



LUND
UNIVERSITY

GÅNGVÄNLIGA GATOR

Fotgängares upplevelse av walkability
på centrala gator i Malmö.

Författare: Olivia Skeime

Kandidatexamen

Kurs: SGEL36

Vårtermin 2022

Handledare: Till Koglin

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Lunds universitet

ABSTRACT

In one way or another, everyone is a pedestrian. The planning for walkable cities has received more and more attention over the years. Researchers in the fields of transportation, the health sciences, urban design, and environmental psychology have all contributed to the walkability research by focusing on different aspects of walking. Walkability can be defined as factors related to the planning-field and the built environment that supports and encourage walking. This study aims to investigate how walkability is perceived by pedestrians in relation to the built environment. Perceptions of walkability is based on socio-ecological models and ideas that focus on how the built environment influence people's behavior. Go-along interviews (n=67) and structured observations were conducted in two selected streets in Malmö to collect semiquantitative data on perceptions of walkability. The findings expand our understanding of walking needs and what factors influence pedestrian perception of the environment. Like earlier studies, this study finds that the experience of walkability varies in relation to the built environment and the combination of land use. The obtained results indicate that mixed uses as well as connected streets and an overall pleasant and interesting street space are central to the experience of walkability.

Keywords: Walkability, walking, pedestrian, environmental perceptions, go-along interviews.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ABSTRACT	2
FIGUR- OCH TABELLFÖRTECKNING	4
1 INTRODUKTION	5
1.1 Syfte och frågeställningar	6
1.2 Bakgrund.....	6
1.3 Avgränsningar.....	9
1.4 Disposition.....	9
2 ANALYTISKT RAMVERK.....	10
2.1 Att studera gångvänlighet.....	11
2.1.1 Samspelet mellan människa och miljö.....	11
2.1.2 Behovshierarki.....	12
2.2 Faktorer som ökar gångvänlighet	14
2.2.1 Säkerhet	14
2.2.2 Distans.....	15
2.2.3 Gatans kvalitet	15
2.2.4 Blandade funktioner	16
2.2.5 Mänsklig skala.....	17
2.2.6 Mångfald	17
3 METOD.....	19
3.1 Forskningsdesign.....	19
3.2 Metodbeskrivning	19
3.2.1 Undersökningsområde	20
3.2.2 Systematisk observation	24
3.2.3 Spontana intervjuer	25
3.2.4 Etiska överväganden	27
3.2.5 Analys av materialet.....	28
4 OBSERVATION AV GÅNGVÄNLIGHET	29
4.1 Smedjegatan	29
4.2 Engelbrektskatan	31
5 FOTGÄNGARES UPplevelSER AV GATURUMMET	33
5.1 Användning och attityd	33
5.1.1 Trivsel.....	35
5.1.2 Lätthet.....	37
5.2 Blandade funktioner.....	39
5.3 Cyklister.....	40

5.4 Grönska	43
5.5 Äldre bebyggelse.....	44
6 SLUTSATSER.....	48
6.1 Fortsatta studier	50
7 REKOMMENDATION FÖR MALMÖ STAD	51
KÄLLFÖRTECKNING.....	52
BILAGA 1	57
BILAGA 2.....	59
BILAGA 3.....	60

FIGUR- OCH TABELLFÖRTECKNING

FIGUR 1.1 ÖVERSIKTSKARTA ÖVER MALMÖ	9
FIGUR 2.1 EN FOTGÄNGARES BEHOVSHIERARKI, ANPASSAD FRÅN ALFONZO (2005).....	14
FIGUR 3.1 SMEDJEGATAN, FOTON TAGNA AV SKEIME APRIL 2022.....	21
FIGUR 3.2 ÖVERSIKTSKARTA ÖVER SMEDJEGATAN.....	22
FIGUR 3.3 ENGELBREKTSGATAN, FOTON TAGNA AV SKEIME APRIL 2022.....	23
FIGUR 3.4 ÖVERSIKTSKARTA ÖVER ENGELBREKTSGATAN.....	23
FIGUR 5.1 DIAGRAM ÖVER DE INTERVJUADES SVAR OM TRIVSEL, SAMMANSTÄLLT AV FÖRFATTAREN	36
FIGUR 5.2 DIAGRAM ÖVER DE INTERVJUADES SVAR OM LÄTTHET ATT GÅ, SAMMANSTÄLLT AV FÖRFATTAREN .	38
FIGUR 5.3 KORSNINGEN MELLAN SMEDJEGATAN OCH KAPELLGATAN, FOTO TAGET AV SKEIME MAJ 2022	42
FIGUR 5.4 BYGGNAD PÅ SMEDJEGATAN, FOTO TAGET AV SKEIME APRIL 2022	46
FIGUR 5.5 BYGGNADER PÅ ENGELBREKTSGATAN, FOTO TAGET AV SKEIME APRIL 2022	46
TABELL 3.1 INFORMATION OM BERÖRDA DELOMRÅDEN I MALMÖ.....	20
TABELL 3.2 INFORMATION OM INTERVJUTILLFÄLLEN.....	25
TABELL 5.1 DESKRIPTIV STATISTIK	33

1 INTRODUKTION

Gång är på många sätt det primära transportmedlet. De allra flesta människor rör sig till fots på ett eller annat sätt varje dag. Trots det har transportplanering under lång tid varit fokuserad till motortrafik och stora delar av våra städer är därmed byggda för motordrivna fordon såsom bilar. För att skapa städer och gator som är anpassade för gång behöver fokus skiftas till fotgängares upplevelser och behov (Southworth, 2005).

Det finns många fördelar med en stad byggd för fotgängare vilket kan visas genom den forskning som genomförts från olika discipliner och forskningsfält. Ur ett hållbarhetsperspektiv handlar ökad gångvänlighet om att genom fler transportresor till fots minska koldioxidutsläpp och förbättra luftkvaliteten i våra städer. Ur ett hälsoperspektiv handlar det om att ökad fysisk aktivitet förbättrar folkhälsan. Planerare och arkitekter intresserar sig för hur den byggda miljön kan anpassas och förbättras för att motivera och influera till gång, inte bara som fysisk aktivitet eller transportslag utan även i rekreativt syfte (Lindelöw et al., 2014; Mehta, 2008; Rahm et al., 2021; Southworth, 2005). För att åstadkomma det adresseras människors behov i relation till den fysiska miljön och större vikt läggs vid trivsel, tillgänglighet och mänsklig skala (Gehl, 2010).

Ett återkommande begrepp inom studier och forskning för att skapa mer gångvänliga städer är *walkability*. På svenska kan *walkability* översättas till gångvänlighet vilket är det begrepp som hädanefter kommer användas i denna uppsats för att beskriva det fenomen som studeras. Gångvänlighet handlar om hur gaturummet och den omgivande miljön influerar fotgängare till att gå. En gångvänlig stad eller gata ska bidra till positiva upplevelser för fotgängare som färdas där och vara utformad på ett sätt som är tilltalande och underlättande för fotgängare (Southworth, 2005).

Faktorer som bidrar till en positiv upplevelse av gång är känslan av hastighet, vara omgiven av och åtnjuta miljön samt förmågan och möjligheten att kontrollera sina rörelser. Forskning visar att om gång som transportmedel skall öka bör vi rikta fokus mot sådant som positivt påverkar och motiverar människor till att gå (Johansson et al., 2016; Mokhtarian & Salomon, 2001). De faktorer som motiverar gång som rekreativ aktivitet kan påverka valet att gå "even in the context of mandatory or maintenance trips" (Mokhtarian & Salomon 2001, s. 715). Därför är det relevant att ur ett planeringsperspektiv undersöka och mäta kvaliteten i den byggda miljön för gång och inte endast fokusera på antalet förflyttningar som görs till fots. Forskningen visar att om fokus ligger vid att förbättra kvaliteten och upplevelsen av promenader kommer även antalet resor för transport till fots att öka (Johansson et al., 2016; Mokhtarian & Salomon, 2001).

1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Syftet med denna uppsats är att utifrån ett miljöpsykologiskt perspektiv undersöka gångvänligheten på två gator i Malmö. Uppsatsens fokus ligger vid den subjektiva upplevelsen av gångvänlighet i relation till gaturummet. För att besvara syftet har följande frågeställningar formulerats:

- Hur upplevs gångvänlighet av fotgängare på två olika gator i Malmö?
- Vilka faktorer i den byggda miljön är relevanta för upplevelsen av gångvänlighet?

1.2 BAKGRUND

Malmö stad har som mål att bli mer gångvänligt. Gång är det färdssätt som är mest miljövänligt och de allra flesta människor transporterar sig i viss mån till fots varje dag (Malmö stad, 2014). Enligt resvaneundersökningen som genomfördes 2018 är 14% av färdmedelsresorna bland invånarna i Malmö till fots vilket kan jämföras med 34% som reser med bil, 26% med cykel och 25% med kollektivtrafik (Region Skåne, 2019). I översiktsplanen från 2018 beskrivs en strategi vara att göra Malmö mer promenadvänligt genom att satsa på faktorer som skapar goda förutsättningar för människor att röra sig till fots i staden. Några av de strategier som presenteras är att tillgodose tillräckligt med ytor för fotgängare och utforma och gestalta stråk som främjar rörelse. Staden ska göras säker och trygg att promenera i för alla, både små och stora. Satsningar ska även göras på sammankoppling och anslutning till målpunkter eftersom studier visar att gång främjas om det upplevs enkelt att ta sig till olika platser. Målpunkter som nämns är torg, parker och stationer (Malmö stad, 2018)

Förutom översiktsplanen för Malmö stad finns ett antal strategi- och styrdokument som rör gångvänlighet och fotgängare. Två exempel är *Fotgängarprogram 2012–2018* (Malmö stad, 2012) och *Gångstråksplan* från 2014 (Malmö stad, 2014) som tagits fram i syfte att specificera strategier för att förbättra gångvänligheten och öka frekvensen av gång.

I *Fotgängarprogram 2012–2018* beskrivs fem anspråk för fotgängare i Malmö; vägval, barriäreffekt, möjlighet att sitta och stå, årstider och klimat, säkerhet och trygghet. Vägval handlar om fotgängarens önskan om så gena och bekväma vägar som möjligt, fotgängare vill kunna orientera sig med lätthet och undviker vägar med stora höjdskillnader (Malmö stad, 2012).

Barriäreffekt avser hinder och störningsmoment som upplevs som barriärer och försvårar fotgängarens rörelser på gator. Generellt är det stora vägar, järnvägar och övrig tung trafik som

skapar känslan av en barriär men även bredd och hastighet på gatan kan göra att den upplevs hindrande för en fotgängare (Malmö stad, 2012).

Fotgängare vill även ha möjlighet till att sitta och stå. För att människor ska vistas under längre perioder i ett gaturum är det viktigt med möblering som erbjuder platser att sitta på. Äldre vill gärna ha ordentliga sittplatser som gör det lätt att sätta sig och resa sig, unga människor kan föredra informella sittplatser som trappor och räcken. Människor vill ogärna uppehålla sig mitt i ett gaturum och därför är det vanligt stolpar, portöppningar och hörn blir platser där människor samlas (Malmö stad, 2012).

Årstider och klimat är faktorer som påverkar hur gärna människor vill gå. Livsstilen förändras beroende på vilken årstid det är och om det exempelvis är solsken eller regn. Därmed kan möblering i form av vindskydd och solskydd bidra till att göra en gata gångvänlig under flera olika väderförhållanden (Malmö stad, 2012).

Sist men inte minst påverkar även upplevd säkerhet och trygghet fotgängarna. Upplevd otrygghet kan dels handla om att fotgängare inte vill röra sig i vissa områden, eller på vissa gator när det är mörkt, dels om rädsla att råka ut för trafikolyckor (Malmö stad, 2012).

I *Gångstråksplan* beskriver Malmö stad hur de ska arbeta för att göra Malmö till en mer gångvänlig stad och tar utgångspunkt i Mariela Alfonzos socio-ekologiska modell som kommer presenteras närmare i kapitel 2. Genom denna modell identifierades stråk för fotgängare som ska prioriteras för att skapa attraktiva gångstråk i Malmö. Strategier för prioriterade gångstråk innefattar ett antal åtgärder inom huvudområdena attraktivitet, komfort och orienterbarhet. Dessa områden är formulerade utifrån Alfonzos modell (Malmö stad, 2014).

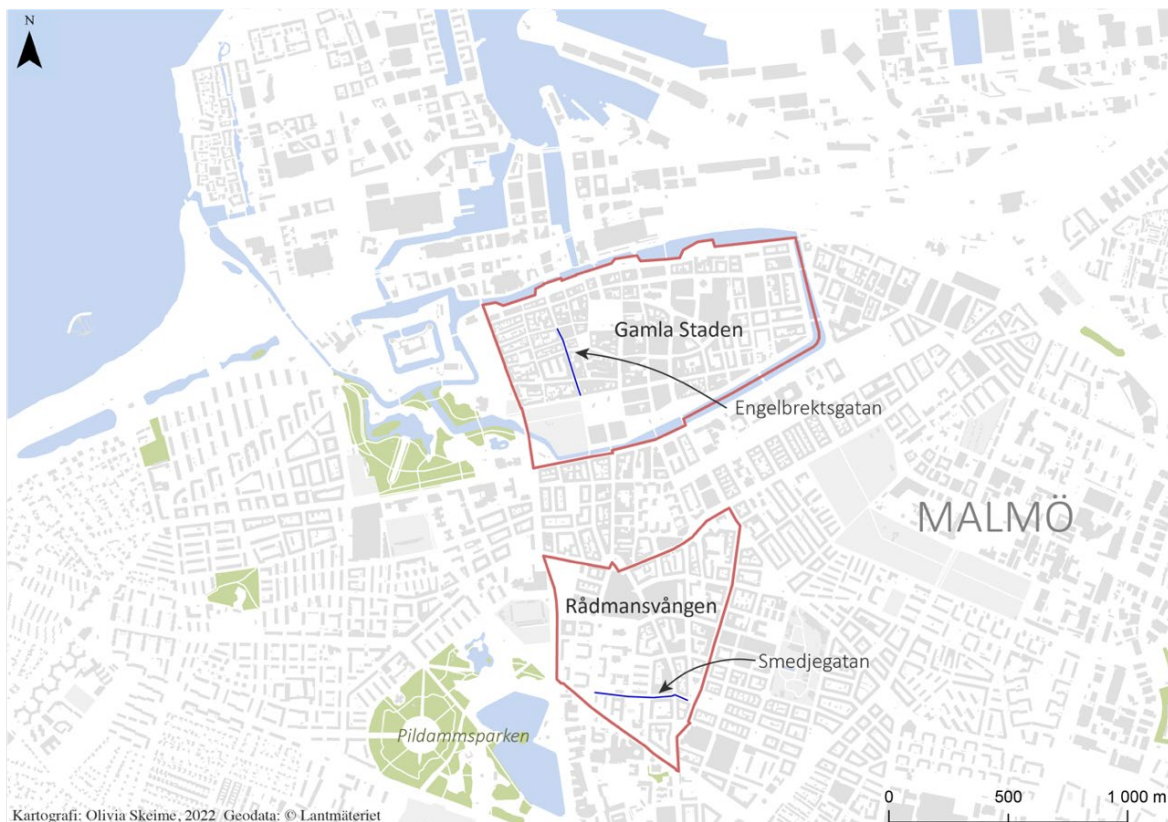
Malmö stad vill öka gångstråkens attraktivitet genom att signalera till fotgängare att de prioriteras i vägnätet och att gångbanor är breda och användbara. Stråken ska koppla samman befintliga målpunkter och områden med många mötesplatser. Grönska och vegetation längs gångstråk ska prioriteras och befintliga träd ska bevaras. Vad det gäller upplevd trygghet ska Malmö fokusera på överblickbarhet, synlighet, orienterbarhet och tillgänglighet i stadens gaturum. Det handlar bland annat om att arbeta med strategier för god ljussättning och underhåll samt tillsyn av vegetation och möblering. Ytterligare åtgärder för att skapa en trygg stad är att entréer ska vara riktade mot gatan, butiker och andra verksamheter ska finnas i bottenplan och det bör vara blandade funktioner för att gynna ett livligt och rörelsefyllt gaturum (Malmö stad, 2014).

