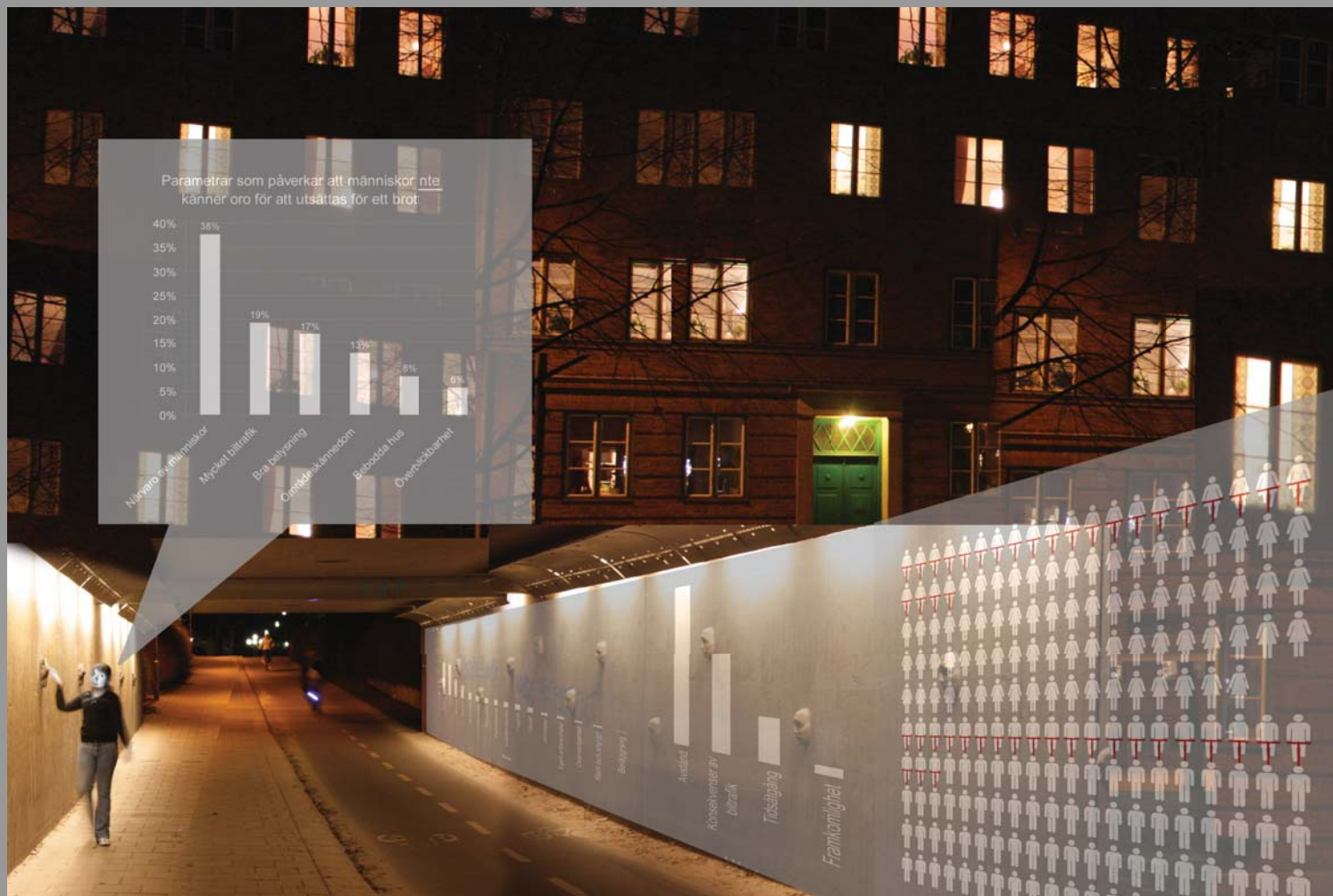


# hur tillgänglig är staden?

- fallstudie av Kungsgatan och Föreningsgatan i Malmö



**Kristina Ström**  
Självständigt arbete vid  
LTJ-fakulteten, SLU  
2009, 30 HP, E-nivå



“ Staden är mer än bara en materiell konstruktion eller en social organisation. Staden är också imaginär. ”

Carina Listerborn, forskare och lektor i stadsbyggnad



## Hur tillgänglig är staden?

- fallstudie av Kungsgatan och Föreningsgatan i Malmö

## How accessible is the city?

- the case Kungsgatan and Föreningsgatan in Malmö

Författare

Kristina Ström

Projektmedarbetare (våra examensarbeteten har utförts parallellt)

Therese Nieminen, civilingenjörstudent LTH, med inriktning mot trafikplanering

Handledare

Carola Wingren, landskapsarkitekt LAR/MSA, professor i landskapsarkitekturens formlära

Externa handledare

Peder Melin, landskapsarkitekt LAR/MSA, Ramböll i Falun

Lars Olofsson, civilingenjör, trafikplanerare, Ramböll i Malmö

Examinatorer

Maria Kylin, landskapsarkitekt, AgrD, SLU Alnarp

Anders Larsson, Landskapsarkitekt, SLU Alnarp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, Alnarp

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Självständigt arbete inom landskapsarkitektutbildningen, 2009, 30 HP, Avancerad E-nivå

Kurskod EX0375

Huvudområde Landskapsarkitektur

Utgivningsort Alnarp

Nyckelord

tillgänglighet, upplevd tillgänglighet, rörelsemönster, landskapsarkitektur, trafikplanering, trygghet, mjuka parametrar, hårda parametrar, fallstudie, Kungsgatan, Föreningsgatan, Malmö

Keywords

accessibility, perceived accessibility, movement pattern, landscape architecture, traffic planning, safety, soft parameters, hard parameters, case study, Kungsgatan, Föreningsgatan, Malmö

# Sammanfattning

Hur tillgänglig är staden? Finns det fler faktorer än bara de strikt fysiska som påverkar hur tillgänglig staden uppfattas? Studien tar sitt avstamp i dessa frågeställningar. Störst vikt läggs vid de upplevda värdena som påverkar oss människor när vi rör oss i våra städer. Upplevelser och inre bilder kan förändra våra vanor och hindra fri rörelse i staden. Resultatet visar att en stad inte kan räknas som fullständigt tillgänglig om inte både den fysiska och den upplevda tillgängligheten är tillgodosedd.

En plats skapas då den befolkas av människor. Utan närvaro av människor är platsen bara en fysisk konstruktion. Det kan alltså sägas att när den fysiska tillgängligheten är tillgodosedd, då har platsen antagit sin fysiska form. Platsen är tillgänglig ur ett fysiskt perspektiv. Alla hårda parametrar är uppmätta och väl avvägda. När platsen sedan befolkas av människor upplevs den på lika många sätt som det finns människor. Alla bär med sig bilder och erfarenheter. Människornas sinnen tar in omgivande impulser. Den fysiska konstruktionen har förvandlats till en plats.

Studien har utförts tillsammans och parallellt med Therese Nieminen, civilingenjörstudent (med inriktning mot trafikplanering) på LTH. Vi har samarbetat vid val av plats, vid fältstudier och vid många av metoderna. Ramböll är initiativtagare till projektet. Avsikten är att kombinera kompetens mellan teknikområdena Trafik och Landskap.

”Frågeställningar som strikt rör den fysiska miljöns tillgänglighet bör vidgas till att omfatta mer av mjuka parametrar som påverkar våra upplevelser och är styrande på vårt rörelsemönster i stadsmiljön” (Melin, 2006).

Min roll är att med en landskapsarkitekts synsätt belysa “de mjuka och upplevda” värdena. Ingången till denna studie är att undersöka de parametrar som inte får utrymme i restidskvotsmodellen. Restidskvoten är förhållandet mellan restiden för cykel/tåg/buss och restiden för bil.

Vi förstod tidigt i projektet att trygghet och tillgänglighet i grund och botten också handlar om människors upplevelser av platser och situationer. Detta ledde till att vi intervjuade brukare av Kungsgatan och Föreningsgatan i Malmö. Resultatet av intervjuerna visar att de hårda och de mjuka parametrarna är lika viktiga vid val av färdväg i staden. Detta påvisar alltså att vi måste ge plats åt de mjuka parametrarna i planeringen. Idag sker ofta planeringen efter mätbart material, som i restidskvotsmodellen, där hänsyn endast läggs vid avstånd, tidsåtgång, trafiksäkerhet och framkomlighet. Vi behöver nya verktyg för att mäta och värdera mjuka värden i tillgänglighetsplaneringen.

Studien inleds med litteraturstudier i kombination med kvalitativa intervjuer med experter. Det ger en bra ingång till ämnet. I samråd med Malmö stad valde vi, efter noggrant uppsatta kriterier, ut ett antal stråk i Malmö. Efter besök på alla platser valdes Kungsgatan och Föreningsgatan ut som fallstudieplats, eftersom de uppfyllde alla kriterierna; stråken ingår i huvudnätverket av stråk i Malmö och har ett högt flöde av oskyddade trafikanter. Stråken leder parallellt mot samma målpunkt. Stråkens skilda karaktärer är viktiga i studien. Kungsgatan är ett relativt lugnt parkstråk och Föreningsgatan är jämförelsevis en högtrafikerad gata. På fallstudieplatsen genomfördes kvantitativa intervjuer, en 12h studie och gate counts. Vi deltog även i två trygghetsvandringar i Husie som Malmö stad anordnade.

Resultatet av studien är en indikator på vad som är viktigt för människors (oskyddade trafikanters) val av transportväg, vad som upplevs som tryggt och otryggt.

## Nyckelord

tillgänglighet  
upplevd tillgänglighet  
rörelsemönster  
landskapsarkitektur  
trafikplanering  
trygghet  
mjuka parametrar  
hårda parametrar  
fallstudie  
Kungsgatan  
Föreningsgatan  
Malmö

# A b s t r a c t

How accessible is the city? Is there more factors than merely the strictly physical that affect how accessible the city is perceived? These questions are the starting point of this study. The greatest emphasis, in this study, is placed on the perceived parameters that affect us humans when we move in our cities.

Experiences and internal images can change our behaviour and prevent free movement in the city. The result from this study shows that a city can not be seen as fully accessible unless both the physical and the perceived accessibility are fulfilled.

A place is created when it is populated with humans. Without the presence of people it is only a space. It can therefore be said that when the physical accessibility is fulfilled, the site has adopted its physical form. The site is accessible from a physical perspective. All the hard parameters are measured and balanced. When the site fills with people it is perceived in as many ways as there are people. All carry their own images and experiences. The human minds receive the surrounding influences. The space has been transformed into a place.

The study was conducted parallel with Therese Nieminen, Civil engineer student (traffic planning) at LTH. We have collaborated when selecting the site, during field studies and in many of the

methods. Ramböll is the initiator of this project. The intention is to combine expertise from the fields of traffic and landscape. "Issues that is strictly related to the physical environment and accessibility should be broadened and include more of soft parameters, that influence on our experiences and affect our movement in the urban environment" (Melin, 2006).

My role as a landscape architect is to illustrate and point out "the soft and perceived" values.

The entry point to this study is to examine the parameters that are not included in the travel time ratio model. Travel time ratio is the quotation between the travel time when using bike/train/bus and travel time when using car.

Early in the project we realized that availability and safeness basically consists of people's experiences of places and situations. Therefore, we decided to interview users of Kungsgatan and Föreningsgatan in Malmö. The result shows that the hard and the soft parameters are both equally important for movement in urban environments. This shows that we must make room for the soft parameters in urban planning. Today we often plan with measurable data in mind, as in the travel time ratio model. In this model only distance, time and traffic safety is considered. We need new tools to measure and evaluate the soft parameters in urban accessibility planning.

The study begins with literature studies in combination with qualitative interviews with experts. This provides a good starting point into the subject. In consultation with the City of Malmö, we chose, after carefully set criteria, a number of places in Malmö. We visited all places, but finally we chose Kungsgatan and Föreningsgatan as case study. They fulfilled all the criteria; they are included in the main network of paths in Malmö and has a high flow of cyclists and pedestrians. They are parallel paths leading towards the same destination. Their different expressions is important. Kungsgatan is a relatively quiet green path. Föreningsgatan is in comparison, a highly trafficked street. Along both paths quantitative interviews, a 12h study and gate counts was conducted. We also participated in two “safety walks” in Husie, Malmö.

The result of this study is an indicator of what is important for cyclists and pedestrians when moving in the urban environment, and what is perceived as safe and unsafe.

## Keywords

accessibility  
perceived accessibility  
movement pattern  
landscape architecture  
trafficplanning  
safety  
soft parameters  
hard parameters  
case study  
Kungsgatan  
Föreningsgatan  
Malmö



# F ö r o r d

## Tack

Jag vill börja med att tacka min projektmedarbetare Therese Nieminen, civilingenjörsstudent på LTH. Tack för väl genomfört arbete, hårt arbete i fält, goda diskussioner och skratt. Utan dig hade inte alla dessa metoder kunnat genomföras.

Tack Carola Wingren som stöttat, gett oerhört bra råd, noggrannt läst igenom arbetet och fått mig att inse hur intressant ämnet verkligen är. Tack för alla timmar du lagt ner. Du har engagerat dig i alltifrån minsta detalj till omfattande strukturändringar.

Tack Peder Melin, initiativtagare till projektet, för alla goda samtal och diskussioner som fört arbetet framåt. Tack för att jag fått medverka i projektet.

Tack Lars Olofsson, för alla goda samtal, diskussioner och praktisk hjälp.

Tack Anders Wretstrand, Therese Nieminen's handledare på LTH, för all hjälp med SPSS.

Tack Emilie Ireman för att du introducerade mig till projektet.

Tack Hamid Rezaie, på trafikenheten, och Ramböll för exjobbplatsen och den fina utsikten över Öresund. Tack till alla medarbetare på Ramböll för trevliga samtal och diskussioner.

Tack Mats Lieberg för att du ställde upp och granskade intervjumetoder, sammanställning och redovisning av kvantitativt material.

Tack Finn Petrén för att du inspirerat mig till att arbeta inom fältet tillgänglighet och Design för alla.

Tack alla som ställde upp på intervjuer på Kungsgatan och Föreningsgatan. Tack Carina Listerborn, Karin Sjölin, Malena Möller och Sari Wallberg för att ni ställde upp på att bli intervjuade.

Tack Inga-Lill Olsson för all hjälp.

Tack alla studiekamrater på Alnarp för all vänskap genom åren.

Tack Therese Sjöholm, som med sitt engagemang gett arbetet en skjuts i rätt riktning.

Tack till alla i min familj (Ström, Carlén och Borg) för stöttning och engagemang. Stort tack till mamma för alla genomläsningar.

Tack Anders för att du alltid finns där.



## Tankar

Sitter och blickar ut över ett disigt Öresund. Öresundsbron försvinner in i dimman på sin väg över till Köpenhamn. Solen skiner samtidigt och vädret känns lite tryckande. Från min arbetsplats har jag sett årstidsväxlingar. I vintras försvann taket in i ett helt vitt fält där hundar rastas, men nu ser man det varma svarta taket och hundrastplatsen lyser grön. Glittrande solbelyst vatten har man varit bortskämd med många dagar. Sena arbetsdagar i början av maj har gett mig chansen att se solnedgången, i februari såg jag solnedgången varje dag redan klockan fyra. Renoveringen av Kallbadhuset har jag följt och idag verkar arbetet stå ganska stilla. Idag pusslar jag med texterna och tittar ofta ut.

Ramböll, Malmö, 2009-05-18

Jag blir avundsjuk när jag läser ”Den amerikanska storstadens liv och förfall” av Jane Jacobs. Hon beskriver sin livfulla gata med en sådan nyanserad lockelse. Min gata funkade inte så, de jag hälsar på hälsar inte alltid tillbaka. Jag känner inte mina grannar tillräckligt väl för att ens fråga efter socker. Grönsakshandlaren, ja han och hans fru känner igen mig. De hade även en grönsakshandel i Libanon. Efter min resa till Jordanien kan jag några arabiska fraser. Jag vill gärna tacka för växeln på arabiska, men jag gör det aldrig. Jag är nog rädd för att bli för personlig och påträngande, även om det kan vara trevligt i vardagen.

Vid ett besök i en stad i nordvästra Skåne, för några veckor sedan, handlar jag en kaffe med mjölk och en chokladbit i caféet inne i stationshuset. Ägaren visar sig vara en oerhört trevlig man. Han småpratar med mig och med alla som kommer in i butiken. Tyvärr har han samma dag fått veta att hans cancer kommit tillbaka. En bekant till honom säger att hon gärna passar hans hund när det behövs. Jag känner också för att säga att jag gärna passar hans hund och hjälper till om det behövs, men jag förmår inte. Jag är inte van vid småpratande med främlingar som leder fram till personliga angelägenheter och hjälpsam ödmjukhet. Han berättar det fruktansvärda beskedet för mig utan att tveka. Han är inte rädd för att vara påträngande eller obekvämt. Jag uppskattar hans uppriktighet. Och jag får en helt ny syn på livet den dagen.

Ramböll, Malmö, 2009-05-26

# Innehållsförteckning

<b><i>Introduktion</i></b>	<b>12</b>	<b><i>Del 2 - studier i Malmö</i></b>	<b>43</b>
Bakgrund	14	Kvalitativa intervjuer med experter	44
Mål	16	AGORA, cities for people	
Avgränsningar	16	- studie av ett projekt i Malmö	52
En första studie	17	Studie av trygghetsvandringar	54
Metod	18	Pilotstudie av stråk	62
		Val av stråk för fallstudien	63
<b><i>Begreppsordlista</i></b>	<b>20</b>		
<b><i>Del 1 - litteraturstudier</i></b>	<b>25</b>	<b><i>Del 3 - fallstudie av stråk</i></b>	<b>65</b>
Stadsplanering	26	Kungsgatan och Föreningsgatan	66
Trygghet i staden	29	Kungsgatan	68
Trafik och trafiksäkerhet	33	Föreningsgatan	70
Möten i staden	34	12h observationsstudie	72
Brottspreventiva åtgärder	36	Gate counts	
Belysning	37	- räkning av cyklister och gående	75
Tillgänglighet	38	Nollikarta	
Sammanfattning av litteraturstudierna	40	- strukturens offentlighet	76
		Flöden och kopplingar	
		- områdets integration	76
		Kvantitativa intervjuer	80
		Sammanfattning	88
		Uppdelning i Mjuka och	
		Hårda parametrar	90
		Beskrivning av parametrarna	91
		Några röster från intervjuerna	94
		Upplevd trygghet kontra faktisk	97
		Sammanfattning	98

## *Del 4 - diskussion och reflektion 101*

Arbetsprocessen	102
Reflektion kring	
Metoderna	102
Reflektion kring resultatet	107
Framtiden för Kungsgatan	118
Visioner om utformningen av ett framtida planeringsredskap	122
Vidare studier	122
Epilog	123

## *Referenser 124*

## *Bilagor 132*

Bilaga 1. Frågor som ställdes till alla kunskapsbärare	134
Bilaga 2. Intervjuerna med experter	138
Bilaga 3. Kvantitativ intervjustudie, frågorna	150
Bilaga 4. Resultat kvantitativa intervjustudien	152
Bilaga 5. Totalpopulationen	154
Bilaga 6. Resultat Gate Counts	156
Bilaga 7. Pilotstudie av stråk och valet av fallstudieplats	158



*Introduktion*

# Introduktion

*Detta kapitel introducerar arbetet.*

## B a k g r u n d

Mitt intresse för *Design för alla* och tillgänglighet startade tidigt i utbildningen, men blomnade ut först då jag medverkade i Sommar Design Kontoret på Gotland sommaren 2007. Då fick jag chansen att träffa Finn Petré, ordförande i EIDD och projektledare för DESIGN FÖR ALLA.SE. Vi hade träffats redan hösten 2006, då jag medverkade i en workshop på Kungsgatans sista bit, då *Design för alla* och Malmö stad samarbetade i ett gränsöverskridande projekt. Värderingarna i *Design för alla* tar avstamp i att alla människor ska ha tillgång till samhället. De visar med sin kampanj "Befria olikheten" att det inte finns någon genomsnittsmänniska. Det som är så bra med *Design för alla* är att man inte pekar ut någon som svag med ökat behov av beskydd och omhändertagande.

I denna studie hanteras ämnet tillgänglighet på ett annorlunda vis. Studien lägger vikt vid de upplevda värdena som påverkar oss människor när vi rör oss i våra städer. Vilka värden som påverkar och

hur upplevelser och inre bilder kan förändra våra vanor och hindra fri rörelse i staden. Den upplevda tillgängligheten och den fysiska tillgängligheten skiljs åt. Utan samverkan dem emellan kan platser förbli otillgängliga. Se figur 1. här till höger.

Studien har utförts tillsammans och parallellt med Therese Nieminen, civilingenjörstudent (med inriktning mot trafikplanering) på LTH. Vi har samarbetat vid val av plats, vid fältstudier och vid många av metoderna. Ramböll är initiativtagare till projektet. Avsikten är att kombinera kompetens mellan teknikområdena Trafik och Landskap.

Ramböll besitter mycket kompetens i områdena Teknik och Landskap, men har upptäckt en lucka i kunskapen. Denna lucka handlar om hur vi undersöker mjuka eller upplevda värden, och deras betydelse för människors rörelsemönster. Ramböll har på Trafik- och Transportenheten mycket kunskap av att tekniskt mäta exempelvis restidskvoten för att se hur konkurrenskraftig cykeln är gentemot bilen. De beräknar även

Restidskvoten är förhållandet mellan restiden för cykel/tåg/buss och restiden för bil.

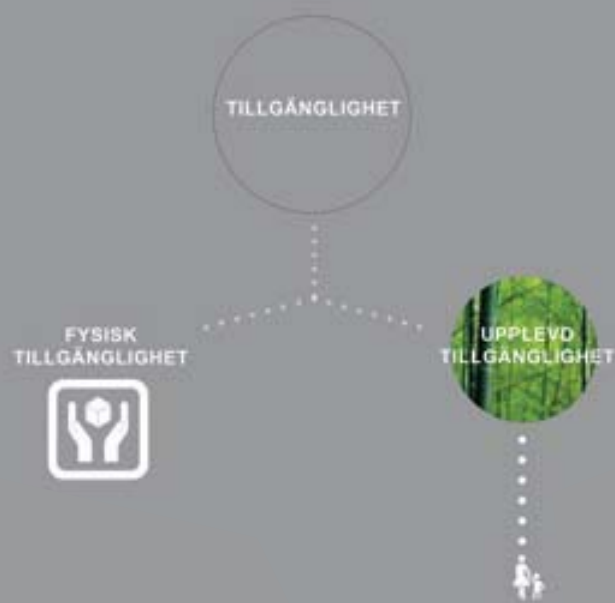
**Restidskvot = restid (cykel/tåg/buss) / restid bil**

Om restidskvoten överstiger **2** är oftast bilen det enda reella alternativet. Är kvoten **1,5-2** har kollektivtrafiken en chans mot bilen. **1-1,5** kan resealternativen (cykel/tåg/buss) konkurrera mot bilen. **<1** är cykel, tåg och buss snabbare färdmedel än bilen (Melin, 2006).

buller, trafikens konsekvenser som trafiksäkerhet, olycksstatistik och fördröjningar etc. Idag finns målsättningen att öka tillgängligheten mellan olika delar av en stad, skapa fler kopplingar. Det planeras för att underlätta förflyttningar till fots och med cykel. Effekten av nya kopplingar mellan stadsdelar räknas, ur ett trafiktekniskt perspektiv, enkelt ut. Detta kan göras i förväg med hjälp av restidkvotsmodellen. Se den grå faktarutan på föregående sida.

Min roll är att med en landskapsarkitekts synsätt belysa andra, sk. mjuka och upplevda värden. Ingången till denna studie är att undersöka parametrar som inte får utrymme i restidskvotsmodellen.

”Frågeställningar som strikt rör den fysiska miljöns tillgänglighet bör vidgas till att omfatta mer av mjuka parametrar som påverkar våra upplevelser och är styrande på vårt rörelsemönster i stadsmiljön” (Melin, 2006).



*Figur 1. I studien har tillgänglighet delats upp i fysisk och upplevd. Studien fokuserar på den upplevda tillgängligheten. Men poängterar att båda behövs för en tillgänglig stad. Dock fokuseras det mesta arbetet idag på den fysiska tillgängligheten. Mer studier behövs inom området upplevd tillgänglighet.*

*Ett exempel: En gång- och cykeltunnel har ofta väldigt bra fysisk tillgänglighet men ofta sämre upplevd tillgänglighet, speciellt kvällstid.*



## Må l

Målet är:

- att undersöka vilka faktorer som påverkar människors val av transportväg genom staden.
- att synliggöra de undersökta parametrarnas betydelse för människornas (de oskyddade trafikanternas) beteendemönster och val av transportväg.
- att pröva relevansen av restidskvotsmodellen.
- att integrera och ge underlag för ett mer komplext och heltäckande sätt att göra relevanta bedömningar.
- att utföra förberedande studier inför ett nytt tillgänglighetsredskap.

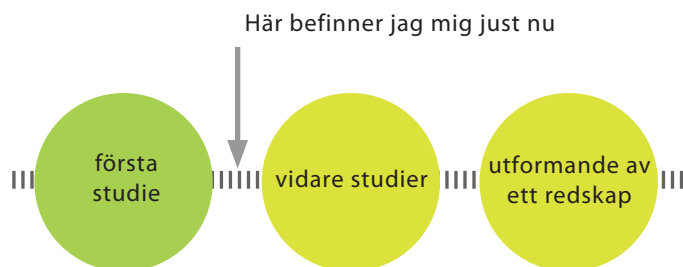
## Avgränsningar

Studien fokuserar på oskyddade trafikanter i stadsmiljön. Två parallella stråk har undersökts. Kungsgatan (från Värnhemstorget till Kaptensgatan) och Föreningsgatan (från Värnhemstorget till Amiralsgatan). Värnhemstorget är inte med i studien. Alla undersökningar har skett mellan februari och april. Detta avspeglar sig i resultatet som skulle blivit annorlunda om undersökningarna utförts vid andra tidpunkter på året. Den kvantitativa studien pågick under två dagar och innefattade 194 tillfrågade.



## En första studie

Detta är en första studie inför ett utformande av ett planeringsredskap för samhällsplanerare, landskapsarkitekter och arkitekter. Innan planeringsredskapet utvecklas måste vidare studier göras. De studier som behöver göras kan exempelvis vara undersökningar med SP (stated preferences), där parametrar viktas mot varandra för att se vad människor verkligen väljer i en specifik situation. Läs mer om SP på sidan 109-110. Fler intervjuer med experter och brukare samt djupare studier i varje ämne, som tas upp i litteraturstudierna, behöver göras.



Figur 2.

## Metod

*Val av metoder har skett i samråd med min projektmedarbetare, Therese Nieminen, och våra handledare.*

Jag närmar mig ämnet i två plan. Det ena planet är övergripligt, här studerar jag litteratur om ämnet från Norden, Europa och världen, detta är Del 1. Anledningen till att studierna har inhämtats på andra håll än bara Malmö är för att vidga ämnet och se till hur problemen och tankarna hanteras på andra håll.

Det andra planet är nära och lokalt och redovisas i Del 2 och del 3. I Del 2 har jag utfört studier i Malmö, intervjuat experter, besökt platser och medverkat i trygghetsvandringar. I Del 3 utspelar sig metoderna på fallstudieplatsen, Kungsgatan och Föreningsgatan. Där har vi intervjuat brukare av stråken, gjort beteendestudier och analyser. Genom denna lokala och nära studie har jag kommit i kontakt med människor, och det är människorna som befolkar platserna som studien avser.

Metoderna har inte använts i rakt nedstigande led som i tratten till höger. Alla metoder har överlappat varandra. Men Del 2 skedde i stort sett före Del 3, och Del 1 löpte genom hela studien.

Som läsanvisning är det viktigt att förstå att allt går från det övergripande ner till det lokala och specifika. I Del 4 diskuterar jag arbetsprocess, metod och resultat.

### Del 1 Övergripande

- *Litteraturstudier*  
Redovisas på sidan 26-41.

### Del 2 Malmö

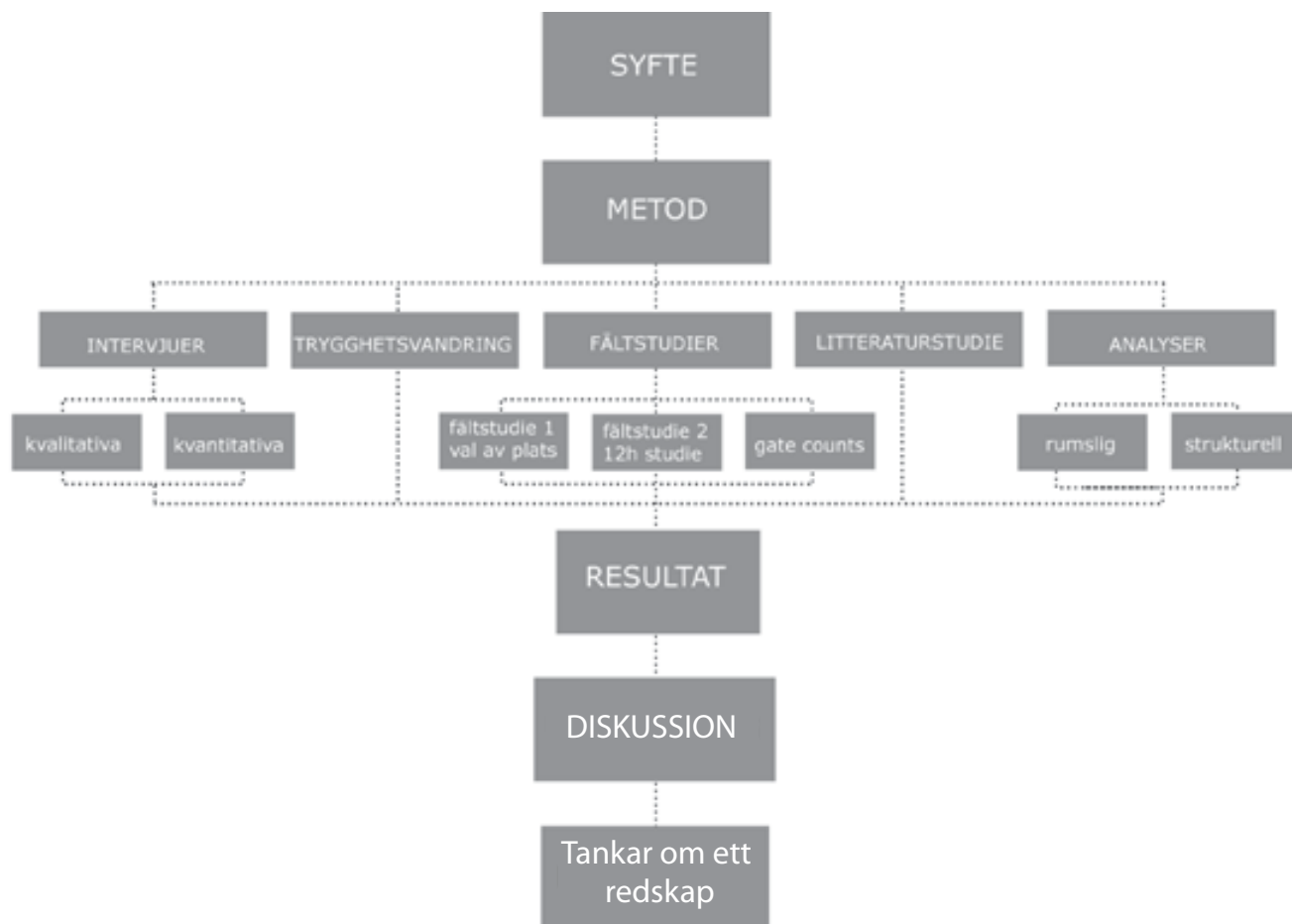
- *Kvalitativa intervjuer med experter*  
Redovisas på sidan 44 och i bilaga 2.
- *Studie av ett projekt i Malmö, AGORA.*  
Redovisas på sid. 52
- *Studie av Trygghetsvandringar*  
Redovisas på sidan 54-61
- *Pilotstudie av stråk*  
Redovisas på sidan 62 och i bilaga 7.

### Del 3 Kungsgatan och Föreningsgatan

- *Beteendestudier*  
Redovisas på sid. 72.
- *Strukturella, rumsliga och visuella analyser*  
Redovisas på sid 76-79.
- *Kvantitativa intervjuer*  
Redovisas på sidan 80-97

### Begreppsordlista

Begreppsordlistan finns på sidan 22. Den definierar min användning av olika begrepp i detta arbete. Begreppsordlistan är bra att bläddra tillbaka till under läsningen.



Figur 3. Denna figur visar arbetsprocessen på ett schematiskt sätt.



*Begreppsordlista*

# Begreppsordlista

*Denna ordlista innehåller begrepp som är svåra att definiera. De har olika mening beroende på sammanhang. I denna studien gäller dessa definitioner.*

**faktisk** som rör sig om eller grundar sig på fakta, verklig, reel (Johannisson, 1966).

**faktor** medverkande kraft eller omständighet (Johannisson, 1966).

**fysisk tillgänglighet:** den fysiska tillgängligheten påverkas av avståndet mellan start- och målpunkt, dvs. framkomlighet i den fysiska miljön. Avståndet mellan två punkter beror ofta på hur bebyggelsen är organiserad. Den fysiska tillgängligheten kan många gånger mätas i restid, men den påverkas även av standarden på infrastrukturen, samt vilken prioritering olika trafikslag har. Det är viktigt att alla brukare, oavsett förutsättningar och förmåga (ålder, kön, funktionshinder, bakgrund etc.), kan använda trafiksystemet. En gång/cykeltunnel har ofta god fysisk tillgänglighet men oftast väldigt dålig upplevd tillgänglighet, speciellt kvällstid.

**hård parameter:** en hård parameter definieras i denna studien som de faktorer som är mätbara och som påverkar den fysiska tillgängligheten. Parametrar som ingår är avstånd, framkomlighet och trafiksäkerhet. När man beräknar restidskvoter tar man hänsyn till avstånd, tidsåtgång och i viss mån hur bebyggelsen är organiserad. En hård parameter har stark koppling till restidskvotsmodellen.

**komfort:** komfort kan även förklaras med ordet bekvämlighet. Markmaterial påverkar komforten mycket. Beroende på markmaterial kan stråket upplevas mer eller mindre tillgängligt än andra stråk. Även möblering längs stråket påverkar komforten, samt nivåskillnader, genhet, vindskydd, regnskydd och solskydd.

**mjuk parameter:** de faktorer som påverkar den upplevda tillgängligheten men som inte är direkt mätbara. Dessa parametrar kan vara känslor och sinnesintryck, men även en del fysiska faktorer som vi anser påverkar upplevelsen av stråket, exempelvis belysning och växtlighet. Här inverkar närvaro av människor, aktiviteter, trivsel, trygghet etc. Dessa parametrar ingår inte i restidskvotsmodellen.

**trygg** pålitlig, säker, fri från fara, säker, lugn (Johannisson, 1966).

**trygghet:** Trygghet kan delas in i upplevd trygghet och faktisk trygghet. Den upplevda tryggheten handlar om en känsla som beror av omgivningen, det mentala och om rykten. Otrygghet kan vara en snabbt övergående känsla eller oro som sitter i. Faktisk trygghet beror av antalet brott som har förekommit på platsen. Trafiksäkerhetsmässig faktisk trygghet beror av antalet olyckor som har skett på platsen. Det som påverkar tryggheten är rädsla, oro och risk (Heber, 2008).



**tillgång** tillträde, möjlighet eller rätt att utnyttja (Johannisson, 1966).

**tillgänglighet** I TRAST beskrivs tillgänglighet:

”Med ett tillgängligt transportsystem avses att trafiksystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses. Tillgänglighet skapas av bebyggelse och trafiksystem i samverkan” (Trast, 2007). Tillgängligheten påverkas av många olika faktorer, framförallt stadens form och struktur, trafiksystemet och människans förmåga. Enligt svenska akademiens ordbok är tillgänglighet en plats man har tillträde till. Tillgängligt är något som är åtkomligt men även något som är begripligt. En tillgänglig människa är öppen, vänlig och lätt att umgås med (saob, 2009). Begreppet tillgänglighet idag avser oftast funktionshindrades tillgänglighet i staden. I denna studie är det den upplevda tillgängligheten som är i fokus.

**trivsel:** trevnad, välbefinnande (Johannisson, 1966).

Trivselbegreppet innefattar framförallt hur trevligt stråket upplevs. Även att man fysiskt (och psykiskt) mår bra (saob, 2009). Det finns flera faktorer som påverkar trivseln i ett område. Det kan exempelvis vara om det är nedskräpat eller välvårdat, om det finns klotter eller inte, om det finns missbrukare i området. Om det finns många människor, eller om det är öde. Det innefattar också om det finns mycket aktiviteter eller ej. Trivsel beror mycket på situation och sinnestämning. Vi människor kan känna stor trivsel

bland mycket folk och aktivitet, samtidigt som vi också behöver folktomma och lugna platser.

**upplev/a** erfara, pröva på, vara med om (Johannisson, 1966).

**upplevelse** erfarenhet (Johannisson, 1966).

**upplevd tillgänglighet:** upplevelsen av en plats/stråk innefattar alla sinnen. En plats som upplevs som tillgänglig tillgodoser alla sinnen. Platsen/stråket tillgodoser behov i form av trygghet, komfort och trivsel. Antagligen är det så att en plats som upplevs som tillgänglig ofta väljs framför en plats som upplevs som otillgänglig, om valmöjligheten finns. För att en plats eller ett stråk ska vara tillgängligt måste den tillgodose både behovet av fysisk tillgänglighet och den upplevda tillgängligheten. Ett stråk kan vara fysiskt tillgängligt även om trafikanterna inte använder det. Vi tror att det finns andra faktorer som påverkar tillgängligheten, dessa faktorer kallar vi för mjuka parametrar. De mjuka parametrarna påverkar upplevelsen av tillgängligheten.



# Del 1

- litteraturstudier

# Del 1 - litteraturstudier

Detta kapitel sätter temat "upplevd tillgänglighet" i sitt yttre sammanhang. Här studeras tidigare forskning, filosofier och metoder. Det som redovisas nedan är utdrag som är starkt kopplade till ämnet upplevd tillgänglighet. Litteraturen är vald i samarbete med Therese Nieminen och mina handledare. Danmark, Storbritannien, USA, Italien, Japan och Sverige är representerade. Litteraturstudien är organiserad efter teman som har utkristalliserats som relevanta under arbetets gång.

## Stadsplanering

Stadsplanering är ett ämne som har många sidor. Här tas de aspekter på stadsplanering upp, som är aktuella i ämnet "upplevd tillgänglighet". Både tankar om staden och metoder för att undersöka den.

### Gehl, Jan Livet mellem husene

Förenklat delar Gehl in stadens aktiviteter i tre kategorier: *nödvändiga aktiviteter*, *valfria aktiviteter* och *sociala aktiviteter*. De *nödvändiga aktiviteterna* utför människor varje dag, som att gå till skola och arbete, vänta på bussen etc. Dessa aktiviteter har väldigt lite med den fysiska miljön och yttre förhållanden att göra. De *valfria aktiviteterna* beror ofta på situationer, tillfälligheter och yttre betingelser. Är det sol ute så sätter vi oss gärna och lapar sol på en bänk. *Sociala aktiviteter* bestäms av kontakten med andra människor. Barns lek med andra barn, samtal, passiva kontakter där vi iakttar och lyssnar på andra människor. I ett stadsrum som är av dålig kvalitet tar endast de *nödvändiga aktiviteterna* plats. Ett stadsrum som är av hög kvalitet ger plats åt de *valfria och sociala aktiviteterna*, men de *nödvändiga aktiviteterna* fortsätter som vanligt (Gehl, 2003).

### Hillier, Bill Space is the machine

Hillier har utvecklat en arkitekturteori och -metod. Hilliers metod är strukturell och rumslig. 1984 utgav Hillier boken *The Social Logic of Space* (skriven i samarbete med Julianne Hanson) där rummet ses som en aspekt av det sociala livet. 1996 kom boken *Space is the machine*, och arbetet fortsätter än idag. Idag har teorin utvecklats till ett omfattande program för forskning kring rumslig karaktär och funktion. Begreppet *rumslig konfiguration* tas upp, och kan sägas vara relationer som tar hänsyn till andra relationer i en komplexitet. Space syntax är en metod för att analysera rumsliga strukturer, där rums relationer och kopplingar till varandra undersöks. Rörelsemönstret i en stad har direkt koppling till hur rummen i staden är anslutna till varandra. En rutnätsstad har större genomströmning av människor och trafik än en med trädstruktur, i och med alla korsningar som låter människor mötas (Hillier, 2007 och Listerborn 2002). I praktiken används Space syntax metoden i datorbaserade system idag. Det är ett analytiskt verktyg som visar grafiskt hur exempelvis stadens rumsligheter förhåller sig till varandra. Inom Space syntax används ett antal grundläggande begrepp. *Konvexa rum*, *Axiallinjer* och *Isovist*. *Konvexa rum* är de platser i staden som



- Ju fler nischer för liv och levnadssätt det finns i något av ekosystemen, desto större är dess förmåga att upprätthålla liv." Jane Jacobs (Jacobs, 2004)

är öppna. *Axiallinjer* är siktlinjer, exempelvis raka stråk, där slutet är synligt då de bryts av en byggnad eller liknande. *Isovist* är den sammanlagda yta som kan betraktas från en punkt (AGORA, 2006).

