



CHALMERS



Stråk som medel för social hållbarhet Stadsliv - Januarigatan, Kortedala

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet Byggingenjör

ANTUN MARIC
ERVIN KAJDIC

Stråk som medel för social hållbarhet

Stadsliv – Januarigatan, Kortedala

ANTUN MARIC
ERVIN KAJDIC

Avdelning Byggnad
Institutionen för arkitektur
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg 2016

Urban streets as a means for social sustainability
Public life – January Street, Kortedala
ANTUN MARIC, 1994
ERVIN KAJDIC, 1992

© ANTUN MARIC, ERVIN KAJDIC, 2016

Division Building design
Department of Architecture
Chalmers University of Technology
SE-412 96 Göteborg
Sweden
Telephone + 46 (0)31-772 1000

Omslag:
Fyra bilder som illustrerar platser längs stråket Januarigatan.

Chalmers
Göteborg, Sweden 2016

Sammandrag

Stadsbyggnadskontoret i Göteborg har som målsättning att vidareutveckla staden och dess stadsdelar på ett hållbart sätt. Kortedala, en stadsdel i östra Göteborg, har undersökts av kommunen och fastställts behöva fler arbetstillfällen och verksamheter på grund av ett lågt nuvarande antal. I praktiken behövs det dock särskilda metoder för att uppnå detta mål och samtidigt stärka den sociala hållbarheten i området. Metoder som i Stadsbyggnadskontorets offentliga dokument inte finns angivna.

Det undersökta stråket, Januarigatan i Kortedala, är en sträcka på cirka en kilometer som sträcker sig mellan två bostadsområden i norra och södra änden. Längs stråket ligger två större byggnader, en på Årstidstorget vid korsningen och en söderut, med ett antal verksamheter som i dagsläget inte attraherar många kunder. Tre spårvagnshållplatser, i anslutning till den större korsningen, utgör en viktig nod eftersom att många av de boende i området pendlar med kollektivtrafik in till centrala Göteborg.

Den danske professorn och arkitekten Jan Gehls teorier och metoder möjliggör en stadslivsanalys av stråket, vilket innebär att det mänskliga och offentliga livet längs sträckan studeras. Med hjälp av den erhållna informationen blir det sedan möjligt att föreslå förändringar och åtgärder i området, i syfte av att påverka stadslivet till det bättre.

Genom fältstudier har olika fall studerats för att få en djupare förståelse för stråkets funktioner. Samtliga observationer har dokumenterats på plats med hjälp av penna, papper, räknare, fotografier och tidtagarur. Några av observationsområdena som studerats är mänskliga gångstråk, uppehållsplatser, val av sittplatser, intresse för verksamheter samt trafikflöde genom Januarigatan.

Tre separata förslag på förändringar i stråket, utan samband till varandra, föreslås för att förbättra stadslivet på Januarigatan. Förslagen innebär förändringar på verksamheter, på motortrafik och på gång- och cykelbana. För att stärka den sociala hållbarheten kring verksamheterna föreslås en matbutik i den mittersta delen av stråket för att knyta ihop båda ändar. Längs stråket föreslås nya verksamheter och aktiviteter som syftar till att locka till sig människor i alla åldersgrupper. För att öka trafiksäkerheten föreslås, inom trafikförändringar, att en cirkulationsplats ersätter den befintliga korsningen. En ny cykelbana längs hela Januarigatan föreslås för att skapa fler möjligheter till cykelalternativ, men även för att koppla stråket till andra delar av Kortedala. Även ett fjärde förslag, som kombinerar samtliga, har tagits fram.

Nyckelord: Kortedala, stadsliv, stråk, arkitektur, Jan Gehl, analys, verksamhet, trafik, beteendekartläggning, områdesundersökning

Abstract

The urban planning office in Gothenburg aims to further develop the city and its districts in a sustainable way. Kortedala, a district in the east of Gothenburg, has been investigated by the municipality which established the need of more jobs and businesses because of a low current number. In practice, however, special methods are needed to achieve this goal while simultaneously strengthening the social sustainability of the area. Methods, which according to the public documents of the urban planning office are not listed.

The investigated urban street, January Street in Kortedala, has a distance of about one kilometer that extends between two residential areas in the north and south end. Along the street are two large buildings in two different places, with a number of businesses, which in the current situation do not attract many customers. Three tram stops, adjacent to the major crossing, is an important node since many residents in the area commute into the city center by public transport.

The Danish professor and architect Jan Gehl's theories and methods allow a scene of analyses of the street, which means that the human and public life along the stretch is studied. Using the information obtained it becomes possible to propose changes and measures in the area with the aim of influencing public life for the better.

Through field studies, various cases were observed to gain a deeper understanding of the urban street in Kortedala. All observations were documented on the spot using only a pen, some paper, a calculator, photographs and a stopwatch. Some of the fields which were studied include human walkways, places to stay, choice of seating, interest in activities and traffic flow through January Street.

Three separate proposals for changes in the street, without any connection to each other, were proposed to improve public life. The proposals involve changes in businesses, motor traffic and on the pedestrian and bicycle path. In order to strengthen the social sustainability of surrounding businesses, a grocery store was proposed in the middle part of the street in order to connect both ends. Adjacent to the crossing, new businesses and activities were proposed aimed at attracting people of all age groups. To increase the security along the street, some traffic changes were proposed, which include a roundabout replacing the existing crossing. A new bicycle path along the stretch was proposed to create more opportunities for cycling options, but also connecting the street to other parts of Kortedala. A fourth proposal, which combines all, is also presented.

Keywords: Kortedala, public life, street, architecture, Jan Gehl, analysis, business, traffic, behavioural mapping, area study

Förord

Detta examensarbete skrivs som den avslutande delen på byggingenjörsutbildningen vid Chalmers tekniska högskola. Arbetet skrivs vid institutionen för arkitektur under våren 2016 och omfattar 15 högskolepoäng.

Vi vill börja med att tacka Karin Fäldner, vår handledare på Stadsbyggnadskontoret Göteborg, som har bidragit med grundläggande indata för arbetet. Vi riktar även ett stort tack till Anders Hagson, konstnärlig professor på Chalmers, för att ha bidragit med guidning och hjälpsamma råd under hela projektets utförande. Vi vill även tacka vår examinator Magnus Persson för att ha hjälpt till med att skapa ett grundkoncept för examensarbetet. Sist men inte minst vill vi tacka Anton Hård af Segerstad, Joakim Jarl och Poya Shameli för deras hjälpsamma och konstruktiva kommentarer och tankar kring detta arbete.

Göteborg, juni 2016
Antun Maric och Ervin Kajdic

Innehållsförteckning

Sammandrag	I
Abstract.....	II
Förord	III
Innehållsförteckning	IV
1. Inledning	1
1.1. Bakgrund.....	1
1.2. Syfte	1
1.3. Avgränsning.....	1
1.4. Metod	2
2. Teori.....	3
2.1. Kommunens strategiska dokument	3
2.2. Litteratur Jan Gehl	3
3. Betydelsen av stråk för stadsliv	7
3.1. En socialt hållbar utveckling.....	7
4. Områdesbeskrivning – Januarigatan i Kortedala	8
4.1. Historia.....	10
4.2. Bostadsbebyggelser	10
4.3. Befintliga verksamheter	11
4.4. Skönhet och trivsel.....	12
4.5. Översiktlig blick över stadsliv	12
4.6. Kollektivtrafik.....	13
4.7. Trafikförhållanden och trafiksäkerhet.....	13
4.8. Trygghet och otrygghet i området.....	15
5. Stadslivsanalys.....	16
5.1. Skuggning och tid	17
5.2. Gångmönster.....	18
5.3. Spår och tecken.....	19
5.4. Uppehållsplatser.....	21
5.4.1. Nödvändiga och frivilliga aktiviteter	24
5.5. Sittplatser	25
5.6. Stadsliv längs den södra delen av stråket.....	27
5.7. Trafikflöde	29
5.8. Sammanfattning stadslivsanalys	30
6. Resultat	31
6.1. Förslag till förändring av funktion och verksamheter.....	31
6.1.1. Matbutik i mitten av stråket	31
6.1.2. Café, butiker och fler sittplatser.....	33
6.2. Förslag till förändring av motortrafik	34
6.2.1. Ny cirkulationsplats	34
6.2.2. Busslinjetrafik.....	35
6.2.3. Mindre åtgärder för trafiksäkerhet.....	35
6.3. Förslag till förändring av gång- och cykelbana	36
6.3.1. Cykelbanor längs stråket.....	36
6.3.2. Mindre åtgärder på gångbana.....	38
6.4. Kombination av flera förslag	39
7. Diskussion.....	42
8. Slutsatser	44
9. Referenser	45
9.1. Litteratur	45
9.2. Elektroniska källor	45

1. Inledning

Med hjälp av analyser på stadsliv blir det möjligt att upptäcka brister och orsaker till att ett område inte fungerar som det ska. Den insamlade informationen leder till nya tankesätt och idéer angående tidigare utförd samhällsplanering. Små eller större förändringar, såsom att omplacera sittplatser, förändra en gata eller att införa förändringar i stadstrafiken, påverkar det sociala stadslivet i olika stor utsträckning.

Att använda stråk som medel för social hållbarhet innebär att fokus istället läggs på att förbättra stadsliv och funktioner på en längre sträcka, vilket kan innebära en större utmaning.

1.1. Bakgrund

I sitt arbete för en hållbar utveckling i Göteborg har Stadsbyggnadskontoret utvecklat strategiska planer för att på sikt uppnå flera viktiga mål inom samhällsplanering. I stadsdelen Kortedala finns ett intresse att bygga och utveckla projekt eftersom att antalet verksamheter och arbetstillfällen i dagsläget anses vara för lågt. Tidigare undersökningar och visioner, utförda av Göteborgs Stad, föreslår ett tydligt mål för en socialt hållbar utveckling i Kortedala, men inga konkreta planer på hur detta ska ske finns dokumenterade.

Januarigatan i Kortedala ses som ett stråk med utvecklingsmöjligheter inom många områden och tillsammans med Stadsbyggnadskontoret har arbetet riktat in sig på den socialt hållbara utvecklingen. Genom att stärka stråket som helhet blir det möjligt att även stärka den sociala hållbarheten omkring.

Jan Gehls teorier och metoder ligger som grund för arbetets utförande. Hans studier kring människors aktivitet i form av stadsliv visar vad för möjligheter och åtgärder som finns samt kan användas för att skapa ett bättre stadsliv i våra städer.

1.2. Syfte

Arbetet syftar till att ge förslag till en förbättring av den nuvarande sociala hållbarheten genom att presentera utvecklingsmöjligheter för stråket Januarigatan, Kortedala i östra Göteborg. Arbetet syftar även till att utgöra underlag för Stadsbyggnadskontorets framtida utveckling i området.

1.3. Avgränsning

Studien avgränsar sig till social hållbarhet i stråket och kommer inte att behandla den ekonomiska eller ekologiska aspekten inom hållbar utveckling.

Punkter som analyserats och presenterats i arbetet baseras enligt några av de observationsmetoder, vilka ansetts vara relevanta att appliceras i stråket, som finns i Gehls publicerade bokverk *How to study public life*. Studier har avgränsats till kortare tidsperioder och enskilda dagar. Arbetet kommer inte att behandla området stadsrum.

1.4. Metod

Inför arbetet har det skett inledande och förberedande litteraturstudier för att få en djupare förståelse för områdets karaktär och funktion.

Initialt studerades de strategiska dokumenten samt översiktsplan som Stadsbyggnadskontoret tillhandahållit. Dokumenten gav goda insikter i vilka utvecklingsmöjligheter Kortedala planeras riktas åt.

En litteraturstudie om stadsliv, *How to study public life*, genomfördes för att få lärdom om metoder för att undersöka och analysera stadslivet på och längs Januarigatan. Dessa metoder genomfördes sedan för att få fram relevant data inför studien.

Datainsamlingen har främst skett genom personliga observationer, med hjälp av fältstudier, enligt Jan Gehls metoder för stadslivsanalys. Den danske professorn och arkitekten undersöker det offentliga och mänskliga stadslivet genom att besvara fem frågor med hjälp av olika analysmetoder. Stadslivsanalysens metoder anses vara möjliga att applicera i stråket och skapar förutsättningar för goda resultat.

2. Teori

Studien har tagit hänsyn till Göteborgs Stads planer av att vidareutveckla delar av Kortedala i östra Göteborg. I arbetet för en socialt hållbar utveckling har det upprättats ett antal strategiska dokument för att uppnå detta mål.

Studien grundar sig på Jan Gehls verk om stadsliv, där han presenterar tankar, metoder och idéer för hur det mänskliga och offentliga stadslivet studeras.

2.1. Kommunens strategiska dokument

Göteborgs Stad har ett långsiktigt mål att utveckla staden till en attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar stad. Tre dokument, som redogör diverse strategier för expansiv stadsutveckling, har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret i detta syfte. Till detta finns det även en översiktsplan, kommunens långsiktiga planering för bebyggelseutveckling, vars syfte är att ange en tydlig inriktning för stadens utveckling och att ge vägledning vid detaljplanering (Stadsbyggnadskontoret 2009).

Utgångspunkten för studien härstammar ur dokumentet *Strategi för Göteborg 2035 utbyggnadsplanering* (Stadsbyggnadskontoret 2014, s46), där rekommendationer för Kortedalas utveckling finns angivet och listas nedan.

Rekommendationer:

I Kortedala är det önskvärt med fler arbetstillfällen. Dessa bör lokaliseras så att de stärker Kortedala torg.

- Andelen verksamheter bör öka i Kortedala.

2.2. Litteratur Jan Gehl

Jan Gehl är en dansk arkitekt och professor i stadsplanering vid arkitektskolan i Köpenhamn. Under sin livstid har han utförligt studerat begreppet offentligt stadsrum och verkställt sina idéer på flera platser runt om i världen. Han har blivit tilldelad både pris och beröm av olika organisationer för sin forskning och sitt arbete för en förbättrad stadsplanering.

Efter sin examen arbetade Jan Gehl som arkitekt tills han några år senare började studera begreppet och användningen av det offentliga stadsrummet. Detta arbete ledde till hans första verk, *Life between buildings*. Hans forskning har lett till ytterligare böcker och publikationer, som bidragit till en metod för att utvärdera kvalitet, uppmuntra till sociala aktiviteter och diskutera hur sensoriska förmågor påverkar vår användning av stadsrummet (PPS 2016).

Ett utav Gehls senaste verk, *How to study public life* (Gehl, J. & Svarre, B. 2013), behandlar interaktionen mellan stadsrum och stadsliv. Boken beskriver vilka metoder som används för att studera det mänskliga stadslivet. Genom dessa metoder blir det sedan möjligt att anpassa och konstruera om stadsrummet för att påverka stadslivet till det bättre. Hans idéer och tankar, som presenteras i denna bok, är ett resultat ur en livstids studier med observationer om människors beteenden i stadslivet.

Denna studie kommer att grunda sig på hans metoder för att studera det mänskliga stadslivet.

Vid en undersökning av det mänskliga och offentliga stadslivet, bör det enligt Gehl ställas fem frågor (Gehl, J. & Svarre, B. 2013, s13-19):

1. Hur många?

Genom att räkna antalet människor som befinner sig på en plats är det möjligt att mäta stadslivet och dess höga eller låga aktivitet. En mätning och uppdelning på *hur många* som rör sig genom området (flöde) och *hur många* som är stillastående på en plats (stationär aktivitet) bör göras. En jämförelse mellan antalet människor innan och efter en förändring på stadslivet ger betydelsefulla svar på resultatet av åtgärden.

2. Vilka?

Människors beteenden utgör en viktig del i en stadslivsstudie. Att studera beteenden på individuell nivå kan vara givande, men i längden är det mer meningsfullt att studera kategorier, såsom kön, tillgänglighet eller ålder. Ett exempel är antalet kvinnor i en park, vilket är en indikator på trygghet och säkerhet i parken. Ju högre antal kvinnor det befinner sig i en park, desto tryggare och säkrare anses den vara.

3. Var?

Det är möjligt att planera stadsrummet genom att förutse *var* människor förväntas gå eller stanna. Detta är inte alltid fallet eftersom att människor har en tendens att inte alltid agera som det tänkts. Detta blir väldigt tydligt vid synen av upptrampade stigar på gräsmattor. Det är viktigt att ha en grundläggande kunskap om *var* människor rör sig och stannar till. Det bör tittas noga på *var* människor uppehåller sig: är det vid kanten, i mitten eller jämt ut i ett område? *Var* går flödet från och till platser? *Var* sker aktiviteterna? *Var* någonstans föredras det att uppehålla sig?

4. Vad?

Att kartlägga *vad* som händer i ett stadsutrymme kan ge specifika kunskaper av *vad* för slags aktiviteter som äger rum i ett område, såsom uppehåll, kommersiella eller fysiska aktiviteter och vilka krav dessa aktiviteter ställer på omgivningen. Vanligtvis brukar aktiviteter i det offentliga stadsrummet delas in i följande kategorier: nödvändiga och frivilliga aktiviteter.

- Nödvändiga aktiviteter: Inkluderar obligatoriska moment eller ärenden, såsom shopping, att gå till skolan och att vänta vid en busshållplats.
- Frivilliga aktiviteter: Inkluderar icke obligatoriska moment, såsom att promenera, vila på en parkbänk eller att ligga på gräsmattan.

Både nödvändiga och frivilliga aktiviteter delar en gemensam nämnare, nämligen sociala aktiviteter. Människor kommer antingen att befinna sig i gemensamma utrymmen, passera varandra eller umgås i samband med aktiviteter. Den vanligaste sociala aktiviteten är den passiva, där kontakten sker genom att endast se och lyssna på andra människor.

Det är viktigt att skapa mötesplatser för stadsliv där människor kan träffas, konversera och umgås tillsammans. Oavsett hur den sociala kontakten sker och mellan vilka, skapar det ett gemensamt stadsliv för väldigt många människor.