Med strategier för ökad komfort vill Malmö stad att gångstråken ska erbjuda läzoner och vindskydd, pumpstationer för cyklar, bänkar samt drickvattenstationer. En annan viktig faktor för fotgängares komfort på gångstråk är kopplat till trafiken och trafiksäkerheten. Ett exempel på en strategi för att öka tryggheten för gående är att separera gångväg och cykelväg, helst med

en taktil skiljeremsa. Dessutom föreslår Malmö att antalet gågator och gångfartsområden i staden ska öka i syftet att främja mer gång och prioritera fotgängare. Dessa bör finnas på platser där det är många målpunkter och därigenom stort flöde av människor (Malmö stad, 2014).

Komfort handlar också om att det inte ska finnas hinder eller barriärer för de gående. Sådant som utgör hinder och barriärer är stolpar och möbler placerade i mitten av vägbanan, parkerade bilar längs med gatan samt skyltar och cykelparkeringar. Åtgärder som föreslås är att minska vägbredden för bilar och därmed få ned hastigheten på biltrafiken. Öka bredden på gångbanor till förmån för de gående samt samla möbler i så kallade möbleringszoner i stället för att sprida ut dem över gatan (Malmö stad, 2014).

Orienterbarhet, menar Malmö stad (2014) handlar om fotgängares förmåga och möjlighet till att orientera sig och få en god överblick över gatan. Faktorer som ökar en stads orienterbarhet är kopplat till skyltning, finmaskigt gatunät, många målpunkter och god belysning. Även genhet är en betydelsefull del i en orienterbar stad. Fotgängare tenderar att gå den kortaste och snabbaste vägen och letar därmed kontinuerligt efter genvägar i gatunätet. Därmed bör stadens gatunät vara utformat på ett sätt som underlättar för fotgängare genom att minska antalet hinder och barriärer som planskildheter, stängsel och trappor.



FIGUR 1.1 ÖVERSIKTSKARTA ÖVER MALMÖ

1.3 AVGRÄNSNINGAR

Uppsatsens undersökning avgränsar sig till två gator i den svenska staden Malmö. Gatorna som studeras har olika funktioner för fotgängare och är belägna i olika områden i centrala Malmö. De två gatorna som ska studeras är Smedjegatan i Rådmanstvången och Engelbrektsgratan i Gamla Staden. Gatornas struktur och karaktär skiljer sig åt gällande utformning, byggnadsår och användning. Studien ämnar undersöka hur gångvänlighet upplevs på dessa gator.

1.4 DISPOSITION

Inledningsvis presenteras bakgrund och kontext till uppsatsens ämne, detta återfinns i kapitel ett. I kapitel två introduceras det analytiska ramverket för uppsatsen, inkluderande relevanta idéer, teori och tidigare forskning. Uppsatsens forskningsdesign och beskrivning av metoder presenteras och diskuteras i kapitel tre. Därefter, i kapitel fyra och fem redogörs det empiriska materialet från undersökningen och analyseras i relation till det analytiska ramverket och bakgrunden. Avslutande diskussion och slutsats finns under kapitel sex och i kapitel sju framförs ett antal rekommendationer för Malmö stad.

2 ANALYTISKT RAMVERK

I detta kapitel presenteras uppsatsens analytiska ramverk. Med utgångspunkt i idéer från Jane Jacobs och Jan Gehl samt tidigare forskning och Alfonzos behovshierarki kommer gångvänlighet att studeras från ett miljöpsykologiskt perspektiv.

Think of a city and what comes to mind? Its streets. If a city's streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull.

(Jacobs 1965, s. 39).

Författaren, arkitektur- och stadsplaneringskritikern Jane Jacobs publicerade år 1961 boken *The Death and Life of Great American Cities* där hon kritiserade de dåtida trenderna inom stadsplanering. Med utgångspunkt i de amerikanska städernas utveckling samt fokus på bilism och storskalighet argumenterar hon för hur våra städer förstörs. Hon menar att städernas attraktivitet och livlighet utplånas. Boken syftade till att öka förståelsen för vad som kännetecknar välfungerande platser och adresserar därmed faktorer som skapar attraktiva, dynamiska och autentiska städer (Jacobs, 1965).

En av de viktigare punkterna som Jacobs (1965) tar upp har att göra med städernas gator och trottoarer och därmed var Jacobs en av de första att argumentera för vikten av gångvänlighet. Utformningen och användningen av trottoarer är väsentliga för upplevelsen av staden. Tre huvudsakliga teman identifieras som viktiga för upplevelsen av säkra och attraktiva trottoarer och gator; det måste finnas en tydlig gräns mellan det offentliga och det privata, det måste finnas ögon på gatan och det måste finnas en viss koncentration av människor som använder gatan (Jacobs, 1965).

En annan viktig röst inom området för gångvänlighet är den danska arkitekten och stadsplaneraren Jan Gehl. Gehl har under många år publicerat välciterad forskning om användningen av offentliga platser och människovänliga miljöer. I boken *Livet Mellem Husene*, publicerad första gången 1971, beskriver Gehl sambandet mellan gaturummets fysiska miljö och människors aktiviteter där (Gehl, 2006). Precis som Jacobs (1965) menar Gehl att det är viktigt att planera staden för människor och inte för bilar. Fotgängarna är väsentliga för en stads livfullhet och för goda offentliga stadsrum vilket är anledningen till att planering bör ta hänsyn till faktorer som skapar gångvänliga gator (Gehl, 2006).

2.1 ATT STUDERA GÅNGVÄNLIGHET

Gångvänlighet handlar om hur den byggda miljön uppmuntrar till gång. En plats kvalitet och karaktär kan kopplas till hur gångvänlig den upplevs av fotgängare (Marcheschi et al., 2020; Rahm, 2019; Southworth, 2005). Southworth (2005) föreslår följande definition av gångvänlighet:

Walkability is the extent to which the built environment supports and encourages walking by providing for pedestrian comfort and safety, connecting people with varied destinations within a reasonable amount of time and effort, and offering visual interest in journeys throughout the network.

(Southworth 2005, s. 248)

Gångvänlighet har studerats utifrån ett flertal vetenskapliga fält såsom arkitektur och urban design (ex. Adkins et al., 2012; Ewing & Handy, 2009; Forsyth et al., 2009), hälsa (ex. Brownson et al., 2009; Frank et al., 2006; Manson et al., 2002) samt miljöpsykologi (ex. Alfonzo, 2005; Johansson et al., 2016; Marcheschi et al., 2020). Syftet med studierna har dels handlat om att öka gångfrekvensen hos befolkningen ur en hälsosynpunkt, dels om att minska bilberoendet i urbana miljöer och således bidra till minskade utsläpp och bättre luftkvalitet.

Studier av upplevd gångvänlighet tar utgångspunkt i socioekologiska modeller som riktar fokus mot människors upplevelse, inställning och personlighet i koppling med den byggda miljön. Det handlar således inte om att endast beskriva gångvänlighet utefter objektiva kriterier utan även om hur det kan relateras till individuella uppfattningar. Därmed kan olika aspekter av gångvänlighet beskrivas och förstås (Lindelöw et al., 2014).

Den här studien syftar till att studera upplevelsen av gångvänlighet och har således ett miljöpsykologiskt angreppssätt med inslag av teorier från den geografiska disciplinen. Genom detta angreppssätt kan studien verka för att öka förståelsen av aspekter rörande relationen mellan människa och miljö kopplat till en specifik geografisk plats.

2.1.1 SAMSPelet MELLAN MÄNNISKA OCH MILJÖ

Miljöpsykologi handlar om mötet och samspelet mellan människa och miljö. Det är ett tvärvetenskapligt ämne som uppkom ur överlappningen mellan arkitektur och psykologi. Idag intresserar sig miljöpsykologer för hur människor och den byggda miljön påverkar varandra i

termer av fler samhällsvetenskapliga frågor. Huvudfokus för miljöpsykologisk forskning ligger vid upplevelse, uppfattning och förståelse av miljöer och hur det påverkas av och påverkar det sociala samspelet (Churchman, 2002; Küller, 2005).

En skillnad mellan planering och miljöpsykologi som forskningsfält är att planering generellt har ett mer storskaligt perspektiv på människor och samhället medan miljöpsykologin fokuserar på de enskilda individerna. Det miljöpsykologiska fältet är individcentrerat och inriktat på förståelsen av hur människors behov bemöts av omgivningen. Således är det ett mikroperspektiv som råder inom miljöpsykologin till skillnad från planeringens mer storskaliga perspektiv på system, institutioner och grupper (Churchman, 2002). Rachel Kallus beskriver skillnaden mellan fälten så här:

Thus, although the city is examined and designed on the implicit premise of human experience, this experience is never discussed or considered specifically enough to make a difference. We seldom know who the people populating the space are, why they are there and what they are doing.

(Rachel Kallus 2001, s. 130)

Överlappningen mellan de två fälten sker i den gemensamma fokuspunkten på människor i förhållande till miljön vi lever i, vare sig det handlar om mikro-, meso- eller makronivå. Således kan miljöpsykologin användas inom planering för att öka förståelsen för individuella upplevelser och behov (Churchman, 2002).

Syftet med den här studien är att undersöka människors upplevelse av gångvänlighet på två olika gator i Malmö. Fokus ligger vid den subjektiva uppfattningen och därmed har en lämplig modell med grund i miljöpsykologi valts som perspektiv. Denna teoretiska bakgrund bidrar med ett individcentrerat fokus på olika dimensioner av relationen mellan människa och miljö (Marcheschi et al., 2020).

2.1.2 BEHOVSHIERARKI

Alfonzo presenterar en hierarkisk modell av förutsättningar som influerar en individs beslut att gå. Utgångspunkten i denna socio-ekologiska modell är att det finns flera behov och förutsättningar kopplade dels till miljön, dels till personliga faktorer som är närvarande i beslutet att gå. Dessa förutsättningar påverkar på olika sätt och i en viss ordning. Se figur 2.1.

Om inte de första förutsättningarna är uppfyllda är inte de övriga relevanta. Modellen måste sättas i ett socio-ekologiskt perspektiv för att kunna användas för att förstå hur människor tar beslutet att gå. Hierarkin är inte i sig själv förklarande (Alfonzo, 2005).

Den första förutsättningen för att en individ ska göra valet att gå är genomförbarhet (eng. feasibility). Det handlar om huruvida det är möjligt att gå och är beroende av sådant som tid, mobilitet, ansvar för andra och andra faktorer i vardagslivet som påverkar möjligheten. Det är med andra ord själva valet att gå eller att inte gå. Först när vi tagit det beslutet kan vi väga in de andra behoven eller förutsättningarna (Alfonzo, 2005). Genomförbarhet har ingen direkt koppling till den fysiska miljön "but provides a basis for understanding how possible it would be to undertake specific trips on foot in a given built environment" (Lindelöw 2016, s.65).

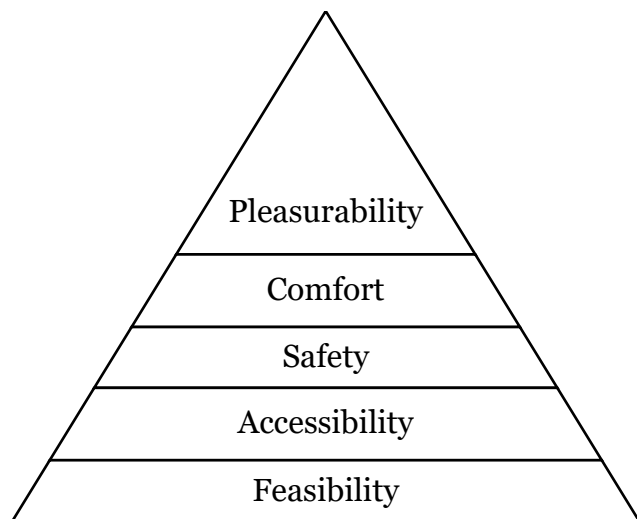
Om gångresan är genomförbar kan den andra aspekten i Alfonzos hierarki, tillgänglighet (eng. accessibility) tas i beaktande. Tillgänglighet är den första aspekten i behovshierarkin som är relaterad till den urbana miljön och kopplas till både markanvändning och närhet till målpunkter och infrastruktur. Sådant som påverkar upplevd tillgänglighet är bland annat kvaliteten och kvantiteten av närliggande stigar, promenadstråk och trottoarer (Alfonzo, 2005).

Tredje aspekten är säkerhet relaterad till trafik och brott och upplevelsen av säkerhet och trygghet i den urbana miljön. Det finns element i miljön som är kopplade till känslan av otrygghet och rädsla för brott och övrig utsatthet. Övergivna och slitna byggnader, barer, pubar är exempel på platser som kan upplevas som otrygga för en del fotgängare. En del upplever klotter, graffiti, nedskräpning och vandalisering som hotfullt och något som bidrar till en känsla av otrygghet (Alfonzo, 2005).

Komfort är fjärde aspekten i behovshierarkin och handlar om faktorer som bidrar till fotgängares belåtenhet och trevnad. I den här kontexten handlar komfort om en fotgängares "level of ease, convenience, and contentment" (Alfonzo 2005, s.828). Kvaliteten av infrastrukturen påverkar hur lätt gaturummet upplevs att gå i. Element och funktioner som har en påverkan på relationen mellan miljön och fotgängaren är exempelvis hastighetsbegränsning, trottoarer, cykelbanor, övergångsställen samt gatans bredd och längd. Även möbler avsedda för väderskydd eller sittplats är sådant som kan påverka komforten i ett gaturum. Om det finns många hinder eller upplevda barriärer på en gata kan det ha en negativ påverkan på gångvänligheten (Alfonzo, 2005).

Om aspekterna genomförbarhet, tillgänglighet, säkerhet och komfort är uppfyllda kan en fotgängare överväga hur trivsamt gaturummet är. I denna del av Alfonzos hierarki inkluderas faktorer som har med hur intressant eller trevlig en gata är att gå på. Livlighet, attraktivitet, komplexitet, diversitet, arkitektoniskt sammanhang och skala påverkar hur trivsamt det är att gå på en gata (Alfonzo, 2005). Faktorer som i sin tur är kopplade till detta är landskapsdesign

och urban design, arkitektur, aktivitet, närvaro av andra människor och en blandning av funktioner. Förekomst av träd, färg, uteserveringar, unika och historiska byggnader är konkreta exempel på faktorer som ökar trivseln i ett gaturum enligt Alfonzos hierarkiska modell (Alfonzo 2005).



FIGUR 2.1 EN FOTGÄNGARES BEHOVSHIERARKI, SKAPAD AV FÖRFATTAREN FRÅN ALFONZO (2005)

2.2 FAKTORER SOM ÖKAR GÅNGVÄNLIGHET

2.2.1 SÄKERHET

Ett gaturum som används frekvent och där det är mycket rörelse upplevs säkrare än ett folktomt. Människor vill se andra människor. Även attraktiviteten ökar om vi ser att det är en plats som används av andra. Då tenderar upplevelsen av gångvänligheten att påverkas positivt (Gehl, 2006; Jacobs, 1965; Marcheschi et al., 2020). Människor kan inspireras till användning av rummet genom att se andra använda det. Till exempel besöker vi ogärna tomma restauranger eller parker eftersom vi blir tveksamma och vaksamma på om det är något speciellt som gör att ingen vill gå dit. Det finns ett behov för inspiration såväl som stimulans (Gehl, 2006). Om gaturummet däremot upplevs trångt kan det ha en negativ påverkan på upplevelsen av att gå där kopplat till trygghet och säkerhet. Det handlar således om en balans mellan för lite och för mycket människor (Marcheschi et al., 2020).

