



FÖRENINGSGATAN'S POTENTIAL



“Prioritera grönt, cykling, gående –
lägre tempo, mjukare miljö, mindre buller.”

Man 60–69 år, boende längs Föreningsgatan

SAMMANFATTNING

I följande rapport studeras Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen från till Mariedalsvägen till Värnhemstorget. Spacescape har, på uppdrag gav Malmö stad, genomfört en kartläggning av hur gatorna fungerar och upplevs ur en rad olika perspektiv. I arbetet har brister och behov kopplat till såväl specifika användargrupper som Malmöbor generellt identifierats. Trots att den studerade sträckan omfattar tre kilometer gata med tre olika namn finns flera gemensamma nämnare vad gäller dess utmaningar.

BARRIÄR FRÅN VÄST TILL ÖST

Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen utgör idag en genomgående barriär från väst till öst med tiotusentals passerande bilar varje dag. Majoriteten av den mellan 20 och 30 meter breda gatan består av körbana där bilar, bussar och cyklister blandas. Hastigheterna och de stora trafikmängderna gör att gående och cyklister upplever gatan som osäker och svår att ta sig både förbi och längs med.

STORT BEHOV AV CYKELVÄNLIG LÖSNING

På trottoarerna måste gående sicksacka mellan skyltar, parkerade cyklar och busshållplatser. Många cyklister använder dessutom trottoarerna på grund av obehaget att cykla bland motortrafiken. Det leder till trängsel och otrygghet. En cykelvänlig utformning skulle inte bara skapa säkrare förhållanden för

cyklister och gående utan även komplettera huvudcykelnätet med ett konkurrenskraftigt cykelstråk i östvästlig riktning. Då gatans bredd och omgivningens karaktär varierar kraftigt på sträckan är enkelriktad cykling som gör det möjligt att växla mellan cykelbana, cykelfält och blandtrafik att föredra.

SVÅRT ATT KORSA - SÄRSKILT FÖR BARN

Gatans bredd och trafikmängd gör den svår att passera. Det upplevs i dagsläget vara för långt mellan övergångställen, vilket påverkar äldre och barn som är särskilt beroende av ordnade passager. Tvärs Föreningsgatan löper flera andra stora gator och i mötena finns komplexa korsningar, uppfattade mer som trafikplatser, med upplevt korta gröntider som känns otrygga för både gående och cyklister.

OTRYGGT VID STORSKALIGA KORSNINGAR, SLUTNA FASADER OCH MÖRKA GRÖNSTRÅK

På kvällen är sträckan generellt sett väl upplyst och utan alarmerande trygghetsproblem, men några delar har en ökad risk att kännas otrygga. Det gäller framför allt korsningar och sträckor där gatan saknar direkt kontakt med byggnader, exempelvis i korsningen med Carl Gustafs väg och förbi Lugnet, samt där grönskan är tät och skymmande som vid Själlandstorget och S:t Pauli Norra kyrkogård.

MER GRÖNSKA OCH PLATSER FÖR VISTELSE

Som så ofta när det gäller stadens gator är mer grönska det önskemål som enar flest användargrupper.

Den östra delens alléer är mycket uppskattade. Utöver den saknas mer kontinuerliga trädplanteringar men variation och öppningar i byggnadsstrukturen skapar ett par mindre gröna platser längs med sträckan. På grund av trafiken och dess buller är det dock inte lockande att stanna upp någon längre stund. För dem som ändå behöver en paus finns få bänkar att vila på.

POTENTIAL FÖR ÖKAD ATTRAKTIVITET VID MINSKAD TRAFIK OCH BULLER

Om Föreningsgatan i framtiden får den minskade biltrafik och lägre hastighet som efterfrågas av Malmöborna har Piltorpsparken och Själlandstorget särskilt goda förutsättningar för att bli mer välbesökta. Stora delar av den övriga sträckan har bottenvåningsverksamheter vars besökare skulle kunna ge mer liv åt gatan genom möbler och uteserveringar, om trottoarerna var bredare och bullernivåerna lägre.

PRIORITERA MELLAN FUNKTIONER

Gatans bredd är en begränsande faktor fram till Amiralsgatan. Alla ovanstående önskemål och funktioner ryms inte mellan husen. För varje sträcka krävs därför ett ställningstagande kring vilka funktioner som ska prioriteras och vilka trafikslag som kan blandas för att effektivisera ytanvändningen.

REKOMMENDATIONER

Tillrättalägg för enkelriktad cykling längs hela sträckan. Variation i gatubredd, omgivning och busstråk gör olika lösningar lämpliga i olika delar.

Förbättra prioritet för gående och cyklister i utpekade korsningspunkter.

Anlägg flexzoner med bänkar, planteringar, cykelparkeringar, angöring och uteserveringar längs hela sträckan.

Minska Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen barriäreffekt genom färre och smalare körfält, sänkta hastigheter och flexytor som drar ner skalan.

Ta vara på potentialen vid Piltorpsparken genom att addera mer aktivitet och sittplatser.

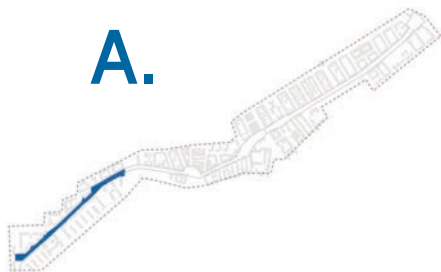
Se över läsbarheten vid nivåskillnaderna framför Malmö stadshus.

Ta vara på potentialen vid Sjöllandstorget genom att minska yta för bilen och skapa fler vistelsekvaliteter.

-  Ny gångpassage
-  Ny cykelpassage
-  Plats att utveckla
-  Mer grönska
-  Enkelriktad cykellösning
-  Ny flexzon
-  Ta bort stängsel
-  Säkra övergångsställen
-  Se över ottrygga platser
-  Lågfartsgata

REKOMMENDATIONER FÖR DELSTRÄCKOR

A.



- Anlägg lågfartsgata med cykelprioriterad blandtrafik fram till Köpenhamnsvägen.
- Prioritera mellan utrymme för busskörfält, cykelbanor och flexzoner från Köpenhamnsvägen och framåt då allt inte ryms.
- Tillrättalägg för enkelriktad cykling från Köpenhamnsvägen och förbättra anslutningen från Kronborgsvägen.
- Tillför flexyta med sittplatser, skuggande planteringar, uteserveringar och cykelparkeringar.
- Separera buss- och bilkörfält fysiskt för att undvika fortkörning i tomma busskörfält.
- Tillför övergångsställe i höjd med Själlandstorgets busshållplats och Coops entré.
- Överväg att aktivera Själlandstorget och gör om till cykelstråk och entré in mot Pildammsparken.



B.



- Tillrättalägg för enkelriktad cykling längs gatans bägge sidor.
- Tillför flexytor med sittplatser, skuggande planteringar, uteserveringar och cykelparkeringar. Prioritera gatornas norra, soliga sida.
- Minska från två till ett bilkörfält.
- Tillför övergångsställe mellan Teaterparken och Piltorpsparken.
- Överväg att aktivera Piltorpsparken för att göra detta till mer av en mötesplats. Ta bort stängsel in mot parken.
- Utvärdera potentiellt otrygg sträcka öster om Triangeltorget.
- Utred möjlighet att ansluta Norra Skolgatans cykelstråk med Kaptensgatan för att öka genheten.
- Tillför gångbana på norra sidan av bron.



C.



- Anlägg enkelriktade cykelbanor längs gatans bägge sidor.
- Tillför flexyta med sittplatser, skuggande planteringar, uteserveringar och cykelparkeringar. Prioritera gatornas norra, verksamhetstäta och soliga sida.
- Minska från två till ett körfält.
- Separera buss- och bilkörfält fysiskt för att undvika fortkörning i tomma busskörfält.
- Ta bort stängsel närmast Amiralsgatan.
- Återställ esplanaden genom att minimera antal svängkörfält.
- Anlägg fler övergångsställen mellan träden.



INNEHÅLL

Sammanfattning.....03

Rekommendationer04

INLEDNING 2

Bakgrund3

Metod.....4

OMRÅDESANALYS 7

Målpunkter8

Stråk.....9

Grönstruktur.....11

Befolkning och trygghet.....12

Upplevelser av området.....13

FÖRENINGSGATAN, ÖSTRA RÖNNEHOLMS- VÄGEN OCH KRONBORGSVÄGEN IDAG 18

Delsträcka A.....24

Delsträcka B.....30

Delsträcka C.....37

FRAMTIDA FÖRENINGSGATAN, ÖSTRA RÖN- NEHOLMSVÄGEN OCH KRONBORGSVÄGEN 44

Referenser på omvandlade gator45

MEDVERKANDE

Amanda Neleryd, Malmö stad

Elin Areskoug, Malmö stad

Andreas Nordström, Malmö stad

Karin Lobo Lundgren, Spacescape

Vera Esaiasson, Spacescape

Selma Sinanovic Gabrallah, Spacescape



INLEDNING

BAKGRUND

På uppdrag av Malmö stad har Spacescape genomfört en områdesanalys för Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen mellan Mariedalsvägen och Värnhemstorget (se geografisk avgränsning i kartan).

Med bakgrund i Storstadspaketet, som innebär stora satsningar på kollektivtrafik- och cykelfrämjande åtgärder, ska delar av gatan byggas om. Syftet med projektet är förbättrad kapacitet och tillgänglighet för cykel- och gångresor genom att utveckla stadsmiljön. Vilka åtgärder som bäst bidrar till att uppnå detta kommer att utredas i förstudierna för projektet, där denna områdesanalys är en av flera delar.

SYFTE

Syftet med områdesanalysen är att förstå Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägens och Kronborgsvägens fysiska funktioner och sociala samspel samt visa på hur potential och värden kan tas vidare framåt för att maximera projektets nytta för Malmöborna.



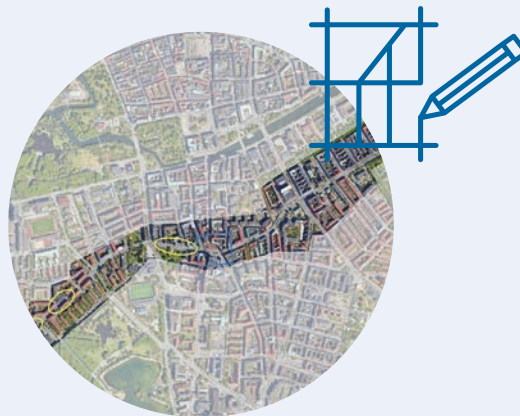
METOD



KARTLÄGGNING

För att studera områdets rumsliga och sociala förutsättningar har följande faktorer kartlagts:

- Historisk och kulturell bakgrund
- Demografi och trygghet
- Målpunkter och läge i staden
- Trafikflöden och barriärer
- Bottenvåningar, grönska och sittplatser
- Ytfördelning i gaturummet



OBSERVATIONER

För att få kunskap om hur de fysiska förutsättningarna påverkar beteende har observationer genomförts under två dagar i februari år 2025. Inventering har gjorts längs hela sträckan i kombination med fyra nedslag där människors beteende och användning av gatan studerats närmare.

- Trafikantbeteende
- Vägval
- Användning och vistelse
- Gå-sitta-stå-tillgång



DIALOG

För att samla in Malmöbornas upplevelse av gatan har ett antal metoder kombinerats:

- Allmän, digital dialog
- Fokusgruppsträffar
- Gåtur
- Tidigare dialoger och kartläggningar

På följande sidor beskrivs dialogaktiviteterna närmare.

VILKA DELTOG I DEN DIGITALA DIALOGEN?

Den digitala dialogen riktade sig främst till boende och verksamma längs Förningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen. För att bjuda in till dialogen skickade Malmö stad ut sms till boende längs sträckan samt genomförde platsintervjuer med verksamma. Sidan var samtidigt öppen för allmänhetens synpunkter mellan den 21 januari och 17 februari år 2025.

Totalt lämnade 534 deltagare 1007 synpunkter fördelat på två frågor. Den ena var med generell och handlade om vad som är viktigt att prioritera längsgatorna i framtiden. Den andra frågan gav möjlighet att i karta lämna platsspecifika synpunkter om vad som är bra idag och vad som kan förbättras.

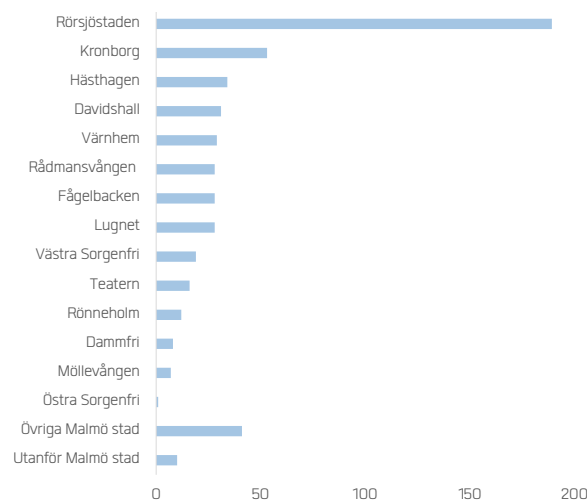
RELATIVT JÄMN KÖNSFÖRDELNING

Av de svarande var 55 procent kvinnor, 43 procent män och tre procent annat. Flest synpunkter kom in från svarande mellan 30 och 39 år följt av svarande mellan 40 och 49 år och de mellan 50 och 59 år. Relativt få svarande var mellan 10 och 19 år och över 80 år. Barn under 10 år saknade helt representation.

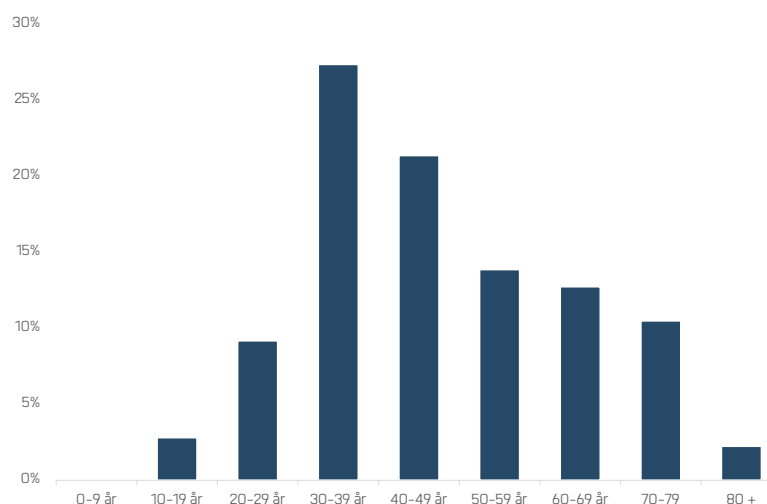
MAJORITETEN SVARADE SOM BOENDE

87 procent svarade i egenskap av boende längs Förningsgatan, Östra Rönneholmsvägen eller Kronborgsvägen. En knapp tiondel svarade som besökare eller arbetande.

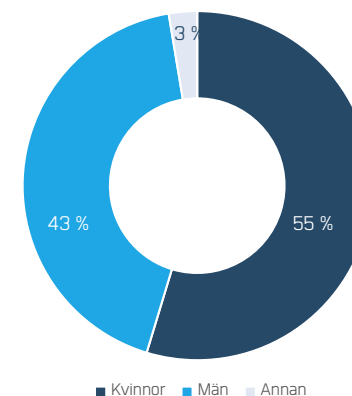
Av de svarande bodde flest i Rörsjöstaden följt av Kronborg, Hästhagen och Davidshall.



ANTAL SVARANDE PER STADSDEL



ANTAL SVARANDE PER ÅLDERSGRUPP



ANDEL SVARANDE UPPDELAT PÅ KÖN

VILKA DELTOG I FOKUSGRUPPERNA?

I februari 2025 genomfördes tre fokusträffar och en gåtur med särskilt utpekade användargrupper bland Malmöborna. Då Malmö stad tidigare genomfört omfattande dialoginstaser i de östra delarna av analysområdet riktades dessa insatser till de västra områdena. Barns perspektiv fångades genom en fokusträff med Carl Gustafs förskola i Kronborg, där både pedagoger och barn från storbarnsgruppen deltog. Ungas synpunkter inhämtades vid ett besök på Fågelbacksskolans elevråd (i Hästhagen), där totalt 14 elever i högstadiesålder deltog.

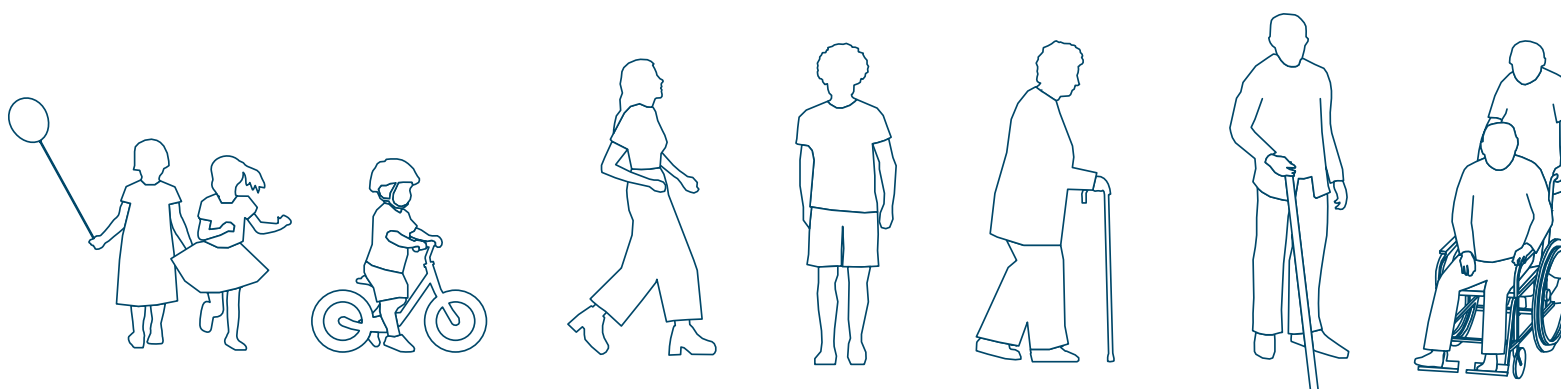
För att inhämta kunskap från äldre genomfördes en fokusträff på Mötesplats Dammfrigården som ligger strax väster om Kronborgsvägen.