5. Hur länge?

Tiden som en människa vistas på en plats och gånghastigheten säger mycket om kvaliteten i ett område. Ofta går människor långsammare och stannar längre när de befinner sig i ett område av högre kvalitet och kan ta till sig av existerande nöjen. När ett otryggt område passeras brukar den gående oftast vilja öka gånghastigheten för att komma till en tryggare plats. Tiden på en aktivitet ingår också i studien och säger mycket om hur villiga människor är att utföra vissa aktiviteter eller dröja sig kvar efter ett utfört ärende.

Det bör tas i åtanke att svaren på dessa frågor påverkas av väderförhållanden, årstider och tider på dagen. Exempelvis håller sig fler människor inomhus när det regnar jämfört med en solig dag. Många skyndar sig hem eller står under tak för att undvika regn och snö. Fler människor rör sig ute innan och efter skol- och arbetstider samt att det vanligtvis promeneras långsammare vid soligare väder.

Trafikförhållanden på en gata, som uppmärksammas på senare tid, har visat sig påverka den sociala interaktionen. Ju mer trafik, desto mindre liv och sociala aktiviteter på gatan. En anledning är att människor håller sig undan trafikerade vägar där risk för olyckor förekommer.

Enligt Jan Gehl så sker metoden för att besvara samtliga frågor genom observation och med hjälp av åtta enkla verktyg:

- *Räkning*: Metod för att räkna antalet människor i ett område. Faktorer som uppmärksammas är antalet människor som rör sig samt antalet stillastående. Det är viktigt att notera om en eller flera ovanliga händelser sker, såsom demonstrationer eller vägarbeten.
- *Kartläggning av aktiviteter*: Metod för att kartlägga vad för aktiviteter som sker inom ett område. Faktorer som uppmärksammas är de stationära aktiviteterna, det som sker när människor är stillastående och sittande. Symboler används för att skilja aktiviteterna åt.
- *Kartläggning av gångmönster*: Metod för att kartlägga människors gångmönster från punkt A till B. Detta sker genom att rita streck som anger människors rörelser i området, där fler streck anger ett större flöde av människor. Metoden visar en bild på vilka vägar som används mest eller minst samt flödet genom området.
- *Skuggning*: Metod som innebär skuggning av en person och studera dess beteende samt gånghastighet.
- *Spårsökning*: Metod för att titta efter bestående spår och beteendemönster av människor. Upptrampade stigar på gräsmattor visar att människor inte alltid rör sig som planerat. Kvarlämnade objekt eller avfall antyder på mänsklig aktivitet. Fönster med galler indikerar oftast på ett otryggt område med kriminalitet.

- *Fotografering*: Metod för att illustrera situationer. Fotografering används för att dokumentera stadsliv och förutsättningar för stadsliv i stadsrummet. En bild säger mer än tusen ord.
- *Dagboksanteckning*: Metod för att notera information eller komplementära uppgifter till övriga metoder. Förklaringar, beskrivningar eller detaljer för olika situationer, fakta och figurer nämns här.
- *Testpromenader*: Metod för att själv uppleva hur det är att röra sig genom området.

3. Betydelsen av stråk för stadsliv

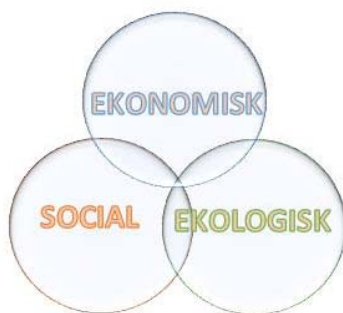
Stråk definieras som en sträcka i ett område som människor vanligtvis rör sig på, vare sig tillfälligt eller ett längre tag. Ett attraktivt stråk utgör en stor betydelse för det sociala livet i ett område. Att välja att gå eller cykla istället för att ta bilen är ett viktigt steg som leder till en bättre stadsmiljö. Dominansen av motordrivna fordon i staden minskar när fler människor istället väljer andra alternativ. Möjligheten till att smidigt kunna ta sig fram till hållplatsen genom stråk och använda sig av kollektivtrafik får fler att vilja resa kollektivt.

Upplevelsen av ett stråk blir bättre när det finns en stor mänsklig aktivitet i området, vilket dessutom attraherar fler människor. Med flera människor på en plats skapas många goda sociala egenskaper och i samband med detta uppstår mötesplatser. Att skapa och tillämpa stråk som en planeringsstrategi är en metod för hållbar samhällsutveckling och innebär att med hjälp av god planering blir det möjligt att länka ihop stadsdelar, utveckla infrastruktur och skapa mötesplatser för affärsverksamheter, socialt umgänge och aktiviteter (Länsstyrelsen Skåne 2010).

Enligt Göteborgs Stad är närheten till människor och möjligheter till möten en god styrka av stadens fortsatta utveckling. Platser och gator som är väl integrerade i bebyggelsen och utförda med omsorg befrämjar möten i alla former (Stadsbyggnadskontoret 2009, s56). Säkerhet och trygghet genom stråket är viktiga punkter att tänka på, eftersom otrygga stråk normalt vis leder till att människor överger dessa och istället söker efter andra valmöjligheter. Barn, vuxna och pensionärer kommer alla att passera genom stråket och därför blir det viktigt att tänka på samtligas behov som kan uppstå.

3.1. En socialt hållbar utveckling

I arbetet för en hållbar utveckling publicerade den FN tillsatta Brundtlandkommissionen rapporten *Vår gemensamma framtid*. Med rapporten lanserade kommissionen ett nytt uttryck till begreppet hållbar utveckling ”En hållbar utveckling som möter nutidens behov utan att riskera möjligheten för kommande generationer att möta sina behov” där sambandet mellan fortsatt ekonomisk utveckling och resulterande miljöeffekter klarlagdes (Gröndahl, F. & Svanström, M. 2011). Hållbar utveckling kan beskrivas som tre faktorer som utgörs av ekonomiska, miljömässiga/ekologiska och sociala aspekter.

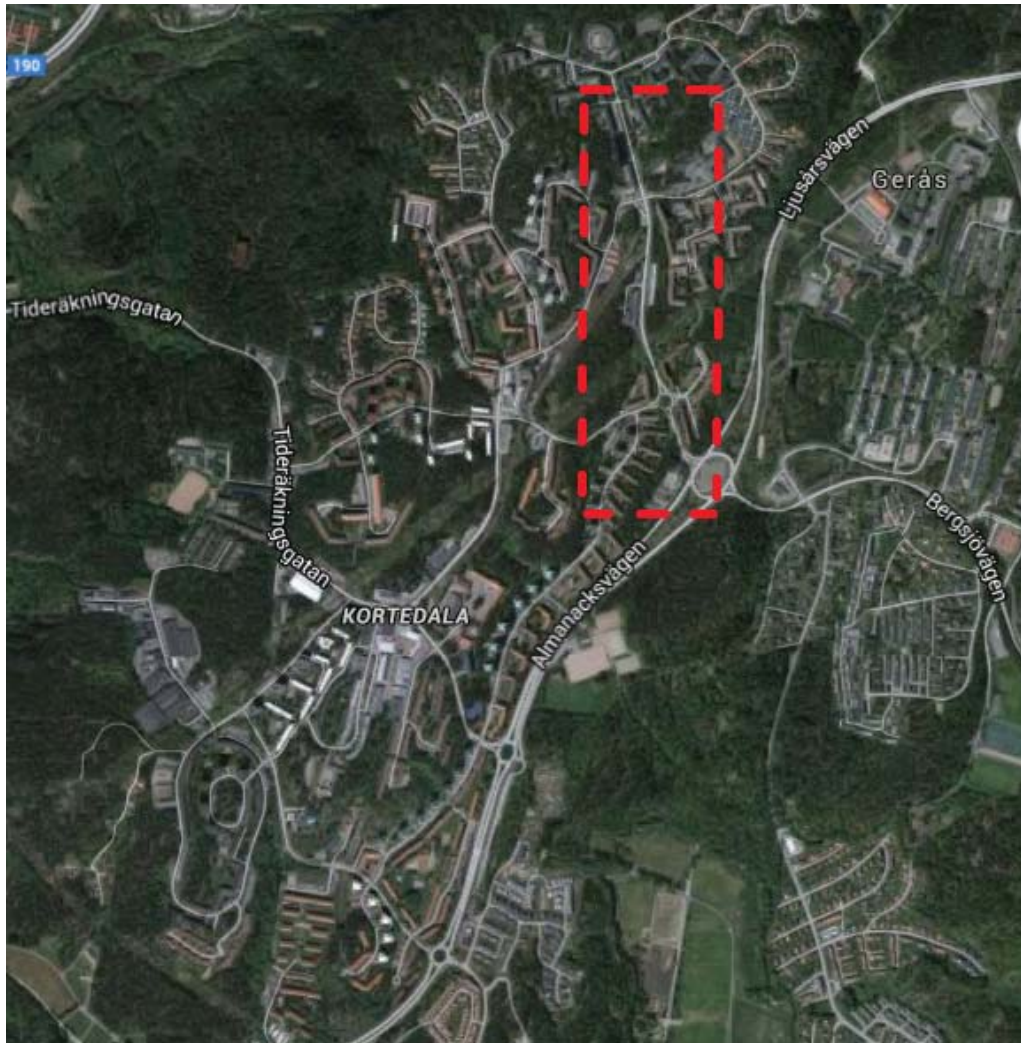


Figur 3.1: Sambandet social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet

Den sociala dimensionen av hållbar utveckling brukar oftast beskrivas som människans välbefinnande, behov och hälsa (KTH 2015). Social hållbarhet påverkas även av ekologiska och ekonomiska aspekter, därför är det viktigt att det sker åtgärder inom alla tre områden för att stimulera stadslivet vid samhällsplanering (Folkhälsomyndigheten 2014).

4. Områdesbeskrivning – Januarigatan i Kortedala

Januarigatan är ett cirka en kilometer långt stråk som ligger i norra Kortedala och sträcker sig ifrån ett bostadsområde i norr till en större cirkulationsplats i söder. Längs stråket finns ett antal olika byggnader, verksamheter och andra funktioner. Området uppfattas som lugnt med en någorlunda aktivitet. I dagsläget finns det verksamheter längs stråket som lockar ett visst antal besökare, men detta räcker inte för att kunna anses som livligt och välbesökt.

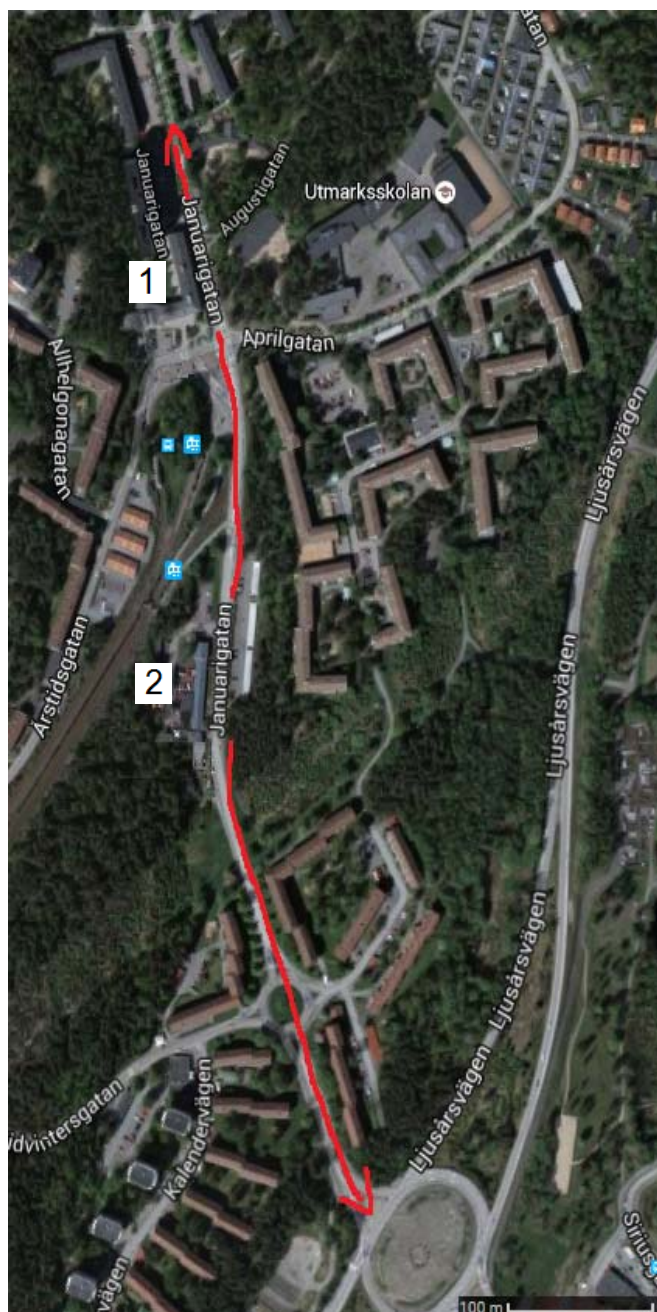


Figur 4.1: Januarigatan i Kortedala (rödmarkerad) tagen ur Google Maps

Stråket har en märkbart hög aktivitet i korsningen intill spårvagnshållplatsen, eftersom att många kommer ifrån omkringliggande bostadsområden. Vid Årstidstorget finns det tillgång till en större röd byggnad med flera olika verksamheter.

I den södra delen av stråket finns det ett större bostadsområde. Människor, som rör sig norrut längs stråket, passerar även här en byggnad med olika verksamheter. Denna verksamhetsbyggnad befinner sig precis intill vägen och har möjlighet att utgöra en god mötesplats för fler människor än det ser ut idag.

Nästa figur visar tre satellitbilder, ur Google Maps, över Januarigatan och dess utformning. Områden, som det har lagts ett större fokus på i arbetets gång, är markerade med siffrorna 1 och 2.



Figur 4.2: Bildmontage som visar olika delar av Januarigatan. Den större satellitbilden visar det undersökta stråket (rödmarkerad). Bilden med siffran 1 visar korsningen och Årstadstorget. Bild 2 visar den bruna verksamhetsbyggnaden mellan korsningen och bostadsområdet i söder.

4.1. Historia

Efter andra världskrigets avslut inleddes en period i Sverige som kallas för rekordåren. Industrin blomstrade, ekonomin växte sig större och svenskarnas levnadsvillkor förbättrades vilket ledde till en ökad konsumtion av varor och tjänster. Människor från landsbygden lockades till de större städerna med löfte om jobb i industrierna. Arbetstillfällena växte, i samband med det ökade invånarantalet, samtidigt som antalet bostäder i städerna inte stod i proportion till dessa (Göteborgs lokaler 2015).

Bostadsbristen i Göteborg blev ett enormt problem för invånarna, vilket innebar att kommunen var tvungen att snabbt hitta en lösning eftersom att behovet av nya moderna lägenheter var stort. År 1946 fattade riksdagen i Sverige ett beslut för en ny bostadspolitik. Målet var att bygga bra men billiga bostäder åt alla (Allmännyttan 2016).

Under tidigt 50-tal började Kortedala att planeras och flera framstående arkitekter deltog tidigt i planeringen. Stadsdelen uppfördes mellan åren 1952 och 1957, vilket till slut resulterade i tre mindre torg samt ett större centrum, Kortedala Torg.

Efter byggnation satte stadsdelen på sin tid rekord för det snabbast byggda bostadsområdet i hela Europa. Kortedala blev Göteborgs första förstad som vid den tiden, under dåtidens nya rymdålder, benämndes som satellitstadsdel. (Göteborgs lokaler (2015).

4.2. Bostadsbebyggelser

Bostadsområdena runt omkring Januarigatan beskrivs som en blandning av bostadsformerna "trafikseparerade lamellhusområden" och "öppna storgårdar i park" där de har gemensamt att de är konsekvent trafikseparerade. Detta innebär att fordon inte har en möjlighet att köra på gårdarna i bostadsområdet (Stadsbyggnadskontoret 2008, s26-27).

I området närmast kring södra stråket består bostadsområdena av flerbostadshus av typen lamellhus. Denna typ av hus har tre våningar och var den vanligaste hustypen som byggdes i mindre stadsdelar under 1950-talet. Den typiska fasaden för lamellhus är bärande tegel (Renovering av byggnader 2016). Lamellhus finns även i den norra delen av stråket.

Under 60-talet blev det alltmer vanligt att bygga skivhus med fem till åtta våningar. Husen har stora bostadskapaciteter och är oftast enkla utformade med upprepningar i fasaden, detta för att underlätta prefabricering och förtillverkning. I norra delen av stråket finns det ett större skivhus i närheten av Årstadstorget.



Figur 4.3: Skivhus norr om Årstadstorget (till vänster) och lamellhus i södra delen av stråket (till höger).

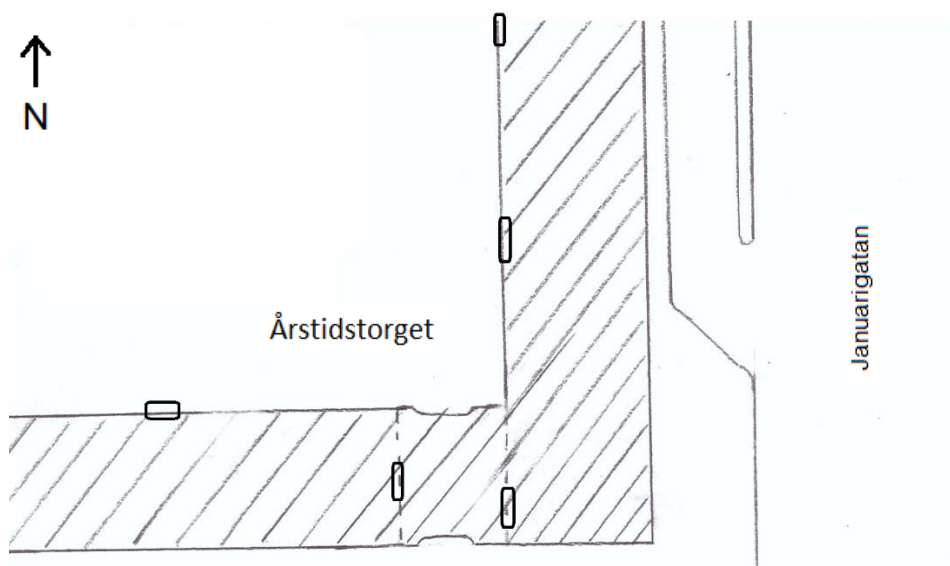
4.3. Befintliga verksamheter

Det finns ett antal verksamheter som lockar till sig människor idag på Januarigatan. Genom stråket, söderifrån, passeras en brun verksamhetsbyggnad med en pizzeria, en biltvätt, en secondhandbutik och två mindre livsmedelsbutiker fram tills korsningen. Intill den brunfärgade byggnaden finns det möjlighet till parkering. Under studien observerades det att det inte fanns plats för en potentiell uteserveringsplats för pizzerian i dess nuvarande skick. Byggnaden, med dessa verksamheter, utgör en stor längd utmed stråket.