För att skapa säkra gator menar Jacobs (1965) att det även behöver finnas ögon på gatan som observerar vad som händer. Det åstadkoms genom att skapa miljöer där människor vill vistas. Gatorna behöver vara utformade på ett sätt som gynnar flödet av främlingar som genom sin närvaro bidrar till att fler ögon observerar det som sker. Andra faktorer som kan öka säkerheten i relation till detta är låta byggnader och fönster vara orienterade mot gatan.

2.2.2 DISTANS

För att göra det mer intressant att gå och för att minska den upplevda distansen bör det undvikas att utforma långa och raka gator. I stället är det fördelaktigt för fotgängare att gatan är mer varierad. Gehl menar att: “[w]inding or interrupted streets make pedestrian movement more interesting. Additionally, winding streets usually will be better than straight ones to reduce any wind disturbance” (Gehl 2006, s.141). Alternierande små och stora ytor, gatsegment och torg gör att fotgängare kan koncentrera sig på ett segment i taget vilket leder till att sträckan som helhet upplevs kortare (Gehl, 2006). Kvarter som är relativt korta och erbjuder många möjligheter till att svänga in på andra gator upplevs mer intressanta. Om det endast finns en gata som leder från en plats till den andra kommer den upplevas mer monoton och ostimulerande än en gata som erbjuder alternativa vägar. Korta kvarter och många mindre gator öppnar upp ett område och skapar mer intressanta stråk. Gatan blir mer av ett grannskap än en transportsträcka (Jacobs, 1965).

Vad det gäller distanser som är acceptabla att gå varierar det mellan populationer, platser men även på syftet bakom valet att gå (Gehl, 2006). Människor kan tänka sig att gå längre sträckor när promenaden är i rekreativt syfte jämfört med när det finns en destination och gång endast är ett transportsätt (Johansson et al., 2016). Dessutom finns det faktorer i en gatas utformning och hur den relaterar till kvarteret och andra gator som påverkar den acceptabla distansen. Studier har visat att estetiskt tilltalande miljöer har en positiv påverkan på gång som rekreativ aktivitet men sambandet är desto lägre vid gång som transportmedel. En del studier har dock visat på svagare samband (Johansson et al., 2016; Van Dyck et al., 2013). En studie med fokus på mer eftersatta områden har visat på negativt samband mellan den byggda miljön och gång. Resultatet från den studien visade det var mer sociala och individuella faktorer som motiverade gång (Mason et al., 2011). Detta talar för att upplevelsen av gång är kontextbaserad och bör därmed undersökas på det viset.

När det handlar om distans talar vi inte endast om den fysiska sträckan utan även om den upplevda. Den upplevda sträckan har visats påverkas av hur gatan är uppbyggd, om den är rak och ointressant upplevs den generellt längre än om samma fysiska sträcka är uppdelad i steg. Trappor och backar är exempel på barriärer som upplevs förlänga och försvåra gåendet på en gata, även brist på övergångsställen och korsningar. Således är det en balans mellan en gatas längd och kvalitet som påverkar vad som är en acceptabel sträcka att gå (Gehl, 2006).

2.2.3 GATANS KVALITET

Kvaliteten på gatan påverkar hur gångvänlig den upplevs av fotgängare. Faktorer som är kopplade till kvaliteten är bredd på gångbana, underlag samt element i vägbanan som kan agera hjälpmedel eller hinder (Southworth, 2005). En fotgängare behöver ha tillräckligt med

utrymme tillägnat sig för att det ska kännas trevligt och lätt att gå. Om det är många hinder på trottoaren eller gångvägen skapar det upplevda barriärer, irriterande avbrott och omvägar för fotgängaren (Gehl, 2006). Sådana hinder kan exempelvis vara lyktstolpar, infarter, parkeringsplatser, hållplatser och trafikljus. Det kan även röra sig om att gående och cyklister samsas om samma vägbana och därmed skapas oreda och störningsmoment för båda parter. Avbrott i en trottoar försämrar kvaliteten för fotgängaren som tvingas stanna upp, vänta eller ta en omväg. Kvaliteten på gångvägar som är specifikt utformade för gående är betydligt högre än på de ställen där andra färdmedel prioriterats (Gehl 2006; Gehl 2010).

Tidigare forskning visar att attraktiviteten för att gå på en gata ökar om gångbanor är separerade från motordriven trafik och cyklar. Tydliga avgränsningar mellan fotgängare och övrig trafik ökar den upplevda tryggheten för fotgängare och således attraktiviteten (Adkins et al., 2012; Lindelöw et al., 2016).

Fotgängare är känsliga för vilket typ av underlag gatan har, det påverkar både tillgängligheten och det visuella. För människor med rörelseförhinder kan det vara svårt att gå på gatsten, kullersten och grusade vägar men desto lättare på asfalt och betongplattor. En del underlag kan dessutom bli hala och undviks därför av fotgängare (Gehl, 2006).

2.2.4 BLANDADE FUNKTIONER

För att det ska vara rörelse på en gata behöver den vara attraktiv att gå på och då är det viktigt att det finns blandade funktioner i närliggande områden. Ju fler målpunkter och varierande verksamheter desto fler människor kommer ha anledning att röra sig på gatan (Jacobs, 1965). Även Gehl (2006) tar upp vikten av ett rikt stadsliv med en stor variation i funktioner för att tillgodose människors behov av upplevelser.

Blandade funktioner är en av de faktorer som påverkar hur levande en stad och dess enskilda delar upplevs. Om ett område endast har en funktion kommer det leda till att det endast är människor i rörelse där under en kort period varje dag. I stället bör alla platser ha åtminstone två funktioner som då förbättrar förutsättningarna att fler människor rör sig där vid olika tider på dygnet. Både primära och sekundära funktioner behövs för att säkerställa ett jämnt flöde av människor och bidra till stadens mångfald. De primära funktionerna är sådana som drar människor till en specifik plats och de sekundära är beroende av de primära. Exempel på primära funktioner är bostäder, kontor, utbildning och viss typ av rekreation. Sekundära funktioner växer fram över tid och kan exempelvis handla om att människor uppehåller sig i gaturummet för att uppleva stadskänsla (Jacobs, 1965).

En stad och dess gator ska vara livfulla vid olika tidpunkter på en dag och av människor med olika syften. Jacobs (1965) menar att för att skapa en livlig gata som är används och upplevs

som gångvänlig behövs det olika typer av funktioner som drar dit människor. Det behöver vara både primära och sekundära funktioner som används av människor vid olika tidpunkter. Då skapas livfulla, attraktiva och säkra gator för dess användare.

2.2.5 MÄNSKLIG SKALA

Att bygga i mänsklig skala innebär att skala och proportioner i den byggda miljön är i relation till människan. Stadsbyggande som utgår från den mänskliga dimensionen skapar städer som är attraktiva att röra sig i och är i regel viktigare än arkitektur. Kvaliteten och proportionerna på fasader och ytor vi ser i ögonhöjd när vi går längs en gata är viktiga för upplevelsen och trivseln. Storskalig infrastruktur och höga byggnader med ointressanta fasader vid marknivå skapar döda och tomma ytor. För att skapa ett rum där människor vill röra sig behöver stadsbyggnationen se till hur hus och infrastruktur relaterar gatan och till människornas som går där (Gehl 2006; Gehl 2010).

2.2.6 MÅNGFALD

I sin beskrivning av "the conditions of city diversity" (Jacobs 1965, s. 155) förklarar Jacobs att den tredje punkten för att skapa livfulla städer är att det ska finnas en stor proportion av äldre byggnader. De första punkterna är blandade funktioner och korta kvarter och avstånd. Ett område måste ha en blandning av ny och gammal bebyggelse som står i harmoni med varandra. Jacobs menar att det förmodligen är omöjligt att skapa en dynamisk och trivsam gata utan äldre byggnader. Med äldre byggnader syftar hon inte enbart på vackra sekelskiftsbyggnader utan även på lågkostnadsbostäder och vanliga byggnader med karaktär och historia. Således är det inte bara arkitekturen som är viktig utan även bakgrunden och historien. Det är svårt att skapa intressanta och attraktiva kvarter och städer när allt byggs upp samtidigt, det eftersom området då saknar karaktär och värde. Ett sådant kvarter kommer alltid att ha en nackdel och handikapp även när byggnaderna blir äldre. Heterogena områden med byggnader från olika tider är mer benägna att generera mångfald och livlighet som i sin tur gör det mer intressant för fotgängare (Jacobs, 1965).

Den fjärde och sista punkten som beskrivs av Jacobs är: "The district must have a sufficiently dense concentration of people, for whatever purpose they may be there. This includes people there because of residence" (Jacobs 1965, s.213). Det innebär att kvarter och städer behöver ha tillräckligt med människor som bor, arbetar och använder platsen för att den ska vara livfull och dynamisk. Det måste dock finnas en balans mellan tätbefolkat och tätbebyggt och hög koncentration och närvaro av människor. De två sakerna innebär inte nödvändigtvis inte samma sak. Jacobs menar att för att ett område ska frodas och vara ekonomiskt gynnsamt

behövs en viss koncentration av människor. Det i sin tur skapar kvarter med gator som är intressanta och attraktiva för fotgängare (Jacobs, 1965).

I skapandet av en dynamisk stad menar Jacobs att det inte räcker med en eller två av dessa betingelser utan de fungerar bäst tillsammans. Om det är en god mix av funktioner och verksamheter, korta avstånd med många alternativa vägar och stråk, byggnader från olika tider och med olika karaktär samt en hög koncentration och närvaro av människor skapas livfulla och dynamiska städer (Jacobs, 1965).

Resultatet från en studie utförd av Vikas Mehta (2008) indikerar att människor föredrar att gå i kvarter som har en blandning av funktioner och butiker. Särskilt viktigt är det med sådana funktioner som erbjuder varor och tjänster som behövs till vardags. Studien visade även att människor föredrar gaturum där det finns naturliga samlingsplatser där människor kan mötas, och även se andra människor och aktiviteter. Kvarter med karaktär, visuellt intressanta omgivningarna och med funktioner som av fotgängare upplevs som destinationer föredras framför andra kvarter. Mehtas studie föreslår tre kriterier som särskilt viktiga för människors upplevelse av gaturummet och för gångvänligheten; *användbarhet, känsla av tillhörighet och trivsel*.

3 METOD

Följande kapitel redogör för studiens forskningsdesign och de två metoder som använts för insamling av material; systematisk observation och spontana intervjuer. Materialet som samlats in har legat till grund för studiens analys och slutsats. Metoderna skedde sekventiellt där observationer genomfördes först och sedan intervjuer, detta för att kunskap från observationerna skulle användas för att utforma intervjuerna. I slutskedet besvarades liknande frågor under såväl observationen som vid intervjuerna med gående på gatorna.

3.1 FORSKNINGSDESIGN

För att besvara frågeställningarna har en fallstudie valts att genomföras. Det är en lämplig forskningsdesign utifrån uppsatsens syfte. En fallstudie är en lämplig strategi vid undersökning av ett fenomen eller en företeelse i relation till kontexten. I denna uppsats studeras fotgängares upplevelser av gångvänlighet i relation till gatan och gaturummet. Fördelen med att använda fallstudie i denna uppsats är att det möjliggör att detaljerat studera subjektiva uppfattningar om gångvänlighet och vilka bakomliggande faktorer som påverkar upplevelsen i dessa specifika fall. Således är inte syftet att generalisera eller dra universella slutsatser utan i stället att beskriva fenomenet utifrån dess inramning och kontext. Resultatet från denna uppsats kan därmed ge en bredare förståelse för hur gångvänlighet upplevs av gångtrafikanter och bidra till specifik kunskap om detaljer bakom vad som påverkar upplevd gångvänlighet på två gator i Malmö (Denscombe, 2018; Yin, 2007).

3.2 METODBESKRIVNING

Metoderna valdes då de ansågs lämpliga för studiens ändamål och syfte baserat på liknande tidigare studier. På grund av att undersökningen har ett miljöpsykologiskt angreppssätt anses metoderna passande eftersom studieobjektet är interaktionen mellan människa och miljö. Insamling av material bör genomföras i den miljö som ska studeras. Exempel på metoder som genomförs i forskning inom miljöpsykologi och planering är självrapportering i form av enkät eller intervju, kognitiva kartor, fokusgrupper och observation av beteenden. Spontana intervjuer har använts i liknande studier av bland annat Mehta (2008), Lindelöw (2016), Marcheschi et al. (2022).

3.2.1 UNDERSÖKNINGSOMRÅDE

Malmö är Sveriges tredje största stad med cirka 350 000 invånare (Statistiska centralbyrån, u.å.) och är beläget i sydvästra delen av Skåne. Två gator i Malmö fick utgöra underlag för att undersöka hur gångvänlighet upplevs på olika typer av gator.

De undersökta gatorna är Smedjegatan i delområdet Rådmansvången och Engelbrektskatan i delområdet Gamla Staden. Gatorna är belägna i centrala Malmö och ligger i anslutning till några av stadens större målpunkter, Lilla torg och Gustav Adolfs torg, Möllevångstorget, Pildammsparken och Station Triangeln (södra uppgången). Det ansågs relevant att välja gator där det förväntas vara hög aktivitet och stort flöde av gångtrafikanter, detta för att öka sannolikheten att kunna samla mycket material. Gatorna är belägna i två olika delar av centrala Malmö. Det finns delvis liknande funktioner vid de två gatorna men gatorna har olika karaktär och tjänar olika syften för gångtrafikanterna.

TABELL 3.1 INFORMATION OM BERÖRDA DELOMRÅDEN I MALMÖ

	Rådmansvången (Smedjegatan)	Gamla Staden (Engelbrektskatan)
Invånare	7 222	9 599
Area	50 ha	87 ha
Bilnehav (per 1000 in.)	173	191
Byggnadsår	1900–1930/1960–1970	1900–1930/1960–1980
Målpunkter*	11	25

*Målpunkter i form av restauranger, affärer, hårsalonger, hotell och gallerior på gatan.

Smedjegatan

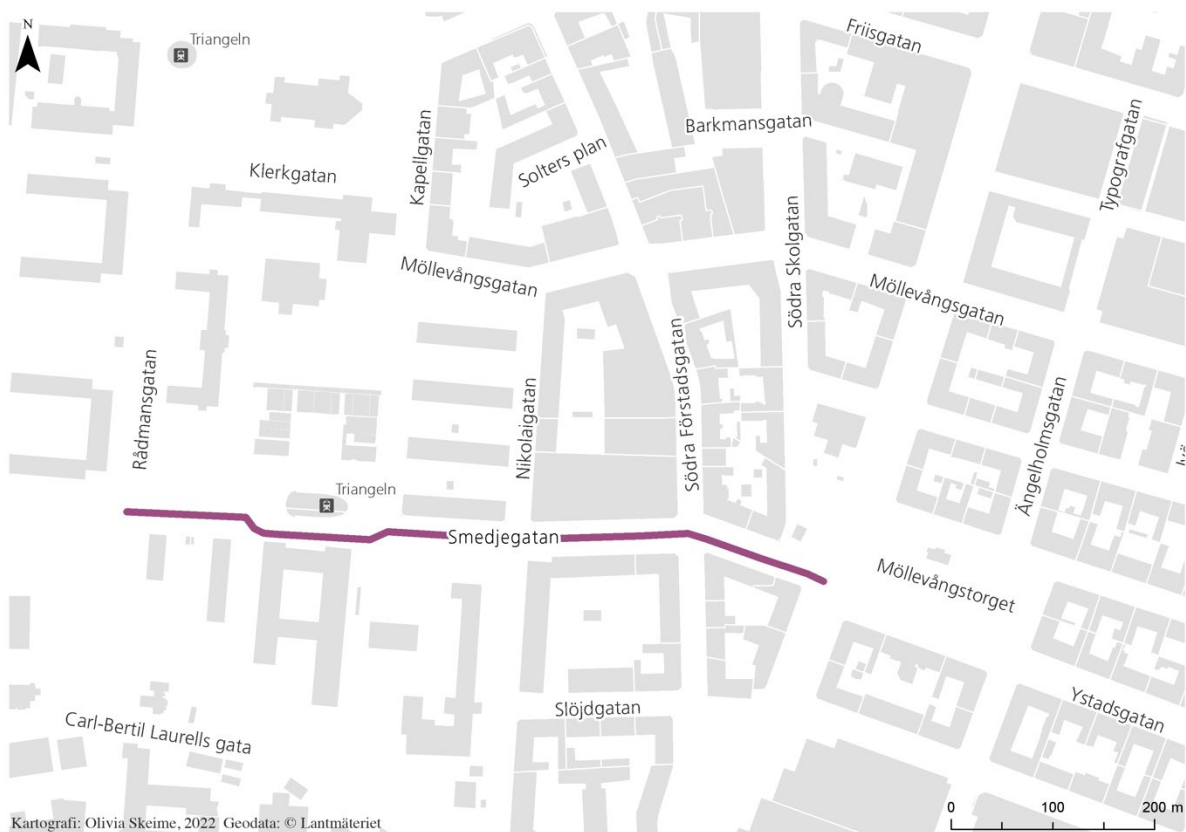
Gatan som är belägen i delområdet Rådmansvången namngavs 1904 på bakgrund av Nils Månsson Holmquist smedja som låg i korsningen mellan Södra Förstadsgatan och den gata som nu heter Smedjegatan (Bender & Malmö stadsarkiv, 1999).

