden. I spektrumets mitt möjliggörs spontana rörelser och stadsliv genom vistelse medan de övre nivåerna har hög grad av folkliv men gör det svårare att stanna upp och förhållanden längst till vänster kan upplevas sakna folkliv. Gångbanor motsvarande spektrats högsta nivån är ovanliga i Sverige.



GÅNGYTORS KAPACITET

Illustration över möjliga aktiviter och möten som kan ske på trottoarerna idag utifrån dimensionerande breddmått.



VÄRDEVERKTYGET (PILOT)

En pilot av ett kommande värdeverktyg som kvantifierar andra funktioner än i normalläget har genomförts utifrån några testkategorier. Beräkningarna bygger på antalet växtarter, andel solig yta mitt på dagen i maj, avstånd mellan entréer och dagvattenfördröjande växtbäddar.

Grön mångfald:	5, plus urna
Solläge:	70%
Fasadaktivitet:	Semiaktiv
Dagvattenfördröjning:	25 m^3

5. SAMMANVÄGD ANALYS

SAMMANVÄGD ANALYS

Rådmansvången omges i alla fyra riktningar av stora, biltrafikprioriterade gator. Följden blir att stadsdelsgränsen inte bara är en administrativ ram utan en högst påtaglig, fysisk gräns som gör att en stadsdels alla önskvärda funktioner måste rymmas därinom för att de ska upplevas lättillgängliga och nära. Därav uppfattar förskolepersonal exempelvis en brist på park- och lekyta, trots att Pildammsparken, Folkets park och Varbergsplan inte ligger långt bort rent geografiskt. Gatorna förhindrar även omkringliggande flöden och aktiviteter att spilla över i Rådmansvången och att Södra Förstadsgatans fortsätter i en gågata norr om Triangeltorget märks inte mer än på namnet. Barriärerna, i kombination med Rådmansvångens övervikt av handel, utbildning, kommunala förvaltningar och parkeringshus, leder till att hela området kan upplevas som ödsligt och otryggt efter arbetsdagens slut. Parkeringshuset på Smedjegatan pekas särskilt ut som en plats som undviks och vad på kartbilderna ser ut som stora gång- och cykelflödena är inte nog, då de är koncentrerade till dagtid.

Detsamma gäller Södra Förstadsgatan vars utbud följer Rådmansvången i stort, och följdaktligen är som mest befolkat mitt på dagen. När butiker stänger skyddar många sina verksamheter med galler och jalusier i de södra delarna, och den aktiva gatan övergår i en mindre välkomnande plats, samtidigt som de modernare, norra fasaderna kring Triangeln är inaktiva och slutna dygnet runt.