Vid korsningen, väster om stråket, finns vid tillfället en vagn som bedriver snabbmatsförsäljning under dagen samt en större rödfärgad byggnad med flera olika verksamheter. I den röda byggnaden finns det tillgång till vårdcentraler, skola, två livsmedelsbutiker och en pub-pizzeria. Samtliga ligger dolda på innergården och är svåra att upptäcka vid en förbipassering genom stråket. På baksidan finns det även tillgång till pizzerians uteservering.



Figur 4.4: De två verksamhetsbyggnaderna i stråket. En söder om korsningen (till vänster) och en intill korsningen (mitten och till höger).



Figur 4.5: Skymda ingångar till de olika verksamheterna Årstadstorget (sett ovanifrån).

I anslutning till Januarigatan ligger det en grundskola och längs stråket finns det även en förskola norr om korsningen. Dessa ligger i närheten av omkringliggande bostäder där barn har möjlighet att själv kunna ta sig från hemmet och tillbaka.

4.4. Skönhet och trivsel

I de tre första bilderna nedan syns den bruna verksamhetsbyggnaden som finns i stråket. Byggnaden, som utsatts för vandalism i form av graffiti och krossade fönsterrutor, ger ett svagt intryck. Åldrande och slitna fasader på hela byggnaden är i behov av underhåll eftersom att det behövs stora åtgärder i dess nuvarande skick.

En lokal, som noteras ha en krossad glastruta enligt bilden i mitten, ser öde och tom ut. Samtliga egenskaper på hela byggnadens utsida ger intryck av ett förfallet område. Skönheten här är svår att hitta och byggnaden är inte inbjudande, vilket troligtvis leder till att fler hellre passerar än stannar för att besöka de tillgängliga verksamheterna.



Figur 4.6: Den bruna verksamhetsbyggnadens exteriör.

Även byggnaden vid Årstadstorget är ganska sliten och är i behov av underhåll. Byggnaden i sig ser trevlig ut och har en unik utformning som sticker ut i området.



Figur 4.7: Den röda verksamhetsbyggnadens exteriör.

4.5. Översiktlig blick över stadsliv

Vid en kort inspektion syns det att människor i alla åldersgrupper rör sig längs och befinner sig i stråket. Det har observerats att många passerar enbart stråket för att ta sig till spårvagnarna och mot hemmet utan vidare uppehåll. Mestadels är det ungdomar som stannar upp i stråket kring korsningen för att umgås med varandra, men även äldre stannar upp för att föra korta samtal. Barn umgås med varandra i mindre grupper vid Årstadstorget.

Det finns inga direkta platser för uppehåll genom Januarigatan. Ett fåtal besöker de mindre affärsverksamheterna och det råder allmänt inte särskilt många aktiviteter i området. Ungdomar sitter gärna på trappor eller muren intill Årstidstorget.

4.6. Kollektivtrafik

I anslutning till Januarigatan finns det två spårvagnsspår i närheten av korsningen, där vagnarna för linje 6, 7 och 11 går. Spåren är enkla att nå via stråket och gångbanorna till och från dessa verkar fungera för att hantera flödet av människor som passerar dagligen.

Närheten till kollektivtrafik skapar goda förutsättningar för användningen av dessa och leder även till att fler lämnar bilen hemma. Att skapa goda förutsättningar för att få människor att använda kollektivtrafiken är en annan punkt i det hela. Tillgång till säkra cykelparkeringar i närheten till hållplatserna gör det även möjligt för resenärer som bor längre bort att ha ett smidigare alternativ.

Kollektivtrafiken på Januarigatan är en viktig del av stråket, då många människor pendlar fram och tillbaka från jobb, skola, nöjen eller ärenden. Spårvagnshållplatserna anses vara en stark nodpunkt eftersom att passerande oftast tar sig genom stråken till eller ifrån dessa. Det är även här som de flesta människor möts. I dagsläget finns det inte alls många cykelparkeringar samt stolpar utplacerade här.



Figur 4.8: Ändhållplats för spårvagn 6.

Vid korsningen finns det en hållplats som inte används av regelbunden busstrafik. Istället har det observerats att det används som en avlämningsplats av passagerare som färdas med bilresenärer.

4.7. Trafikförhållanden och trafiksäkerhet

Den nuvarande motortrafiken i stråket har haft en påverkan: farthinder finns uppsatta genom hela stråket för att öka säkerheten. Längs stråket finns förskolor vilket innebär barn i yngre åldrar. I säkerhetssyfte finns det mindre skyltar i kombination med övergångsställen i området, men inga hastighetsskyltar upptäcks genom stråket. Det finns inte heller tillgång till en cykelbana genom stråket, utan cykeltrafikanter använder sig av vägkanten.



Figur 4.9: Farthinder utplacerade i stråket.

I den södra delen av Januarigatan finns det en mindre och en större cirkulationsplats. Till den mindre cirkulationsplatsen ansluter sig gatorna Östra Midvintersgatan från väster och Sjusovaregatan från öster. Dessa två gator leder till bostadsområden. De vägar, som ansluter sig från söder och norr till den mindre cirkulationsplatsen, är utrustade med övergångsställen och är även skyltade. Detta gäller inte för de stråk som ansluter från öster och väster, vilket verkar ha glömts eller inte utförts.

Mellan korsningen i den norra delen av Januarigatan och den mindre cirkulationsplats i söder måste motortrafiken, som passerar igenom detta stråk, även passera tre stycken farthinder som finns placerade på vardera sida av vägen med jämna mellanrum. Detta antas vara för att skapa en tryggare gatumiljö för de gångtrafikanter som behöver passera över gatan för att ta del av de verksamheterna erbjuds eller för att ta sig till sina bostäder. Det finns inga tydliga övergångsställen markerade vid denna sektion av stråket.

Aprilgatan och Årstidsgatan korsar Januarigatan i korsningen i det norra stråket. Vid denna korsning har det valts att ha övergångsställen vid alla stråk som ansluter sig till den. Dessa övergångsställen är tydligt markerade eftersom att korsningen ligger i nära anslutning till diverse verksamheter, hållplatserna för kollektivtrafik och de bostäder som finns i området.



Figur 4.10: Tydliga (i mitten) men även otydliga övergångsställen (till vänster och till höger).

4.8. Trygghet och otrygghet i området

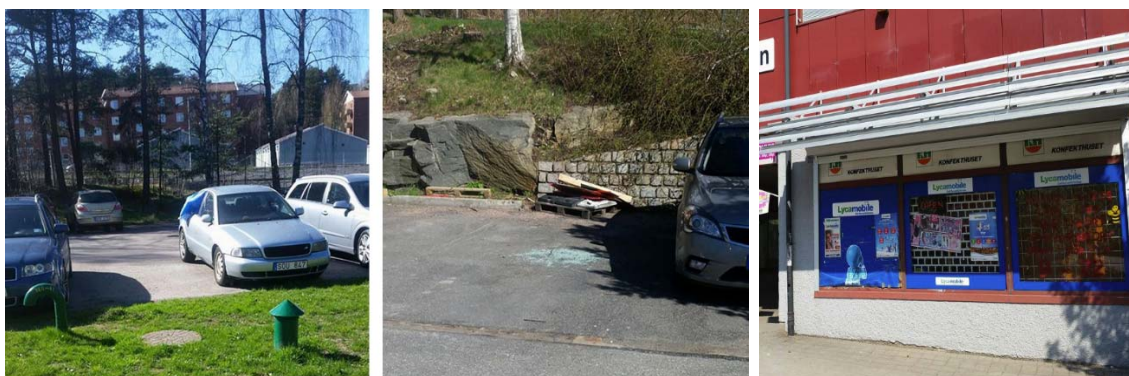
Trygghet och otrygghet är två begrepp som används i sociala sammanhang. Begreppen handlar om den känsla som fås inför framtiden. Vid en känsla av trygghet är en person varken rädd eller orolig inför det kommande. Otrygghet innebär motsatsen, alltså är en person osäker och rädd. I samband med stadsplanering sägs det att dessa istället bygger på vad som kan hända utanför bostaden, på gatan eller längs stråk. Här ingår även känslan av otrygghet när en person befinner sig utanför bostaden under den mörka delen av dygnet, en tid när denna känsla generellt betraktas vara större (Stadsutveckling 2016).

En viktig faktor för att uppnå trygghet i ett område handlar om att människor ska ha en god överblick och det ska vara möjligt att orientera sig i området en person befinner sig i eller passerar. Vid en passering längs stråket betyder detta alltså att det ska vara möjligt att se *vad* som finns runtomkring och *vilka* som befinner sig där. Detta fungerar som starka punkter för att främja säkerheten som fotgängare (Stadsutveckling 2016).

Längs hela Januarigatan finns det god belysning under mörker och öppna ytor för att kunna orientera sig. Stråket har en generellt god översikt från grannskap i både de norra och södra delarna, men det saknas i området mellan. Detta innebär ett oöversiktligt område och utgör en risk. Spåren till spårvagnarna 7 och 11 befinner sig på en nedsänkt plats dold ifrån stråket, vilket kan uppfattas som otryggt.

I mitten av stråket Januarigatan finns det ett större antal garage med tillhörande parkeringsrutor och en mindre parkeringsplats på andra sidan vägen längs stråket. Vid observationstillfället noterades det att en bil med krossad sidovindruta stod parkerad i den mindre parkeringsplatsen. Bilen befann sig på en öppen parkeringsplats intill den närliggande verksamhetsbyggnaden. Det noterades även att det fanns krossat vindruteglas från tidigare händelser vid ytterligare tre separata parkeringsrutor i området, varvid två i närhet till garage.

En av de mindre livsmedelsbutikerna på Årstadstorget har galler i fönstret, vilket antas vara en åtgärd för att förhindra inbrott till verksamheten. Galler kan innebära att förbipasserande får en negativ uppfattning av området eftersom att det tyder på förekommande kriminalitet.



Figur 4.11: Tecken på förekommande brottslighet på parkeringsplatser (till vänster och i mitten).
Galler i fönstret (till höger)

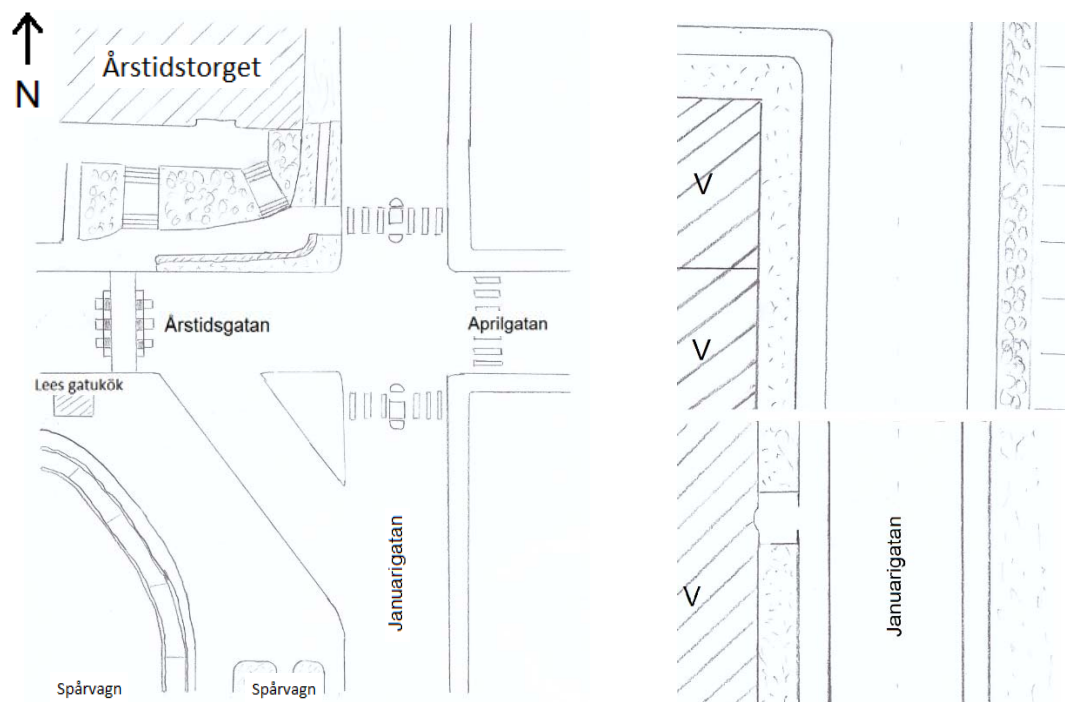
5. Stadslivsanalys

I detta avsnitt används flera av Jan Gehls metoder för att studera det offentliga och mänskliga stadslivet i stråket. Metoderna som valts ut baseras på möjligheten till att kunna appliceras inom avgränsningen och möjligheten att få fram relevant data till studien. De flesta metoderna har applicerats vid Årstidstorget, som ligger i norra delen av stråket, samt längs den mittersta delen av stråket intill verksamhetsbyggnaden, i närheten av det södra bostadsområdet.

Korsningen anses vara en väldigt intressant del av stråket eftersom att flera människor rör sig här, det råder en hög aktivitet och andra vägar ansluter till Januarigatan vid denna punkt. Denna del av stråket anses vara en stark nodpunkt på grund av den attraktiva spårvagnstrafiken. Trots att det förekommer verksamheter i detta område råder det tyvärr inte tillräckligt många aktiviteter för att kunna räknas som en av Kortedals främsta platser.

I den södra delen av stråket finns det en betydelsefull byggnad som anses ha potential att knyta samman hela stråket. I dagsläget verkar inte verksamheterna längs denna mittersta del attrahera många kunder, vilket kan bero på många olika faktorer. Vid en kortare första anblick på området är det enkelt att döma byggnaden efter dess mindre attraktiva utsida, vilket innebär en förlust av kunder för verksamheterna. Strategiskt kan detta område utvecklas till en stark punkt för att stärka stadslivet längs hela stråket.

Med hjälp av penna, papper, räknare, fotografier och tidtagarur har följande analyser studerats och dokumenterats genom observationer vid olika tillfällen. Dagar som valts ut för studierna har haft plusgradigt väder och tiderna har avgränsats till eftermiddag, då de flesta skolor och arbetspassen slutat för dagen.



Figur 5.1: Illustration av korsningen (till vänster) och verksamheten längs stråket (till höger) som används som underlag i analysen.

5.1. Skuggning och tid

Denna studie avser att dokumentera en genomförd skuggning av en kvinna som passerar genom stråket söderifrån, med startpunkt i den mindre rondellen med riktning mot den norra korsningen. Studien har inte tagit hänsyn till tid på dagen. Den tillfrågade kvinnan godkände en skuggning samt observation men valde att förbli anonym i studien. Tid, som behövdes för att nå korsningen ifrån startpunkten, har tagits i syfte av att upplysa den ungefärliga tiden det tar för att nå vissa mål med normal gånghastighet. Tilläggsvis kommer även den egna upplevelsen att kort behandlas, som markerats med E i studien.

- Start: Den kvinnliga fotgängaren passerar genom stråket på höger trottoarkant och fortsätter norrut. Vid en förfrågning angående sidovalet, svarade kvinnan att hon bor på samma sida och att det är trevligare att passera stråket på höger sida om vägen.
- E: Upplever att det södra bostadsområdet är väldigt vackert och trevligt att passera. Ett fint öppet område med en bra struktur och god placering av bostadshus intill stråket. Bilarna som kör förbi bostadshusen antas ha en hastighet i cirka 50 km/h.
- 2 min: Kvinnan anländer till den **större bruna verksamhetsbyggnaden** strax under 2 minuter. Hennes huvud riktas mot verksamheterna en kortare stund medan hon fortsätter att promenera norrut.
- 2 min 10 sek: Efter cirka 10 sekunder passeras secondhandbutiken där det sitter en man och en kvinna utanför butiken, troligtvis ägarna. Massor av föremål och varor är placerade utanför entrén vilket ger ett mindre ordningsamt intryck.
- E: Sammanlagt två farthinder har passerats sedan startpunkten och inga tydliga hastighetsskyltar är synliga i området.
- 2 min 50 sek: Kvinnan passerar slutligen byggnaden och fortsätter att gå längs stråket. I den här delen är det väldigt öppet och det finns det väldigt många parkeringar, garage och bilar synliga i området.
- 3 min 50 sek: Efter cirka 60 sekunder korsar kvinnan vägen och går förbi sidovägarna, som leder ned till spårvagnshållplatserna 7 och 11.
- 4 min 30 sek: Korsningen nås strax efter 40 sekunder och gången fortsätter mot den röda verksamhetsbyggnaden.
- E: Upplever att det är många ungdomar som vistas i korsningen, några sitter och vilar på muren medan andra lutar sig mot staketet intill spårvagnsbanan. Det är livligt och högljutt.
- 5 min 45 sek: Kvinnan tar sitt första steg på trappan upp till **Årstadstorget**.



Figur 5.2: Utgångspunkt (till vänster) samt gångriktning (mitten och till höger).