Utöver detta anordnades en gåtur med en representant från Synskadades riksförbund Malmö.

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

GENOMFÖRDA FOKUSGRUPPER

- Carl Gustafs förskola (12 barn och 3 pedagoger)
- Fågelbacksskolan (14 ungdomar och 4 anställda)
- Mötesplats Dammfri (20 seniorer)
- Gåtur med en representant från Synskadades riksförbund Malmö.





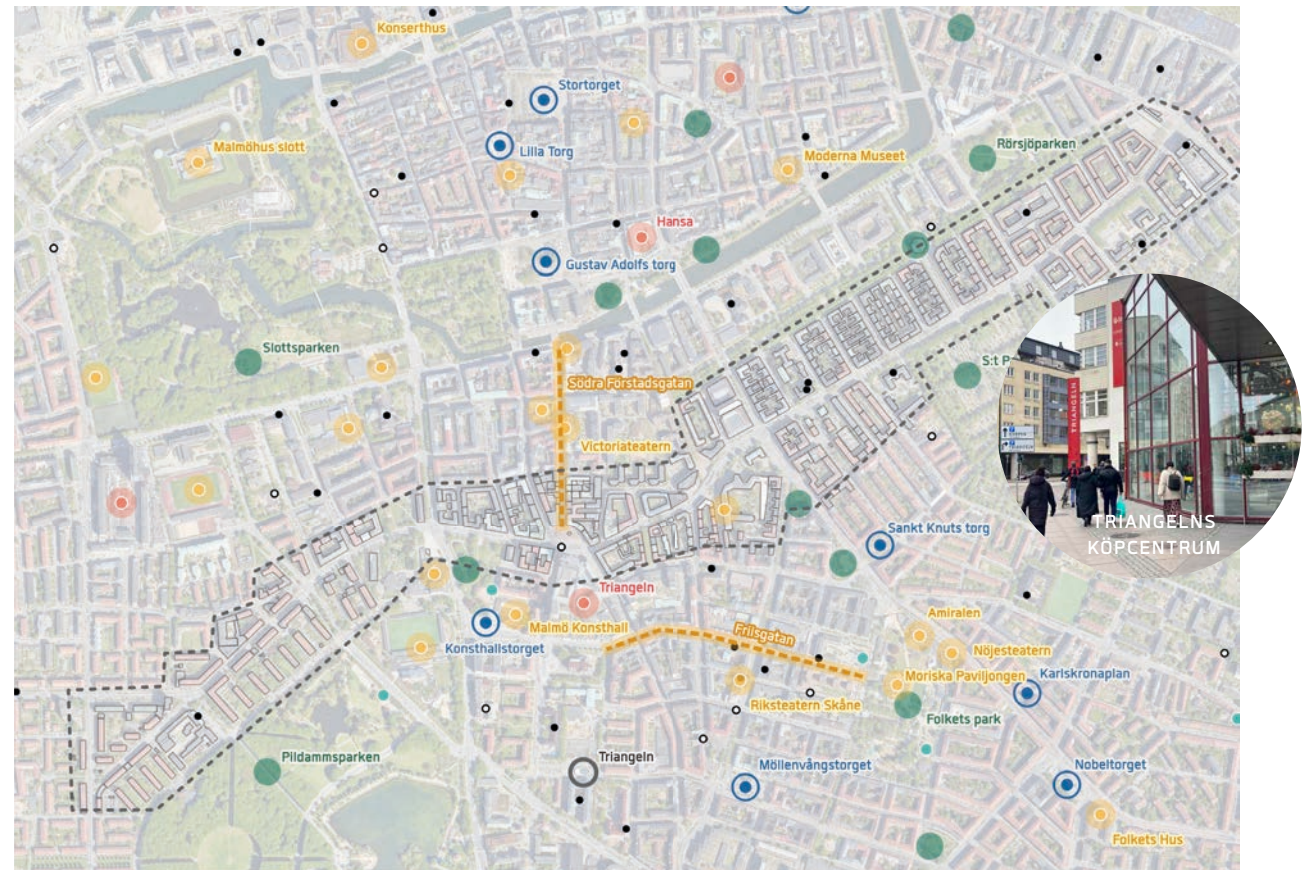
Här presenteras områdets målpunkter, stråk, befolkning samt fokusgruppernas upplevelser av gatorna och dess närmiljöer.

OMRÅDESANALYS

MÅLPUNKTER

Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen ligger söder om Malmös mest centrala delar. Gatusträckningen löper tvärs igenom staden och sammanbinder den i väst-östlig riktning.

Inom, eller i nära anslutning till, analysområdet ligger ett antal parker och grönområden. De två största är Pildammsparken, vilken innehåller många olika aktiviteter och mindre målpunkter, och Rörslöparken som är en del av den gröna avenyn Kungsgatan. Inom området ligger även många skolor med högst koncentration kring Rörslöstaden och Västra Sorgenfri. Malmö stadshus, Malmö Opera och köpcentrum Triangeln är andra typer av stora målpunkter inom analysområdet. Därutöver ligger en rad museer, konstgallerier, idrottshallar, bibliotek, badhus och gallerier utspridda över Malmös centrala delar och som ett kluster i Möllervången.



Målpunkter

- | | | |
|-------------------|-----------------|---------------------------|
| Torg | Skola | Knutpunkt kollektivtrafik |
| Kultur och fritid | Förskola | Sjukhus |
| Galleria | Park/grönområde | Gångata |
| | Lekplats | |

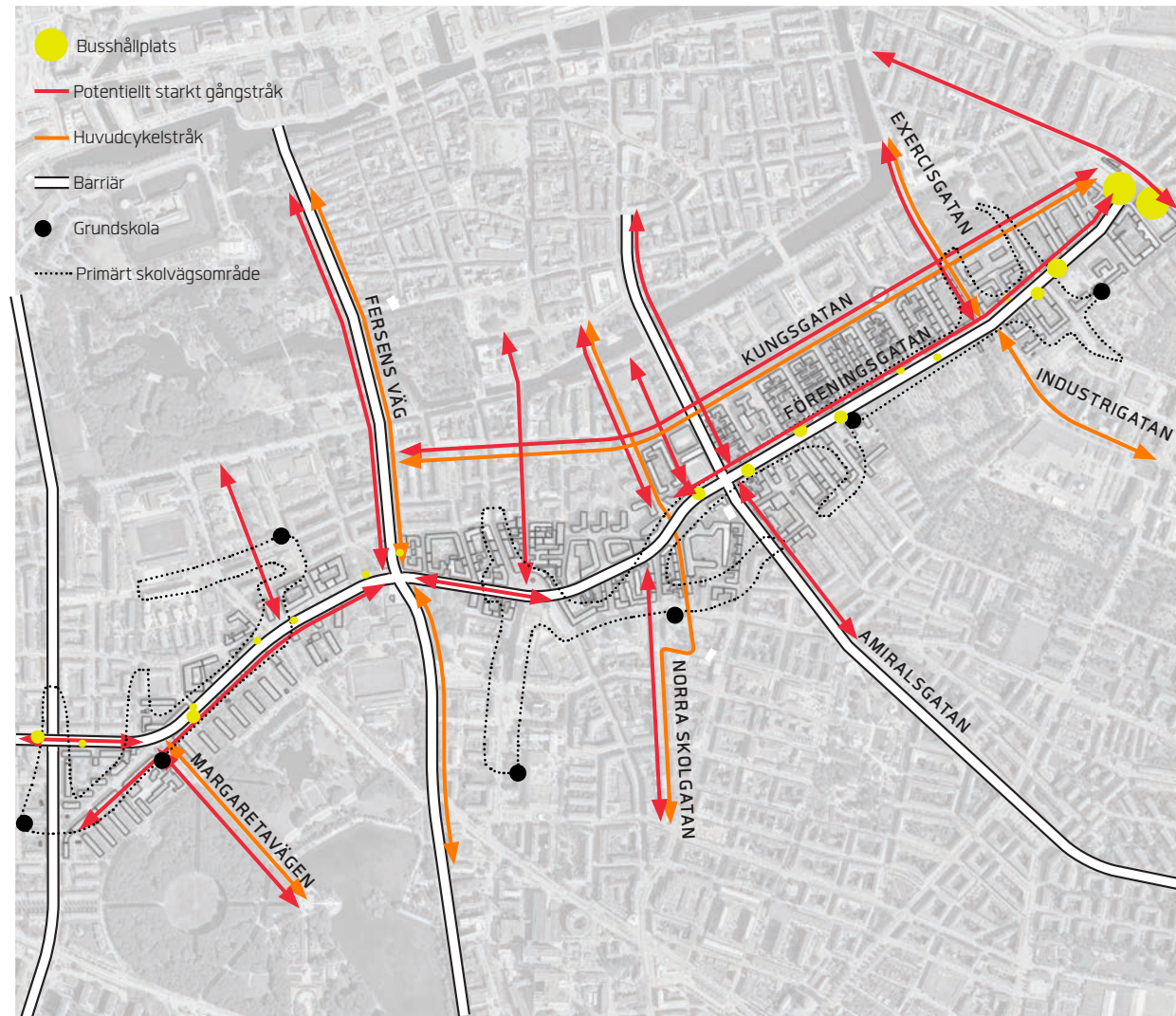
STRÅK

EN HISTORISK HUVUDGATA

Föreningsgatan och de anslutande gatorna löper som ett brett huvudstråk genom hela Malmö. Gatusträckningen etablerades redan på 1800-talet som en förbindelse mellan landsvägar norr- och västerut och gatan fungerar än idag som en genomfart för bilresenärer. Så gott som hela den studerade sträckan har höga bilflöden. Den östliga delen löper i direkt förlängning av det regionala vägnätet och på sträckan fram till Triangeltorget passerar dagligen runt 15 000 fordon. Därefter minskar trafikmängden ned till ungefär 10 000.

STORT BEHOV AV KOMPLETTERANDE ÖST-VÄSTLIGT STRÅK

Nästan hela sträckan saknar cykelbana. I dagsläget är Kungsgatan, parallell med Föreningsgatan, i stort sett den enda cykelkopplingen i öst-västlig riktning. Stråket är därför mycket välanvänt med uppemot 10 000 cyklister per dag. Ett flertal huvudcykelstråk passerar däremot över gatan. Margaretavägen genom Pildammsparken, Fersens väg och Industrigatan-Exercisgatan är alla huvudcykelstråk med tusentals dagliga cyklister. Norra Skolgatan är ett mycket välanvänd cykelkoppling som på grund av Föreningsgatans nivåskillnad saknar rak anslutning norrut. Stråket viker i stället av in på Monbijougatan och passerar under gatan. Mellan Norra Skolgatan och Industrigatan finns ett kilometerlångt hål i huvudcykelnätet. Amiralsgatan som skulle vara



den naturliga kopplingen mellan dessa båda stråk är en trafikung gata utan sammanhängande cykelbana.

EN BARRIÄR MELLAN STADSDELAR I NORR OCH SÖDER

De potentiella gångstråken är identifierade med hjälp av en nätverksanalys av Malmös gatunät. Av analysen, som visar på hur Föreningsgatan kopplar an till omgivande gator och stråk, framgår att gatan rent rumsligt, oaktat trafikmängderna, utgör ett avbrott i de naturliga gångstråken. Anslutningarna och integrationen med stadsdelarna Hästhagen, Davidshall och Rörsjöstaden norr om gatan är bättre än med Rådmansvången och Västra Sorgenfri söder om. Det, i kombination med dess breda gaturum och stora trafikflöde, gör Föreningsgatan och dess förlängning till en stor barriär. Gatans centrala läge och tre kilometer långa, tvärgående sträckning gör barriäreffekten särskilt problematisk då den delar upp Malmö i en nordlig och sydlig del.

Gångstråkspotentialen längs med Föreningsgatan varierar. Mittenpartiet mellan Fersens väg och Amiralsgatan har kortare siktlinjer och delvis nivåseparering vilket bryter upp gatan, försämrar orienterbarheten och gör långsgående rörelser mindre intuitiva. Parallellt med Föreningsgatan löper Kungsgatans gena och så gott som bilfria stråk genom Rörsjöparken. Närheten dem emellan gör det senare till ett attraktivt, men också tungt belastat, alternativ för gående och cyklister i öst-västlig riktning.

I korsningarna med Fersens väg och Amiralsgatan möts Östra Rönneholmsvägen respektive Föreningsgatan av tvärgående gator med motsvarande storlek och bilflöde, vilket gett upphov till mycket storskaliga och trafikung korsningar.

EN VIKTIG SKOLVÄG

Skolvägsanalyser genomförda av Malmö stad visar att Föreningsgatan är en central gata för många skolelever. Skolorna i och kring gatan gör att en stor mängd barn och unga behöver passera både längs och tvärs gatan för att ta sig till skolan till fots. Föreningsgatan utgör med andra ord deras vardagsmiljö men är i mycket låg grad anpassad till barns behov.

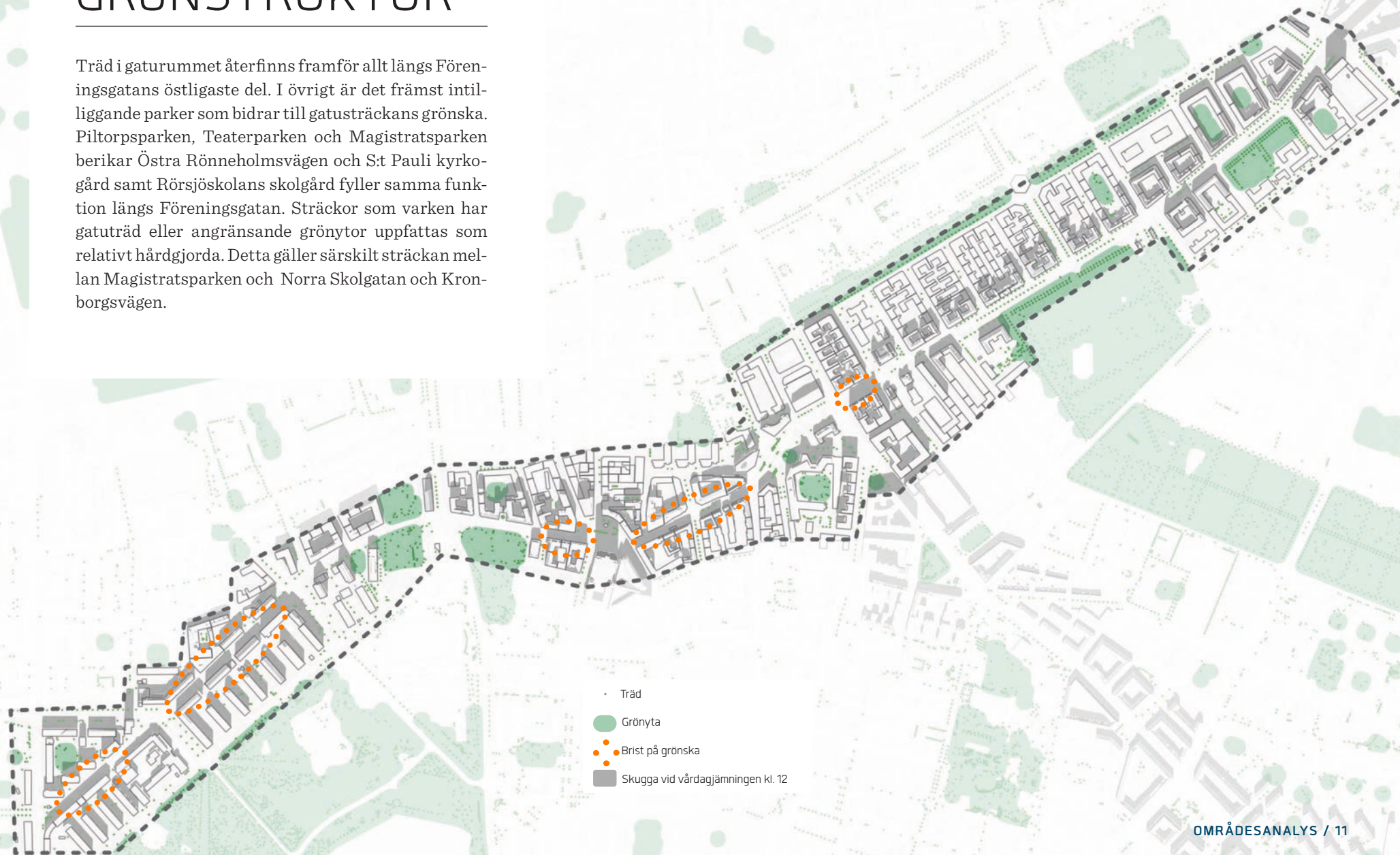
TVÅ STARKA KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK

Gatusträckans västra och östra del trafikeras av separata busslinjer som ansluter till varandra vid Triangeln. Busshållplatserna ligger med ett jämnt avstånd på cirka 200 meter. Det ger bra närhet och är ett lämpligt avstånd för lokal kollektivtrafik. Längs mer kapacitetsstarka busslinjer kan längre gångav-



GRÖNSTRUKTUR

Träd i gaturummet återfinns framför allt längs Föreningsgatan's östligaste del. I övrigt är det främst intilliggande parker som bidrar till gatusträckans grönska. Piltorpsparken, Teaterparken och Magistratsparken berikar Östra Rönneholmsvägen och S:t Pauli kyrkogård samt Rörsjöskolans skolgård fyller samma funktion längs Föreningsgatan. Sträckor som varken har gatuträd eller angränsande grönytor uppfattas som relativt hårdgjorda. Detta gäller särskilt sträckan mellan Magistratsparken och Norra Skolgatan och Kronborgsvägen.