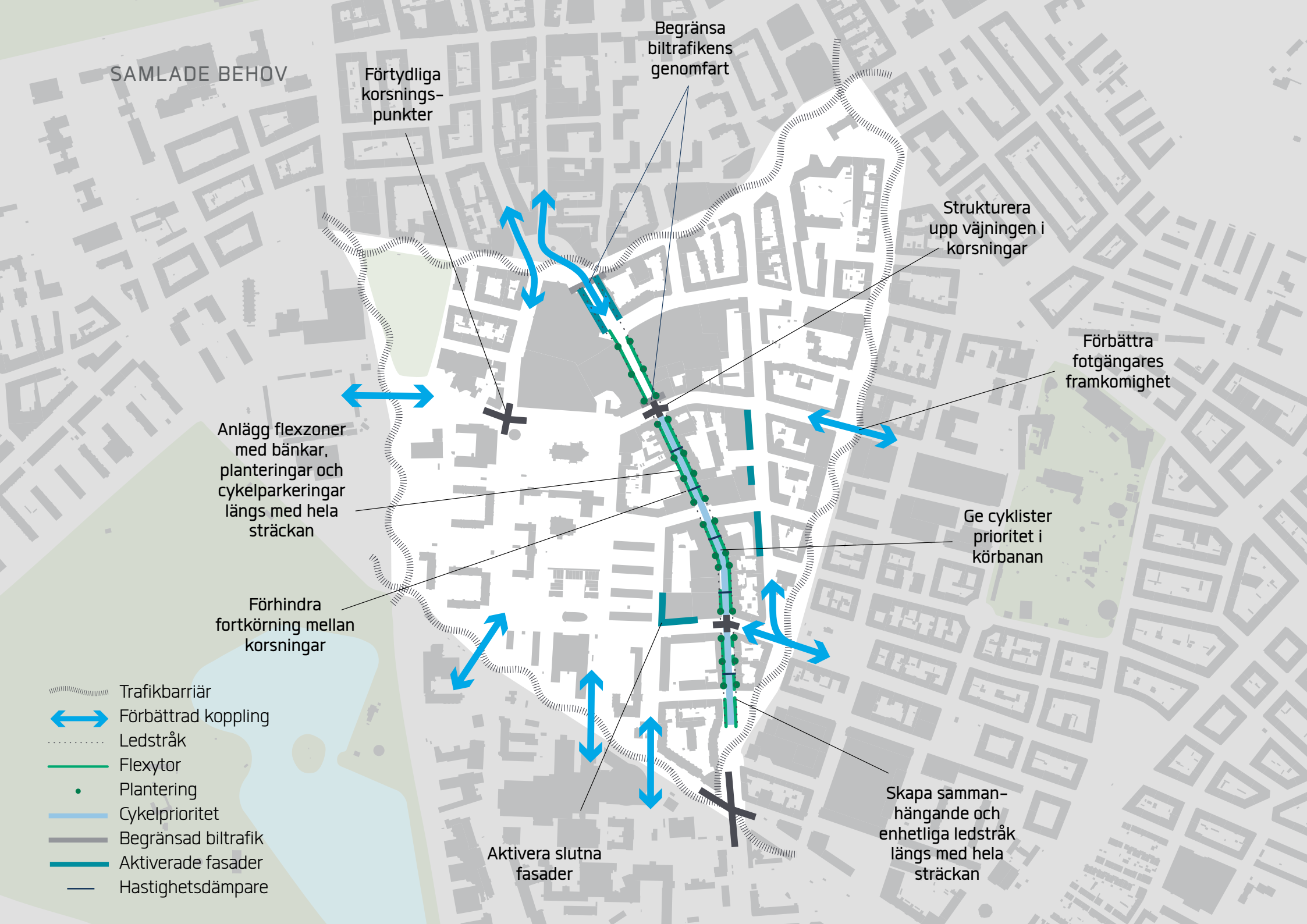
Avsaknaden av sittmöjligheter gör att man, trots förhållandevis goda sollägen, sällan stannar upp längre tid på gatan. Runt Triangeln och Burger King samlas människor upp, men någon längre vistelse förekommer inte.

Avsaknaden av barn på sträckan är också slående, trots närområdets flera skolor. De vuxna dominerar kraftigt, följt av äldre. För äldre och andra med funktionsvariation upplevs brister vad gäller ledstråkens kontinuitet och korsningspunkters rörighet. Det som av gemene medborgare pekas ut som en av områdets bästa platser, korsningen mellan Friisgatan och Södra Förstadsgatan, karaktäriserad av sommargågatans oregelbundna rörelsefrihet, är för dessa grupper mycket problematisk. Likaså korsningen med Smedjegatan, som är den andra viktiga länken till och från Triangelns tågstation, blir kaosartad och trafikotrygg när tvärgående cyklister upplever sig ha företräde. Här ställs olika trafikant- och medborgargruppers prioriteringar och önskemål mot varandra när en fungerande lösning ska uppnås.