”- Vi ser stadsrummet som ett rum för förflyttning i första hand, förklarar Lars Marcus. Vår utgångspunkt är att de olika delarna av staden definieras av hur de hänger samman med varandra, och därmed hur det är möjligt att förflytta sig mellan dem.” Lars Marcus (Gunne, 2008).

Space syntax används för att analysera stadens stråk. Stråken delas in i axiallinjer. Ju fler gånger de korsar varandra och knyts samman desto mer rödorange färg får de. De mest tillgängliga och sammanknutna stråken får mer röd färg och de isolerade stråken har en blå färg. Kartor över en stad som har analyserats med denna metod kan utvärderas. Det syns tydligt vilka stråk som är isolerade och vilka stråk som är integrerade (AGORA, 2006).

## Jacobs, Jane Den amerikanska storstadens liv och förfall

Redan 1961 gav Jane Jacobs ut boken *The death and life of great American cities*. Den känns fortfarande förvånande aktuell. Jane Jacobs låter oss få upp ögonen för staden, den speciella staden. Och hon ger oss redskap till hur vi ska nå dit, till den speciella levande staden. Hon förklarar och redogör för den fungerande staden och lär oss att se den. Det viktiga är platserna mellan husen, på gator och torg och mötena mellan människor. Jacobs förespråkar frihet, social kontroll, kulturell mångfald, tilltro och kreativitet. Hon ser på staden som ett ekosystem (Jacobs, 2004).

”Ju fler nischer för liv och levnadssätt det finns i något av ekosystemen, desto större är dess förmåga att upprätthålla liv.” Jane Jacobs (Jacobs, 2004).

För att uppnå ett dynamiskt stadsliv krävs ett antal ingredienser:

- En blandning av bostäder, arbetsplatser och verksamheter.
- Kvartersstad med korta kvarter, gärna i varierande storlekar och form.
- Korsande rörelser, många korsningar som verkar som potentiella mötesplatser.
- Varierad ålder och standard på bebyggelsen.
- Täthet, tillräckligt hög koncentration av människor.

Tre huvudegenskaper krävs för att befolka en gata med främlingar. Jacobs anser att främlingar kan fungera som en trygghetsfaktor.

- Tydliga gränser mellan offentliga och privata rum
- Ögon på gatan, ”Eyes on the streets”, från gatans naturliga ägare. Bebyggelsen ska vända sig mot gatan, både fönster och portar. De boende ska kunna blicka ut på gatan.
- Trottoaren och gatan måste användas. Det måste helt enkelt finnas ett underlag av många invånare. Då lockas de boende att titta ut. Det händer något. De boende kan roa sig med att betrakta gatulivet.

Jacobs ställer många relevanta frågor som:

Varför är vissa gator trygga?

Varför är vissa stadsparker underbara och andra potentiella brottsplatser?

Vad är det som avgör om en gata blir välanvänd eller övergiven?

Hur fungerar det med gator som är fulla vissa tider på dygnet och sedan plötsligt töms på folk?

Jacobs är skeptisk och kritisk till Ebenezer Howards trädgårdsstad som fenomen och Le Corbusies vertikala trädgårdsstad. Hon är kritisk till stadsbyggande som går ut på att placera bostäder som vänder baksidan mot vägen. Hon är kritisk till stadsbyggande som tydligt visar att främlingar inte är välkomna och där utevistelse ska ske på gräsmattan och inte på gatan. Dessa synsätt ser varje trafik Korsning som ett ont fenomen som måste byggas bort.

Jacobs anser att människan ska känna sig trygg bland främlingar och inte se dessa som ett hot. Staden består av många människor och invånarna kan inte känna igen alla. Blir invånarna rädda för gatorna för att där sker några enstaka våldsbrott blir de avbefolkade och än mer osäkra (Jacobs, 2004).

”En starkt trafikerad gata i staden är ofta en trygg gata att vistas på. En folktom gata är ofta en riskabel plats.” Jane Jacobs (Jacobs, 2004).

### Lynch, Kevin *The image of the city.*

På 60-talet utvecklade Kevin Lynch en metod för att undersöka staden. Lynchs metoder för att analysera staden är välbekanta för landskapsarkitekter som kommer i kontakt med förhållningssättet tidigt i utbildningen. För att komma fram till vilka element i staden som är viktiga för människors rörelsemönster, har Lynch intervjuat brukare och grundligt studerat städer. Enligt Lynch är de rörliga elementen i staden lika viktiga som de stationära fysiska elementen. Som rörliga element finns människan, gående och cyklande. Alla i staden medverkar i ett sammanhang. Vi har alla olika bilder av staden. Alla sinnen medverkar för att skapa bilden av staden (Lynch, 1960).

”Att skapa en stad är svårt, det finns inget slutresultat. Konsten att skapa en stad är inte som arkitektur, musik eller litteratur, man kan ta till sig av dessa konstformer, men man kan inte kopiera dem” Kevin Lynch (Lynch, 1960).

Lynch vill studera den mentala bilden av staden, som dess invånare har. Han lägger stor vikt vid det visuella. Han vill organisera staden efter målpunkter och mönster. Lynch vill undersöka hur invånarna upplever sin stad. Att strukturera och identifiera sin omgivning är naturligt för alla rörliga varelser. Människan använder alla sina sinnen och orientering i rummet är väldigt viktigt för oss.

Lynch använder sig av **stråk, kanter, noder, distrikt** och **landmärken** för att beskriva staden.

- **Stråken** är de linjära elementen i staden som vi rör oss längs, det finns en hierarki från mindre betydande stråk till huvudstråk.
- **Kanterna** är barriärer och gränser.
- **Distrikt** är stadsdelar eller delar av staden.
- **Noder** är korsningar, torg eller platser där stråk möts.
- **Landmärken** är punktelement som syns på håll och som man kan orientera efter.

Lynchs metod är visuell och intuitiv (Lynch, 1960).

### Cullen, Gordon The concise townscape

Genom att se staden i sekvenser, och uppfatta rum på rum på rum, så förstärks läsbarheten och orienterbarheten av staden. Staden blir mindre monoton om vi människor kan uppfatta att något händer bortom hörnet. Blicken dras till något och vi vandrar nyfiket vidare. Cullen kallar det för att se staden med *Serial Vision*. Det mänskliga ögat behöver kontraster för att inte bli uttröttat. Människan reagerar på sin omgivning och känner av höjder, omslutenhet, öppenhet osv. Cullen menar att vi ska utforma staden så att vi kan uppleva stadens plasticitet, som fotgängare/bilist/

cyklist så ska vi uppleva sekvenser av öppenhet och slutenhet, tryck och vakuum, restriktion och lättnad omvartannat (Cullen, 1961).

### Nolli, Giambattista

Giambattista Nolli (1701-1756) var en arkitekt som levde och verkade i Rom. Han utvecklade en metod för att undersöka vilka utbud i staden som stod till medborgarnas förfogande. Alltså hur offentlig stadens strukturer var. Analysverktyget används än idag och visar stadens tillgänglighet, offentlighet och öppenhet. På en nollikarta syns inte bara vad som sker mellan husen utan också hur husen och det offentliga rummet samverkar (Tice, 2009).

## T r y g g h e t i s t a d e n

*Upplevd trygghet handlar om en känsla som beror av omgivningen. Tryggheten i staden tas här i första hand upp ur ett genusperspektiv.*

Trygghet kan delas in i upplevd trygghet och faktisk trygghet. Den upplevda tryggheten handlar om en känsla som beror av omgivningen, det mentala och om rykten. Otrygghet kan vara en snabbt övergående känsla eller en oro som sitter i. Faktisk trygghet beror av antalet brott som har förekommit på platsen. Trafiksäkerhetsmässig faktisk trygghet beror av antalet olyckor som har skett på platsen. Det som påverkar tryggheten är rädsla, oro och risk (Heber, 2008).

Fysisk och social sårbarhet kan öka känslan av otrygghet. Fysisk sårbarhet kan vara att man är



mindre och svagare, t ex barn, kvinnor, äldre, funktionshindrade eller oskyddad trafikanter. Social sårbarhet kan vara att man tillhör en viss grupp i samhället, t ex homosexuella och vissa invandrargrupper (TRAST, 2007).

Carina Listerborn är lektor och forskare i stadsbyggnad, och har i sin avhandling behandlat ämnet *Trygghet i staden* ur ett genusperspektiv. Listerborn har en önskan om att alla ska få röra sig i staden efter mörkrets inbrott utan att känna rädsla. Staden borde kunna vara trygg, levande och inbjuda till möten. Det är en demokratisk rättighet att kunna använda sin stad. Listerborn frågar sig varför kvinnor känner stor rädsla i stadsmiljön, då flest brott mot kvinnor sker i hemmen. De mest utsatta i stadsmiljön är unga män, men de känner ingen rädsla eftersom de är uppfostrade till att känna sig osårbara (Listerborn, 2002).

Carinas tips om hur vi kan planera för ökad trygghet, är att bygga utefter rutnätsstrukturen. Detta gör att fler möten uppstår. Att planera in aktiviteter och lokaler i områden som är tomma på kvällar och helger, kan också fungera. De områden som behöver extra omtanke är industriområden, verksamhetsområden och områden med institutioner (Törsäter, 2000).

Listerborn ser det som ett stort problem att det är för långt mellan ritbord och verklighet. Hon vill göra planerare, arkitekter och beslutsfattare medvetna om konsekvenserna av olika insatser (Öberg, 2002).

Listerborn behandlar i sin avhandling föreställningen om kvinnors rädsla och behov av trygghet i stadens rum. Även om staden bidrar till mycket positivt, som nya möten etc. så kan detta överskuggas av rädslan för sexuella övergrepp. Denna rädsla inverkar på kvinnors rörelsefrihet. Feministiska forskare menar att staden är skapad utifrån manliga normer. Stadsrummet bör utformas så att män och kvinnor kan vistas där på lika villkor, utan att beskydda kvinnorna. Listerborn förklarar staden som samspelet mellan det sociala livet och den fysiska gestaltningen (Listerborn, 2002).

Listerborn menar att både de fysiska och sociala aspekterna påverkar varandra. Hon menar att staden är mer än bara en materiell, eller social konstruktion, den är dessutom imaginär. Med imaginär menas mentala bilder, som uppstår i ens fantasi eller är påhittade. Kanske berättelser om staden (Listerborn, 2002).

Listerborn menar att alla olika aktörer som verkar för att staden ska bli tryggare har olika mål och intentioner. Dessa kan i många fall krocka. Exempelvis då BRÅ vill minska antalet brott och har många brottspreventiva lösningar för detta och stadsdelsförvaltningen vill ha en trivsamt och fungerande miljö för invånarna. Deras åsikter om hur miljön skall utformas krockar (Listerborn, 2002).

Listerborn skriver i sin avslutande diskussion om de fyra synsätt som dominerar inom trygghetsdiskursen (Listerborn, 2002).

### 1. Den utsatta kvinnan

I detta synsätt kan det hända att det pekats för ensidigt på kvinnors utsatthet. Detta kan i sin tur ha en motverkande effekt och förstärka föreställningen om att kvinnor är svaga offer i stadens offentliga rum.

### 2. Den frigörande staden

I detta synsätt lyfts den positiva sidan av staden fram. I staden är den sociala kontrollen mindre än i små samhällen, här får människor vara sig själva. Nya kulturer utvecklas i stadens kontext. Detta synsätt pekar på möjligheterna. Tyvärr kan problemet med otrygghet undervärderas i detta synsätt. Risken är att problemen förnekas.

### 3. Det goda grannskapet

Här diskuteras att i och med ökad social kontroll, kan inbrott, vandalism och ordningsstörningar minskas. Den fysiska utformningen har i detta synsätt stor betydelse för den sociala kontrollen. Detta synsätt är mer problemlösande och har därför fått större uppmärksamhet. Det finns handböcker och råd att följa. Risken med detta synsätt är, att man tror att brottsligheten går att bygga bort.

### 4. Den exkluderande staden

Idag kan medelklassen flytta från staden till *gated communities* där man köper sig trygghet. Den exkluderande staden verkar för segregation. Kritiken mot detta synsätt är stor. Kritikerna ser

det röriga och otrygga stadslivet som en resurs. Invånarna ska helt enkelt lära sig att leva med en viss mån av otrygghet. Men här finns risken att fokus läggs på den vita medelklassmannen, som kan uppleva otryggheten som spännande. Den ofrivilliga och påtvingade otryggheten glöms ofta bort. Listerborn anser att inspiration och kunskap ska hämtas från alla synsätten. Det är viktigt att få en nyanserad bild och vara noga med varifrån argumenten kommer. (Listerborn, 2002)

I skriften *Tryggare stad - kan man förändra rädslans platser?* beskriver Listerborn att platser i staden som utformats för olika behov, som bullerplank för att motverka buller och tunnlar för att förbättra trafiksäkerheten inte har haft trygghet med i utformningen. Dessa platser kan bli *Rädslans platser* i staden, om problemet inte uppmärksammas. Vi som planerar måste förstå stadens mönster och struktur för att kunna göra den tryggare. Synsättet att funktionsuppdelning, trafikseparering och zonering måste förändras. Detta sätt att planera skapar problem idag, med stora avstånd och områden med bara bostäder. Kvinnors inflytande över staden har traditionellt varit svagt. Kvinnors erfarenhet och upplevelse av stadsrummet kan skilja sig från männens, men det innebär inte att män aldrig känner otrygghet. Listerborn menar att staden kan delas in i:

<b>Fysiska rum</b>	- stadens struktur och gestaltning
<b>Mentala rum</b>	- de erfarenheter, berättelser och bilder vi bär med oss av staden
<b>Sociala rum</b>	- människors samspel (Listerborn, 2000)



Våld och rädsla är ett hot mot en demokratisk samhällsutveckling.”

Carina Listerborn (Listerborn, 2002)

### Kvinnors rädsla

Historiskt sett har kvinnor rört sig i den privata sfären och männen har rört sig i den offentliga. Vid sekelskiftet var en offentlig kvinna synonymt med en prostituerad. Än i dag ifrågasätts kvinnors beteende i stadsmiljön. Speciellt vid våldtäkt och övergrepp undrar man -”Vad gjorde du där? Varför var du där vid den tidpunkten osv.“ (Listerborn, 2000) I undersökningar framkommer det att kvinnor är mer rädda än män, men mindre utsatta för brott än vad män är. Kvinnors rädsla skiljer sig från männens. De känner stor rädsla inför att utsättas för våldsbrott och sexuellt våld. Rädsla är kopplat till tid, rum och plats. Rädsla uppstår och upplevs i specifika situationer, men vi människor kan även bära med oss tankar och idéer om rädsla. En del kvinnor anpassar sitt rörelsemönster i staden pga. sin rädsla. Detta påverkar friheten och rätten till att vistas i det offentliga rummet (Listerborn, 2002). Hur mycket tid läggs egentligen ner på att gå den *Trygga vägen?* (Listerborn 2000). Ett problem är att när sårbarhet och utsatthet diskuteras blir tonen lätt beskyddande och kontrollerande. Kvinnors rädsla i staden ses ofta som irrationell. Då trygghetsundersökningar görs blir ofta resultatet att kvinnors rädsla är *obefogad*. Män framställs som dumdrigt modiga och kvinnor ses som onödigt räddhågsna. Detta underbygger än mer de traditionella könsrollerna. Bilden att kvinnor är mest rädda, men minst utsatta, och att män är mer utsatta, men mindre rädda, har fått stort genomslag i media. (Listerborn, 2002)

### Mäns rädsla

Anna Eklund har vid Linköpingsuniversitet skrivit en uppsats som lyfter fram unga mäns berättelser kring hot och rädsla, *Rädslans koreografi - Unga mäns föreställningar om rädsla, hot och maskulinitet i den offentliga vardagen*. Vad anser unga män är hotfullt? Och hur agerar unga män i hotfulla situationer? Eklund beskriver att unga män ser staden utifrån *farans geograf*. De kartlägger det offentliga rummet utifrån trygga och säkra platser kontra otrygga och farliga platser. Parametrar som påverkar de unga männen är: vilken tid på dygnet det rör sig om, hur mycket människor som vistas på platsen, om de har områdeskännedom, om de närvarande människorna är nyktra eller inte, och hur upplyst platsen är. De unga män som Eklund har intervjuat beskriver en farlig plats i den offentliga miljön som ett dunkelt ställe, som en helgkväll är befolkad av onyktra individer. Oftast förekommer de flesta hotfulla incidenter i anslutning till krogen, på vägen dit och hem.

De unga män som deltog i Eklunds undersökning förklarar vidare att de definierar en våldsvverkare som en man. De definierar det värsta våldsbrottet som våldtäkt och anser sig själva inte ingå i riskzonen för att bli utsatta. Det är deras förklaring till varför män kan känna sig mer trygga i det offentliga rummet än kvinnor. Män ses i den offentliga miljön antingen som våldsvverkare eller som beskyddare. Det är en paradox och de medverkande männen i studien ser det som kränkande att uppfattas som en våldsvverkare eller en potentiell våldtäktsman (Eklund, 2006).

# T r a f i k   o c h t r a f i k s ä k e r h e t

*Hur fungerar den upplevda och den faktiska trafiksäkerheten? Vilka behov har de olika trafikanterna? Hur fungerar Shared space?*

## Shared space

Shared space handlar om att hastigheten hos fotgängarna och i viss mån cyklisterna sätter ramen för andra trafikanters tempo, en slags samexistens mellan olika trafikslag på samma yta. Ett exempel är torget i Ystad där både biltrafikanter och oskyddade trafikanter delar på utrymmet. Problematiken med Shared space är att det kräver stor uppmärksamhet från trafikanterna och i många fall krävs visuell kommunikation. Därför kan Shared space ge problem för synsvaga, barn och människor med kognitiva funktionsnedsättningar. När en gata eller ett torg ska förnyas till en yta för Shared space, görs oftast detta för att få ett ökat stadsliv, en plats för möten, högre attraktivitet och folkliv. Oftast fungerar en Shared space yta bäst om hastigheten hålls till 20km/h. Det krävs att platsen har ett visst mått av otrygghet (ur trafiksäkerhetssynpunkt) för att öka på uppmärksamheten hos trafikanterna. Men eftersom hastigheter sänkt och trafikanter uppehåller sig på platsen en längre tid kan upplevelsen av tryggheten (ur ett inre trygghetsperspektiv) öka då fler människor vistas på platsen. Tillgängligheten för funktionshindrade ökar eftersom nivåskillnader och kanter oftast planeras bort. För synsvaga behövs naturliga ledstråk och i många fall taktila. Shared space

är ett förhållningssätt. Alla platser kräver olika utformningar och Shared spacelösningar passar inte överallt. I modernismens tidevarv var målet att dela upp funktioner i stället för att samla. I skriften *Shared space* kallas samhällen med funktionsuppdelning för särhällen (SKL, 2008).

## Trafiksäkerhet

TRAST, *Trafik för en attraktiv stad* är ett planeringsunderlag som tagits fram för att fungera som en brygga mellan olika professioner inom samhällsplanering.

De flesta människor överlever om de blir påkörda av en bil som håller 30km/h, därför ska denna hastighets hållas, där gående, cyklister och bilar kan kollidera. Vid en krock 50km/h omkommer de flesta som blir påkörda. Övergångsställen inger falsk trygghet, då den oskyddade trafikanten tror att alla bilister ska stanna. Tidigare ansågs det att övergångsställen hade en trafiksäkerhetshöjande effekt, men övergångsställen har högre olycksrisk än andra korsningsställen (TRAST, 2007). Det är alltså viktigt att skilja på säkerhet och trygghet i trafiken. De situationer som uppfattas som otrygga kan ofta vara de säkraste och tvärtom. När känslan av trygghet i trafiken ökar, sjunker uppmärksamhetsnivån (Malmö stad, 2002).

## Biltrafikanters behov

En biltrafikants upplevelse av vägen kan beskrivas som att den innefattar två dimensioner, **reskomfort** och **resupplevelse**. Reskomforten förknippas med utformningen av vägen. Där de viktiga faktorerna är *framkomlighet*, *trygghet/säkerhet* och *service*. *Framkomligheten* på vägen kan ses som upplevd eller faktisk och uppmätt. Den upplevda

framkomligheten handlar om att vägen är fri från besvärliga korsningar, ljussignaler osv. Man kan välja att ta en längre väg för att den har bättre framkomlighet. Trädrader och belysning visar kurvor och ger trafikanten ledning och möjlighet att se kurvorna i förväg. **Resupplevelsen** kännetecknas av faktorerna *förståelse och identitet, orienterbarhet, variation och rytm*. *Variation och rytm* är viktigt då en tråkig väg lätt kan bli en farlig väg, färdvägen ska betraktas som en sekvens av händelser (Bucht et al, 1996).

### Oskyddade trafikanters behov

Brukarna i den kvantitativa undersökningen i mitt arbete (se sid 80-93 för undersökningen i sin helhet) är oskyddade trafikanter. Deras behov är enligt TRAST:

#### *Gående*

För att gångtrafikanter ska vilja gå krävs det att miljön är säker, trygg och estetiskt tilltalande. Topografi, lutning, belysning, gångytans jämnhet etc. inverkar. 1,5-2 km är en rimlig sträcka att gå, kanske även upp till 3 km i större tätorter. Genheten är väldigt viktig för fotgängare, som gärna genar över gräsmattor och liknande (TRAST, 2007).

#### *Cyklister*

Cykeltrafiken ökar markant under sommar-månaderna. De flesta cykelresor som sker är 5km eller kortare. Cyklister är känsliga mot dåligt väder, som störtregn, snö och stark vind. Om cykelnätet inte är gent nog kan cyklisten i många fall välja bilen istället (TRAST, 2007).

## Möten i staden

*Möten i staden behöver inte alltid handla om regelrätta möten där vi pratar med bekanta eller främlingar. Möten kan lika gärna handla om att se "den andre" i vardagen. Dessa möten öppnar upp våra sinnen för nya intryck och motverkar förhoppningsvis fördomar och främlingsfientlighet.*

Hur läser vi av människor i sociala situationer? Carina Listerborn menar att ungdomar som ofta färdas i staden har stora fördelar. De kan läsa av sociala koder och känner sig tryggare. En äldre kvinna som sällan är ute i staden kvällstid, kan oftast inte läsa av de sociala signaler som ett ungdomsgäng utstrålar, och känner då oro och otrygghet (Listerborn, 2009).

### Ett annorlunda möte

Malmö stad har gett ut skriften: *Möten i staden – om vikten att se den andre i vardagen*. Den behandlar och diskuterar hur möten mellan människor och det sociala rummet påverkas av stadens struktur och fysiska utformning. Vad skulle hända om Malmö stad lagt Svenska för invandrare, sfi, på Universitetsholmen, och öppnat ett konstmuseum i Kroksbäck. En intressant tanke i skriften, är att placera funktioner och byggnader för folk med olika livsstilar nära varandra. Detta kan medföra att människors vägar korsas och nya gränsöverskridande möten uppstå. Det är inte ett möte i form av ett regelrätt samtal som är det viktiga, det viktiga är att vi ser *den andre* i vardagen. Detta kan leda till ökad förståelse. Idag är det oftast så att man tillskriver *den andre* andra värderingar och syn på saker och än man själv



har. I dag möter vi ofta *den andre* genom media (Malmö stadsbyggnadskontor, 2007).

Jan Gehl beskriver i boken *Livet mellem husena* möten i staden i en figur:

Hög intensitet	:	Nära vänskap
	:	Vänner
	:	Bekanta
	:	Tillfälliga kontakter
	:	Passiva kontakter
Låg intensitet	:	Se och höra kontakter
	:	(Gehl, 2003)

Gehl menar, att om det finns en god fysisk miljö och ett liv mellan husen så tillåts *passiva* och *se och höra kontakter* i större utsträckning. När den fysiska miljön är dåligt utformad sker kontakter endast högt upp i skalan eller inte alls. De möten utan krav, som sker för att invånarna ska känna att de tillhör ett sammanhang, kan lätt försvinna i dåligt utformade miljöer. Dessa kravlösa möten innebär ofta en positiv upplevelse. Vi mottar impulser från andra människor och inspireras (Gehl, 2003). Mats Lieberg, urbansociolog SLU, poängterar hur viktig den *sociala friktionen* är. Vi måste få möjlighet att beröras av varandra, reagera på varandra och reflektera över våra olikheter (Lieberg, 2007).

### En urban allemansrätt

Lieberg menar att staden ofta diskuteras som en identitetsutvecklande och meningsskapande arena där alla är vinnare (Lieberg, 2007). Lieberg menar att vi måste börja diskutera ”vilka normer och värderingar som behöver respekteras för att det

offentliga rummet ska vara öppet för alla.” I dag kommersialiseras många offentliga rum i staden. Faran med dessa lite mer exklusiva platser är att de exkluderar vissa grupper i samhället och att de främjar *friktionsfria* möten. Lieberg talar för en urban allemansrätt. Alltså att platser i staden ska finnas till för alla. För att staden ska kunna ha en urban allemansrätt krävs det, att inte alla platser är tillrättalagda och färdigplanerade. Det krävs att det finns utrymme för *frirum*, där vi kan mötas över gränserna (Lieberg, 2007).

### Ungdomars användning av staden

Generellt sett har ungdomars användning av staden i alla tider varit kritiserad. De skränar, skräpar ner, klottrar, står och hänger, lyssnar på musik, röker och strövar planlöst runt. Lieberg börjar i sin avhandling, *Att ta staden i besittning - om ungas rum och rörelser i offentlig miljö*, att redogöra för hur allmänheten sett på ungdomen under tre olika tidsepoker. Det är inte konstigt att ungdomar använder staden på sitt vis. De har ofta dåligt med pengar, och använder därför i större utsträckning stadens offentliga platser. De cyklar, går, eller åker kollektivt (Lieberg, 1992).

För att ungdomar ska kunna ta staden i besittning, och använda sig av den urbana miljön, behöver de dra sig undan från vuxenvärlden. De behöver *reträttplatser*, det kan vara bakgårdar, parker, trappuppgångar osv. *Interaktionsplatser* som torg och mötesplatser, är minst lika viktiga. Där samspekar ungdomarna med det sociala rummet. För att ungdomar ska få tillgång till det offentliga rummet behövs båda dessa typer av platser (Lieberg, 2007).

Listerborn menar att man ska planera staden utifrån de mest utsatta. I Toronto har de på försök utgått från hemlösa kvinnor när de planerar för en tryggare stad (Listerborn, 2009).

”Ungdomar är experter på gatan. Inte invandrarungdomar eller gängmedlemmar jag snackar om alla ungdomar. Dom är så medvetna om vart dom kan gå, var dom blir insläppta och helt enkelt blir respekterade. Gatan är deras forum, självklart måste vi mötas där.” Juan Paez (Malmö stadsbyggnadskontor, 2007).

## Brottspreventiva åtgärder

*Fungerar grindar lås och kameror? Hur ska vi hantera brottsligheten? Får brottspreventiva åtgärder gå ut över tryggheten? Smyger sig “bysta åtgärder” in och förändrar offentligheten i staden?*

**Newman, Oscar Defensible space : people and design in the violent city**  
Newman menar att kriminalitet är kopplat till bebyggelsens fysiska utformning. Skriften *Creating defensible space* pryds av ett foto av en bostadsgård med en låst grind. Syftet med Defensible space program är att den fysiska utformningen ska få de boende att känna kontroll över sina hem, och områdena runt dem (Newman,1996). Newman menar att grannskapet ska delas upp i mindre enheter för överblickbarhet och kontroll. Newman utgår från fyra gestaltungsprinciper:

1. Grannskapet ska vara indelat i små enheter, med rumskategorierna privat, halvprivat, halvoffentlig och offentlig. Ju mer privat ett område är, desto högre är ansvarsgraden.
2. Fönster ska placeras så att det går att överblicka både den offentliga och den privata miljön.
3. Byggnaderna ska placeras så att den sociala övervakningen inkluderar gatorna.
4. Utformningen av byggnaderna ska inte sticka ut, eller sätta en stämpel på dem som bor där. Olika boendegrupper får gärna integreras.

Newman tror mer på den privata sfären, att denna skapar kontroll och ordning. Newman ser främlingar som ett hot mot grannskapet, och ser många alternativa vägar som ett hot, då dessa kan bli flyktvägar för inbrottstjuven (Newman,1996). Bill Hillier är kritisk till Newmans teorier. Hillier ser ökad genomströmning av människor som något som minskar inbrott. Hillier ser att rädsla är kopplat till graden av tomhet. Han ser inhängning som något som snarare ökar problemet (Listerborn, 2002).

Åtgärder, som brottspreventiva riktlinjer i den fysiska miljön, inriktar sig oftast på inbrott och skadegörelse. Resultaten blir oftast hämmande fysisk utformning. Placeringen av en lampa eller en filmkamera ger inte direkt en tryggare omgivning. Det är tanken bakom placeringen som räknas, alltså motivet till varför och hur man placerar objektet. Det är stor skillnad på belysning som finns till för att avslöja inkräktare, och belysning som finns till för att öka överblickbarheten (Listerborn, 2002).

Listerborn skriver i sin avhandling, att det idag ofta resoneras om att det införs trygghetsskapande åtgärder då undervegetation röjs, belysningen förbättras och stråk förtydligas. Dock ser Listerborn att *tysta åtgärder*, som ingen pratar om eller gör reklam för, sakta smyger sig in i samhället. De *tysta åtgärderna* handlar om förstärkta lås, kameror, portkoder osv. Dessa små förändringar får konsekvenser för hela stadsbilden. Det skapas barriärer och gårdar stängs av, kontakten mellan människor försvinner. ”Det är på denna nivå främlingar skapas i Sverige idag” (Listerborn, 2002).

”Malmö är inte stort, jag kan vara inne i stan på 20 min med bussen. Man kan cykla överallt, vi behöver inte ens bilen inom staden tycker jag. Det finns alltså ”förort-sättningar” i Malmö, låt oss bygga broar och knyta kontakter och mötas. Inga fler murar eller övervakningskameror...” Juan Paez (Malmö stadsbyggnadskontor, 2007)

Bo Grönlund är svensk/dansk arkitekt och säger:

“- Den fysiska miljön ska så långt som möjligt inte uppmuntra till brottslighet. Men att skydda sig helt i slutna samhällen å la Gated communities är inget för oss. Danmark ska fortsätta att vara ett öppet samhälle.” Bo Grönlund (Martinell Barfoed, 2000).

Grönlund menar att det tydligt ska framgå vad som är privat. Bostadsområden ska vara bebodda, använda och omhändertagna, då förstår en förbrytare vem brottet drabbar. Grönlund

menar att det är tryggare att människor ser än att kalla kameraögon gör det. Grönlund tycker att trafiksäkerhet är bra, men förespråkar hellre att transportsystemet är integrerat än segregerat. Grönlund anser att boendemiljöer ska utvärderas för att lära av både misstag och framsteg (Martinell Barfoed, 2000).

## B e l y s n i n g

*Är all belysning bra belysning? Ökar stark belysning känslan av trygghet. Kan vi inspireras av Kaoru Mende? Ljusvärlden är otroligt stor och komplex.*

### Att designa med ljus och skugga

Kaoru Mende är ljusdesigner och verksam i Tokyo. Han har varit involverad i många projekt däribland vackra Keyaki Plaza i Saitama City (Reed, 2005) och komplexa Roppongi Hills (Mende, 2009). I Roppongi Hills, en stadsdel i Tokyo, har de utfört ett experiment. De släckte ner all belysning och började om från början med en ny ljusplan. Mende var ljusdesigner i projektet och han arbetade med mjukt, ej bländande, nedåtriktat och energisnålt ljus (Sperling, 2008). Kaoru Mende har även skrivit boken *Designing with Light and shadow*.

“I begin with a space of darkness and carefully add light to that darkness as necessary” Kaoru Mende (Mende, 2000).

Mende har tagit avstånd från de strikta och jämt fördelade stolpararmaturerna som han ser som livlösa attribut. Många designar eleganta belysningsarmaturer, men det är han inte



intresserad av. Mende är mer intresserad av relationen mellan människa och ljus. Mende vill skapa en dynamisk ljusmiljö. Han använder uttrycket *Nightscape* (Mende, 2000).

Mende anser att man ska var försiktig och kritisk mot att använda:

- Homogent ljus
- Rent vitt ljus
- Bländande ljus
- Nedåtriktat ljus från en högpositionerad ljuskälla
- Oföränderligt ljus

Mende vill ha osynliga ljusarmaturer så att ljuset kan dansa och skapa stämningar.

- Ljus är ett material
- Armaturen är ett verktyg
- Människor och arkitektur ska vara ”stjärnorna” inte armaturen i sig
- Rummets funktion definierar ljusets karaktär
- Ljus skapar atmosfär utöver funktionen
- Ljuset visualiserar tiden
- Designa med ljus i sekvenser
- Ljus = Att designa med skugga
- Ta lärdom från naturligt ljus
- Tänk ekologisk ljusdesign

(Mende, 2000)

I skriften *Ljusplan för Malmös befintliga belysning* behandlas även trygghets- och tillgänglighetsfrågor i samband med ljussättning. För att vara tillgänglig, ska den fasta belysningen inte vara bländande.

Belysningen ska verka för att synsvaga ska kunna orientera sig och för att hörselskadade ska kunna läsa teckenspråk eller läppar. Belysningen ska göra underlaget tydligt så att synsvaga och personer med nedsatt rörelseförmåga ska kunna uppfatta detta. Enligt skriften, så visar många undersökningar, att just ljuset är den viktigaste faktorn för att vi ska känna oss trygga. Men ökat ljus behöver inte betyda ökad trygghet. Vandalisering ökar känslan av otrygghet, och därför satsar Malmö stad på hållbar utrustning och armaturer. Malmö stad anser att det är viktigt att identifiera de mest frekventa stråken i städerna, och ljussätta dessa optimalt (Malmö stad, 2008b).

## T i l l g ä n g l i g h e t

*Tillgänglighet är vägen till allas rätt till staden.*

### Design för alla

Design för alla är en vision om att hela samhället ska fungera för alla människor, det handlar om att inte göra särlösningar utan lösningar som tilltalar alla (EIDD, 2007).

“Design för Alla är design för den mänskliga mångfalden och allas delaktighet” (EIDD, 2004).

### Ett nationellt mål

Det finns ett nationellt mål som säger att samhället ska vara tillgängligt för alla. Trafiksystemet ska vara utformat så att medborgarnas och näringslivets transportbehov tillgodoses. De som behöver extra omtanke när man planerar är barn, äldre och

människor med funktionshinder.  
Barn behöver en säker och trygg närmiljö och trygga och säkra skolvägar. Miljön ska helst uppfattas så att föräldrar kan låta barnen vistas och färdas där själva (TRAST, 2007).

Funktionshindrade behöver bra markunderlag, korta avstånd till kollektivtrafiken osv (TRAST, 2007).

Kvinnor och män använder transportsystemet på olika vis. Män använder bil i större utsträckning och pendlar längre sträckor. Kvinnor använder kollektivtrafiken mer och gör många serviceresor. Kvinnor upplever större otrygghet när de åker buss, går eller cyklar särskilt när det är mörkt (TRAST, 2007).

### Hur definieras tillgänglighet?

I TRAST definieras tillgänglighet så här:

”Tillgänglighet kan definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud av aktiviteter som de har behov av eller önskar. Lättheten beror på hur stor uppoffringen är i restid, kostnader, hinder, otrygghet, tillgång till färdmedel osv. för att nå önskad destination” (TRAST, 2007).

Viktiga faktorer som påverkar tillgängligheten i staden

- Stadens form och struktur
- Trafiksystemet
- Människans förmåga (TRAST, 2007)

Malmö stad har gett ut ett Tillgänglighetsprogram för Malmö. Där skriver Malmö stad att det är viktigt att tillgänglighetsfrågorna integreras redan i utformningsskedet för att skapa goda helhetslösningar. Ett mål är att samhället ska utformas så att människor med funktionshinder i alla åldrar ska bli fullt delaktiga i samhällslivet. Uppskattningsvis har ca 10% av Sveriges befolkning någon form av funktionsnedsättning (Malmö stad, 2007).

”Tillgänglighet ses som en av de viktigaste förutsättningarna för alla människors möjligheter till jämlikhet och full delaktighet i samhället. Tillgänglighet har blivit en fråga om demokrati och mänskliga rättigheter” (NHR, 2004).

# Sammanfattning av litteraturstudierna

## Stadsplanering

Planera för aktiviteter utöver de nödvändiga. Rutnätsstrukturen medför fler korsningspunkter, och ger möjlighet för fler mötesplatser. Planera för en livfull gata. Placera fönster och portar ut mot gatan. Undvik trädstrukturer och återvändsgator.

## Trygghet i staden

Alla har rätt att vistas och känna sig trygga i staden. Stadens invånare bär på imaginära bilder av staden; bilder som är viktiga att lyfta fram för att få en helhetsbild av staden. Våld och rädsla inskränker invånarnas rörelsemönster och är ett hot mot ett demokratiskt samhälle.

## Trafik och Trafiksäkerhet

Oftast är ett visst mått av otrygghet bra i trafiken, då ökar uppmärksamheten och trafiksäkerheten.

## Möten i staden

Här råder en slags konsensus om hur vi ska skapa förutsättningar för de oplanerade mötena. Korsningspunkter i staden skapar fler platser för möten. Stadens stråk är mer integrerade ju fler gånger de korsas av andra stråk. Om funktioner som lockar olika typer av människor placeras intill varandra, kan fler gränsöverskridande möten skapas. En urban allemansrätt med plats för alla är önskvärd.

## Brottspreventiva åtgärder

Här finns det två motsättande röster, där den ena menar att tydlighet och privata zoner kan bygga bort brott, medan den andra säger att inhängning skapar än mer otrygghet och att genomströmning av främlingar är av godo.

## Belysning

Belysning är viktigt i trygghets sammanhang. Men belysning kan inte ensamt stå för trygghetsskapande. Belysning måste ses som ett material och ett viktigt element i stadsbyggnad.

## Tillgänglighet

Se människors olikheter som en tillgång. Det finns ingen genomsnittsmänniska. Tänk på alla vid stadsplanering. Tänk Design för alla.





# Del 2

*- studier i Malmö*

## Del 2 - studier i Malmö

*I Malmö är tillgänglighet en het fråga. I detta kapitel studeras ämnet på plats i Malmö. Intervjuerna med experterna har fokus på Malmö och det lokala. Studierna av trygghetsvandringar i Husie har skett i samarbete med Malmö stad. Stråken som studerats i "Pilotstudie av stråk" är framtagna och utvalda i samråd med Malmö stad. AGORA är ett projekt som utspelade sig i Malmö, med fokus på hur vi kan studerar stråk.*

### Kvalitativa intervjuer med experter

Intervjuerna med experterna har gjorts dels för att få större kunskap i området och dels för att få kontakter i samband med projektet. Det känns viktigt att göra intervjuerna i början av projektet, för att öppna dörrar och få mycket input. Dessa intervjuer har tvingat mig att verkligen tänka igenom syftet och problemställningen. Genom intervjuerna har jag också fått förståelse för hur man jobbar med detta ämne idag.

Vi har förberett varje intervju genom att läsa på om expertens specialintressen, och skrivit ner 10-20 frågor, som har fungerat som en frågeguide. Frågorna finns att läsa i bilaga 1. I våra intervjuer har vi inte velat styra för mycket, men vi har haft upplevd tillgänglighet som övergripande tema. Vi har satt ramarna för intervjun, men vi låter ändå intervjuobjektet sväva ut utanför dessa. Före intervjun har vi frågat om det är okej att vi spelar in samtalet med en diktafon. Diktafonen är ett väldigt bra redskap som bör användas vid den här sortens intervjuer. Den underlättar arbetet och intervjuaren kan citera exakt det som sägs.

Vi har sedan transkriberat exakt det som sades vid intervjutillfället. Det transkriberade materialet har sedan lästs igenom för att hitta teman. (Kvale, 1997) (Lantz, 1993) (Holme, 1997) (Lieberg, 2009)

De vi valt att intervjua är:

*Karin Sjölin*, landskapsarkitekt Malmö stad.

*Malena Möller*, trafikplanerare Trivector Traffic.

*Carina Listerborn*, lektor och forskare i stadsbyggnad vid Lunds universitet och Malmö högskola

*Sari Wallberg*, trafikplanerare på Tyréns.

Vi valde att intervjua dessa experter eftersom de alla har arbetat med frågor som berör ämnet i denna studien. Karin Sjölin är väl insatt i Kungsgatan och har medverkat i AGORA. Malena Möller har arbetat på Malmö stad och är väl insatt i tillgänglighet i Malmö. Carina Listerborn har skrivit avhandlingen *Trygg stad* som är en av studiens huvudlitteratur. Sari Wallberg har medverkat i planeringsunderlaget TRAST och skrifterna *Tillgänglig stad* och *Shared space*.

Vi valde att utföra intervjuerna i början av studien, detta underlättade för upplägget av det kommande arbetet.

Vi gjorde inte ett aktivt val när vi endast intervjuade kvinnor. Men det som troligen påverkade oss var att vi omgavs av många kompetenta män på trafikenheten på Ramböll. Dessa har vi löpande kunnat fråga om hjälp och diskuterat frågor med. Båda våra externa handledare på Ramböll är män, så det jämnar ut sig i slutändan. Ämnet koncentreras kring upplevelser, känslor och trygghet. Det verkar vara flest kvinnor som arbetar inom det fältet. Läs mer om detta i Del 4 på sid. 105.