BEFOLKNING OCH TRYGGHET

KONCENTRATION AV BARN OCH ÄLDRE RUNT TRIANGELTORGET

Längs sträckan Föreningsgatan, Östra Rönneholmsgatan och Kronborgsvägen varierar barntätheten mellan 18 och 31 barn per hektar. Runt Triangeltorget finns en högre koncentration av barn och likaså norr om Kronborgsvägen i Fågelbacken, vilket är ett av de barntätaste områdena i både Malmö och Sverige. Antalet äldre är fler runt Triangeltorget och västerut längs Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen än längs Föreningsgatan.

GATAN SOM SOCIAL BARRIÄR

Boende längs sträckan Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen har jämna inkomstnivåer, med undantag för Fågelbacken och Rörsjöstaden som avviker med något högre medianinkomster än i övriga angränsande stadsdelar. Norr om gatorna ökar medianinkomsterna i de mer centrala lägena medan nivåerna avtar mot sydost och Södervärn, Sofielund och Rosengård.

*Påtagligt problem definieras som: tydligt, märkbart, dominerande, synligt, upptar allmänt medvetande i hög grad, manifest, vanligt samtalsämne i lokalsamhället (Polisen, 2024).

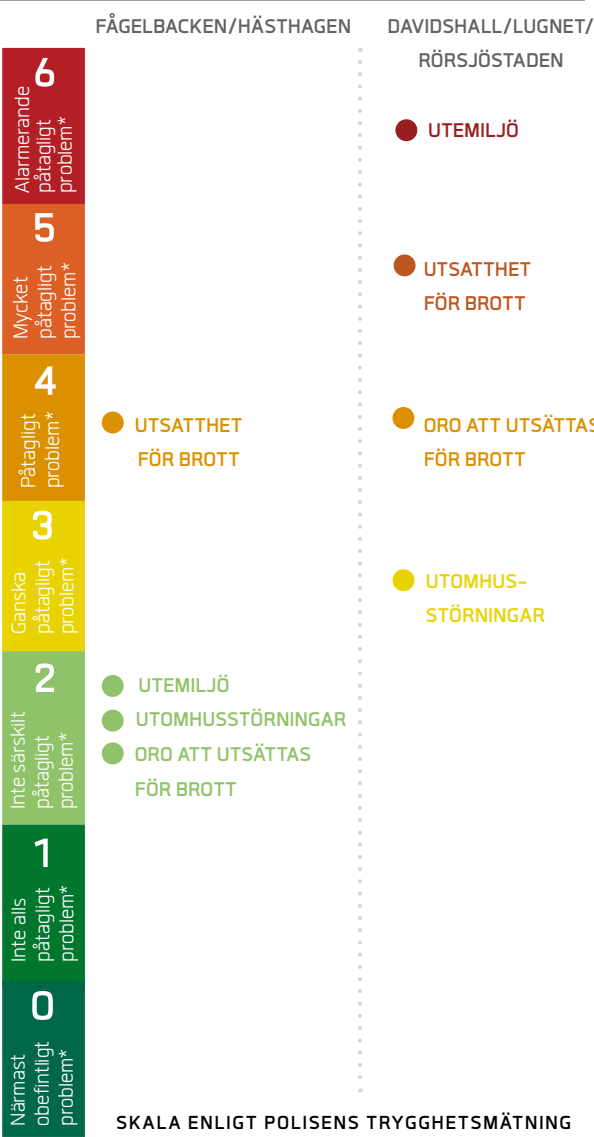
STÖRRE PROBLEM MED UTEMILJÖN I DAVIDSHALL, LUGNET OCH RÖRSJÖSTADEN

Enligt Polisens trygghetsmätningar mellan år 2007 och 2021 skiljer sig upplevelserna markant åt mellan angränsande stadsdelar längs sträckan. Mätningarna redovisas på en skala mellan 0 och 6, där 0 innebär närmast obefintligt problem och 6 innebär alarmerande påtagligt problem*. Delarna av Föreningsgatan och Östra Rönneholmsvägen som angränsar Davidshall, Lugnet och Rörsjöstaden har generellt större utmaningar än Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen som angränsar Fågelbacken och Hästhagen.

Detta inkluderar alarmerande påtagligt problem kopplat till utemiljön (nedskräpning, klotter, skadegörelse, fortkörning) och påtagligt problem kopplat till utomhusstörningar (fortkörningar, olaglig aktivitet).

STÖRRE UTSATTHET OCH ORO FÖR BROTT LÄNGS STRÄCKANS ÖSTRA DEL

I Davidshall, Lugnet och Rörsjöstaden finns påtagligt problem med utsatthet för brott samt större oro för att utsättas för brott. I Fågelbacken och Hästhagen är det främst utsatthet för brott som sticker ut, medan oron för att utsättas för brott är relativt låg.



UPPLEVELSER AV OMRÅDET

BARN OCH PEDAGOGERS UPPLEVELSER

En fokusträff hölls med Carl Gustafs förskola under deras utflykt till Magistratsparken. Totalt deltog tolv barn mellan 5 och 6 år och tre pedagoger. Majoriteten av barnen berättade att de går till förskolan, medan några cyklar och en åker bil. Längs Östra Rönneholmsvägen behöver barnen hålla sina föräldrar i handen även på trottoarerna.

FLERA LEKPLATSER OCH PARKER NÄRA FÖRSKOLAN

Barnen och pedagogerna promenerar ofta till Magistratsparken för fruktstund, lek på Spirallekplatsen och naturlek i "klätterträdet". Förskolegruppen har två alternativa vägar som de brukar växla mellan för att upptäcka olika saker längs vägen. Då Magistratsparken är öppen och ringas in av Östra Rönneholmsvägen och Pildammsvägen måste pedagogerna gå igenom förhållningsregler vid besök. Barnen påpekar att de inte får gå nära bilvägarna utan måste hålla sig i mitten av parken i anslutning till lekplatsen.

Tvårs över gatan från förskolan når de Pildammsparken som uppskattas av barnen. Här leker de på Spindellekplatsen, besöker amfiteatern och Galateas hage eller klättrar i klätterträden.

Teaterparken utanför Operan är också en omtyckt plats och både barn och pedagoger uppskattar att det finns så många parker att besöka i närheten av förskolan, trots det centrala läget. Malmö stadsbibliotek och Sagolekplatsen nämns som mer långväga utflyktsmål.

SNABBA BILISTER SOM KÖR NÄRA

Både barn och pedagoger upplever att bilisterna kör för fort och "buskör" längs Östra Rönneholmsvägen och Pildammsvägen. Två barn tycker att bilarna kör lagom fort. När de väljer pedagogerna aktivt att ta alternativa vägar när de ska på utflykt, men ofta behöver de ändå korsa någon av de stora vägarna för att ta nå utflyktsmålet. Problembeskrivningen är densamma som vid tidigare kartläggningar om trafiktrygghet i Västra Sorgenfri och Malmö centrum.

Att ta sig över Pildammsvägen eller Östra Rönneholmsvägen känns obehagligt, särskilt med stora barngrupper, då gröntiden för gående upplevs som kort och de riskerar att fastna mellan körfälten. Körbanornas bredd och antalet fält gör det svårt att hinna över och pedagogerna måste säkerställa att samtliga bilar stannar innan de kan gå.

Vid cykelutflykter väljer de också lugnare stråk. Cykling längs aktuellt stråk beskrivs som "livsfarligt".

BREDARE TROTTOARER, CYKELBANA OCH SMALARE KÖRBANOR

Pedagogerna upplever att gatorna inte är utformade efter de hastighetsbegränsningar som gäller längs sträckan idag och vill se mindre yta för bilar till fördel för bredare trottoarer och en buffertzona med cykelbana och träd mot biltrafiken.

"Bilarna kör väldigt fort"

SPIRALLEKPLATSEN I
MAGISTRATSPARKEN

PILDAMMSPARKEN

"Jobbigt att passera, väldigt trafikerat, korta grönljus med stora barngrupper och svårt att stanna i mitten"

"Livsfarligt att cykla för de som inte är vana"

SÄRSKILT SVÅRT ATT
KORSA MED STORA
BARNGRUPPER



UNGAS UPPELVELSER

Ungdomars perspektiv inhämtades i samband med ett elevråd på Fågelbacksskolan som ligger i Hästhagen. Under träffen deltog totalt fjorton högstadieelever samt fyra vuxna.

SÖDERGATAN OCH SÖDRA FÖRSTADSGATAN BESKRIVS SOM TREVLIGA GÅGATOR

Ungdomarna bor i olika delar av staden och det blir tydligt att de inte använder ytor i analysområdet i någon högre utsträckning. Samtalet fokuserar därför snart på olika gatumiljöer och hur de upplever att det är att röra sig i olika miljöer. Tack vare skolans centrala läge är det enkelt att ta sig dit via buss och cykel från olika delar av staden.

När de ombeds ge exempel på bra platser kommer Piltorpsparken upp som en fin grönyta med plats för umgänge och sol. Även Södergatan och Södra Förstadsgatan nämns som trevliga gågator med shopping, caféer och uteserveringar. Rondellen vid Folkets park ges också som ett bra exempel på när det är en tydlig cykelbana och en markbeläggning som gör att bilister visar hänsyn. Även Linnégatan med sina jämna cykelbanor utan gupp är omtyckt.

TRÅNGT OCH FARLIGT FÖR CYKLISTER

Östra Rönneholmsvägen och Föreningsgatan beskrivs som trånga för cyklister samtidigt som gatan har tät busstrafik och bilister som kör fort och kommer från många olika håll. Flera beskriver det som otryggt och rent ut sagt "livsfarligt" att cykla längs sträckan då cykelbana saknas i flera delar.

Vissa korsningspunkter pekas ut som särskilt farliga, exempelvis mellan Föreningsgatan och Södra Förstadsgatan och mellan Föreningsgatan och Davidshallsgatan vid Triangelorget.

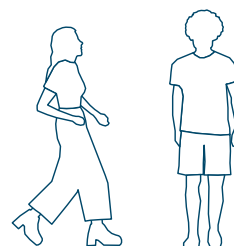
STÖKIGT OCH OTRYGGT FÖR GÅENDE

Även för gående är den generella känslan att det är stökigt och rörigt. Detta gäller hela sträckan. Bilisterna kör fort och beskrivs som ofokuserade vilket gör att det kan vara svårt att bli framsläppt vid obehagade övergångsställen. Ungdomarna vill se sänkta hastigheter för biltrafiken och fler hastighetsdämpande åtgärder.

Tidigare kartläggningar av barns trafiktrygghet på Mellersta Förstadsskolan visar också problem med snabba bilister som snarare gasar än saktar in när eleverna genar över Föreningsgatan i höjd med skolans entré.

MER GRÖNSKA, CYKELBANA OCH BÄNKAR

Gatorna beskrivs inte bara som osäkra utan också som tråkiga miljöer. Här saknas grönska, träd och sittplatser vilket är något ungdomarna önskar att det skulle finnas mer av. Träd vill de addera av både estetiska och miljömässiga skäl.



SÖDERGATAN ETT
UPPSKATTAT STRÅK

"Lägg till träd, de är både fina och tjänar samhället"

"Det är fin, liten, grön plätt där man umgås eller bara solar näsan medan man väntar på bussen."



FOLKETS PARK RONDELLEN
EN POSITIV REFERENS



SÄRSKILT OTRYGG KORSNING
FÖR CYKLISTER

"Livsfarligt att cykla i den här korsningen. Det värsta på min vecka."

ÄLDRES UPPLEVELSER

En fokusträff hölls på Mötesplats Dammfrigården precis väster om Kronborgsvägen. Totalt deltog 20 seniorer vid olika tidpunkter och i olika omfattning.

DAMMFRIGÅRDEN EN VIKTIG MÖTESPLATS

Mötesplats Dammfrigården är en uppskattad samlingspunkt som besöks veckovis. Här fikar eller äter seniorerna tillsammans i serveringen eller ses för att lyssna på musik, diskutera olika teman eller öva på sin engelska.

Andra viktiga målpunkter som pekas ut är Malmö sjukhus, Kronprinsen och Malmö stadsbibliotek. Ibland tar de sig även till Triangeln för att åka Pågatåget.

CYKLAR LÄNGS LUGNARE SIDOGATOR

Vissa av seniorerna cyklar och använder då lugnare parallella sidogator som Roskildevägen, Fågelbacksgatan och Eriksdalbergsgatan. Längs Kronborgsvägen, Östra Rönneholmsvägen och Föreningsgatan upplevs det vara för trångt och farligt att cykla.

Cykelvägen på Köpenhamnsvägens beskrivs som bra, men då den abrupt tar slut uppstår lätt farliga situationer. På flera platser blir det tydligt att cykeltrafiken inte har någonstans att ta vägen, exempelvis i korsningen mellan Kronborgsvägen och Mariedalsvägen där ljussignal föreslås.

Majoriteten av seniorerna har dock slutat att cykla då det känns för farligt med dagens cykelkultur. Cyklister som kör fort, inte stannar och saknar belysning är återkommande beskrivningar.

Samtliga seniorer beskriver problem med både snabba cyklister och bilister men konstaterar att de är mer rädda för cyklisterna. Två av deltagarna har blivit påkörda och skadat sig allvarligt. Det är främst lådcyklar och elcyklar som beskrivs som problemet, då de har andra egenskaper som både cyklister och omgivningen inte är vana vid att hantera eller förhålla sig till.

OHÅLLBAR BILTRAFIKSITUATION

Biltrafiken längs sträckningen beskrivs som ohållbar då gatornas utformning, bredd och raksträckor inbjuder till höga hastigheter. Detta leder till problem med höga bullernivåer och att de som bor längs gatan drar sig från att ha öppna fönster eller använda balkonger. Gatans utformning och höga trafikflöde upplevs också spä på en social uppdelning av staden i ett norr och söder om gatan. En deltagare konstaterar just att Föreningsgatan delar upp staden, trots att dess namn antyder att den borde förena och koppla samman.

Deltagarna upplever också stora problem vid lämnings utanför Bladins grundskola under morgonrusningen. Många föräldrar skjutsar sina barn till skolan från olika delar av staden, vilket leder till "trafikkaos".

BREDARE TROTTOARER, CYKELBANA OCH TRÄD

Cykelbana och fler träd längs gatusträckningen efterfrågas. Likaså breda trottoarer och trädalléer som på Regementsgatan fram till Fridhemstorget.

"Föreningsgatan betyder ju 'Unity street', men istället för att förena så delar den upp staden"



"Jag drar mig för att använda balkongen eller att ha öppna fönster på grund utav bullret"



MÖTESPLATS
DAMMFRIGÅRDEN

FUNKTIONSVARIERADES UPPLEVELSER

En gåtur genomfördes med en representant från Synskadades riksförbund Malmö. Tre deltagare på Mötesplats Dammfrigården delade också med sig av sina perspektiv om att ta sig fram med permobil eller rullstol längs sträckan.

FELPARKERADE CYKLAR OCH LÅDCYKLAR EN UTMANING

Generellt längs sträckan gäller problem med felparkerade cyklar och andra föremål som begränsar framkomligheten eller försvårar avläsning av trottoarerna. Cyklister som kör på trottoarerna, i brist på säkra cykelbanor, är särskilt obehagliga. Här lyfts också lådcyklar och elcyklar som fordon som gör det särskilt otryggt, då de är breda och framförs tyst i höga hastigheter.

TRAFIKSEPARERINGEN FRAMFÖR MALMÖ STADSHUS SVÅR ATT AVLÄSA

Vid gåturen längs Föreningsgatan passeras sträckningen framför Malmö stadshus och här blir det svårt för deltagaren att avläsa miljön när gångbanan delar upp sig på dels en smal trottoar över "bron", dels ner för en trappa till nivån under. Här saknas ledstråk och information om vad som händer i miljön.

KORT GRÖNSIGNAL FÖR GÅENDE

Vid passage i korsningen Föreningsgatan/Amiralsgatan blir det tydligt att grönljuset är kort i relation till bredden på gatan, vilket gör att deltagaren inte tar sig över samtliga filer under ett grönljus. Tick-tack-signalen är också låg, i relation till ljudvolymen från trafiken.

STORA NIVÅSKILLNADER

Deltagarna på Mötesplats Dammfrigården upplever stora problem längs hela sträckan med stora nivåskillnader mellan trottoar och körbanor. Detta gör det svårt för de med permobil, rullstol eller rullator att ta sig upp och ner för trottoaren. De röda stenplattorna i gångbanan längs Kronborgsvägen beskrivs också som ojämna och "såphala" vid regn eller frost.

KONFLIKTERANDE INTRESSEN

Både upphöjda övergångsställen och utfasade nivåskillnader mellan trafikslag är lösningar som personer med nedsatt syn upplever som problematiska vid avläsning av miljön. Samtidigt upplever de med rullstol, permobil eller rullator samma lösningar som helt nödvändiga för sin framkomlighet. Olika funktionsvariationer innebär alltså olika utmaningar och stundtals konflikterande intressen.

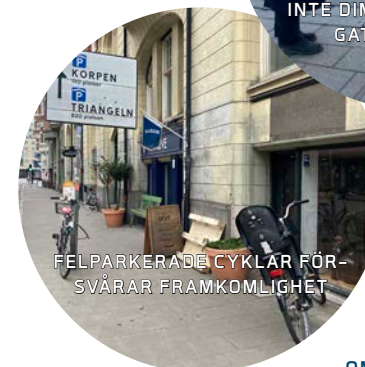
SÄRSKILDA UTMANINGAR VINTERTID

Samtliga deltagare beskriver särskilda utmaningar vintertid och snö. Deltagaren med synnedsättning får än svårare att läsa av trafikmiljöerna när nivåskillnader och kontrasterande färger eller material blir osynliga eller svåra att känna med käpp.

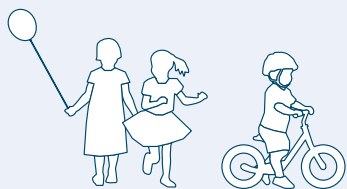
De med permobil eller rullstol upplever snarare problem med framkomlighet när gångbanor inte plogas, vilket gör att de tvingas ut i cykel- eller körbanor. Här blir de då utskällda av cyklister som tycker att de blockerar vägar och i sin tur tvingar ut dem bland bilarna.