Smedjegatan går från Möllevångstorget i öst, korsar Södra Förstadsgatan och leder mot station Triangeln södra uppgång och Rådmansgatan i väst (se figur 3.2). Gatan består av väg för biltrafik, separerad gång- och cykelväg samt trottoar. Mellan bilväg och gång- och cykelväg är det en buffert med planterade blommor och träd samt cykelställ. Det finns parkeringsplatser längs med gatan samt station för lånecyklar. Gatubeläggningen är asfalt och betongplattor. Det finns ett antal flerfamiljshus, ett parkeringshus samt skola och Station Triangeln. Byggnaderna närmare Möllevångstorget är bostadshus med affärs- och restaurangverksamhet på

bottenplan. Vad gäller byggnadsåren för byggnader på Smedjegatan varierar det från 1900–1930 tal till 1960–1970 (Malmö stad, 1933; Malmö stad, 1965; Malmö stad, 1968).



FIGUR 3.1 SMEDJEGATAN, FOTON TAGNA AV SKEIME APRIL 2022



FIGUR 3.2 ÖVERSIKTSKARTA ÖVER SMEDJEGATAN

Engelbrektsgatan

Engelbrektsgatan består av tre separata äldre gator som 1864 slogs samman till en och samma. De norra och mellersta delarna har benämnts med många olika namn sedan slutet av 1400-talet. Den södra delen av gatan fungerade tidigare som en larmgata utifall brand skulle utbryta i staden (Bender & Malmö stadsarkiv, 1999).

Engelbrektsgatan går från korsningen mellan Gråbrödersgatan och Hyresgatan i norr till Stora Nygatan och Gustav Adolfs torg i söder (se figur 3.4). Från Gustav Adolfs torg är gatan enkelriktad med separata cykelfiler och trottoarer i båda riktningar. Mellan Larohegatan/Tegelgårdsgatan och Hyregatan är det gångfartsområde som avgränsas med pollare. Längs med södra delen av gatan finns parkeringsplatser såväl som cykelparkeringar och station för låncyklar. Det finns ett övergångsställe vilken är belägen i korsningen närmast Gustav Adolfs torg. Gatubeläggningsen är gatsten och betongplattor. Det finns några restauranger och kaféer samt en del butiker längs med gatan. Bebyggelsen på gatan är av blandad karaktär och vad gäller byggnadsår dominerar åren kring 1900–1930 med en del nyare byggnader från 1960–1980 (Malmö stad, 1975; Malmö stad, 1986).



FIGUR 3.3 ENGELBREKTSGATAN, FOTON TAGNA AV SKEIME APRIL 2022



FIGUR 3.4 ÖVERSIKTSKARTA ÖVER ENGELBREKTSGATAN

3.2.2 SYSTEMATISK OBSERVATION

Information om platsernas karaktär, funktion och användning samlades in genom systematisk observation. Systematisk observation är en teknik för insamling av material där beteenden i en viss miljö ska undersökas och genomförs med hjälp av förutbestämda regler och frågor. Ett observationsschema skapades med ett antal frågor och punkter som besvarades under observationen. Syftet med schemat är att på ett systematiskt sätt samla in information för att möjliggöra aggregering av data i senare skeden (Bryman, 2018; Denscombe, 2018).

Bedömningen av gaturummet avseende lätthet att transportera sig till fots genomfördes av baserat på ett antal variabler framtagna efter genomläsning av teori och tidigare forskning. Baserat på dessa variabler samt den subjektiva upplevelsen efter en genomförd promenad på gatan gjordes en bedömning av hur lätt det är att gå på Engelbrektsgatan. Variabler som låg till grund för bedömningen var: trängsel, trafik, gång- och cykelväg, övergångsställen, hinder, skyltning, sikt, bredd, buffertar samt övriga observerade störningsmoment.

Bedömningen av hur trevligt gaturummet upplevdes avsåg faktorer som livlighet, aktivitet, säkerhet, visuella kvaliteter, mänsklig skala, arkitektur, närvaro av människor, mångfald och komplexitet. Även dessa variabler är framtagna ur det analytiska ramverket och representerar olika faktorer som kan påverka upplevelsen av gångvänlighet.

En fördel med observation som metod är att det sätter företeelser och faktorer i sin verkliga kontext och möjliggör för beskrivning av verkligheten i realtid. Observation av frekvenser och beteenden i en miljö och i ett sammanhang är en bra metod såvida syftet inte är att fånga ett historiskt perspektiv eller dylikt. Svagheter med observation kan vara att det är tidskrävande men i denna undersökning har det observationen anpassats för en mindre studie och därmed varit genomförbart inom tidsramen (Yin, 2007). I denna studie valdes undersökningsområdet med detta i avseende för att möjliggöra många interaktioner och därmed informationsinsamlingen. Ytterligare en nackdel med observation är det som kallas för reflexivitet. Reflexivitet inbegriper möjligheten att observatören påverkar situationen genom sin närvaro. Det kan exempelvis vara om deltagarna blir varse om att de är observerade och ändrar sitt beteende av den anledningen (Yin, 2007). Reflexivitet anses inte vara en felkälla i denna studie eftersom inga känsliga eller direkt påverkbara beteenden observerades. Det som observerades var endast den fysiska miljön och antalet personer som transporterar sig med cykel eller går.

Flera observatörer ökar reliabiliteten av en studie (Bryman, 2018) men med studiens omfång och resurstillgång var inte det möjligt. I stället har andra åtgärder vidtagits för att säkerställa en så replikerbar undersökning som möjligt.

Vid observationstillfällena togs foton av gatan för att underlätta beskrivning av den fysiska miljön (Yin, 2007).

Vid observationstillfällena räknades antalet interaktioner under 15 minuter vid ett tillfälle per gata. Observationerna genomfördes från en utvald plats på gatan och därmed har endast interaktioner inom rimligt avstånd räknats med. Med interaktioner åsyftas gångtrafikanter och cyklister som passerade observationsplatsen längs med gatan. Till gångtrafikanter räknas de som gick, sprang och ledde cykel, barn i barnvagn räknades inte med. Till cyklister räknades även personer som färdades på elsparkcykel och skateboard. Passerande fotgängare och cyklister som endast korsade gatan (och inte färdades längs med) räknades inte med som interaktioner.

Totalt observerades (n=210) interaktioner på Smedjegatan vid observationstillfället. Av dessa interaktioner var (n=140) gångtrafikanter och (n=70) cyklister. På Engelbrektskatan observerades totalt (n= 121) interaktioner vid observationstillfället. Av dessa var (n=94) gångtrafikanter och (n=27) cyklister. Vid observationstillfällena var det soligt väder och cirka 10°C.

3.2.3 SPONTANA INTERVJUER

Spontana, korta intervjuer genomfördes med gående längs de två gatorna för att samla in kvalitativa data om fotgängarnas subjektiva upplevelser om gångvänligheten. Deltagarna intervjuades på respektive gata och fick besvara ett fåtal frågor muntligt. Intervjuerna varade i cirka två minuter vardera. Sammanlagt intervjuades 35 personer på Smedjegatan och 32 personer på Engelbrektskatan fördelat på tre tillfällen. Tillfälle ett var måndagen den 18 april 2022, det var en helgdag vilket innebar att inte alla butiker var öppna samt att majoriteten av befolkningen är lediga. Tillfälle två var tisdagen den 19 april, en solig vardag. Tillfälle tre var onsdagen den 27 april, en något molnigare dag mitt i veckan.

TABELL 3.2 INFORMATION OM INTERVJUTILLFÄLLEN

	Datum	Smedjegatan	Engelbrektskatan	
Tillfälle 1	2022-04-18	n=9	n=10	
Tillfälle 2	2022-04-19	n=17	n=12	
Tillfälle 3	2022-04-27	n=9	n=10	
Totalt		N=35	N=32	N=67

Syftet med intervjuerna var att tillgå information om gångvänligheten från människor som aktivt använder gatorna. Av den anledningen spreds tillfällena ut över vardagar och helger

samt tid på dygnet. Det ansågs vara relevant för att öka möjligheterna att intervjua människor med olika användning, syfte och uppfattning.

Spontana intervjuer med gående, så kallade *go-along interviews*, är en flexibel intervjumetod som används för att samla kontextuell information om platsen och deltagarnas relation till platsen (Carpiano, 2009). Intervjun möjliggör insikter i deltagarnas upplevelser om gångvänligheten samtidigt som de befinner sig på och använder platsen. Tidigare forskare som använt sig av metoden är bland andra stadsplaneraren och arkitekten Kevin Lynch som under sextioalet gjorde en omfattande undersökning för att kartlägga människors upplevelse av tre amerikanska städer. I det projektet genomfördes gående intervjuer med deltagare för att samla in material om hur olika gator upplevs och ses (Lynch, 1960).

Utifrån det miljöpsykologiska perspektivet på subjektivitet och individuella upplevelser är spontana intervjuer ett fördelaktigt sätt att studera människors relation till en plats och genom det öka kontextbaserad förståelse av gångvänlighet. Med bakgrund i miljöpsykologin kan fokus vid intervjuerna ligga vid människors uppfattning och attityd gentemot respektive gata och därmed verka för att besvara uppsatsens syfte.

Dessa intervjuer kan utformas och genomföras på olika sätt, i denna studie användes öppna frågor som ställdes till gående. Fördelar med denna typ av materialinsamling är att respondenterna själva är med och formar intervjun och leder den i den riktning de anser lämplig. Således är metoden flexibel både innehållsmässigt och avseende själva genomförandet. Intervjuerna genomfördes stillastående eller gåendes med intervjupersonerna baserat på deras preferens.

Interaktionen med intervjupersonerna sker i den berörda miljön vilket är fördelaktigt sett till uppsatsens syfte. Det är lättare för intervjupersonerna att svara på frågor om upplevelse av en miljö om de samtidigt befinner sig där eftersom den typen av information är såväl situationsbaserad som platsbaserad. Svarens trovärdighet ökar eftersom de intervjuade inte behöver tänka tillbaka och minnas hur gaturummet upplevs utan kan i stället referera till den exakta stunden.

Inledande frågor som ställdes till deltagarna rörde ålder, körkortsinnehav, tillgång till bil samt hur ofta de går på berörd gata. Övriga frågor var av öppen karaktär och syftade till att låta deltagarna själva formulera sitt svar angående deras subjektiva upplevelse och känsla. Frågorna utformades för att samla in information om deltagarnas upplevelse som gångtrafikanter på gatorna. Följande frågor ställdes: När du går här, vad är syftet med din promenad? Är det trevligt att gå här, varför/varför inte? Är det lätt att gå här, varför/varför inte? Vad tycker du om den fysiska miljön? I de fall som deltagarna efterfrågade förtydligande över frågorna gavs en beskrivning av vad som åsyftas med *trevligt* och *lätt*.

Intervjutekniken korrigerades under tiden eftersom det var svårt att få människor att stanna på intervju. Det upplevdes lättare att fånga personers intresse att delta om konversationen inleddes med att kort presentera syftet med studien och intervjuerna.

Undersökningspopulationen är inte känd och kan inte identifieras. Eftersom syftet med undersökningen inte är att åstadkomma ett representativt eller generaliserbart material ansågs det relevant att använda ett icke-sannolikhetsurval. Målet med uppsatsen är att åstadkomma ett explorativt urval med kvalitativa data där syftet är att generera insikter och erfarenheter inom ämnet. Genom att välja två geografiskt avgränsade områden avsmalnades urvalet till de personer som använder just dessa gator. Det ansågs högst relevant med en geografisk avgränsning för att studera gångvänlighet eftersom upplevelsen påverkas av platsbaserade faktorer. Därmed kan materialet studeras i jämförelse med platsens lokalisering, användning och utformning. Dessutom formades urvalet genom vilket tid på dagen som intervjuerna genomfördes. Urvalet av intervjupersoner formades således både tidsmässigt och geografiskt (Denscombe, 2018).

Svaren på frågorna om trivsel och lätthet att gå graderades på en femstegsskala baserat på hur trevligt respektive hur lätt att gå fotgängare ansåg gatorna vara. Trivsel graderades från *otrevligt* till *mycket trevligt* och lätthet att gå från *svårt* till *lätt* enligt ett kodschema.

Graderingen genomfördes baserat dels på hur många positiva respektive negativa punkter som nämndes, dels på vilka beskrivande ord som användes. För exakt kodschema se bilaga 3.

Metoden för denna studie kan bedömas som semikvantitativ på basis av att det är ett stort urval intervjupersoner men själva intervjuerna är inte djupgående nog att klassificeras som kvalitativa. Baserat på typen av frågor som ställdes till intervjupersonerna är inte heller materialet tillräckligt kvantitativt för att utföra statistiska analyser och ta reda om det finns statistiskt signifikanta samband (Denscombe, 2018). Därmed genomförs kvalitativa analyser av ett semikvantitativt material för att besvara uppsatsens syfte och frågeställningar.

3.2.4 ETISKA ÖVERVÄGANDEN

Deltagarna informerades om syftet med intervjuerna och deltog frivilligt. Inga känsliga eller personliga uppgifter samlades in under metodgenomförandet. Deltagandet i de spontana intervjuerna var frivilligt och de svar som gavs går inte att spåra till specifika personer eftersom ingen identifierande information samlades in. På de foton som togs under observationstillfällena syns inga ansikten och därmed kränks inte integriteten för de som kan ha fångats på bild (Farthing, 2016).

3.2.5 ANALYS AV MATERIALET

För att möjliggöra analys av det insamlade empiriska materialet användes i huvudsak två programvaror, Microsoft Excel och IBM SPSS Statistics 28.0.1. Materialet från de spontana intervjuerna sammanställdes i Excel och efter utförlig genomläsning av materialet identifierades teman som sedermera användes för att koda materialet.

Deskriptiv statistik över individuella variabler togs fram med hjälp av det statistiska dataprogrammet SPSS för att på ett tydligt sätt presentera överskådlig information över intervjuerna.

4 OBSERVATION AV GÅNGVÄNLIGHET

Kapitlet presenterar den del av den empiriska undersökningen som genomfördes av författaren i form av systematisk observation. Följande material baseras på den expertbedömning som genomfördes efter inläsning på tidigare forskning och undersökningsområdet. Bedömningen grundar sig således i författarens subjektiva upplevelse av gångvänligheten på de två gatorna samt kunskap om gångvänlighet. Detta material kommer att redovisas i relation till den presenterade teorin och Malmö stads strategidokument för att sedermera kompletteras med fotgängares upplevelser av gatan. Därmed studeras och analyseras gångvänligheten utifrån olika perspektiv som är likvärdigt viktiga för att besvara uppsatsens syfte.