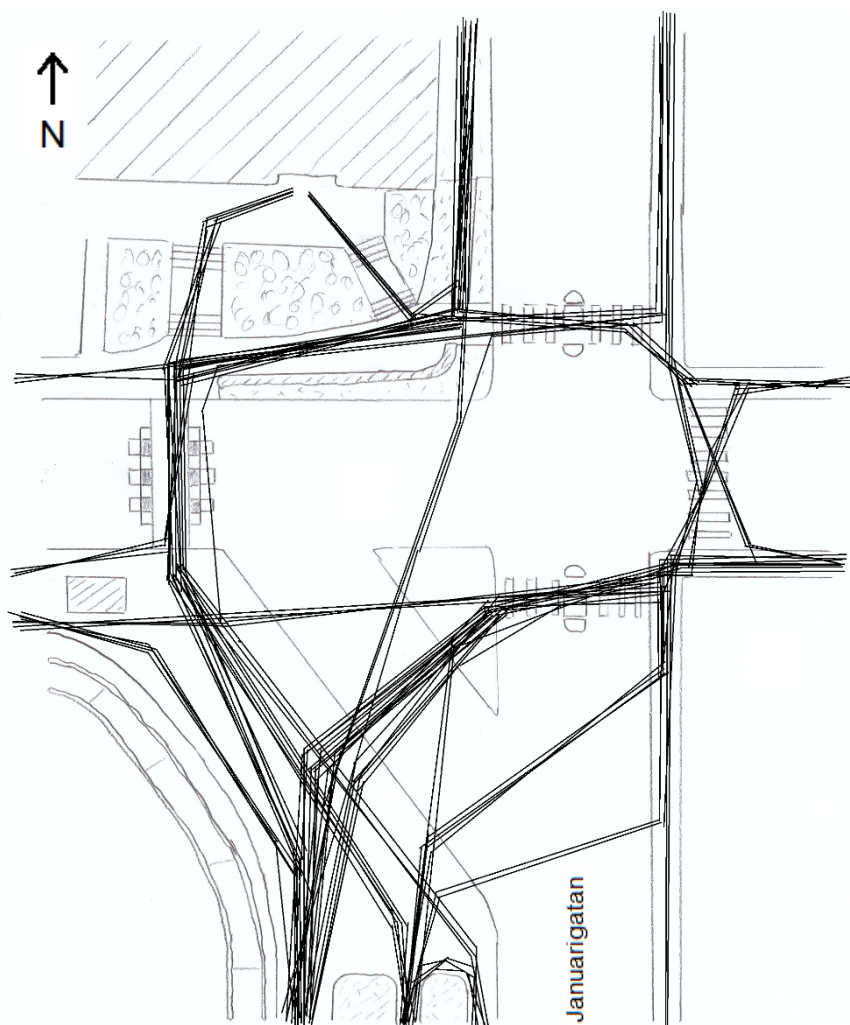
5.2. Gångmönster

Denna studie avser att studera den direkta vägen som människor tar för att röra sig genom korsningen i stråket. Trots att gångbanor från början planerades på ett visst sätt och det finns tillgång till övergångsställen, bestämda vägar och trottoarer är det svårt att förutse vilka egna vägar människor kommer att skapa. Eftersom att gångmönster inte skiljer sig betydligt mycket har en händelsefri vardag valts ut för studien.

Onsdag 20 april 2016, kl.15:50 – 16:00

Studien skedde under tio minuter och gångstråken observerades ifrån en högre punkt med god syn över hela området. Strecken indikerar ett visst flöde, där tunnare streck anger några få medan fler streck anger att ett större antal människor väljer dessa vägar.

Det noterades att många passerar Årstidstorget även om det inte idag sker stopp där. Norrut fortsätts det till bostadsområden och därför anses det höga människoflödet kunna användas till en fördel vid planering av nya verksamheter. Mestadels följer många samma naturliga gångvägar som avsetts för att röra sig genom stråket, men det finns ett stort antal som avviker från dessa och skapar sina egna vägar. Många av övergångarna över bilvägen sker utanför övergångsställen vilket ökar risken för olyckor och kan även utgöra onödiga hinder i trafiken.



Figur 5.3: Illustration av människors gångmönster genom stråket.

5.3. Spår och tecken

Denna studie avser att söka efter kvarlämnade spår av mänsklig aktivitet och rörelse i längs stråket. Vid samhällsplanering räknas det med att människor kommer att vistas i förbestämda och planerade mötesplatser och röra sig enligt de trottoarer och vägar som skapats, men ibland blir det inte alltid som planerat. Spår och tecken av mänskliga aktiviteter har dokumenterats med hjälp av fotografier och har sedan beskrivits med troliga orsaker till dessa.

Mellan bostadsområde och Januarigatan

Stigen antas ha skapats genom att människor inte velat gå en omväg för att nå sin destination, vilket tolkas som det egna hemmet eller spårvagnen. Stigen är fylld med större stenar i jorden och upplevs som obekvämt att passera eftersom att den är ganska ojämn. Mängder av grus har fyllts på i den nedersta delen, förmodligen under senaste vintern för att minska risken för halka.



Figur 5.4: En upptrampad stig till ett bostadsområde intill Januarigatan.

Gräsmatta i närheten av muren

Intill muren finns det en tydlig upptrampad stig i riktning mot korsningen. Denna har förmodligen skapats i samband med att människor går hem ifrån de tre spårvagnshållplatserna. Människor väljer den kortaste vägen och går på denna stig, med riktning norrut, istället för att ta en omväg och passera längs Årstadstorget. Nedskräpning, trots att det finns en papperskorg i närheten, tyder även på en mänsklig aktivitet längs muren. Detta kan bero på att muren används som sittplats av ungdomar.



Figur 5.5: Upptrampad stig (till vänster) och nedskräpning intill muren (höger).

Mellan spårvagnshållplatser

I den första bilden till vänster har en stig trampats upp mellan två hållplatser av spårvagn 6. Eftersom att spårvagnen cirkulerar från den ena hållplatsen till den andra, innebär det en större omväg för resenärer som kliver av och ska gå mot bostadsområdet på den andra sidan.

De två andra bilderna, i mitten och till höger, visar hur människor gärna väljer den kortaste vägen, trots att det i närheten existerar en väg som skiljer endast några meter ifrån. Det kan finnas varierande orsaker till detta: brådska, bekvämlighet eller helt enkelt ren lathet.



Figur 5.6: Anslutande upptrampade stigar mellan spårvagnshållplatser.

Det finns dessutom en mindre tydlig stig på en brant backe mellan hållplatserna. Stigen verkar inte vara lika välanvänd som de föregående utan används troligtvis vid väldigt stor brådska för att hinna med en bestämd spårvagn på den undre hållplatsen. Vid utformningen av området glömdes nog denna tanke bort och människor tar återigen den snabbaste vägen för att komma fram.



Figur 5.7: Upptampad stig på en brant backe mellan spårvagnshållplatser.

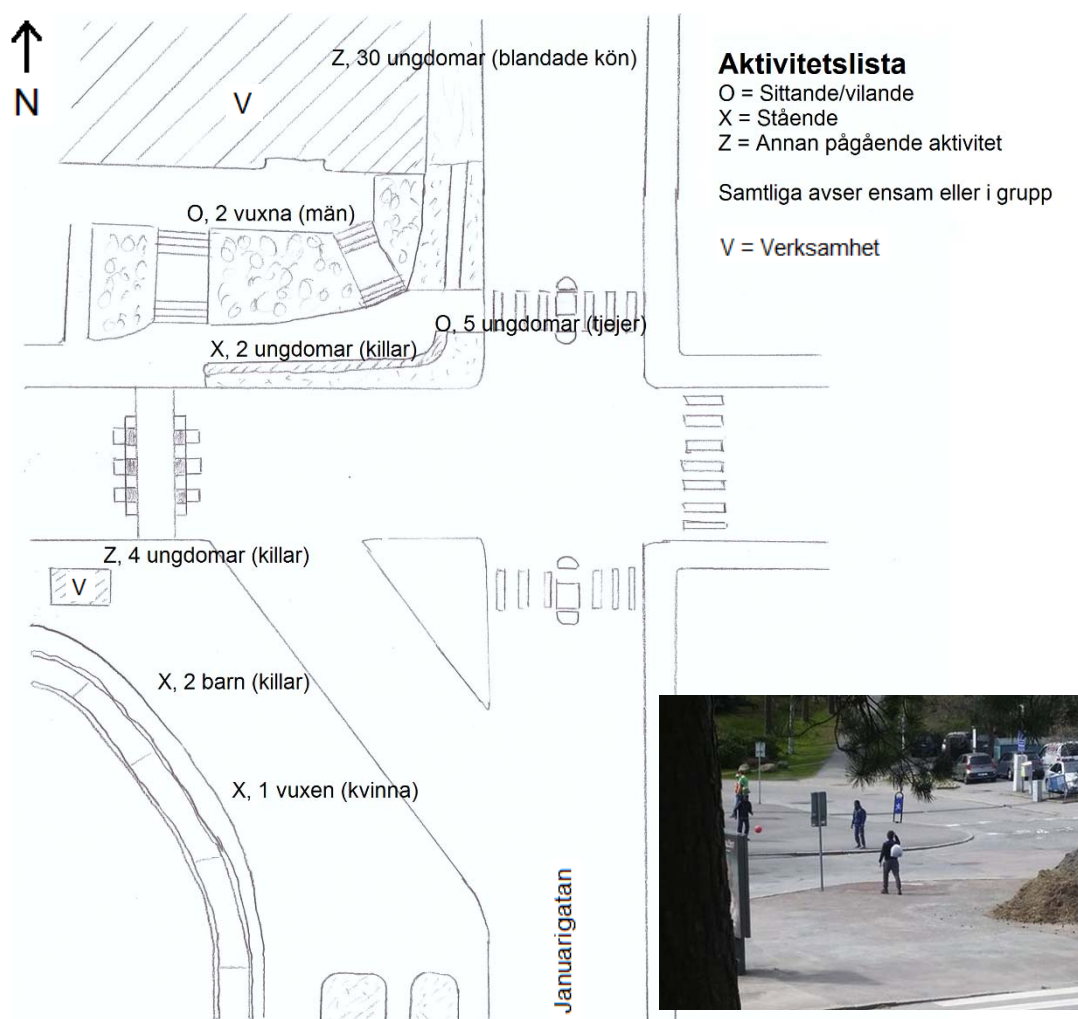
5.4. Uppehållsplatser

Denna studie visar vanliga uppehållsplatser för människor i stråket. Årstidstorget har valts ut för studien. Eftersom att aktiviteten mestadels varierade vid korsningen har tre dagar med olika tidpunkter valts ut för detta område, i syfte för att få en tydligare bild.

Måndag 18 april 2016, kl.13:30 – 13:40

Under denna lagom varma och soliga dag befann sig 60 personer i det avsedda området vid kl.13:30. Vid tidpunkten noterades det att 46 av dessa var kvar i området medan 14 fortsatte passera genom stråket. Vid verksamhetsbyggnaden befann sig cirka 30 ungdomar tillfälligt utanför skollokalerna som sedan gick in igen efter en kort stund. Studien pågick under tio minuter och antalet i området ökade, vid studiens avslut, från resterande 16 till totalt 46, där 22 var stillastående och 24 gåendes, fortfarande i lugn men skyndsamt takt.

Vid Årstidstorget satt två vuxna män på trapporna och samtalade medan ungdomar, både killar och tjejer, umgicks i mindre grupper intill muren närmast vägen. Några väljer att gå in i kioskerna bredvid innan de går tillbaka in i skolan. Intill Lees gatukök spelar några ungdomar fotboll på gatan och hälsar på förbipasserande skolkamrater. Två äldre passerar genom området ifrån olika håll och stannar upp för att hålla en kortare konversation. En kvinna väljer att luta sig mot räcket intill spårvagnsrälsen för att prata i telefon.



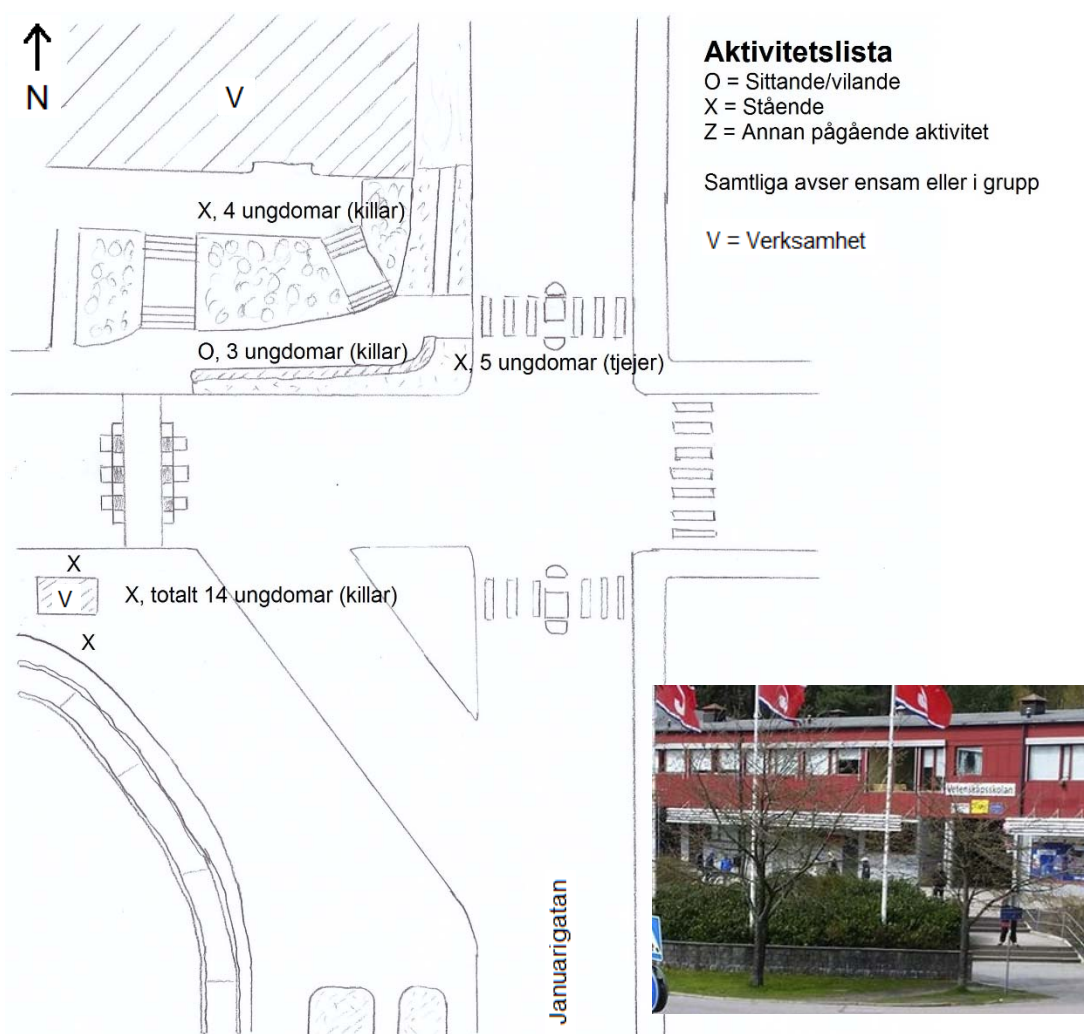
Figur 5.8: Illustration av aktiviteter i korsningen en måndagseftermiddag.

Onsdag 20 april 2016, kl.16:10 – 16:20

Under denna svagt soliga eftermiddag befann sig 55 personer i det avsedda området nedan vid kl.16:10, strax efter att en spårvagn ankommit till Januarigatan. Vid tidpunkten noterades det att 26 personer var stillastående medan resterande 29 passerade genom stråket i långsam takt. Studien pågick under tio minuter och antalet i området minskade, vid studiens avslut, till 36 personer, där sedan 16 ungdomar fanns kvar medan 20 vuxna passerade genom stråket.

Även under denna dag märks det att samma positioner används för uppehåll i stråket, ungdomar stannar gärna utanför verksamheterna för att umgås i grupper. Vid Lees gatukök samlas ett stort antal ungdomar utan avsikt att äta, istället umgås det fritt och högljutt. Muren intill korsningen används som sittplats av ungdomar i avsaknad av saknas lämpliga bänkar. Fem tjejer står på en upptrampad gräsmatta ett kortare tag innan de väljer att fortsätta mot stråkets södra riktning.

Den betydligt ökade aktiviteten vid Lees gatukök indikerar på att ungdomar gärna vistas här, vilket leder till att en mindre mötesplats uppstår.



Figur 5.9: Illustration av aktiviteter i korsningen en onsdagseftermiddag.

Fredag 22 april 2016, kl.14:10 – 14:20

Under denna eftermiddag befann sig endast 20 personer i det avsedda området nedan vid kl.14:10, trots det varma vädret. Endast fem personer passerade genom stråket i långsam takt. Studien pågick under tio minuter och antalet i området ökade, vid studiens avslut, till 23 personer. En liten ökning som indikerar på en låg aktivitet i området vid tidpunkten.

Fortsatt mindre aktivitet utanför Lees gatukök och den större verksamhetsbyggnaden. Även samma sittposition på muren noterades, vilket ännu en gång bekräftade den typiska uppehållsplatsen för ungdomar i korsningen. Vid tidpunkten noterades det att åtta personer var ståendes i området medan sju personer var sittandes på uteserveringen på baksidan av den större röda byggnaden. Dessa bestod av både kvinnor och män av äldre ålder som gärna hade det trevligt tillsammans i eftermiddagssolen.

Jämfört med de tidigare dagarna under veckan verkar fredag ha en lägre aktivitet i stråket på eftermiddagen. En möjlighet kan bero på att skoldagen för skolungdomar ibland slutar tidigare på fredagar än resterande vardagar.



Figur 5.10: Illustration av aktiviteter i korsningen en fredageftermiddag.

Sammanfattningsvis listas resultaten i tabellerna nedan. Tabellen ovan anger antalet människor som antingen passerar genom eller befinner sig ett längre tag i stråket (stå, sitta eller att utföra en annan särskild aktivitet). Tabellerna nedanför anger könsfördelning och åldersgruppsfördelning i korsningen. Observera att ett högre antal av människor oftast ger ett mer precist resultat av studien på grund av mer indata.

Måndag	Går	Står	Sitter	Aktivitet	Totalt	Stannar i området
Antal	14	5	7	4	30	53,30%

Onsdag	Går	Står	Sitter	Aktivitet	Totalt	Stannar i området
Antal	29	23	3	0	55	47,27%

Fredag	Går	Står	Sitter	Aktivitet	Totalt	Stannar i området
Antal	5	4	4	7	20	75%

Tabell 5.1: Antal människor som passerar eller stannar upp i korsningen.