Södra Förstadsgatans har för biltrafik en öppen och inbjudande entré från Föreningsgatan och flödena i de två närmsta kvarteren är större än parallella Skolgatan, och att många cyklar på trottoaren är sannolikt en konsekvens. Samtidigt är den vilda cykelparkeringen utbredd, och kvarteren ner till Friisgatan är myllrande och livliga, men också svårframkomliga och trånga.

En lösning på det trafikala intrycket skulle kunna vara en av Malmöbor mycket efterfrågad åtgärd - mer grönska. Man önskar sig ett uppmjukat gaturum och gatufunktionsindexet visar att det är en av aspekterna med störst förbättringspotential. Anläggandet av växtbäddar kan bidra med både dagvattenfördröjning och biologisk mångfald, skugga och fågelkvitter. Den genomsnittliga poängen på 34 ligger långt under 50-gränsen för ”mångfunktionell gata” och utöver ekologi finns stort utrymme att öka de ekonomiska funktionerna. Eftersom det finns en rädsla för gentrifiering, och att den idag brokiga sammansättningen av verksamheter söder om Friisgatan ska gå förlorad, kan en omfördelning av yta möjliggöra komplement såsom torghandel, food trucks och uteserveringar.

Antalet faktiska olyckor till trots är den upplevda trafikosäkerheten stor. Sänkta hastigheter och minskade bilflöden kan dock avslöja ett uppdämt behov i gatans avändning, i form av närvaron av fler barn och äldre eller mer vistelse - ett annat brett önskemål. Att begränsingar i biltrafiken efterfrågas är klart, däremot råder delade meningar om Södra Förstadsgatan ska vara helt eller delvis bilfri alternativt enkelriktad. Någotdera är en förutsättning för att kunna kombinera grönska, vistelse och leveranser, med dialogens mest efterfrågade yta - mer plats för cykeln. Kompletterande åtgärder på främst Skolgatan behöver i dessa fall ses över för att undvika en överflyttning av biltrafiken.


SAMLADE BEHOV
Förtydliga korsnings-punkter
Begränsa biltrafikens genomfart
Strukturera upp väjningen i korsningar
Förbättra fotgängares framkomighet
Anlägg flexzoner med bänkar, planteringar och cykelparkeringar längs med hela sträckan
Ge cyklister prioritet i körbanan
Förhindra fortkörning mellan korsningar
Aktivera slutna fasader
Skapa samman-hängande och enhetliga ledstråk längs med hela sträckan
Trafikbarriär
Förbättrad koppling
Ledstråk
Flexytor
Plantering
Cykelprioritet
Begränsad biltrafik
Aktiverade fasader
Hastighetsdämpare

BEHOV – FOKUSGRUPPER

BARN

- Plats för vistelse.* Både i form av tillskott av inhägnad lekyta och minskade barriäreffekter/ökad trafiksäkerhet för att ta sig till populära platser i intilliggande stadsdelar (ex Folkets park och Fiskelekplatsen)
- Ökad trafiksäkerhet för fotgängare längs stråk och framförallt vid korsningspunkter.*
- Bredare trottoarer.*
- Mer grönska.*
- Mer yta för cykelparkering för att öka framkomligheten på trottoarerna.*

UNGA

- Plats för vistelse.* I form av aktiviteter för unga.
- Ökad trafiksäkerhet för fotgängare längs stråk och framförallt vid korsningspunkter.*
- Hantera otrygga platser så som p-huset på Smedjegatan och den stora cykelparkeringen vid Triangeln södra.
- Bredare trottoarer.*
- Mer yta för cykelparkering för att öka framkomligheten på trottoarerna.*

ÄLDRE

- Plats för vistelse.* I form av rofyllda platser och platser för möten, utblickar och samtal.
- Ökad trafiksäkerhet för fotgängare längs stråk och framförallt vid korsningspunkter.*
- Sittplatser i lugnare lägen men även där det går att sitta och titta på folk. Sittplatserna ska vara gratis och inte kräva konsumtion. Gärna Malmöbänkar med ryggstöd och handtag.*
- Mer grönska.*
- Bredare trottoarer.*
- Mer yta för cykelparkering för att öka framkomligheten på trottoarerna.*