Här kommer alla intervjuer att tas upp som sammanfattningar. Intervjuerna i sin fulla längd finns i bilaga 2.



Karin Sjölin,  
Landskapsarkitekt LAR/MSA  
Malmö stad

*Karin Sjölin är utbildad landskapsarkitekt och arbetar på Malmö Stad. Hon har bl.a. medverkat i AGORA-projektet och i ett "Design för alla" projekt. I "Design för alla" projektet var syftet att göra ett nytt förslag för en del av Kungsgatan och samarbeta med andra kompetenser. I projektet samarbetade Sjölin med en konstnär och en industridesigner. Sjölin arbetar mycket med temalekplatser, exempelvis Sagolekplatsen vid Stadsbiblioteket i Malmö. Sjölin är intresserad av nya material, roliga lösningar, gränsöverskridande samarbete och design som passar alla. Vi valde att intervjua Karin Sjölin för att hon har arbetat med olika undersökningsmetoder i AGORA projektet och för att hon har stor inblick i Kungsgatan.*

Vid intervjun med Karin Sjölin diskuterades Kungsgatan, upplevd tillgänglighet, staden tillhör alla samt olika sätt att studera stråk på. Sjölin har arbetat mycket med olika studier av stråk framförallt i AGORA-projektet. Hon anser att de viktigaste faktorerna för ett tillgängligt stråk är bra sikt och bra belysning, men även att det finns människor i rörelse. Hon säger att hon själv skulle välja att gå där det finns folk. Sjölin anser att det är viktigt att även locka människor att uppehålla sig på platser. Sjölin anser att det är viktigt att studera hur människor rör sig längs ett stråk. Även att undersöka hela gatubilden. Stråkets golv, väggar och tak. Hur transparenta och offentliga är stråkets väggar? Hur användbara är husliven? Finns det informella sittplatser och platser där det går att skula när det regnar? Det som är intressant att få veta av brukarna är hur de använder platsen,

vad de tycker fungerar bra, eller inte fungerar bra. Sjölin rekommenderar även att räkna gående och cyklister dagtid och kvälltid, samt att utföra någon form av beteendestudie. (Detta gjorde vi, studien redovisas på sid. 73) De studier hon berättar om är 24h studie. Då observeras stråket under 24h för att se vad som utspelar sig där. Leta efter spår som lämnats på platsen, och att följa efter folk och observera hur de rör sig. (Detta gjorde vi, 12h studien redovisas på sid. 70) Genom att leta efter spår på platsen ökar förståelsen för hur den används. Kanske finns det en plats med mycket fimpår. Kanske är gräset väldigt slitet på några platser. När du förföljer ska du helst hålla låg profil och inte bli upptäckt. Sjölin ser arbetet på Malmö stad som enormt givande. Det positiva är att hon når ut till brukarna. Sjölin berättar livfullt och inspirerande om hur givande det är att få in synpunkter från medborgarna, och hur roligt det är att utforma platser för alla. Sjölin anser att tunneln under Amiralsgatan känns mycket otrygg. För att förbättra den känslan tycker hon att en del buskar ska röjas, och att tunneln ska lysas upp inifrån. Sjölin berättar om hur de arbetar med belysning på Malmö stad:

“På Malmö stad arbetar vi mycket med trygghet exempelvis genom att belysa omgivningen istället för bara själva stråket för att förbättra sikten.”

De offentliga platserna borde fungera för alla. Karin Sjölin berättar om ett uppdrag de hade i en stadsdel i Malmö, där de äldre inte ville ha sittplatser på torget, eftersom ungdomarna bara skulle hänga där då:

”Men vi måste ju göra ett torg för alla. De vill bara att man ska göra det för de äldre, men det går ju inte, så kan vi inte jobba, vi måste jobba för alla grupper i samhället. Det är klart det ska finnas sittplatser, men det är sådana inneboende konflikter som man ibland inte kan lösa.” Karin Sjölin (Sjölin, 2009).

## Malena Möller trafikplanerare Trivector Traffic i Lund

*Malena Möller arbetade tidigare som trafikplanerare på gatukontoret (enheten för trafik och miljö) på Malmö Stad. På Trivector arbetar hon framförallt med kommunala trafikfrågor som kollektivtrafik, trafiksäkerhet och hållbar utveckling. Vi valde att intervjua Malena Möller för att hon har bred kompetens inom trafikplanering. Hon har även goda kunskaper inom tillgänglighetsfrågor eftersom hon arbetat mycket med område på Malmö Stad.*

Vid intervjun med Malena Möller diskuterades framförallt trygghetskänslan, tunnlar utformning, trafikseparerade områden och sätt att studera stråk på. Möller har stor erfarenhet av att arbeta med trygghetsfrågor, och hon anser att tryggheten är den viktigaste faktorn vid valet av färdväg. För att känna sig trygg är det viktigt med människor i rörelse och att det finns aktiviteter längs stråket. Även biltrafik kan öka trygghetskänslan, men inte med tanke på säkerheten. Om ett stråk är fysiskt tillgängligt och även uppfyller kraven som påverkar trygghetskänslan är stråket tillgängligt fullt ut. Andra parametrar som hon tror påverkar

tillgängligheten är om platsen är välskött, om det är rätt belysning och vad det är för beläggning på gång- och cykelbanorna. Malena tycker att planskilda korsningar ger extremt bra tillgänglighet om tunneln är bra utformad och det finns en alternativ väg i plan. Hon tror att tunneln under Amiralsgatan på Kungsgatan byggdes då trygghetsfrågorna inte var så stora som idag. Möller tycker att belysningen är ”skum” i tunneln. Det är mycket buskar runt omkring och höga nivåskillnader vilket gör att det är svårt att ta sig därifrån om situationen skulle kräva det. Hon säger att trygghetsfrågorna blir viktigare och viktigare i hela planeringsprocessen. Möller är emot brottspreventiva metoder, exempelvis genom att bygga höga staket runt bostadshus. Det påverkar tryggheten och genheten för dem som inte bor där. Möller tycker att det är intressant att undersöka hur människor använder stråket, hur rörelsemönstren ser ut, samt även hur ofta stråket används, för att studera områdeskännedomens inverkan på upplevelsen av stråket. Hon tipsar även om att vi ska ta reda på vilken väg människorna skulle ta om de hade cyklat/gått istället samt att försöka jämföra vägvalen mellan kön, ålder och tidpunkt på dygnet.

“Rätt belysning tror jag kan påverka trygghetskänslan. Om platsen är öde kanske inte belysningen hjälper så mycket, men bra belysning kan bidra till att fler väljer att gå där och ju fler som går där desto mindre otryggt blir det.” Malena Möller (Möller, 2009).

## Carina Listerborn forskare, LU och Mah

*Carina Listerborn är lektor och forskare i stadsbyggnad. Listerborn har arbetat på Chalmers Tekniska högskola där hon disputerade år 2002 med avhandlingen "Trygg stad - diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik.". Idag arbetar hon på Malmö Högskola samt Lunds Universitet. Hon är programledare för stadsbyggnad, stadsutveckling och planering. Listerborn har forskat mycket inom trygghetsfrågor, framförallt sett ur ett genusperspektiv. Vi valde att intervjua Carina Listerborn för att hon har bred kompetens inom trygghetsfrågor vilket är viktigt vid tillgänglighetsplanering.*

Vid intervjun med Carina Listerborn diskuterades bl.a. hennes intresse för trygghetsfrågor, begreppet upplevd tillgänglighet, olika parametrars inverkan på framförallt trygghet och metoder att studera trygghet. Carina har länge varit intresserad av frågor rörande trygghet i staden. Hon har forskat kring ämnet och riktat in sig på genusperspektivet i trygghetsfrågor. Idag håller hon föreläsningar och konferenser i ämnet. Hon säger att det brottsbekämpande arbetet som finns idag går nästan i strid med trygghetsskapande arbete. Rädsla och faktisk brottslighet är två helt olika saker. Att arbeta med trygghet är mer långsiktigt och det är svårt att argumentera för det. Hon påpekar också att det är viktigt med samarbete mellan olika yrkesgrupper för att skapa ett tryggare samhälle. Hon tycker Kungsgatan och Föreningsgatan är bra projektplatser för att de har så olika karaktär. Hon tycker det är intressant att få reda på vad det är människorna ser som

hotfullt på vissa platser under olika tider på dygnet. Hon anser även att det är viktigt att försöka få reda på vad människor tycker om rent fysiska saker som belysning, överblickbarheten och orienterbarhet. Hennes egna erfarenheter av intervjuer är att många känner sig otrygga pga. att de inte kan orientera sig. "Man vill kunna planera sin rörelse", säger hon. Listerborn poängterar att hon tror att rykten och media har stor inverkan på människors val av färdväg, och att det är viktigt att försöka bryta detta mönster. Hon pratar mycket om belysningens betydelse. Hon anser att för stark belysning kan ha motsatt effekt på trygghetskänslan:

"Jag tror att stark belysning nästan kan ha motsatt effekt och det är många som säger att det känns som att man går i ett skyltfönster då man blir upplyst själv. Man vet att man själv är sedd men man ser inte in i mörkret, man blir bländad. Jag tror det är viktigt att jobba med mjukare ljus och att man belyser längre ut i parker osv. inte bara på gång- och cykelbanan, att försöka sprida ljuset mer. (...)Jag tror att belysning har stor betydelse generellt för trygghetskänslan men det är väldigt subjektivt. "

Listerborn är kritisk till konstljus, som blått och grönt ljus. Det kan i vissa fall upplevas som läskigt. Hennes åsikt om planskilda korsningar är att tunnlar generellt är dåligt utformade och att det måste finnas andra sätt att utforma dessa. De borde kunna vara mycket ljusare och öppnare och vägbanan borde höjas upp så att tunneln inte behöver vara så djup. För att ett stråk ska upplevas

som tillgängligt anser Carina att det är viktigt att skapa en känsla av att det är väl underhållet, och att det är någon som ”bryr sig om stråket”. Det är även viktigt att beakta alla perspektiv vid planeringen. I slutet av intervjun diskuterade vi metoder för att mäta/undersöka tryggheten. Hon säger då att det inte finns så många metoder att mäta trygghet på. Hon tror däremot att det är viktigt att försöka lära känna stråken både dagtid och kvälltid för att förstå hur människor använder platsen. Listerborn anser att om man ska utforma ett planeringsredskap för den upplevda tillgängligheten så ska det helst vara lustfyllt, lättillgängligt och gärna vara utformat som en berättelse.

”Man kanske kan göra det genom en berättelse eller på ett mer lättillgängligt och lustfyllt sätt så att man förstår hur det här sociala och fysiska hänger samman. Det är även viktigt att poängtera för planerare att på något sätt utvärdera det de gjort för att se för- och nackdelar med vad det resulterade i. Det är saker som glöms bort ibland.” Carina Listerborn (Listerborn, 2009).

## Sari Wallberg trafikplanerare Tyréns i Malmö

*Sari Wallberg arbetar idag på Tyréns som trafikplanerare och har tidigare arbetat på kommunförbundet, Sveriges kommuner och landsting. Hon har arbetat i sju år inom trafikbranschen, både i beställar- och myndighetsrollen. Då hon arbetade på Sveriges kommuner och landsting hade hon stort ansvar och var projektledare för många olika projekt. Wallberg var med i arbetet med utgåva två av TRAST (Trafik för en attraktiv stad) och i framtagandet av idéskrifter som bl.a. ”Tillgänglig stad”. Vi valde att intervjua Sari Wallberg eftersom hon arbetat med TRAST, ”Tillgänglig Stad” och ”Shared space”.*

Vid intervjun med Sari Wallberg diskuterades framförallt innehållet i TRAST, vad upplevd tillgänglighet är, viktiga parametrar för val av färdväg samt vad som kan göras för att förbättra tillgängligheten av ett stråk. Wallberg anser att tillgänglighet är ett svårt begrepp och att det är en sammanvägning av allt som t.ex. trygghet, tillgänglighet och säkerhet. Hon tycker ämnet är intressant och att det finns mycket att jobba med. Wallberg har stor kunskap om handboken TRAST och berättade att den framförallt är ett planeringsunderlag, som tar hänsyn till flera olika aspekter. Hon påpekar dock att den inte är någon fullständig planeringshandbok, och att det fortfarande finns luckor, men att den fungerar som trafikteknikens ingång i planeringen. Wallberg tycker det är viktigt att planering sker utifrån det sociala livet i första hand och sedan bebyggelsen. Hon anser att planerare först ska ta reda på; vad finns det för målpunkter? Var

kommer människorna röra sig? Vilka aktiviteter ska finnas längs stråket? Enligt Wallberg bör man utgå från människors rörelsemönster. Hon tycker att uppdelningen av tillgänglighetsbegreppet i upplevd och fysisk är bra, men att det är viktigt att det inte bara handlar om rörelse, utan även om vistelsen på platser längs med stråken. Parametrar som hon anser vara viktiga för den upplevda tillgängligheten är bl.a. hur trevligt det är och hur trygg man känner sig. Även saker som bekvämlighet och tidsåtgång är viktiga parametrar. Kvällstid anser hon att belysning är viktig, och att man känner sig sedd av människor. Rykten och media har stor påverkan på hur stråk upplevs, säger Wallberg. Hon är något emot planskilda korsningar. Hon anser att planerare bör tänka till en extra gång. Hennes åsikt angående det är att det ger ett tråkigt intryck i stadsbilden, att biltrafiken kanske inte behöver prioriteras så mycket, samt att hastigheterna istället borde sänkas. Dock påpekar hon att det ibland kan vara nödvändigt att planskilja. Slutligen poängterar hon att hon tror att det är viktigast att försöka få fler människor att använda stråken, vilket indirekt skulle öka tillgängligheten. Att satsa på ”försköning” borde komma i ett andra skede.

“Det spelar nog inte så stor roll om man använder fina exklusiva material och bra belysning. Finns det inga människor så känns det ändå otryggt.” Sari Wallberg (Wallberg, 2009).

## Tips från experterna

- Undersök stråket från alla vinklar, hur används det? Hur många använder det? Hur är stråkets golv väggar och tak?
- Undersök stråket på dagtid och efter mörkrets inbrott.
- Det sociala livet är oerhört viktigt. Finns det mötesplatser och aktiviteter längs stråket? Det är viktigt att människor kan uppehålla sig på platsen.
- Undvik att planera in tunnlar, men om man verkligen måste så ska det finnas alternativa vägar och tunneln ska vara öppen, ljus, kort, och inte för djup eller med för stor lutning.
- Media och rykten har stor inverkan på hur ett stråk upplevs.
- Använd varierad belysning, belys omgivningen istället för gångbanan.

Viktiga faktorer för ökad trygghet, enligt de intervjuade experterna

- Närvaro av människor  
*Detta ses som en av de viktigaste faktorerna enligt alla de intervjuade experterna.*
- Belysning  
*Alla experterna har kommenterat att belysningen inte ska blända. Det är viktigt att omgivningen belyses och inte gångbanan.*
- Orienterbarhet  
*Enligt experterna känner människor sig mer trygga om de kan planera sin färdväg.*
- Sikt  
*Att se vad som händer framför och bakom är viktigt för att känna sig trygg. Då kan vi planera vårt rörelsemönster*
- Media och rykten  
*Våra inre bilder av staden är ofta en reaktion på Media och rykten.*
- Trivsel  
*Är omgivningen väl ombändertagen så ökar trivseln, och klotter och vandalism sjunker.*
- Rent och snyggt  
*En fräsch miljö gör mycket för upplevelsen av platsen.*



## AGORA, cities for people - studie av ett projekt i Malmö

AGORA är ett EU-finansierat projekt där Malmö stad och LTH samarbetade 2003-2005. Skriften behandlar bla. frågan: hur kan städers attraktivitet stärkas? Projektets syfte var att ”utveckla metoder och designredskap för att utvärdera och utveckla urbana stråk och rörelsemönster.” I projektet har ett antal metoder och analyser genomförts. I skriften förklaras dessa väldigt pedagogiskt.

Nedan kommer intressanta metoder som användes i AGORAprojektet att redovisas i korthet.

I avsnittet Space Syntax ges en liten inblick i hur detta analysverktyg fungerar. I projektet använde de sig av denna metod i syfte att lättare hitta det stråk som skulle vara med i studien. Stråket som slutligen valdes var stråket som går från Värnhemstorget till Kungsparken.

Vidare i avsnittet ”Olika aspekter på stråk” tas en annan metod upp. Här ligger fokus på gaturummets alla delar. Urban Rooms (Stadens rum), Urban Walls (stadens väggar), Urban Experience (erfarenheter av staden), Urban Dynamics (stadens dynamik) och Urban Information (skyltning i staden).

Ett uttryck är Urban Experience. Här används olika metoder för att undersöka stråkets aktiviteter och människors rörelsemönster. Studierna omfattar både intervjuer och observationer.

Som första insats studeras stråket under 24 timmar. Hur används stråket under alla dygnets timmar? Vilka aktiviteter utförs? Var samlas folk? Var är det öde? Denna studie ger en rik och bred bild av hur stråket används.

Sedan utfördes intervjuer. Både snabba enkätfrågor och lite längre frågeformulär, och även utförliga intervjuer med nyckelpersoner. Med dessa intervjuer fås information om hur stråket används, och även berättelser om stråket. Enkätintervjuerna är kvantitativa, och de längre intervjuerna kvalitativa.

En annan metod som använts är Follow the flow. Här följde de efter folkströmmar och fick då inblick i hur folket rör sig. Denna studie utfördes vid flera olika tidpunkter för att få en god inblick i stråkets dynamik.

Path shadow är en annan metod, diskret förföljs en person för att få inblick i dennes rörelsemönster. Genom att undersöka olika människors rörelsemönster fås en större bild över hur stråket används. Denna metod måste alltså upprepas många gånger för att bilda ett bra underlag.

Derivé är en metod som går ut på att slumpmässigt och spontant röra sig i miljön. Ta sidovägar och undersöka parallella stråk, och stråk som korsar huvudstråket. I denna undersökningsmetod fås förståelse för stråkets relation till sin omgivning. En derivé dokumenteras i ord, bild, eller med en ljudinspelning (AGORA, 2006).

Ett analysverktyg som användes i AGORA är Nollkartor. Vid vår intervju med Karin Sjölin, landskapsarkitekt på Malmö stad, gav hon tips på detta. Giambattista Nolli (1701-1756) var en arkitekt som levde och verkade i Rom. Han utvecklade en metod för att undersöka vilka utbud i staden som stod till medborgarnas förfogande. Alltså hur offentlig stadens strukturer var (Tice, 2009).



# Studie av trygghetsvandringar

## Trygghetsvandring som metod - Gåtur, Walk through evaluation och trygghets- vandringar

Trygghetsvandring som metod utarbetades i Göteborg 2001. Det var Gerd Cruse Sondén, arkitekt på Tryggare och Mänskligare Göteborg, och Eva Holm, samhällsplanerare på stadsbyggnadskontoret, som gemensamt tog fram metoden. De har även gett ut manualen ”Trygghetsvandring – så här gör man”. Manualen är lättillgänglig, trevlig och tar upp hur arrangörer av trygghetsvandringar ska förbereda, genomföra och följa upp vandringen.

Metoder, som i utförande och upplägg liknar trygghetsvandringen, är *Walk through evaluation* och *Gåtur*. Dessa används också som utvärderingsmetoder. *Walk through evaluation* används främst i Storbritannien och USA. *Gåtur* som metod togs fram av Ivor Amrose i Danmark, då han skulle utvärdera Blanstegård i Odense. I Sverige har Susanne de Laval utvecklat metoden. En *Gåtur* kan användas i många sammanhang, men har som utgångspunkt att uppleva platsen med alla sinnen, vara närvarande och föra en dialog med alla aktörer. En *Gåtur* leds av en projektledare, och gruppen leds av denna genom området/platsen. Susanne de Laval poängterar, att arkitekter, planerare och boende i planeringsprocesser och skeden, bör besöka platsen tillsammans. Om detta görs i ett tidigt skede, inhämtas förslag och

idéer, och gruppen som går turen, har utbyte med varandra i hela processen. *Gåturen* kan användas som utvärderingsmetod, för att se om åtgärderna har gett verkan. Metoden kan alltså användas i flera skeden. I början, i processen och efter projektets slutförande. (de Laval, 1998) Metoderna är likvärdiga och har i stort samma syfte. Trygghetsvandringarna har störst fokus på trivsel och trygghet, man tittar mycket på omgivningarna, stråken och parkerna. Vid en *Gåtur* kan man ha andra perspektiv och vinklingar, som arkitekturen i ett område, upplevelser osv, beroende på vad man behöver titta närmare på.

## Inför trygghetsvandringen

Trygghetsvandring är en bra metod, deltagarna kommer ut i verkligheten, och upplever med alla sinnen. Det är bra att göra trygghetsvandringar både i ljus och i mörker. Och de medverkande ska vara boende som arbetar och använder området, men gärna också bostadsförvaltare, polis och föreningar m fl. Deltagarna ska ge en bra bild av dem som bor där, och vara i olika åldrar, män och kvinnor, olika bakgrund etc (Sondén, 2005).

Vid trygghetsvandringar är det bra att dela upp frågorna i fyra perspektiv:

1. Skötsel och underhåll  
Är det skräpigt? Skymmer buskage sikten? Finns det trasiga bänkar och lampor?
2. Bebyggelsens och olika anläggningars utformning

Hur ser entréerna ut? Är tunnlarna mörka? Hur fungerar parkeringsplatserna? Finns det höga murar och plank?

3. Stadsplanens utformning  
Finns det otrygga passager? Är miljön enformig?  
Hur fungerar orienterbarheten?

4. Det mänskliga livet  
Finns det mötesplatser? Finns det sociala problem?  
(Sondén, 2005).

Under en trygghetsvandring kan det vara lätt att bara fokusera på det negativa, men det är bra att notera det vackra, trivsamma och trygga och se det som fungerar. Det är också väldigt bra att se området ur barns och ungdomars perspektiv (Sondén, 2005).

Material som används vid en trygghetsvandring är kamera, karta, penna och anteckningsblock. Platsen har på förhand besökts av dem som arrangerar vandringen. Platsen är begränsad, och de viktigaste stråken och platserna är utvalda på förhand (Sondén, 2005).

Efter vandringen är det viktigt att samlas och reflektera över vad som sagts, och vad som är viktigast att ta tag i först. Efterarbetet med att sammanställa all information är en betydande del. Efter trygghetsvandringen, är det oerhört viktigt

att det också följs upp, och att problem åtgärdas (Sondén, 2005).

### Syftet med vår medverkan

Vi har valt att medverka i två trygghetsvandringar i stadsdelen Husie. Dessa trygghetsvandringar organiseras av Jill Sörensen och Maria Isling på Malmö stad. Deras satsning "Hej stadsdel" är just nu i Husie, "Hej Husie". Vår medverkan i dessa trygghetsvandringar gav oss en bild av hur de fungerar. Tankarna har vi sedan applicerat på vår projektplats. I arbetslivet kommer vi att använda oss av dessa kunskaper, och om tillfälle ges, genomföra egna trygghetsvandringar. Vi hade velat arrangera en egen vandring, men detta skulle ta för mycket tid i anspråk. Vi kan inte heller garantera de medverkande i trygghetsvandringen att det ska bli en upprustning av området. Vi anser också att det kräver mycket goda kunskaper i ämnet, som vi ännu inte hunnit ta till oss av.

## Trygghetsvandringarna i Husie

### Videdalsrundan den 24 mars



24 mars 2009



Foto 1. Bostadsområde, Husie

Den 24 mars samlades vi vid Videdalstorg i Husie. Gruppen bestod av:

- Jill Sörensson, beteendevetare på Malmö stad och ansvarig för båda trygghetsvandringarna i Husie.
- Kristina Ågren, Husie stadsdelsförvaltning
- Catarina Ask, Gatukontoret/gata och park
- Ann-Charlotte Lindén, Gatukontoret/stadsmiljöavdelningen
- Leif Jönsson, Gatukontoret, trafikavdelningen
- Kim Kron, Gatukontoret/belysning
- Mikael Johannesson, Fritidsledare, Husie stadsdelsförvaltning
- Nichlas Dahlbeck, Polis
- Kristina Ström, landskapsarkitektstudent, SLU
- Therese Nieminen, civilingenjörstudent, LTH
- 4 boende/arbetande i området (en medelålders man och tre medelålders kvinnor)

Gruppen bestod av 14 personer varav 4 var boende/arbetande i området. Videdalsrundan gick runt Videdalsparken, Videdalsstigen, Ulricedalsparken och Ulricedalsstigen. Vädret var råkallt och mulet. Alla fick var sin karta över vandringen och ett papper där man skulle skriva synpunkter. Instruktionerna vi fick, var att markera

på kartan, och skriva ner synpunkter så fort vi upptäckte något, och att vi gärna fick ställa frågor till polis och representanterna från Malmö stad. Rundan var bestämd i förväg, men inte stoppen. Deltagarnas synpunkter:

- dålig belysning
- höga buskage som skymmer sikten
- tillhåll för ungdomsgång
- ojämn asfaltbeläggning
- mycket mopedister, som kör fort på gångbanan
- lösa hundar
- mörka och kusliga tunnlar
- trasig gatubelysning på vissa ställen
- felskyltningar
- skräpigt osv.

Det första som kom upp till diskussion var vilken mark som var Malmö stads, och vilken mark som var privata fastighetsägares. Många som deltog hade trott att trygghetsvandringen gällde all mark i Husie, och att den inte bara skulle koncentrera sig till Malmö stads mark. Detta gjorde att några blev förvånade och något missnöjda då de gärna hade velat se förbättring på de privata fastighetsägarnas mark.

När vi kommit en bit in mot Videdalsparken, startade diskussionen om buskage. Ska allt buskage tas bort? Ökar det tryggheten? Diskussioner pågick om var ungdomarna hänger och dricker. I övrigt var alla positiva till de ställen där belysningen var bra, här var dock vi, som landskapsarkitekt och trafikplanerare, mer kritiska då vi tyckte att belysningen bländade och skapade

mörkare omgivning. Tunnlarna som ledde till Rosengård var långa och otäcka. Men halva dessa låg på Rosengårds mark, därför togs de inte upp i sin helhet i denna trygghetsvandringen. Detta reagerades det negativt på, då tunnlarna upplevdes som väldigt otrygga.

Hundrastplatsen var mörk och liten. De boende ville gärna att denna skulle göras större och belysas ordentligt. Kanske kunde detta skapa en mötesplats även när det är mörkt ute? Idag användes visst även fotbollsplanen med grus som hundrastplats. Vid passager mellan villaområden var buskagen klippta i vinkel vilket upplevdes som tydligt och bra. En av parkerna upplevdes som väldigt mörk. Då uppkom diskussionen om att belysningen behövde ökas. En man hade då som motargument att djurlivet vill ha det mörkt om natten för att trivas. Som avslutning samlades vi på Fritidsgården och drack kaffe, och lämnade in våra synpunkter.

## Almgårdsrundan den 26 mars



26 mars 2009



Foto 2. Islamic center

Den 26 mars samlades vi i medborgarhuset. På denna vandringen medverkade:

- Jill Sörensson, beteendevetare på Malmö stad och ansvarig för båda trygghetsvandringarna i Husie.
- Garry Lindquist, ISS Landscaping
- Göran Holmgren, Polis
- Hossein Ashouri, Gatukontoret/ trafikavdelningen
- Matilda Brogård, Gatukontoret/ trafikavdelningen
- Marena Wien, Fritidsledare, Videdals Fritidsgård
- Kristina Ström, landskapsarkitektstudent, SLU
- Therese Nieminen, civilingenjörstudent, LTH
- 6 boende/arbetande i området (två äldre kvinnor från PRO, två medelålders kvinnor, en medelålders man samt en yngre kvinna)

Gruppen bestod av 14 personer varav 6 var boende/arbetande i området. Rundan gick via Västra Skrävlinge kyrkoväg, Botildenborgsstigen, Ögårdsstigen, Ögårdsparken, Västra Skrävlinge kyrkostig, Ulricedalsstigen och Wachtmeistervägen. Vädret var mulet, kallt och det småduggade under hela vandringen.

Deltagarnas synpunkter:

- mörkt vid lekplatsen och hundrastplatsen
- dåligt staket vid dammen
- dålig belysning
- trasiga lampor
- dålig belysning och skrymmande buskar vid tunneln
- inga alternativa vägar vid tunneln
- det behövs bättre och fler bänkar och papperskorgar
- skymd sikt
- gropar i marken, dålig markbeläggning
- skräpig
- klotter

Denna vandring startade innan solen hunnit gå ner helt. Vi gick genom många tunnlar. Här var många lampor sönder. I övrigt var det väldigt upplyst. En tunnel var fin, men inte alls upplyst, här föreslogs effektbelysning. På några ställen bländade belysningen. Genom ett parkområde nära Islamic center hade allt buskskikt och sly tagits bort. Detta tyckte många var positivt och några reagerade på att miljön kunde bli tråkigare pga. detta. Sikten genom grönområdena var god förutom där belysningen bländade. Pga. regn gick vi i snabbare takt i denna grupp och det blev inte lika mycket diskussioner. Men vi samlades runt ett bord i Medborgarhuset efteråt och alla hade chansen att ställa frågor och diskutera.

## Återkoppling

När alla deltagares åsikter samlats in påbörjas en sammanställning, och ett åtgärdsförslag sätts upp. Synpunkterna sorteras sedan så att de kommer till rätt person på Malmö stad. En del saker kan åtgärdas relativt omgående, som trasiga lampor. Andra åtgärder blir dyrare och tar längre tid. Då måste en bedömning göras om de är möjliga att genomföra. Till hösten kommer alla invånare i Husie få hem en åtgärdsplan med beskrivning på vad som kommer att ske. Den 14 maj hade Malmö stad en träff i området. Då fick alla boende chansen att ge sina synpunkter. De boende kan även lämna sina synpunkter via hemsidan.

De synpunkter som de medverkande hade mest åsikter om under de två trygghetsvandringarna var:

- Dålig beläggning
- Höga och skyddande buskar
- Dålig belysning
- Otrygga tunnlar
- Dålig orienterbarhet
- "Tillhåll"

Några åtgärdsförslag som Malmö stad redan planerat för:

- Trottoarkanterna i alla tunnlar ska bytas ut till överkörbara, för att minska olycksrisk i form av fallolyckor.

- Stänkskyddet vid vägen över tunneln ska bytas ut från betong och trä till genomskinligt plexiglas för att öka synligheten för de oskyddade trafikanterna.
- Tunnlar ska kompletteras med cykelspeglar vid behov.

## Trygghetsvandring - teori kontra praktik

*Det lät så himla bra i böckerna men det är mkt som ska klaffa.*

Trygghetsvandringar är ett bra koncept och ett uppskattat initiativ. Men det finns några problem som här formuleras i ett antal frågor, som måste beaktas:

Ska de privata fastighetsägarna bjudas in? Fungerar det i ett område som Husie? Fungerar det bättre i miljöer där de privata fastighetsägarna äger fler hus i större komplex? Eftersom Husie mest består av villaområden och lägre flerfamiljshus och några högre flerfamiljshus, och det handlar om stora ytor, så kan det vara komplicerat att få representanter från de privata fastighetsägarna.

Kanske ska de privata fastighetsägarna ha en egen trygghetsvandring?

Kan man ta bort allt buskage, kan detta verkligen lösa problemet?

Blir inte miljön väldigt avskalad och tråkig då?

Om alla i gruppen anser att belysningen är bra, är den då bra?

Är de som arrangerar vandringen kritiska i sammanhanget?

Om de boende som medverkar inte tänker

i samma banor som vi som utformar den fysiska miljön. Förstår de som arrangerar trygghetsvandringen att detta kan uppstå? Om någon tycker en sak, så hänger kanske alla andra på och tycker detsamma?

Det är viktigt att gå över gränserna och titta på platserna som ligger mittemellan stadsdelsgränserna. Det är svårt att få allas åsikter. Alla skriver sitt eget men de som hörs mest under turen får ofta mest gensvar och koms ihåg. En mer organiserad Trygghetsvandring, i stil med Susanne de Laval's gåtur skulle vara bra. Där stannar gruppen på givna punkter och arrangören ställer frågor som de medverkande får svara på. Efteråt samlas gruppen och var och ens nerskrivna tankar tas upp. Sen diskuterar gruppen utifrån vad alla skrivit ner. Då blir kanske bilden mer varierad och diskussion bättre.

Det viktiga med trygghetsvandringen är att den upplevs med alla sinnen och att deltagarna är närvarande. Det är viktigt för planerare och beslutsfattare att uppleva platser som de sitter på sina kontor och smider planer om. Allt kommer ner i en annan skala, en mänsklig och mer påtaglig skala.

Vi kan använda oss av det vi lärt oss av trygghetsvandringen på Kungsgatan genom att försöka se platsen ur brukarnas ögon. Vi får ta oss an ett antal roller eller personas. I vår observationsstudie tog vi med oss de kunskaper vi inhämtat under trygghetsvandringen. Detta har fått oss att se saker som vi annars kanske inte sett. Trygghetsvandringarna har fått oss att se den

fysiska miljön på ett mänskligare sätt. Vi måste kunna pendla från vårt professionella tänkande till det vardagliga och kanske ibland lite triviala.



## Att ha i åtanke vid genomförandet av en trygghetsvandring:

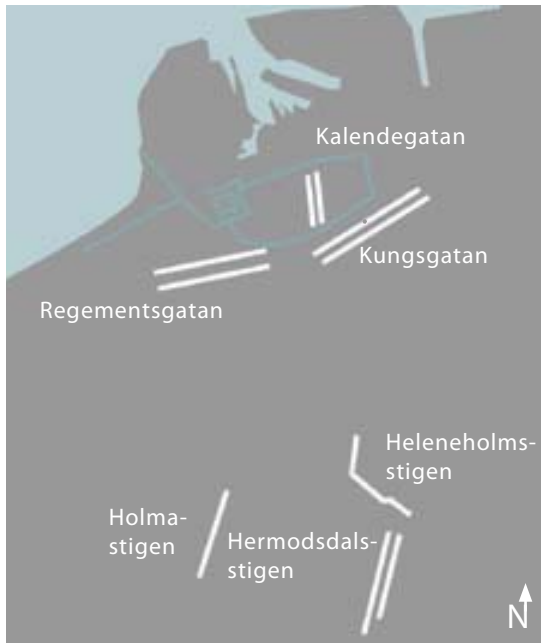
- Planera noggrant innan en trygghetsvandring. Vilka ska medverka? Vilka platser är aktuella?
- Förklara tydligt syftet med vandringen. Informera alla innan vandringen om hur det ska gå till, vad som förväntas och vilka som ska vara med som experter.
- Dela ut bra pennor och ha något hårt att skriva mot. Tänk "vädertålig" utrustning. Planera för att det kan vara iskallt och regnigt.
- Poängtera att deltagarna ska skriva ner sina synpunkter under vandringen.
- Låt inte en enda person få ta all plats, risken är då att alla hänger på och tycker samma sak.
- Ställ kritiska motfrågor till synpunkterna, då kan mer varierade svar komma fram.
- Låt alla ge sina synpunkter och uppmärksamma allas åsikter.
- Är upplägget på trygghetsvandringen rätt? Var tydlig med hur allt ska gå till. Antingen diskuterar alla under vandringen eller så diskuterar man extra mycket efter vandringen.
- Ledarrollen är väldigt viktig, var bestämd och välj ut några platser som alla ska stanna upp och reflektera kring.
- Det är bra att ha med ungdomar i gruppen.
- Klimatet skall vara öppet och tillåtande, inga påhopp mot vissa grupper.
- Det är mycket viktigt med återkoppling.
- Läs Gerd Cruse Sondéns manual för trygghetsvandringar (Sondén, 2005).
- Läs om Susanne de Laval's Gåturet (de Laval, 1997 och de Laval, 2009).





18 februari 2009

# Pilotstudie av stråk



Regementsgatan/  
Fågelbacksstråket



Instutioner

Sluten kvartersstad

Nära park



Kalendegatan/  
Djäknegatan



Sluten kvartersstad

Shared space

Mitt i stan



Kungsgatan/  
Föreningsgatan



Instutioner

Sluten kvartersstad

Grönstråk

Högt flöde



Holmastigen



Storskalig bebyggelse

Lågt flöde



Hermodsdalsstigen/  
Munkhättegatan



Storskalig bebyggelse

Småskalig bebyggelse

I anslutning till park

Problem med tryggheten



## Val av stråk för fallstudien

I samråd med Inger Blomqvist, Matilda Brogård och Emma Kvistberg (trafikplanerare på gatukontoret, Malmö Stad) tog vi fram ett antal stråk i Malmö som skulle kunna vara intressanta att studera. Både från Malmö stads sida och utifrån denna studien. Vi försökte hitta välanvända stråk som var otillgängliga ur ett upplevelseperspektiv. Vi besökte stråken vi valt ut, studerade dem, fotograferade och inventerade. De stråk vi studerade var:

- Holmastigen
- Hermodsdalsstigen/  
Munkhättegatan
- Heleneholmsstigen
- Föreningsgatan/Kungsgatan
- Kalendegatan/Djäknegatan
- Regementsgatan/Fågelbackstråket

Heleneholms-  
stigen



Storskalig bebyggelse

Verksamhetsområden

Inget parallellt stråk

Avskilt



Fig. 4 Figurerna redovisar stråken i korthet. För mer information se bilaga 7.

# Val av stråk för fallstudien

## Kriterier vid val av stråk

Utifrån nedanstående kriterier har vi valt stråk för fallstudien

- Stråket bör ha förutsättningen att kunna fungera som genomfartsstråk för cyklisterna och gående.
- Stråket bör ha stort flöde av oskyddade trafikanter för att få ett bredare underlag till de kvantitativa intervjuerna.
- Stråket bör vara fysiskt tillgängligt.
- Stråket bör på något vis vara otillgängliga ur ett upplevelseperspektiv.
- Det bör finnas ett alternativt stråk.

Valet föll på Kungsgatan/Föreningsgatan då de uppfyller flest kriterier. Vi stod och vägde mellan dessa stråk och Hermodsdalsstigen/Munkhätttegatan. Dock har Hermodsdalsstigen inte ett tillräckligt stort flöde av oskyddade trafikanter för att vara aktuellt.

	Trafikseparerat	Shared space	Sluten kvartersstad	Småskalig bebyggelse	Storskaliga bostadsområden	Institutioner	Verksamhetsområden	Parallellt stråk	Fysiskt tillgängligt	Problematik i den upplevda tillgängligheten	Genomfartsstråk	Stort flöde av oskyddade trafikanter
Holma	x				x			x	x			
Hermodsdalsstigen	x			x	x			x	x	x	x	
Heleneholmsstigen	x				x		x		x	x	x	x
Kungsgatan	x		x			x		x	x	x	x	x
Kalendegatan		x	x					x	x		x	x
Regementsgatan						x		x	x		x	x

Fig. 5 Figuren redovisar vilka kriterier stråken uppfyller.



# Del 3

*- fallstudie av stråk*



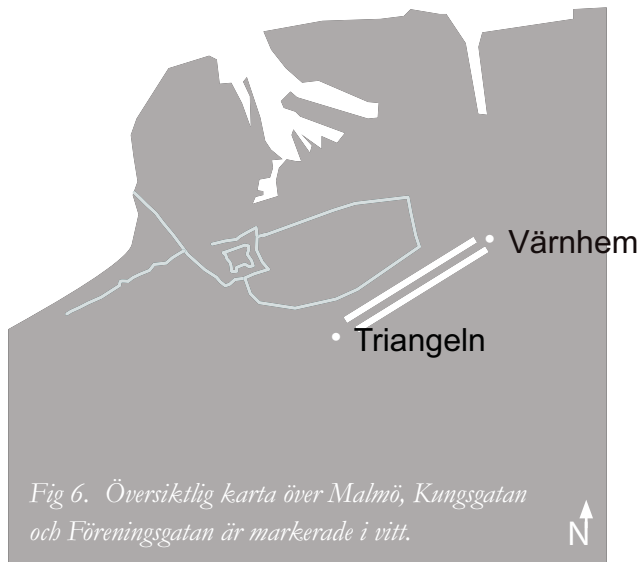


Fig 6. Översiktlig karta över Malmö, Kungsgatan och Föreningsgatan är markerade i vitt.

## Två parallella stråk

Det intressanta med att studera de båda stråken är att de tydligt leder från samma målpunkt, Värnhemstorget mot samma målpunkt, "Stadskärnan". Människor gör ett aktivt val när de bestämmer sig för det ena stråket framför det andra. Stråken har en stark koppling till varandra. Det är intressant att de har olika dignitet.

Kungsgatan och Föreningsgatan ligger i stadsdelen Rörjöstaden.

4067st	:	totalt antal boende
58 %	:	är mellan 25-44år
62 %	:	är enmanshushåll
3 %	:	arbetslösa
15 %	:	födda i annat land än Sverige

(Malmö stadskontor, 2007)



## Åldersfördelning i procent

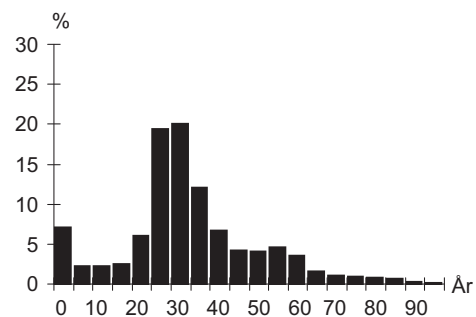


Fig 8. Visar åldersfördelningen i stadsdelen Rörjöstaden.