	Män	Kvinnor	Totalt
Måndag	10	6	16
Onsdag	21	5	26
Fredag	7	8	15
Totalt	38	19	57
Andel	66.6%	33.3%	100%

	Ungdomar	Vuxna	Totalt
Totalt	47	10	57
Andel	82.5%	17.5%	100%

Tabell 5.2: Könsfördelning mellan män och kvinnor som stannar upp i korsningen (till vänster).

Tabell 5.3: Åldersgruppsfördelning mellan ungdomar och vuxna (till höger).

5.4.1. Nödvändiga och frivilliga aktiviteter

Vid en studie av aktiviteter blir det möjligt att kartlägga vad det är som händer i stråket. Under tre dagar har uppehåll, kommersiella och fysiska aktiviteter i olika former observerats i korsningen. Aktiviteter som dominerat i studierna har varit de nödvändiga aktiviteterna. Barn och ungdomar har observerats gå till skolan, antingen i närområdet eller via spårvagn. Eftersom att det finns spårvagnshållplatser vid korsningen har det funnits obligatoriska moment, såsom att vänta vid en hållplats. Några få lokala arbetsplatser i området kring verksamheterna leder till arbetstillfällen. Dessa utgör en väldigt liten mängd av den stora bilden, där majoriteten av vuxna pendlar med spårvagn in till storstaden för att arbeta.

Det finns inte så många frivilliga aktiviteter i området. Observationer visar att det inte är många som väljer att stanna kvar i området utan istället går hem efter att de stiger av spårvagnen. Det är mestadels barn och ungdomar som stannar kvar i området efter skolan för att umgås. Eftersom att det inte finns val som främjar eller möjliggör frivilliga aktiviteter blir det en viktig faktor att tänka på vid en vidareutveckling av området. Att skapa nya mötesplatser är ett viktigt steg för att få människor att stanna kvar genom att träffas.

Det har noterats att det inte heller finns många möjligheter till aktiviteter för vuxna. Uteserveringen vid pub-pizzerian anses vara den enda frivilliga aktiviteten som lockar en äldre skara. På väg hem från jobbet kan det vara skönt att handla i en matbutik, med ett stort utbud i närheten av hemmet, vilket i dagsläget inte är möjligt.

5.5. Sittplatser

Denna studie avser att undersöka antalet sittplatser i och längs stråket. Sittplatser har visat sig ha en stor betydelse för de frivilliga aktiviteterna, eftersom att de är inbjudande till att vistas på en plats. Studier av mindre torg har visat att den avgörande faktorn till attraktiva sittplatser mestadels beror på antalet som finns. För människor som vill stanna kvar en stund, vila eller njuta av stadslivet omkring är det viktigt att det finns goda möjligheter till sittplatser i området (Olsson, S., Ohlander, M., Cruse & Sondén, G. 2004, s136-137). Antalet sittplatser har därför dokumenterats och fokus har lagts på läge, skick och användning för samtliga bänkar.

Felplacerade sittplatser kan utgöra en betydelse för dess användning. Önskvärt är att inte vilja ha ryggen mot det öppna utan det brukar kännas mer bekvämt att ha en sorts "vägg" bakom sig. Det spelar ingen roll om denna vägg består av en byggnad eller grönska och träd, det viktiga är att kunna se området framför sig och att inte känna sig exponerad. Vid placering av bänkar är det viktigt att tänka på att dessa kommer att stå i olika väderförhållanden, vilket gör att placeringen bör tänkas om för användning i olika årstider (Olsson, S., Ohlander, M., Cruse & Sondén, G. 2004, s136-137). Bänkarnas kvalitet kan även ha en roll i användningen eftersom att människor generellt vill sitta på rena och fina platser.

Sittplatser längs Januarigatan återfinns vanligtvis som bänkar, stolar intill uteserveringen och platser på muren vid korsningen. Antalet bänkar längs Januarigatan är totalt fyra stycken, vilket är långt ifrån tillräckligt. Dessa ligger i mindre strategiska punkter eftersom att det inte finns intressanta utsikter eller aktiviteter som kan utspela sig framför. Flera av dessa har inte "väggar" bakom sig utan är exponerade mot det öppna. Dessa har även utsatts för väderförhållanden och vandalism, vilket har en negativ påverkan på utseendet. Bänkarna finns på dessa platser: I nedåtsluttande väg mot spårvagnshållplatser 7 och 11, vid förskolan norr om korsningen och två längs stråket söder om korsningen.



Figur 5.11: Samtliga bänkar längs stråket.

Inga bänkar finns omkring Årstidstorget där de största aktiviteterna i stråket antagits vara. Flertals observationer i korsningen, där ungdomar lutar sig mot staket, sitter på muren eller äldre som vilar på trapporna, tyder på en avsaknad av lämpliga sittplatser. Eftersom att aktiviteten noterats vara störst här, vore det strategiskt att införa bekväma sittplatser för alla åldersgrupper, vilket kan leda till en ökning av frivilliga aktiviteter och få fler att stanna kvar.



Figur 5.12: Två tjejer som sitter på muren och samtalar med varandra.

Utanför pub-pizzerian, på byggnadens baksida, erbjuds en uteservering med ett visst antal platser. Under den varma delen av året börjar vanligtvis verksamheter att erbjuda möjligheter för uteserveringar, vilket i god mängd också utnyttjas. Detta innebär att människor syns sitta utanför, vilket kan leda till att fler väljer att komma dit.



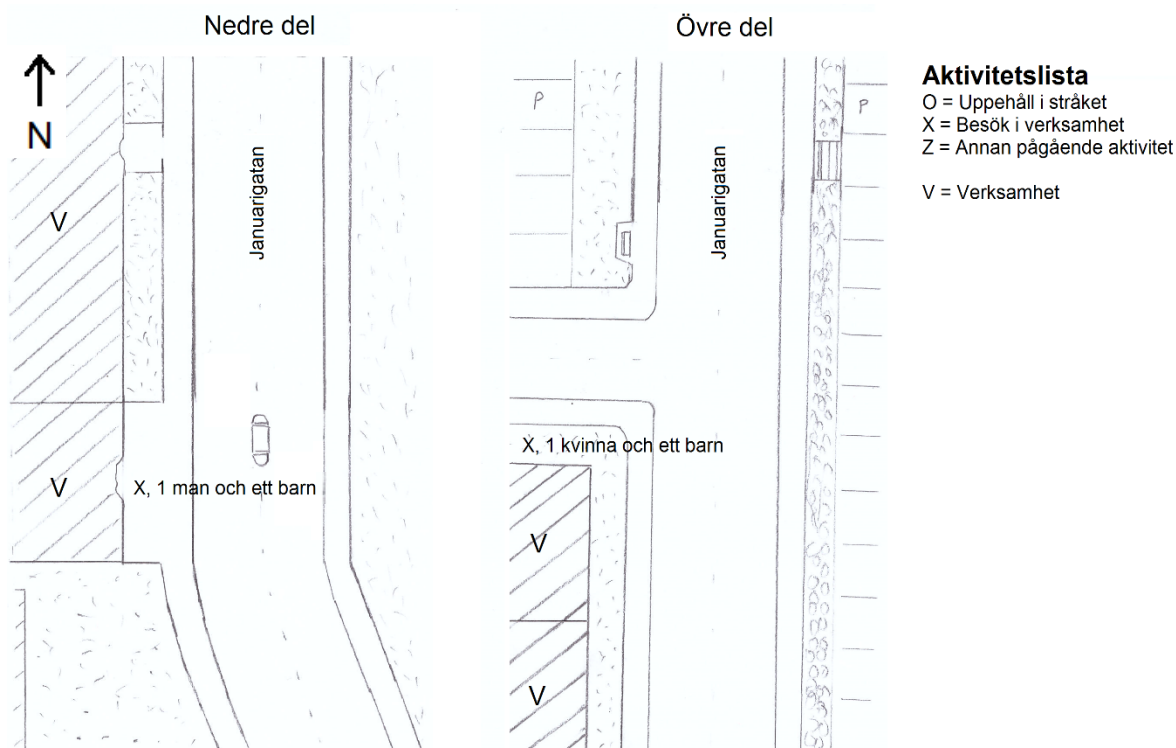
Figur 5.13: Gäster på en uteservering på byggnadens baksida.

5.6. Stadsliv längs den södra delen av stråket

Denna studie syftar till att avgöra intresset för verksamhetsbyggnaden, söder om korsningen, längs Januarigatan. En eftermiddag i mitten av veckan har valts ut. I dagsläget ser den stora byggnaden sliten och oattraktiv ut, vilket inte anses bidra till besökarantalet, trots att det finns diverse verksamheter i området. Byggnaden sträcker sig från söder till norr och täcker upp en stor del längs stråket. Studien avser även att studera antalet cyklister som passerar för att få en bild av cykelanvändningen.

Onsdag 20 april 2016, kl.15:40 – 16:20

Under denna studie, som pågick i 40 minuter, passerade totalt 81 personer genom stråket i det avsedda området nedan. Män och kvinnor som passerade genom området, antingen till fots eller på cykel, dokumenterades. Det noterades även hur många av dessa som bestämde sig för att stanna upp i stråket, vända på huvudet för att se mot byggnaden eller som besökte minst en verksamhet längs den undersökta delen. Riktningarna norr och söder samt position av vänster eller höger trottoar togs även med i studien för att beskriva antalet som passerar under tidsperioden.



Figur 5.14: Illustration av aktiviteter i en avgränsad del av stråket. Se figur 5.2.

Under studien noterades det att endast fyra personer av samtliga 81 stannade upp eller besökte en verksamhet längs det studerade området. Av 81 var 32 kvinnor, vilket utgör ~40% av de passerande. Detta innebär att kvinnor, som går mot söder ifrån korsningen längs stråket enligt studien, utgör en minoritet. Av de som passerade var det 17 personer som vände på huvudet mot verksamheten medan resterande visade ett tydligt ointresse. Det låga antalet visar tecken på att gående helst inte vill stanna upp när de passerar eller att det inte finns ett intresse för verksamheterna i området.

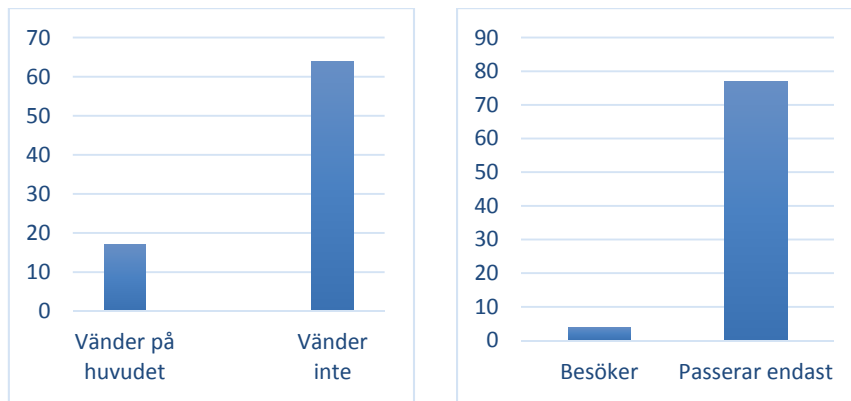


Diagram 5.1: Antal förbipasserande som vänder eller inte vänder på huvudet mot verksamheterna längs stråket mittersta del (till vänster). Diagram 5.2: Antalet som besöker eller passerar (till höger)

Riktning: Norr (vänster sida)	Totalt	Män	Kvinnor
Gående	6	4	2
Cyklister	1	0	1

Riktning: Norr (höger sida)	Totalt	Män	Kvinnor
Gående	13	11	2
Cyklister	3	1	2

Riktning: Söder (vänster sida)	Totalt	Män	Kvinnor
Gående	39	22	17
Cyklister	0	0	0

Riktning: Söder (höger sida)	Totalt	Män	Kvinnor
Gående	19	11	8
Cyklister	0	0	0

Tabell 5.4: Människoflödesschema längs stråkets mittersta del.

Enligt tabellerna visas det att människoflödet i söder riktning längs Januarigatan är tätast vid denna tidpunkt på dagen. Denna folktäthet uppkommer i samband med att folk stiger av spårvagnarna 6, 7 och 11 som har Januarigatan som hållplats. Större delen av människorna som rörde sig genom stråket under studien var män eller skolungdomar.

De få cyklister som använde sig av detta stråk vistades i utkanten av vägen på grund av en obefintlig cykelbana, vilket kan påverka antalet cyklister i området. Det noterades även att de cyklisterna som kom från den södra riktningen och tog sig vidare norrut längs Januarigatan färdades helst i samma led som motortrafiken. Fler möjligheter till säkra cykelparkeringar anses kunna bidra till en större användning av cyklar genom stråket.

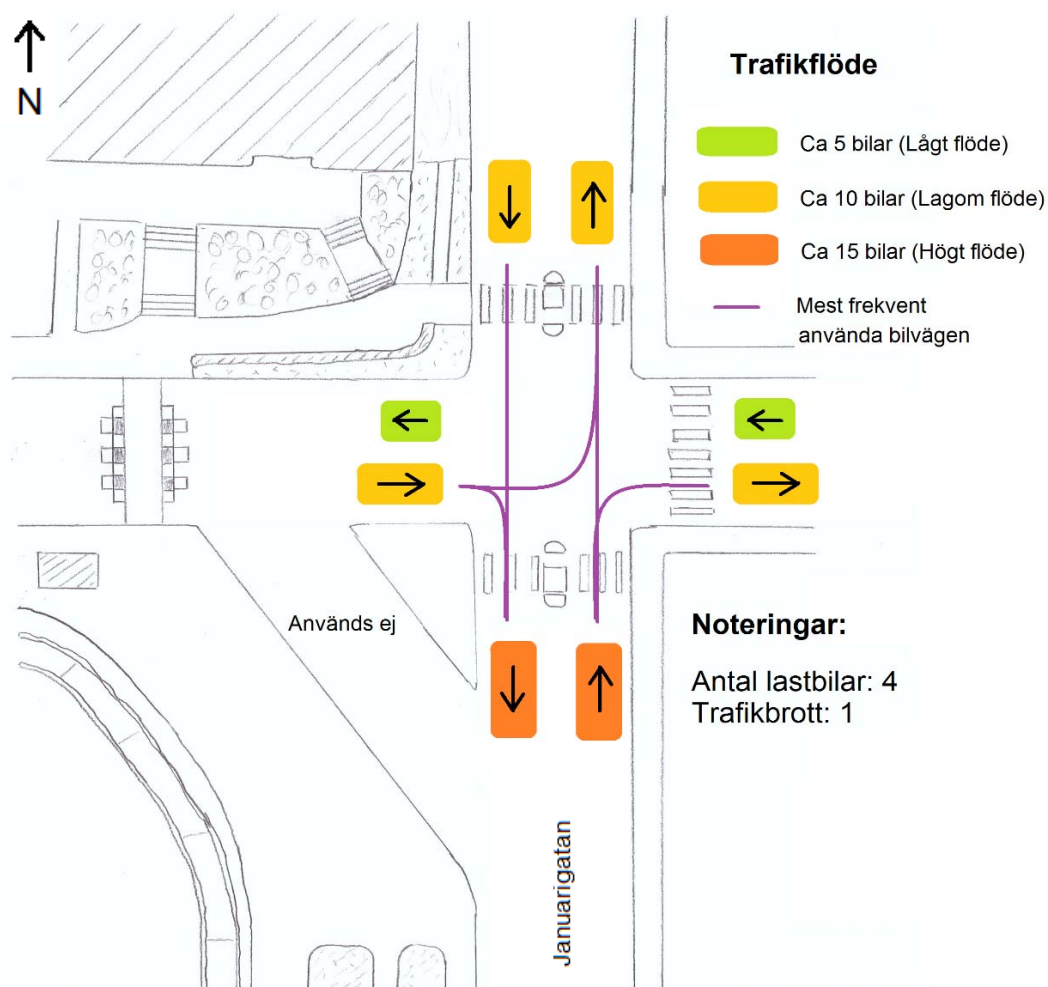
5.7. Trafikflöde

Denna studie avser att förmedla en bild av trafikflödet genom korsningen, vilket kan påverka stadslivet kring korsningen. Antalet bilar som passerar genom stråket och som ansluter till stråket har räknats samt att riktningen av fordon har noterats. Syftet är att se hur trafikerade vägar är och för att utreda möjliga trafikförändringar i området. Studien pågick under tio minuter och ger ett ungefärligt resultat av trafikflödet efter arbetstider en typisk vardag.

Fredag den 29 april 2016 kl.16:00 – 16:10

Trafikflödet noterades ha ett högt flöde söderifrån och mot den södra riktningen av korsningen, alltså längs Januarigatan. Många bilar kör in i korsningen från alla riktningar för att sedan fortsätta söderut. Det högre trafikflödet har markerats med en orange färg nedan, medan lägre har markerats i gult och grönt. Den vanligaste bilvägen som fordon väljer att ta har även ritats ut med en linje nedan.

Under tio minuters studie noterades det att totalt 40 fordon passerade genom stråket. Av dessa var fyra stora lastbilar. Det observerades även ett grövre trafikbrott genom Januarigatan med ett fordon som körde på motsatt körfält. Som tillägg noterades att vägen och platsen för reserverande busstrafik, som utgör en stor yta i sydvästra delen, inte användes alls av fordon under denna studie eller andra observationstillfällen.



Figur 5.15: Illustration av trafikflödet genom korsningen angett med färgindikatorer, vilket indikerar antalet fordon.

5.8. Sammanfattning stadslivsanalys

Jan Gehls metoder för stadslivsanalys har successivt tillämpats på stråket och lett till goda observationsresultat. De fokuserade studieområdena, korsningen och stråket längs södra verksamhetsbyggnaden, benämns i denna studie som zonerna med högst mänsklig aktivitet och har utgjort en lämplig plats för observationer.

Enligt analysen tar det, med utgångspunkt i södra bostadsområdet, cirka 2 minuter med normal gånghastighet att nå den första verksamhetsbyggnaden i söder. För att nå spårvagnshållplatsen närmast stråket tar det cirka 4 minuter. Ungefär 5-6 minuter behövs för att nå korsningen och Årstidstorget. Detta anses vara godtyckliga tider och bör inte innebära större problem för att knyta samman ändar av stråket vid en utveckling av social hållbarhet. En bekväm distans och tidsåtgång för att promenera till nya verksamheter ifrån bostadsområden anses gynna stadslivet.