4.1 SMEDJEGATAN

Under observationen var det mycket rörelse och ett stort flöde av fotgängare i båda riktningar på Smedjegatan. Det var dessutom ett stort antal cyklister. Trots hög aktivitet upplevdes inte någon trängsel. De breda gångbanorna ger mycket utrymme för fotgängare men eftersom observationen genomfördes mitt på dagen då det normalt inte är rusningstid är det rimligt att anta att antalet människor är fler under andra timmar på dygnet. Därav kan det förstås att trängsel kan uppstå.

Bilvägen är separerad från gång- och cykelvägen med buffert på delar av gatan. Buffertarna består av träd, planteringar, cykelparkeringar och parkeringsplatser. På övriga ställen på gatan är gångvägen separerad med buffert från cykelväg och bilväg. Biltrafiken upplevdes således inte som en osäkerhetsfaktor på gångvägen förutom vid ett par korsningar. Två korsningar upplevdes specifikt osäkra; korsningen mellan Smedjegatan och Södra Förstadsgatan samt korsningen mellan Smedjegatan och Kapellgatan. Södra Förstadsgatan är trafikerad och något svår att korsa för fotgängare trots övergångsställe. Korsningen till Kapellgatan upplevdes svår som fotgängare att passera främst för att både cykelvägen och bilvägen svänger åt höger medan gångvägen går rakt.

Närmare Möllevångstorget är gatan mer livfull med fler platser att stanna till på, både bänkar och andra uppehållsplatser men även restauranger. Det upplevs som att denna del av gatan hänger samman med Möllevångstorget. Gatans mittparti mellan Södra Förstadsgatan och Nikolaigatan är desto mindre trevlig att färdas längs. Förutom ett fåtal planterade träd finns det parkeringsplatser längs gatan, infart till parkeringshus och ett femvånings bostadshus. Intrycket är att byggnaderna upplevs dominera gaturummet och det upplevs otrivsamt. De främsta anledningarna är att det inte finns något visuellt intressant eller attraktivt att se på eller möjlighet att stanna till. I kontrast till denna del av gatan är dock från Nikolaigatan till

Triangelns södra uppgång där det är betydligt mer grönska, äldre byggnader och mer variation i den byggda miljön.

I koppling till Jacobs (1965) är blandningen av primära och sekundära funktioner på gatan är otillräcklig för att åstadkomma mångfaldig användning vid olika tider på dygnet. Under observationen var det tydligt att det största flödet av människor kom periodvis, troligen i takt med tågens ankomst och avgång från Triangeln. Primära funktioner på gatan är framför allt bostäder vilket innebär att det inte finns en bredd i funktioner som lockar människor till destinationer på själva gatan. Snarare är det målpunkter i anslutning till gatan som orsakar aktiviteten där.

I enlighet med tidigare forskning kan Smedjegatan anses vara en trygg och säker gata baserat på ett antal aspekter. Fotgängare och cyklister har goda möjligheter att färdas på ett säkert sätt skiljt från varandra förutsatt att det inte är för mycket trängsel. Gatan har god sikt och det är lätt att orientera sig, fotgängare har bra överblick över gatans ändpunkter vilket är ytterligare ett belegg för upplevd trygghet.

I förhållande till Malmös strategier för ökad gångvänlighet är Smedjegatan ett gott exempel på där hållbara transportmedel – gång, cykel och kollektivtrafik – har prioriterats. Smedjegatan är en väl fungerande transportsträcka mellan viktiga målpunkter och används frekvent av fotgängare såväl som cyklister. Vad det gäller fotgängares anspråk nämnda i *Fotgängarprogram 2012–2018* (Malmö stad, 2012) uppfyller Smedjegatan kriterierna om vägval. Säkerhet avseende rån och överfall är inget som behandlas i denna uppsats och lika så trafiksäkerhet. Gällande möjlighet att sitta och stå längs med gatan är Smedjegatan bristfällig då endast finns begränsade platser att stanna på och nästintill inga att sitta på. Undantaget är kring Triangelns södra uppgång där det finns några bänkar. Trots att Södra Förstadsgatan är något mer trafikerad än Smedjegatan görs inte bedömningen att den utgör en barriär för gående eftersom hastighetsbegränsningen är 40 kilometer i timmen (Trafikverket u.å.) och det finns farthinder. Dock är upplevelsen av barriäreffekter individuellt och beror på den enskilda individens förmåga (Malmö stad, 2012). Sista kriteriet handlar om hur gångvänlig en gata är i olika väder och årstider. Under observationen var det soligt vilket leder till att bedömning över andra väder och årstider uteblir från denna undersökning. Däremot fanns det få ställen med möjlighet till skugga och det blev snabbt varmt på gatan.

Smedjegatan ingår i de prioriterade gångstråken utpekade i *Gångstråksplan* (Malmö stad, 2014) vilket innebär att Malmö stad genom utformning och reglering på dessa gator ska prioritera fotgängare. De tre begreppen som strategierna utgår från är attraktivitet, komfort och orienterbarhet. Smedjegatans attraktivitet utifrån kriterierna från gångstråksplanen bedöms som bra. Här har fotgängare prioriterats i utformningen av breda trottoarer, sammankoppling mellan viktiga målpunkter och mötesplatser samt närvaro av träd och

grönska. Gällande komfort finns det begränsad tillgång till bekvämligheter som vindskydd och bänkar. Däremot finns hyrcyklar vilket kan ses som en faktor för ökad komfort. Orienterbarheten på Smedjegatan bedöms som bra eftersom det är lätt att ta sig fram och hitta till målpunkterna som finns i varje ände av gatan.

4.2 ENGELBREKTSGATAN

Under observationen var det mycket aktivitet och en livlig stämning. Det var många människor som rörde sig i gaturummet, både till fots och cykel. Upplevelsen var att fotgängarna hade olika syften med deras vistelse på gatan som exempelvis: motionera, shoppar, rastar hunden, strosar runt, stannar på kaféer och restauranger. Fotgängarna var i blandade åldrar och rörde sig både ensamma och i grupp.

Den upplevda stämningen skilde sig på olika platser på gatan. Vid gångfartsområdet stannade människor till för att samtala, sitta på bänkar, kolla i butiker eller stanna på något av matställena. Stämningen är lugn och vänlig. Det spelas musik från högtalare utanför byggnaderna. Som fotgängare omges man här av andra människor, äldre arkitektur och det är en bred gata avsedd endast för gående. De övriga delarna av gatan är något smalare med blandad trafik och blandad arkitektur. Byggnaderna är högre, uppskattningsvis fem till sex våningar vilket bidrar till att solen alltid når ner till marknivå. Det finns inget utrymme till att stanna till eller sätta sig utan fotgängarna färdas i en jämn hastighet upp och ner för gatan.

Helhetsmässigt upplevs gatan gångvänlig vid tidpunkten för observationen. Speciellt i området med gångfartsområde. De övriga delarna upplevdes något besvärligare att röra sig på eftersom trottoarerna var smala och fotgängare som färdas i varje riktning vilket emellanåt orsakade trängsel. Dessutom var det många cyklister och elsparkcyklar som färdades längs med gatan och därmed var det viktigt med varsamhet i förhållande till trafiken. Även den motordrivna trafiken bidrog till att gatan upplevdes något svår att gå på. En del mindre lastbilar med leveranser till butiker och restauranger stannade på gatan, även där det inte var parkeringsplats eller någon typ av lastzon. Gatan är enkelriktad vilket underlättar för enkelheten vid korsningar och dylikt men på grund av de befintliga parkeringsplatserna och parkeringshuset var det mycket trafik. Flödet av fotgängare, cyklister och bilister avbröts vid ett antal tillfällen av backande och parkerande bilar, cyklister som färdas på bilvägen och fotgängare som korsar gatan där det inte är övergångsställen. Eftersom det endast finns ett övergångsställe i ena änden av gatan är fotgängare tvungna att korsa gatan även på andra ställen.

Längs med Engelbrektsgatan finns det många angränsande gator som fungerar som alternativa vägar för fotgängare. Det bidrar således till en mer intressant och givande gångväg trots att gatan i sig är lång och rak (Gehl, 2006; Jacobs, 1965).

Avseende de aspekter som Malmö stad betonar vara viktiga för fotgängare i *Fotgängarprogram 2012–2018* uppfyller Engelbrektsgatan kriterierna om vägval, möjlighet att sitta och stå samt barriäreffekt (Malmö stad, 2012). Fotgängare som går längs Engelbrektsgatan har god överblick över gatans korsningar och målpunkter. Det finns många alternativa vägar och korsande gångstråk som leder till ytterligare målpunkter som Lilla torg, gågatan och fler restauranger. Inom gångfartsområdet finns mycket utrymme för att sitta och stå för fotgängare och blir en naturlig uppehållsplats vilket observerades vid observationstillfället. Inga barriärer för fotgängare i form av järnvägar eller högtrafikerade vägar finns vid gatan. Gällande väder och klimat är det även här svårt att göra en bedömning eftersom observationen genomfördes på en solig dag. Författaren kunde dock inte identifiera vindskydd eller annan möblering som erbjuder skydd för väder.

Engelbrektsgatan ingår precis som Smedjegatan i de prioriterade gångstråken för fotgängare utpekade bland annat i det strategiska dokumentet *Gångstråksplan* (Malmö stad, 2014). Avseende attraktivitet, komfort och orienterbarhet bedöms Engelbrektsgatan uppfylla ett antal av kraven för de prioriterade gångstråken. På gatan finns det ett gångfartsområde där fotgängare tillåts röra sig fritt, tydliga gångbanor (om något smala) samt många verksamheter på bottenplan som bidrar till livlighet och rörelse. Vad det gäller träd och grönska är tillgången begränsad på Engelbrektsgatan. Endast ett antal planteringar i krukor finns längs med gatan. Fotgängares komfort på gatan är tillgodosedd sett till tydligt separerade gång- och cykelvägar samt tillgång till bänkar och hyrcyklar. Däremot identifierades ett antal hinder i vägbanan såsom stolpar och andra möbler som kan vara störningsmoment för fotgängare. Dessutom är gatubeläggningen gatsten vilket kan minska upplevelsen av komfort för fotgängare med nedsatt rörelseförmåga. Orienterbarheten på Engelbrektsgatan bedöms som god med bra överblick över gatan, många anslutande vägar och många målpunkter.

5 FOTGÄNGARES UPPLEVELSER AV GATURUMMET

Följande kapitel innefattar majoriteten av uppsatsens empiriska material och presenterar hur respondenter upplever Smedjegatan och Engelbrektsgatan i Malmö i förhållande till gång och gångvänlighet. Inledningsvis presenteras demografiska och individuella variabler från intervjuerna. Därefter beskrivs hur och i vilket syfte de intervjuade fotgängarna använder gaturummet. Avslutningsvis presenteras de teman som påverkar upplevelsen av gångvänlighet som identifierats från det insamlade materialet; blandade funktioner, cyklister, grönska och äldre bebyggelse. Resultaten analyseras i relation till den presenterade teorin för att besvara uppsatsens syfte och frågeställningar. Materialet har behandlats och bearbetats för att på ett tydligt sätt kunna lyftas fram och analyseras och därefter diskuteras.

5.1 ANVÄNDNING OCH ATTITYD

I tabell 5.1 presenteras deskriptiv statistik över de intervjuade. Utöver de individuella variablerna redovisas även de rapporterade anledningarna och syften med de intervjuades promenader.

TABELL 5.1 DESKRIPTIV STATISTIK

Variabel	Värden	N	Medelvärde	SD
Går du ofta här?	1-Ja	48 (71,6%)		
	0-Nej	19 (28,4%)		
Individuella variabler	Kön	1-Kvinna	39 (58,2%)	
		0-Man	28 (41,8%)	
	Ålder		41,18	17,71
	Körkort	1-Ja	48 (71,6%)	
		0-Nej	19 (28,4%)	
	Tillgång till bil*	1-Ja	40 (59,7%)	
		0-Nej	8 (11,9%)	
Syfte med promenad	Smedjegatan N=68	Besöka butiker	6 (8,8%)	
		Besöka park	13 (19,1%)	
		Arbetsplats	6 (8,8%)	
		Fritid/promenad	7 (10,3%)	
		På besök	4 (5,9%)	
		Bostad	6 (8,8%)	
		Kollektivtrafik	22 (32,4%)	
		Besöka torg	3 (4,4%)	
		Besöka restaurang	0 (0%)	

	Skola	1 (1,5%)
Engelbrektsgatan	Besöka butiker	8 (14,3%)
N=56	Besöka park	1 (1,8%)
	Arbetsplats	7 (12,5%)
	Fritid/promenad	9 (16,1%)
	På besök	11 (19,6%)
	Bostad	6 (10,7%)
	Kollektivtrafik	1 (1,8%)
	Besöka torg	3 (5,4%)
	Besöka restaurang	7 (12,5%)
	Skola	3 (5,4%)

**Nej på frågan om körkort innebär att frågan om tillgång till bil var irrelevant och de uteslöts därmed från den frågan (n=19).*

Undersökningen visar att de flesta fotgängare som går på Smedjegatan har som syfte att ta sig till och från Triangeln och Pildammsparken. En majoritet på 32,4% angav Triangeln som destination och 19,1% Pildammsparken. Kriteriet om tillgänglighet i Alfonzos (2005) behovshierarki gör sig påmint sett till hur gator används när de kopplar samman viktiga målpunkter och destinationer. Gatan kan således ses som gångvänlig utifrån dess lokalisering och sammankoppling med park, tågstation och torg vilket även är målpunkter som Malmö stad pekat ut som viktiga (Malmö stad, 2018).

En av de intervjuade svarar som följande på frågan om i vilket syfte de går på Smedjegatan:

*Bor i närheten så går här för att komma till kollektivtrafik,
Pildammsparken och för att handla mat.*

Många av de intervjuade svarade på liknande vis. Det framkommer därmed att gatan fungerar i större utsträckning som en transportsträcka mellan målpunkter än som en destination i sig där de främsta målpunkterna identifierade av undersökningen är Pildammsparken och Triangeln. Även Möllevångstorget dyker upp som destination men det är inte en övertygande andel. Trots att det längs gatan ligger två skolor, en mataffär och ett par restauranger och kaféer var det totalt sett få som angav att det gick på gatan i syfte att besöka något av detta. Dock angav 8,8% av de intervjuade att de gick på gatan för att besöka butiker, där matbutiker var det som nämndes mest frekvent.

På Engelbrektsgatan är trenden något annorlunda. Undersökningen visar att det är en större variation mellan vilka destinationer gatans fotgängare har och inget specifikt syfte stack ut. De

mest vanliga anledningarna var för att gå besöka restauranger, kaféer och butiker, gå till och från jobbet samt för att gå på promenad eller hitta på andra fritidsaktiviteter. Med bakgrund i Jacobs betoning på funktionsblandning av såväl primära som sekundära funktioner talar det för att ett brett utbud skapar mer gångvänliga gator.

Dessutom var det 19,6% av de intervjuade som endast var på besök i Malmö, antingen på semester eller i jobbsyfte. Det kan jämföras med Smedjegatans andel på 5,9%. Faktumet att det var fler fotgängare som var på besök i Malmö och gick på Engelbrektsgatan kan kopplas till dess centrala lokalisering nära centralstationen, gågatan samt Gustav Adolfs torg.