(Malmö stadskontor, 2007)

# Kungsgatan



Foto 3. Flygbild över Kungsgatan och Föreningsgatan.  
([www.eniro.se](http://www.eniro.se), 2009)



Foto 4. Foto taget 1890 från Paulikyrkan mot Värnhemstorget.  
(Eber, 2009) Historisk fotopunkt a.



Foto 5. Foto inifrån G/C tunneln under Amiralsgatan.  
Fotopunkt 1.

## Historik

Kungsgatan ligger i stadsdelen Rörsjöstad. Denna stadsdel är centralt belägen söder om kanalen och de äldre stadsdelarna. Innan kanalerna anlades och dränerade bort vatten, så var Rörsjön ett våtmarksområde. 1876 anlade Malmö stad Kungsgatan som en boulevard/esplanad med tvärgator. Därefter runt 1900 byggdes slutna kvartershus i jugendstil i fyra våningar. På 1960-talet utvecklades Kungsgatan till ett prostitutionstråk. För att lösa problemet stoppades genomfartstrafiken (wikipedia, 2009a). Det historiska fotot visar Kungsgatan år 1890 (Eber, 2009).

## Kort beskrivning

Kungsgatan sträcker sig från Värnhem upp till Konserthuset och är 1,3km lång. Stråket är brett, på sina ställen uppemot 85m. Kungsgatan fungerar både som parkstråk och som genomfartsstråk. En dubbel allé av lindar följer i stort sett hela stråket. Mitt på stråket ligger Paulikyrkan. Cykelbanan är belagd med asfalt. Gångbanan är belagd med stenmjöl. Gångbanan befinner sig i mitten av stråket, cykelbanan ligger längs med nordvästra kanten. Längs stråket finns även två lekplatser och två miniparker. Som cyklist tar man sig genom en tunnel under Amiralsgatan. Som gående använder man oftast övergångsstället. Tunneln är 6m bred och planerad för både cyklister och gående. Konstverket ”existens” som smyckar tunneln är utförd 1998 av Maria Hellström och Anders Bramme. Konstverket är enkelt och vackert men något skrämmande.





Foto 6. Fotopunkt 2.



Illustration 2. Snitt A1 - A2, sett från Paulikyrkan mot Amiralsgatan.



Foto 7. Fotopunkt 3.



Foto 9. Fotopunkt 4.



Foto 11. Fotopunkt 5.



Foto 8. Fotopunkt 3.



Foto 10. Fotopunkt 4.



Foto 12. Fotopunkt 5.



# Föreningsgatan



Foto 13. Fotopunkt 6.



Foto 14. Foto taget 1913. (Eber, 2009) Historisk fotopunkt b.



Foto 15. Fotopunkt 7.

## Historik

“Föreningsgatan som gata förekommer på kartor redan från slutet av 1600-talet. Den utgjorde en förbindelselänk mellan Lundavägen och den dåvarande landsvägen västerut, Rönneholmsvägen. Den förenade (därav namnet) Östra Förstaden och Södra Förstaden, det vill säga nuvarande Värnhemstorget och Triangeln. Gatunamnet Föreningsgatan fastställdes 1878 och dess utbyggnad till stadsgata inleddes 1881” (Wikipedia, 2009b). Det historiska fotot på Föreningsgatan är taget 1913 (Eber, 2009).

## Kort beskrivning

Föreningsgatan sträcker sig från Värnhem upp till Triangeln, i denna studie har vi endast undersökt Föreningsgatan från Värnhemstorget fram till Amiralsgatan. Gatan är 20-28m bred med 2 körfält i båda riktningarna. Gatan har 7st signalreglerade övergångsställen. Cykelbana finns det bara på en kort sträcka i närheten av Värnhemstorget. Trottoaren är bred och belagd med standardplattor. Längs trottoaren på nordvästra sidan växter rönn, hagtorn och oxel. I refugen är plataner planterade. Föreningsgatan är tungt trafikerad av både bil och busstrafik. Föreningsgatan fungerar som genomfartsstråk i första hand för bilister, men många cyklister och gående letar sig ut här. Stråket är fysiskt tillgängligt för bilister, cyklister och gående. Sommartid upplevs Föreningsgatan som ganska grön, speciellt vid Norra kyrkogården som bildar en grön volym. Föreningsgatan är ett av de huvudgatustråk där flest skadats i Malmö under de senaste fem åren (Malmö stad, 2008a) .



Foto 16. Fotopunkt 8.

28 m

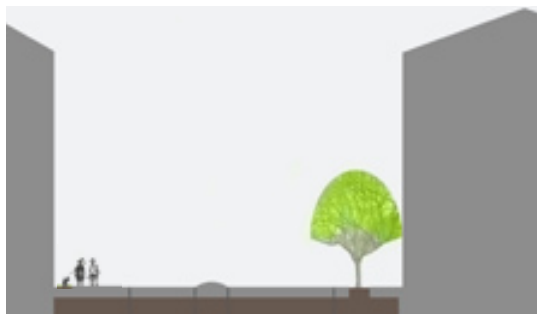


Illustration 3. Snitt B1 - B2, sett från Värnhemstorget mot Amiralsgatan.



Foto 17. Fotopunkt 9.



Foto 19. Fotopunkt 11.



Foto 21. Fotopunkt 13.



Foto 18 Fotopunkt 10.



Foto 20. Fotopunkt 12.



Foto 21. Fotopunkt 14.

# 12h observationsstudie



dag natt

2 april 2009

I AGORA används uttrycket Urban Experience för att ta sig an ett stråk. Här används olika metoder för att undersöka stråkets aktiviteter och människors rörelsemönster. Studierna innefattar både intervjuer och observationer. I AGORA projektet studerades stråket under 24 timmar, som en första insats. Hur används stråket under alla dygnets timmar? Vilka aktiviteter utförs? Var samlas folk? Var är det öde? Denna studie ger en rik och bred bild av hur stråket används (Agora, 2005). Vi har valt att studera stråken under 12h från 12.00-24.00. Eftersom vi vill få en bild av

stråken under rusningstid och även när bara några få rör sig mellan 23.00-24.00. Fallstudieplatsen dygnsrhyth studeras och redovisas här som berättelser.

## En berättelse från Kungsgatan 12.00

Vi följer Kungsgatan från Värnhemstorget och fram till Kaptensgatan från 12.00-15.00. Då upptäcker vi vilka delar som är frekvent använda på en vardag. Den 2 april kommer den första riktigt varma vårsolen och en kvinna med rullator sitter och njuter i solen. Miniparken i direkt anslutning till Värnhemstorget används av missbrukare och av lunchätande ungdomar. Värnhemstorget är fyllt av soldyrkare och folk som strosar på lunchen. Det står även mycket folk vid busshållplatsen. Vi sitter en stund i parken och studerar folket. Vi tänker att folks beteende är totalt annorlunda en regnig senvinterdag. Det



Figur 9.

är nästan glassväder. Vi studerar miniparken och noterar att markbeläggningen saknar 0-fraktion. Det finns helt enkelt inget som binder ihop stenkrosset, vilket gör att det rullar runt och man sjunker ner (Kungsgatans övriga gångbana har packat stenmjöl som markmaterial. Kvinnan med rullator kämpar lite men det fungerar. Men med rullstol blir det nog svårare. Vi ser en rullstolsburen ta vägen runt om. Stråket används för att ta sig till lunchställen, bussen, för att strosa eller för att jogga. Vi studerar utbudet av affärer, restauranger och verksamheter. Hur länge har de öppet?

Efter miniparken kommer Rörslöparken på höger sida. På Kungsgatan är det skräpigt och allt gräs är avskavt efter vintern (Det är mycket lera i jorden och dålig dränering. Gångvägarna är dåligt dränerade så folk går ibland på cykelbanan eller gräset när det regnar). Här är stråket väldigt tråkigt. Vi märker att nedfasningarna innan korsningarna inte är tillräckliga för rullstolsburna. Skyltningen känns lite mager. Kanske borde det finnas en fin skylt i början av Kungsgatan precis vid Värnhem som tydligt visar vägen mot centrum. Viktigt speciellt för förstagångsbesökare. Skyltarna idag sitter långs med stråket och är svåra att upptäcka innan man kommit in i stråket.

Vid Frans Suells gymnasium sitter mycket gymnasieungdomar på de tre parkbänkarna i solen. Här är det en stor cykelparkering. Ungdomarna spelar musik och röker.

Efter gymnasiet ser vi Scillor som blommor, men de har svårt att sprida sig.  
Vid Paulikyrkan ligger Montessoriförskolan

Trappan. Vidare på stråkets norra sida ligger verksamheter på rad, Skatteverket och Kronofogden. Polisen ligger i det UFOliknande huset. Länsstyrelsen ligger bredvid och sen ligger Brandstationen granne till Latinskolan (gymnasieskola). Mitt emot Latinskolan ligger Pauliskolan på stråkets södra sida. Stråkets södra sida kantas här av ett antal caféer. Dessa har öppet till 18.00 på vardagar och 17.00 på lördagar. Lekplatsen som ligger i höjd med Länsstyrelsen är välbesökt denna soliga vårdag. Klockan är 14.30 och det har samlats många barnvagnar, mammor, någon pappa och många barn.

I den mindre parken som är belägen precis innan Amiralsgatan korsar Kungsgatan sitter folk i solen. Den delen av Kungsgatan som är mest använd och sliten är den som är belägen efter Amiralsgatan. Här ställer man sin cykel när man ska med bussen. Gräset är obefintligt i Kungsgatans nordvästra del. Här ligger Kungsgatans Café, Pyrets förskola, Arbetsförmedlingen, Telelogic, Trygghetsrådet, närlivs etc. Tunneln under Amiralsgatan har sitt inlopp och utlopp här. Tunneln är frekvent använd dagtid. Buskage av snöbär finns på båda sidor om tunnelns inlopp/utlopp.

Vid 16.00 startar rusningstiden på Kungsgatan och Föreningsgatan. Gående och cyklister räknas på båda stråken. Vid en punkt i höjd med lekplatsen och vid en punkt ett kvarter innan Värnhemstorget.

**En berättelse från Föreningsgatan 17.00**  
17.00 går vi från Värnhemstorget längs Föreningsgatan upp mot Amiralsgatan. Det första som slår en när man går längs Föreningsgatan är



bullret och avgaserna. Precis vid Värnhemstorget gasar bilisterna på och ljudet är öronbedövande. Längs stråket ligger de flesta restauranger och butiker i hörnen, resten är bostäder i fyra våningar. Längs stråket står det rönn, hagtorn och oxel och i mittrefugen växer det plataner. Gångbanan är relativt bred med prydligt lagda standardplattor. Cyklisterna cyklar gärna på gångbanan eftersom det saknas cykelbana på stråkets norra sida. Stråkets södra sida har cykelbana den sista biten närmst Värnhemstorget. Föreningsgatan är inte ett stråk man stannar upp och är på. Kyrkogården kan man strosa i.

### En berättelse från Kungsgatan efter 18.00

18.00 går vi från Amiralsgatan på Kungsgatan upp mot Värnhemstorget. Det är fortfarande mycket folk vid lekplatsen. 18.35 sätter vi oss ner en bit ifrån lekplatsen. Människorna som rör sig här är av spridda åldrar och av alla typer. Ungdomar stannar upp och samtalar. Många motionerar. Här är bra sikt mot Pauli kyrkan. Åt andra hållet ligger den mindre parken, de vintergröna häckarna hindrar sikten, men inte i mitten där det fortfarande finns ett siktstråk. Det är lite nedskräpat, men vid tvåtiden städade några renhållningsarbetare upp skräp längs Kungsgatan. En kvinna i högklackat går på cykelbanan och en joggar motionerar på gräset. De flesta går längs stråket, ett antal korsar också. Träd och buskar känns ganska välvärdade, gräset är bedrövligt. De flesta ljud som uppfattas från platsen vi sitter på är prat, mummel, barns skratt, fågelkvitter, någon bil som brummar och knastret från gruset. Det luktar fräscht av vår. Caféerna har tyvärr stängt för dagen liksom verksamheterna. Många som cyklar längs stråket smsar samtidigt.

### En berättelse från Föreningsgatan efter 20.00

Det är ganska folktomt på Föreningsgatan. Några cyklister letar sig upp på trottoaren. Gatlyktorna ger ett gult ljus över hela gaturummet. Gatlyktorna hänger över gatan. På trottoaren skapas skuggor då lyktornas ljus faller på träden. Kylan kommer snabbt när solen är borta. Det händer inte mycket och det finns inte direkt platser att uppehålla sig på. Busshållplatserna är de platser folk stannar längst på. Människor rör sig till och från närbutikerna.

### En berättelse från kungsgatan efter 22.00

I väntan på att vi ska räkna cyklister och gående gungar vi på Kungsgatans lekplats. Antagligen är det såhär ungdomarna känner sig när de inte har någonstans att hänga, då intar de lekplatsen.

Vid lite över 23.00 börjar vi räkna cyklister och gående. Therese sitter i en port på Föreningsgatan och jag sitter i en port på Kungsgatan. Jag noterar att många går längs husfasaderna. Tjejerna som cyklar ensamma pratar högt i sina mobiltelefoner. Många män färdas ensamma. En kvinna som passerar säger - Hej! Som att antyda att vi är i samma situation, ensamma kvinnor sent på kvällen. En hundägare går förbi och han hälsar också (Det visar sig sedan att han gått förbi Therese på Föreningsgatan och undrat om hon väntat på någon, sen berättade han att en kvinna i huset blivit förföljd till sin port, han ber henne att vara försiktig. Sen gick han förbi och kollade till mig också). Många som passerar går i par.

# Gate counts

- räkning av cyklister och gående



I AGORA projektet används gate counts som en metod. De kallar denna aspekten för Urban Dynamics. Gate counts går ut på att vid strategiskt utvalda platser räkna antalet passerande ex. gående och cyklister. De passerande ska även helst kategoriseras i kön, ålder etc (AGORA 2005). Vi har i vår studie valt att göra 2 parvis gate counts på två punkter av Föreningsgatan och Kungsgatan. Vi har räknat gående och cyklister under 20min på varje plats och kategoriserat de passerande i ålder och kön. Vi har utfört dessa counts vid rusningstiden 16.00-17.00 och vid mörkrets inbrott när stråken är mycket avbefolkade kl. 23.00-24.00. Vid dessa tidpunkter kunde vi också studera hur folk rör sig och hur de betar sig, speciellt under det sena passet.

Se bilaga 6 för fler diagram.

### Totalt antal gående

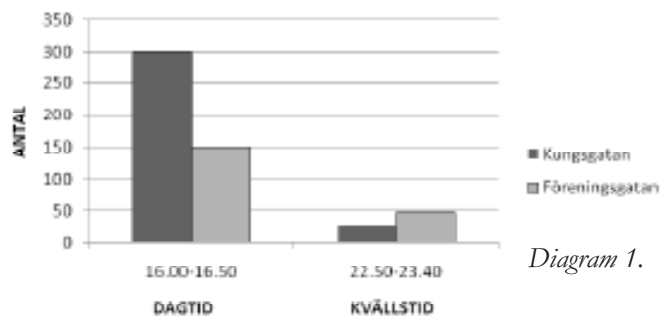


Diagram 1.

### Totalt antal cyklister

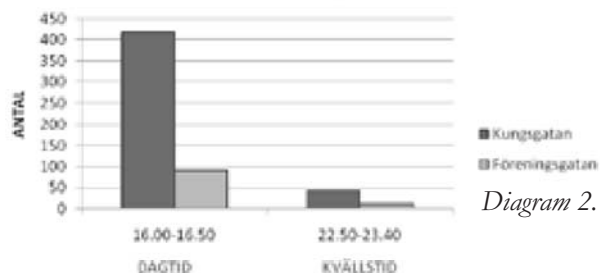
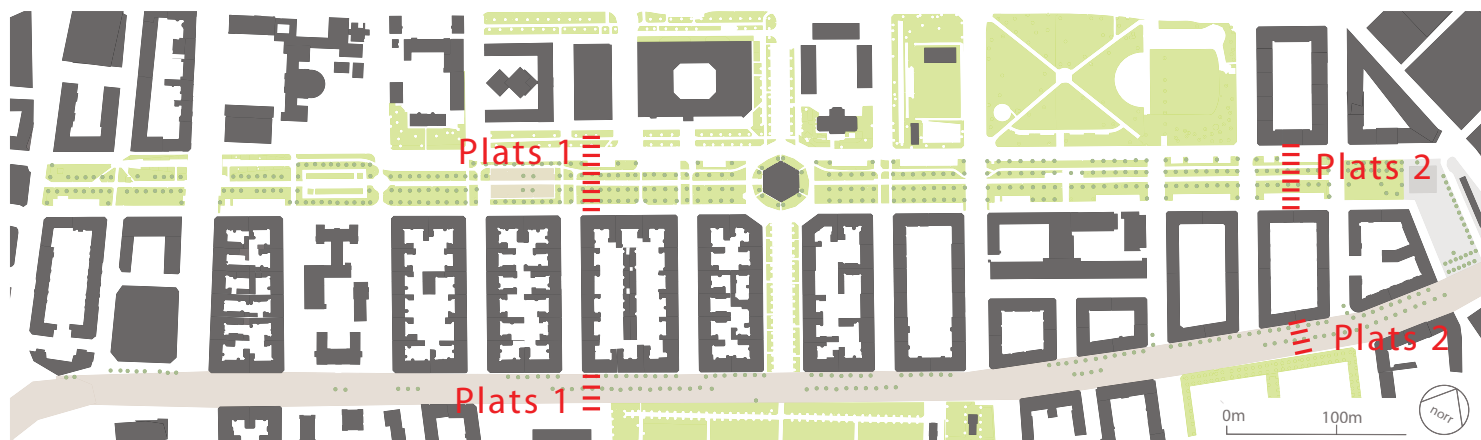


Diagram 2.



Figur 9. Visar var vi räknade cyklister och gående.

## Nollikarta - strukturens offentlighet

Genom att titta på denna karta kan man utläsa hur tillgänglig och offentlig miljön är runt de båda stråken. Man kan se platser som i stort sätt är tomma på aktiviteter kvällstid och platser där det är livfullt. Dagtid på vardagar finns inga större problem, skolorna upprätthåller liv på platserna. Vid de mest kritiska tidpunkterna, vardagskväll och helgkväll, är bara de orange öppna för allmänheten. Graden av offentliga, transparenta platser i byggnaderna sjunker radikalt. Man ser tydligt att Kungsgatan saknar orange ytor. Platserna för högst aktivitet och liv på vardagskvällar och helger blir då runt Värnhemstorget och längs Föreningsgatans nordvästra sida.

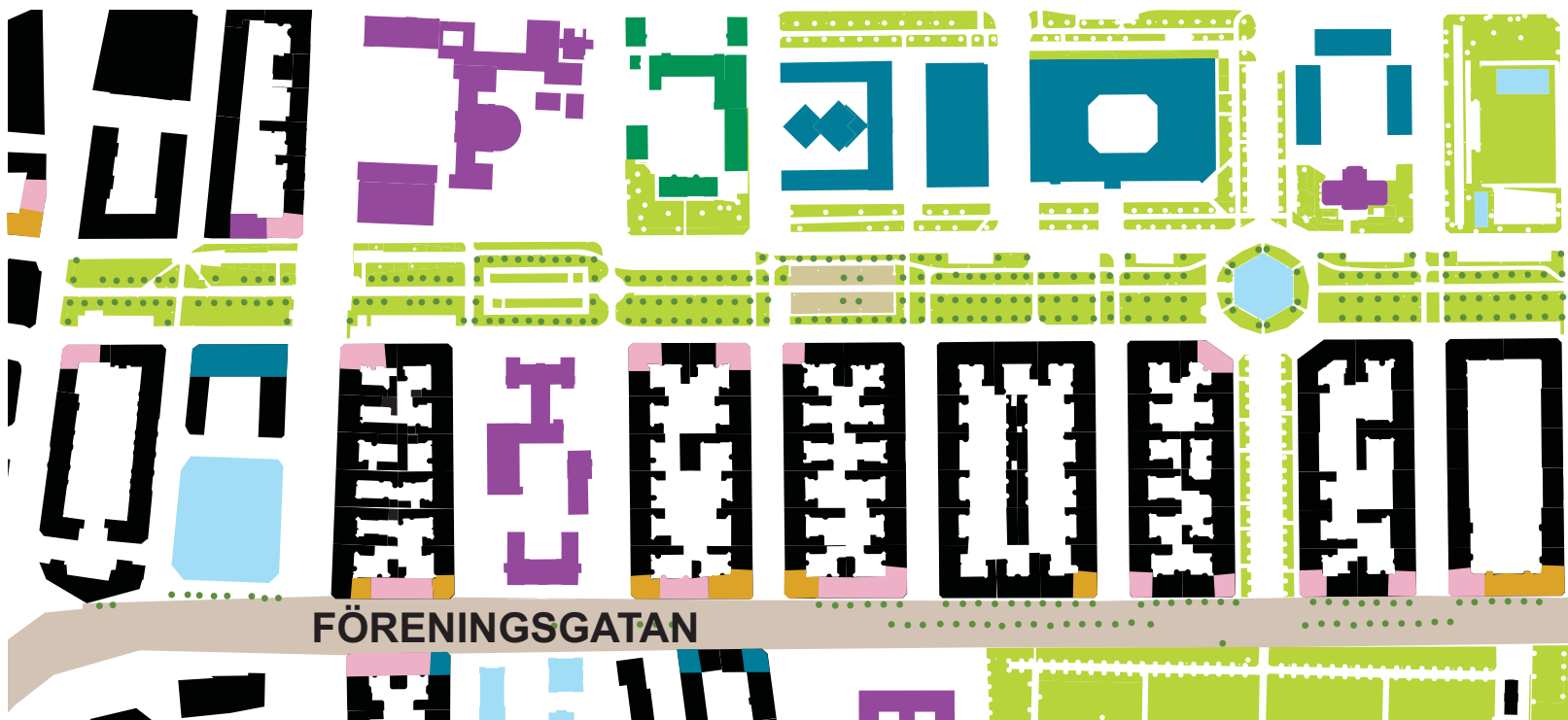
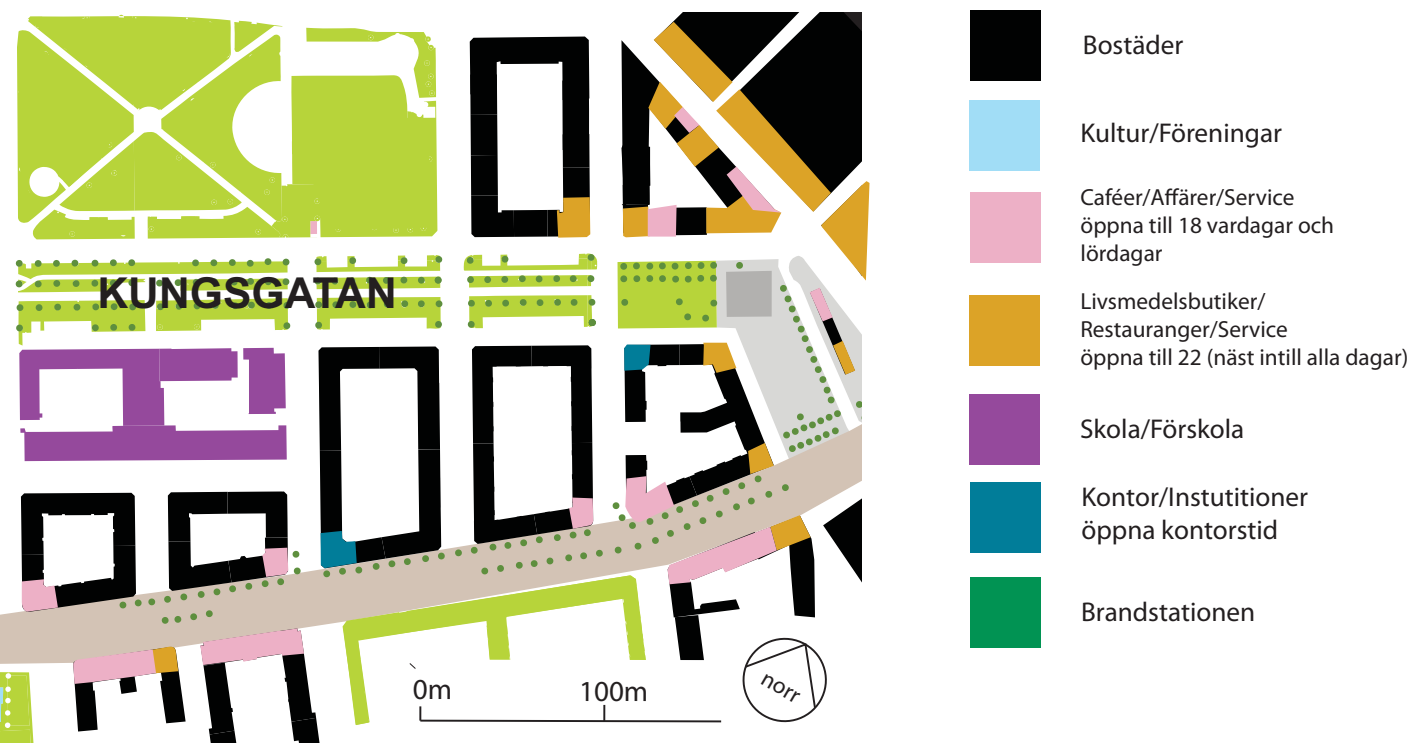


Fig. 10. Detta är en modifierad Nollikarta, läs mer om Nolli på sidan 29. Kartan baseras på hur situationen var på Fallstudieplatsen den 2 april.

Platser där det är helt folktomt, alltså där det inte ens det finns några boende i husen är längs Kungsgatan förbi Jörgen Kocks gymnasium och förbi Länsstyrelsen, Kronofogden, Latinskolan och Pauli gymnasieskola. Dessa punkter är mest utsatta med tanke på kontakt mellan oskyddad trafikant och omkringliggande byggnader. Här saknas helt “eyes on the street” vardagskvällar, helger och helgkvällar. Eftersom Kungsgatan är så pass bred uppfattas inte alltid bebyggelsen på motstående sida.





## Flöden och kopplingar - områdets integration

Denna karta visar hur flödena ser ut på Kungsgatan och Föreningsgatan. Föreningsgatan är en utpräglad bilväg medan Kungsgatan har stora restriktioner på biltrafiken. Kungsgatan har en genomgående cykelbana med tunnel under Amiralsgatan. Föreningsgatan har bara cykelbana på den sista biten närmast Värnhemstorget.

### Axiallinjer - Integration -Segregation

Då kvarteren är uppbyggda i ett rutnät finns det många punkter där vägar korsas. Kungsgatan korsas många gånger av vägar som åtminstone gångtrafikanter och cyklister kan ta. Integrationen

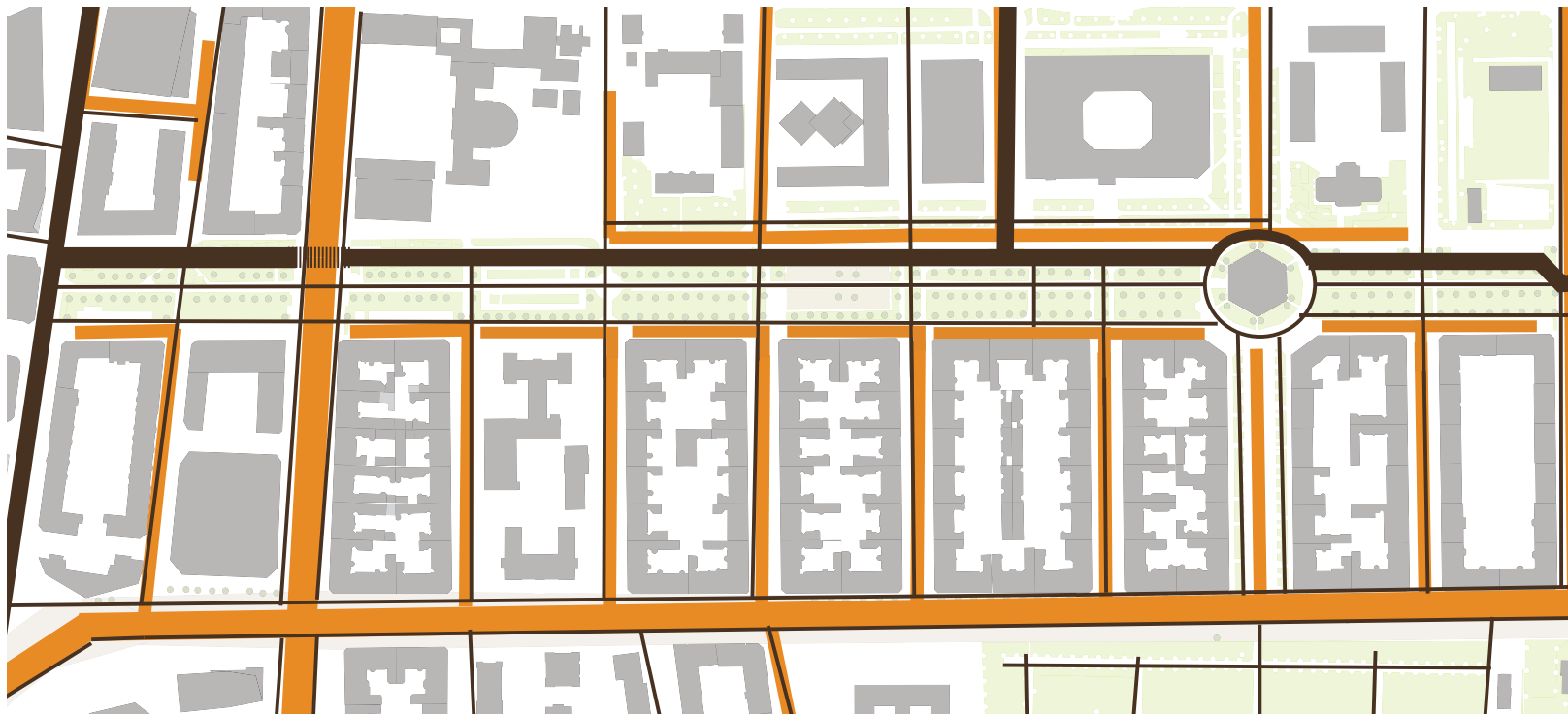
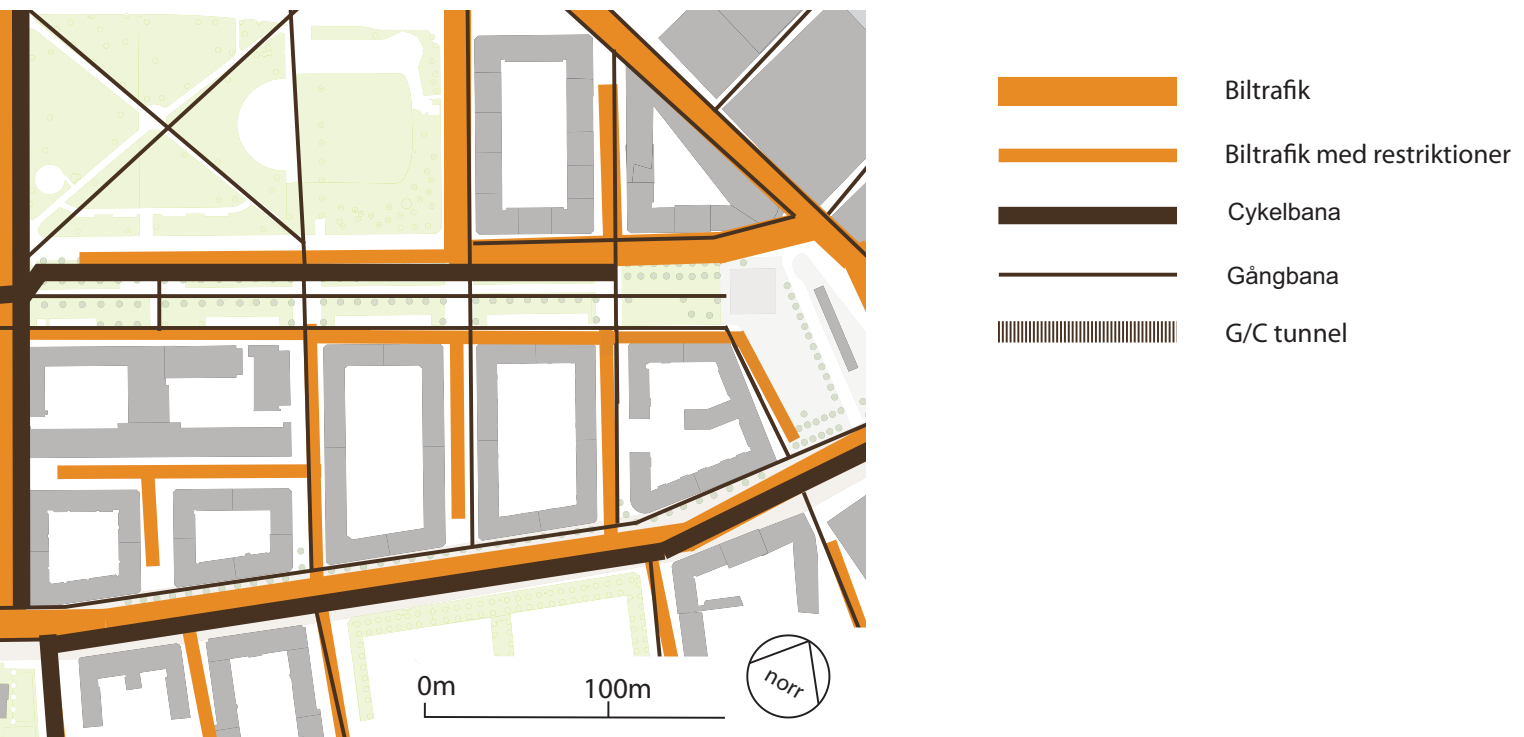


Fig. 11. Kartan visar gatornas dignitet och deras kopplingar.

av stråken är bra i avseende på gångtrafik. I avseende på biltrafik korsas inte vägarna lika mycket. I Space Syntax analysen i AGORA får både Kungsgatan och Föreningsgatan färgen orangeröd vilket tyder på hög integration. Som exempel får många gator i Västra hamnen blå eller grön färg vilket tyder på låg integration (AGORA, 2006).

Restriktioner mot biltrafik har stora fördelar i detta område, det blir lugnare, mindre buller och avgaser. Barnfamiljerna känner sig tryggare, även så hundägarna.



# K v a n t i t a t i v a i n t e r v j u e r

**Förberedelser inför kvantitativa intervjuer**  
Kvantitativa studier är viktiga att göra för att få ett brett och nyanserat underlag. Intervjuerna kan ge en större bild av hur brukarna av platsen uppfattar den. Vi har valt att utföra kvantitativa intervjuer och därigenom komma ut på platsen under två dagar och få extra observationsstudier på köpet. Att vara på platsen ger så mycket mer än att sitta inne och titta på ritningar och flygfoton.

Syftet med denna studie var att undersöka:

- Vilka parametrar som påverkar människors val av transportväg.

De vi tillfrågade var:

- Gående och cyklister på stråken. Brukarna av platserna. Vi har strävat efter ett urval som reflekterar samhället. Kvinnor och män. Unga och gamla med olika bakgrund osv.

Varför vi valde just denna metoden:

- För att intervjuerna sker på plats, det ger situationsberoende svar. Det är lättare att förklara frågorna och svaren kommer direkt. De tillfrågade har lätt att relatera till frågorna på plats.

Nackdelar med metoden:

- Det var svårt att få folk att stanna, speciellt cyklister. Det var svårt att nå de mest marginaliserade grupperna i samhället. Vi lade två heldagar (11-23) på studien (exkl. förarbete och efterarbete), så det är tidskrävande.

Positivt med metoden:

- Den ger snabba resultat och kontakt med brukaren

- Det ger kännedom om platsen och tid för observationer.  
(Heber, 2008)

## Frågorna

Här nedan redovisas de viktigaste frågorna:

Fråga 3. Varför har du valt denna väg?

Fråga 4. Varför valde du inte Föreningsgatan/ Kungsgatan istället?

Fråga 5. Känner du oro för att du ska utsättas för ett brott här kvällstid?

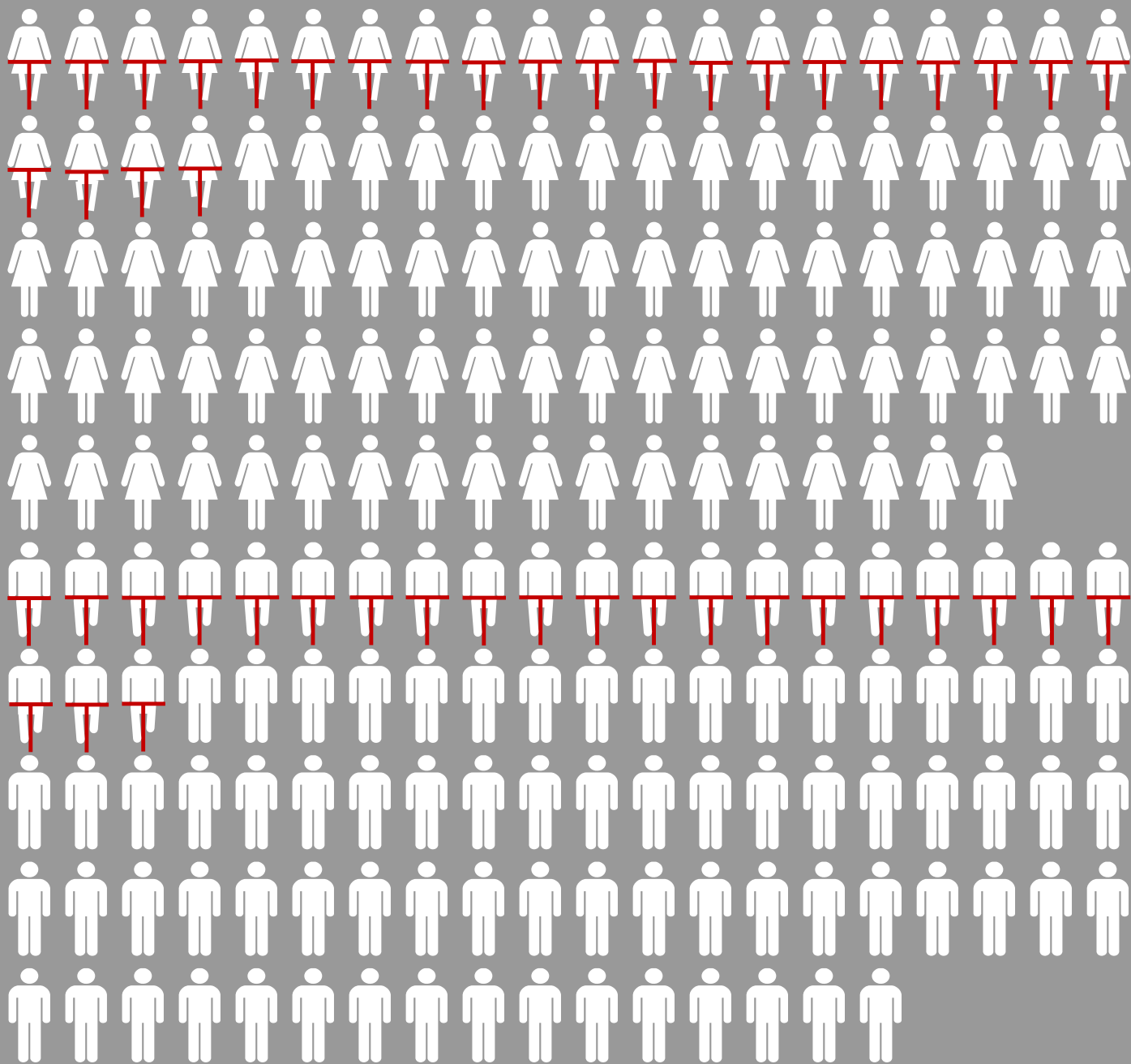
Fråga 5a ... om JA, vad beror det på?

Fråga 5b ... om NEJ, vad beror det på?

Fråga 6. Skulle du valt en annan väg om du var ensam och det var mörk/ljust ute?

Fråga 7. Skulle du valt en annan väg om du cyklade/gick istället?

Se bilaga 3 för alla intervjufrågorna.



Figur 12. Vi intervjuade totalt 194 brukare i undersökningen, 98 kvinnor och 96 män, 47 av dem cyklade.

Fråga 3,4 och 5 är öppna frågor, med förkodade svarsalternativ, där maximalt tre svar får ges. Som hjälp hade vi de förkodade svarsalternativen att välja mellan när vi noterade svaren. Enkäterna fylldes i av oss som intervjuade utan att den tillfrågade såg svarsalternativen, för att inte påverka den tillfrågades åsikter. Tanken var att svaren skulle komma spontant och spegla deras upplevelse av stråken. Detta medför att brukarna har valt ett vokabulär som vi sedan översatt i olika parametrar. Svaren har därför blivit mer varierade och nyanserade än om vi bestämt ett antal parametrar som de tillfrågade då var tvungna att välja mellan.

### **Pilotstudie**

För att pröva våra frågor genomförde vi en pilotstudie. Vi testade frågorna på 10 personer (5 kvinnor och 5 män), i åldersspannet 24 - 78år. Vi fick genom detta många bra tips på hur vi skulle formulera oss så att frågorna skulle bli lättförståeliga.