De mänskliga gångstråken i korsningen tyder på att många följer vägarna precis som det byggts för, men att det fortfarande finns ett stort antal som avviker. Exempelvis väljer många att korsa vägen utanför övergångsställen och en del bildar egna stigar över gräsmattor istället för att ta omvägar till samma destination. Vid spårvagnshållplatserna är dessa stigar och spår av mänsklig aktivitet väldigt tydliga, men även intill verksamheter och bostadsområden.

Analysen visar att både ungdomar och några äldre gärna föredrar att vistas omkring verksamheterna. Många, som väljer att stanna kvar i området, tvingas stå upp eller sitta på trappor eftersom att det finns en tydlig avsaknad av sittplatser, såsom bänkar. Det finns en klarlagd överrepresentation av kön och åldersgrupp av de som stannar i området, nämligen ungdomar av manligt kön. Förmodligen samlas dessa upp efter skoltid för att umgås en stund innan de skiljs åt i olika håll. Det stora antalet som passerar istället för att stanna utför nödvändiga aktiviteter eftersom att det inte finns många frivilliga aktiviteter att göra i området.

En studie som utfördes längs södra delen av stråket visar att affärsverksamheterna, söder om korsningen, inte lockar till sig besökare. Även verksamheterna på Årstidstorget erbjuder få möjligheter som lockar en större skara människor. Detta kan bero på olika faktorer, dels kan en anledning vara att området inte ser tillräckligt estetiskt tilltalande ut eller att det inte finns intressanta verksamheter. De befintliga mindre livsmedelsbutikerna är dolda och anses inte vara inbjudande. Ett utseendemässigt lyft hade varit positivt och en fundering kring att byta ut befintliga verksamheter mot nya bör läggas i åtanke.

Trafikflödet som studerats visar att Januarigatan är högst trafikerad, söderifrån fram till korsningen, i jämförelse med de anslutande vägarna. En liten andel lastbilar passerar även stråket och det bör noteras att reservhållplatsen för bussar, som tar upp en stor yta, inte används då ingen busslinjetrafik existerar i området. Eftersom att många ungdomar och barn rör sig i området bör säkerhetsåtgärder ses över. Alternativ för cykelparkeringar och cykelbanor bör övervägas för att öka det allmänna intresset och utveckla nya möjligheter för cykeltrafikanter.

6. Resultat

I detta avsnitt presenteras tre förslag till förändringar i stråket. Resultatet grundar sig i den utförda stadslivsanalysens data och har delats upp i tre separata förslag, utan samband med varandra, för att noggrant beskriva möjliga förändringar på ett tydligt och enkelt sätt. Tilläggsvis kommer även ett fjärde förslag som utgör en kombination av samtliga.

Varje förslag bygger vidare på stråkets nuvarande tillstånd och anger noggrant samtliga eventuella förändringar som gjorts.

6.1. Förslag till förändring av funktion och verksamheter

Verksamheter föreslås i båda byggnader längs stråket eftersom att det finns en klar avsaknad av intresseområden för de flesta som passerar. Stråket stärks som helhet och syftet är att locka vuxna och äldre att stanna kvar i området genom att fler möjligheter till att utföra både nödvändiga och frivilliga aktiviteter införs.

6.1.1. Matbutik i mitten av stråket

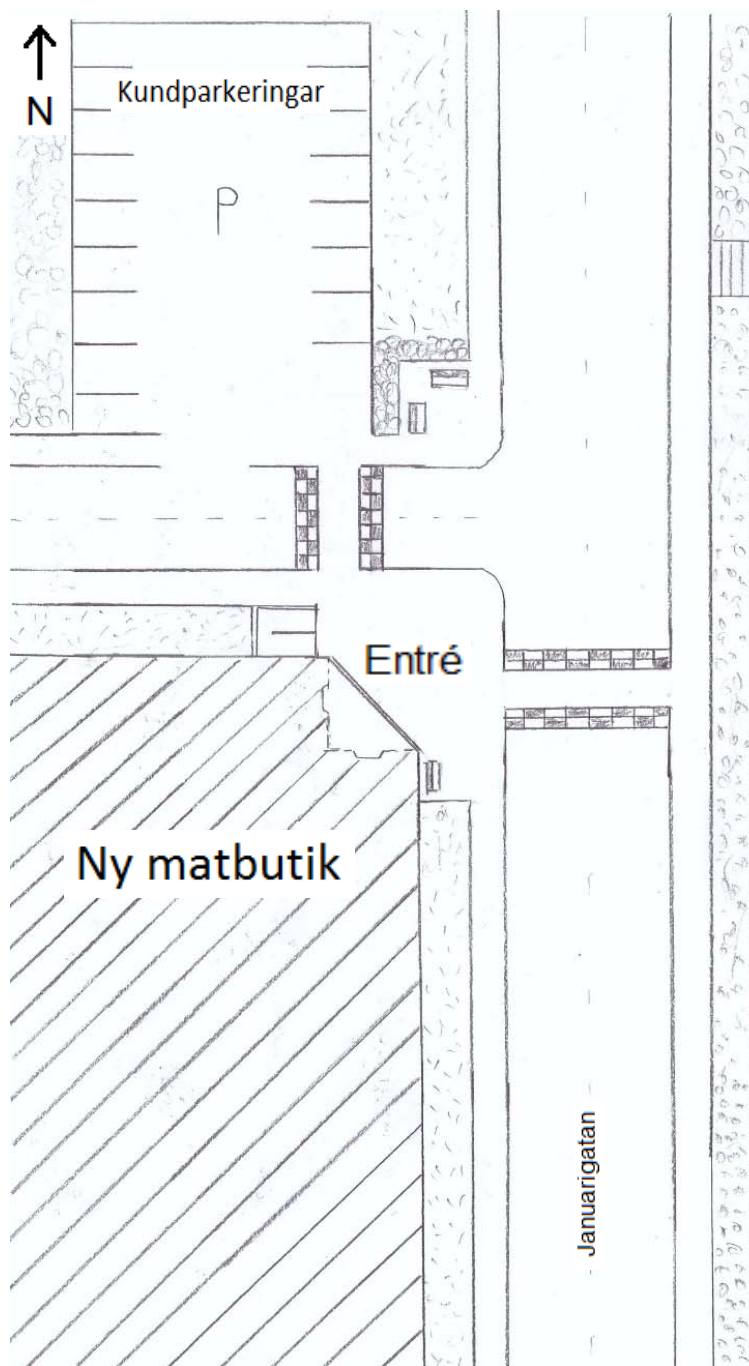
Ett förslag för att knyta samman den norra delen av stråket, Årstidstorget, med den södra delen, bostadsområdet, är att placera en medelstor matbutik enligt figur 6.1 på sida 32. Syftet är att höja aktiviteten längs stråket, få fler att stanna kvar och skapa en trevlig mötesplats eftersom att ett intresse här för nuvarande aktiviteter, enligt stadslivanalysen, saknas. Andra verksamheter antas inte vara lämpliga för att uppnå de önskade målen.

Valet att placera en matbutik på Januarigatan bygger på att det i dagsläget endast existerar mindre livsmedelsbutiker i stråket. De befintliga butikerna erbjuder ett mindre sortiment, vilket inte gynnar de som vill storhandla. Detta innebär att de mindre butikerna blir utkonkurrerade. En medelstor matbutik fungerar som komplement till större butiker, vilket innebär att boende inte behöver ta bilen till en annan ort för att handla eftersom att ett nära och bekvämare alternativ finns till hands. Den tillgängliga ytan utgör även en viss begränsning på butikens struktur och storlek.

Placeringen är strategisk eftersom att den ligger mellan korsningen och bostadsområdet, vilket innebär att människor kommer att passera verksamheten vid en passering genom stråket under alla tider på dagen. Tidsåtgången som krävs för att nå verksamheten blir godtycklig ifrån båda håll med en balanserad distanssträcka. Närheten till spårvagnshållplatser är god och i dagsläget ligger det ett stort antal parkeringsplatser i närheten som kan komma till en god användning. En matbutik innebär även att vuxna och äldre kunder attraheras, en grupp som för tillfället inte har många aktivitetsmöjligheter längs stråket.

Den äldre byggnaden, som är av en mindre storlek, kommer att behöva rivas eller byggas om för att fungera som en lämplig lokal för den nya verksamheten. Området omkring behöver ett lyft för att se mindre förfallet och bortglömt ut. Ett mindre kundvagnshus placeras intill ingången, som ligger i den nordöstra delen av byggnaden. Huset ligger mot parkeringens sida, vilket innebär att det blir enkelt och bekvämt att använda sig av dessa. Ingången och utgången för kunder har placerats här för att vara inbjudande och lockande för de förbipasserande i stråket.

Förslagsvis placeras bänkar i närheten av den nordöstra entrén för att skapa ytterligare en mindre mötesplats. Buskar skiljer bänkarna ifrån parkeringen och säkrar en tillfredställande vägg bakom sittplatserna för bekvämligheten. Farthinder har placerats mellan matbutiken och parkeringen för att öka säkerheten, men även på Januarigatan eftersom att motortrafiken längs Januarigatan är hög. Se figur 4.1 på sida 8 för en satellitbild över området.

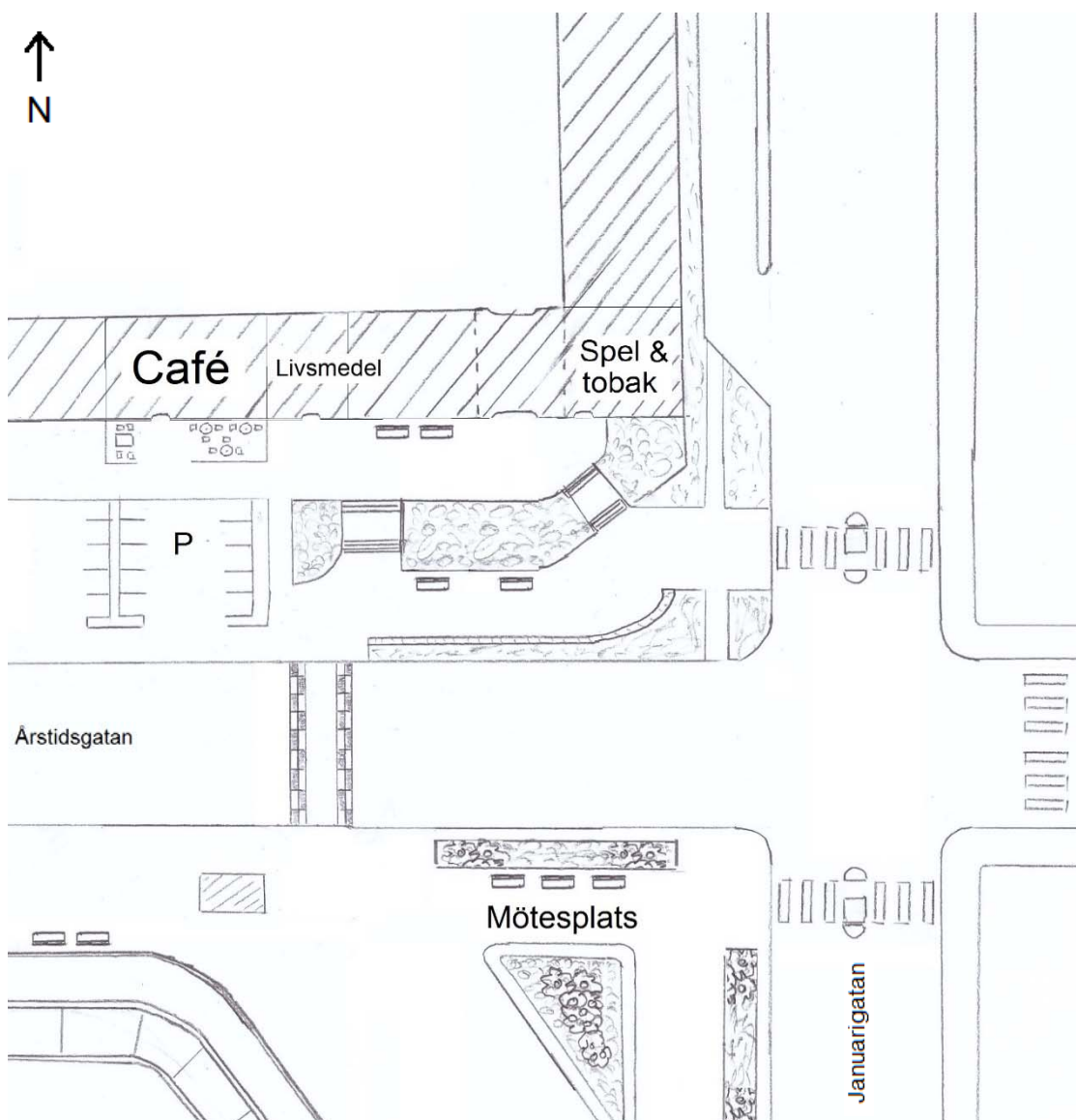


Figur 6.1: Förslag för utveckling i södra delen av stråket.

6.1.2. Café, butiker och fler sittplatser

Ett förslag för Årstidstorget är att satsa på fler synliga verksamheter genom att skapa entréer i riktning mot korsningen. I dagsläget befinner sig alla entréer till de nuvarande verksamheterna på baksidan av byggnaden, vilket under studien upplevdes som skymt och oattraktivt. Förslagsvis placeras ett café intill parkeringen med en god utsikt över hela området. En uteservering, som ägs av caféet, kommer att finnas under den varmare delen av året för att kunna njuta av skönt väder. En mindre och ny livsmedelsbutik placeras intill café och vid byggnadens sydöstra ände placeras en spel- & tobaksbutik. Samtliga verksamheter, som föreslås enligt figur 7.2, delar samma egenskap, nämligen synliga entréer mot korsningen. Tanken är att vara inbjudande och locka till sig kunder i alla åldersgrupper och öka aktiviteter i området.

Flertals bänkar har placerats för att skapa fler alternativ till sittplatser. Punkter som valts har baserats på den studerade aktiviteten. Den tidigare vägen med reservhållplats för buss, som utgjorde en alldeles för stor yta jämfört med dess användning, har tagits bort och ersatts med bänkar och rabatter. Eftersom att många passerar detta område, är ett förslag att utveckla den nya ytan till en mötesplats inom en trevlig mindre miljö.



Figur 6.2: Förslag för utveckling i norra delen av stråket.

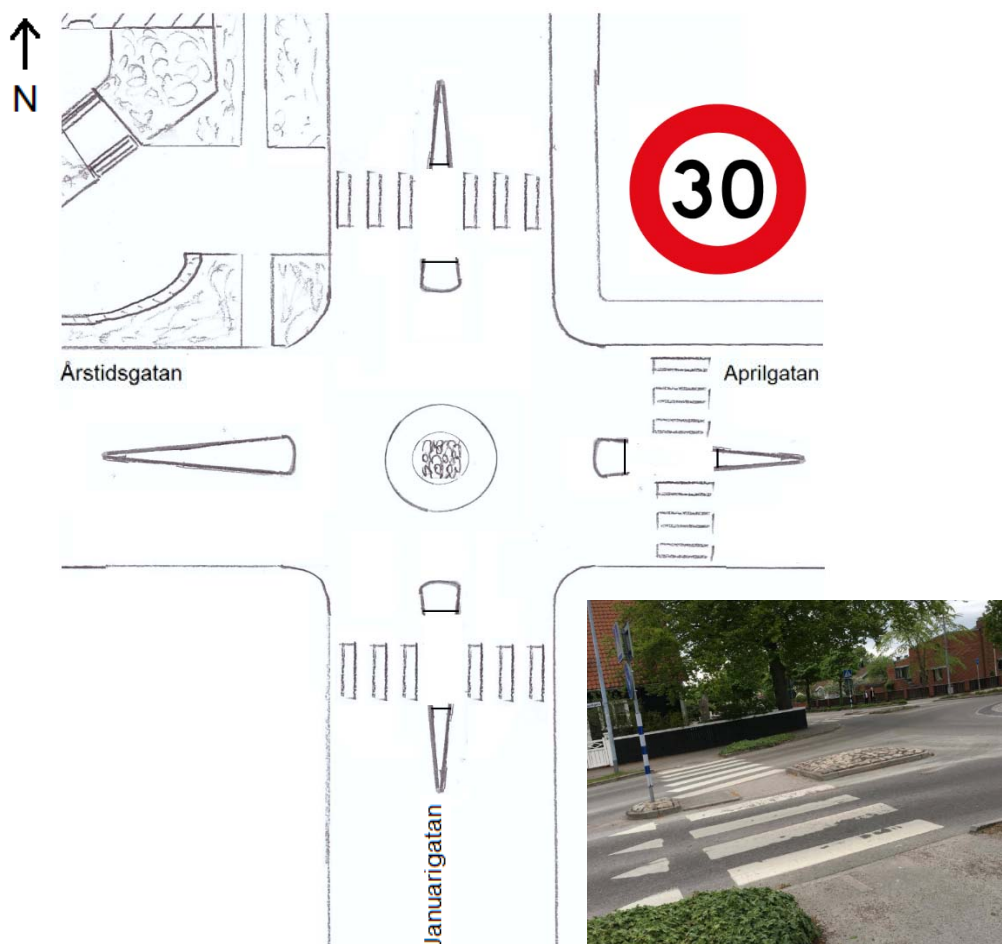
6.2. Förslag till förändring av motortrafik

För att öka säkerheten för både motortrafik och oskyddade trafikanter genom stråket har betydelsefulla åtgärder föreslagits. Förändringar i korsningen innebär att fordonshastigheten genom en viktig del i stråket minskar och leder till att olyckor förebyggs. För att koppla samman Januarigatan med andra områden har en kollektivtrafiksidé utvecklats.