"Cyklister på trottoarerna är särskilt obehagligt"

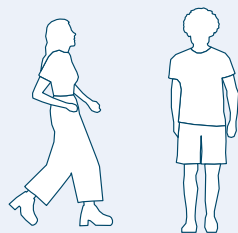


BEHOV – FOKUSGRUPPER



BARN

- Ökad trafiksäkerhet för fotgängare längs stråk och framförallt vid korsningspunkter.
- Cykelbana längs hela sträckan för att öka trafiksäkerheten för cyklister och för gående på trottoarerna.
- Hastighetssäkrade övergångsställen.
- Längre gröntid för gående i signalkorsningar. Svårt att hinna över som barn, funktionsvarierad eller med större barngrupper.
- Bredare trottoarer.
- Mer grönska.



UNGA

- Ökad trafiksäkerhet för fotgängare längs stråk och framförallt vid korsningspunkter.
- Cykelbana längs hela sträckan för att öka trafiksäkerheten för cyklister och för gående på trottoarerna.
- Mer yta för vistelse och sittplatser.
- Mer grönska.



ÄLDRE

- Ökad trafiksäkerhet för fotgängare längs stråk och framförallt vid korsningspunkter.
- Kortare avstånd mellan sittplatser. Gärna 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.
- Cykelbana längs hela sträckan så att cyklister avstår från att cykla på trottoarerna.



FUNKTIONSVARIERADE

- Ökad trafiksäkerhet för fotgängare längs stråk och framförallt vid korsningspunkter.
- Förutsägbara trafiklösningar, stråk och korsningar.
- Längre gröntid för gående i signalkorsningar. Högre volym på signal för att överösta ljudet från trafiken.
- Kontinuerliga ledstråk och taktila plattor som ger stöd att läsa av olika trafikssituationer. Dessa ska inkludera information om enkel- eller dubbelriktade cykelbanor.
- Bredare trottoarer.
- Tillgängliga entréer till verksamhetslokaler.
- Breda utfasningar i kantstenen eller upphöjda övergångsställen (konflikterande intressen)
- Mer yta för cykelparkering utformad för lådcyklar för att öka framkomligheten på trottoarerna.
- Se över stensättning längs Kronborgsvägen.
- Sittplatser med ryggstöd och handtag.
- Säkerställ framkomlighet för färdstjänst under byggtiden, vilket ofta åsidosätts.

Här presenteras resultatet från den allmänna dialogen. Då gatusträckningen är lång och har skiftande karaktär har den delats in i tre delsträckor. Här studeras närmare hur olika trafikanter samspelar samt hur beteende och upplevelser förhåller sig till förutsättningar i den byggda miljön.

FÖRENINGSGATAN, ÖSTRA
RÖNNEHOLMSVÄGEN OCH
KRONBORGSVÄGEN IDAG

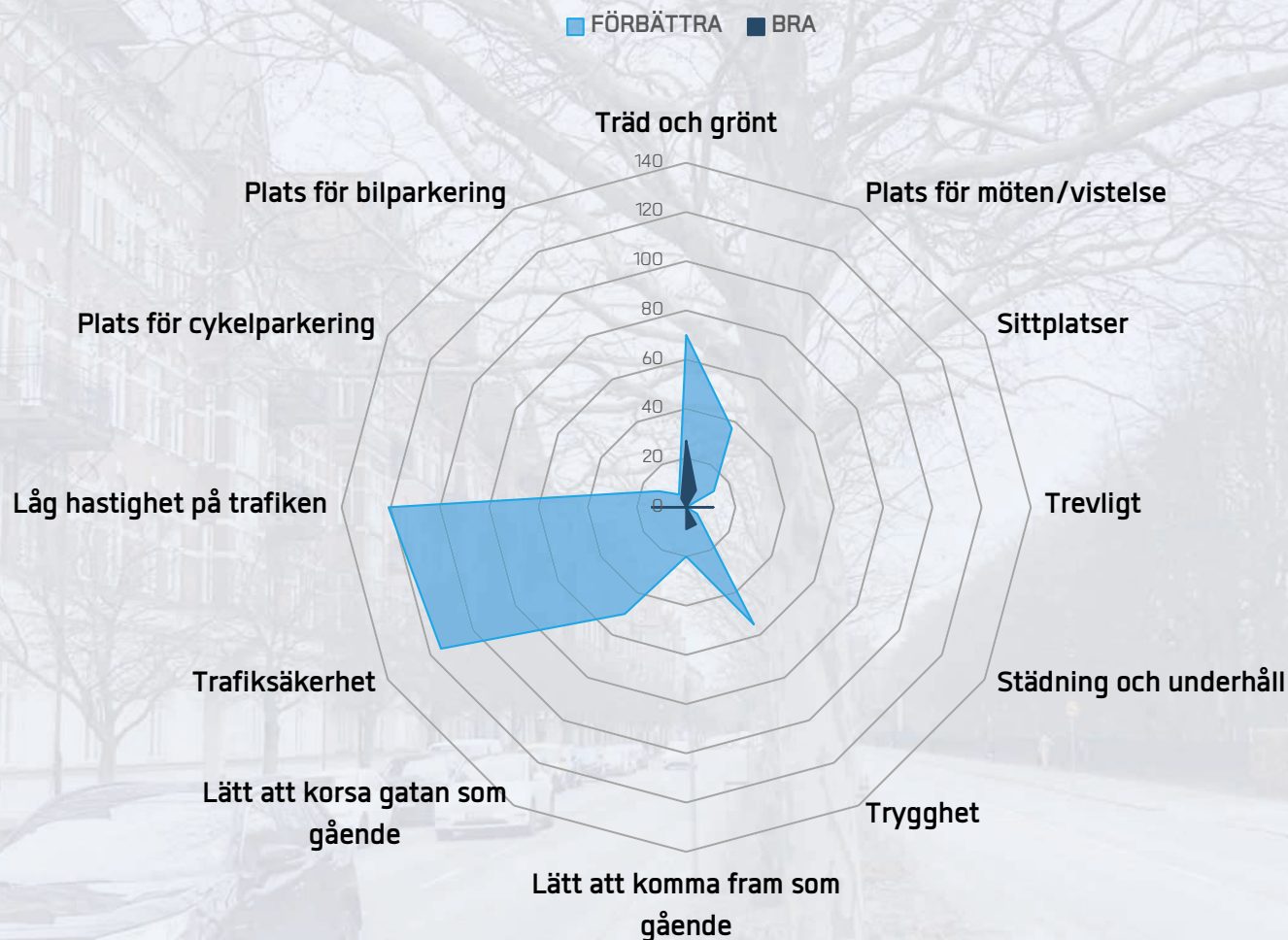
Här presenteras de generella slutsatserna från den digitala dialogen. Lägre hastigheter och ökad säkerhet för gående och cyklister efterfrågas.

VÄRDEN IDAG

PLATSER MED GRÖNSKA, FRAMKOMLIGHET FÖR GÅENDE OCH LUGN TRAFIK ÄR MEST UPPSKATTADE IDAG

Av de 498 synpunkter som kom in längs gatusträckningen handlade 68 av dessa om bra platser idag. De beskrivs framför allt som vackra, trivsamma och funktionella med särskilt fokus på grönska, god cykel- och gånginfrastruktur samt lugn trafikmiljö. Många lyfter att träd och parkmiljöer gör gatorna mer inbjudande och behagliga. Magistratsparken och Piltorpsparken beskrivs som viktiga ”gröna andningshål” i stadsmiljön och flera betonar vikten av att bevara den befintliga grönskan.

Svarande uppskattar särskilt att röra sig längs med gatan där det finns grönska, vacker bebyggelse, breda trottoarer och separerade cykelbanor. De upplever också att det är trevligare där det är lugnare trafikmiljö, färre bilar och lättare och mer tryggt att korsa gatan som gående eller cyklist. Ett antal nämner ett oöväntat övergångsställe över Östra Rönneholmsvägen i höjd med Jörgen Ankersgatan och Magistratsparken som ett bra exempel där det blivit enklare att korsa.



UTVECKLINGSPOTENTIAL

Av de 430 synpunkter som innehöll förbättrings-åtgärder handlade flest om behovet av sänkta hastigheter och ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister längs sträckan.

LÄGRE HASTIGHETER

Många svarande upplever hög hastighet på trafiken som ett stort problem, vilket gäller hela gatu-sträckningen. Boende beskriver att bilar, till följd av de breda och många körfälten, kör långt över hastighetsbegränsningen. Detta skapar en otrygg och bullrig miljö, särskilt kvällar och helger. Raksträckor utan farthinder upplevs som särskilt problematiska då de används som "racerbanor". Sträckor som pekas ut särskilt är:

- Föreningsgatan mellan Triangeln och Carl-Gustavs väg
- Östra Rönneholmsvägen nära Magistratsparken
- Kronborgsvägen mot Köpenhamnsvägen
- Norra Skolgatan där bilar accelererar ut på Föreningsgatan

Detta får konsekvensen att fotgängare, särskilt barn på väg till skolan, upplever det som farligt att korsa gatorna, eftersom bilar sällan upplevs stanna vid övergångsställen. För att komma till bukt med detta önskar de svarande sänkta hastighetsbegränsningar, fler farthinder och trafikövervakning. De vill också se avsmalnade körfält och färre antal körfält för att öka efterlevnaden av hastighetsbegränsningar.

"Föreningsgatan ska inte vara flerfilig, det bjuder in till att köra för fort, och för racing. Gör det enfiligt och gör en cykelfil. Idag tvingas man cykla på trottoarerna för sin egen säkerhet."

Kvinna, 50–59 år, boende

TRYGGA KORSNINGAR OCH ÖKAD TRAFIKSÄKERHET

Många korsningar beskrivs som farliga och otydliga, vilket skapar konflikter mellan bilister, cyklister och fotgängare. På flera platser saknas övergångsställen eller trafiksignal vilket gör det svårt att navigera för oskyddade trafikanter. Bilister respekterar inte alltid rödljus eller övergångsställen, och många upplever det som farligt att gå eller cykla över gatorna. Några särskilt problematiska delar finns bland annat i höjd med Magistratsparken, S:t Pauli kyrkogata. Kornettsgatan samt där Rådmansgatan och Davidhallsgatan korsar Föreningsgatan.

På större delen av gatusträckningen saknas cykelbana och flera cyklister beskriver att de upplever stor otrygghet. Särskilt påtagligt blir det när cykelbanor abrupt tar slut och cyklister tvingas ut i körbanan bland bilar eller upp på trottoarerna. Flera svarande riktar kritik mot den bristfälliga infrastrukturen och att inte större satsningar görs för att uppmuntra till cykling som hållbart färdssätt.

De svarande föreslår fler säkra övergångsställen, tydligare separering mellan trafikslagen, utbyggnad av sammanhängande cykelbanor längs hela sträckan och tydliga cykelpassager för att minska konflikter i korsningar. De vill också se fler cykelparkeringar.

MER TRÄD OCH GRÖNSKA FÖR ÖKAD TRIVSEL OCH BÄTTRE LJUDMILJÖ

Många anser att gatorna är för hårdgjorda, grå, bullriga och dominerade av trafik idag. Avsaknaden av skuggande träd gör också vissa trottoarer på gatusträckningens norra sida extremt varma under sommaren, vilket gör det otrevligt att vistas där.

Önskemål om mer träd, buskar och planteringar är återkommande, både för att öka trivseln och för att minska ljud- och luftföroreningar. De svarande vill se trädalléer längs hela sträckan i kombination med sittplatser och andra planteringar som gör gatuummen och hörnlägen mer inbjudande för vistelse. Dessa föreslås ersätta parkeringsplatser som ofta står tomma. Även på mindre tvärgator efterfrågas mer grönska och bland annat föreslås ett grönt stråk som kopplar samman Davidhallstorg och Magistratsparken via Jörgen Ankersgatan. Andra specifika platser som är i behov av mer grönska är Löjtnantsgatan (där det tidigare fanns träd), Värnhemstorget och Själlandstorget. Detta, i kombination med andra föreslagna åtgärder, har potential att skapa de lugna platser för vistelse som det uttrycks behov av.

"Bilar kör otroligt fort här, både dag och natt. Det låter dessutom otroligt högt och stör på nätterna."

Man, 20-29 år, boende



"Biltrafiken påverkar boendemiljön väldigt negativt och skapar en väldigt stor otrygghet."

Man, 60-69 år, boende

"Sedan en tid tillbaka har man sänkt hastigheten, dock utan framgång. Här bör man tänka om och nytt för att få bilisterna att sänka farten."

Kvinna, 50-59 år, boende



"Det cyklas hejvilt på trottoarer, gångbanor och i parker. Känner mig ofta hotad som gående. Som cyklist känner jag mig ibland hotad av el-drivna lådcyklar som körs väldigt fort. I rusningtrafik är det ofta väldigt het-sigt och trångt längs cykelstråken"

Kvinna, 60-69 år, boende

"Träd och grönt i gatans mittrefug gör mycket och borde så långt som möjligt finnas längs hela sträckan!"

Kvinna, 50-59 år, boende

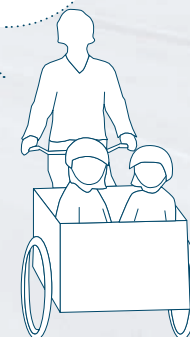
"Förbättra tryggheten för fotgängare, speciellt för barn i anslutning till skolorna"

Kvinna, 30-39 år, boende



"Skapa cykelväg så man slipper cykla ute bland bilarna"

Man, 30-39 år, boende



ATT KUNNA CYKLA OCH GÅ SÄKERT SAMT TRÄD OCH GRÖNSKA ÄR VIKTIGAST I FRAMTIDEN

På frågan om vad som är viktigast att prioritera längs Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen i framtiden inkom 509 svar. Störst andel vill se att det ska gå att cykla tryggt och säkert följt av en gata med mycket träd och grönska. Nedan syns några exempel på gator som nämnts som goda exempel i dialogen. De är Regementsgatan (trädalléer och breda trottoarer), Linnégatan (träd och planteringar), Industrigatan (träd och cykelinfrastruktur) och Södergatan (bilfritt, butiker och stadsliv).

Svar från boende i respektive stadsdel redovisas under respektive delsträcka.



"Industrigatan är trevlig och kan kanske vara en inspirationskälla!"

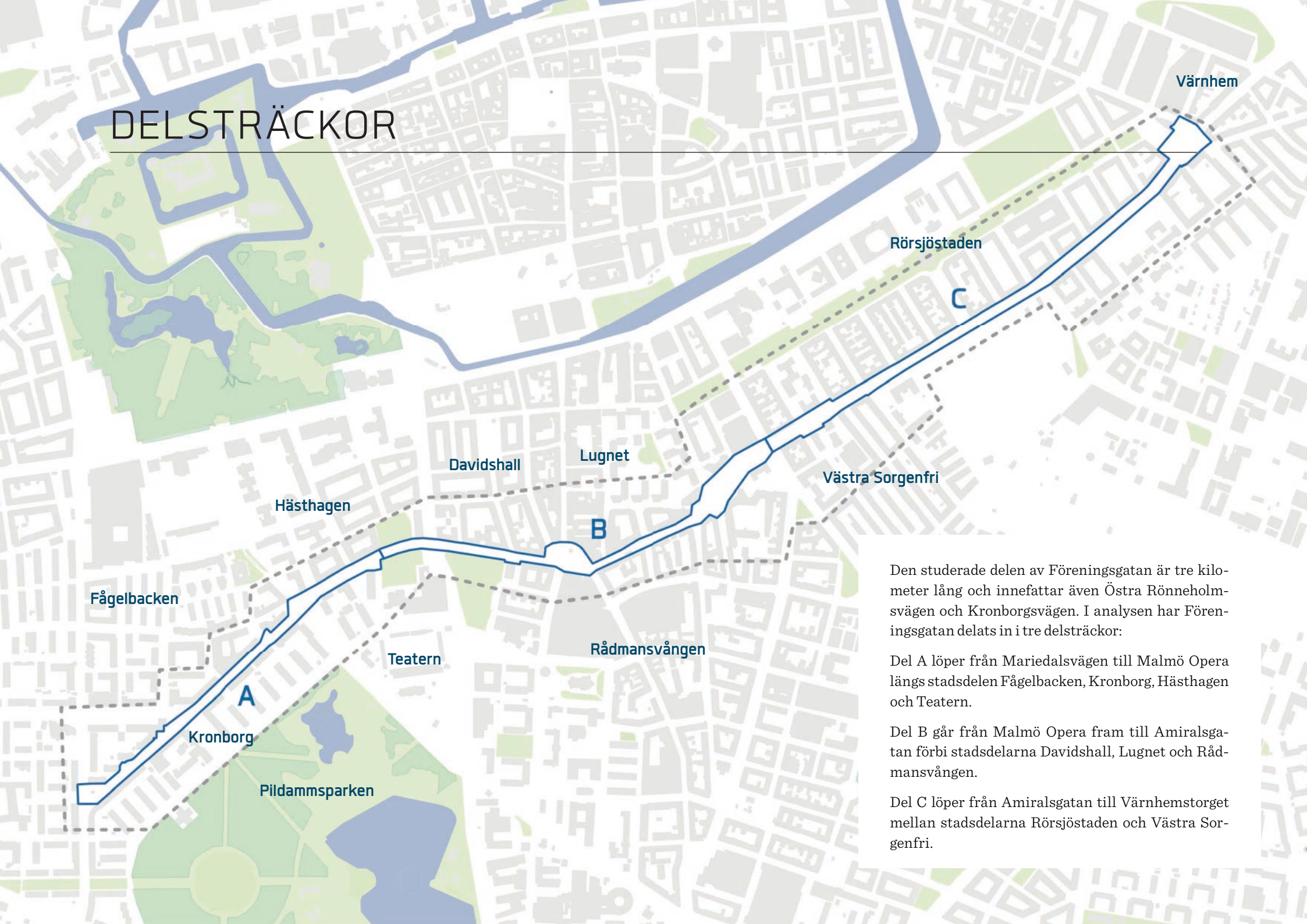
Kvinna, 20-29 år, boende



Vad är viktigast att prioritera längs Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen i framtiden?