### **Studien**

Onsdagen den 15 april och fredagen den 17 april genomförde vi de kvantitativa intervjuerna på Kungsgatan och Föreningsgatan. Vårt mål har varit att få en bredd på de tillfrågade. De tillfrågade är i åldrarna 15-79år. Vi har strävat efter att tillfråga lika många män som kvinnor. Frågorna vi ställde finns i sin helhet i Bilaga 3. Målet med studien var framförallt att få en sammanställning över de viktigaste parametrarna som påverkar oskyddade trafikanter vid valet av färdväg.

### **Förutsättningar vid studietillfället**

Dagarna som vi intervjuade var det soligt men något blåsigt. Vi intervjuade både en vardagskväll och en helgkväll.

### **Bortfall**

Man måste räkna med bortfall i en studie som denna. Vi uppskattar att 300 personer som blivit tillfrågade att medverka i studien avböjt. Anledningarna har varit tidsbrist, språkliga svårigheter och ointresse. De som avböjde var i stor utsträckning cyklister. Även interna bortfall (Ejlertsson, 2005) har förekommit, då de tillfrågade inte har svarat på någon eller några av frågorna i intervjun. Oftast var det fråga 5 och 6 som de intervjuade inte ville svara på. Detta berodde främst på att många av de tillfråga dagtid aldrig använde stråket kvällstid.

### **Basfakta**

I figuren till höger redovisas basfakta för studien. En komplett frekvenstabell över resultaten finns i bilaga 4. Diagram 3 visar åldersfördelningen på de tillfrågade.

### **Excel och SPSS**

För att kunna hantera vår stora mängd data, från intervjuerna, upprättade vi en Excelfil och kodade om alla svar till nummer. Vi använde oss av verktyget pivottabell för att lättare kunna hantera flera variabler åt gången. För att komma ett steg längre fick vi tips om programmet SPSS. SPSS står för Statistical Package for the Social Sciences. Med hjälp från Anders Wretstrand på LTH har vi fått en första inblick i detta statistiska verktyg. SPSS underlättade då vi ville få ut mycket data med flera variabler på en gång.

ca 8700st

ca 500 st

totalpopulation, se bilaga 5.

tillfrågade

194 st

intervjuade totalt (urvalspopulation)

98 st

kvinnor

96 st

män

106 st

intervjuades på Kungsgatan

88 st

intervjuades på Föreningsgatan

24 %

cyklister

76 %

gående

70 %

av intervjuerna skedde "dagtid" 11-18

30 %

av intervjuerna skedde "kvällstid" 21- 24

n

visar hur många som medverkat

i de aktuella diagrammen

Åldersfördelning n = 194

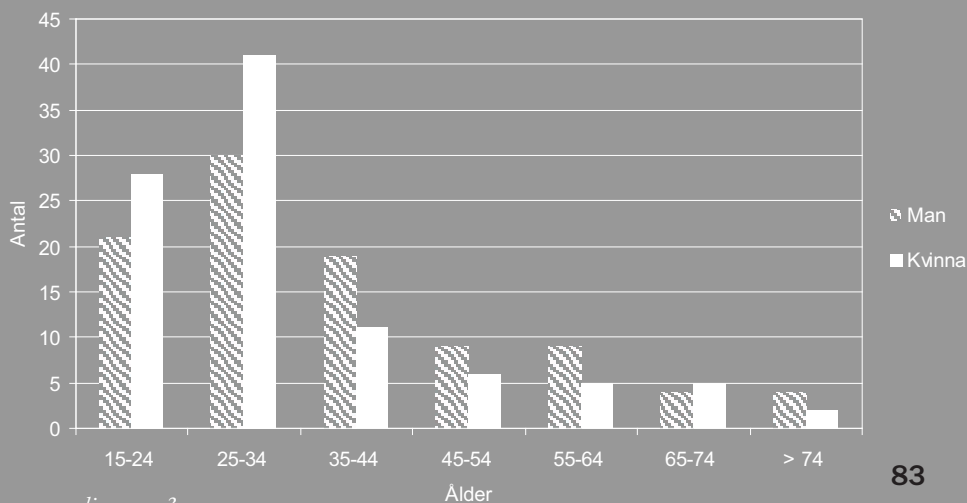


diagram 3.



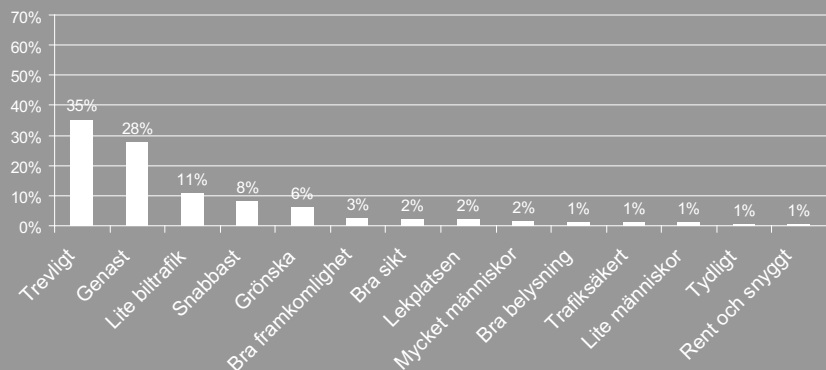
vind

dag natt

15 och 17 april 2009

## FRÅGA 3

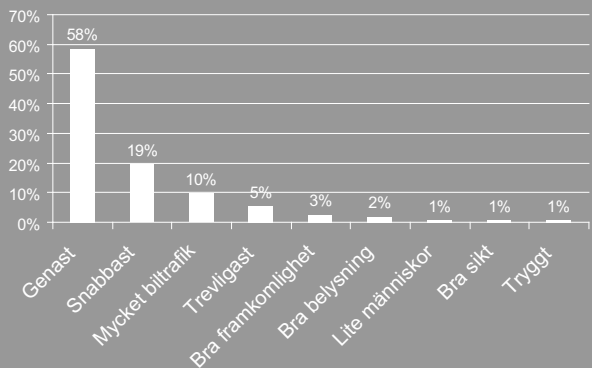
Varför valde du denna vägen?  
(Tillfrågade på Kungsgatan)



$n = 106$

diagram 4.

Varför valde du denna vägen?  
(Tillfrågade på Föreningsgatan)



$n = 88$

diagram 5.

## Diagram 4

Diagrammet visar svar från både dagtid och kvällstid. De tillfrågade på Kungsgatan har valt stråket för att det är trevligt, genast och har lite biltrafik. Många svarar också att det beror på att det helt enkelt är den snabbaste vägen. Att stråket ger ett grönt intryck är också väldigt viktigt.

## Diagram 5

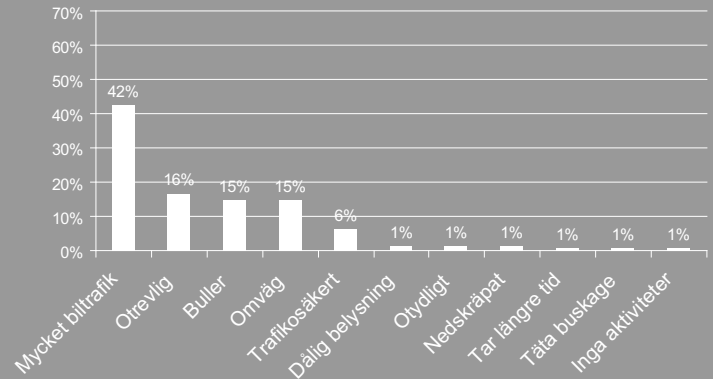
Diagrammet visar svar från både dagtid och kvällstid. De tillfrågade på Föreningsgatan har valt stråket för att det är genast, snabbast och för att det har mycket biltrafik. Svaret "Mycket biltrafik" har bara getts kvällstid.

## FRÅGA 4

### Diagram 6

Diagrammet visar svar från både dagtid och kvällstid. De tillfrågade på Kungsgatan har inte valt Föreningsgatan för att det är mycket biltrafik där, det är otrevligt där och mycket buller. Vad som menas med "Otrevligt" kan vara tvetydigt, men har antagligen att göra med biltrafiken och bullret.

Varför valde du inte Föreningsgatan istället?  
(Tillfrågade på Kungsgatan)



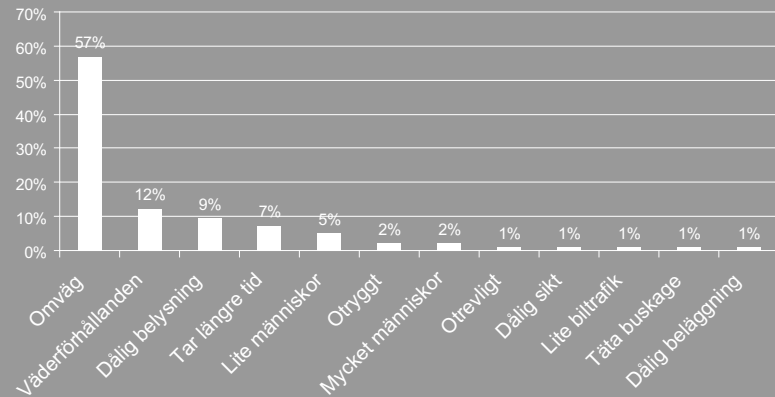
$n = 106$

diagram 6.

### Diagram 7

Diagrammet visar svar från både dagtid och kvällstid. De tillfrågade på Föreningsgatan har inte valt Kungsgatan för att det skulle vara en omväg, väderförhållandena (då det var en av vårens första riktigt soliga dagar tyckte många att det var för skuggigt på Kungsgatan) och för att det är för dålig belysning där. "Omväg" och "Tar längre tid" har i viss mån samma betydelse. En omväg är oftast längre om den mäts upp, en väg som tar längre tid kan bero på andra aspekter som fördröjningar osv.

Varför valde du inte Kungsgatan istället?  
(Tillfrågade på Föreningsgatan)



$n = 88$

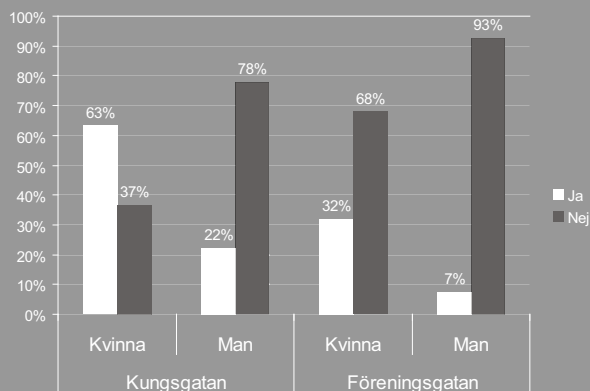
diagram 7.



## FRÅGA 5

n = 194

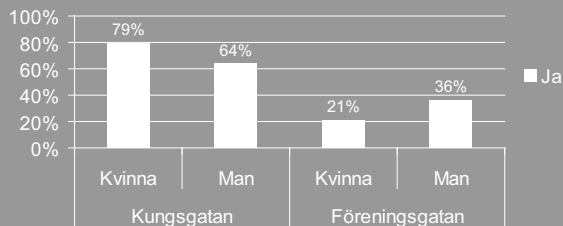
Känner du oro för att utsättas för brott här kvällstid?



n = 51    n = 55    n = 47    n = 41    diagram 8.

## FRÅGA 6

Skulle du välja en annan väg om du gick ensam och det var mörkt ute?



n = 135

diagram 9.

## Diagram 8

Det intressanta är att människor känner störst oro på Kungsgatan. Kvinnorna känner mer oro än männen på både Kungsgatan och Föreningsgatan, men mer på Kungsgatan. Kvinnorna verkar känna sig ganska säkra och trygga på Föreningsgatan. Männen känner sig väldigt säkra på både Kungsgatan och Föreningsgatan. Men männen känner också större oro på Kungsgatan. Här bekräftades vår hypotes om att oron är större på Kungsgatan. Följdfrågan **varför?** är väldigt viktig i sammanhanget och redovisas här till höger. Varför de tillfrågade känner oro eller inte är intressant att ta reda på.

## Diagram 9

De som går på Kungsgatan dagtid skulle oftast välja en annan väg kvällstid. De som går på Föreningsgatan dagtid skulle i stor utsträckning välja samma väg även kvällstid. Det blir tydligt att kvinnorna i större utsträckning skulle välja Föreningsgatan kvällstid.

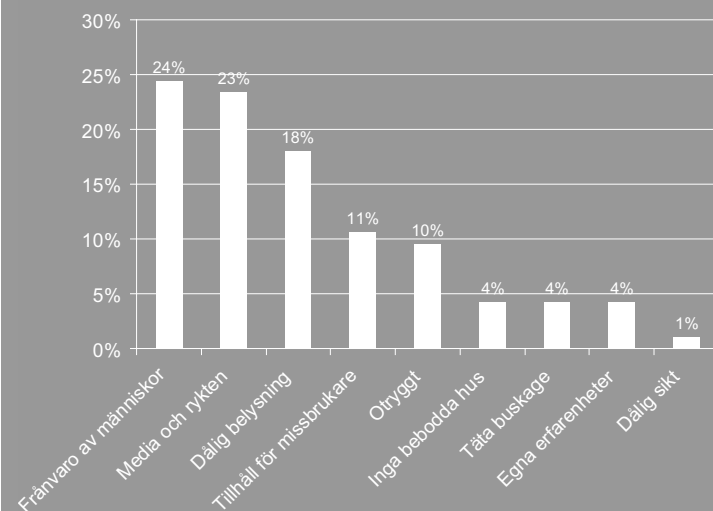
## Diagram 10

Parametrar som påverkar att människor känner oro för att utsättas för ett brott

- Frånvaro av människor 24 %
- Media och rykten 23 %
- Dålig belysning 18 %
- Tillhåll för missbrukare 11 %

## FRÅGA 5a

Parametrar som påverkar att människor känner oro för att utsättas för ett brott



$n = 61$

diagram 10.

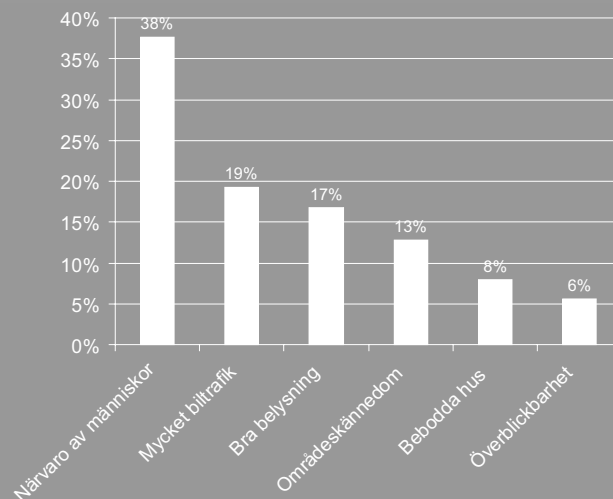
## Diagram 11

Parametrar som påverkar att människor inte känner oro för att utsättas för ett brott

- Närvaro av människor 38 %
- Mycket biltrafik 19 %
- Bra belysning 17 %
- Områdeskännedom 13 %

## FRÅGA 5b

Parametrar som påverkar att människor inte känner oro för att utsättas för ett brott



$n = 130$

diagram 11.

# Sammanfattning

## - parametrar som påverkar människors rörelsemönster

Vad påverkar att vi väljer ett stråk framför ett annat och vad är viktigast för att vi ska känna oss trygga?

Vi har valt att presentera resultatet så som människor ser och upplever det. Även om detta inte är jämförbart med restidskvotsmodellen, som inte utgår ifrån människors upplevelser och tankar. Diagram 12 tar upp de parametrar som de tillfrågade tyckte var viktigast totalt sett. De parametrar som genomgående är viktigast när man pratar om vägval. De påverkande parametrarna är "summan" av fråga 3, 4 och 5a och 5b. Alltså så många gånger en faktor har blivit nämnd.

Vi har försökt vinkla frågorna på tre olika sätt för att få fram de påverkande parametrarna. I fråga 3 besvaras frågor om varför stråket valts, då kommer oftast positiva faktorer fram. I fråga 4 ges svar om varför det parallella stråket inte valdes och då kommer ofta de negativa parametrarna fram. I fråga 5a och 5b ges svar på varför man känner sig trygg eller otrygg på stråket. Diagram 12 visar därför summan av både negativa och positiva parametrar, helt enkelt hur många gånger de har blivit nämnda av de tillfrågade. I diagram 13 är parametrarna ordnade i kategorierna Mjuka och Hårda parametrar. På nästa uppslag förklaras varje parameter mer ingående. Parametrarna som ingår speglar hur de tillfrågade har svarat. Ofta ingår en parameter i en annan

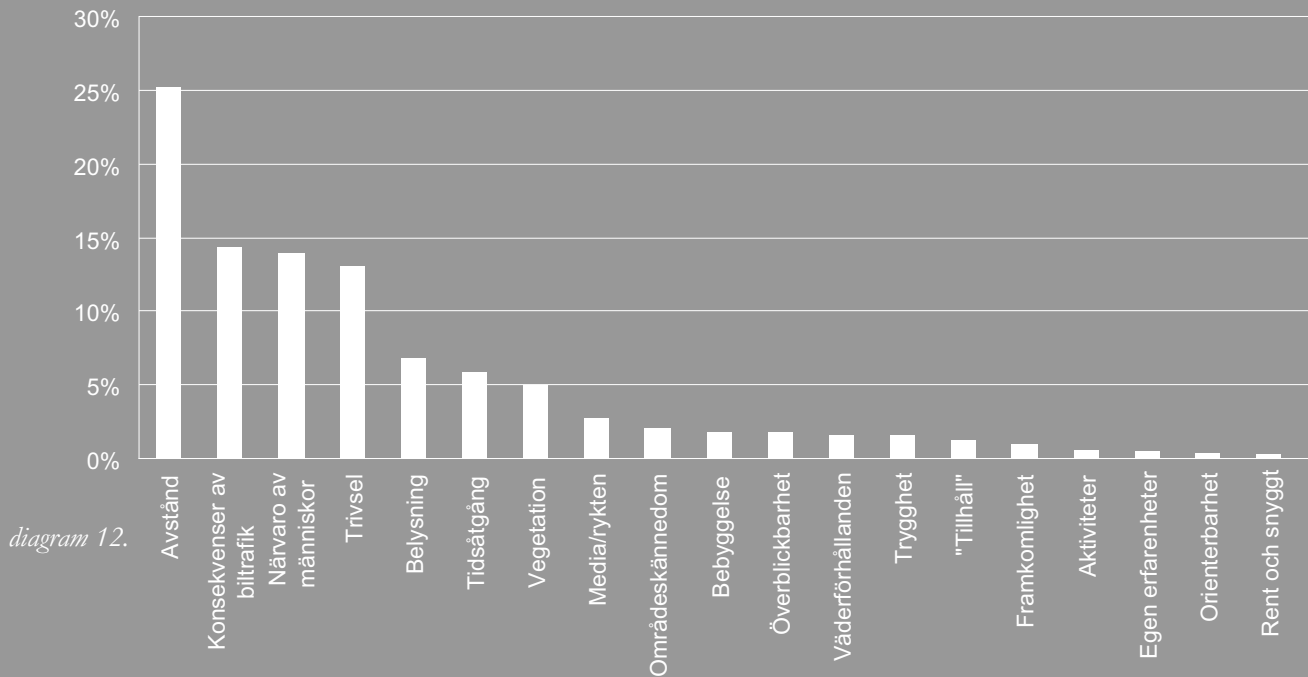
och är kanske en konsekvens av en tredje. Parametrarna är helt enkelt inte likvärdiga och väger inte lika tungt, och går inte riktigt att jämföra. Dock påvisar de hur människor upplever sin miljö.

Parametrar som påverkar oskyddade trafikanters rörelsemönster i stadsmiljön. Organiserade efter hur många gånger de blivit nämnda av de tillfrågade i fråga 3, 4 och 5a och 5b.

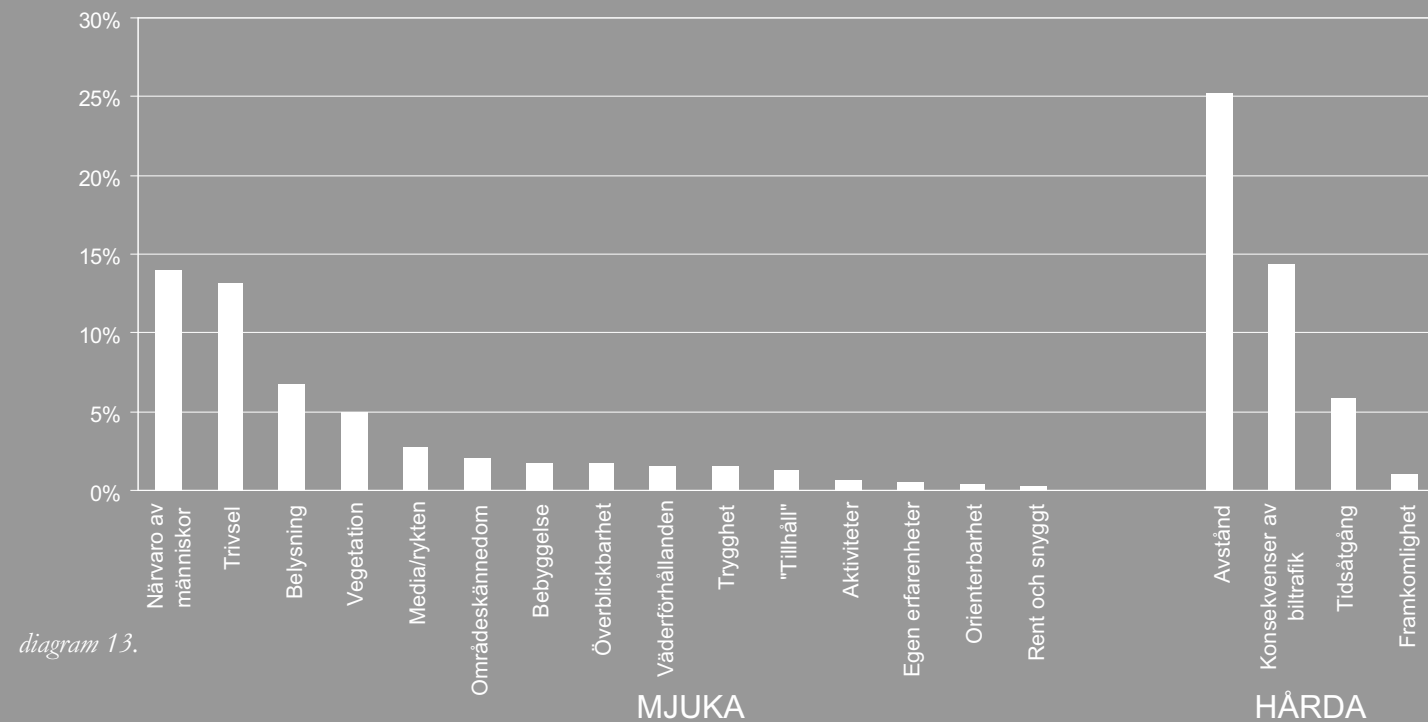
1. Avstånd
2. Konsekvenser av biltrafik
3. Närvaro av människor (Gående, cyklister och i bilar)
4. Trivsel
5. Belysning
6. Tidsåtgång
7. Grönska/Vegetation
8. Media/rykten
9. Områdeskännedom
10. Bebodda hus
11. Överblickbarhet
12. Väderförhållanden
13. Trygghet
14. "Tillhåll"
15. Framkomlighet
16. Aktiviteter
17. Egna erfarenheter
18. Orienterbarhet
19. Rent och snyggt

# Parametrar som påverkar de tillfrågades rörelsemönster

n = 194



n = 194



## Uppdelning i Mjuka och Hårda parametrar

**mjuk parameter:** de faktorer som påverkar den upplevda tillgängligheten men som inte är direkt mätbara. Dessa parametrar kan vara känslor och sinnesintryck, men även en del fysiska faktorer som vi anser påverkar upplevelsen av stråket, exempelvis belysning och växtlighet. Här inverkar närvaro av människor, aktiviteter, trivsel, trygghet etc. Dessa parametrar ingår inte i restidskvotsmodellen.

**hård parameter:** en hård parameter definieras i denna studien som de faktorer som är mätbara och som påverkar den fysiska tillgängligheten. Parametrar som ingår är avstånd, framkomlighet och trafiksäkerhet. När man beräknar restidskvoter tar man hänsyn till avstånd, tidsåtgång och i viss mån hur bebyggelsen är organiserad. En hård parameter har stark koppling till restidskvotsmodellen.

Diagram 14 visar att mjuka värden/parametrar är minst lika viktiga som de hårda, om inte mer. Detta visar hur viktigt det är att tillgänglighetsplanera med fler parametrar i åtanke än bara de enkelt mätbara. I diagram 13 syns tydligt vilka parametrar som tillhör vilken kategori.

Parametrar som påverkar de tillfrågades rörelsemönster uppdelade i Mjuka och Hårda parametrar

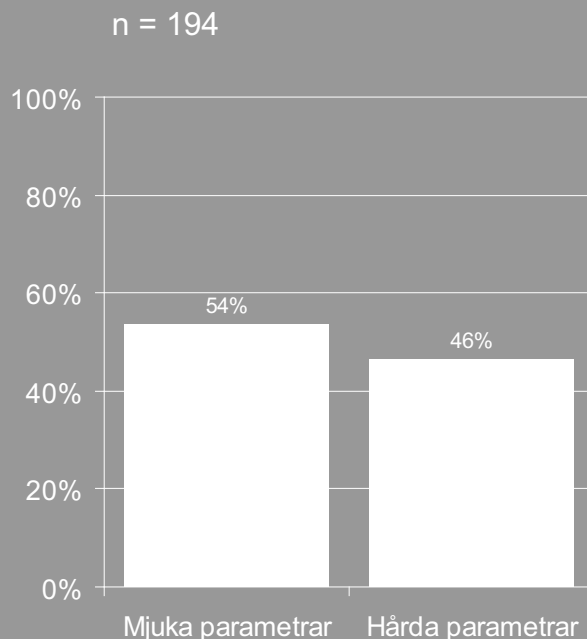


diagram 14.

Restidskvoten är förhållandet mellan restiden för cykel/tåg/buss och restiden för bil.

**Restidskvot = restid (cykel/tåg/buss) / restid bil**

Om restidskvoten överstiger **2** är oftast bilen det enda reella alternativet. Är kvoten **1,5-2** har kollektivtrafiken en chans mot bilen. **1-1,5** kan resealternativen (cykel/tåg/buss) konkurrera mot bilen. **<1** är cykel, tåg och buss snabbare färdmedel än bilen. (Melin, 2006)

# Beskrivning av parametrarna

## 1 Avstånd (h)

De tillfrågade har svarat att de valt vägen för att den är genast, närmst eller kortast. De har även sagt att de valt bort en väg för att den är en omväg eller längre. Avstånd kan mätas och ingår även i "Restidskvotsmodellen" och räknas därför som en hård parameter.

## 2 Konsekvenser av biltrafikmängden (h)

Här har de tillfrågade valt bort en väg pga. det är stor trafikmängd. Detta gäller både dag och kvällstid. Buller, avgaser, trafikosäkerhet påverkar. Buller är en konsekvens av biltrafiken som påverkar många att välja en lugnare väg. Trafiksäkerheten påverkar vid val av väg. De oskyddade trafikanterna väljer bort en väg pga. att det är för mycket biltrafik där. Trafiksäkerheten kan räknas ut på ett faktiskt plan med olycksstatistik, biltrafiken kan mätas och bullret kan mätas. Därför räknas konsekvenser av biltrafik som en hård parameter.

## 3 Närvaro av människor (Gående, cyklister och i bilar) (m)

Denna parameter är viktig i de flesta avseenden. Människor i rörelse kan vara negativt då det blir för mycket folk som kan skapa konfliktpunkter mellan bl.a. olika trafikslag. Detta sker ofta vid rusningstid. Annars är det en positiv parameter speciellt kvällstid då många känner sig tryggare om det finns människor runt omkring. Men det är även viktigt vid val av väg kvällstid att det finns mycket biltrafik. Många av de tillfrågade anser att biltrafik gör dem mindre oroliga för att utsättas för ett brott. Då menar de närvaro av människor i bilar. Denna parameter ingår inte i "Restidskvotsmodellen",

även om man tekniskt sett kan räkna människor. Denna parameter räknas dock som en mjuk parameter då närvaro av människor kan tolkas på olika sätt. Ett litet rum känns befolkat snabbare än ett stort. Finns det beräkningsmodeller som säger hur mycket människor som behövs för att man ska känna sig trygg? Nej, då blir detta en mjuk parameter.

## 4 Trivsel (m)

De tillfrågade har svarat att de valt vägen för att den är trevlig. De har även sagt att de valt bort en väg för att den är otrevlig. Trivsel handlar ofta om grönska, vackra blommor, mycket att titta på, omhändertagen miljö, bra rykte på osv. Vad parametern trevlig innefattar är olika från individ till individ. Denna parameter innefattar många andra parametrar. I "Restidskvotsmodellen" ingår inte trivsel som en parameter och därför räknas trivsel som en mjuk parameter. Trivsel är en upplevelse och en sammanvägning av många parametrar.

## 5 Belysning (m)

Här har de tillfrågade talat om bra belysning, dålig belysning, ingen belysning, skum belysning etc. Det går att beräkna ljusets styrka i lux. Det går möjligtvis att beräkna hur många lux behövs för att stråket ska belysas ordentligt. Det som inte tas med i beräkningarna är om ljuset bländar, om det skapas stora kontraster och var belysningen ska riktas. Belysning räknas som en mjuk parameter då den innehåller så många komplexa vinklar. Och för att människan upplever belysning på olika vis.

## 6 Tidsåtgång (h)

Tar vägen längre tid så är den inte lika attraktiv. Men om vägen är snabb beror också av den enskilde trafikantens egna fysiska förmåga, markunderlaget osv. Tidsåtgång går att beräkna och ingår i "Restidskvotsmodellen". Tidsåtgång kan handla om både faktisk och upplevd.

## 7 Grönska/Vegetation (m)

De tillfrågade har valt vägen för att det är ett parkstråk. De har valt bort en väg för att den inte har någon vegetation. De har valt bort en annan väg för att där finns för mycket buskar. Här inverkar faktorer som genus, plats och tid på dygnet. Detta är en mjuk parameter eftersom den helt klart skiljer sig i upplevelse från dagtid till kvällstid.

## 8 Media och platsens rykte (m)

Media kan inverka både positivt och negativt på ett stråk. Ett gott rykte lockar till sig människor och ett dåligt rykte kan få människor att tänka till en extra gång innan de väljer ett stråk. Denna parameter är imaginär och helt klart en mjuk parameter.

## 9 Områdeskännedom (m)

De tillfrågade har antingen valt vägen för att de bor i området eller i staden, kanske har de även valt bort ett stråk för att de inte kände till det. Denna parameter handlar om kännedom om området och att det påverkar valet av väg samt trygghetskänslan. Denna parameter beror av erfarenheter och är en mjuk parameter.

## 10 Bebodda hus (m)

Bebodda hus är en parameter som inverkar på trygghetskänslan. Framförallt gäller det att husen har ögon "Eyes on the street" och att entréerna känns trygga och lätta att bli sedd i. Bebodda hus skulle kunna ligga under Närvaro av människor då det i grund och botten handlar om just det. Bebodda hus blir en mjuk parameter då den skiftar och får störst genomslagskraft beroende på hur transparent huset känns.

## 11 Överblickbarhet (m)

Bra sikt är en viktig faktor. De tillfrågade har valt bort ett stråk för att det har dålig överblickbarhet, men oftast pratar de om att de valt ett stråk just för att det har god överblickbarhet och öppenhet. Överblickbarhet ingår inte i "Restidskvotsmodellen" och är därför en mjuk parameter.

## 12 Väderförhållanden (m)

Sol och vind är viktiga parametrar. Både deras närvaro och deras frånvaro. De dagar vi intervjuade var vädret soligt och något blåsigt. Detta medförde att många av de tillfrågade hade valt vägen just för att det var mer sol där och valt bort den andra för att där var mer skugga. Även indikationer på att en väg valdes bort för att där var mycket motvind. Då det inte regnade dessa dagar fick vi inga kommentarer om regnskydd etc. Väderförhållanden är en mjuk parameter även om SMHI kan förutsäga vädret. Om man glömt paraplyet hemma så påverkar det valet av väg.

## 13 Trygghet (m)

Detta är en komplicerad parameter då vi tycker att den innefattar många av de andra parametrarna och är en blandning av känslor, rykten och den fysiska miljön. Här har dock många av de tillfrågade valt att svara detta, att de känner sig trygga eller otrygga. Ibland har de svarat att de är trygga i sig själva. Trygghet är en självklar mjuk parameter.

## 14 "Tillhåll" (m)

Tillhåll betyder att olika grupper samlas på platser. Oftast ses ordet tillhåll som ett negativt ord som ett ställe där några störande ungdomar, missbrukare eller hemlösa håller till. Detta kan uppfattas som otrygghet för vissa människor men kan även vara en trygghet

om man ser till att det då finns människor på platsen. Här vägs många delar in då det ofta kan handla om fördomar, rykten, generationstillhörighet och förmåga att läsa av sociala signaler. Detta är en tydlig mjuk parameter.

### **15 Framkomlighet (h)**

Detta handlar oftast om att det finns bra gång- och cykelvägar. Att markmaterialet är slätt, inte dammar eller blir geggigt. Om det är många korsningar som skapar fördröjningar eller om det finns andra konfliktpunkter mellan olika trafikanter som kan påverka framkomligheten. Framkomlighet är direkt kopplad till den fysiska tillgängligheten. Framkomlighet är en hård parameter.

### **16 Aktiviteter (m)**

Med ordet aktiviteter menas platser som människor kan vistas på och aktiveras på. Exempel på det är lekplatser, caféer, restauranger, butiker och sevärdheter. Aktiviteter förändras över tid, öppettider förändras, caféer stängs osv. Aktiviteter är en mjuk parameter.

### **17 Egna erfarenheter (m)**

Om man vistas på en plats och upplevt olika saker eller kanske till och med blivit utsatt för ett brott så inverkar det på den fortsatta synen på det området. Egna erfarenheter är en tydlig mjuk parameter, det är något den enskilda personen bär med sig.

### **18 Orienterbarhet (m)**

Med orienterbarhet menas att gång- och cykelstråket har lättförståelig och självförklarande struktur. Det är även viktigt med landmärken för att kunna orientera sig, det kan exempelvis vara olika typer av byggnader.

I hela gång- och cykelnätet är det extra viktigt med tydliga skyltar för att hitta rätt. Orienterbarhet handlar både om den fysiska miljöns utformning och om områdeskännedom. Orienterbarhet är en mjuk parameter.

### **19 Rent och snyggt (m)**

Att stråket är rent och städlat kan avgöra vid valet av väg. Klotter, nedskräpning, och vandalisering ses som att stråket inte är omhändertaget, att ingen bryr sig, vilket gör att det kanske känns mer otryggt. Detta kan också påverka trivseln. Rent och snyggt är en mjuk parameter.



“Jag är trygg i mig själv”  
37 årig man på  
Föreningsgatan som rör sig  
där dagligen.



“Den där parken kallas för  
våldtäktsparken” pekar på  
Rörsjöparken,  
25 årig kvinna på Kungsgatan  
som går där dagligen.



“Jag känner ingen oro, för jag  
är ju Man”  
29 årig man på Kungsgatan  
som cyklar där dagligen.



## Några röster från intervjuerna

“Här är supertrevligt!”  
40 årig man på Kungsgatan  
som rör sig i området  
dagligen.



“Jag säger åt min dotter att  
absolut välja Föreningsgatan  
framför Kungsgatan när det  
är mörkt ute.”  
45 årig kvinna på  
Föreningsgatan som rör sig i  
området dagligen.



“Jag tror att många äldre håller sig inne men då får de som begår brotten övertaget.”  
70 årig man på Föreningsgatan som rör sig i området någon gång per månad.



“Jag känner ingen oro, jag är lugn i mig själv och här finns inga skurkar.”  
75 årig kvinna på Föreningsgatan som rör sig i området någon gång i veckan.



“Jag väljer att inte ta Kungsgatan för det är läskigt där.”  
20 årig kvinna på Föreningsgatan som vistas i området dagligen.



“Jag väljer Föreningsgatan framför Kungsgatan kvällstid för här finns bussar.”  
26 årig kvinna på Föreningsgatan som vistas i området någon gång i veckan.



“En bekant har utsatts för våldtäktsförsök här. Min vän har utsatts för rånförsök. Inget ställe i Malmö är säkert!”  
28 årig Kvinna på Kungsgatan som går där dagligen.



“Har jag varit ute sent så tar jag denna vägen hem.”

32 årig kvinna på Föreningsgatan som rör sig i området några gånger per vecka.



“Här är skum belysning och de små parkerna fungerar som tillhåll”

34 årig kvinna på Kungsgatan som går där några gånger i veckan.

“Ungdomar hänger med sina kamphundar och i gäng”

36 årig man på Kungsgatan som cyklar där dagligen.



“Enligt statistiken är det ingen fara här. Jag har ögonen med mig och håller mig borta från saker som händer.”

54 årig man på Föreningsgatan som går där någon gång i månaden.

“Jag bor i området och det är lugnare och bättre miljö här än på Föreningsgatan”  
49 årig man på Kungsgatan som rör sig i området dagligen.

“Jag går längs husen, jag känner mig speciellt orolig vintertid.”

36 årig kvinna på Kungsgatan som rör sig i området dagligen.



## BROTTSSTATISTIK från 2008

“ Kungsgatan har 248 st anmälda brott. Skadegörelse ligger i topp tätt följt av narkotika och tillgreppsbrott.

Föreningsgatan har 502 st anmälda brott. Narkotikabrott ligger i topp tätt följt av stöldbrott.

Brotten har en naturlig koppling till varandra, finns narkotika så finns stöldbrott osv. Detta gäller i viss mån också skadegörelse (klotter) och narkotika.

Missbrukare som uppehåller sig i Rörsjöparken eller Värnhem har ständig tillsyn av oss och i de flesta fall blir de avhysta i från platsen. Vi är fullt medvetna om att denna handling förflyttar problemet till annan plats, förhoppningsvis är den mer "lämplig" än parker där barnfamiljer vistas i.



Charles Dybdal, polinspektör  
i närpolisområde city

## U p p l e v d t r y g g h e t k o n t r a f a k t i s k

I figuren till vänster redovisas brottstatistik från 2008. Brottsstatistiken visar att det är lite mer än dubbelt så många anmälda brott på Föreningsgatan i jämförelse med Kungsgatan. Dock känner fler oro för att utsättas för brott på Kungsgatan, se diagram 8. Det är kvinnor som känner störst oro för att utsättas för brott på Kungsgatan. Detta visar på att den upplevda tryggheten skiljer sig mot den faktiska statistiskt uppmätta. Dock går det inte att med full klarhet säga hur många brott som inte blivit anmälda och hur många obehagliga situationer som heller inte har blivit anmälda. De anmälda brotten kan inte med säkerhet sägas reflektera verkligheten. Men upplevelsen att Kungsgatan inger oro är en uppgift vi fått från de tillfrågade i studien.

## Samverkan mellan fysisk och upplevd tillgänglighet

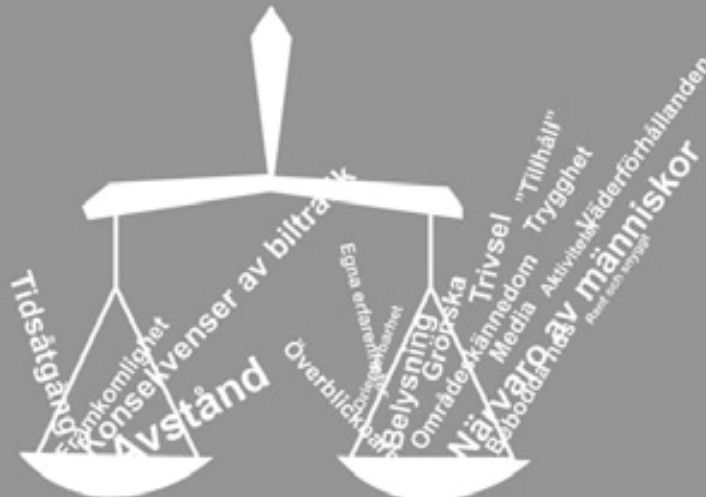
En plats skapas då den befolkas av människor, utan närvaro av människor är platsen bara en fysisk konstruktion. Det kan alltså sägas att när den fysiska tillgängligheten är tillgodosedd, då har platsen antagit sin fysiska form. Platsen är tillgänglig ur ett fysiskt perspektiv. Alla hårda parametrar är uppmätta och väl avvägda. När platsen sedan befolkas av människor upplevs den på lika många sätt som det finns människor. Alla bär med sig bilder och erfarenheter. Människornas sinnen tar in omgivande impulser. Den fysiska konstruktionen har förvandlats till en plats. Hårda och mjuka parametrar är lika viktiga för människors val av transportväg. En plats blir fullständigt tillgänglig först när både den fysiska och den upplevda tillgängligheten är tillgodosedd.

Resultatet visar att de hårda och de mjuka parametrarna är lika viktiga vid val av färdväg i staden. Detta påvisar alltså att vi måste ge plats åt de mjuka parametrarna i planeringen. Idag sker ofta planeringen efter mätbart material, som i restidskvotsmodellen. Där hänsyn endast läggs vid avstånd, tidsåtgång, trafiksäkerhet och framkomlighet. Vi behöver nya verktyg för att mäta och värdera mjuka värden i tillgänglighetsplaneringen.