6.2.1. Ny cirkulationsplats

En cirkulationsplats föreslås ersätta korsningen i den norra delen av stråket för att förhindra och minska risken för olyckor samt öka framkomligheten för biltrafiken. De studerade mänskliga gångstråken och aktiviteterna i korsningen tyder på att det finns en tendens att passera vägen utanför övergångsställen samt att det mestadels är ungdomar och barn som uppehåller sig i området. Ett högt antal skolungdomar, som passerar genom området dagligen, kombinerat med det studerade trafikflödet innebär att en risk för olyckor med barn existerar. En cirkulationsplats anses vara en bättre åtgärd för att motverka detta men även sänka fordonshastigheten genom korsningen (Transportstyrelsen 2016).

Som ett säkerhetsskäl, på grund av förekommande skolverksamheter i närheten, placeras tydliga hastighetsskyltar på samtliga anslutande vägar som leder in till och ut ur cirkulationsplatsen. De nya skyltarna föreslås ange den maximala hastigheten 30 km/h och syftar till att begränsa höga bilhastigheter där det som mest förekommer oskyddade trafikanter. Även skyltar som varnar för lekande barn sätts upp.

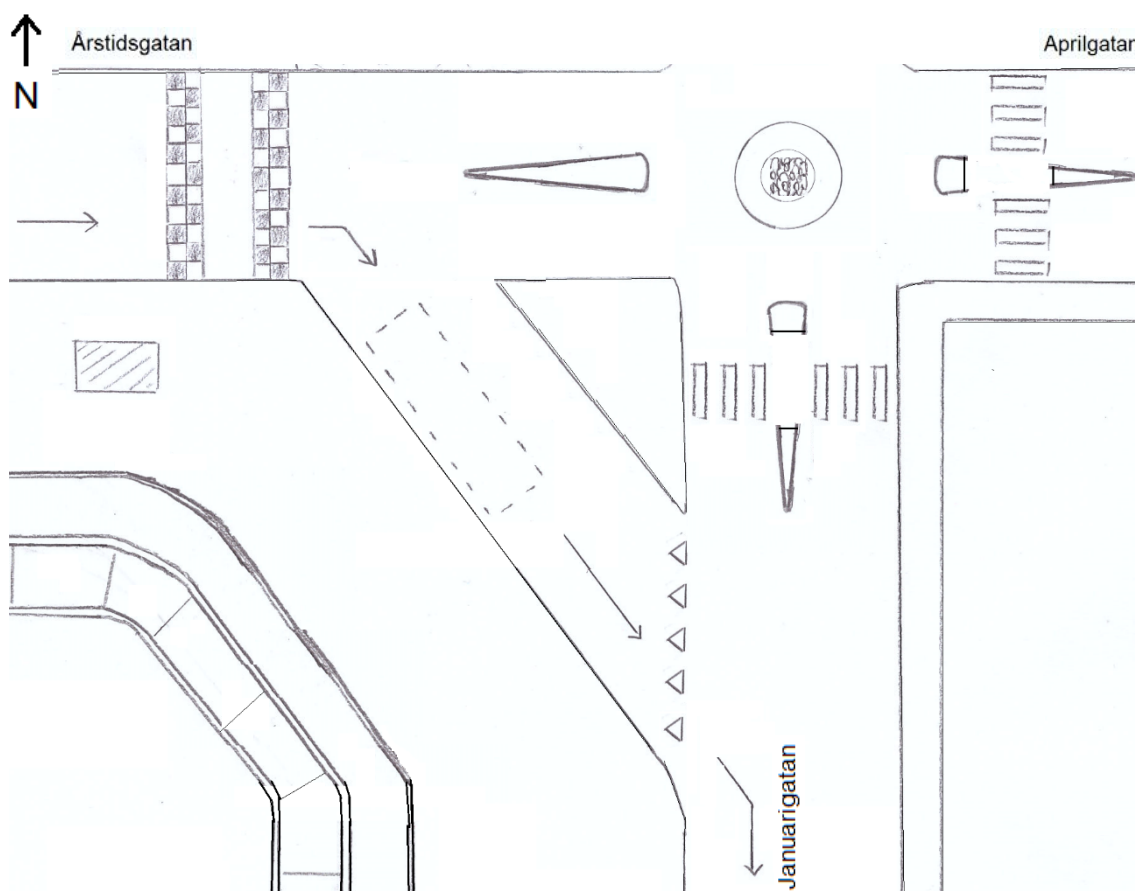


Figur 6.3: Förslag på cirkulationsplats för att minska risken för olyckor. Inspiration av cirkulationsplats, fotografi taget i centrala Varberg.

6.2.2. Busslinjetrafik

För att knyta samman stråket med resterande Kortedala, alternativt Bergsjön, föreslås att en busslinje införs genom stråket. En busslinje innebär fler möjligheter till kollektivtrafik, avlastar den nuvarande spårvagnstrafiken och når närmre till destinationer där spårvagnen inte går, vilket underlättar resandet för de som bor längre bort.

Busslinjen föreslås cirkulera runt Kortedala, alternativt Bergsjön i närheten, för att sedan fortsätta via Kortedala torg och tillbaka. Bussen föreslås ansluta till stråket vid korsningen västerifrån via Årstidsgatan, stannar vid den hållplats i korsningen som i dagsläget används som reserv och fortsätter sedan söderut, med ett eller flera stopp längs stråket, enligt figuren nedan. Se även figur 5.2 för fotografi över området.



Figur 6.4: Förslag till busslinje genom Januarigatan.

6.2.3. Mindre åtgärder för trafiksäkerhet

Tydliga övergångsställen samt skyltning av dessa bör placeras och åtgärdas omkring cirkulationsplatsen i den södra delen av Januarigatan eftersom att det i dagsläget saknas tydliga övergångsställen på två av fyra anslutande vägar. Även mindre övergångsställen vid farthinder saknar tydliga skyltar. Dessa behöver förtydligas och markeras för att förhindra olyckor, eftersom att det kan skapa förvirring för gående, cyklister och biltrafikanter. Syftet är även att uppnå en större känsla av trafiksäkerhet genom stråket.

6.3. Förslag till förändring av gång- och cykelbana

Stråkets attraktion och användning stärks när det finns fler alternativ som lockar människor till det. För att tillgodose behov som kan uppkomma vid gång eller cykelanvändning presenteras idéer som kan bidra till att attrahera fler till stråket. Ett exempel är att satsa på nyskapande projekt som kan leda till en ökning av fler cykeltrafikanter.

6.3.1. Cykelbanor längs stråket

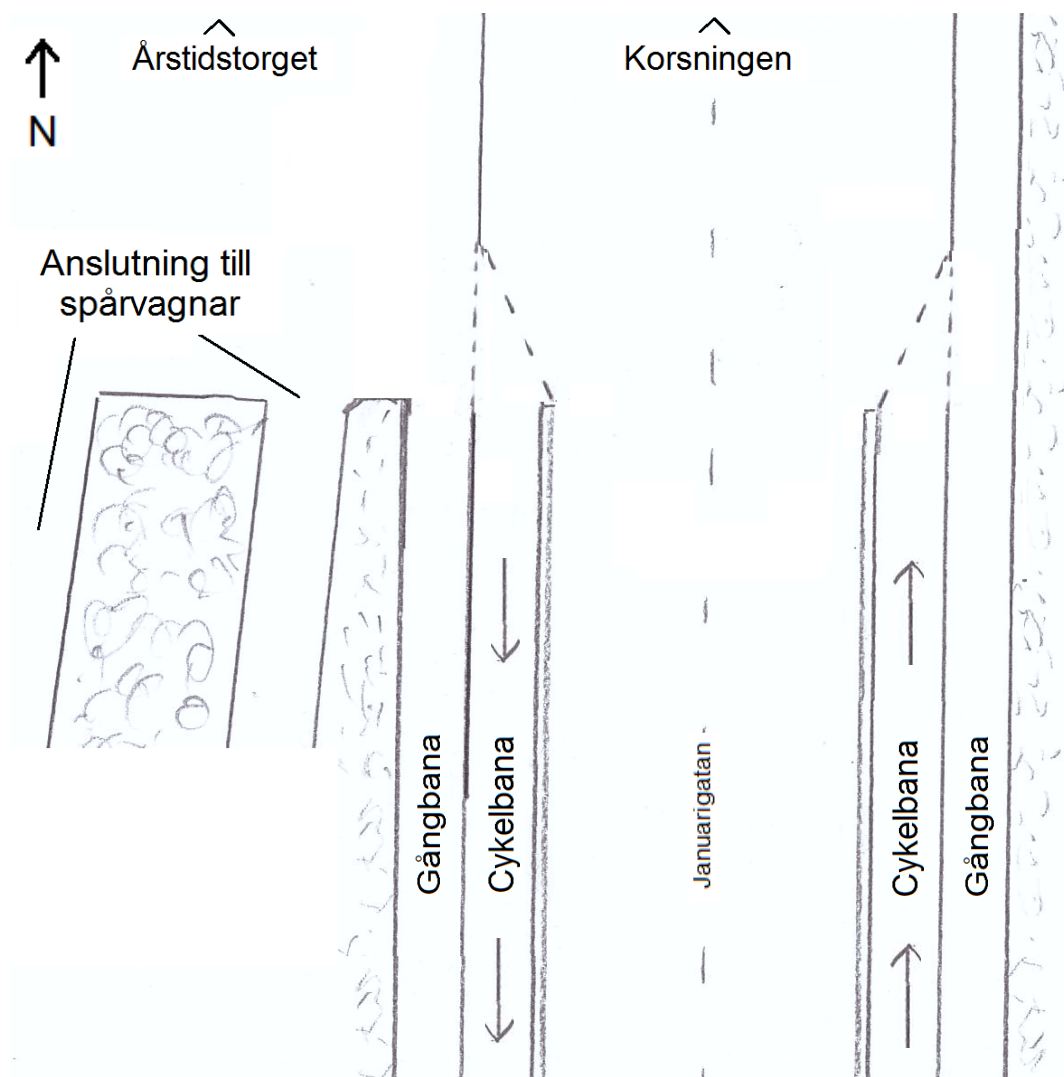
För att ge fler alternativ till en hälsosam transport har två cykelbanor längs hela Januarigatan föreslagits. Dessa cykelbanor har en ändpunkt söder om korsningen, fortsätter söderut längs hela stråket och ansluter sedan till Östra Midvintersgatan från den mindre cirkulationsplatsen i söder. Eftersom cykelbanorna sträcker sig förbi flera bostadsområden, möjliggör detta att boenden enkelt kan ta del av denna. Anslutningen har som syfte att sammankoppla stråket med en väg som leder vidare till Kortedala torg, eftersom att ett bekvämt alternativ för gång- och cykeltrafik i dagsläget saknas. Tanken är att även införa en bredare gågata för att skapa en mer öppen och funktionell gång- och cykelmiljö.

Målet med denna åtgärd att få stråket, Januarigatan, att framstå som mer attraktivt för både gående och cyklister. Detta gäller både för människor som är bosatta runtomkring stråket men syftar även till att vara ett inbjudande alternativ för de som enbart väljer att färdas igenom området eller har ärenden där.

Ett förslag på cykelbanans utformning och längd visas enligt figur nedan, där Kortedala torg utgör den andra ändpunkten.



Figur 6.5: Förslag på cykelbaneförbindelse (rödmarkerad) mellan Januarigatan och Kortedala torg. Satellitbild tagen ur Google Maps.

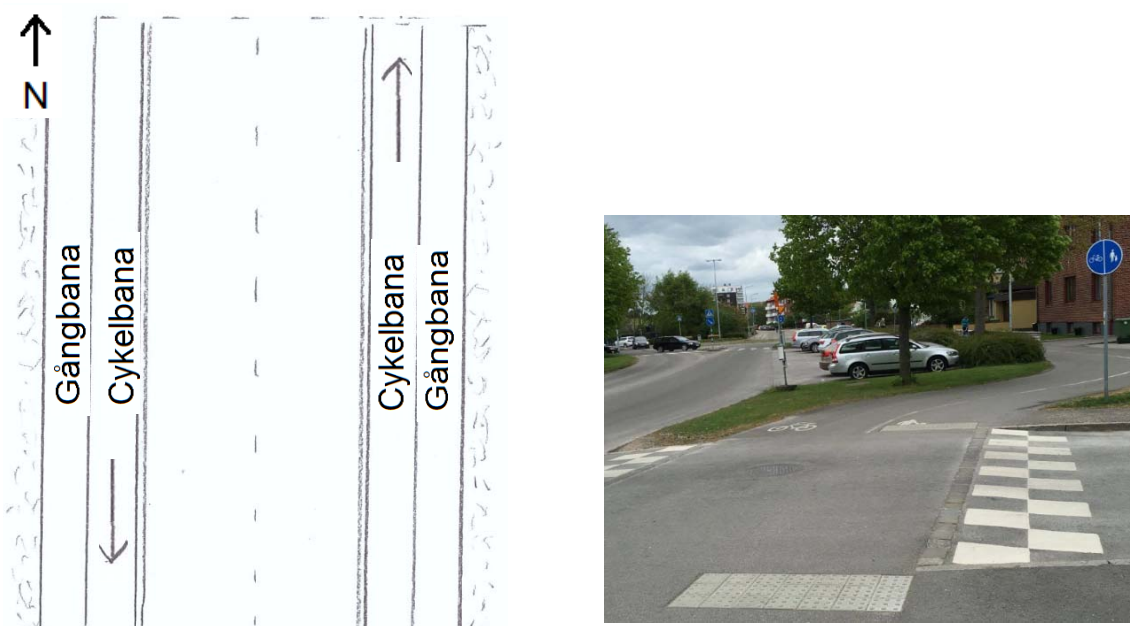


Figur 6.6: Förslag för placering och utformning av cykelbana med ändpunkt söder om korsningen. Pilarna visar den enkelriktade färdriktningen för cykeltrafikanter. Streckade linjer anger anslutningar till körfält och gångbana

Enligt de undersökningar som utförts under studiens gång anses den optimala placeringen av en södergående enkelriktad gång- och cykelbana vara på vänster sida av stråket, närmast vägkanten. Goda förbindelser till kollektivtrafik, cykelparkeringar och verksamheter finns på stråkets vänstra sida. Enligt analysen är människoflödet, med riktning söder, störst på denna sida under eftermiddagen, vilket utgör ett starkt argument för valet. På den högra sidan placeras därför en enkelriktad cykelbana med riktningen norr.

Ur trafiksäkerhetsskäl rekommenderas att cykelbanan placeras intill gångbanan. Gångbanan ligger på en upphöjd trottoar men mindre ramper finns för att ansluta båda banor, vilket markerats som en streckad linje. Båda banor är åtskilda med en markerad linje för att förtydliga de placerade banorna. De streckade linjerna, som ansluter till körfält, innebär att cykeltrafikanter antingen kör in i eller lämnar ett körfält vid denna plats. Anledningen till att cykelbanorna antingen börjar eller slutar här är en säkerhetsåtgärd som syftar till att hindra cyklister ifrån att, via en cykelbana, köra rakt in i korsningen. När cyklister som färdas norr anländer till denna plats, försvinner cykelbanan och de tvingas ut till körfältet. Från andra hållet innebär det istället att cyklister lämnar körfältet och färdas in i cykelbanan. Genom att sammankoppla på detta vis uppstår en tydligare väjningsskyldighet för samtliga trafikanter.

Nedan visas gång- och cykelbanornas utformning med en enklare bild. Som tillägg visas även ett fotografi på en separerad gång- och cykelbana som inspirerat till idén.



Figur 6.7: Förslag till utformning av cykelbana (till vänster). Inspiration av delad cykel- och gångbana., fotografi taget i centrala Varberg (till höger).

6.3.2. Mindre åtgärder på gångbana

För att slippa upptrampade gräsmattor kan en del mindre åtgärder utföras för att ersätta dessa. Orsaken till dessa antas vara längre omvägar för människor att nå sina destinationer. Asfaltering av nya gångbanor bidrar till att lösa detta problem, men även nya trappor, där det behövs, får en betydelsefull och bekväm roll för de som ämnar passera.

6.4. Kombination av flera förslag

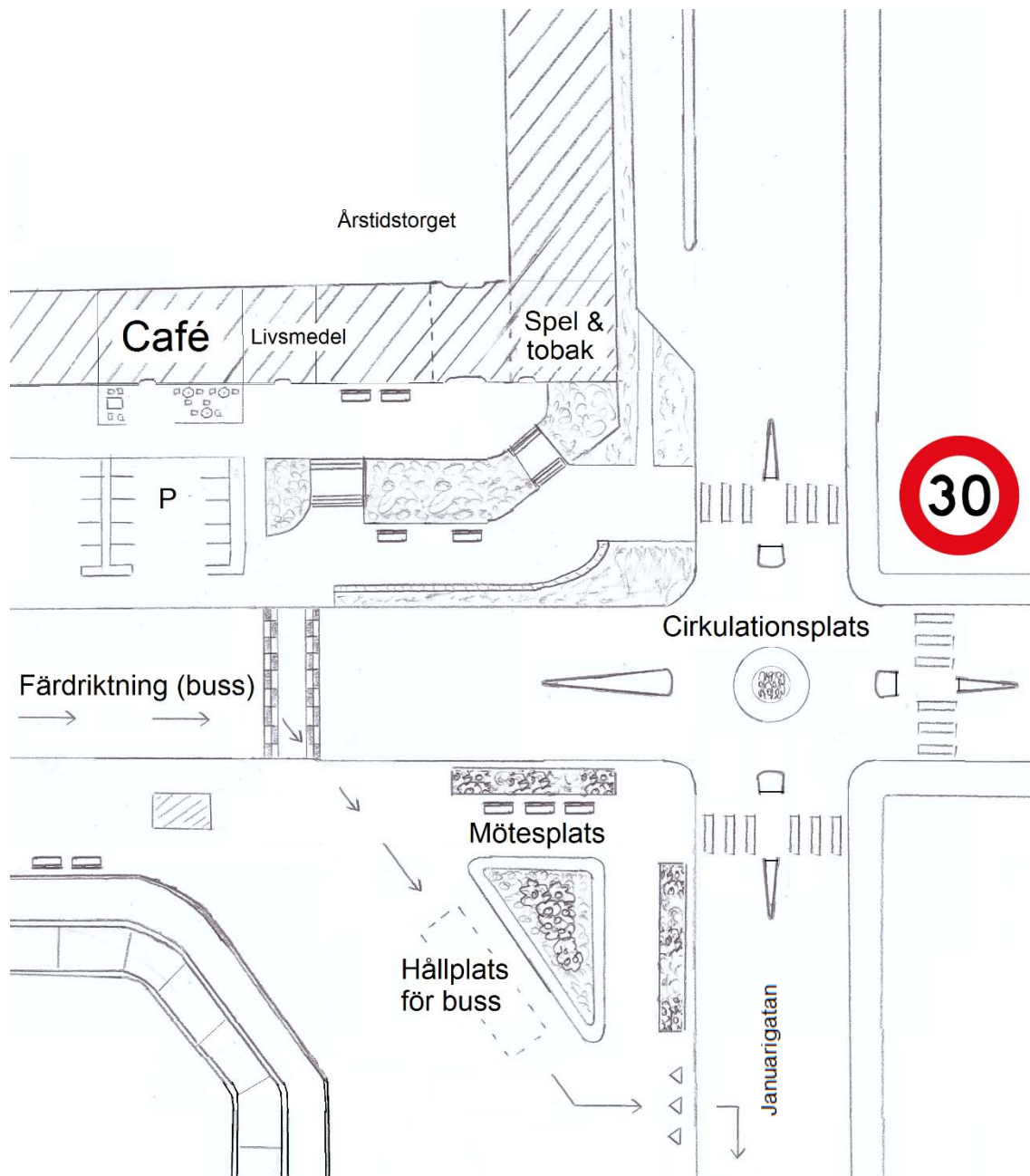
Det finns en god möjlighet till att kombinera och slå samman föregående förslag. Det fjärde förslaget som skapats skiljer sig en aning på grund av att vissa förslag skapar konflikter mellan varandra, medan andra fungerar utan att påverka viktiga funktioner.