DELSTRÄCKOR



Den studerade delen av Föreningsgatan är tre kilometer lång och innefattar även Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen. I analysen har Föreningsgatan delats in i tre delsträckor:

Del A löper från Mariedalsvägen till Malmö Opera längs stadsdelen Fågelbacken, Kronborg, Hästhagen och Teatern.

Del B går från Malmö Opera fram till Amiralsgatan förbi stadsdelarna Davidshall, Lugnet och Rådmanstvången.

Del C löper från Amiralsgatan till Värnhemstorget mellan stadsdelarna Rörsjöstaden och Västra Sorgenfri.

DELSTRÄCKA A

FUNKTION OCH ATTRAKTIVITET

Kronborgsvägen som utgör den västligaste delen av sträckan är också den nyaste. Till skillnad från övriga sträckor vars grund lades redan på 1800-talet, tillkom den sista delen av Kronborgsvägen först någon gång på mitten av 1900-talet.

Bostadsbebyggelsen består av en öppna och halv-öppna kvarter byggda mellan 1940 och 1960. Husen är med sina fem våningar jämnhöga. Fasader i gult tegel dominerar.

Kartläggningen av Kronborgsvägens bottenvåningar säger mycket om dess karaktär. I det första kvarteret lyser verksamheterna med sin frånvaro. Fortsättningen efter korsningen med Köpenhamns- vägen har ett mer slutet gaturum då husen är place- rade nära gatans kant. Här är det tätt mellan entré- erna och små verksamheter av lokal karaktär ligger utspridda med jämna mellanrum och bidrar till att göra gata till ett intressant och variationsrikt stråk att röra sig längs med. Utbudet utgörs av skönhets- tjänster, sällanköpsbutiker, gym och någon pizzeria. Det saknas cykelparkering för de många besökarna, i synnerhet vid gymmet på norra sidan. Samman- taget inger gatan en familjär känsla av småstadsgata med en lokal anknytning, även om körbanorna do- minerar. Sträckan kan också uppfattas som något sliten. Möjligtvis är mängden skräp på trottoarerna



FÖRENINGSGATAN, ÖSTRA RÖNNEHOLMSVÄGEN OCH KRONBORGSVÄGEN IDAG / 24



FUNKTION OCH ATTRAKTIVITET

en konsekvens av det.

Kronborgsvägen avslutas i en stor och öppen korsning. Då korsningen inte direkt omsluts av byggnader tappar gående här kontakten med entréerna. Den förändrade karaktären gör platsen till en passage snarare än den mötesplats som större korsningar kan vara.

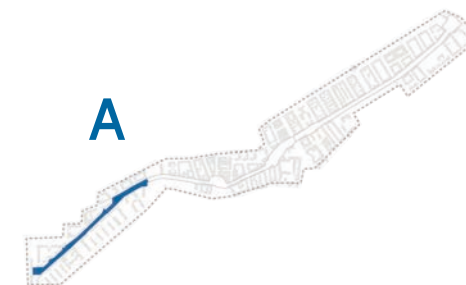
Längs med hela sträckan återkommer små platsbildningar med träd, buskar och sittplatser, både på offentlig mark och genom öppna gårdar. En solbelyst fasad på ett snedställda husen kan räcka för att stanna upp en kort stund och fånga vårens första solstrålar. Dessa bildar ett pärlband som är lockande att röra sig längs. Undantaget Kronborgsvägens första del är trafiken dock alltför högljudd för att locka till någon längre vistelse. Avståndet mellan bänkar som ger möjlighet till paus och vila är också långt sett till äldres behov. Själlandstorgets parkeringsplats som idag markerar entrén till Pildammsparken är med sin anslutning till Margaretavägen uppmärksammas som en underutnyttjad plats.

På slutet av sträckan erbjuder Pilstorpsparken, trots läget intill Fersens väg, en avskild och lugn plats i sömlös anslutning till gatan och busshållplatsen. Halva parken är dock kantad av stängsel vilket gör delen mindre åtkomlig och använd.

Passagen över Kronborgsvägen som är en fortsättning på Margaretavägens starka stråk är mycket välanvänd och dessutom en viktig skolväg. Här möts stora flöden av gående och cyklister i många olika riktningar vilket gör korsningen rörig. Bilköerna som lätt uppstår vid rödlyset gör även att cyklister

inte kan ta sig på cykelbanan.

Sträckan behöver även kompletteras med fler övergångsställen. Gångnätet bör ha en maskvidd på högst 100 meter mellan korsningar. Busshållplatser medför därutöver alltid ett behov av att korsa gatan.



STORA CYKELFLÖDEN FRÅN
MARGARETAVÄGEN



SKRÄPIG TROTTOAR



SMÅ PLATSBILDNINGAR



STORSKALIG KORSNING



STÄNGSEL IN TILL PILTORPS-
PARKEN

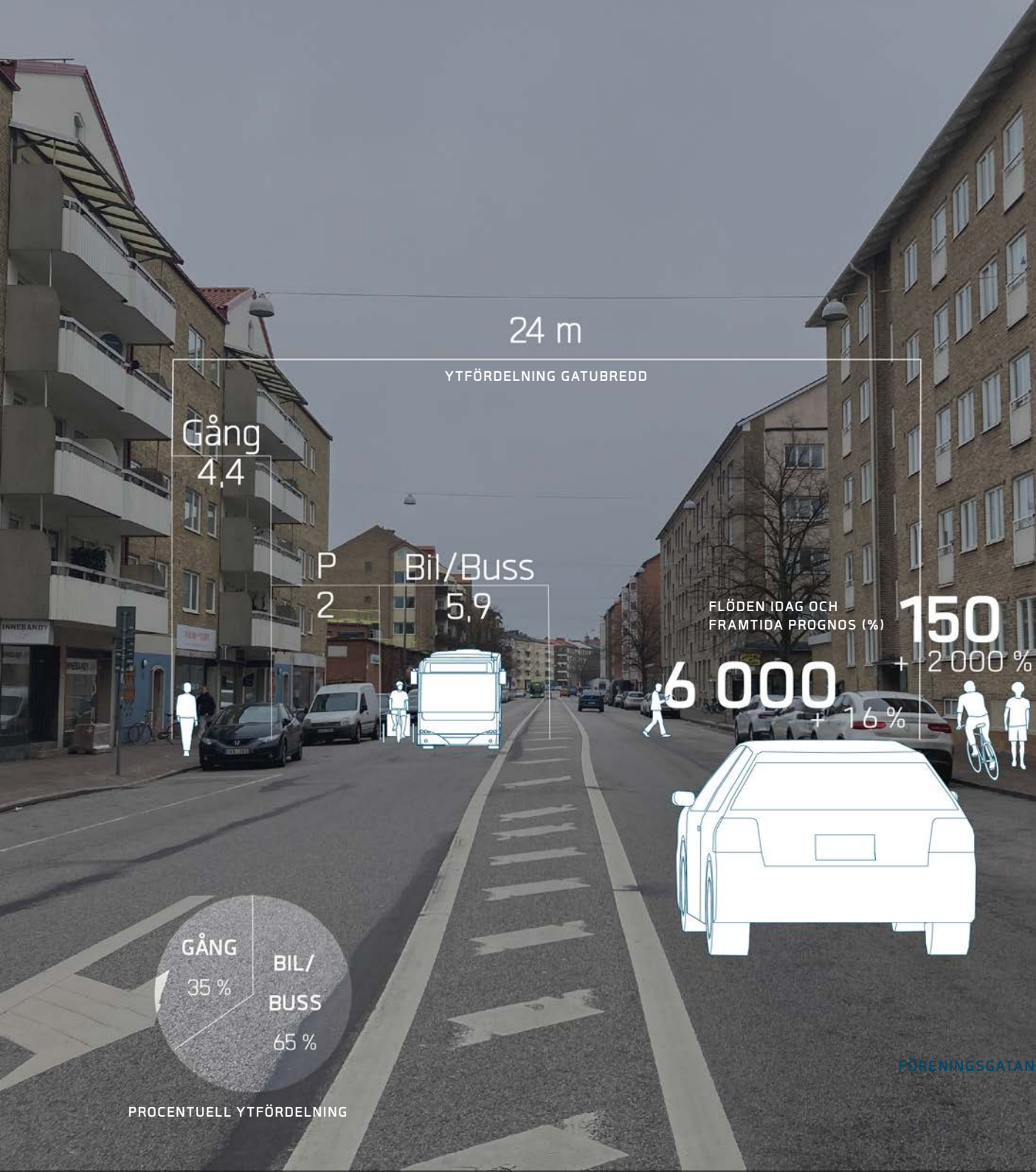


KVÄLLSUPPLEVELSE

Kronborgsvägens lokalgatukaraktär gör kvällslivet begränsat. I synnerhet på den västra delen utan verksamheter är gatan mycket lugn och på gränsen till ödslig. Avsaknaden av entréer på den norra sidan kompenseras till viss del av balkonger mot gatan och god överblick, men gatan upplevs ändå som lite av en bakgata. Ingången till gatan norrifrån passerar även förbi Själlandstorget som är mörkt och dolt och där det uppehåller sig personer som uppfattas som "märkliga".

Den servicetäta delen norr om Köpenhamnsvägen har få kvällsöppna verksamheter men det kompenseras av gymmet som är en stor målpunkt även senare på dygnet. Dock innebär den ofta fullbelagda kantstensparkeringen att gående slussas i en smal passage mellan husvägg och bilar, vilket kan upplevas instängt kvällstid. Den övervägande känslan är ändå av en trygg, vanlig stadsgata.

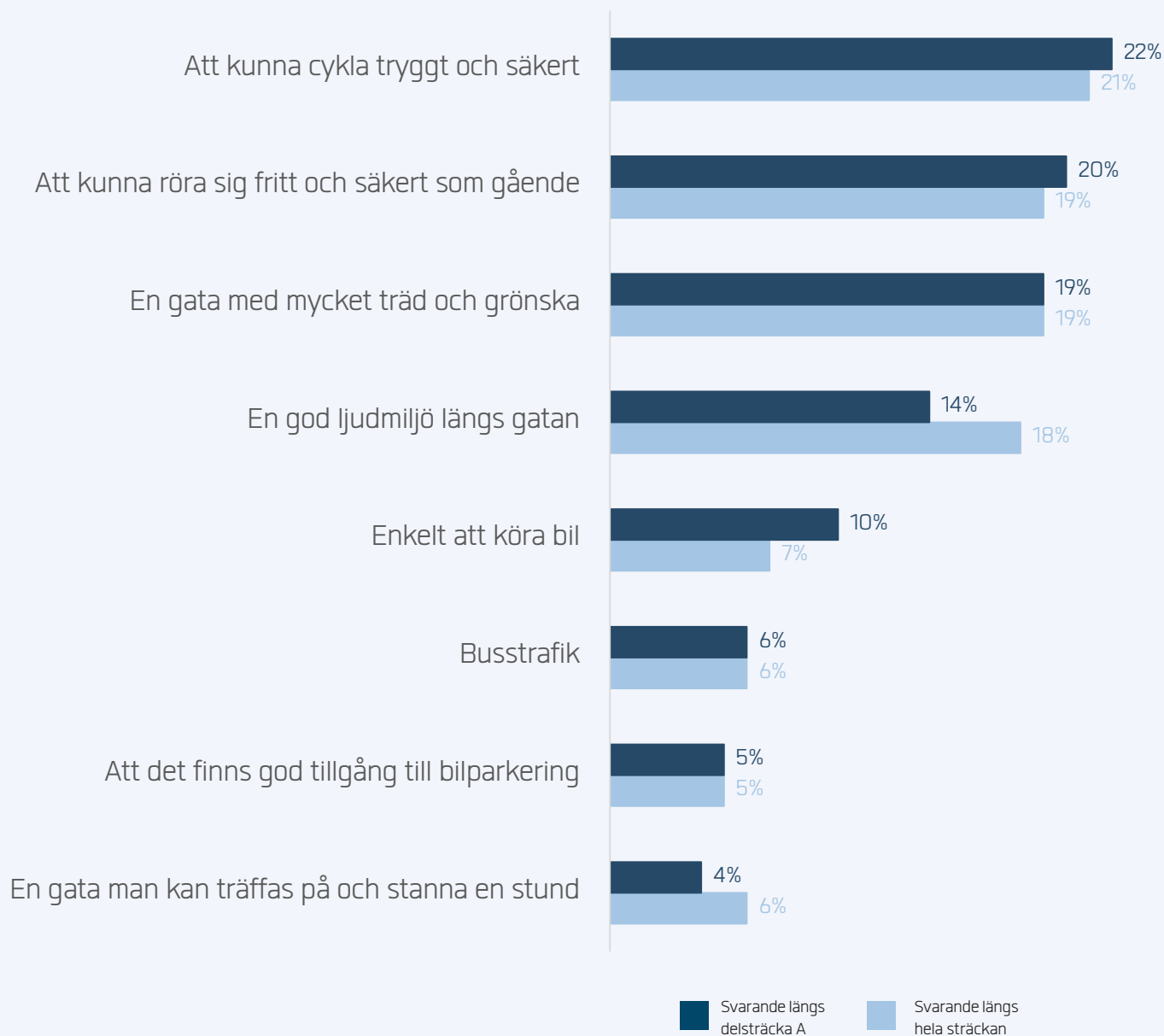




YTFÖRDELNING

Kronborgsvägen består av en körbanedominerad sektion med ett överbrett körfält i varje riktning och kantstensparkering utanför. Gångbanorna tycks förhållandevis breda men det effektiva utrymmet är betydligt mindre då trottoarerna även inrymmer gatans alla andra nödvändiga funktioner som inte är kopplat till biltrafiken - busskurer, parkerade cyklar, bänkar och teknisk utrustning. Eftersom gatan trots sina 12 000 fordon och hastighetsgräns på 40 km/h saknar cykelbana nyttjar även cyklister gångbanan i hög grad. Det finns således ingen yta kvar för mer sociala och ekologiska värden som uteserveringar eller grönska. De cyklister som väljer att cykla i körbanan även när trafikflödet är stort kläms mellan körbanans snabba bilar och bussar och parkeringen.

På den första delen av sträckan är bilflödet bara 3000 fordon per dygn och hastighetsgränsen 30 km/h. Där känner betydligt fler cyklister sig trygga med att köra i blandtrafik.



NÄRBOENDES ÖNSKEMÅL OM FRAMTIDA PRIORITERINGAR

Här redovisas vad närboende längs delsträcka A svarade på frågan om vad som är viktigast att prioritera längs gatusträckningen i framtiden. De mörkblå staplarna visar vad boende i Dammfri, Rönneholm, Fågelbacken, Kronborg, Hästhagen och Teatern tycker i relation till samtliga inkomna svar från boende längs gatusträckningen i ljusare blått.

I jämförelsen framkommer liknande mönster kring önskemål om framtida prioriteringar, men där boende längs Kronborgsvägen fokuserar mer på att kunna cykla och gå tryggt och säkert. De prioriterar i lägre utsträckning att man ska kunna träffas och stanna en stund på gatan samt prioriterar i högre utsträckning att det ska vara enkelt att köra bil.



"Yta med stor potential att bli grönare och förlänga parken in mellan bebyggelsen"

Kvinna, 30-39 år, arbetande

"Gör gärna Sjöallandstorget grönare och mysigare med sittplatser."

Man, 40-49 år, Boende



"Sjöallandstorget idag en tråkig parkeringsplats. Skulle kunna vara en grön, bilfri, vacker entré till Pildammsparken, som det nog varit en gång."

Man, 50-59 år, Boende

SJÖALLANDSTORGETS PLATSPOTENTIAL

Sjöallandstorget är en plats med potential att bli bättre. Här finns många av de kvaliteter som karaktäriserar attraktiva platser (Spacescape, 2024). Till de fasta förutsättningarna hör att den ligger längs med ett huvudstråk och att bebyggelsen och läget gör platsen solig både dag- och kvällstid. Dock upplevs den som bildominerad och bullerutsatt samtidigt det saknas sittplatser, grönska och aktiviteter.

Dialogen visar att närboende gärna ser att platsen och stråket utformas som en entré till Pildammsparken utan bilparkering och med mer grönska och sittplatser.

Gatan som går över Sjöallandstorget är ett starkt cykelstråk varför det finns potential att göra om och begränsa biltrafiken samt fokusera på cykeltrafik och vistelsekvaliteter.