FUNKTIONS-VARIERADE

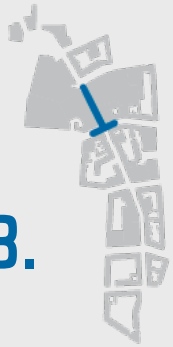
- Förutsägbara trafiklösningar, stråk och korsningar.
- Ökad trafiksäkerhet för fotgängare längs stråk och framförallt vid korsningspunkter.*
- Tillgängliga entréer till verksamhetslokaler.
- Kontinuerliga ledstråk och taktila plattor som ger stöd att läsa av olika trafikssituationer
- Bredare trottoarer.*
- Breda utfasningar i kantstenen eller upphöjda övergångsställen
- Mer yta för cykelparkering för att öka framkomligheten på trottoarerna.*
- Sittplatser med ryggstöd och handtag.*

*** asterisken används för att visa behov som är gemensamma för två eller flera användargrupper**

BEHOV – GATANS DELAR

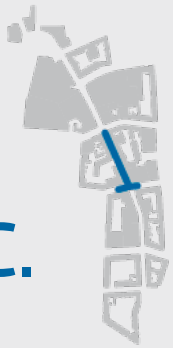
A.

- Begränsa biltrafiken och skapa en naturlig fortsättning på gågatan söderut från Tringeltorget
- Öppna upp, aktivera och belys slutna fasader och överbyggda ytor
- Tillföra kvällsaktiva verksamheter med entréer från gata
- Tillgängliggör övergångsställen
- Få bort cykeltrafiken från trottoaren
- Tillför grönska
- Gatufunktionsindex 30/100: förbättringspotential ekologi, teknologi och ekonomi



B.

- Begränsa biltrafiken och främja korsande rörelser kring Hemköp
- Hantera otillgängliga entréer till versamhetslokaler
- Öka och sprid ut antalet cykelparkeringar för att minimera felparkering
- Tydliggör företräde och väjning för ökad trafiktrygghet i korsningen
- Stärk de kvaliteter som finns på Friisgatan idag
- Mer grönska, uteserveringar och sittplatser
- Kontinuerliga ledstråk
- Upphöjda övergångsställen
- Få bort cykeltrafiken från trottoaren
- Gatufunktionsindex 37/100: förbättringspotential ekologi och socialt



C.

- Begränsa biltrafiken
- Hantera otillgängliga entréer till versamhetslokaler
- Öka cykelparkeringsytor för att minimera felparkering
- Mer grönska, belysning och sittplatser
- Upphöjda övergångsställen
- Fler hastighetsdämpande åtgärder
- Kontinuerliga ledstråk
- Gatufunktionsindex 29/100: förbättringspotential ekologi och socialt

BEHOV – GATANS DELAR

- Tydliggör företräde och väjning samt hantera konflikter från svängande fordon för ökad trafiktrygghet i korsningen
- Förstärk ”förlängningen av Möllevångstorget”
- Bredda trottoarer
- Stärk cyklisters prioritet i gaturummet
- Mer grönska, belysning och sittplatser
- Ökad aktivitet efter stängning
- Fler hastighetsdämpande åtgärder
- Förhindra dubbelparkering
- Upphöjda övergångsställen
- Kontinuerliga ledstråk
- Gatufunktionsindex 34/100: förbättringspotential socialt

- Skapa fler vistelsevärden på Södra Fisktorget
- Bredda trottoarer
- Stärk cyklisters prioritet i gaturummet
- Mer grönska, belysning och sittplatser
- Fler hastighetsdämpande åtgärder
- Kontinuerliga ledstråk
- Tillgängliga övergångsställen
- Gatufunktionsindex 39/100: förbättringspotential ekomomi och teknologi

SPACESCAPE
Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se