Vid Årstidstorget är det möjligt att kombinera både verksamheter och cirkulationsplats, vilket illustreras i figur 7.8. Cirkulationsplatsen antas inte ha negativa effekter som hade kunnat störa särskilda funktioner eller verksamheter som finns i området. Eftersom att aktiviteter vid torget antas öka, vilket innebär fler människor i omlopp, kan cirkulationsplatsen fungera väl som en riskförebyggande åtgärd.

Den nya mötesplatsen innebär att den befintliga vägen, som reserverats för linjebusstrafik, tas bort och ersätts med en gångväg. För att lösa detta problem föreslås istället att den tänkta busstrafiken fortfarande använder sig av samma spår, som tidigare planerats, men under andra förutsättningar. Efter att bussen kör över farthindret, fortsätter den sedan upp på gångvägen och stannar på hållplatsen intill mötesplatsen enligt figur 7.8. Bussen fortsätter sedan, enligt tidigare förslag, mot den södra delen av Januarigatan. Den nya busslinjen kommer att passera området ett par gånger i timmen, vilket inte antas utgöra alltför stora hinder för oskyddade trafikanter. Förslaget att bussen fortsätter upp på gångvägen har inspirerats av Drottningtorget i centrala Göteborg, där en spårvagn vid enskilda tillfällen passerar och stannar upp på gångvägen.

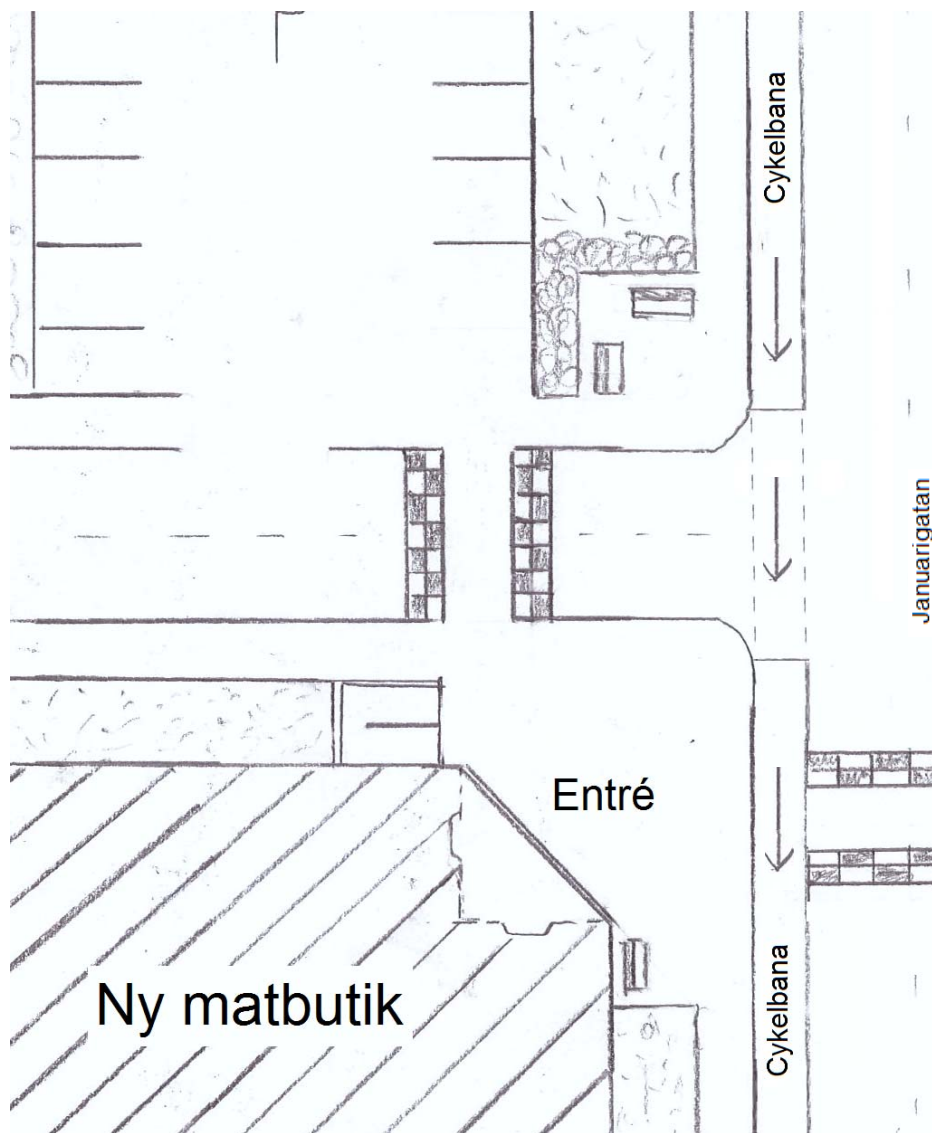
Mötesplatsen kan även hamna i konflikt med busslinjen eftersom att en buss, som färdas på en gångväg, kan störa människors gångmönster, uppehållsplatser och trivsel. Trots detta kan denna plats också bli en bra upphämningsplats för privata bussresor eller andra offentliga sammankomster.

Att införa cykelbanor kommer inte att påverka området kring Årstidstorget eftersom att banorna börjar och upphör en bra bit ifrån cirkulationsplatsen. Inga större konflikter uppstår på så sätt och innebär samtidigt att busslinjen inte kommer att korsa cykelbanor i sin färd. Cyklister kommer att behöva passera genom cirkulationsplatsen, via körfält, för fortsatt färd genom Januarigatan. På grund av att det inte finns konflikter bland dessa blir det inga problem vid en kombination.



Figur 6.8: Kombinerade förslag kring Årstadstorget och den tidigare korsningen som nu ersatts med en cirkulationsplats. Pilarna anger bussens färdriktning genom området.

Den medelstora matbutiken påverkas inte heller negativt av de andra förslagen. En cykelbana intill butiken, enligt figur 7.9, innebär att kunder som inte storhandlar kan transportera varor med hjälp av cykeln. Detta betyder att ett transportalternativ, som leder till en minskad användning av motordrivna fordon, främjas. Den nya banan kommer att behöva korsa en väg, vilket kommer att kräva säkerhetsåtgärder i form av skyltar som varnar för cyklister som korsar denna sträcka.



Figur 6.9: Kombinerade förslag kring den nya matbutiken; en cykelbana har placerats intill byggnaden och fortsätter söderut längs stråket

7. Diskussion

De presenterade förslagen innebär att den sociala hållbarheten stärks i området. Flera nya verksamheter och byggprojekt ger upphov till arbetstillfällen i stråket, vilket är målen för Kortedala, enligt de strategiska dokument som studerats.

Resultatet av undersökningen har lett till att fyra olika förslag lagts fram för att beakta olika aspekter i området. En kort analys av området gav flera essentiella uppgifter som annars inte hade upptäckts ifrån skrivbordet. Eftersom att stadslivsanalysen visade att det mestadels är ungdomar som befinner sig i den norra delen av Januarigatan, bör idéer och strategier i framtiden fokusera på att locka till sig en äldre åldersgrupp, som i dagsläget saknas, genom att förslagsvis införa både nödvändiga och frivilliga aktiviteter som tilltalar dessa.

Under denna studie utfördes flera av Jan Gehls metoder som ansågs vara möjliga att appliceras i Januarigatan. Nackdelen som upptäckts i arbetet är att flera av metoderna är först och främst utformade till större städer, vilket även presenterats i den studerade litteraturen. I flera av Gehls undersökningar finns det även data och bilder som visar hur ett område förändrats efter de införda förändringarna. Detta innebär att det kan finnas fall där vissa åtgärder inte förändrat någonting alls, vilket antagligen inte heller tagits med i litteraturen. I många fall har studier även skett under en längre tidsperiod, vilket innebär att den insamlade informationen varit mer grundlig. Vanligtvis räcker inte några enstaka dagar för att föreslå betydelsefulla åtgärder, trots detta kan det ibland vara tillräckligt eftersom att inga större förändringar sker under längre tid inom vissa områden.

Idag finns det endast mindre livsmedelsbutiker på Januarigatan, vilket innebär att en matbutik förmodligen kommer att konkurrera ut dessa. Stadslivsanalysen visade att den nuvarande aktiviteten och besökarantalet till nuvarande livsmedelsbutiker inte skulle innebära en större förlust vid en framtida ersättning. För att undvika att de lokala invånarna i området tvingas till att resa till andra ställen för att handla mat bör det satsas på en lokal butik. Om möjligheter finns, bör byggnad och mark runt omkring köpas upp för att få plats till att bygga en medelstor matbutik, som eventuellt skulle kunna expandera.

En cirkulationsplats hade varit en bättre idé för att höja trafiksäkerheten eftersom att många ungdomar vistas i området på grund av närliggande skolverksamheter. En hastighetssänkning blir därför viktig för att värna om barnens säkerhet, men innebär även ett smidigare trafikflöde och mindre risk för trafikolyckor. Under ett kort observationstillfälle förekom det ett trafikbrott i korsningen som troligtvis hade undvikits med en cirkulationsplats. En busslinje syftar av att avlasta den nuvarande spårvagnstrafiken till området men även koppla samman stråket med resterande Kortedala alternativt Bergsjön. Det är dock inte gjorts en undersökning för om det finns ett intresse eller kundunderlag för sammankopplingen.

Att införa cykelbanor ses som en positiv aspekt då stråket skulle ses som mer attraktivt för en bredare användargrupp. Förslaget att införa detta cykelstråk, som sträcker sig från Januarigatan till Kortedala torg, ses som ett av de bättre förslagen i syfte av att koppla samman närliggande områden och andra stråk. Möjligheten att kunna använda cykeln för att nå Kortedala Torg, vid nödvändiga eller frivilliga aktiviteter, innebär ett smidigt och enkelt sätt för cykeltrafikanter. Med hjälp av cykelbanan så knyts flera omkringliggande bostadsområden samman och Kortedala görs även på samma gång tätare. Utöver den sociala aspekten så tar detta förslag hänsyn till miljön då det erbjuds

ett alternativt färdmedel till bil. Nackdelen med förslaget är att utformningen av området, befintliga verksamheter och parkeringsytor inte tillåter att en alltför bred gång- och cykelväg på grund av en begränsad yta.

Under den avslutande delen av arbetet har det ritats en större del med att skisser för hand, vilket skapat nya förslag på ritningar om hur Januarigatan hade kunnat utvecklas i framtiden. Ritningarna är inte skalenliga och stämmer inte helt med verkligheten, men har ritats med bästa möjliga noggrannhet och föreslår förändringar på ett simpelt sätt.

Det bästa förslaget tycks vara en kombination av de tre förslagen som presenterats. Genom att införa en matbutik knyts stråket samman som helhet, ett behov som tidigare saknats uppstår plötsligt centralt i stråket. Nu går människor inte längre endast förbi och är ointresserade utan det finns anledningar till att stanna upp. Nya verksamheter även på Årstidstorget innebär att ett intresse här byggs upp, vilket leder till att fler trivs och samtidigt väljer att stanna kvar i området. Aktiviteter för vuxna och äldre, i form av café eller spel & tobak, innebär frivilliga aktiviteter. Ny rörelse samt nya aktiviteter gör att stråket blir levande och bidrar till att förbättra den sociala hållbarheten. I samband med nya verksamheter, särskilt matbutiken, ökar dessutom trafikflödet genom Januarigatan. Det höga flödet av människor och fordon innebär att trafiksäkerheten måste ses över, vilket förbättras med en cirkulationsplats. Ett högt flöde innebär att flera nu väljer andra alternativ till transport, såsom att resa kollektivt eller med cykeltransport. En nackdel är att det kan vara svårt att införa alla förslag samtidigt eller att vissa inte är möjliga alls, vilket innebär att andra fungerande alternativ istället får användas. Genom att använda sig av en kombinerad lösning blir det svårare att veta vilken åtgärd som skapat bäst resultat.

8. Slutsatser

Genom att tillämpa Jan Gehls teorier och metoder har det visat sig vara möjligt att utföra en mindre stadslivsanalys och därigenom skapa en bild över den nuvarande sociala hållbarheten i stråket. Med hjälp av olika fältstudier, med varierande observationsmål, har olika människobeteenden kunnat studeras på ett enkelt sätt utan komplicerade verktyg. Aktiviteter, gångmönster och intressepunkter har exempelvis kunnat kartläggas för att finna ett funktionsmönster för området.

Trots att ett klart resultat gavs av stadslivsanalysen, som utförts under en kort period, hade ett utförligare resultat kunnat uppnås med flera och längre observationsmoment om det funnits mer tid till hands. På grund av detta har informationen som samlats in inneburit att en övergripande helhetsbild, med goda studieresultat, skapats.

Analysens data har utgjort en stark grund för att ge förslag till idéer, tankar och åtgärder som antas förbättra stadslivet längs Januarigatan. Förslagen som presenterats har övervägts noga under arbetets gång och anses vara gynnsamma inför en framtida planering och utveckling av området.

Möjligheten till att kunna införa några eller samtliga förslag inom en snar framtid anses vara rimlig. Förändringarna innebär att ett antal byggprojekt, av varierande storlek, uppförs på olika platser i stråket och är i linje med Stadsbyggnadskontorets rekommendationer för önskade arbetstillfällen i Kortedala.

9. Referenser

9.1. Litteratur

Gehl, J. & Svarre, B. 2013, *How to study public life*, Island Press, Washington.

Gröndahl, F. & Svanström, M. 2011, *Hållbar utveckling: en introduktion för ingenjörer och andra problemlösare*, 1. uppl. edn, Liber, Stockholm.

Olsson, S., Ohlander, M., Cruse & Sondén, G. 2004, *Lokala torg: liv, miljö och verksamheter på förtortstorg*, Centrum för byggnadskultur i västra Sverige, Göteborg.

9.2. Elektroniska källor

Allmännyttan (2016) 1946-1975 Allmännyttan byggs ut och bostadsbristen byggs bort. [hämtad: 2016-04-17]. Tillgänglig: <http://www.allmannyttan.se/historia/historiska-epoker/1946-1975-allmannyttan-byggs-ut-och-bostadsbristen-byggs-bort/>

Folkhälsomyndigheten (2014) Social hållbarhet. [hämtad: 2016-04-13]. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/motesplats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/>

Göteborgs lokaler (2015) Torghistoria: Kortedala – en vision om folkhemmet. [hämtad: 2016-04-17]. Tillgänglig: <http://www.goteborgslokaler.se/torghistoria-kortedala-en-vision-om-folkhemmet/>

KTH (2015) Social hållbarhet. [hämtad: 2016-04-13]. Tillgänglig: <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/social-hallbarhet-1.373774>

Länsstyrelsen Skåne (2010) Urbana stråk – deras betydelse och utformning. [hämtad: 2016-04-22]. Tillgänglig: <http://slideplayer.se/slide/2970500/>

PPS (2016) Jan Gehl. [hämtad: 2016-04-14]. Tillgänglig: <http://www.pps.org/reference/jgehl/>

Renovering av byggnader (2016) Konstruktion. [hämtad: 2016-04-22]. Tillgänglig: <http://www.renoveringavbyggnader.se/sv/construction/Sidor/default.aspx>

Stadsbyggnadskontoret (2008) Stadsbyggnadskvaliteter Göteborg. [hämtad: 2016-05-12]. Tillgänglig: http://goteborg.se/wps/wcm/connect/f6c03c8f-10c6-41cd-85d7-bb72e2f8e50f/OPA_stadsbyggnadskvaliteter.pdf?MOD=AJPERES

Stadsbyggnadskontoret (2009) Översiktsplan för Göteborg. [hämtad: 2016-04-20]. Tillgänglig: <http://goteborg.se/wps/wcm/connect/d1f790ad-263d-4a42-ad8f-8777f65a094c/Del1.pdf?MOD=AJPERES>

Stadsbyggnadskontoret (2014) Strategi för Göteborg 2034 utbyggnadsplanering. [hämtad: 2016-04-20]. Tillgänglig: http://goteborg.se/wps/wcm/connect/2b48a33f-df7f-4109-8f7e-6a188582c2cc/up_slutrapport_lag.pdf?MOD=AJPERES

Stadsutveckling (2016) Trygghet och öppenhet. [hämtad: 2016-04-29]. Tillgänglig: <http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/trygghet-och-oppenhet/>

Transportstyrelsen (2016) Cirkulationsplats. [hämtad: 2016-05-12]. Tillgänglig:
[http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-
trafikregler/Cirkulationsplats](http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-
trafikregler/Cirkulationsplats)