LÄTT ATT NÅ	●	●	●	Vid huvudstråk
	●	●	●	Nära hållplats
	●	●	●	Aktiva bottenvåningar
MYCKET ATT GÖRA	●	●	●	Många sittplatser
	●	●	●	Aktivitet (t.ex. lek, spel, fontän, skulptur, torghandel)
	●	●	●	Soligt
HÄRLIGT ATT VARA	●	●	●	Grönt
	●	●	●	Ej bildomierat

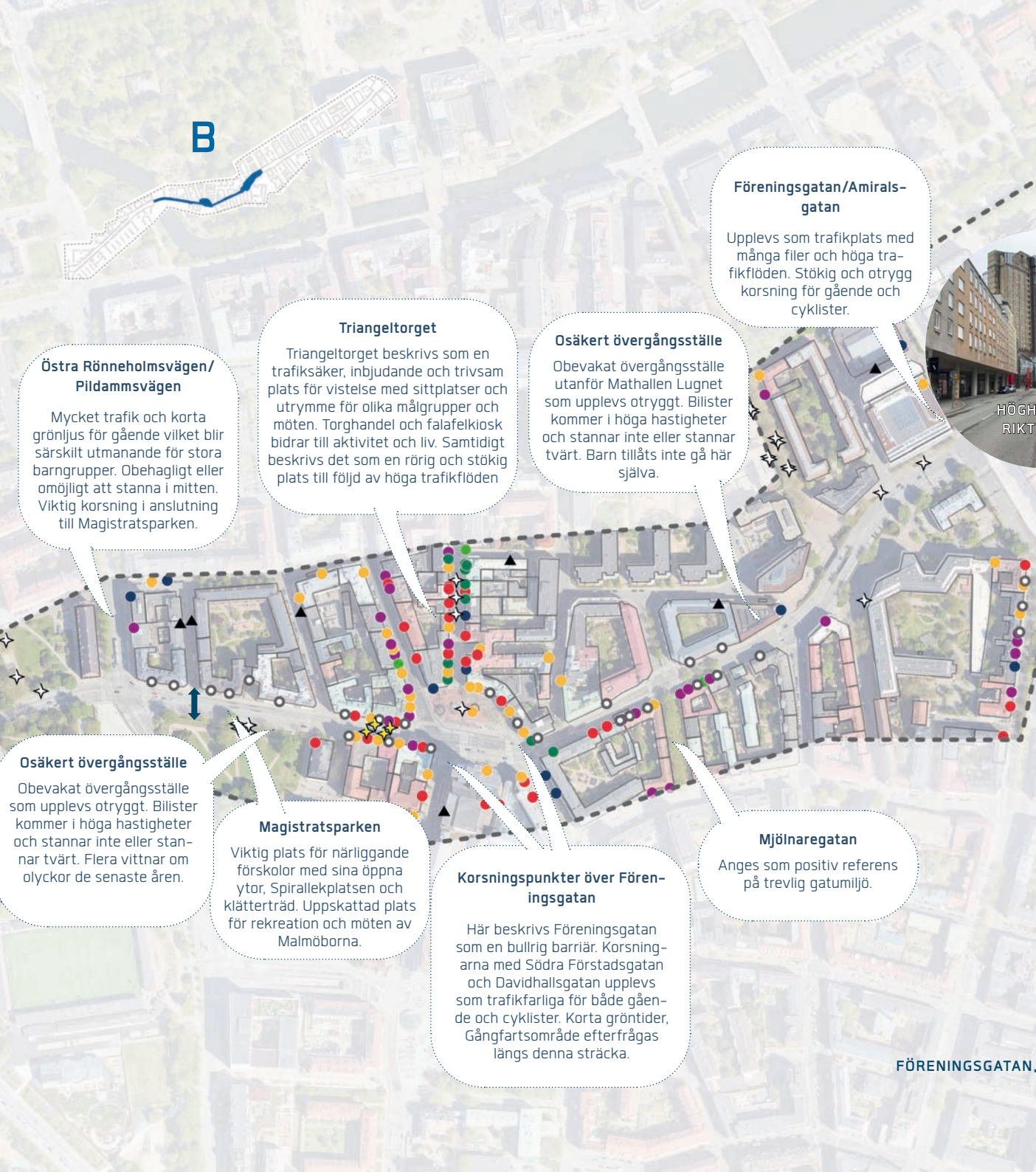
DELSTRÄCKA B

FUNKTION OCH ATTRAKTIVITET

Den aktuella delen av Föreningsgatan är över 100 år gammal. Fram till Triangeltorget har gatan kvar sin ursprungliga bebyggelse från förra sekelskiftet.

Husen är tidstypiskt mellan fyra och fem våningar höga med detaljrika fasader i puts eller tegel. Från Triangeltorget och framåt revs och ersattes delar av bebyggelsen på 1980-talet med nya hus innehållandes kontor, offentliga verksamheter och bostäder. Ett par kvarter av den äldre stadsbebyggelse från mitten eller senare delen av 1800-talet är dock kvar. På Triangeltorget, mitt på sträckan, står ett cirka 20 våningar högt hotell. Höghuset blir ett riktmärke att orientera sig efter på en del av gatan med korta och uppbrutna siktlinjer.

Triangeltorget är ett intensivt och varierat verksamhetskluster. Shoppingstråken går i nord-sydlig riktning och näringsverksamheterna på Föreningsgatan upphör ett eller två kvarter bort från torget. Den äldre bebyggelsens relativt små lokalerna gör att det ändå ryms många verksamheter och det är tätt mellan entréerna. Här står cyklar frekvent parkerade i trottoaren.



Östra Rönneholmsvägen/ Pildammsvägen

Mycket trafik och korta grönljus för gående vilket blir särskilt utmanande för stora barngrupper. Obehagligt eller omöjligt att stanna i mitten. Viktig korsning i anslutning till Magistratsparken.

Triangeltorget

Triangeltorget beskrivs som en trafiksäker, inbjudande och trivsam plats för vistelse med sittplatser och utrymme för olika målgrupper och möten. Torghandel och falafelkiosk bidrar till aktivitet och liv. Samtidigt beskrivs det som en rörig och stökig plats till följd av höga trafikflöden

Osäkert övergångsställe

Obevakat övergångsställe utanför Mathallen Lugnet som upplevs otryggt. Bilister kommer i höga hastigheter och stannar inte eller stannar tvärt. Barn tillåts inte gå här själva.

Föreningsgatan/Amirals- gatan

Upplevs som trafikplats med många filer och höga trafikflöden. Stökig och otrygg korsning för gående och cyklister.

Magistratsparken

Viktig plats för närliggande förskolor med sina öppna ytor, Spirallekplatsen och klätterträd. Uppskattad plats för rekreation och möten av malmöborna.

Korsningspunkter över Föreningsgatan

Här beskrivs Föreningsgatan som en bullrig barriär. Korsningarna med Södra Förstadsgatan och Davidhallsgatan upplevs som trafikfarliga för både gående och cyklister. Korta gröntider, Gångfartsområde efterfrågas längs denna sträcka.

Mjölnaregatan

Anges som positiv referens på trevlig gatumiljö.

Verksamheter

- Bostadsentré
- ◇ Offentlig bank
- ✦ Privat bank
- ▲ Parkeringsinfart
- ↔ Korsande gående
- Dagligvaruhandel
- Hälsa och vård
- Kultur
- Restaurang och café
- Sällanköpshandel
- Tjänster

FUNKTION OCH ATTRAKTIVITET

Gatan ansluter till Magistratsparken men är i övrigt mestadels hårdgjord. I öppningarna mellan de äldsta finns enstaka träd som markerar platsen och bidrar till upplevelsen av rummet.

I höjd med Norra Skolgatan övergår Föreningsgatan från stadsgata till trafikseparerad väg utan kontakt med omgivande bebyggelse och med gångbana enbart på ena sidan, innan den landar i nivå med anslutande gator igen strax före Amiralsgatan. Trots att gatan går på bro finns där gatuträd tack vare en okonventionell lösning där träden kikar fram från sidan och underifrån. Den stora, grönskande förgårdsmarken tillhörande den Rosquistska stiftelsens gamla byggnad gör att även den sista delen av sträckan kantas av växtlighet. I övrigt har delen få stadslivskvaliteter och gatan avslutas i ett brett och odefinierat stadsrum med en stor öppning mot den lika trafikerade och breda Amiralsgatan.

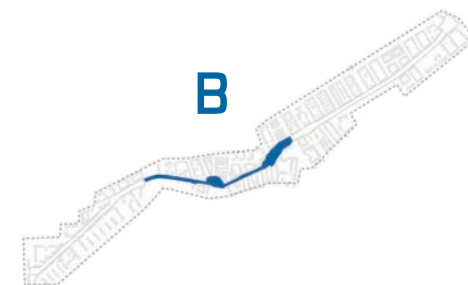
Den här ständigt varierande strukturen, i kombination med stora folkmängder, ger en variationsrik och intressant gatumiljö att gå i. Genomgående trottoarer gör det dessutom möjligt att fokusera på omgivningen i stället för biltrafikens faror.

I de mest verksamhetstäta delarna av gatan har ett par näringsidkare placerat ut mindre sittplatser i gatan. Även om Föreningsgatans stora trafikflöden inte gör den till ett förstahandsval när det gäller vistelse så inger gesten en känsla av att gatan är omhändertagen och värdefull, jämte en möjlighet till paus för de som behöver. Utbudet av offentligt sittplatser är nämligen skralt. Grupperingen av sitt-

platser i Magistratsparken är på grund av bristen på övergångsställen svåråtkomlig för den som inte vet sedan innan vilken sida som ska väljas. Den mycket väl tilltagna ytan framför Malmö Opera har inte en enda gratis sittmöbel.

Att parkens många gångvägar inte leder vidare över Föreningsgatan likt gåendes naturliga rörelsemönster gör att många korsar i gatan. Vid de två övergångsställen som anlagts i utkanten upplevs bilförare inte visa tillräcklig hänsyn mot korsande gående och cyklister. Från stråket från Triangeln kommer även cyklister i hög hastighet ut i korsningen.

Precis som längs föregående delsträcka finns ett antal platsbildningar längs med gatan, och precis som tidigare utgör trafikmängderna och tillhörande bullernivå ett hinder för att vilja vistas någon längre tid på gatan. Däremot fungerar det att stanna upp eller stämma träff vid, och kan i en förändrad framtid bli mer utnyttjade. Några exempel är inviket mitt emot Magistratsparken, öppningen i 1800-talskvarteren samt ytan framför saluhallen.



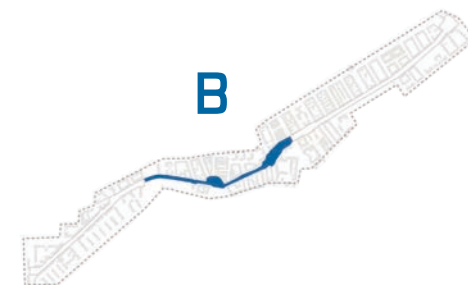


VÄL UPPLYST GATA

Upplyst och många vuxna i rörelse.

Promenadstråk för hundägare.

- Bostadsentré
- Kvällsaktiv lokalentré
- Kvällsaktiv fasad



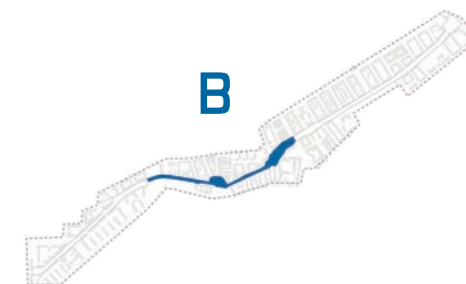
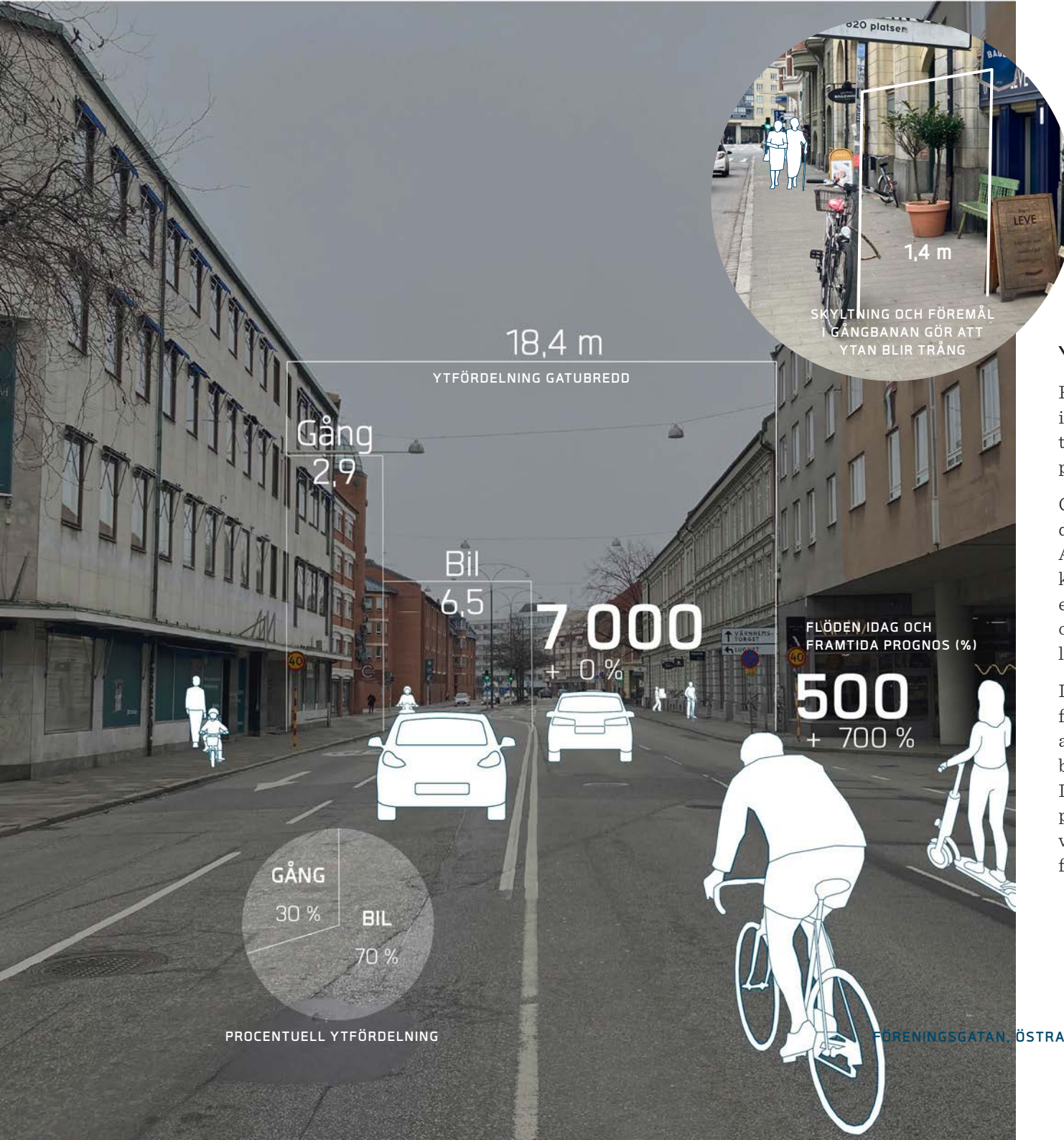
KVÄLLSUPPLEVELSE

Runt Triangelorget finns det mycket gott om verksamheter som är öppna, med utåtriktade fasader, även kvällstid. Dessa bidrar med direkt närvaro av andra människor och ökar tryggheten. Även stråket västerom torget upplevs som tryggt. Här är det också en blandning av människor i rörelse. Parken som skulle kunna upplevas otrygg innebär i stället att sträckan är en populär kvällspromenad bland hundägare. Gatan är även väl upplyst.

Risken för otrygghet är däremot större längre österut. Gatan kantas av långa, helt slutna fasader. Trafiksepareringen gör att korsande stråk inte möts och än färre människor rör sig längs med gatan, samtidigt. Här finns inte heller busshållplatser som annars skulle kunna bidra med viss mänsklig närvaro. Behovet av väl belysta gator är således särskilt stort.

Närmast Amiralsgatan ökar flödet av människor igen, inte minst tack vare den stora hållplatsen Stadshuset.

Många gående som ska ta sig mellan dessa båda punkter kvällstid väljer sannolikt en annan väg. Något likvärdigt alternativ vad gäller genhet saknas dock.

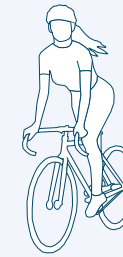
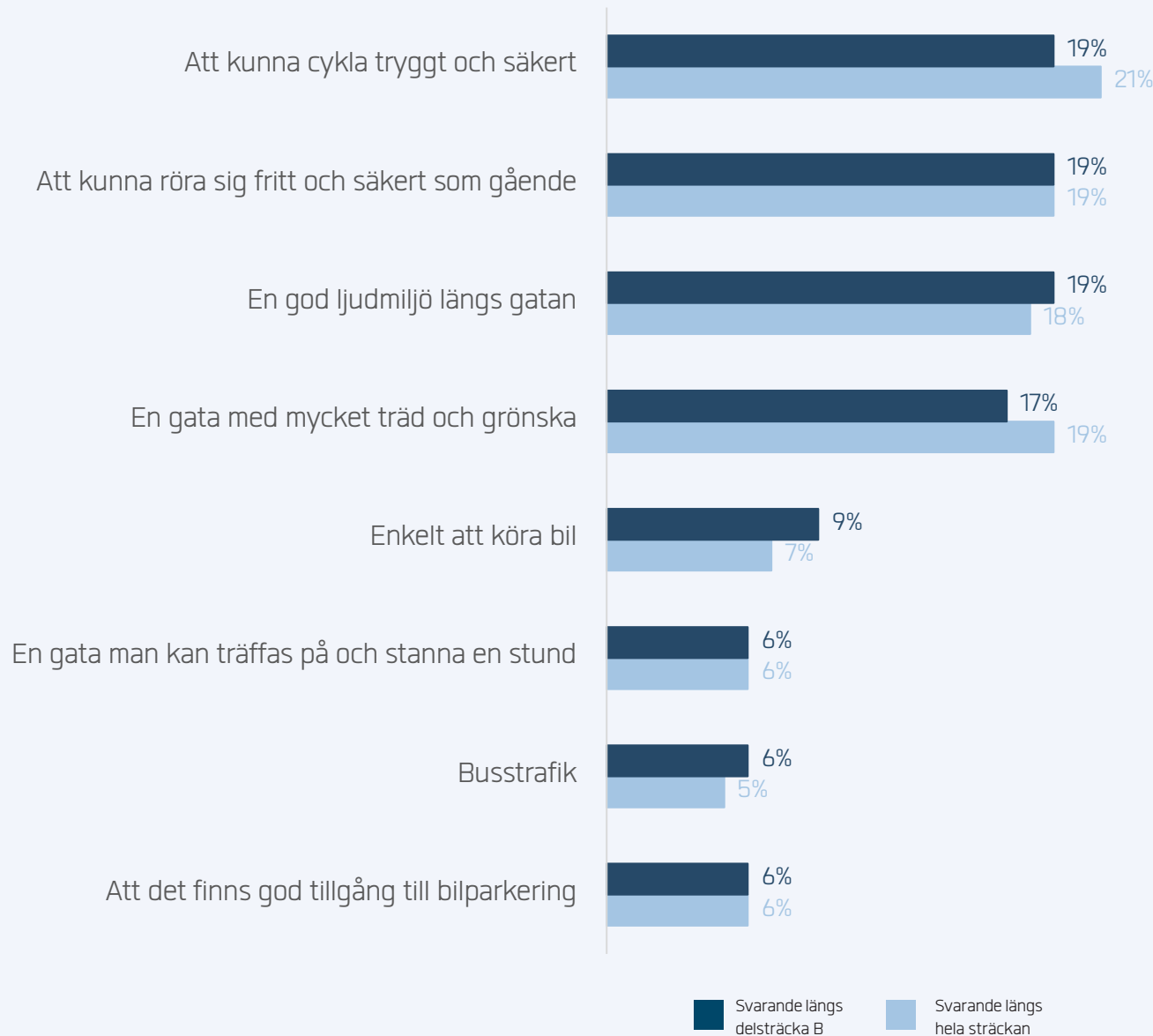


YTFÖRDELNING

Föreningsgatan har på aktuell delsträcka två körfält i varje riktning, vilket innebär en överkapacitet sett till trafikflödena på mellan 10 000 och 15 000 fordon per dygn.