FYSISK  
TILLGÄNGLIGHET



UPPLEVD  
TILLGÄNGLIGHET





# Del 4

*- diskussion och reflektion*



# Del 4 - diskussion och reflektion

*Detta kapitel består av diskussioner och reflektioner. Kapitlet börjar med en diskussion kring arbetsprocessen och metoderna. Sedan sker en mer fördjupad diskussion i ämnen som är relevanta för denna studie. Några rubriker är "Befogad eller obefogad rädsla", "Attitydförändring", "Att vara på plats och uppleva" och "Är all belysning bra belysning".*

## Arbetsprocessen

### Samarbete över gränserna

Sedan jag påbörjade min utbildning, har jag strävat efter att arbeta gränsöverskridande med andra professioner än min egen. I denna studie har vi samarbetat över områdena Trafik och Landskap. Detta har öppnat dörrar mellan oss. Jag personligen har fått nya lärdomar om hur stora mängder data från kvantitativa intervjuer kan hanteras. Hur lättförstådda tabeller och diagram skapas. Hur intervjuer genomförs och hur lätt det är att ta kontakt med människor. Jag har förstått att ämnet får många människor att vilja ge synpunkter och många har inlägg i debatten.

### Avgränsningar

Det är alltid en fråga om kompromisser då avgränsningar görs. Hade detta arbetet sett annorlunda ut om jag avgränsat mig på ett annat sätt? Absolut hade det blivit annorlunda. Hade vi valt Hermodsdalsstigen som fallstudieplats hade vi antagligen fått svar med mer fokus på trygghet och brottspreventiva åtgärder. Hade vi anordnat en Gåtur eller trygghetsvandring på Kungsgatan/Föreningsgatan så hade vi fått mer input från boende. Hade vi gjort enkätutskick så hade vi kanske fått ett större underlag etc. Hade

studien genomfört vid en annan årstid hade resultatet antagligen blivit annorlunda. Jag tror att avgränsningarna har varit väl avvägda med tanke på den tidsram som projektet befunnit sig inom. Framtida studier i ämnet kan ta avstamp från våra studier och kanske rikta in sig på att vikta parametrarna eller bara fokusera på en parameter och göra fler intervjuer vid andra tidpunkter, på andra platser etc.

## Reflektion kring Metoderna

Inför varje projekt uppkommer frågan om vilka metoder som ska användas. Ofta kommer valet av metod att färga och definiera hela projektet. Så blev det även i denna studie.

### Litteraturstudier

För att närma mig ämnet genomförde jag litteraturstudier. Det är alltid svårt att bedöma vad som är relevant i ett ämne. Här fick jag stor hjälp från mina handledare. Litteraturstudierna är mer breda än djupa. Jag hade gärna fördjupat mig i vart och ett av dessa ämnen som jag bara har nuddat vid nu. Jag har valt att koncentrera mig på tankar och metoder kring stadsplanering, metoder för att analysera stråk, belysning, möten i staden, trygghet

etc. De ämnen jag skrivit mest om är de jag tror har störst betydelse för mitt arbete. Kanske där det finns mest motsättningar i tyckande och tänkande. Där det inte finns rätt eller fel, men där jag försökt förstå förhållningssätten. Jag försöker genom mina litteraturstudier påvisa komplexiteten i ämnet. Kanske kan det leda till en vidare diskussion. Jag hade gärna studerat texter som "Fear, Control & Space" som den finska professorn i stadsgeografi, Hille Koskela skrivit, och många fler texter. Men alla texter är inte lätta att hitta på kort tid. I slutprocessen är det lätt att vilja fylla på med mer litteraturstudier, eftersom jag blivit så insatt i ämnet och vet precis vad jag vill ha med och vad som har betydelse. Här var jag dock tvungen att sätta stopp, för att hålla textmassan inom rimliga mått.

### **Kvalitativa intervjuer av experter**

För att inhämta ytterligare kunskaper genomfördes intervjuer med experter. Denna metod kräver tid, engagemang och efterarbete. Att intervju experter ger kontakter och snabba svar på invecklade frågor. Gör alltid ljudupptagning vid intervjuer om du får intervjuobjektets medgivande. Detta underlättar det fortsatta arbetet. Vi valde att transkribera allt som sades exakt för att inte tappa bort information. En intervju på en timme kunde producera 12 A4 sidor med text. Kanske ska intervjun bara hållas i en halvtimme, men då kan de spontana utsvävande bitarna tappas bort. Vi skrev en frågeguide som vi försökte hålla oss till. Men vi följde inte detta slaviskt och vi hann inte alltid med alla frågor. Ofta uppkommer det följdfrågor som är mycket intressantare i sammanhanget.

Vi intervjuade enbart kvinnor, varför gjorde vi det? Detta var inte ett aktivt val. Vi resonerade och kom fram till att vi skulle kontakta två intervjuobjekt var. Här skulle vi kanske ha satt som mål att vi skulle välja en kvinna och en man. Men det som jag tror påverkade oss var att vi omgavs av många kompetenta män på trafikenheten på Ramböll. Dessa har vi löpande kunnat be om hjälp och diskuterat frågor med. Båda våra externa handledare på Ramböll är män, så det jämnar ut sig i slutändan. Sen är det antagligen så att när vi närmar oss ett ämne som koncentreras kring upplevelser, känslor och trygghet verkar det vara flest kvinnor som arbetar inom det fältet. I stort sett alla som vi har intervjuat har varit involverade i litteratur som vi har använt oss av i studien bla:

TRAST, Shared space, Tryggare stad, AGORA.

Till en början hade vi ambitionen att intervju fler. De som vi väldigt gärna hade intervjuat, men tyvärr inte hade möjlighet till är:

Henrik Undeland, landskapsarkitekt LAR/MSA och ljusdesigner på Ramböll Göteborg

Johan Moritz, Ljusdesigner, stadsmiljöavdelningen på Malmö stad

### **Studie av trygghetsvandringar**

Den 24 mars och den 26 mars medverkade vi i Trygghetsvandringar i Husie, med Malmö stads satsning Hej Stadsdel, Hej Husie. Vår tanke med att medverka vid två trygghetsvandringar var att få en inblick i hur konceptet med trygghetsvandringar fungerar. Hur arbetar Malmö

stad med brukarsamverkan? Hur fungerar detta i praktiken? Ofta är det ju många goda råd och ord, men händer det verkligen något? Vi fick inblick i organisationen och kunde därifrån dra våra slutsatser. Vi fick upp ögonen för vad brukare och boende tänker på och påverkas av i första hand. Detta är väldigt nyttigt eftersom vi har helt andra ”glasögon” som landskapsarkitekt och trafikplanerare. Jag kan tänka mig att detta ofta sker vid planering av platser, att arkitekter, landskapsarkitekter, trafikplanerare osv. tror sig veta hur det fungerar just i det området, för vi är ju alla människor. Men nej det är alltid erfarenheter, bakgrund, intressen och utbildning som spelar in. Som landskapsarkitekt ser jag antagligen helt annorlunda på platsen än vad en boende gör. Här får vi väga in både vårt professionella tänkande och åsikterna från de boende.

Gav trygghetsvandringarna något till studien? Jag tror att studien hade haltat något om vi hoppat över vår medverkan. Kanske hade det gett mer om vi arrangerat en gåtur eller trygghetsvandring på vår fallstudieplats. Men detta hade tagit alldeles för mycket tid i anspråk. De medverkande hade även förväntat sig en förändring och förnyelse som vi inte hade möjlighet att införliva. Vi valde att lägga tiden på intervjuerna av brukarna. Detta har gett en större svarsvolym. Med en gåtur eller trygghetsvandring hade vi verkligen fått de medverkandes perspektiv. Men intervjuerna gav många gånger chansen till längre samtal och bra åsikter. Vid en Gåtur/trygghetsvandring på Kungsgatan/Föreningsgatan tror jag att vi hade fått reda på mer i detalj vilka områden som är problematiska. Många frågor som kanske bara är

antaganden från vår sida skulle kanske ha blivit tydliga.

### **Pilotstudie av stråk**

Genom att i samråd med Malmö stad ta fram aktuella stråk som har problematik i den upplevda tillgängligheten har studien blivit förankrad i verkligheten. Vi gav oss ut på cykel och fick se många för oss helt nya delar av Malmö. Cykelturen gav oss en större bild av Malmö. Vi kunde se kopplingarna i staden och fick prova på cykelnätet. Att uppleva med kroppen och alla sinnen gör att intrycken sätter sig djupare.

Eftersom vi studerade många stråk blev tyngden i valet av Kungsgatan och Föreningsgatan större. Vi fick möjligheten att argumentera för varför vi valde som vi gjorde.

### **Begreppsordlista**

Begreppsordlistan upprättades dels för min egen skull och dels för läsarens skull. Genom att svart på vitt skriva ner vad de olika begreppen innebär har det varit lättare att argumentera och diskutera. Begreppsordlistan är skraddarsydd just för denna studien och fungerar nog sämre i andra sammanhang. Begreppen fysisk och upplevd tillgänglighet är definierade utifrån studien och har inte många referenser att vila mot. Så gäller det även med mjuka och hårda parametrar, som är konstruerade i detta sammanhanget.

### **Beteendestudier**

I projektet AGORA använde de sig av en 24h studie som första metod för att ta sig an stråket (AGORA, 2005). Eftersom vi endast var två

personer avgränsade vi oss till 12h. Genom att studera stråken fick vi ta del av Kungsgatans och Föreningsgatans rytm. Vi fick inblick i rörelsemönster, platser för möten och aktivitet. Vi fick se hur stråken fylldes av folk för att sedan långsamt avbefolkas till nästintill folktomma. Vi noterade alla verksamheters öppettider. Oftast finns väldigt lite tid i ett projekt och en 12h eller 24h studie blir då dyr. En kombination av olika metoder kan då bli en lösning. Vi kombinerade 12h studien med Gate counts. Fler deltagare ger möjlighet att kombinera många metoder under samma tid. Vi observerade även stråken under våra intervjuer. Kanske hade detta räckt. Det är viktigt att innan 24/12h studien veta vad som ska noteras och observeras. Vi hade med oss en checklista som hjälp.

Den 2 april räknade vi cyklister och gående i rusningstiden 16.00-17.00 och efter 23.00. Vi räknade i 20 minuters intervall. Räkningen ägde rum på både Föreningsgatan och Kungsgatan för att lättare kunna jämföra. Vi kom ut och fick delta i stråkens vardag. Att räkna de oskyddade trafikanterna var en bra metod för att förstå stråkens underlag och folktäthet. Vi valde att även kategorisera dem i cyklist/gående, kön och åldersgrupper, vilket nästintill var omöjligt på Kungsgatan under rusningstiden. Det gick, men ögonen, hjärnan och pennan hann knappt med (ca 400 cyklister och gående passerade under 20 min). Här skulle det ha underlättat om vi varit fler. Denna metod gav oss information om hur många som använder stråken under olika tider på dygnet.

## Strukturella och rumsliga analyser

För att beskriva och lära känna stråken har jag gjort både strukturella och rumsliga analyser. Grunden för analyserna ligger i 12h studien. Analyserna har fört mig närmre stråken. Nollkartan berättar svart på vitt hur stråkens aktiviteter, transparens och offentlighet påverkar närvaron av människor och känslan av trygghet. Analysen av stråkens dignitet visar hur väl integrerade stråken är. Hur många gånger de bryts av andra stråk.

## Kvantitativa enkätintervjuer

194 enkätintervjuer genomfördes den 15 och 17 april på Kungsgatan och Föreningsgatan. De ägde rum både dagtid och sen kvällstid. Detta är en väldigt givande metod. Som studenter kunde vi välja att lägga mycket tid på fältarbete och kontakt med brukarna. Jag tror att detta ofta negligeras på grund av all kraft och tid det tar. En regelrätt enkätundersökning med postutskick tror jag mindre på i ett detta sammanhang. Vi kom ut på plats och tvingades att vara där i många timmar. Vi pratade med människor som använder platsen dagligen och har all förstahandsinformation. Eftersom vårt mål var att intervjua lika många män som kvinnor och i så skilda åldrar som möjligt, fick vi kontakt med en stor variation av människor. Vi hade långa diskussioner om vi skulle skicka med en extra enkät hem med dem vi intervjuade. Den enkäten skulle då innehålla några mer specifika frågor, av Stated Preference typ, som skulle kunna utröna vikten av de olika parametrarna. Det vi var ute efter var alltså att vikta parametrarna mot varandra och då få ett utslag på hur tungt de olika parametrarna väger. Vi valde bort detta eftersom

det skulle ta så pass mycket tid i anspråk. Jag tror att en vidare bearbetning och utformning av en sådan undersökning skulle ge väldigt mycket, men det lämnar jag åt framtida studier.

### *Frågorna*

Kunde frågorna i studien ha ställts på ett annorlunda vis? Vi vände upp och ner på frågorna i en oändlighet. Vi testade frågorna på vänner och kollegor. Vi läste litteratur om hur vi skulle gå till väga. Några frågor fungerade inte lika bra i fält. Men det är lättare att ställa för många frågor och stryka de som inte gav något än att i efterhand känna att något saknas.

### *Svaren*

Blev vi förvånade av svaren? Många svarade precis som vi trott att de skulle. Men att männen poängterade att de inte vara rädda bara för att de var män, det var överraskande och uppseendeväckande. Några kvinnor svarade också att de var rädda för att de var just kvinnor. Detta visar att traditionen sitter djupt rotad. De svarar egentligen inte på varför de är rädda eller inte. De svarar bara att de tillhör en grupp människor som av tradition känner det ena eller det andra. Då är det så bland gemeneman att kvinnor står för det räddhågsna och män står för det orädda.

Att avstånd var det viktigaste känns helt självklart. Att biltrafiken påverkar så mycket som den gör är intressant att få svart på vitt. Närvaro av människor kommer på tredje plats och känns betryggande, då vi innan studien trodde att denna parametern skulle hamna högt. Trivsel och belysning är viktiga parametrar och det är inte förvånande att de hamnade högt.

### *Hur ska materialet hanteras?*

Går det att lägga ihop alla svar och räkna hur många gånger parametrarna blivit nämnda? Detta var vårt sätt att få fram en tydlig bild av vad som verkligen var viktigt för de tillfrågade. Det kan diskuteras om denna metoden är vetenskapligt gångbar. Dock ger det en bra bild av svaren, och fungerar bra i studien.

### *Reflekterade urvalsgruppen totalpopulationen?*

Det som skiljde dem åt var att det är en mycket mindre andel cyklister i urvalsgruppen jämfört med i totalpopulationen. Totalpopulationen innehåller en andel män och kvinnor från marginaliserade grupper i samhället, missbrukare och hemlösa. Dessa fick vi tyvärr inga representanter ifrån. I övrigt stämmer det väldigt bra, hälften kvinnor och män, mycket ungdomar och yngre. Här ligger tre gymnasieskolor och två förskolor. Det bor många barnfamiljer i området. Lekplatserna lockar till sig många mammor och pappor med barn. Jag anser att vi i stor utsträckning har fått urvalsgruppen att reflektera totalpopulationen.

# Reflektion kring resultatet

Genom att närma mig ämnet från olika håll och använda mig av flera olika metoder har jag fått en bred kunskap.

- Genom kvantitativa intervjuer och Gate counts har jag funnit bevis för att den upplevda tryggheten och den faktiska mätbara statistiska tryggheten är helt olika. En upplevelse tar sig uttryck på ett annat vis. En upplevelse inhämtar fakta från mer än ett håll. En upplevelse kan bero av inre imaginära berättelser om staden, yttre, som rykten och media, och av situationella betingelser. Även genus, ålder och gruppstillhörighet spelar in. Miljön påverkar genom att vara eller inte vara tillräcklig.
- Genom analyser som nollkarta osv. har svaga punkter hos Kungsgatan och Föreningsgatan framkommit. Jag har funnit bevis genom mina litteraturstudier att några områden saknar "eyes on the streets" och aktiviteter efter 18.00. Dessa områden är speciellt utsatta. Folk känner sig mer otrygga och närvaron av människor är låg. Den naturliga sociala kontrollen fungerar inte.
- Genom intervjuerna har jag förstått att närvaro av människor är oerhört viktigt. Och även genom mina litteraturstudier förstått att vi människor måste ändra synen på främlingar och "den andre" i vardagen. Det handlar inte bara om att satsa på aktiviteter. Det handlar om att förändra attityder.

- Jag har genom de kvalitativa intervjuerna förstått att det krävs en medvetenhet i frågan. Att det idag finns en jargong som handlar om obefogad rädsla och att de som känner rädsla borde rycka upp sig. Att jargongen kan bli hård, och att risken finns att vi som har ansvaret då inte tar upplevelser av platser på allvar.
- Jag har även ställt mig frågande till varför det satsas så mycket på kommersialisering av platser. Varför det offentliga rummet börjar tappa sin offentlighet. Vi som planerar ska även tillgodose de minst köpstarkas behov, för ett jämlikt och rättvist samhälle.
- Reträttplatser och interaktionsplatser är viktiga element för att skapa utrymmen för alla i staden. Staden borde ha en urban allemansrätt.

## Hur tillgänglig är staden?

Resultatet av denna studie visar att en stad inte kan räknas som fullständigt tillgänglig om inte både den fysiska och den upplevda tillgängligheten är tillgodosedd. Ett helhetsgrepp behövs.

Upplevd tillgänglighet påverkar i hög grad människors rörelsemönster. Det behövs metoder för att undersöka upplevelser och kanske klara av att mäta dem. Upplevd tillgänglighet och mjuka parametrar kan av många ses som flummiga faktorer. Detta är något som helt klart måste motverkas. Vid anläggning av stråk i nya stadsdelar kan inte bara restidskvotsmodellen användas. Det går inte att sitta och titta på modeller som visar att



här är det bra att lägga ett cykelstråk.

Då kanske kriterierna blir

- Bra avstånd, genhet, tidsaspekt
- Trafikseparerat med bra trafiksäkerhet
- God framkomlighet med få korsningar och konfliktpunkter

När cykelvägen är byggd, asfalterad och klar kanske människor av olika anledningar ändå inte vill använda den. Dessa anledningar är antagligen upplevda och mjuka.

Det är intressant att se allt i sitt mest kritiska tillstånd, och planera för dem som har det sämst. Mät ett stråks fysiska tillgänglighet dagtid och kvällstid, resultatet blir antagligen detsamma. Mät ett stråks upplevda tillgänglighet dagtid och kvällstid, resultatet skiljer sig antagligen åt. Den upplevda tillgängligheten varierar, beroende på flera inverkanse faktorer.

I Sverige har vi väldigt korta dagar på vintern. I planeringssammanhang är det bra att tänka:

- Svensk vinter
- Utgå från de som är minst köpstarka i samhället, de som använder kollektivtrafiken och de offentliga rummen i störst utsträckning.

”Staden är mer än bara en materiell konstruktion eller en social organisation. Staden är också imaginär.” Carina Listerborn (Listerborn, 2002). Detta citat speglar en stor del av tanken med examensarbetet. Det finns fler faktorer än endast de fysiska som påverkar vår upplevelse av staden.

Vi måste undersöka staden och förstå staden ur

fler vinklar och perspektiv. Eftersom det fysiska, sociala och imaginära spelar en gemensam roll när vi upplever och rör oss i staden. Stadsdelar, stråk och platser haltar i sin utformning om vi inte satsar både på det fysiska och på det upplevda. I detta examensarbete har jag undersökt den fysiska och upplevda tillgängligheten och jag har inte tänkt i de termerna förut. Nu först förstår jag att om vi endast designar ur ett fysiskt perspektiv gör vi inte platserna rättvisa.

Vi människor behöver estetiskt tilltalande, harmoniska, trygga, varierande, överraskande och trivsamma platser. Platser som är mer komplexa i sitt uttryck som är mer än bara fysiskt framkomliga och tekniskt väl genomförda. Platser som helt enkelt tilltalar oss människor. Som landskapsarkitekt måste jag se platser ur funktionell, estetisk och social synvinkel. Våra metoder för att undersöka platser kan med andras ögon ses som oklara och omätbara. Vi måste förändra detta och tro på vår yrkesskicklighet. Min förhoppning är att detta examensarbete visar att vi också kan underbygga våra idéer genom statistisk och uppmätt data.

Mina förhoppningar har varit att besvara frågor och reda ut begrepp angående mjuka och upplevda värden. Detta har till viss del besannats men egentligen har det genererats desto fler frågor. Går det att på ett tydligt sätt mäta upplevda och mjuka värden? Studien har nått en bit på väg. Det går att diskutera dem och ta på dem. De existerar i högsta grad och påverkar vårt rörelsemönster i staden. Genom att ställa väl genomtänkta frågor till brukarna så får vi svar.

## Att belysa mjuka värden

Mjuka värden behöver antagligen en prislapp i dessa sammanhang. Precis som när man värderar träd och sätter prislappar på dessa. En viktig del när vi tar fram ett planeringsredskap är att värdesätta de olika parametrarna. Detta kan inte ske enbart genom denna studie. SP (Stated Preferences, en metod för att skatta värderingar och beteenden) undersökningar måste göras där vi skattar/viktat de olika parametrarna mot varandra för att få ut vilka parametrar som verkligen betyder mest för människors rörelsemönster i staden. Som fortsättning efter denna studien kan undersökningar göras som får brukarna att vikta parametrar mot varandra. Se exempel här till höger.

Parametrarna kan kombineras i oändlighet. Ofta börjar formuläret med enkla frågor där det nästan är övertydligt vilket alternativ som väljs. Svårighetsgraden ökar sedan mer och mer, och den tillfrågade måste börja ta ställning till om belysningen eller närvaro av människor är viktigast etc. En sådan undersökning hade varit otroligt spännande och givande att utföra. Efter en sådan studie tror jag att vi kommer att förstå mer vad som verkligen är viktigt att satsa på för att öka tryggheten och den upplevda tillgängligheten i våra städer.

## Vilket av dessa alternativ väljer du?

*Klockan är 23.30 och du går ensam hem genom staden efter ett biobesök.*

Gå 30 min

Längs trafikerad gata

God belysning

Folktomt sånär som på 2 andra okända personer (förutom människorna i bilarna)

Inga öppna affärer, barer eller restauranger

Bebodda hus finns

Gå 10 min

Genom en park

God belysning

Folktomt sånär som på 2 andra okända personer

Inga öppna affärer, barer eller restauranger

Bebodda hus finns

Gå 15 min

Genom en park

Dålig belysning, många lampor är trasiga

10 andra okända människor rör sig där

Inga öppna affärer, barer eller restauranger

Bebodda hus finns

Cykla 5 min

Genom cykeltunnel och verksamhetsområde

God belysning

Folktomt

Inga öppna affärer, barer eller restauranger

Inga bebodda hus finns



## Att vara på plats och uppleva

Att vara på plats och uppleva stråken i rusningstrafiken, kvällstid, nattetid, en vinterdag och en vårkväll är en oerhörd tillgång. I början av denna studie, då vi intervjuade experter och gjorde antagelser och la fram hypoteser, såg vi först det negativa med stråken. Vi såg stråken som ovärdade, otrygga nattetid, slitna osv. Idag efter att ha pratat med sammanlagt 194 brukare av stråken och efter många timmar spenderade längs stråken har bilden klarnat. Både stråkens negativa sidor och positiva har kommit fram i en mer nyanserad form. En viktig slutsats till denna studie är att vara på plats är ovärderligt! Det är en önskan hos alla som planerar för staden, men oftast sätter ekonomin gränserna. Men här behövs en ny värdering av kvalitet och vad resultatet blir med olika förutsättningar vid planerandet och förnyandet av platser i staden. Det finns många röster som förespråkar detta, Susanne de Laval, Karin Sjölin, Carina Listerborn, Gerd Cruse Sondén .mfl. Om staden ses som ett ekosystem (Jacobs, 2004), finns insikten, om en faktor förbises som kanske känns obetydlig kan det få stora konsekvenser. Det som ofta förbises då arkitekter, landskapsarkitekter, planerare och beslutsfattare inte kommer ut på plats, är detaljerna och i värsta fall även helheten. Hur platserna används och hur människorna beter sig just på dessa platser kan av misstag försummas. Det som också åsidosätts är platsernas positiva sidor, då det i vissa sammanhang hellre lyssnas på negativa sidor som följer med rykten. Det kan bero på att det finns en vilja att ha något att arbeta med, förändra och förnya.

## Upplevda parametrar

Alla parametrar i undersökningen är UPPLEVDA. Kanske handlar det om att diskutera att de hårda parametrarna faktiskt också kan vara mjuka. Avstånd kan vara en upplevd känsla beroende på den fysiska utformningen av gaturummet. Och i många fall kan det upplevda avståndet kännas mycket kortare om gaturummet är utformat i sekvenser. Tidsåtgång, oavsett hur mycket vi mäter faktisk tid kan tiden upplevas helt olika. Monotona miljöer blir plötsligt långtråkiga, varierande miljöer fyller hjärnan med intryck från ögat, öronen och huden och tiden rusar iväg.

Det är kanske så att den upplevda tillgängligheten innefattar hela tillgänglighetsbegreppet medan den fysiska tillgängligheten endast innehåller de mätbara och riktigt hårda parametrarna. Fysisk tillgänglighet kanske handlar om att se rummet utan människorna i det.

Den upplevda tillgängligheten handlar om se platsen ur ett mänskligt perspektiv.

## Parametrar som påverkar människans rörelsemönster i staden

Enligt studien är dessa parametrar viktigast för människors rörelsemönster i staden.

1. Avstånd
2. Konsekvenser av biltrafik
3. Närvaro av människor (Gående, cyklisterna och i bilar)
4. Trivsel
5. Belysning
6. Tidsåtgång
7. Grönska/Vegetation
8. Media/rykten
9. Områdeskännedom
10. Bebodda hus
11. Överblickbarhet
12. Väderförhållanden
13. Trygghet
14. ”Tillhåll”
15. Framkomlighet
16. Aktiviteter
17. Egna erfarenheter
18. Orienterbarhet
19. Rent och snyggt

Då studien baseras på ett relativt litet underlag kan det inte med säkerhet sägas att de parametrar vi fann vara viktigast gäller generellt för alla människor. Men de ger en antydning och en riktning till hur det förhåller sig. Detta är svaret som 194 människor har gett.

Att ta reda på vilka parametrar som påverkar människors rörelsemönster i staden har varit en lång väg från hypotetiska antaganden till att bekräfta det vi trott på. Men att sedan gå in och se hur dessa parametrar verkligen påverkar och vilka som är viktigast att satsa på har varit väldigt svårt. Här krävs det mer studier. Det mest intressanta resultatet är att hårda och mjuka parametrar är lika viktiga för vårt rörelsemönster.

## Upplevd trygghet kontra faktisk trygghet

Det är fler människor som går på Föreningsgatan kvällstid jämfört med på Kungsgatan. Det sker flest brott på Föreningsgatan, mer än dubbelt så många. Beror detta på att det färdas fler människor på Föreningsgatan? Att det är finns fler potentiella offer? Men många av de tillfrågade upplever att det är större risk att utsättas för ett brott på Kungsgatan kvällstid. Kan Kungsgatan genom förnyelse och förbättrat rykte locka till sig människor även kvällstid? Vad medför detta? Skapar fler människor grundförutsättningar för att fler brott ska ske? Eller kan ett ökat flöde av människor ge högre social kontroll och lägre brottsstatistik? Jag kan inte med säkerhet svara på dessa frågor men finner stöd från Hillier, Jacobs och Listerborn att ökat flöde av människor ger ökad trygghet och social kontroll. Kungsgatan är verkligen välanvänd dagtid. Kvällstid finns också en markant skillnad procentuellt, fler gående väljer Föreningsgatan, men fler cyklister väljer Kungsgatan. Detta beror kanske på att Kungsgatan har ett fint och lättframkomligt cykelstråk. Kanske upplevs det även tryggare att ta sig fram på cykel kvällstid. Men ett så välanvänt stråk som Kungsgatan borde ha bärighet även kvällstid för gående.

## Upplevd trafiksäkerhet och faktisk trafiksäkerhet

När vi cyklar i en miljö som Föreningsgatans, då skärps våra sinnen. Vi är medvetna om bilarna och vi är extra försiktiga. Då vi cyklar i en miljö som Kungsgatan, försämras uppmärksamheten på biltrafiken då? Är det större risk att vi ger oss ut i korsningen utan att tänka? I en trafikseparerad

situation är tanken att trafiksäkerheten ska vara bättre, det är oftast därför oskyddade trafikanter separeras från bilisterna. Enligt många studier så är de situationer som uppfattas som otrygga ofta de säkraste och tvärtom. När vi känner oss trygga i trafiken sjunker vår uppmärksamhetsnivå. (Malmö stad, 2002) Men även om cyklister är väldigt säkra på Föreningsgatan för att cyklisterna är uppmärksamma, borde det finnas ett cykelstråk hela vägen, som en säker valmöjlighet. Det är trots allt en av de mest olycksdrabbade stråken i Malmö (Malmö stad, 2008a). Inte för att leda folk till att cykla där istället för på Kungsgatan utan för att det finns utrymme för det och det alltid är bra med valmöjlighet. Då uppkommer tankar om att sprida eller samla människor.

## Paradoxer - sprida eller samla

Vid tillgänglighetsplanering är det viktigt att förstå att biltrafiken är en paradox. Eftersom många klagar på bullret och avgaserna och hetsen dagtid, men kvällstid inger biltrafiken trygghet pga närvaron av människor. Alla stråk kan inte läggas längs vägar, många parametrar blir helt enkelt inte tillgodosedda då. Kanske handlar det om att fokusera och förstärka andra parametrar. Eller att planera för att det alltid ska finnas valmöjligheter (Listerborn, 2009). Det som känns bra för någon passar inte alls någon annan. Men avbefolkar vi inte stråken om vi sprider folket? Vilken gemensam nämnare knyter samman folk och får oss att välja samma stråk och befolka detta och därigenom höja antalet människor där? Svåra frågor som tyvärr inte får några helt klara svar i denna studie.

## Obefogad eller befogad rädsla?

Diskussionen kring våld, brottspreventiva åtgärder, genusperspektiv, brottsstatistik, rädsla och upplevelser måste belysas. Men att alltid säga att rädslan är obefogad fungerar inte. Att bygga upp trygghet tar tid och handlar ofta om att förändra från grunden. Det handlar om att se varandra i vardagen, att mötas och få förståelse och bryta fördomar. Det handlar om att förändra synen inifrån och ut. Och processen att bryta kvinnors roll i stadsbyggandet och planerandet är svårt. Problemet med den gängse bilden, att kvinnan är det svaga könet, är svår att lösa. Att planera med synen att vi hjälper de svaga och rädda kan bli väldigt fel. Vi kommer långt om vi utgår från de allra svagaste i samhället när vi planerar, men att hänga ut någon som svag kan ofta bara förvärra problemet. Om den allmänna uppfattningen är att kvinnor är svaga och behöver extra omtanke så slutar kvinnor kanske ta eget ansvar, kanske uppfattas kvinnor då som lättare offer och byte. Kanske skapar detta än större rädsla och oro när ryktet sprids. Det svåra med detta ämne är att vi kan skapa problem genom att belysa problemet. Genom att säga att kvinnor och svaga behöver få plats i planeringen, finns risken att vi pekar ut och därigenom också förvärrar situationen. Samma problem möter vi i många andra sammanhang, men att belysa problem är alltid viktigt. Förhoppningsvis medför det något gott. Det finns inga snabba metoder att ta in. Det krävs fler generationer innan det kan lösas. Men här agerar uppfostran stor roll och att samhället måste ändra synsätt.

Var ska vi börja? Jag tror på att planera med stor

medvetenhet. Att det viktiga är att få upp ögonen och intresset, men kanske använda en ny vinkling. Ett nytt angreppssätt. Där fungerar uttrycket ”Design för alla” mycket bra. Detta medför att vi inte stänger ute någon men att vi heller inte pekar ut någon. Men att designa för alla innebär också att vi som planerar måste sätta oss in i andras situationer och vardagliga upplevelser, oavsett om det handlar om barn, ungdomar, kvinnor eller män. Oavsett vilken etnisk bakgrund, sexuell läggning, fysiskt eller psykiskt handikapp, hemlös eller hutlöst rik, oavsett allt detta. Och det är oerhört svårt. Och jag kan tänka mig att planerare och arkitekter kan rysa vid tanken. Men samhällsbyggnad och stadsbyggnad handlar ju om detta! Offentliga platser är just offentliga! Staden är till för alla. Dock kan det till en början, som ingång till ämnet, krävas att platser görs undantagslöst för endbart vissa ”grupper”. För att kunna fokusera på specifika behov. Och för att kunna få sponsring och uppmärksamhet. Dock måste sådana platser utvärderas ordentligt. Och i bästa fall upptäcker vi att platserna helt enkelt fungerar för alla. Då kan vi gå vidare och planera platser för alla.

Jag håller med Jacobs (Jacobs, 2004), Listerborn (Listerborn, 2002) och Grönlund (Martinell Barfoed, 2000) i hänseendet att byggande av ”Gated communities” inte är ett reellt alternativ för att öka tryggheten. Genom att stänga av för fri passage i staden ökar känslan av ”vi” och ”dem”. Vi samspelar med den fysiska miljön och antagligen har Grönlund (Martinell Barfoed, 2000) rätt då han menar att platser som påvisar att de är omhändertagna, skötta och älskade har mindre

benägenhet att bli vandaliserade. Bostadsenheter som naturligt har en avgränsad innergård, som längs Kungs- och Föreningsgatan, visar tydligt var den privata sfären börjar. I Hermodsdal (se bilaga 7) är gränserna mellan privat och offentligt utsuddade vilket har lett till att de boende har tagit saken i egna händer. Höga järnstängsel har byggts med kod för att komma in. Detta medför att kontakten mellan mig som gående och de boende är helt avkapad. Om något skulle hända mig kan jag inte kommunicera genom att skrika eller springa fram och trycka på porttelefonen. Dessa stängsel är en reaktion på en ökad otrygghet, som eskalerar genom att stängslen tillåts. Det blir en ond spiral med ökad otrygghet och främlingsfientlighet som resultat.

### Kritiskt förhållningssätt

Att vara kritisk och uppmärksam mot ”hela sanningar”, är oerhört viktigt. I stadsbyggandets historia är det ofta vid tron på ”Hela sanningar” som omvälvande förändringar har skett. Det är ofta då det byggs snabbt och radikalt. Oavsett om det handlar om Rutnätsstaden, Trädgårdsstaden, Stad i park, CPTED, Defensible space, New Urbanism etc. Alla ideal och visionära tankar innehåller oerhört bra idéer som inte ska gå till spillo. Dock tror jag på att se på alla ideal med en nypa salt och skaffa sig en egen bild. Alla visionära tankar innehåller bra saker men även dåliga. Att vara för extrem och likriktad ställer till problem. På Kungsgatan och Föreningsgatan råder Rutnätsstadens ideal. Hur hade platsen fungerat och sett ut om det varit andra ideal som format platsen? Hade otryggheten varit större och cirkulationen av folk varit mindre om platsen

varit uppbyggd som en trädstruktur? Hur hade platsen fungerat med miljonprogrammets ideal? Att dyka in i ideal och förstå dess uppkomst ger svar på frågor om varför. Detta medför förståelse för att aldrig ta något rakt av. Att se på alla ideal och tankar som förhållningssätt, som kräver bearbetning på nya platser.

### Sprida goda rykten

Varför kan inte ett lugnt parkstråk fungera även på kvällen? De vi har intervjuat på Kungsgatan kvällstid har i många fall varit väldigt positiva till platsen, de har ju valt att färdas där. Men när de gick i grupp sa många att de inte skulle ha gått här själva och att de då skulle ha valt Föreningsgatan. Kan ett rykte spridas från de boende, hundägarna, cyklister och joggarna att detta är en plats att mötas på och ett stråk att färdas längs även när det är mörkt. Så om nu media och rykten har stor betydelse för att människor känner oro på Kungsgatan kvällstid, går det att motverka genom att starta goda rykten? Hur svåra är ryktesspiraler att bryta? Måste kanske Malmö stad gå in här och satsa på events, upprustning och kvällsvandringar?

Då stråket kvällstid befolkas av joggare, hundägare och ungdomar borde det satsas på dem vid förnyelse av stråket. Det medför att de vardagliga vaktarna får mer plats och tillhörighet till platsen. Då kan goda rykten spridas och då kanske stråket inte ses som lika skrämmande längre.

### Är all belysning bra belysning?

Vad menas med bra belysning? Bra belysning associeras helt olika av olika människor. Kanske tycker någon om snygga armaturer från ett visst

företag, kanske tycker någon om belysning som är stark men inte bländande, kanske tycker någon att det handlar om allt annat än armaturer, kanske tycker någon att bra belysning är när det i alla fall finns belysning, någon vill ha rörelsestyrd belysning, någon tycker att vi ska tända när vi kommer till parken och släcka när vi går igen. Någon tycker att bra belysning är ingen belysning alls. Vad är bra belysning? Jag anser, efter alla intervjuer och litteraturstudier att bra belysning:

- Är varierad i sin form.
- Armaturen är inte det viktigaste utan ljuset i sig, hur ljuset är riktat, vilken styrka det har osv.
- Om vi sänker styrkan på belysning och belyser omgivningen istället så blir inte kontrasterna mellan mörkt och ljust lika stora.
- vid formgivning med ljus formger vi också med skugga, allt ljus ger en skugga.
- Ljus är ett material som kräver lika mycket uppmärksamhet och omtanke som alla andra material.
- Bra belysning ger inte automatiskt mer trygghet, men bra belysning är en del i hela maskineriet som verkar för ökad trygghet och ökad tillgänglighet i stadsmiljön.

## Gordon Cullen, rutnätstruktur och sekvenser

Efter att ha läst alla texter som förespråkar rutnätstaden (ex Hilliers *Space is the machine* och Listerborns *Trygg stad*) tror jag på att den medför fler mötespunkter. Stråken blir mer levande då de integreras och möter andra stråk. Även om stadens fysiska form och struktur är viktig så kan

den inte vara ansvarig för hur staden används och upplevs. Det är inte bra att tro att rutnätstrukturen löser allt. Betänk även Gordon Cullens *Serial vision*, betänk att staden ska ge mer. Staden ska ge variation och nyfikenhet. Ett stråk ska om möjligt kunna upplevas i sekvenser. Nyfikenheten ska leda oss vidare när vi färdas i staden. Att ta sig från punkt A till B ska också vara en upplevelse i sig, en del av livet. Rutnätstaden har alla möjligheter att påvisa variation i densitet och upplevelser. Ett axialstråk i en stad ska kunna upplevas i sekvenser. Det behövs eftertanke, rumslig och närvarande utformning.

Kungsgatans och Föreningsgatans rutnätstruktur underlättar för vidare bearbetning. Men stråkens uttryck behöver utvecklas. Kungsgatans uttryck är relativt monotont. När vi färdades längs stråket från Värnhem och in mot innerstaden, undrade vi några gånger var på stråket vi befann oss. Paulikyrkan är stråkets landmärke. Förvåningen var ofta stor när vi passerade Paulikyrkan och insåg att vi gått mindre än halva vägen. Det krävdes att vi färdades längs stråket många gånger, för att förstå skillnaderna och registrera nya orienteringspunkter och indikatorer.

## Attitydförändring

Det går inte att lösa allt i ett trollslag. En klyscha som tyvärr måste användas. Det viktiga är att börja någonstans. Och det jag tror på är att försöka förändra synen på "främlingar". Jag har själv förändras i denna process. Bara att få prata med 100 människor under två dagar har slagit sönder många fördomar. Även att vistas på platser



kvällstid där jag förr känt rädsla, har öppnat mina sinnen. Att vara naiv och tro att brott aldrig sker är inte bra det heller. Men att se staden något ljusare är alltid positivt och det kan vi komma långt med. Kungsgatan har så många boende som rastar sina hundar och som är ute och promenerar när det är mörkt. Att förmedla detta vardagliga och hemtrevliga till allmänheten borde kunna förändra attityden och upplevelsen av platsen.

### Möten i staden

Lieberg ser problem i kommersialiserade exklusiva och exkluderande platser. Det är även stora problem med platser som har blivit intagna av en grupp människor. Det kan också medföra att andra människor känner sig bortträngda, rädda eller exkluderade. Det är viktigt att vi alla gemensamt strävar mot att visa hänsyn för varandra (Lieberg, 2007). Hemlösa och missbrukare runt Värnhemstorget är ett stort problem. Barnfamiljer känner sig utsatta. Det kan tyckas att de har tagit över och intagit platsen. Detta kan ses som ett hot mot tillgängligheten av platsen. Ofta samlas missbrukare kring knutpunkter i städerna där det finns bussar och tåg. De åker fram och tillbaka till vännar och jämlikar i Lund och i Köpenhamn. Nära Värnhemstorget ligger ett härbärge som ytterligare understryker varför de rör sig och uppehåller sig här. Polisen är i hög grad medveten om problemet och avhyser dem när de blir störande, de förstår att de bara flyttar problemet men hoppas att de då uppehåller sig på platser som är mer lämpliga och utan barnfamiljer.