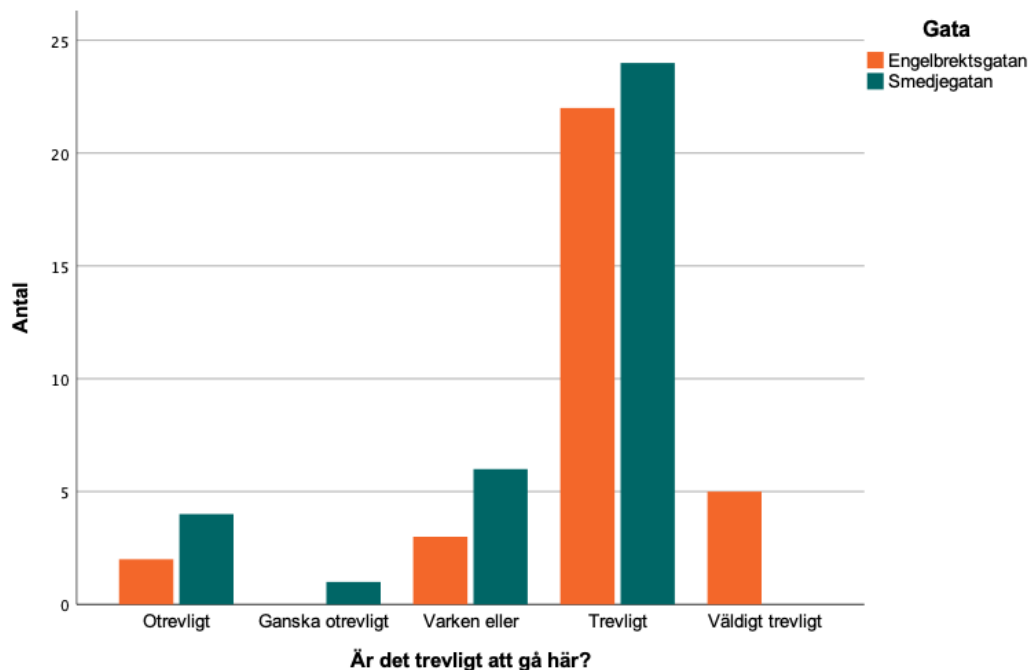
Engelbrektsgatan bedöms i lägre utsträckning vara en transportsträcka än Smedjegatan. Den är inte "bara en gata" utan även en attraktion i sig. Utifrån perspektiven från Gehl och Jacobs kan attraktiviteten förmodas bero på en mängd faktorer. Dels finns det en stor mångfald och variation i den byggda miljön och i det utbud som erbjuds, dels finns det mycket historia kopplad till gatan och byggnaderna där. Fotgängare som färdas längs gatan möts av en blandning av människor, byggnader, butiker och restauranger vilket skapar en livfull och trivsamt stämning. I koppling till Alfonzos (2005) behovshierarki kan aspekterna kring tillgänglighet appliceras här som påverkande faktorer för attraktiviteten på Engelbrektsgatan. Gatans lokalisering i centrum bidrar till en täthet mellan målpunkter både på den aktuella gatan såväl som på anslutande gator. Tillgängligheten för fotgängare ökar således eftersom tätheten även innebär korta distanser mellan olika destinationer. Detta är även förenligt med de idéer Gehl (2006) och Jacobs (1965) har lyft gällande acceptabla distanser för gångresor. En gata med många segment, stråk och alternativa vägar upplevs mer intressant och kan leda till att gaturummet mer upplevs som ett grannskap än som "bara en gata".

Resultatet indikerar att personer som sällan går på gatorna upplever gatorna som mer trivsamma i jämförelse med de som går där ofta. Av de som svarade nej på frågan *Går du ofta här?* var det ingen som ansåg att den var otrevligt, varken på Smedjegatan eller Engelbrektsgatan. Bland de som svarade ja på frågan var det 12,5% som ansåg att den var otrevlig. Detta resultat kan förstås utifrån generella aspekter rörande transport och gångresor. När en fungerande rutt har funnits minskar faktorer i den byggda miljön i betydelse, speciellt gällande val av rutt (Johansson et al., 2016).

Vad gäller lätthet att gå var fördelningen mellan de som går ofta respektive sällan förhållandevis jämn.

5.1.1 TRIVSEL

Det sammanställda materialet över hur *trevlig* respektive gata upplevs presenteras i diagrammet nedan (figur 5.1).



FIGUR 5.1 DIAGRAM ÖVER DE INTERVJUADES SVAR OM TRIVSEL, SAMMANSTÄLLT AV FÖRFATTAREN

Intervjumaterialet visar att fotgängare upplever gatorna som trevliga, se figur 5.1. Det går att avläsa från diagrammet ovan att en majoritet av svaren på frågan om trevnad på respektive gata faller inom kategorin *trevligt*. Helhetsmässigt är den upplevda trivseln lik på de båda gatorna. Men för att få en större förståelse för på vilket sätt gatorna upplevs av dessa användare är det fördelaktigt att se till de motiveringar som deltagarna gav till deras uppfattning.

Fotgängarna på Engelbrektsgatan ansåg att gatan var trevlig främst på grund av arkitekturen, atmosfären och utbudet av service. Ord som användes för att beskriva Engelbrektsgatan i positiv bemärkelse var: mysig, livlig, hemtrevligt, säker, lugn. Men även beskrivningar såsom ”inte den mysigaste gatan i stan” yttrades av de intervjuade. Två exempel på motiveringar från intervjuerna på Engelbrektsgatan återges nedan.

Har jobbat här och bor i området. Går här gärna och ofta.

Föredrar den här gatan framför gågatan. Den är mysigare och livligare. Annan stämning.

Fotgängarna på Smedjegatan tenderade att sammankoppla upplevd trivsel med att det var mycket rörelse på gatan, arkitekturen, vegetation samt lokaliseringen av gatan. Ett

återkommande tema bland svaren från intervjuerna var att endast delar av Smedjegatan upplevdes som trevlig. Generellt ansåg deltagarna att den del av gatan som går mellan Södra Förstadsgatan och Nikolaigatan samt området kring Triangelns södra uppgång är mindre trevliga att gå på. Speciellt i kontrast till den del av gatan som går mellan Nikolaigatan och Kapellgatan där många uttryckte uppskattning för bebyggelse, vegetationen och skolan med barn som leker och skrattar. En av de intervjuade uttryckte det så här:

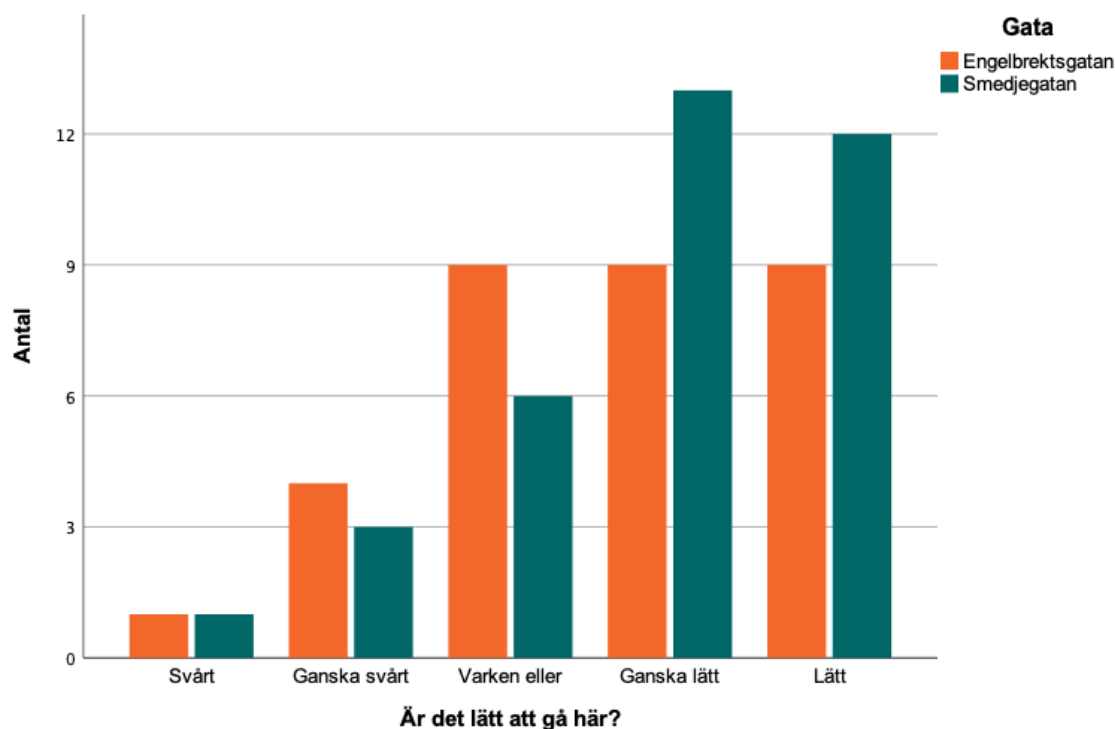
Ja det är trevligt. Mysigt framför allt närmare Möllan och närmare Triangeln. Mellan Södra Förstadsgatan och Nikolaigatan är det inte så kul. I övrigt ganska öppen känsla.

Av de tillfrågade på Engelbrektskatan ansåg 15,6% att den var mycket trevlig vilket kan jämföras med 0% på Smedjegatan. Motivering till varför gatan upplevdes mycket trevlig handlade om att det fanns många bra och fina butiker, att det var livlig stämning och blandad bebyggelse med både nytt och gammalt.

Gemensamt för de båda gatorna var att samma argument som användes av deltagarna för att beskriva varför de trivdes att gå på gatan användes även av andra för att beskriva vad som var otrevligt. Exempel är mängden rörelse på gatan, trafik samt bebyggelse. Dessa faktorer råder det delade meningar om vilket kan bero på att det handlar om individuella upplevelser. Utifrån miljöpsykologiskt perspektiv kan skillnader i hur människor upplever samma fenomen eller objekt förstås. I detta sammanhang påverkas den upplevda gångvänligheten på gatan av den subjektiva upplevelsen av mängden trafik och antal människor (Marcheschi et al., 2020)

5.1.2 LÄTTHET

Diagrammet nedan (figur 5.2) presenterar hur lätt fotgängare på respektive gata upplever det är att gå där, graderat av författaren från *lätt* till *svårt*. Smedjegatan anses av fotgängare vara lättare att gå på än vad Engelbrektskatan anses vara. Trots det kan slutsatsen dras att båda gatorna är förhållandevis lätta att gå på.



FIGUR 5.2 DIAGRAM ÖVER DE INTERVJUADES SVAR OM LÄTTHET ATT GÅ, SAMMANSTÄLLT AV FÖRFATTAREN

Lätthet att gå kan kopplas till en gatas kvalitet och utformning och handlar om fotgängares komfort. På Smedjegatan menade fotgängare att det var på grund av de breda gångbanorna, den separerade trafiken och korta avstånden som gatan upplevs som lätt att gå på. Anledningar till att det var svårt eller ganska svårt att gå på gatan var relaterat till cyklister och bilar. Detta resultat överensstämmer med de punkter som lyftes av bland annat Southworth (2005), Gehl (2006), Johansson et al. (2016) och inte minst Alfonzo (2005) gällande hur komfort och tillgänglighet påverkar upplevelsen av gångvänlighet. Faktorer som avstånd, bredd på gata, trafik, gatubeläggning och element i den byggda miljön påverkar i kombination med individuella förmågor och erfarenheter upplevelsen av att gå.

Samma faktorer lyfts även av de intervjuade fotgängarna på Engelbrektsgatan. Där berättar många om hur trafiken, inkluderande både bilar, cyklar och elsparkcyklar, gör att det blir rörigt och svårt att ta sig fram. Speciellt under rusningstider är det problematiskt då många trafikanter samsas om samma yta. Det kan kopplas till vad Lindelöw et al. (2016) beskriver som osynliggörandet av gångtrafikanter i trafikplaneringen. Även det som Adkins et al. (2012) betonar gällande upplevd trygghet kan kopplas till fotgängarnas attityd gentemot cyklister. Gångvänligheten ökar på en gata där fotgängare är tillräckligt separerade från cyklister.

5.2 BLANDADE FUNKTIONER

Ett gaturum med en stor variation av funktioner och som erbjuder en bredd av tjänster på marknivå är mer intressant och attraktivt än ett som endast har bostadshus (Jacobs, 1965). Jacobs teorier om blandade funktioners inverkan på en plats attraktivitet bekräftas av undersökningens insamlade material. Fotgängarnas motivering till varför Engelbrektskatan upplevdes intressant att gå på var just att det erbjöds en variation av service, affärer och restauranger. Det skapar liv och rörelse på gatan eftersom människor som färdas längs med den upplever ett sammanhang och samlar en mängd olika intryck. Vad det gäller Smedjegatan angavs det motsatta, den upplevdes tråkigare på grund av det begränsade utbudet av service och blandade funktioner. Där är majoriteten av bebyggelsen flerfamiljshus förutom skolan, mataffären och den del av gatan som ligger i anslutning till Möllevångstorget.

Jag har lite svårt för när det bara är bostadshus och inget annat. Det blir tråkigt. Blandade funktioner med butiker och restauranger gör det mer intressant.

Det säger en av de intervjuade om Smedjegatan och pekar mot den delen av gatan som går mellan Södra Förstadsgatan och Nikolaigatan. Där finns ett parkeringshus och flerfamiljshus och pekas även ut av andra fotgängare som "den tråkigaste delen av Smedjegatan". Uppfattningen av Smedjegatan verkar vara starkt kopplat till dess funktion som en stationsgata eller transportsträcka som många av de intervjuade benämnde den. Gatan beskrevs som "bara en gata" och många menade att den enda anledningen till att man går på Smedjegatan är för att ta sig mellan målpunkter såsom Pildammsparken, Triangelns södra uppgång och Möllevångstorget. Gatan i sig är inte ett besöksmål utan snarare det bästa alternativet för fotgängare att ta sig från en punkt till en annan. Grunden till valet att gå på Smedjegatan kan därmed kopplas till begreppen genomförbarhet och tillgänglighet från Alfonzos (2005) behovshierarki. Behovshierarkin är kopplad till syfte och typ av gångresa. Syftet med eller orsaken till att en person går på en gata påverkar hur stor betydelse de olika stegen i hierarkin spelar för valet att gå och därtill upplevelsen av gångvänlighet. Det som framkom av intervjuerna på Smedjegatan i relation till detta var att fotgängare valde att gå på gatan eftersom det var den mest gena, trafiksäkra och trevliga vägen i jämförelse med alternativen. I det stora hela ansågs gatan trevlig och relativt gångvänlig men det finns utrymme för förbättring.

Det är viktigt att ställa upplevelsen av gaturummet i relation till kontexten. Det eftersom Smedjegatan upplevdes mer gångvänlig än de andra alternativen för personer som färdades i

riktningen mellan Möllevångstorget och Pildammsparken. Om gaturummet skulle ställas i relation till andra gator hade resultatet kunnat se annorlunda ut. Det bekräftas även av att fotgängarna gjorde helhetsbedömningen att gatan var trevlig och lätt att gå på men att det finns en hel del att förbättra, exempelvis mer grönska, bredare gångväg, mindre trafik, mer ordning mellan cyklister och fotgängare samt minskat nedskräpande.

Undersökningen visade att Smedjegatan används frekvent av de som är på väg till och från Pildammsparken och Triangelns södra uppgång. Fotgängare väljer att gå på gator av olika anledningar och frekvens kan inte direkt översättas till gångvänlighet. Det skulle således vara felaktigt att göra bedömningen att gatan är gångvänlig på basis av att den frekvent används av fotgängare som har direkta destinationer. Eftersom faktorer i den byggda miljön kan ha en positiv påverkan på en gångresas kvalitet bör en gatas gångvänlighet inte endast bedömas utifrån hur många som använder den. Tidigare forskning på gångvänlighet har visat att hur upplevelsen av gångvänlighet i gaturummet är beroende av vilken typ av gång som utförs. Vid rekreativ gång lägger fotgängare mer vikt vid attraktivitet, livlighet, urban design och grönska. Det visuella och estetiska har en positiv påverkan på upplevelsen oavsett syftet med gång men har en större roll i valet av gata när promenaden i sig är syftet (Johansson et al., 2016).

Den upplevda helheten handlar om just det, att det finns ett samspel mellan alla delar i en omgivning. Det förhåller sig ur ett miljöpsykologiskt synsätt att skala och form påverkar vår upplevelse av den byggda miljön (Sorte, 2005). En majoritet av de fotgängare som intervjuades betonade på olika sätt hur viktig utformningen av gaturummet är för helhetsupplevelsen av gångvänlighet. Det överensstämmer med de presenterade idéerna från Gehl gällande att det är väsentligt att bygga i mänsklig skala för att skapa attraktiva gaturum där människor trivs (Gehl 2006; Gehl 2010).