Cykeltrafiken förväntas öka kraftigt framöver från dagens nivå på cirka 1000 förbipasserande per dag. Avsaknaden av cykelbana eller cykelfält gör att cyklister, precis som på övriga sträckor, cyklar i gatan eller på trottoaren. Hastighetsbegränsningen är 30 och 40 km/h. Medelhastigheten som ligger däremellan hålls sannolikt nere tack vare gatans krökning.

De yttre körfälten används som flexzon. Dagtid fungerar de som angöringsplats för leveranser medan de på eftermiddagen, då trafiken är som störst, blir körfält genom ett tidsbegränsat stoppförbud. Lösningen gör dock att fasta möbler som skyltar, är placerade i trottoaren tillsammans med cyklar och verksamheters möbler. Det kvarvarande utrymmet för gående är många gånger mycket smalt.

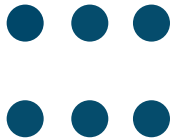


NÄRBOENDES ÖNSKEMÅL OM FRAMTIDA PRIORITERINGAR

Här redovisas vad närboende längs delsträcka B svarade på frågan om vad som är viktigast att prioritera längs gatusträckningen i framtiden. De mörkblå staplarna visar vad boende i Davidshall, Lugnet och Rådmansvången tycker i relation till samtliga inkomna svar från boende längs gatusträckningen i ljusare blått.

I jämförelsen framkommer liknande mönster kring önskemål om framtida prioriteringar, men där boende längs Östra Rönneholmsvägen och delar av Föreningsgatan tycker att det är något viktigare med en god ljudmiljö längs gatan och att det ska vara enkelt att köra bil.

LÄTT ATT NÅ



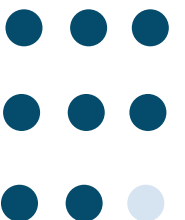
Vid huvudstråk

MYCKET ATT GÖRA



Aktiva bottenvåningar

HÄRLIGT ATT VARA



Soligt

Grönt

Ej bildomierat

PILTORPSPARKENS PLATSPOTENTIAL

Även Piltorpsparken har potential för att utvecklas till en mer attraktiv plats. Parken ligger i anslutning till huvudstråk och nära hållplatsläge. Dess öppna karaktär och Teaterparken på andra sidan gatan gör att solförhållandena är optimala. Platsen upplevs som ett grönt andningshål och som en trevlig plats att vistas på i väntan på bussen. Dock saknas sittplatser och övriga typer av aktiviteter som lek, spel, fontän eller skulpturer.

De höga trafikflödena längs Östra Rönneholmsvägen gör att platsen upplevs som bullerutsatt och en ombyggnation av gatan skulle öka platsens potential.

I dialogen beskrivs Piltorpsparken som en dold yta som kan nyttjas bättre. Närboende menar att platsen främst används för hundpromenader och att dess utformning bättre skulle kunna stötta möten mellan människor.

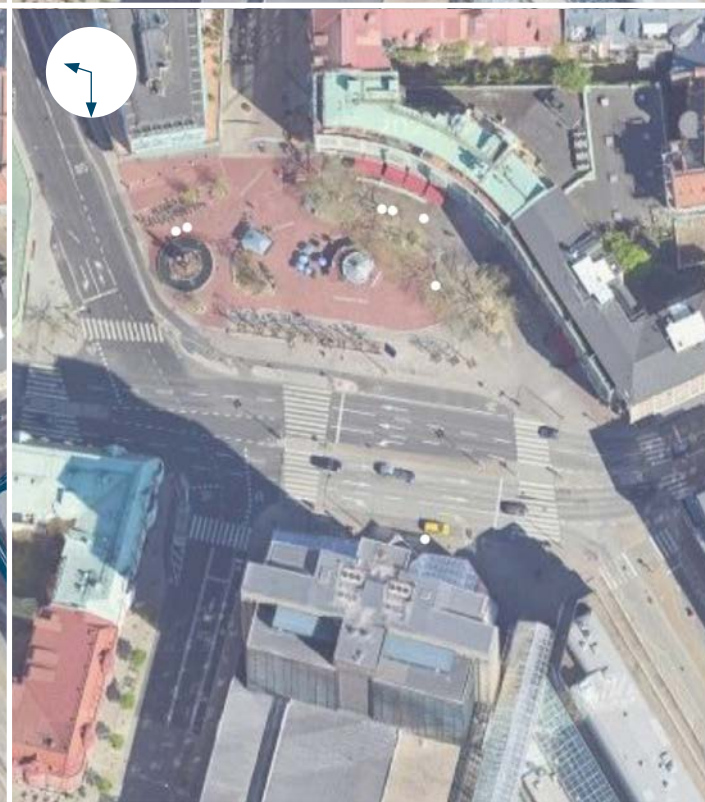
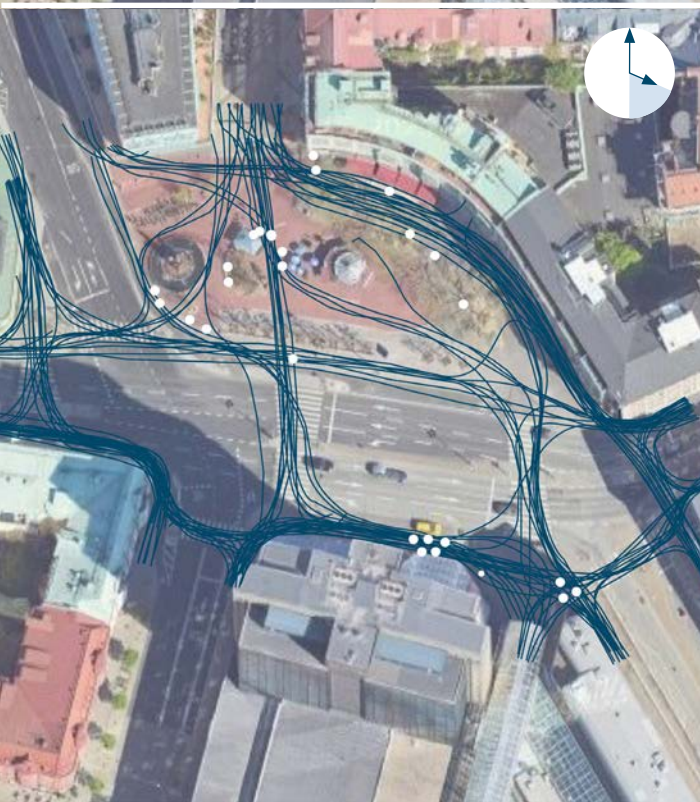
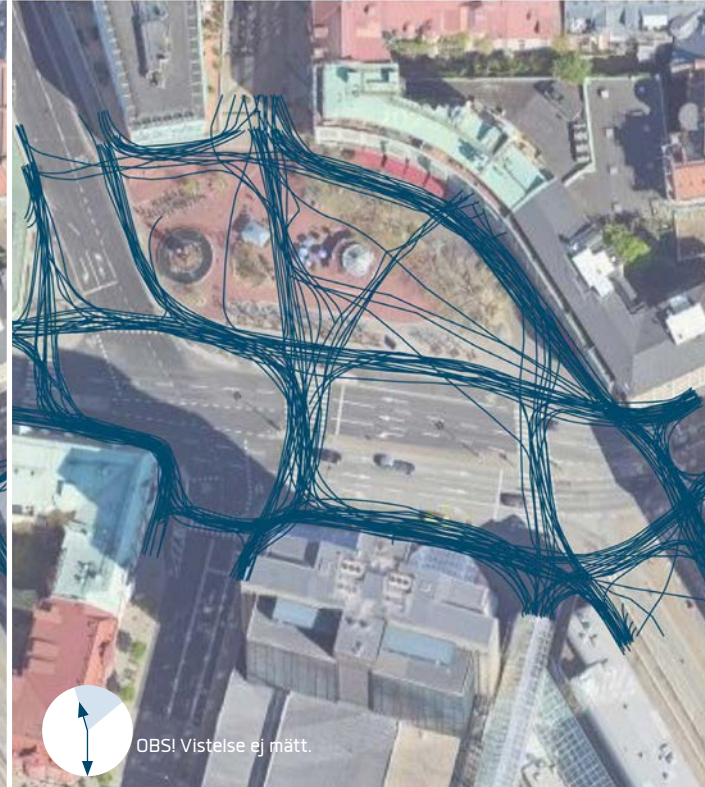


"Dold fin yta. Kanske utnyttja bättre?"

Man, 30-39 år, boende

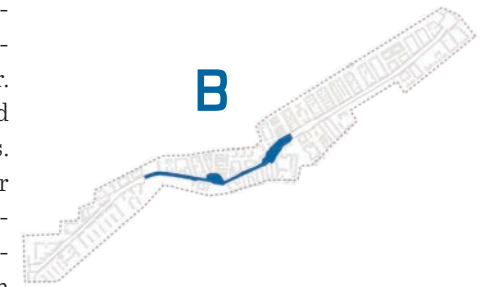
"Parken bör kunna användas mer som en mötesplats. Bara till hundar nu känns det som."

Kvinna, 40-49 år, boende



TRIANGELTORGET

Triangelstorget kantas av verksamheter i alla riktningar. Torget är en nod där sju gator möts. Platsen förbinder Södra Förstadsgatans gågata med Davidshallsgatan och Föreningsgatans norra sida. Den senare separerar däremot torget från Södra Förstadsgatans fortsättning, Rådmansgatan och det interna stråket genom Triangelns köpcentrum.



Rörelsemönstren över platsen löper i lika hög grad längs som tvärs Föreningsgatan. För att undvika konflikter mellan gående som passerar förbi och över sträckan behövs här, utöver generellt bredare gångbanor och nya cykelbanor, särskilt väl tilltagna väntytor vid passager och gångytor i hörn där sikten är begränsad.

Det starka stråket mellan Södra Förstadsgatan norra del och Rådmansgatan samt Triangelns köpcentrum måste korsa sex körfält. Även om den mest raka vägen i vissa fall vore att snedda över gatan passerar så gott som alla över övergångsställena, till skillnad från på anslutande, lugnare gator. I dialogen efterfrågas en sammanhållen yta från gågatan som möjliggör ett mer fritt rörelsemönster. För det skulle krävas betydligt lägre hastigheter och mindre biltrafikflöden.

Trots att Triangelstorget har relativt dåliga ljus- och solförhållanden på grund av höghuset, vistas människor på torget alla tider på dagen även en kall vinterdag. Hela ytan används och befolkas av både unga, vuxna och äldre, män som kvinnor. I en framtid med mindre bildominans på Föreningsgatan skulle Triangelstorget med sin centrala placering kunna öppnas upp, i stället för som idag avgränsas mot, Rådmansvången och bli mer av en mötesplats som förenar norr och söder om gatan.



DELSTRÄCKA C

FUNKTION OCH ATTRAKTIVITET

Rörsjöstaden och Västra Sorgenfri närmast Föreningsgatan kom till under förra sekelskiftet. Gatans avslutande kvarter norr om Exercisgatan färdigställdes på 1930-talet. Sekelskifteshusen har fem våningar och fasader i rött och gult tegel, inte sällan dekorerade och ornamenterade. De något nyare bostadshusen är en våning lägre och har fasader i främst rött tegel.

Sträckan har ett verksamhetskluster i varje ände som sammanfaller med kollektivtrafikknutpunkterna Stadshuset och Värnhem. Mellan dessa två noder är bostadsentréerna mot gatan många och täta på norra sidan, uppblandat med kommersiella lokaler i främst hörnen. Målpunkterna gör att det även står många cyklar parkerade på gångbanan. Längs gatans södra sida är kvarteren betydligt längre och kanterna mer enformiga. Här ligger stora, publika verksamheter som skolor, religiösa byggnader och S:t Pauli kyrkogård lokaliserade.

FUNKTION OCH ATTRAKTIVITET

Föreningsgatan var ursprungligen en esplanad- och alléplanterad gata. Grundutförandet finns kvar, men många av de mittförlagda träderna är ersatta med svängkörfält. De gamla trädens stora kronor bildar som ett tak vars rumsskapande inverkan blir tydlig i de delar de saknas, även vintertid trots att de då saknar blad. Utan trädens skyddande och inramande grenverk blir gatans mycket breda sektion betydligt mer märkbar. Att vissa av träderna bär frukt vintertid ger ett välkommet färgtillskott när mycket annat är grått. Trädraden avslutas i höjd med Disponentgatan. Korsningen blir lite av en brytpunkt mot en mer transportcentrerad gata där motortrafiken blir alltmer påtaglig närmare Amiralsgatan.

De båda aktiva ändarna är fulla av människor i rörelse, men också fordonstrafik. Värnhemstorget som övergår i Rörsjöparken utgör en bilfri buffertzon mot bil- och busstrafiken som korsningen med Amiralsgatan saknar. I den sistnämnda delen befinner man sig däremot mitt i intensiva rörelsestråk i en högljudd miljö och platsen är inte någon som är lockande att uppehålla sig på. I kvarteren närmast korsningen med Amiralsgatan är ljudnivån sådan att det är svårt att ha ett normalt samtal. På eftermiddagarna när de båda intilliggande skolorna slutar rör sig många tonåringar i grupp på gatan och vid busshållplatserna, men inte heller de dröjer sig kvar någon längre tid, förmodligen delvis i brist på platser att hänga på. Österut blir gatan lugnare och lugnare.

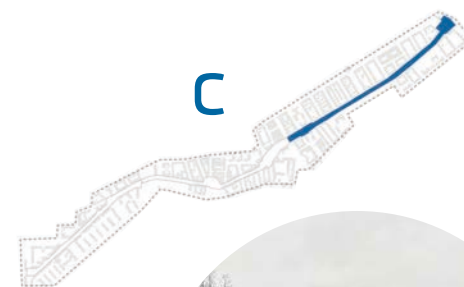
Gatans andra ände är ett bevis på att en storskalig korsning och intensiv stadsmiljö kan förändras på bara ett kvarter. Värnhems influensområde är be-

tydligt mindre än Amiralsgatans och det närmast liggande kvarteret har i stället en positiva påverkan på gatan i form av trygghet, liv och besöksunderlag som kan åtnjutas utan att vara en direkt deltagare. På denna del uppstår morgon och eftermiddag tidvisa bussköer som blockerar korsningen med Grangatan.

Mellan Värnhemstorget och Exercisgatan är det mycket folk i rörelse på alla trottoarer. Gångflödena avtar därefter på norra sidan medan södra sidan är fortsatt välanvänd, inte minst av skolbarn i hög- och mellanstadieålder.

I samma korsning ansluter Industrigatans stora cykelstråk där majoriteten fortsätter framåt på Exercisgatan. På morgonen samlas här snabbt stora mängder väntande cyklister vid rödlyset.

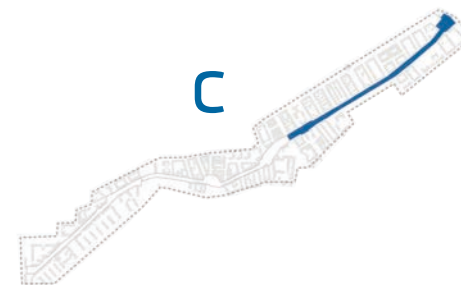
Dagtid befolkas Föreningsgatan runt kyrkogården av ett mer flanörsbetonat gångflöde bestående av föräldrar med barnvagnar, motionärer och hundägare.

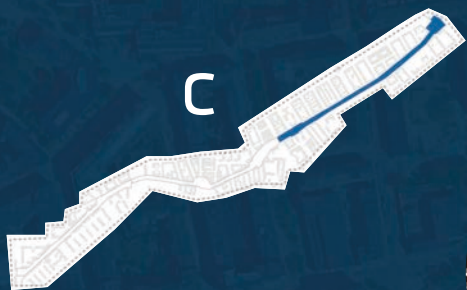


FUNKTION OCH ATTRAKTIVITET

De korta kvarteren gör korsningsbehovet stort. Avståndet mellan esplanadens träd är så pass brett att det går att lägga passager mellan dem utan att störa symmetrin. Idag finns anlagda övergångsställen i de större korsningarna och mellan dem passerar många i gatan via mittrefugen. Kvarteret närmast Värnhem och Mellersta Förstadsskolans entré är två sådan platser. Här har trästaket nyligen satts upp för att göra det svårare att passera fritt över gatan. Närmast Amiralsgatan är separationen i stället ett 100 meter långt stängsel utan öppningar. Dessa hinder gör att det i praktiken skapas som två parallella, ensidigt bebyggda, gator där det variationsrika, solbelysta och trädkantade norra stråket är betydligt mer attraktivt ur ett fotgängarperspektiv.