Staden speglar samhället. Jag ser det som positivt att vi tvingas se stadens "baksidor". Vad vore staden om den varit blankpolerad och städad? Att se verkligheten borde inte skada. Det belyser problemet än mer. Anledningen till att missbrukarna finns där sitter någon annanstans. För att ännu en gång upprepa, vi kan inte förändra något om vi inte är medvetna. Vi kan inte behandla enbart symptomen utan att gå till källan. Jag tror på en framtid där vi utgår från källan och inte bara putsar bort oönskade element. Att säga att våra vägar borde korsas mer är inte ett bortkastat argument.

Gehl (Gehl, 2003) ser *passiva- och se och höra kontakter* som bekämpare av främlingsfientligheten. Genom att vi ser andra människor, med andra värderingar än oss själva, göra vardagliga saker som att promenera, handla, fika, arbeta, studera m.m. får vi förståelse för att vi människor är ganska lika trots våra olikheter. Offentliga platser i staden måste ge utrymme för gränsöverskridande möten.

### Mitt mål med examensarbetet

Mitt mål har varit att belysa tillgänglighetsbegreppet. Även att bredda begreppet och påvisa att det inbegriper både fysisk och upplevd tillgänglighet. Jag hoppas att jag väckt frågor och tankar som gärna får inspirera till vidare studier.

## V i k t i g a   e l e m e n t

- Medvetenhet
- Kritiskt tänkande
- Attitydförändring
- Planera för det oplanerade och otvingade mötet, se “den andre” i vardagen
- Ta upplevelser på allvar
- Var på plats och upplev
- Belysning är inte bara starka lampor
- Mjuka värden behöver en prislapp
- Hårda och Mjuka parametrar är minst lika viktiga för människors rörelsemönster
- Utveckla och förfina metoder för att undersöka upplevelsen av platser



## Framtiden för Kungsgatan

*Hur appliceras de inhämtade kunskaperna i praktiken.*

Som blivande landskapsarkitekt kan jag inte låta bli att se vilka förutsättningar Kungsgatan har. Jag kan inte låta bli att ha visioner för stråket. Förutsättningarna för att kunna fortsätta arbeta med upplevelsen av Kungsgatan är stora. Stråket har ett stort underlag av besökande dagtid. Men som Jane Jacobs oerhört aktuella fråga “Hur fungerar det med gator som är fulla vissa tider på dygnet och sedan plötsligt töms på folk?” Kanske handlar det helt enkelt om att de som använder stråket under rusningstiden enbart är pendlare som bor på andra platser i staden. Jag ser att vi genom att tillföra nya aktiviteter och tillgodose mjuka parametrar kan locka folk även kvällstid. Kungsgatan har några zoner som behöver extra omtanke och förnyelse. Dessa zoner har jag

identifierat i analysen på sid. 76. Zonen längs med institutionerna är tom på folk och saknar helt “eyes on the streets” kvällar och helger. Ett förslag som antagligen är väldigt kontroversiellt är en förtätning av denna del med nya bostäder.

Nolli kartan på sid. 76 visar tydligt att Kungsgatan saknar caféer, barer och service som har öppet på kvällarna. Detta problem är störst på den mellersta biten av stråket. Här krävs det insatser som lockar entreprenörer till området (En ny restaurang har öppnat mitt på stråket! Ett steg i rätt riktning). Underlaget av folk borde inte vara ett problem. Kanske krävs det insatser från annat håll, alltså krafter från Stadsbyggnadskontoret. Kanske ska de fortsätta med idéerna som finns i skriften “Möten i staden”. Moderna museet öppnar snart i Rooseums gamla lokaler på andra sidan

## Uppföljning

Det vore intressant att göra samma undersökning efter en upprustning av stråket. Vad svarar de tillfrågade då? Kommer resultatet bli annorlunda? Min förhoppning är att fler väljer Kungsgatan som huvudstråk. Att tonårsföräldrar i framtiden inte behöver säga till sina barn att de inte får gå på Kungsgatan kvällstid. Att kvinnor väljer Kungsgatan utan att det ses som modigt eller dumdrigt.

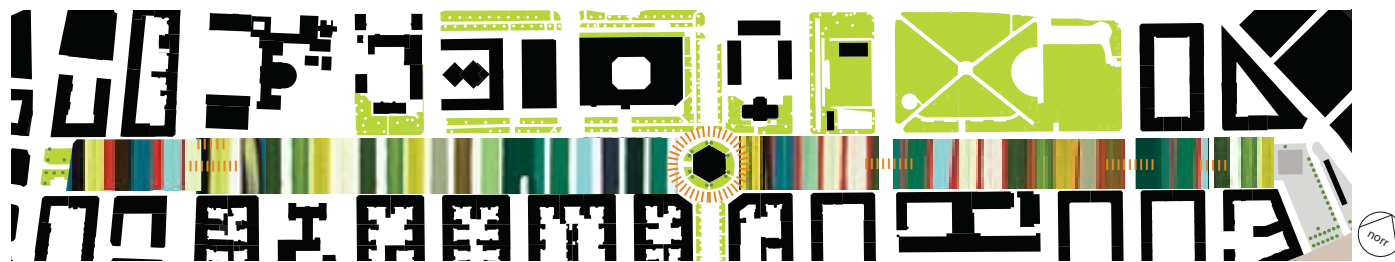
kanalen, kanske kan en intressant koppling skapas, möjligtvis ett upplevelsestråk i samarbete, som i Wanås, utställningar i parkmiljö.

Något som hela stråket behöver är en upprustning av gräsytor. Kanske behövs det ett nytt grepp. Ett nytt koncept för hela stråket som definierar det och ger stråket högre värde och identitet. Ett förslag kan vara “Malmös Matta”, “Mattan i Malmö”, “Malmös Rya” eller “Malmös Tæppe” osv. Ett upplevelsestråk där varje del av mattan bjuder på något nytt. Jag ser framför mig en upprustning av tunneln med ljusinsläpp. Jag ser en lekfull utformning av belysningen längs stråket. Jag tror på projektet som landskapsarkitekt Karin Sjölin har jobbat i som jag själv fick chansen att medverka i 2006 (Design för alla, utformning av Kungsgatans sista bit närmast Kaptensgatan). Jag tror på lekmiljöer för vuxna, med vuxengungor och möjlighet till stretching och dylikt. Hundägare, ungdomar och joggare utgör kvällens naturliga väktare längs Kungsgatan. Utveckla stråket för dem. Detta medför att den vardagliga stämningen höjs och nya goda rykten kan spridas om stråket.

Jag tror på nya tag med utformningen av stråkets markmaterial. Kanske kan en del av mattan bara vara trädäck, en annan är kullar av asfaltsgummi, en tredje är konstgräs en fjärde hålls efter med staket och upprustning av gräsytan så att man till sommaren kan breda ut en picknickfilt, en femte är fylld med bänkar en sjätte är upphöjd 15cm och fylld med skuggtåliga krypande perenner.. Kanske finns det plats för vattenlek. För joggare kan det finnas löparspår som är markerad med distanser.

Parametrar som måste tillgodoses för att öka den upplevda tillgängligheten:

- Närvaro av människor
- Trivsel
- Belysning
- Grönska
- Aktiviteter
- Sprida goda rykten
- Orienterbarhet
- Överblickbarhet
- Bebodda hus “Eyes on the streets”



Figur 13. “Malmös matta”, “Mattan i Malmö”, “Malmös rya”, “Malmös Tæppe” osv.



*Illustration 5. Konceptuell bild. Föreställer Kungsgatan i framtiden när fler mjuka parametrar är tillgodosedda.*

- ..... ● Tunneln får ljusinsläpp dagtid genom att öppna upp taket. I refugen poppar bubblor upp. Bubblorna har speglar som för ner dagsljuset. Kvällstid lyser bubblorna upp både Amiralsgatan och tunneln.
- ..... ● Det som sker i tunneln filmas och visas i realtid i markplan. Alla förbipassernade bilister och gående kan kasta ett vakande öga.
- ..... ● Jongoh Lee's *Invisible Streetlight* monteras i träden. Effektfulla och stämningsskapande ljus placeras under träden, som glimmande undervegetation. Kanske finns det ett samarbete med konstnärer genom Malmö moderna museum (fd. Rooseum).
- ..... ● Trapporna ner till tunnelmynningen breddas.
- ..... ● Fler bostäder byggs längs stråket. Försiktigt inkilade mellan verksamheter och skolor. Varmt ljus sprids från dess fönster. "Eyes on the streets" införs därmed på båda sidor om Kungsgatan.
- ..... ● En löparslinga anläggs längs Kungsgatan. Det sviktar skönt under fötterna av gummi-asfalten. Distanser är utmarkerade. Från Värnhem till Kaptensgatan och tillbaka blir 2,6 km, en omgång till så är man uppe i 5,2 km.

## Visioner utformningen av ett framtida planeringsredskap

Carina Listerborn svarar såhär när vi förklarar att studien ska utmytna i en checklista eller ett planeringsredskap:

“Jag tror det är jättebra. Jag känner ofta att folk vill ha en checklista, men jag tror att det är viktigt att förstå tänket bakom checklistan. Folk har ju alltid jättemycket att göra och har svårt att sätta sig in i saker, men att man ändå på ett kort och sammanfattande sätt kan förklara varför det är viktigt. Man kanske kan göra det genom en berättelse eller på ett mer lättillgängligt och lustfyllt sätt så att man förstår hur det här sociala och fysiska hänger samman. Det är även viktigt att poängtera för planerare att på något sätt utvärdera det de gjort för att se för- och nackdelar med vad det resulterade i. Det är saker som glöms bort ibland.” (Listerborn, 2009).

## Vidare studier som bör göras innan planeringsredskapet tas fram:

- Skattning av parametrarna. sk. Stated preference-metod.
- Större kvantitativa undersökningar, intervjuar människor på andra platser vid andra tidpunkter

## Planeringsredskapet ska :

- vara lättillgängligt
- vara lustfyllt
- visa komplexiteten i ämnet
- kritiskt och objektivt visa alla sidorna i ämnet
- subjektivt visa ämnena sett ur erfarenheter
- redovisa både kortfattad information och djupdykande information
- vara rikt illustrerad
- bjuda in experter att skriva kapitel i givna ämnen.

## Slutprodukt:

- Liten bok med utvikbar plansch
- Hemsida eller Blog där ämnet kan diskuteras. Ämnet kan härigenom fortleva, spridas och förnyas.

## E p i l o g

Tack för ditt intresse! Det har varit otroligt spännande och roligt att få genomföra detta examensarbete. En bra avslutning på mina fem år på Alnarp. Jag är stolt över min insats och hoppas att det du läst har väckt tankar, frågor och vidgat dina vyer. Jag hoppas att detta examensarbete får verka som ett startskott för vidare studier i detta aktuella och oerhört intressanta ämne.

vänligen

Kristina Ström  
[www.kristinaviktoria.se](http://www.kristinaviktoria.se)  
[landskap@kristinaviktoria.se](mailto:landskap@kristinaviktoria.se)



*Referenser*



# Referenser

## B ö c k e r

Cullen, Gordon (1971) *The concise townscape*, Architectural Press

de Laval, Susanne (1997) *Planerare och boende i dialog, metoder för utvärdering*, Institutionen för Arkitektur och stadsbyggnad, KTH

Ejlertsson, Göran (2005) *Enkäten i praktiken - en handbok i enkätmetodik*, Andra upplagan, Studentlitteratur

Gehl, Jan (2003) *Livet mellem busene*, utgåva 6, Arkitektens Forlag

Hillier, Bill (1996) *Space is the machine*. Cambridge University Press, Cambridge. (Cambridge University Press, 1998)

Holme, Idar Magne (1997) *Forskningsmetodik – om kvalitativa och kvantitativa metoder*, Studentlitteratur, Lund

Jacobs, Jane (2004) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Daidalos

Kvale, Steinar (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*, Studentlitteratur, Lund

Lantz, Annika (1993) *Intervjumetodik. Den professionellt genomförda intervjun*. Studentlitteratur, Lund.

Lieberg, Mats (1992) *Att ta staden i besittning - om ungas rum och rörelser i offentlig miljö*, Byggnadsfunktionslära, Lund

Listerborn, Carina (2002) *Trygg stad - diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Chalmers tekniska högskola, Göteborg.

Listerborn, Carina (2000) *Tryggare stad - kan man förändra rädslans platser?* Stadsbyggnadskontoret, Göteborg.

Lynch, Kevin (1960) *The image of the city*, Massachusetts Institute of Technology and Harvard College

Mende, Kauro (2000) *Designing with light and shadow*, Lighting Planners Associates Inc

Newman, Oscar (1996) *Creating defensible space*, Institute for Community Design Analysis

Reed, Peter (2005) *Groundswell – constructing the contemporary landscape*, MoMa

TRAST (2007); *Trafik för en attraktiv stad*, Vägverket

Trost, Jan (2001) *Enkätboken*, 2:a upplagan, Studentlitteratur Lund

## Skrifter, artiklar och program

AGORA, Malmö/Lund (2006); *AGORA cities for people*, EU-projekt i samarbete med Malmö stad och Lunds Tekniska Högskola

Brå, (2008) *ntu – nationella trygghetsundersökningen, otrygghet och segregation – bostadsområdets betydelse för allmänhetens otrygghet och oro för brott*

Bucht E, Pålstam Y, Wingren C, *Landskapet upplevs från vägen*, Gröna fakta 2/96

Crusé-Sondén, Gerd; Holm, E (2005) *Manual - trygghetsvandring så här gör man, Version 2*, Tryggare och Mänskligare Göteborg

de Laval, Susanne (1998) *Gåtur – metod för utvärdering*, Nordisk Arkitekturforskning nr 4

Heber, Anita (2008) *En guide till trygghetsundersökningar*, Tryggare och Mänskligare Göteborg

Helsingborgs stad (2007) *Trygg och välmående – utformning av den goda staden*, ansvarig för text: Marianne Dock

Lieberg, Mats (2007) *Att lära av staden - det offentliga rummet som plats för meningsskapande och identitetsutveckling* LOCUS

Lindqvist Dillén, Johanna (1998) *Stated preference (Conjoint analysis) En metod för att skatta värderingar och beteenden*, Transek AB

Malmö stad (2008b) *Ljusplan för Malmös befintliga belysning*, ansvarig för text: Maria Isling

Malmö stad (2002) *På väg i Malmö – en liten handbok för trafikanter i Malmö*, ansvarig: Emmanuel Morfiadakis

Malmö stad (2005) *Stadens struktur*, projektledare: Cecilia Hansson

Malmö stad (2007) *Tillgänglighetsprogram för Malmö*, ansvarig för text: Camilla Andersson

Malmö stad (2008a) *Trafiksäkerhetsprogram för Malmö stad*,

Malmö stadsbyggnadskontor (2007) *Möten i staden – om vikten att se den andre i vardagen*, projektledare: Gunilla Kronwall

Martinell Barfoed, Elizabeth (2000) *Dansk förebild – Trygghet från grunden*, Vår bostad, augusti 2000

Nordiska Handikappolitiska Rådet (2004) *Staden för alla*, redaktör: Finn Petré, (NHR, 2004)

Sveriges Kommuner och Landsting, SKL (2008) *Shared space – Trafikrum för alla*, Kommentus Förlag (Bland författarna finns Sari Wallberg)

Törsäter, Kerstin (2000) *Planera in tryggheten*, Chalmers magasin 16 juni 2000

## Webdokument

Botryggt05

[<http://www.botryggt.se>]

Hämtad 2009-05-12

Crime Prevention Through Environmental Design

[<http://www.humanics-es.com/cpted.pdf>]

Hämtad 2009-03-23

de Laval, Susanne, arkitekturanalys

[<http://www.arkitekturanalys.se>]

Hämtad 2009-03-23

Ohlsson, Eber, Historiska foton, Malmö

[<http://www.eber.se/ava/an60/one.htm>]

Hämtad 2009-06-26

EIDD (2004) EIDD Stockholm Declaration

[[http://www.designforalla.se/upload/Dokument/Stockholm%20Declaration\\_svensk.pdf](http://www.designforalla.se/upload/Dokument/Stockholm%20Declaration_svensk.pdf)]

Hämtad 2009-06-20

EIDD (2007) Design för alla.se

[[http://www.designforalla.se/templates/Page\\_\\_\\_\\_\\_278.aspx](http://www.designforalla.se/templates/Page_____278.aspx)]

Hämtad 2009-06-20

Gehlarchitects

[[www.gehlarchitects.dk](http://www.gehlarchitects.dk)]

Hämtad 2009-05-12

Gunne, Nina (2003) Arkitekten

[<http://www.arkitekt.se/s6732>]

Hämtad 2009-05-18

Historiska kartor över Malmö

[<http://xyz.malmo.se/kartarkiv/Default.aspx> ]

[[http://xyz.malmo.se/historiska\\_kartor/pdf/47R.pdf](http://xyz.malmo.se/historiska_kartor/pdf/47R.pdf)]

Hämtad 2009-05-12

Historiska kartor över Malmö

[<http://xyz.malmo.se/kartarkiv/Default.aspx> ]

[[http://xyz.malmo.se/historiska\\_kartor/pdf/47R.pdf](http://xyz.malmo.se/historiska_kartor/pdf/47R.pdf)]

Hämtad 2009-05-12

Malmö stad (2006) "Trygg stadsmiljö"

[<http://www.malmo.se/download/18.2842ea510c0ad90e3880002773/minsta+stadsmilj%C3%B6.pdf>]

Hämtad 2009-06-22

Mende, Kaoru (2009)

[<http://www.lighting.co.jp/english/index.html>]

Hämtad 2009-06-05

Pihlblad, Maud (2005) *Dokumentation av en trygghetsvandringkonferens, Brå, Tryggare mänskligare Göteborg*

[[http://www.tryggaremanskligare.goteborg.se/pdf/trygghetsvandr\\_konferensdok.pdf](http://www.tryggaremanskligare.goteborg.se/pdf/trygghetsvandr_konferensdok.pdf)]

Hämtad 2009-06-20

Restidskvoter

[[http://www.citytunneln.com/upload/Dokumentbank/Nedladdningsbart/Citytunnelns\\_effekter\\_pa\\_tillgangligheten\\_rapport\\_av\\_Trivector\\_Traffic\\_AB.pdf](http://www.citytunneln.com/upload/Dokumentbank/Nedladdningsbart/Citytunnelns_effekter_pa_tillgangligheten_rapport_av_Trivector_Traffic_AB.pdf)]

Hämtad 2009-06-03

Sperling, Kajsa (2008) *Mera mörker ger ökad trygghet!*  
[<http://www.white.se/issue?mera-morker-ger-okad-trygghet>]

Stockholm stad och Fortum (2009) *Därför går jag aldrig själv om natten*  
[[http://www.fortum.com/gallery/pdf/Rapport\\_Lappkarrsberget.pdf](http://www.fortum.com/gallery/pdf/Rapport_Lappkarrsberget.pdf)]  
Hämtad 2009-02-19

Svenska Akademiens Ordlista, saob (2009)  
[<http://www.saob.se>]  
Hämtad 2009-03-23

Tice, Jim (2009) University of Oregon Dept of Architecture, Nollikartan  
[<http://nolli.uoregon.edu/preface.html>]  
Hämtad 2009-03-25

Tryggare mänskligare Göteborg  
[[www.tryggaremanskligare.goteborg.se](http://www.tryggaremanskligare.goteborg.se)]  
Hämtad 2009-05-12

Undeland, Henrik Belysning av broar och tunnlar  
[<http://www.vti.se/epibrowser/Webbdokument/Transportforum/TPF%C3%B6redrag%202009/58%20Belysning%20av%20broar%20och%20tunnlar.pdf>]  
Hämtad 2009-03-23

Wikipedia, Accessibility  
[<http://en.wikipedia.org/wiki/Accessibility>]  
Hämtad 2009-02-12

Wikipedia, City beautiful  
[[http://en.wikipedia.org/wiki/City\\_Beautiful](http://en.wikipedia.org/wiki/City_Beautiful)]  
Hämtad 2009-02-12

Wikipedia, Crime prevention through environmental design.  
[[http://en.wikipedia.org/wiki/Crime\\_prevention\\_through\\_environmental\\_design](http://en.wikipedia.org/wiki/Crime_prevention_through_environmental_design)]  
Hämtad 2009-03-23

Wikipedia, Fixing broken windows.  
[[http://en.wikipedia.org/wiki/Fixing\\_broken\\_windows](http://en.wikipedia.org/wiki/Fixing_broken_windows)]  
Hämtad 2009-03-23

Wikipedia, historik Föreningsgatan  
[[http://sv.wikipedia.org/wiki/F%C3%B6reningsgatan,\\_Malm%C3%B6](http://sv.wikipedia.org/wiki/F%C3%B6reningsgatan,_Malm%C3%B6)]  
Hämtad 2009-06-22

Wikipedia, Genius loci  
[[http://en.wikipedia.org/wiki/Genius\\_loci](http://en.wikipedia.org/wiki/Genius_loci)]  
Hämtad 2009-02-12

Öberg, Johan (2002) *Tryggare mänskligare Göteborg*  
[[http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/tema\\_trygghet,trygghet\\_ar\\_en\\_demokratifraga\\_enligt\\_forskaren\\_carina\\_listerborn](http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/tema_trygghet,trygghet_ar_en_demokratifraga_enligt_forskaren_carina_listerborn)]  
Hämtad 2009-03-02

## Opublicerat material

Melin, Peder (2006) *UTKAST för gemensamt projekt inom särskild satsning, tillgänglighetsplanering*, Ramböll 2006-08-31

## Examensarbeten

Eklund, Anna (2006) *Rädslans koreografi Unga mäns föreställningar om rädsla, hot och maskulinitet i den offentliga vardagen* Magisteruppsats från Utbildningsprogrammet för Samhälls-och kulturanalys, Linköpings universitet

## Rekommenderad litteratur

Nieminen, Therese (2009) *Upplevd tillgänglighet i stadsmiljö*, examensarbete vid LTH

## Muntliga källor

Dybdal, Charles, polisinspektör i närpolisområde city. E-postkontakt 2009-05-12

Lieberg, Mats. Samtal om kvantitativa och kvalitativa metoder. 2009-06-14

*Lieberg är, urbansociolog, professor och forskare. Han är inriktad på studier av lokala miljöer, livsstilar och sociala nätverk i relation till den byggda miljöns utformning och organisation. Avdelningen för Landskapsarkitektur, SLU Alnarp. 2009-06-14*

Listerborn, Carina. Intervju 2009-03-09

*Carina Listerborn är kulturgeograf, lektor och forskare i stadsbyggnad på Lunds universitet och Malmö högskola. Listerborn har arbetat på Chalmers Tekniska högskola där hon disputerade år 2002.*

Möller, Malena. Intervju 2009-03-05

*Malena Möller är trafikplanerare på Trivector traffic där hon framförallt arbetar med kommunala trafikfrågor som kollektivtrafik, trafiksäkerhet och hållbar utveckling.*

Sjölin, Karin. Intervju 2009-03-05

*Karin Sjölin är landskapsarkitekt LAR/MSA och arbetar på Malmö Stad. Hon har bl.a. medverkat i AGORA och i ett Design för alla projekt på Kungsgatan.*

Wallberg, Sari. Intervju 2009-03-10

*Sari Wallberg arbetar idag på Tyréns som trafikplanerare och har tidigare arbetat på kommunförbundet, Sveriges kommuner och landsting. Hon har medverkat i TRAST, Shared space och Tillgänglig stad.*

## F o t o n

- Foto. 1 Kristina Ström. Trygghetsvandring i Husie.  
Foto. 2 Kristina Ström. Trygghetsvandring i Husie, Islamic center.  
Foto. 3 Flygfoto från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)  
Foto. 4 Okänd fotograf, 1890, Ohlsson, Eber, Historiska foton, Malmö [<http://www.eber.se/ava/an60/one.htm>]  
Hämtad 2009-06-26  
Foto. 5 Kristina Ström  
Foto. 6-13 Kristina Ström  
Foto. 14 Okänd fotograf, 1913. Ohlsson, Eber, Historiska foton, Malmö [<http://www.eber.se/ava/an60/one.htm>]  
Hämtad 2009-06-26  
Foto. 15-21 Kristina Ström  
Foto. 22 Flygfoto från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)  
Foto. 23-24 Kristina Ström  
Foto. 25 Flygfoto från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)  
Foto. 26-27 Kristina Ström  
Foto. 28 Flygfoto från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)  
Foto. 29-31 Kristina Ström  
Foto. 32 Flygfoto från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)  
Foto. 33-34 Kristina Ström  
Foto. 35 Flygfoto från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)  
Foto. 36-38 Kristina Ström

## I l l u s t r a t i o n e r

- Illu. 1 Illustration av Kristina Ström, alla foton i kollaget är tagna av Kristina Ström, diagrammen är utförda i samarbete med Therese Nieminen, grafik Kristina Ström.  
Illu. 1a-5 Kristina Ström

## F i g u r e r

- Fig. 1-4 Kristina Ström  
Fig. 5 Utförd av Kristina Ström i samarbete med Therese Nieminen  
Fig. 6-7 Kristina Ström  
Fig. 8 Åldersfördelning i stadsdelen Rörsjöstaden. Malmö stadskontor, 2007  
Fig. 9-13 Kristina Ström

## D i a g r a m

- Diagram. 1-14 Utförd av Kristina Ström i samarbete med Therese Nieminen  
Diagram. 3-14 Utförd av Kristina Ström i samarbete med Therese Nieminen, grafik Kristina Ström  
Diagram. 16-17 Utförd av Kristina Ström i samarbete med Therese Nieminen



*Bilagor*



# Bilagor

Här har finns material som är intressant för vidare studier i ämnet.

## I N N E H Å L L

### Bilaga 1

#### Intervjufrågor

Frågor som ställdes till alla experter

Frågor som ställdes till :

Karin Sjölin

Malena Möller

Carina Listerborn

Sari Wallgren

### Bilaga 2.

Intervjuerna med experterna

### Bilaga 3.

Kvantitativ intervjustudie, frågornar

### Bilaga 4.

Resultat kvantitativa intervjustudien

### Bilaga 5.

Totalpopulationen

### Bilaga 6.

Resultat Gate counts

### Bilaga 7.

Mer information om pilotstudien av stråk och valet av fallstudieplats

## Bilaga 1. Frågor som ställdes till alla kunskapsbärare

### Fråga 1.

Vad är upplevd tillgänglighet för dig? Hur arbetar du med upplevd tillgänglighet i dina projekt? Finns det några tydliga direktiv att gå efter när man jobbar med projekt inom detta eller sker det på ”eget initiativ”?

### Fråga 2.

Vilka kunskaper saknas hos dem som planerar idag? Ifråga om trygghets tänk och upplevd tillgänglighet?

### Fråga 3.

a. Om man tänker sig att man som gående eller cyklist kommer fram till ett vägval (kl: 23.00?), man har två parallella stråk att välja på, båda stråken är lika trafiksäkra och har bra fysisk framkomlighet och leder till samma målpunkt, men de har olika utformning. Vilka faktorer avgör ditt vägval?  
b. Kan man då kalla det ena stråket mer tillgängligt än det andra?

### Fråga 4.

Tror du brottspreventiva projekt bidrar till att skapa ett s.k. ”kontrollsamhälle” eller tror du att det bidrar till att skapa ett samhälle tillgängligt för alla? (CPTED och Defensible space)

### Fråga 5.

Vi kommer att titta lite närmare på tunnlar

utformning. Hur ser du på tunnlar? Är det befogat att tunnlar finns eller är det bättre ur trygghetssynpunkt att korsna vägen i plan?

c. Hur ser den värsta och den bästa tunneln ut ur trygghetsperspektiv? Vad ska man tänka på vid nybyggnad/ombyggnad?

d. Vad tycker du om tunneln under Amiralsgatan på Kungsgatan? Skulle den kunna utformas på ett bättre sätt? Finns det planer på att göra om den? Använder gående och cyklister tunneln? Är det skillnader på användandet av tunneln vid olika tidpunkter på dygnet?

Fråga 6.

Hur ser du på diskussionen om att ökat mörker ger ökad trygghet?

Light pollution/energiförbrukning/Bländning/försämrar mörkerseendet/uppleva staden som ljusare och tryggare om vi inte blev bländade/orientera ljuset till fasaderna/inte mer ljus utan mer välplacerat ljus/närvarostyrt ljus/belysningsplan/Rappongi Hills Kaoru Mende/Medias fel att vi är rädda för mörkret/ Kajsa Sperling Arkitekt MSA

Fråga 7.

Vilka frågor skulle du vilja ställa till brukare av Kungsgatan och Föreningsgatan med fokus på den upplevda tillgängligheten?

Fråga 8.

Finns det en inspirationskälla/ referens som kan ge något till arbetet?

Fråga 9.

a. Vi funderar på om det kan stämma att om man väljer ut ett antal huvudstråk i staden och gör dessa extra attraktiva och tillgängliga så medför detta att folk i högre grad använder dem och att detta i sin tur medför att fler folk rör sig där och att man då får en högre trygghetskänsla. Vad tror du om det? Eller ska man satsa på alla stråk? Sprids folket ut då eller vill man samla folk?

b. Vi funderar även på hur mycket man genom väl genomtänkt utformning kan styra människors rörelsemönster.

c. Tror du att efter en förändring av Kungsgatan, att folk i större utsträckning kommer att välja det stråket?

## Frågor som ställdes till :

### Karin Sjölin

- Vilka problem såg du när ni studerade Kungsgatan?
- Vilka studier har gjorts? (intervjuer av brukare?)
- Finns det dokumenterat?
- Vad är dina visioner och önskemål för Kungsgatans framtid?
- När du var delaktig i AGORA projektet, fanns det några metoder som var extra bra som du rekommenderar att vi ska använda oss av?
- Har du några erfarenheter från AGORA projektet som kan vara viktiga när man vill studera den upplevda tillgängligheten?

### Malena Möller

- Vad anser du om trafikseparerade områden och områden med blandtrafik?
- Finns det för och nackdelar när det gäller oskyddade trafikanter med tanke på den upplevda tillgängligheten?
- I en artikel om dig (Raka vägen, I en trafikplanerarens huvud – Nyheter och information från Skånetrafiken; fredag 12 januari 2007) står det att du ständigt strävar efter en bra balans mellan trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och miljö. Dessa är fyra stora faktorer inom trafikplanering som ofta kommer i konflikt med varandra. Hur jobbar du mot detta mål? Har tillgänglighet blivit viktigare nu för tiden?

## Carina Listerborn

- Du nämner att staden även är imaginär. Hur fungerar det? Är det berättelser, media och rykten?
- Vad gör du för projekt? Hur blir du inkopplad, hur är din roll i projekten? Vilka kontakter dig och är intresserade av din kompetens? Föreläsningar...Får du vara med från början eller blir du inkopplad i slutet?
- Kan man satsa på ett stråks upplevda tillgänglighet och trygghet men ändå hamna i en ond spiral pga. rykten media etc.?
- Finns det någon intressant statistik som vi borde ha med i arbetet?
- Påverkar det känslan av trygghet om man färdas med cykel jämfört med att gå?
- Du skriver i din avhandling att de fysiska förändringarna mestadels är slyröjning, förbättrad belysning och förtydligande av stråk genom bostadsområden och parker. Du skriver också om stängda gårdar lås och kameror etc.
- Vilka fysiska förändringar är befogade att göra?
- Om man har en begränsad budget och man ska rusta upp ett otryggt stråk i etapper. Vad ska man börja med? Vad är viktigast? Ger det något, blir det en god spiral? Vad skulle du använda pengarna till?

## Sari Wallgren

- Hur ska man arbeta för att samla människor både visuellt, rumsligt och trafikmässigt? Bra metoder för detta?
- På vilket sätt var du delaktig i TRAST? Anser du att det finns tillräcklig information för att kunna vägleda planerare och beslutsfattare? Finns det med någon om upplevd tillgänglighet/trygghet?
- I kapitel 1.3 står det om det sociala livet. Där står även att kommuner ofta planerar i första hand för trafiken och bebyggelsen och därefter på stadslivet så som platser, parker och promenader. Föreslaget i TRAST är att man ska börja med stadslivet, sedan följa på med rummet, byggnader och trafik. Vad anser du om detta? Skulle man kunna få med den upplevda tillgängligheten i denna delen (stadsliv)?
- Som vi förstått har du arbetat mycket med Shared Space-teorin. Vad anser du om trafikseparerade områden och områden med blandtrafik (Shared Space)? Finns det för och nackdelar när det gäller oskyddade trafikanter med tanke på den upplevda tillgängligheten?

## Bilaga 2. Intervjuerna med experter

De vi valt att intervju är:

*Karin Sjölin*, landskapsarkitekt Malmö stad,  
*Marlene Möller*, trafikplanerare Trivector Traffic  
*Carina Listerborn*, kulturgeograf på Malmö högskola och Lunds universitet  
*Sari Wallgren*, trafikplanerare på Tyréns

Här kommer alla intervjuer att tas upp i något förkortade versioner.

**K a r i n S j ö l i n**  
l a n d s k a p s a r k i t e k t L A R / M S A  
M a l m ö s t a d

*Karin Sjölin är utbildad landskapsarkitekt och arbetar på Malmö Stad. Hon har bl.a. medverkat i AGORA-projektet och i ett "Design för alla" projekt. I "Design för alla" projektet var syftet att göra ett nytt förslag för en del av Kungsgatan och samarbeta med andra kompetenser. I projektet samarbetade Sjölin med en konstnär och en industridesigner. Sjölin arbetar mycket med temalekplatser, exempelvis Sagolekplatsen vid Stadsbiblioteket i Malmö. Sjölin är intresserad av nya material, roliga lösningar, gränsöverskridande samarbete och design som passa alla. Vi valde att intervju Karin Sjölin för att hon har arbetat med olika undersökningsmetoder i AGORA projektet och för att hon har stor inblick i processer angående Kungsgatan.*

**Om man tänker sig att man som gående eller cyklist kommer fram till ett vägval på kvällen. Man har två parallella stråk att välja på, båda**

**stråken är lika trafiksäkra, har bra framkomlighet och leder till samma målpunkt, men de har olika utformning. Vilka faktorer är det då som avgör ditt vägval?**

Bra sikt och belysning är viktiga faktorer. Om jag går är vägvalet betydligt viktigare än om jag cyklar, jag känner mig mer trygg då. Går jag väljer att gå längs en gata med biltrafik framför att gå genom en park på kvällen. På Malmö Stad arbetar vi mycket med trygghet exempelvis genom att belysa omgivningen istället för bara själva stråket för att förbättra sikten. På Kungsgatan är det gamla belysningsarmaturer, på kvällarna kan det bidra till Londonkänsla från 1800-talet, lite Sherlock Holmes. Otäckt och otrött, men stämningsfullt. Samtidigt är det kul att bevara de här äldre, man kan då komplettera det med annan ljussättning.

**Är det viktigt att det finns människor i rörelse?**

Ja, det är viktigt, jag väljer hellre att gå där det finns folk. Men det kan ju egentligen vara en form av paradox, för man är rädd för andra människor samtidigt som man vill att det ska vara befolkat. Man känner trygghet bland många människor men befinner man sig exempelvis i en park och där är en människa så känner man sig otrött.

**Tror du man kan dela in tillgänglighet i "upplevd tillgänglighet" och "fysisk tillgänglighet"?**

Ja, det tror jag och den upplevda tillgängligheten är inte lika utforskad som den fysiska vilket gör det intressant. När jag arbetar med tillgänglighet jobbar jag mycket med vindskydd, bra belysning, sittplatser med mera. Vi kallar det inte för den "upplevda tillgängligheten", men det var ett bra sätt att beskriva det på. Människors rörelsemönster är viktigt att studera, hur man rör sig idag och hur man vill att man att människor ska röra sig i framtiden.

**Vad anser du om gång- och cykeltunneln på**

### **Kungsgatan (under Amiralsgatan)?**

Den tunneln känns mycket otrygg. Man skulle kunna börja med att öppna upp den genom att ta bort buskagen runt omkring. Även ljussättningen skulle man kunna jobba mer med och ljusa upp tunneln inifrån. Tunneln används framförallt av cyklister, gående använder den inte i samma utsträckning. Kvällstid skulle jag hellre leda cykeln över övergångstället än att cykla ner i tunneln.

### **Vi ska göra enkätundersökningar på platsen.**

**Du har varit med och gjort denna typ av undersökning i projektet "Design för alla" för utveckling av Kungsgatan i anslutning till Kaptensgatan. Vad är viktigt att fråga för att få bra och relevanta svar?**

Hur använder ni platsen? Vad är bra? Vad fungerar? Vad fungerar inte? Konkreta önskemål.

**Vilka metoder skulle du rekommendera oss att genomföra för att få en sann bild och relevant information om stråket/gatan?**

Räkna gående och cyklister både dagtid och kvällstid för att sedan jämföra det. Även att utföra någon form av beteendestudie, både dag- och kvällstid är intressant för att se hur människor rör sig längs stråken, det ger mycket information om platsen. **Tror du att brottspreventiva åtgärder kan skapa ett "kontrollsamhälle"?**

Många människor vill ta bort all vegetation, men då blir omgivningen väldigt fattig och trivseln minskar, det påverkar även djurlivet. Men det man kan undvika är rumsindelad vegetation. Att bygga murar och stängsel runt bostäder osv. tycker jag inte löser några problem. Det kan ge fel intryck av områden.

**Vad har du för åsikter om att det är ett tillhåll för missbrukare och uteliggare på en viss del av**

### **stråket?**

Ja, det är mycket uteliggare och missbrukare vid Rörsjöparken och frågan är hur det påverkar människors rörelsemönster, används sista biten av stråket vid värnhemstorget? Det kan påverka att vissa delar av stråket inte används vilket då påverkar tillgängligheten. Personligen känner jag mig otrygg när jag går där. Jag vet inte vad man ska göra åt det, de måste ju ha någonstans att vara också. Tar man bort de därifrån flyttar de bara till någon annan plats.

# Malena Möller

trafikplanerare Trivector  
Traffic i Lund

*Malena Möller jobbade tidigare som trafikplanerare på gatukontoret (enheten för trafik och miljö) på Malmö Stad. På Trivector arbetar hon framförallt med kommunala trafikfrågor som kollektivtrafik, trafiksäkerhet och hållbar utveckling. Vi valde att intervjua Malena Möller för att hon har bred kompetens inom trafikplanering. Hon har även goda kunskaper inom tillgänglighetsfrågor eftersom hon arbetat mycket med frågor inom detta område på Malmö Stad.*

**Om man tänker sig att man som gående eller cyklist kommer fram till ett vägval på kvällen. Man har två parallella stråk att välja på, båda stråken är lika trafiksäkra, har bra framkomlighet och leder till samma målpunkt, men de har olika utformning. Vilka faktorer är det då som avgör ditt vägval?**

Tryggheten, om det är människor i rörelse och vad som händer runt omkring, om det finns aktiviteter eller trafik. Även sikten är viktig, att man kan se vad som händer längre fram.

**Kan man säga att det ena stråket blir mer tillgängligt än det andra?**

Ja, det tycker jag.

**Vi kommer att titta lite mer på tunnlar och tillgänglighet. Vad anser du om tunnlar? Är det bra att planskilja på det sättet eller är det bättre att ha det i plan?**

Jag tycker att det ger extremt god tillgänglighet med tunnlar. Man kommer snabbt fram och man behöver inte ta hänsyn till andra trafikanter. Jag tycker man har lyckats bra med Nobel-tunneln

under Nobelvägen i Malmö, framförallt för att man har valmöjligheten att passera vägen i plan via övergångsställena. Man kan välja att cykla i tunneln om man har bråttom och det är mitt på dagen, men man kan även korsa vägen i plan om man känner sig otrygg på kvällen. Jag tycker tunnlar är bra men för att tunneln ska fungera optimalt tycker jag det ska finnas alternativ för de som inte vill använda tunnlar. Finns inte det alternativet, alltså om man bara hänvisar oskyddade trafikanter till en tunnel tycker jag inte det fungerar på ett bra sätt, då har man inte tänkt på tillgängligheten. Man har då tänkt mer framkomligheten för biltrafiken och säkerheten eftersom tunnlar är bra vad gäller trafiksäkerhet. Tunneln vid stadshuset under Föreningsgatan är öppen, ljus och trevlig alltså har bra utformning, men där är problemet att det inte finns någon alternativ väg i närheten. Tunneln under Amiralsgatan är byggd då trygghetsfrågorna inte var så stora som idag. Trygghetsfrågorna blir viktigare och viktigare i hela planeringsprocessen. Att bygga tunnlar är ett bra sätt att minska barriäreffekten för gående och cyklisterna vid en högt trafikerad väg.

**Kan man säga att man misslyckats lite med detta vid tunneln under Amiralsgatan pga. dess utformning, att den fortfarande utgör en barriäreffekt för framförallt gående?**

Jag tycker den tunneln är fruktansvärd. Belysningen är ganska skum och det är buskigt runt om tunneln och stora nivåskillnader. Man kan inte ta sig därifrån på ett smidigt sätt om man skulle vilja.

**Tror du brottspreventiva projekt där man exempelvis vill bygga stängsel för att visa vad som är privat och vad som är offentligt. Man vill försöka bygga bort brott genom att vara tydlig med vad som är mitt och ditt. Vad tycker du om**



### **det? Kan det bli ett kontrollsamhälle, eller är det bra för vissa grupper?**

Jag tror egentligen att det skapar mer generell otrygghet. Jag ställer mig frågan: är det farligt här eftersom de har stängt in sig? Varför har de gjort det? Sen vet jag inte hur det är att bo där, de tycker uppenbarligen att det är bra, men jag upplever det otryggt. Även genheten blir ju sämre eftersom man inte kan ta sig igenom även om man inte känner sig otrygg, utan mer för att det är den kortaste vägen.