5.3 CYKLISTER

I undersökningen framkom det från många respondenter att cyklarna var i vägen för de gående och att det ofta uppstod kaos mellan fotgängare och cyklister. Speciellt utsatta områden var korsningar samt där det var otydligt vad som var cykelbana respektive gångbana. Trots fotgängarnas i allmänhet positiva inställning till att människor cyklar framkom det att cyklisterna i många fall utgjorde hinder för de gående. En av de intervjuade på Smedjegatan beskrev det så här:

*Det känns som att man alltid är i vägen för cyklisterna.
Speciellt här i svängen vid Triangeln.*

På Smedjegatan var det generellt en korsning som utpekades i frågan om cyklisternas närvaro samt att cykelställen längs gatan var belamrade med cyklar vilket bidrog till hinder i vägbanan såväl som upplevd oordning. Korsningen som nämndes särskilt var där Smedjegatan korsar Kapellgatan, se figur 5.3. Många fotgängare upplevde korsningen som osäker och kaotiskt eftersom de behövde ha uppsikt över såväl bilar som cyklister. Framför allt var det faktumet att det färdas cyklister i båda riktningar på cykelvägen som de gående behöver korsa för att ta sig i riktning mot Triangelns södra uppgång. Ofta kommer cyklisterna i hög fart och under rusningstimmar kan det vara svårt att passera. En av de intervjuade svarar så här på frågan om det är lätt att gå på Smedjegatan:

Ja förutom när jag går med min ettåring. Korsningen vid triangeln är osäker och det känns läskigt när cyklar kommer bakifrån och cykelbanan går åt höger.

Det uppstår en konflikt mellan gående, cyklister och bilister i korsningen. Speciellt är det där de gående behöver korsa cykelvägen som upplevs otryggt och mindre vid övergångsstället och cykelpassagen. En annan av de intervjuade menar att cyklarna är den största faktorn till att det kan vara svårt att gå längs Smedjegatan.

Nej, cyklarna kommer ganska fort och det är lite klurigt. Dock gillar jag att det finns en cykelbana men det hade varit bättre om cykelbanan gick rakt, då hade det blivit säkrare att gå här.

Intervjupersonen menar att korsningen hade blivit säkrare för gångtrafikanter om cykelvägen gick rakt längs med hela Smedjegatan och inte rundade Triangelns södra uppgång.



FIGUR 5.3 KORSNINGEN MELLAN SMEDJEGATAN OCH KAPELLGATAN, FOTO TAGET AV SKEIME MAJ 2022

Även bland de intervjuade på Engelbrektsgatan var det många som upplevde att trafiken, inkluderande både cyklar och bilar, som helhet var störande för gångupplevelsen. Två av de intervjuade på Engelbrektsgatan beskrev det så här:

Det är en lurig cykelbana, både att cykla på och gå över.

[...] det är bra med separerade gång- och cykelvägar även om man ibland glömmer att det är cykelväg och blir bortplingad.

Trots att det är tydligt separerade gång- och cykelbanor är det många som påpekar att cyklisterna är i vägen för de gående. Några av de anledningar som anges är att cykelvägen inte är tydligt markerade samt att både gång- och cykelväg är relativt smala.

Samtidigt som en del anser att trafiken är problematisk på gatan är majoriteten ändå positiva till gatan och hur gångvänlig den upplevs. De allra flesta anser att det är lätt att gå och flera av motiveringarna som gavs handlade om att trafiken var separerad med tydlig bil, cykel- och

gångväg. Det råder således delade meningar om huruvida utformningen av gatan gör att det är lätt eller svårt att gå. Det miljöpsykologiska perspektivet kan här bidra med insikt i varför fotgängare kan uppleva ett gaturum på så skilda sätt. Relationen mellan miljön och människan är komplex och hur vi agerar och upplever omgivningen är beroende av sociala, individuella och psykologiska faktorer. Dels kan det handla om funktionshinder eller nedsatt rörelseförmåga, dels om kognitiva, emotionella och beteendemässiga processer (Marcheschi et al., 2020). Precis som denna studie fann även Marcheschi et al. (2020) att det upplevs obehagligt och störande när cyklister inte är tillräckligt separerade från de gående.

I transportplanering sammanfogas cykel och gång trots att de två transportsätten har många olika förutsättningar och karaktärsdrag sett till exempelvis hastighet, acceptabel distans att färdas och nödvändig infrastruktur. Genom användningen av termer såsom *GC-väg* (gång-och cykelväg) osynliggörs gångtrafikanternas behov i transportplaneringen. Gång och cykel beskrivs ofta som *aktiva transportmedel* och *icke motordriven transport* och klumpas därmed samman till ett transportslag. Det är intressant utifrån denna studies resultat där fotgängare i stor utsträckning upplever att cyklister påverkar gångvänligheten på en gata negativt, speciellt när det är svårt att särskilja vad som är gångbanan respektive cykelbana (Lindelöw et al., 2016). Detta är dock något som tas upp som en framtida strategi i Malmö stads strategidokument gällande gång. De menar att för att öka gångbarheten på gator behöver planeringen se till gång som ett eget transportmedel (Malmö stad, 2012).

5.4 GRÖNSKA

En majoritet av de intervjuade på Smedjegatan angav att de föredrar gaturum där det finns mycket träd och grönska. Träd och annan grönska ökar enligt dem trivseln och gör en gata mer visuellt tilltalande och därmed mer attraktiv att gå på. Det blir en mer levande plats. Exempel på formuleringar från intervjuade på Smedjegatan är:

Fint med träd och blommor. Det ska vara mycket grönt.

[...] jag tycker det borde vara mer träd och mindre bilar.

På Smedjegatan nämns grönska både i bemärkelsen att det är positivt att det finns träd längs gatan och att det saknas träd. I kontrast till Smedjegatan var det få som överhuvudtaget tog upp grönska under intervjuerna på Engelbrektsgatan. Faktumet att ingen kommenterade grönskan på Engelbrektsgatan kan kopplas till avsaknaden av vegetation längs med gatan

eftersom ingen kan anse det vara positivt med träd om det inte finns några. Anledningen till att så få av de intervjuade på Engelbrektsgatan uttryckte att det var negativt att det inte var någon grönska kan kopplas till att det finns många andra kvaliteter som gör gatan intressant och attraktiv. Southworth beskriver det på följande sätt:

Street trees and other vegetation almost always enhance walkability, but several European examples immediately come to mind that break the rule such as the treeless, arcaded streets of Bologna or the stone streets of Venice, Florence, or Sienna, Italy. Here the architecture, street space, and street life provide the interest and engage the pedestrian in exploration.

(Southworth 2005, s. 254)

Vad det gäller gators attraktivitet och upplevd gångvänlighet finns det ett antal element som har positiv inverkan. Exempelvis är gators storlek och skala, grönska, vyer, närvaro av andra människor samt byggnaders utformning, skala och arkitektoniskt sammanhang viktiga faktorer för hur gaturummet upplevs av fotgängare. Men för att ett gaturum ska vara av god kvalitet för gående behöver inte alla dessa element vara närvarande. I grunden handlar det om att människor vill känna att det är intressant och engagerande (Southworth, 2005) vilket kan kopplas till både Jacobs (1965) och Gehls (2006; 2010) betoning på blandade funktioner och ett varierat stadsrum.

Tidigare forskning visar att grönska är en viktig del av den fysiska miljön på gångvänliga gator. Framst är det kopplat till faktorer rörande trivsel och njutning. Upplevd komplexitet och variation är en viktig del i människors upplevelse av den visuella omgivningen (Sorte, 2005). I förhållande till Alfonzos behovshierarki för fotgängare faller grönska in under den sista kategorin, trivsamt. Grönska bidrar till ökad trivsamt i rummet vilket kan relateras till hur grönska betonades av deltagare i denna studie som något positivt. Däremot menar Adkins et al. (2012) att det endast är grönska av hög kvalitet som inger positiva känslor hos betraktaren och därmed bidrar till ökad gångvänlighet.

5.5 ÄLDRE BEBYGGELSE

Undersökningen visar att attraktiviteten för ett gaturum avgörs mycket av dess visuella och estetiska kvaliteter. Enligt Alfonso (2005) är den upplevda trivselt i ett gaturum förknippat

bland annat med förekomst av vegetation samt intressanta, unika och estetiskt tilltalande byggnader. Det framkom av intervjuerna att arkitektur spelar en stor roll i hur attraktiv och trivsamt en gata är vilket är i linje med vad Alfonzo betonar. En av de intervjuade på Smedjegatan beskrev den fysiska miljön så här:

Fin och blandad arkitektur som gör det intressant.

Vad som upplevs som visuellt tilltalande är subjektivt och en produkt av människors erfarenheter och dagliga liv (Kallus, 2001). Det framkom tydligt under intervjuerna att beroende på om de besökte gatan ofta eller sällan, och om de bodde i närheten eller utanför stan att det påverkade preferenserna för den byggda miljön. Exempelvis var det en deltagare på Smedjegatan som menade att på grund av att han inte längre bodde i centrala Malmö uppskattade han den stadslika känslan och var kanske generellt mer positivt inställd till gaturummet än någon som går där varje dag. En annan deltagare på Engelbrektsgatan som bodde där under sin uppväxt för 60 år sedan jämförde byggnaderna och gatans utformning med hur det en gång sett ut och menade att det inte längre var lika fint. Hon svarade så här på frågan om vad hon tyckte om den fysiska miljön:

De gamla byggnaderna är fina och jag önskar att det var mer bevarat från förr eller att när man byggde nytt att man byggde utefter samma stil. Allt kan inte vara fyrkantigt.

En av byggnaderna på Smedjegatan var speciellt uppskattad av de intervjuade fotgängarna, se figur 5.4. Figur 5.5 visar i förgrunden en av byggnaderna som i intervjuerna på Engelbrektsgatan lyftes fram som attraktiv och i bakgrunden en byggnad som ansågs mindre attraktiv. Byggnaden i bakgrunden beskrevs av som följande av en fotgängare:

[...] it sticks out like a sore thumb.

Med det åsyftades att byggnaden skiljer sig i sin utformning och håller inte samma kvalitet eller visuella standard som övriga byggnader på gatan. Byggnadens fasad och utformning ifrågasattes och kritiserades av flertalet intervjuade på Engelbrektsgatan.



FIGUR 5.4 BYGGNAD PÅ SMEDJEGATAN, FOTO TAGET AV SKEIME APRIL 2022



FIGUR 5.5 BYGGNADER PÅ ENGELBREKTSGATAN, FOTO TAGET AV SKEIME APRIL 2022

Samband mellan gång och attraktivitet har i tidigare studier visats vara aktuellt i relation till helhetsupplevelsen av promenaden. Däremot finns det inte tillräckligt med belägg för att kunna konstatera att attraktiva och tilltalande gaturum och miljöer leder till att människor går mer där (Johansson et al., 2016). Orsaken till att människor går och gör valet att gå har fler dimensioner som påverkar, exempelvis genomförbarhet, tillgänglighet, säkerhet och komfort (Alfonzo, 2005). Arkitektur som del av en gatas estetik kan ses som en stödjande faktor för gångvänlighet snarare än en avgörande.

Vidare kan det med bakgrund i Jacobs (1965) idéer att det bör finnas en viss proportion av äldre bebyggelse i städer för att det ska upplevas attraktivt och dynamiskt, argumenteras att så är fallet för både Engelbrektsgatan och Smedjegatan. Båda gatorna har en varierad och mångfaldig bebyggelse från olika tider och i olika arkitektoniska stilar. Undersökningen visar att faktorer i den byggda miljön är relevanta för upplevelsen av gångvänlighet på dessa gator avseende trivsamt men inte i vilken utsträckning de är avgörande.

6 SLUTSATSER

Den här studien har undersökt hur gångvänlighet upplevs av fotgängare på två gator i Malmö. Genom spontana intervjuer och systematisk observation har information samlats in som sedermera presenterats i relation till det analytiska ramverket. Studien har påvisat faktorer som är relevanta för den subjektiva upplevelsen av gångvänlighet i en specifik kontext med syftet att öka förståelsen för på vilket sätt den byggda miljön influerar till gång och påverkar upplevelsen.

Författarens bedömning av trivsamheten på Smedjegatan skiljer sig till viss del från fotgängarnas upplevelse av gaturummet. Framför allt var det gällande trivsel som fotgängare var mer positivt inställda jämfört med författarens bedömning. Författarens bedömning gjordes baserat på tidigare forskning om hur den byggda miljön relaterar till gångvänlighet och en systematisk observation genomfördes. I jämförelse har fotgängarna gjort en situationsbaserad bedömning på hur de upplevde gångvänligheten på gatan de just gått på. Vilka faktorer eller aspekter som togs upp från fotgängarna baserades inte på ett förbestämt observationsschema utan endast på deras upplevelse. Att bedömningarna skiljer sig är ett resultat även tidigare studier fått, exempelvis Adkins et al. (2012). Därmed är en viktig poäng att det inte är möjligt att ersätta användarnas perspektiv med forskares bedömningar om syftet är att beskriva subjektiva upplevelser.

Fotgängare är en heterogen grupp med olika preferenser och variation i vad som påverkar upplevelsen i gaturummet (Mehta, 2008), det är något som även påvisats i studien genom att fotgängare angett olika faktorer som värdefulla för gångvänligheten på gatorna. Trots det har ett antal faktorer framkommit som speciellt påverkande. Intervjuerna med fotgängarna visar att relevanta faktorer för gångvänliga gaturum är, ett brett utbud av funktioner och målpunkter; intressant och varierad design; vegetation; livlighet; välplanerad gånginfrastruktur; och närhet till vardagliga destinationer.

Med bakgrund i de kriterier och krav nämnda i Malmö stads styrdokument samt tidigare forskning på gångvänlighet är den sammantagna bedömningen att Smedjegatan är gångvänlig utifrån aspekter rörande tillgänglighet, säkerhet och komfort. Gällande aspekter om trivsamhet uppfyller Smedjegatan delvis de krav ställda av kommunen och faktorer som av studier påvisats öka upplevelsen av nämnda aspekter. Gatans utformning, lokalisering och anslutning till viktiga målpunkter är faktorer som bidrar till att fotgängare väljer att gå där och är således kopplade till tillgänglighet. På grund av att det är hög aktivitet på gatan och ett gediget flöde av människor ökar det säkerheten för fotgängare sett utifrån Jacobs (1965) idéer om ögon på gatan. Gällande komfort kan det argumenteras att det utifrån Alfonzos (2005) fjärde aspekt i behovshierarkin, genom befintliga övergångsställen, buffertar och breda gångvägar är bekvämt för fotgängare. Trivsamheten på gatan bedöms av författaren utifrån

faktorer rörande blandande funktioner, mänsklig skala, närvaro av grönska, variation i den byggda miljön samt arkitektur (Alfonzo, 2005; Gehl, 2006; Jacobs, 1965) som godtagbar.

Vidare visar resultatet att fotgängare upplever Smedjegatan som mer av en transportsträcka vilket förmodas vara relaterat till dess lokalisering mellan målpunkter. Samtidigt som Engelbrektsgatan har en central lokalisering med närhet till många målpunkter har den även ett varierat utbud av funktioner på gatan. Engelbrektsgatan är således mer av en attraktion i sig.

Med utgångspunkt i Malmö stads kriterier och det presenterade analytiska ramverket görs bedömningen att Engelbrektsgatan är gångvänlig. Bedömningen görs utifrån aspekter rörande tillgänglighet, säkerhet, komfort och trivsamt. Avseende tillgänglighet kopplas det till den gång-relaterade infrastrukturen, gatunätverket och distanser vilket är faktorer som bedöms som tillräckliga på gatan. Precis som på Smedjegatan är det hög aktivitet även på Engelbrektsgatan vilket bidrar till det säkerhet och trygghet via det som Jacobs (1965) beskriver som ögon på gatan. Komfort inkluderar variabler såsom element som påverkar relationen mellan motortrafik och fotgängare samt själva utformningen av gatan. Trivsamt för fotgängare bedöms som hög på Engelbrektsgatan utifrån att det finns ett stort utbud av verksamheter och funktioner samt att det är ett varierat och mångfaldigt gaturum sett till den byggda miljön.