Vistelsemöjligheterna i gatan är få. Vid flera av tvärgatorna finns träd och planteringar men gatan erbjuder få sittmöjligheter, varken privata eller offentliga. De som stannar upp gör det främst för att fönstershoppa eller vänta på bussen. En förklaring är gatans geografi vars sydost- och nordvästvända fasader inte är optimala ur solsynpunkt. Den högljudda biltrafiken är en annan som i motsats till läget är möjlig att påverka. Att här inte finns en enda parkeringsinfart ger goda möjligheter att skapa mångfunktionella flexzoner längs med hela sträckan.





ÖDE TROTTOARER



MÖRKT LÄNGS S:T
PAULI KYRKOGRÅRD



GOD ÖVERGRIPAN-
DE SIKT

Häng i grupp
utanför restaurang
och livs.

Träd, parkerade bilar och
kvällstängda verksam-
heter minskar trygghet
på trottoarer.

Bra övergripande sikt men
stängd och mörk kyrkogård
motverkar trygghet.

Raden av indragna byggnader
med dagsaktiva verksamheter
riskerar att göra södra sidan
av gatan otrygg.

Folktomt men god överblick,
sikt mot torget och fönster
ger trygghet.

KVÄLLSUPPLEVELSE

Föreningsgatan är folktomt kvällstid. De trygghetsskapande inslagen utgörs av att gatan har belysning och en övergripande god sikt tack vare dess öppna och raka utformning.

Trots det gör parkerade bilar och kvällsstängda botten-
våningslokaler att trottoarerna på norra sidan kan upplevas
som slutna och oövervakade. Närmast Värnhem ger däremot
butiksfönster och utsikten mot det befolkade torget trygghet även
till Föreningsgatan. Kyrkogårdens massiva grönområde som kantar ga-
tan med träd, som dagtid utgör en uppskattad plats för rekreation, är kvälls-
tid stängd och mörk och drar därmed ner tryggheten.

Av de verksamheter som finns är endast två kvällsöppna vilka är placerade intill
varandra. De utgör en liten samlingsplats för rökande, vuxna män. I övrigt stan-
nar ingen upp.

Generellt finns många potentiellt otrygga sträckor längs med södra sidan till
följd av dess indragna byggnader med dagsverksamheter. Mellan Betaniaplan
och Disponentgatan är bottenvåningarna inaktiva eller täckta. Motstående sidas
fönster och entréer ligger 30 meter bort och är till stor del separerade med staket
och stängsel, varför de inte fullt kan kompensera med övervakning.

- Bostadsentré
- Kvällsaktiv lokalentré
- Kvällsaktiv fasad



28 m

YTFÖRDELNING GATUBREDD

Gång
4,0

Bil/Buss Refug
6,5 4,4

FLÖDEN IDAG OCH
FRAMTIDA PROGNOSE (%)

700
+ 1100 %

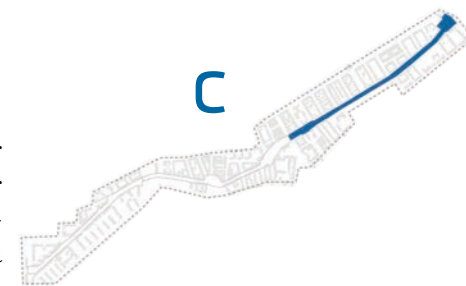
8 000
+ 0 %



PROCENTUELL YTFÖRDELNING

YTFÖRDELNING

C

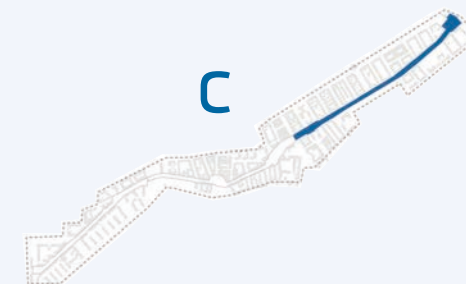
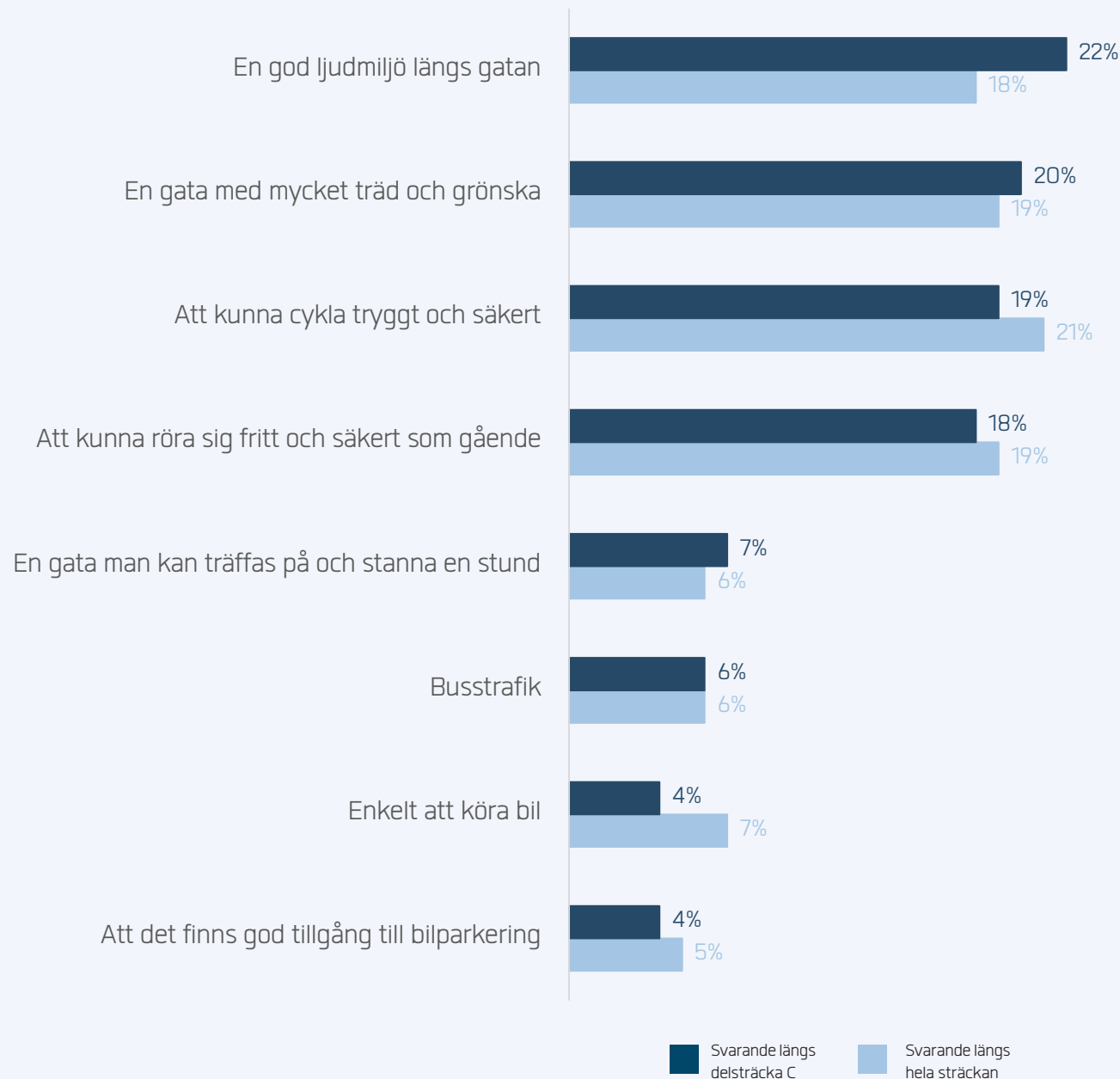


Av sträckans 28 meter breda gatussektion är drygt hälften vikt åt motortrafiken. Här finns två körfält i varje riktning, plus kantstensparkering den norra bostads- och verksamhetstätta sidan. I flera korsningar har den breda mittrefugen fått ge plats åt ytterligare svängkörfält. Delen fram till Exercisgatan är Föreningsgatans mest trafikerade med drygt 16 000 passerande fordon per dag. Mängden väntas vara så gott som oförändrad under de kommande 15 åren.

Gatans utformning, med breda och raka sektioner, linjerar inte med hastighetsgränsen på 30 km/h. Detta gör att regellefterlevnaden är låg och förbi Rörjsjöskolan är medelhastigheten 34 km/h.

Cykelflödet är störst på sträckan med cykelbana, mellan Värnhem och Exercisgatan, och där uppmätt till knappt 1 500 cyklistar per dag. Prognosen är att det dubblas fram till 2040. Väster om Exercisgatan saknas cykelbana och de cirka 700 cyklistar som passerar varje dag kör främst på trottoaren. Här väntas antalet öka mycket kraftigt de kommande åren under förutsättningen att ny infrastruktur tillkommer.

Trottoaren på södra sidan är fyra meter breda men smalnar av till 2,5 meter vid busshållplatserna. Förbi kyrkogården är den betydligt mer använd än den norra som består av 2,5 meter flexzon med träd, busshållplatser och skyltar och 2,5 meter gångbana.



NÄRBOENDES ÖNSKEMÅL OM FRAMTIDA PRIORITERINGAR

Här redovisas vad närboende längs delsträcka C svarade på frågan om vad som är viktigast att prioritera längs gatusträckningen i framtiden. De mörkblå staplarna visar vad boende i Rörsjöstaden, Västra Sorgenfri och Värnhem tycker i relation till samtliga inkomna svar från boende längs gatusträckningen i ljusare blått.

I jämförelsen framkommer liknande mönster kring önskemål om framtida prioriteringar, men där boende längs Föreningsgatan tycker frågan om god ljudmiljö och mycket träd och grönska är viktigare än genomsnittet.

De prioriterar i lägre utsträckning att det ska vara enkelt att köra bil eller att det ska finnas god tillgång till bilparkering.

KONSENSUS, KONFLIKT OCH AVSLUTANDE DISKUSSION

Föreningsgatan, Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen har utvärderats och analyserats ur flera synvinklar och perspektiv. När resultaten jämförs och sammanfattas visar det sig att det råder bred konsensus kring vilka som är gatornas största brister. Oavsett vilken grupp det är som tillfrågas så återkommer gatans bullernivå, höga hastigheter, ofullständiga cykelbana och avsaknad av grönska som de stora bristerna. Majoriteten vill se en grönare gata med lägre tempo som tillåts inrymma säker cykeltrafik och plats för stadsliv och vistelse.

Funktionsvarierade, barn och framför allt äldre upplever ett särskilt stort problem med cyklar och elsparkcyklar på gångbanorna, som framförs snabbt och vårdslöst bland gående. Ungdomar å sin sida beskriver hur de på grund av trafiken känns för farligt att cykla i gatan, och därför väljer att cykla och åka elsparkcykel på trottoaren på de sträckor som saknar cykelbana. Det här leder till direkta konfrontationer och konflikter mellan de äldre och unga, där båda grupperna vittnar om att de inte känner sig respekterade av varandra.

Dialogen med seniorerna visar också på en konflikt mellan olika typer av cyklister. Deltagarna vittnar om en förändrad cykelkultur där de snabba cyklisterna, ofta med eldrivna lådcyklar, visar lite hänsyn och får andra att avstå cyklandet med rädsla för att förolyckas. Flera seniorer vittnar också om hur de som gående blivit påkörda av cyklister och skadat sig allvarligt. Åsikterna om de röda stenplattorna som täcker sträckan längs Kronborgsvägen är också tudelade. I

en grå miljö är dessa å ena sidan ett inslag som bidrar estetiskt med färg och variation och å andra sidan ett markmaterial som äldre upplever blir halt vid regn.

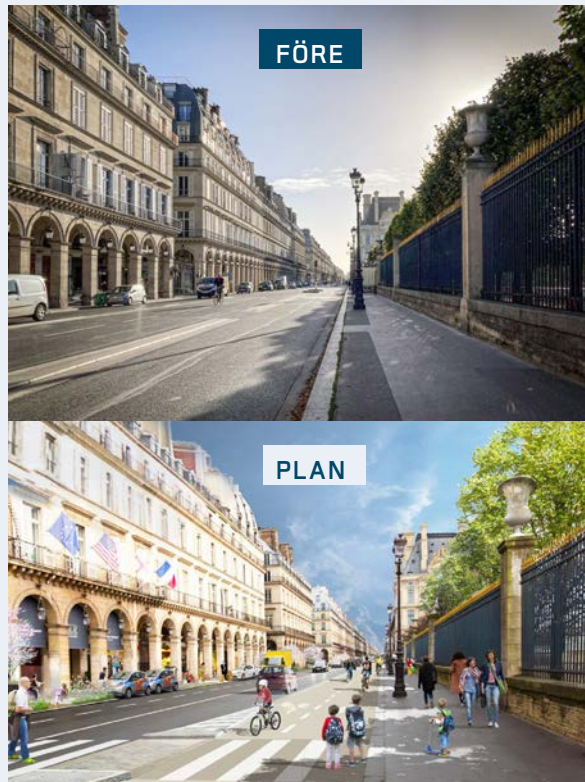
Trottoarkanters nivåskillnader är en annan intressekonflikt gällande detaljutformning. Breda utfasningar och upphöjda övergångsställen ökar framkomligheten för rullstolar, permobiler och barnvagnar men försvårar för synnedsatta som använder kantstenarna för att förstå när gångbanan övergår i körbana. Synnedsatta skulle även föredra att ledstråk gick över cykelbanor, vilket står i konflikt med underlagets jämnhet som är en viktig fråga för cyklisterna.

An architectural illustration of a future urban street scene. The scene is viewed from an elevated perspective looking down a street. On both sides are multi-story, light blue buildings with many windows. The street is wide and features a central lane with a blue bus and cars. There are crosswalks with zebra stripes. The sidewalks are populated with various people: some walking, some sitting on benches, some pushing a stroller, and one person in a wheelchair. There are also people riding bicycles. The street is lined with green trees and shrubs, and there are small outdoor seating areas with tables and chairs. The overall atmosphere is bright and modern, suggesting a well-planned, pedestrian-friendly urban environment.

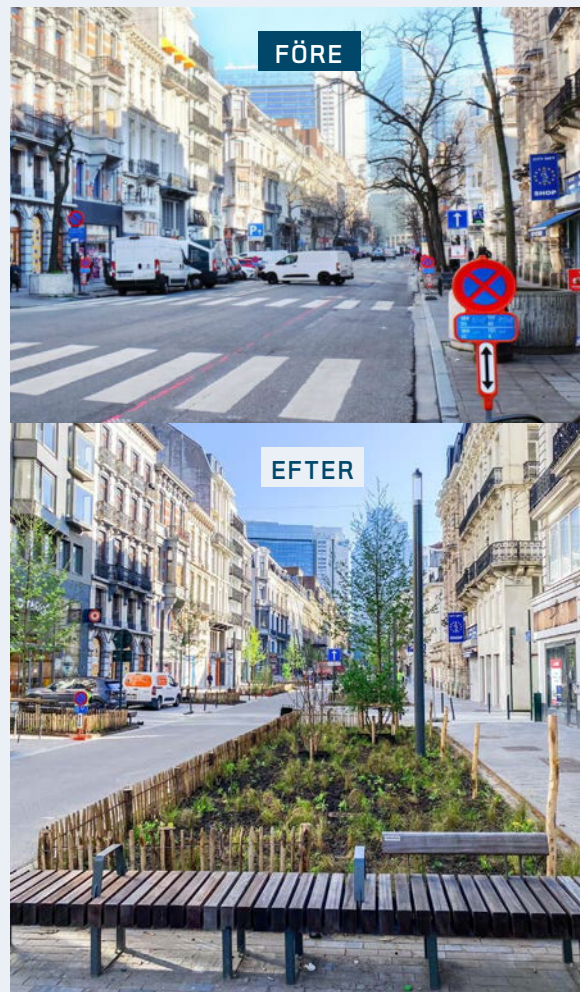
FRAMTIDA FÖRENINGSGATAN, ÖSTRA RÖNNEHOLMSVÄGEN OCH KRONBORGSVÄGEN

REFERENSER PÅ OMVANDLADE GATOR

RUE DE RIVOLI, PARIS



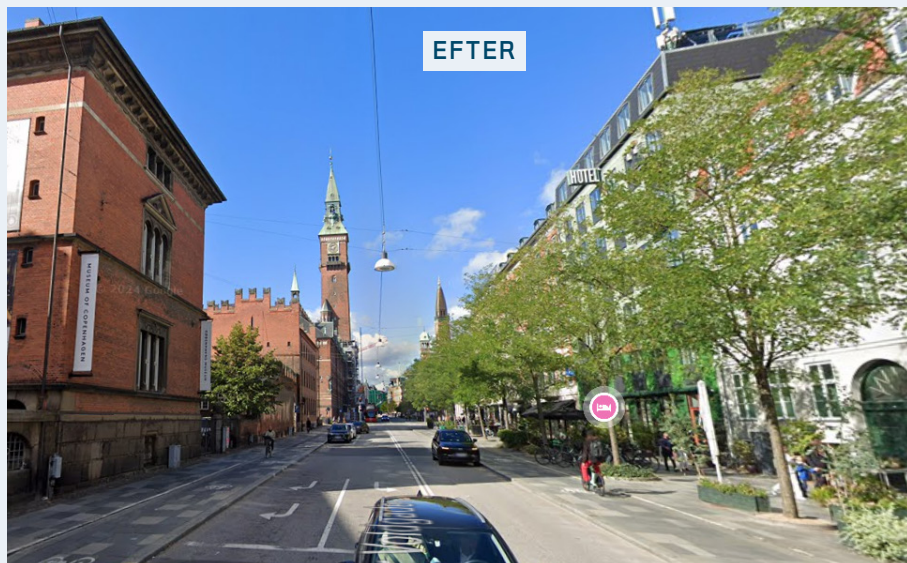
ADOLPHE MAXLAAN, BRYSSSEL



COOLSINGEL, ROTTERDAM



VESTER VOLDGADE, KÖPENHAMN



Exempel på utföring för Kronborgsvägen mellan Mariedalsvägen och Köpenhamnsvägen (utanför Bladins grundskola).

SPACESCAPE

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