### **Kungsgatan är relativt trafikseparerat, vad anser du om det sättet att separera gående och cyklister från biltrafiken eller tycker du man ska ha mer blandtrafik i stil med Shared Space?**

Hur man ser på Shared Space, tror jag, beror mycket på dels var man är rent fysiskt, om det exempelvis är ett bostadsområde där det finns mycket barn, men sen tror jag det beror mycket på vilken stad och trafikkultur det är. I Malmö tror jag Shared Space inte passar så bra in eftersom det är ett högt tempo i trafiken. Men däremot tror jag att Shared Space passar bättre in i Lund där man har mycket gupp och där det är väldigt smala gator och man tar mer hänsyn till cyklister. Det är en annan trafikkultur i Lund än i Malmö. Jag tror det beror mycket på var man är, det är väldigt platsspecifikt och hur platserna är utformade. Kungsgatan skulle nog ha förlorat mycket på om man hade öppnat upp mer för biltrafik. Det är mycket barnfamiljer som bor där och eftersom det är så stora trafiksystem runt omkring så behöver det finnas någonstans där man kan vistas lite mer med barn.

### **När man planerar idag, planerar man mycket efter att ha helt separerade stråk för gående och cyklister?**

Ja, i Malmö gör man det. Oftast placerar man

cykelbanan längs med bilvägen, men man försöker även utforma ett parallellt stråk som ett dagstråk där man kan cykla lite långsammare och ett pendlingsstråk längs med stora gatan, man ska ju inte tappa någon av delarna egentligen, det är ju lite nackdelen i Malmö att det inte finns så många parallella cykelstråk längs med stora gator. På Föreningsgatan tycker jag det skulle ha varit ett cykelstråk. Man cyklar inte på Kungsgatan på kvällar, och man cyklar gärna inte i gatan på Föreningsgatan på grund av bilarna. Där finns plats för en cykelbana hela vägen. Det är ju mer trafiksäkert med separerade gång- och cykelstråk, men trafiksäkerheten kan jag ändå påverka lite mer själv än vad jag kan med tryggheten.

### **Vi ska göra enkäter med snabba frågor som vi ska ställa till brukare på Kungsgatan och Föreningsgatan. Vad skulle du ställa för frågor?**

Varför de valt vägen, eller varför de inte valde något annat parallellt stråk. Hur ofta de brukar gå där. Om de är på Föreningsgatan är det intressant att fråga varför de inte valde att gå på Kungsgatan istället. En annan intressant fråga är; om du hade cyklat/gått istället vilken väg hade du tagit då? Även jämföra vägvalet mellan kön, ålder och olika tidpunkter på dygnet.

### **Är det någon speciell metod som du skulle rekommendera för våra studier?**

Det är intressant att ta reda på hur folk rör sig, och om rörelsemönstret varierar under dygnet.

### **Vad anser du vara mjuka parametrar som påverkar den upplevda tillgängligheten?**

När området inte ser välskött ut, om exempelvis buskarna hänger ner över gångbanan eller om det finns klotter. Om man inte sköter om platsen och tar bort klotter kan man få känslan av att det inte är någon som bryr sig om platsen och det kan ge fel



signaler vad gäller tryggheten. Det kan jag tycka är en viktig del och där man faktiskt kan göra mycket. Rätt belysning tror jag kan påverka trygghetskänslan. Om platsen är öde så kanske inte belysningen hjälper så mycket, men bra belysning kan bidra till att fler väljer att gå där och ju fler som går där desto mindre otrygg blir det. Beläggning kan vara en mjuk parameter. När man går är materialet viktigt, att det inte är halt eller lerigt exempelvis. Kungsgatan känns lite nergången, hade man rustat upp den och gjort den fräschare tror jag det hade påverkat tillgängligheten mycket, att fler folk vill röra sig där.

### **Hur ser du på att man har byggt ”rum” av buskar på Kungsgatan? Kan det bidra till otrygghet och på så vis påverka tillgängligheten?**

Ja, jag tycker att det är en bra tanke men samtidigt så känns det mer otryggt när det är mörkt och att man inte kan gena ut genom buskarna. ”Det kan bli lite att man inte vill gå i den riktningen vilket jag tror gör mycket för den upplevda tryggheten”.

## Sari Wallberg trafikplanerare Tyréns

*Sari Wallberg arbetar idag på Tyréns som trafikplanerare och har tidigare arbetat på kommunförbundet, Sveriges kommuner och landsting. Hon har arbetat i sju år inom trafikbranschen både i beställar- och myndighetsrollen. Då hon arbetade på Sveriges kommuner och landsting hade hon stort ansvar och var projektledare för många olika projekt. Wallberg var med i arbetet med utgåva två av TRAST (Trafik för en attraktiv stad) och i framtagandet av idéskrifter som bl.a. ”Tillgänglig stad”. Vi valde att intervjua Sari Wallberg att hon är väl insatt i TRAST och ”Tillgänglig Stad”.*

### **Vad är upplevd tillgänglighet för dig?**

Tillgänglighet är ett svårt begrepp, begreppet definieras oftast med lättheten att nå olika saker i staden. Tillgänglighet är en sammanvägning av allt som t.ex. trygghet, tillgänglighet och säkerhet. I den upplevda tillgängligheten är det nog samma sak men där kanske inte säkerheten har lika stor roll. Det finns säkert många parametrar som gående och cyklister tycker är viktiga, vilket är intressant att ta reda på.

### **Hur gick tankarna och vad är bakgrunden till att TRAST skrevs? Vad var syftet?**

Från början fanns enbart Lugna gatan som planeringsunderlag. Den boken är väldigt konkret och det kändes som att det saknades vissa bitar. Då kom idén om att skriva TRAST som ett planeringsunderlag som tar hänsyn till flera olika aspekter. Tanken med TRAST var att det skulle finnas mer text som kunde användas som underlag för planerare att slå upp fakta och bläddra i. TRAST har kommit ut i två utgåvor. Det är ingen fullständig planer-

ingsbok men det är som trafikens ingång i planeringen. Man kan säga att TRAST är en summering av den kunskap om trafikplanering som fanns då den skrevs och är till för att vara ett hjälpmedel. Den är inte heltäckande utan det finns fortfarande luckor i den.

**I första kapitlet i TRAST står det om det sociala livet. Där står bl.a. att när områden planeras styrs planeringen av byggnader och därefter planerar man in parker, vägar osv. men att ni då har försökt att få in att planeringen ska göras tvärt om, att man ska börja med det sociala livet. Tror du det skulle fungera? Skulle planerare kunna börja tänka så?**

Ja, jag tror man ska göra det mycket mer. Först ta reda på; vad har man för målpunkter? Var kommer människorna röra sig? Vilka aktiviteter ska finnas längs stråket? Att man tänker mer efter människornas rörelser, vad som finns i omgivningen och sedan vad det ska vara för hus där. Det var Jan Gehl som skrev det avsnittet baserat på forskning och egna erfarenheter.

**Tror du man skulle kunna dela upp tillgänglighet i ”upplevd tillgänglighet” och ”fysisk tillgänglighet”?**

Ja, jag tror det kan vara bra att dela upp det sådär. Det handlar inte bara om rörelse utan även om vistelse. Att man vill ta med sig picknick och sätter sig, att man sätter sig på bänken eller använder lekplatsen. Jag tror det finns jättemycket mer att göra inom detta ämne.

**Om man tänker sig att man som gående eller cyklist kommer fram till ett vägval på kvällen. Man har två parallella stråk att välja på, båda stråken är lika trafiksäkra, har bra framkomlighet och leder till samma målpunkt, men de har olika utformning. Vilka faktorer är det då**

**som avgör ditt vägval?**

Hur trevligt det är att gå där är avgörande. Även hur lång tid man har på sig, tidpunkt på dygnet och hur trygg man känner sig. Andra saker som påverkar vägvalet är vad det finns för upplevelse på vägen, hur bekvämt det är, hur lätt det är att gå och cykla samt hur snabbt man tycker att det går att ta sig fram där. Buller tycker jag kan vara mycket störande. På kvällstid tror jag det viktigaste är att det är upplyst men även att man syns av andra och/eller av biltrafik. Jag tror inte någon väljer bort gågatan till exempel, för att där är det så mycket folk som rör sig där har man nått upp den där kritiska massan, att man vågar gå där. Kvällstid är det viktigt att det finns aktiviteter som lockar människor. Man kan inte ha barer och caféer överallt men det kanske räcker med något litet som att göra det till någon form av upplevelse stråk med olika lampor eller liknande.

**Vi ska utföra enkätintervjuer av brukare på Kungsgatan och Föreningsgatan, tror du att det är en bra metod?**

Jag tycker det är en bra idé att gå ut och fråga människor. Jag tror att planerare kanske lyfter upp vissa saker som att de är viktiga men det kanske är andra saker som är viktigare.

**Tror du rykten och media har stor inverkan på hur stråk används?**

Ja, jag tror det påverkar mycket. Det kan vara svårt att få medierna med sig att försöka ge ett stråk som har dåligt rykte en bättre och rättvisare bild men jag tror det är viktigt att försöka.

**Vi ska titta lite närmre på tunnlars utformning. Hur ser du på tunnlar överlag, tycker du det är bra att man planskiljer på det sättet?**

Jag tycker att det är svårt med planskildhet, jag tycker det ger ett tråkigt intryck i stadsbilden.

Sen kan det ju vara nödvändigt ibland, men jag tycker man ska tänka till innan. Är den biltrafiken som ska korsas så viktig att man inte kan dra ner hastigheten lite? Tunneln under Amiralsgatan fyller nog sin funktion på något sätt, men samtidigt är det nog en rest från en svunnen tid. Det är stora nivåskillnader vilket är negativt för äldre och funktionshindrade. Utformningen är sådan att man gärna inte går i den, den känns otrygg.

### **Du har arbetat mycket med Shared Space-teorin. Vad anser du om separerade gång- och cykelstråk och Shared Space?**

Ska man komma fram fort och man vill locka folk med att pendla med cykel så är separerade cykelstråk bäst. Men ibland inne i stadskärnan i stadsmiljö kan det vara bra att sätta kraven att man kan blanda trafikanter. Men för att det ska fungera krävs en viss trafikultur och stadsrum. Att blanda oskyddade trafikanter och biltrafik minskar framkomligheten för båda men förhoppningsvis kan det leda till andra fördelar som säkerhet.

### **Vad skulle du satsa på för att göra ett stråk som exempelvis Kungsgatan mer tillgängligt?**

Jag tror inte jag hade lagt så mycket tid på bättre beläggning och göra det fint. Jag tror det är viktigare att försöka få dit fler människor. Det spelar nog inte så stor roll om man använder fina exklusiva material och bra belysning, finns det inga människor så känns det ändå otryggt.

## Carina Listerborn forskare, LU och Mah

*Carina Listerborn är lektor och forskare i stadsbyggnad. Listerborn har arbetat på Chalmers Tekniska högskola där hon disputerade år 2002 med avhandlingen "Trygg stad". Idag arbetar hon på Malmö Högskola samt Lunds Universitet. Hon är programledare för stadsbyggnad, stadsutveckling och planering. Listerborn har forskat mycket inom trygghetsfrågor, framförallt sett ur ett genusperspektiv. Vi valde att intervjua Carina Listerborn för att hon har bred kompetens inom trygghetsfrågor vilket är viktigt vid tillgänglighetsplanering.*

### **"Trygg stad" handlar om genusperspektivet på trygghet. Vad var det som gjorde att du blev intresserad av det?**

Jag har funderat kring dessa frågor sedan lång tid tillbaka. Jag gick bebyggelseantikvariska programmet och skrev mitt examensarbete om ämnet. Jag tyckte att det saknades genusperspektiv på utbildningen. Just det här med trygghet, hur man använder staden, ett slags brukarperspektiv och vem äger platserna och vem äger rummet. Det var sådana frågor jag kom in på sen kom jag in på det här med trygghet. Jag kände att detta var en så stor del av vardagslivet för många.

### **Hur arbetar du med dessa frågor idag?**

Genom föreläsningar på kommuner och konferenser som ska jobba med jämställdhet och planering på olika sätt. Jag har jobbat med Göteborgs stad, på Chalmers där jag disputerade. Jag och en kollega tittade på vad man kunde göra konkret, vilket resulterade i en handbok. Detta kom sedan in i planeringsarbetet i Göteborg, de startade projektet "Tryggare och mänskligare Göteborg". Framförallt

försökte vi knyta forskning och kommunens arbete tillsammans. Jag har även arbetat mycket med genusperspektivet i planeringen. Det brottsbekämpande arbetet som finns idag går nästan i strid med trygghetsskapande arbete. Rädsla och faktisk brottslighet är två helt olika saker. Att arbeta med trygghet är mer långsiktigt och det är svårt att argumentera för det. Mycket handlar om att planerare måste kommunicera mer med varandra bl.a. trafikplanerare och beteendevetare. Ett exempel är det här med trafikseparering. Det är ju jättebra om det ska handla om trafiksäkerhet men sällan när det ska handla om trygghet.

**Vi har valt att dela in tillgänglighet i ”upplevd tillgänglighet” och ”fysisk tillgänglighet”. Vi har valt ut Kungsgatan och Föreningsgatan som projektplatser där vi vill få brukarnas åsikter. Vad tycker du är viktigt att ta reda på för att få en bra bild över den upplevda tillgängligheten?**

Det är intressanta gator ni valt. Föreningsgatan, har ju hård trafik och då väljer man inte den dagtid men å andra sidan så väljer man inte Kungsgatan kvällstid. Jag tror det handlar mycket om vad man har för föreställningar om andra människor som vistas där vilket jag tror är en viktig del att ta upp. Vad är det man ser som hotfullt? Samt hur människor definierar hotbilden, det är nog väldigt olika från person till person. En intressant fråga kan vara; Vad är det man tror skulle kunna hända här och varför just här? Sen är det även bra att ta reda på rent fysiska saker som belysning, överblickbarheten och orienterbarhet. Av egna erfarenheter av intervjuer är det många som känner sig otrygga för att de inte kan orientera sig, man vill kunna planera sin rörelse.

**Tror du rykten och media kan ha stor betydelse för oskyddade trafikanters val av färdväg?**

Ja, jag tror att det har en stor inverkan. Om folk tror att det är en farlig plats så vill man kanske inte vistas där, men det är ofta platser som folk upplever som trygga där det händer flest brott. Så det hänger inte ihop. Det är viktigt att försöka bryta detta mönster.

**Hur stor betydelse anser du belysningen har? Tror du ökat mörker kan ge ökad trygghet?**

Jag tror att stark belysning nästan kan ha motsatt effekt och det är många som säger att det känns som att man går i ett skyltfönster då man blir upplyst själv. Man vet att man själv är sedd men man ser inte in i mörkret, man blir bländad. Jag tror det är viktigt att jobba med mjukare ljus och att man belyser längre ut i parker osv. inte bara på gång- och cykelbanan, att försöka sprida ljuset mer. Jag är kritisk till konstljus som t.ex. blått ljus och skuggljus ur trygghetssynpunkt. Jag tror att belysning har stor betydelse generellt för trygghetskänslan men det är väldigt subjektivt.

**Vad är din åsikt om planskilda koringar i form av gång- och cykeltunnlar?**

Oftast är det ju platser som folk upplever som väldigt obehagliga. Det finns många saker med tunnlar som är negativa. Jag tycker att den som ligger på kungsgatan är obehaglig för att det är skarpa hörn, mörkt och den ligger långt ner. Utformningen av tunneln är dålig, men jag kan förstå att den kanske fyller sin funktion dagtid för cyklister. Det är viktigt att det finns ett alternativ för trafikanterna kvällstid, och det finns det på Kungsgatan. Det finns många sätt att utforma tunnlar på bättre sätt, de kan vara mycket ljusare och öppnare och man kan höja upp vägbanan så att tunneln inte behöver vara så djup.

**Vi ska utföra enkätintervjuer med brukarna av stråken. Vad tror du är viktiga frågor att försö-**

### **ka få svar på hur stråken upplevs?**

Varför känner man sig otrygg här, det för att det är för mörkt eller är det för att ingen rör sig här? Försöka hitta de här olika variablerna som beskriver varför folk inte väljer den vägen. Är det ryktena, är det gångtunneln? Att försöka hitta och ringa in vad det är.

### **Vilka parametrar tror du är viktigast att se över och förbättra för att öka den upplevda tillgängligheten av ett stråk?**

Jag tror det är viktigt att skapa en känsla av att det är väl underhållet. Trivsel och trygghet hänger ihop. Att det känns att någon bryr sig om platsen. Även att försöka skapa lite mer spännande utformning på saker kan öka tillgängligheten tror jag. Jag tror även att det är viktigt att försöka tänka ur alla perspektiv vid planering.

Jag tror det är viktigt att inte tänka helt ur ett brottpreventivsynsätt. I Toronto har de satsat mycket på att öka tryggheten. Där har man försökt att planera efter den som har det sämst. Man har även använt tekniken på ett annat sätt där övervakningskameror används som ett kommunikationsmedel. Det finns en mikrofon i anslutning till varje kamera och det sitter någon i ett kontrollrum och bevakar ett visst antal kameror. Annars ställer jag mig kritisk till övervakningskameror, jag tror inte riktigt att det löser problemen utan att man bara flyttar dem. Man måste kunna använda tekniken på ett mer kreativt sätt även här i Sverige. Grundtanken måste ju ändå vara att man ska vilja röra sig ute som man vill, utan att behöva känna sig otrygg och hotad.

**Vi har tänkt att detta examensarbete ska resultera i ett redskap eller en checklista som beskriver den upplevda tillgängligheten och de mjuka**

### **parametrarna som är viktiga att inte glömma vid planering för oskyddade trafikanter. Har du några råd och tips för att arbetet ska resultera i detta?**

Jag tror det är jättebra . Jag känner ofta att folk vill ha en checklista, men jag tror att det är viktigt att förstå tänket bakom checklistan. Folk har ju alltid jättemycket att göra och har svårt att sätta sig in i saker, men att man ändå på ett kort och sammanfattande sätt kan förklara varför det är viktigt, man kanske kan göra det genom en berättelse eller på ett mer lättillgängligt och lustfyllt sätt så att man förstår hur det här sociala och fysiska hänger samman. Det är även viktigt att poängtera för planerare att på något sätt utvärdera det de gjort för att se för- och nackdelar med vad det resulterade i. Det är saker som glöms bort ibland.

### **Vet du någon bra metod man kan använda för att undersöka hur platsers upplevda tillgänglighet är?**

Det finns inte så många metoder att mäta trygghet på. Jag tror att man måste vara på plats och då kanske vara ute på kvällen och försöka se och förstå hur människor använder platsen, och vilka grupper det är som vistas där. Jag tror även det är viktigt att se skillnaden mellan helgkväll och vardagskväll, för det tror jag skiljer sig jättemycket.



## Bilaga 3. Kvantitativ intervjustudie, frågorna

### Kvantitativ intervjustudie av gående och cyklister

- Kungsgatan \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_ - \_\_\_\_ - \_\_\_\_ Tid: \_\_: \_\_ Enkät nr: \_\_\_\_\_  
 Föreningsgatan \_\_\_\_\_
- Gående       Man      Födelseår \_\_\_\_\_  
 Cyklist       Kvinna
- 

#### 1a. Hur ofta går du här?

- Dagligen  
 Några gånger/vecka  
 Någon gång/månad  
 Någon gång/år  
 Aldrig tidigare

#### 1b. Hur ofta cyklar du här?

- Dagligen  
 Några gånger/vecka  
 Någon gång/månad  
 Någon gång/år  
 Aldrig tidigare

#### 2. Var är du på väg?

- Arbete  
 Skola/Högskola/Universitet  
 Affärer/shopping  
 Hem/bostad  
 Restaurang/Fik  
 Träningsanläggning  
 Nöje/rekreation/Socialt umgänge  
 Övrigt
- 

#### 3. Varför har du valt denna väg? Max 3 alternativ (de viktigaste).

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Genaste/kortaste                                 | <input type="checkbox"/> Mkt folk           | <input type="checkbox"/> Bra belysning           |
| <input type="checkbox"/> Snabbaste  | <input type="checkbox"/> Lite folk          | <input type="checkbox"/> Lekplatsen/ Aktiviteter |
| <input type="checkbox"/> Trevligast                                       | <input type="checkbox"/> Lite biltrafik     | <input type="checkbox"/> Möblering(sittplatser)  |
| <input type="checkbox"/> God sikt   | <input type="checkbox"/> Mkt biltrafik      | <input type="checkbox"/> Grönska/Parkstråk       |
| <input type="checkbox"/> God framkomlighet                                | <input type="checkbox"/> Trafiksäkraste     | <input type="checkbox"/> Bra beläggning          |
| <input type="checkbox"/> Tydlighet/Få konfliktpunkter<br>(orienterbarhet) | <input type="checkbox"/> Tryggaste/Säkraste | <input type="checkbox"/> Rent och snyggt         |
| <input type="checkbox"/> Media/Rykten/Berättelser                         | <input type="checkbox"/> Egna erfarenheter  | <input type="checkbox"/> Bebyggelse              |

Annat: \_\_\_\_\_

#### 4. Varför valde du inte Föreningsgatan/ Kungsgatan istället? Max 3 alternativ (de viktigaste).

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Längre avstånd           | <input type="checkbox"/> Mkt folk          | <input type="checkbox"/> Dålig belysning/Mörkt |
| <input type="checkbox"/> Tar längre tid           | <input type="checkbox"/> Lite folk         | <input type="checkbox"/> Inga aktiviteter      |
| <input type="checkbox"/> Otrevligt /Tråkig miljö  | <input type="checkbox"/> Mkt biltrafik     | <input type="checkbox"/> Inga sittplatser      |
| <input type="checkbox"/> Dålig sikt               | <input type="checkbox"/> Lite biltrafik    | <input type="checkbox"/> Täta buskage          |
| <input type="checkbox"/> Dålig framkomlighet      | <input type="checkbox"/> Trafikosäkert     | <input type="checkbox"/> Dålig beläggning      |
| <input type="checkbox"/> Otydligt/Konfliktpunkter | <input type="checkbox"/> Otryggt/Osäkert   | <input type="checkbox"/> Nerskräpat            |
| <input type="checkbox"/> Media/Rykten/Berättelser | <input type="checkbox"/> Egna erfarenheter | <input type="checkbox"/> Inga bostäder         |
|   |  | <input type="checkbox"/> Tillhåll              |

Annat: \_\_\_\_\_

**5. Känner du oro för att du ska utsättas för ett brott här kvällstid?**

- Ja  Nej

**5a... om JA, vad beror det på? Max 3 alternativ (de viktigaste).**

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Dålig belysning           | <input type="checkbox"/> Rykten/Media      | <input type="checkbox"/> Tillhåll             |
| <input type="checkbox"/> Otryggt                   | <input type="checkbox"/> Täta buskage      | <input type="checkbox"/> Tunneln              |
| <input type="checkbox"/> För avskilt från bostäder | <input type="checkbox"/> Dålig sikt        | <input type="checkbox"/> För lite aktiviteter |
| <input type="checkbox"/> För mkt folk              | <input type="checkbox"/> För lite folk     |   |
| <input type="checkbox"/> Media/Rykten/Berättelser  | <input type="checkbox"/> Egna erfarenheter |   |

**5b... om NEJ, vad beror det på? Max 3 alternativ (de viktigaste).**

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Människor i rörelse                | <input type="checkbox"/> Bra belysning             |
| <input type="checkbox"/> Offentliga hus                     | <input type="checkbox"/> Bebodda hus               |
| <input type="checkbox"/> Tydlighet och orienterbarhet       | <input type="checkbox"/> Överblickbarhet           |
| <input type="checkbox"/> Städad och omhändertagen omgivning | <input type="checkbox"/> Områdeskänedom            |
| <input type="checkbox"/> Attraktiv tilltalande miljö        | <input type="checkbox"/> Mkt trafik                |
| <input type="checkbox"/> God framkomlighet                  | <input type="checkbox"/> Aktiviteter längs stråket |

**6. Skulle du valt en annan väg om du var ensam och det var mörk/ljust ute?**

- Ja  Kanske  Nej  Vet ej

Varför? \_\_\_\_\_

**7. Skulle du valt en annan väg om du cyklade/gick istället?**

- Ja  Kanske  Nej  Vet ej

Varför? \_\_\_\_\_

**Övrigt**

---

---

---

---

---



## Bilaga 4. Resultat kvantitativa intervjustudien

Frekvenstabell från de kvantitativa intervjuerna		Antal:	Procent:
<b>Totalt antal intervjuade</b>		<b>194</b>	
<b>Tidpunkt</b>	Dagtid	135	70 %
	Kvällstid	59	30 %
<b>Plats</b>	Kungsgatan	106	55 %
	Föreningsgatan	88	45 %
<b>Dag</b>	Onsdag	90	46 %
	Fredag	104	54 %
<b>Gående/Cyklist</b>	Gående	147	76 %
	Cyklist	47	24 %
<b>Kön</b>	Man	96	49 %
	Kvinna	98	51 %
<b>Fråga 1a - Hur ofta går du här?</b>	Dagligen	67	45 %
	Några gånger/vecka	49	33 %
	Någon gång/månad	19	13 %
	Någon gång/år	9	6 %
	Aldrig tidigare	5	3 %
	<i>Totalt</i>	<i>149</i>	

**Fråga 1b - Hur ofta cyklar du här?**

Dagligen	20	43 %
Några gånger/vecka	13	28 %
Någon gång/månad	9	20 %
Någon gång/år	4	9 %
<i>Total</i>	46	

**Fråga 2 - Var är du på väg?**

Arbete	17	9 %
Skola	13	7 %
Affärer	20	10 %
Hem	95	49 %
Restaurang/Café	2	1 %
Träningsanläggning	1	1 %
Nöje/Socialt umgänge	23	12 %
Övrigt	23	12 %

**Fråga 5 - Känner du oro för att du ska utsättas för ett brott här kvällstid?**

Ja	61	31 %
Nej	130	67 %

**Fråga 6 - Skulle du valt en annan väg om du var ensam och det var mörkt/ljust ute?**

Ja	53	29 %
Kanske	5	3 %
Nej	121	67 %
Vet ej	2	1 %

**Fråga 7 - Skulle du valt en annan väg om du cyklade/gick istället?**

Ja	53	30 %
Kanske	7	4 %
Nej	116	65 %
Vet ej	3	2 %

## Kategorisering

För att kunna organisera dessa parametrar på ett bättre sätt har vi valt att kategorisera dem. Vi har valt kategorierna Basfaktorer, Trafikförhållanden, Trivsel, Sociala faktorer, Fysiska faktorer, Aktiviteter, Klimat, Fordonstrafik, Trivsel och Orienterbarhet. Alla dessa kategorier påverkar i olika grad ”den upplevda tillgängligheten”.

### Basfaktorer

Dessa parametrar är nödvändiga för användbarheten av stråket. Se i listan ovan för längre förklaringar på varje parameter.

- Avstånd
- Tidsåtgång
- Framkomlighet

### Trafikförhållanden

Denna kategori innefattar alla motorfordon. Även buller som är konsekvensen av motorfordonen. Trafiksäkerhet betyder att de oskyddade trafikanterna känner sig utsatta i trafiksituationen. Se i listan ovan för längre förklaringar på varje parameter.

- Trafiksäkerhet
- Buller

### Trivsel

Trivsel är en otydlig kategori som är olika beroende på vem man är. Dock finns det parametrar som verkar för ökad trivsel som kan sägas vara generella. Se i listan ovan för längre förklaringar på varje parameter.

- Rent och snyggt
- Trivsel (var ska grönska ligga?)

### Sociala faktorer

Dessa parametrar påverkar det sociala livet. Se i listan ovan för längre förklaringar på varje parameter. Vi valde att lägga dessa parametrar under denna kategori eftersom de alla har med det sociala samspelet att göra.

- Närvaro av människor
- Media/Platsens rykte
- Bebodda hus
- ”Tillhåll”
- Egna erfarenheter

### Fysiska faktorer

Dessa parametrar är faktiska och fysiska men påverkar upplevelsen av tillgängligheten. Dessa parametrar påverkar även parametrar i andra kategorier som trivsel och framkomlighet. Se i listan ovan för längre förklaringar på varje parameter. Vi valde att lägga dessa parametrar under denna kategori eftersom de alla har med det sociala samspelet att göra.

- Belysning
- Beläggning
- Vegetation och grönska (rumsbildade doftande element levande) Golv väggar och tak?? Rumsligheten?

### Aktiviteter

Denna kategori innefattar alla aktiviteter. Se i listan

ovan för längre förklaringar på varje parameter.

- Offentliga instutioner
- Tillgängliga lokaler?
- Matställen
- Etc...

## Klimat

Denna kategori innefattar alla väderförhållanden som regn/snö/uppehåll, sol/skugga/dis, vind/vindstillast osv. Se i listan ovan för längre förklaringar på varje parameter.

- Väderförhållanden
- Vind
- Sol

## Orienterbarhet

Orienterbarhet beror av parametrarna i denna kategori. Se i listan ovan för längre förklaringar på varje parameter.

- Områdeskänedom
- Överblickbarhet
- Tydlig fysisk utformning
- Skyltning

## Upplevda faktorer som påverkar de tillfrågades rörelsemönster uppdelade i kategorier

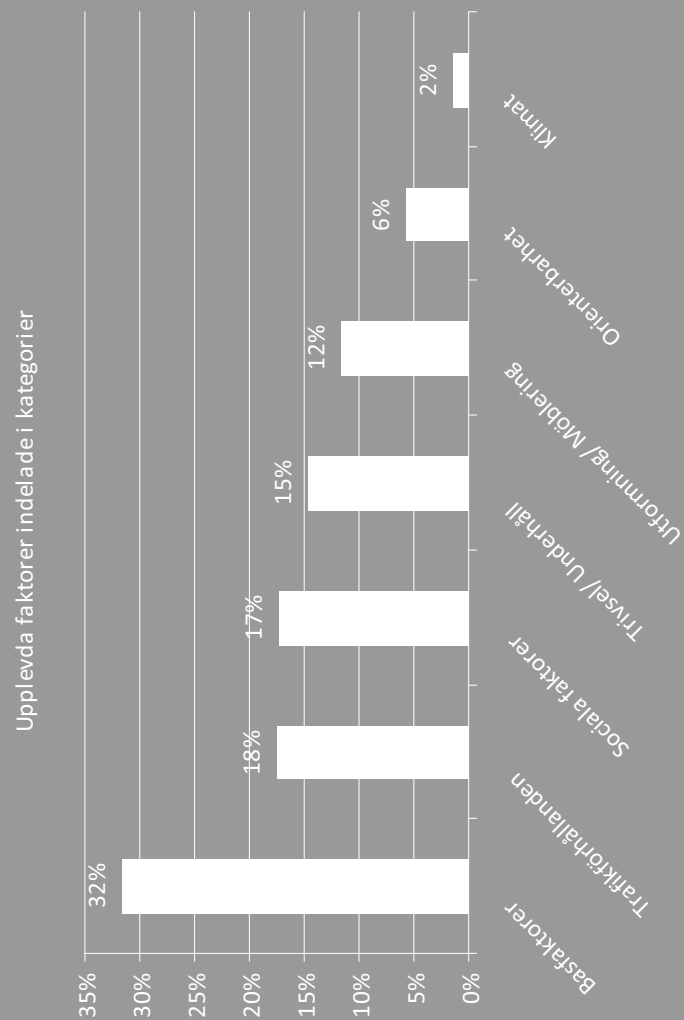


diagram 15.

n = 194

## Bilaga 5.Totalpopulationen

### Totalpopulationen

Det totala antalet människor som rör sig längs stråken under de timmar vi intervjuar.

under 2x20min (16.30-16.50 och 17.00-17.20) rör det sig 958 oskyddade trafikanter på Kungsgatan och Föreningsgatan (se Gate Counts sid.)

Under 1h i rusningstrafik rör det sig uppskattningsvis 1437 st oskyddade trafikanter.

Under 2x20 min (22.50-23.10 och 23.20-23.40) rör det sig 130 st oskyddade trafikanter på Kungsgatan och Föreningsgatan.

Under 1h i lågtrafik rör det sig uppskattningsvis 195st oskyddade trafikanter.

Vi rörde oss längs stråken under uppskattningsvis 16 timmar.

4 av dessa timmar var rusnings trafik. 6 timmar var under lågtrafik.

$$4 \times 1437 = 5748$$

$$6 \times 195 = 1170$$

6 timmar var under "medeltrafik". Medeltrafiken uppskattas till 300 st oskyddade trafikanter per timme.

$$6 \times 300 = 1800$$

Uppskattad totalpopulation= 8718st oskyddade trafikanter

### De tillfrågade

uppskattat till ca500

### De som svarade/urvalsgruppen

194st

.



## Bilaga 6. Resultat Gate Counts

Tid / Plats	GÅENDE		CYKLISTER	
	Kungsgatan	Föreningsgatan	Kungsgatan	Föreningsgatan
Kl: 16.00-16.50	299 st	150 st	418 st	91 st
Kl: 22.50-23.40	28 st	47 st	43 st	12 st

### Antal gående fördelat på kön

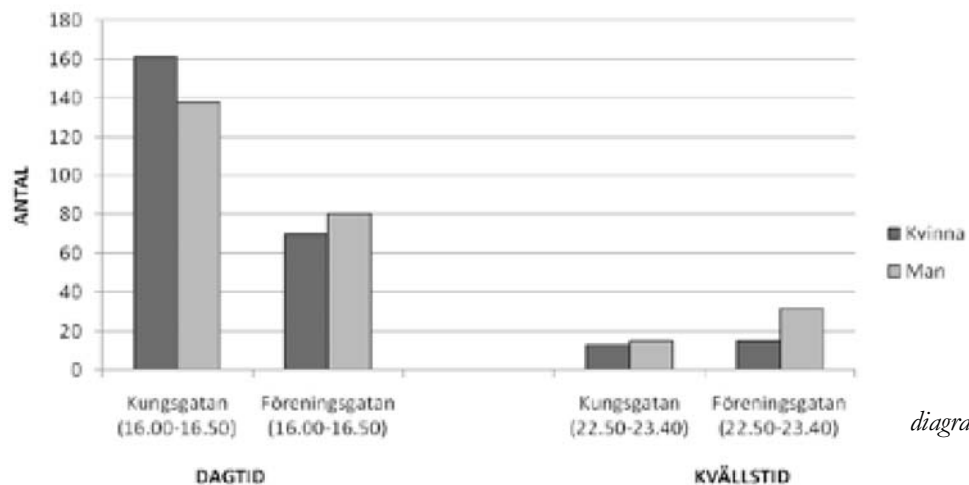


diagram 16.

### Antal cyklister fördelat på kön

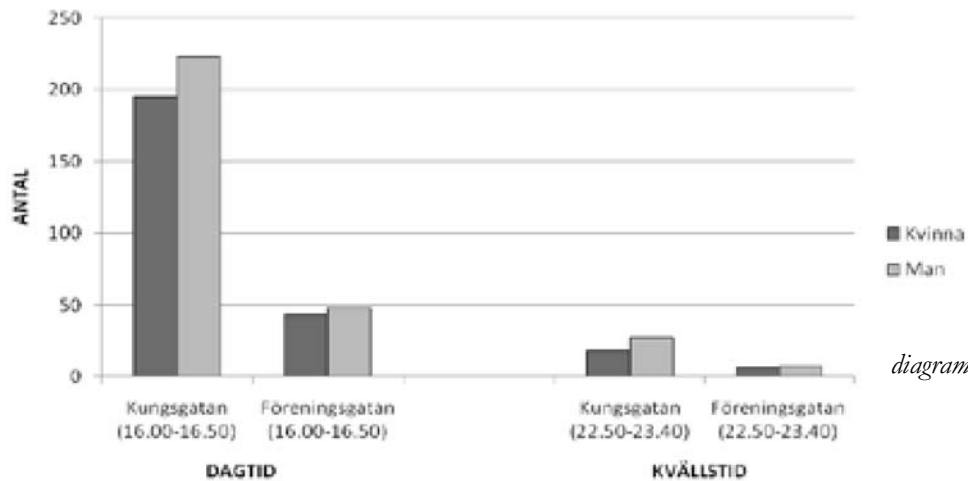


diagram 17.



## Bilaga 7. Mer information om pilotstudien av stråk och valet av fallstudieplats

### Holma



Foto 22.



Foto 23.



Foto 24.

Första stoppet blev Holma. Holma ligger precis vid Hyllie vattentorn och Malmö Arena. Bostadsområdet är trafikseparerat. Snön gav liv åt Holma, barnen åka pulka på Kroksbäcksparkens pulkabackar. I Holma ligger det förskola och Kortidsboende för äldre. Det rör sig folk till och från livsmedelsbutiken. Området känns lugnt dagtid. Vi träffar på äldre, några utlandssvenskar som samtalar och många barn från en förskola. Stråket som går genom Holma är intressant. Det är krokigt och man blir intresserad av vad som gömmer sig bakom nästa hörn. Stråket är kantat av vackra små krokiga träd (ant. Crataegus). De bostadshus som ligger närmst stråket är 3-4 våningar höga. Skalan i området känns behaglig även om några hus är 8 våningar höga. Man får intrycket att de som rör sig i området i stort sett bara är boende. Detta är inte ett stort genomfartsstråk. Stråket är belagt med SF-sten. Stråket är uppdelat. Ena halvan har rödfärgad sten och andra halvan har vanlig grå. Dessa nyansskillnader är väldigt svåra att se, belaggeningen är gammal och sliten. På några delsträckor är stråket saltat och sandat. På några delar ligger snön kvar, där är det halt på sina ställen. Stråket har inga kantstöd och måste vara svårt att ta sig fram på om man har någon form av synsvaghet.



## Kalendegatan/Djäknegatan



Foto 25.



160 Foto 26. Hur tillgänglig är staden? - fallstudie av Kungsgatan och Föreningsgatan i Malmö

### Kalendegatan

Gårdsgata. Bil, cykel och gående ska samsas om utrymmet. Otydligt hur man ska bete sig. En kvinna skrek till mig.

- Se dig för, för fan!

Det kan lätt bli fel och uppstå konflikter. Bilisterna kör försiktigt här, folk rör sig kors och tvärs. Längre ner på gatan är det cyklister och bilister som samsas om utrymmet, gående har egen gångbana. Situationen ställer krav på att cyklisterna måste se upp. Kanske hade en egen cykelbana höjt farten hos cyklisterna. Markmaterialet är sågad och slät gatsten. Miljön känns gemytlig.

### Djäknegatan

Denna gatan är hårt trafikerad av bussar och bilar. Vid övergångställena blir det väldigt tight när man cyklar i trafiken. Svårt att cykla här utan att känna sig osäker.



Foto 27.

## Regementsgatan



Foto 28.



Foto 29.



Foto 30.

Cykelbanan tar tvärt slut i höjd med Carl Gustafs väg. Här måste man välja mellan tre alternativ, beroende på vart man är på väg.

Alt 1. Man kan köra ut i trafiken och fortsätta att följa Regementsgatan.

Alt 2. Man kör in i Slottsparken och följer cykelstråket där.

Alt 3. Man svänger höger in på Fågelbacksstråket.

Att köra i trafiken är otryggt ur olyckssynpunkt.

Att kvällstid köra in i Slottsparken kan kännas otryggt.

Fågelbacksstråket känns som ett mellanting



Foto 31.



## Hermodsdalstråket och Munhättegatan



Foto 32.



Foto 33.



Foto 34.

### Hermodsdalstråket

Stråket genom Hermodsdal och Hermodsdalsparken känns välanvänt. Det som chockade oss när vi kom dit var det 180cm höga metallstaketet som omgärdar ett 8vån flerfamiljshus och ett 4vån flerfamiljshus. Detta stängsel ger en obehaglig känsla för oss som passerar. Det upplevs som ett gated community. Stråket är asfalterat och sträcker sig genom parken. Det finns ingen direkt kontakt med boende och det känns som ett utsatt läge. Parken är något ondulerande och har några täta buskage. Buskagen är monokulturer, det verkar inte finnas några flerskiktade bestånd. Dessa buskage/planteringar är nog väldigt täta när de är lövade. Den fysiska tillgängligheten för cyklister är god. Gångbanan följer inte cykelbanan hela tiden, den böjs av in mot det höga stängslet. Antagligen kan detta stråket kännas otryggt kvälls- nattetid. Kontakten med boende är bruten och parken kan kännas mörk och obehaglig. Detta stråket har en liten krök i början men sen rätar det ut sig och man ser långt framför sig, inga överraskningsmoment. Genomfartsstråk, transportssträcka.

### Munhättegatan

Vi prövade att cykla på Munhättegatan som alternativ till Hermodsdalstråket. Att cykla i trafiken kändes osäkert. Gående väljer kanske denna vägen efter mörkrets inbrott. Att cykla här känns inte som ett bra alternativ. Här finns mer "liv och rörelse" pga alla bilar.

## Heleneholm



Foto 35.



Foto 36.



Foto 37.

Detta stråket är helt ”inhägnat” en bit. Med industrier på ena sidan och en idrottsplats på andra sidan. Kontakten med boende är väldigt låg. Otrygghetskänslan måste vara hög kvälls- och natttid. Möten med främlingar på den ”instängslade” vägen kan kännas obehagligt. Bostadshusens baksidor vätter mot cykelstråket. Allén av fina stora Lindar förskönar platsen.



Foto 38.