Separerade fält för gående, cyklister och bilar associeras i denna undersökning med högre upplevd trivsel och lätthet att gå. Detta går i linje med tidigare forskning av bland annat Adkins et al. (2012) och Alfonzo (2005). Det underbyggs ytterligare av de styrdokumenterna rörande gångvänlighet och fotgängare från Malmö stad där en av de angivna strategierna för att öka gångvänligheten på stadens gator är att se till gångbanor separeras, gärna med buffertar eller taktila skiljeremisar från bilvägen (Malmö stad, 2012).

Resultatet från denna studie indikerar att den byggda miljön influerar gångvänlighet. I likhet med resultatet från Mehtas studie (2008) visar den att fotgängare i större utsträckning föredrar att gå i ett gaturum med en variation i funktioner, butiker och service. Vilket även är förenligt med Jacobs (1965) betoning på att funktionsblandning skapar levande, diversifierade och intressanta kvarter. Dessutom föredras gaturum med en variation i visuella kvaliteter såsom arkitektur, vegetation och mänsklig skala. Resultatet visar, likt det som Johansson et al. (2016) lyft rörande att den byggda miljön och estetiska gaturum är faktorer som ökar attraktiviteten och upplevelsen av gångvänlighet. Däremot är det inte aspekter som är avgörande för gångvänliga gator utan mer stödjande faktorer vilket även är det Alfonzo (2005) betonar med behovshierarkin för gångresor. Attraktiva stråk är en faktor för gångvänlighet med den är först relevant efter att de övriga kraven är uppfyllda. Samtidigt, som även belyses av Southworth (2005) visar denna studie att det är trevliga och attraktiva gångvägar som kan

locka fotgängare att gå där. En gata som är gångvänlig utifrån faktorer såsom bra infrastruktur, många anslutande vägar och generella säkerhetsaspekter kommer inte verka inbjudande för fotgängare på samma nivå som om den även vore attraktiv. Därför kan det konstateras att det är essentiellt med intressanta och välkommande gatumiljöer för att öka gångvänligheten ur alla aspekter.

6.1 FORTSATTA STUDIER

För vidare studier föreslås en vidgning av metoden genom att även inkludera bosattas upplevelse av de studerade gatorna vilket kan göras med hjälp av postenkäter. Således fångas ytterligare ett perspektiv på hur upplevelsen av gångvänlighet påverkas av element i den byggda miljön.

7 REKOMMENDATION FÖR MALMÖ STAD

Ett antal punkter har formulerats som rekommendation för Malmö stad avseende ökad gångvänlighet. Med reservation för att mina rekommendationer endast är baserade på genomförd studie på två av Malmös gator och det insamlade materialet från gatornas fotgängare.

Utifrån studien av gångvänlighet på Smedjegatan och Engelbrektskatan görs bedömningen att Malmö stad till stor del har uppfyllt de krav och strategier nämnda i styr- och strategidokument som *Gångstråksplan* och *Fotgängarprogram 2012–2018*. Förbättringsmöjligheter finns främst avseende trivsel på Smedjegatan samt lätthet att gå på Engelbrektskatan.

Med bakgrund i genomförd observation, jämförelse med tidigare forskning och litteratur samt synpunkter från fotgängare rekommenderas följande för Smedjegatan:

- Förbättra trafiklösningen i korsningen mellan Kapellgatan och Smedjegatan i syfte att göra det säkrare och enklare för gångtrafikanter.
- Öka trivsamteten genom att fokusera på att förbättra attraktiviteten för fotgängare exempelvis genom mer grönska, städning av gata och möblering samt åtgärder på fasaden till parkeringshuset.

Rekommendationer för Engelbrektskatan är som följande:

- Undersök möjligheter att bredda gångvägen samt att flytta element som stolpar och krukor från gångbanan för att minska hinder för de gående och därmed öka tillgängligheten.
- Säkerställ framkomligheten för fotgängare genom att anordna fler övergångsställen.

KÄLLFÖRTECKNING

- Adkins, A., Dill, J., Luhr, G., & Neal, M. (2012). Unpacking Walkability: Testing the Influence of Urban Design Features on Perceptions of Walking Environment Attractiveness. *Journal of Urban Design*, 17(4), 499–510.
<https://doi.org/10.1080/13574809.2012.706365>
- Alfonzo, M. A. (2005). To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs. *Environment and Behavior*, 37(6), 808–836.
<https://doi.org/10.1177/0013916504274016>
- Bender, B., & Malmö stadsarkiv (Eds.). (1999). *Gator i Malmö: Gator, parker och stadsdelar i Malmö från 1300-talet till vår tid*. Malmö: Bäcklund.
- Brownson, R. C., Hoehner, C. M., Day, K., Forsyth, A., & Sallis, J. F. (2009). Measuring the Built Environment for Physical Activity. State of the Science. *American Journal of Preventive Medicine*, 36(4 SUPPL.) <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2009.01.005>
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 3 uppl. Stockholm: Liber.
- Carpiano, R. M. (2009). Come take a walk with me: The “Go-Along” interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. *Health & Place*, 15(1), 263–272. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2008.05.003>
- Churchman, A. (2002). Environmental Psychology and Urban Planning: Where Can the Twain Meet? I Bechtel, R. B., Churchman, A., & Ts'erts'man, A. *Handbook of Environmental Psychology*. New York: John Wiley & Sons, Incorporated.
- Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 4 uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Ewing, R., & Handy, S. (2009). Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Urban Design*, 14(1), 65–84.
<https://doi.org/10.1080/13574800802451155>
- Farthing, S. M. (2016). *Research design in urban planning: A student's guide*. Singapore: Sage.

- Forsyth, A., Michael Oakes, J., Lee, B., & Schmitz, K. H. (2009). The built environment, walking, and physical activity: Is the environment more important to some people than others? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 14(1), 42–49. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2008.10.003>
- Frank, L. D., Sallis, J. F., Conway, T. L., Chapman, J. E., Saelens, B. E., & Bachman, W. (2006). Many Pathways from Land Use to Health: Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 75–87. <https://doi.org/10.1080/01944360608976725>
- Gehl, J. (2006). *Life between buildings: Using public space*. 6 uppl. Köpenhamn: The Danish Architectural Press.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington DC: Island Press.
- Jacobs, J. (1965). *The death and life of great American cities: The failure of town planning*. Ny uppl. Harmondsworth: Penguin in association with Jonathan Cape.
- Johansson, M., Sternudd, C., & Kärrholm, M. (2016). Perceived urban design qualities and affective experiences of walking. *Journal of Urban Design*, 21(2), 256–275. <https://doi.org/10.1080/13574809.2015.1133225>
- Kallus, R. (2001). From abstract to concrete: Subjective reading of urban space. *Journal of Urban Design*, 6(2), 129–150. <https://doi.org/10.1080/13574800120057818>
- Küller, R. (2005). Miljöpsykologins uppkomst och utveckling i Sverige. I Johansson, M. & Küller, M. *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur.
- Lindelöw, D., Koglin, T., & Svensson, Å. (2016). Pedestrian planning and the challenges of instrumental rationality in transport planning: emerging strategies in three Swedish municipalities, *Planning Theory & Practice*, 17:3, 405-420. <https://doi.org/10.1080/14649357.2016.1199813>
- Lindelöw, D. (2016). *Walking as a transport mode: Examining the role of preconditions, planning aspects and personal traits for the urban pedestrian*. Doktorsavhandling., Lunds universitet. https://doi.org/10/David_Lindel_w_PhD_kappa.pdf

- Lindelöw, D., Svensson, Å., Sternudd, C., & Johansson, M. (2014). What limits the pedestrian? Exploring perceptions of walking in the built environment and in the context of every-day life. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 223–231.
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.002>
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. London: Massachusetts Institute of Technology.
- Malmö stad. (1933) Om fastställelse å förslag till ändring av stadsplanen för kvarteret n:r 45 Kapellryggen i Södra Förstaden, PL97. Malmö stad: Stadsfullmäktige.
- Malmö stad. (1965). Förslag till stadsplan för kvarteren nr 34b Fretten och 34c Lekatten samt ändring av stadsplanen för del av kvarteret 34a Vesslan i Södra Förstaden och Pildammsstaden i Malmö, PL699. Malmö stad: Byggnadsnämnden.
- Malmö stad. (1968). Om antagande av förslag till stadsplan och stadsplaneändring för område kring Möllevångstorget i Möllevången i Malmö, PL877. Malmö stad: Byggnadsnämnden.
- Malmö stad. (1975). Om fastställelse av förslag till ändring av stadsplanen för kvarteret Tranan i Gamla staden i Malmö, PL1016. Malmö stad: Planenheten.
- Malmö stad. (1986). Återkallande och ändring av antaget beslut angående stadsplanen för kvarteren Gråbröder, Diana och Druvan m.m. i Innerstaden i Malmö, PL1271. Malmö stad: Planenheten.
- Malmö stad. (2012). *Fotgängarprogram 2012–2018*. Malmö stad: Gatukontoret.
<https://malmo.se/download/18.4cc94c3815be8cdodob1bd33/1497268366647/Fotg%C3%A4ngarprogram+2012-2018.pdf> [Hämtad 2022-05-09]
- Malmö stad. (2014). *Gångstråksplan*. Malmö stad: Gatukontoret.
<https://malmo.se/download/18.4cc94c3815be8cdodob1bd08/1497267513498/G%C3%A4ngstr%C3%A4ksplanen+140915.pdf> [Hämtad 2022-04-05]
- Malmö stad. (2018). *Översiktsplan för Malmö, Planstrategi*.
https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af162af/1610100094509/ÖVERSIKTSPLAN%20FÖR%20MALMÖ_antagen_31maj2018.låg.webb.pdf [Hämtad 2022-05-05]

- Manson, J. E., Greenland, P., LaCroix, A. Z., Stefanick, M. L., Mouton, C. P., Oberman, A., Perri, M. G., Sheps, D. S., Pettinger, M. B., & Siscovick, D. S. (2002). Walking Compared with Vigorous Exercise for the Prevention of Cardiovascular Events in Women. *New England Journal of Medicine*, *347*(10), 716–725.
<https://doi.org/10.1056/NEJMoa021067>
- Marcheschi, E., Ståhl, A., Almén, M., & Johansson, M. (2020). A Theoretical Model for Urban Walking Among People with Disabilities. *Frontiers in Psychology*, *11*(156).
<https://doi.org/10.3389/fpsyg.2020.00156>
- Marcheschi, E., Vogel, N., Larsson, A., Perander, S., & Koglin, T. (2022). Residents' acceptance towards car-free street experiments: Focus on perceived quality of life and neighborhood attachment. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, *14*. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100585>
- Mason, P., Kearns, A., & Bond, L. (2011). Neighbourhood walking and regeneration in deprived communities. *Health & Place*, *17*(3), 727–737.
<https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2011.01.010>
- Mehta, V. (2008). Walkable streets: Pedestrian behavior, perceptions and attitudes. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, *1*(3), 217–245. <https://doi.org/10.1080/17549170802529480>
- Mokhtarian, P. L., & Salomon, I. (2001). How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *35*(8), 695–719. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(00\)00013-6](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(00)00013-6)
- Trafikverket. (u.å.). Nationella vägdatabasen, NVDB på webb.
<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> [Hämtat 2022-04-20].
- Rahm, J. (2019). *Urban outdoor lighting: Pedestrian perception, evaluation and behaviour in the lit environment*. Doktorsavhandling. Lunds universitet.
https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/64395521/Urban_outdoor_lighting.pdf

- Rahm, J., Sternudd, C., & Johansson, M. (2021). "In the evening, I don't walk in the park": The interplay between street lighting and greenery in perceived safety. *URBAN DESIGN International*, 26(1), 42–52. <https://doi.org/10.1057/s41289-020-00134-6>
- Region Skåne. (2019). *Resvaneundersökningen 2018*.
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvaneundersokning_2018.pdf
- Sorte, G. J. (2005). Parken för Homo Urbanis—Stadsmänniskan. I Johansson, M. & Küller, M. *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur.
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246–257. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:4(246))
- Statistiska centralbyrån. (u.å.). *Folkmängd, topp 50*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/topplistor-kommuner/folkmangd-topp-50/> [Hämtad 2022-04-05]
- Van Dyck, D., Cerin, E., Conway, T. L., De Bourdeaudhuij, I., Owen, N., Kerr, J., Cardon, G., Frank, L. D., Saelens, B. E., & Sallis, J. F. (2013). Perceived neighborhood environmental attributes associated with adults' leisure-time physical activity: Findings from Belgium, Australia and the USA. *Health & Place*, 19, 59–68.
<https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2012.09.017>
- Yin, R. K. (2007). *Fallstudier: Design och genomförande*. Stockholm: Liber.

BILAGA 1

Observationsschema.

Plats: _____

Datum: _____

Starttid: _____

Sluttid: _____

Väder:    

Temperatur: _____

Antal interaktioner under 15 minuters observation

Observation

Vilka är de primära destinationerna på gatan?

Infrastruktur och möblering av rummet (ja/nej/antal)

Separat trottoar	Separat cykelbana	Kombinerad Gång-och cykelbana	Parkeringsplatser	Grönska (träd, buskar etc)	Bänkar/andra sittplatser	Butiker
Kafeer/ restauranger/ barer	Övergångs- ställen	Gatubelysning	Filer för biltrafik	Hastighets- begränsning		

Beskrivning av den fysiska miljön:

Upplevelse av gaturummet:

Är det lätt att gå? (avseende trängsel, tydliga stråk, kvalitet på infrastruktur, går det att korsa gatan, lutning, barriärer, störningsmoment, hinder, sikt, skyltar, bredd på gata, buffertar mellan gata/trottoar)

Är det trevligt att gå? (avseende livlighet, aktivitet, säkerhet, är det intressant, visuella kvaliteter, mänsklig skala, arkitektur, närvaro av människor, mångfald och komplexitet)

Övriga observationer:

BILAGA 2

Intervjumall.

Plats: _____

Datum: _____

Starttid: _____

Sluttid: _____

Väder: 

Temperatur: _____

Förklaring begrepp:

Ofta - mer än 1 gång i veckan

Syfte - Är du generellt påväg till arbete/skola/affär/övrig aktivitet eller gång som rekreation/nöje/avkoppling/rasta hunden?

Lätt - Är det trängsel, trafik, hinder, barriärer, otillgängligt, dålig överblick som gör det svårt att gå här eller är det lätt?

Trevligt - Upplevs gatan som intressant, mysig, livlig, attraktiv, vacker, trygg?

	Nr	Kön	Ålder	Körkort	Bilnehav	Går du ofta här?
När du går här, vad är syftet med din promenad?						
Är det trevligt att gå här? Varför/varför inte?						
Är det lätt att gå här? Varför/varför inte?						
Vad tycker du om den fysiska miljön?						

BILAGA 3

Kodningsschema.

Kodningsschema *Trivsel*

	Gradering	Svar
	Otrevligt	Nej
	Ganska otrevligt	Så där/nämner två eller fler dåliga saker utan att säga nej
	Varken eller	Varken ja eller nej/nja/vet ej
	Trevligt	Ja/ganska/nämner max en dålig sak/helt okej
	Väldigt trevligt	Mycket trevligt/väldigt trevligt/nämner inget dåligt

Kodningsschema *Lätthet*

	Gradering	Svar
	Svårt	Nej
	Ganska svårt	Så där/nämner två eller fler dåliga saker utan att säga nej
	Varken eller	Varken ja eller nej/nja/vet ej
	Ganska lätt	Ja men/Ganska/nämner max en dålig sak/helt okej
	Lätt	Ja/nämner ingen dålig sak