

Att röra sig i staden

– En studie om rörelsemönster i staden utifrån fotgängarens perspektiv

Hedda Ericsson



Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2019

Att röra sig i staden-

En studie om rörelsemönster i staden utifrån fotgängarens perspektiv

Pedestrians movement in the city – a study about movement in the city from a pedestrians point of view

Hedda Ericsson

Handledare: Arne Nordius, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Linn Osvalder, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kursansvarig inst.: Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Kurskod: EX0845

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2019

Omslagsbild: Hedda Ericsson

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: wayfinding, fotgängares rörelse, stadsmiljö, navigering i staden, space syntax, utformning

Sammanfattning

Hur staden är utformad påverkar våra beslut i hur vi rör oss. Stadens fasta strukturer formar vår rörelse och tvingar oss att anpassa vart vi går men dock finns det en frihet i att välja vilken väg vi ska ta. Hur rör vi oss i staden och varför väljer vi vissa gator framför andra? Denna uppsats tar genom en litteraturstudie upp hur vi rör oss i staden och vad som påverkar vårt val av väg ur en fotgängares perspektiv. Ur studien framkom det att gatans riktning och struktur verkar vara en viktig faktor för våra val, samt att gatas synlighet verkade påverka hur välbesökt en gata är. Det framkom även att det finns en distinktion mellan olika typer av rörelse och att detta också kan påverka hur vi rör oss i staden.

Arbetet innehåller även en intervjustudie där sex personer intervjuades genom en öppen intervju. Intervjupersonerna gick under intervjun en väg de vanligtvis brukar gå och intervjufrågorna ställdes under tiden. Från intervjuerna framkom det att de flesta ansåg att det var viktigt att gaturummet upplevdes som trevligt men att de framförallt valde sin väg på grund av hur effektiv den var. Det framkom även att den sociala aspekten både kan bidra till att en gata väljs men också väljs bort, vilket var anmärkningsvärt. Slutsatserna som drogs utifrån arbetet var att det verkar finnas olika typer av rörelse och att dessa på olika sätt eventuellt påverkar oss när vi gör vårt val. Ytterligare en slutsats som gjordes var att det verkar vara viktigt att upplevelsen av att riktningen är rätt och att vi väljer den väg som går i mest rätt riktning utifrån vårt mål.

Abstract

How the city is designed affects our decisions. The city's structures affect our movement and how we choose our path. How do we make these decisions? This essay examines our movement in the city and on what we bias our decisions on. It appears that the direction of street and different structures of the city is important when we navigate in the city. The work also includes an interview study where the subjects were asked to walk a well-known path and the questions were asked on the way. Most of the subjects seemed to think that a pleasant appearance of the chosen streets and the fact that they thought that the route were the fastest were the most important factors. The social factor also seemed to be of great importance, which was remarkable. The conclusions that was drawn was, that there are different types of movement and that this affects our paths in different ways. Also that the feeling of going in the right direction affects us in our decisions.

Innehåll

1. Inledning	5
1.1. Bakgrund	5
1.2. Mål och syfte	6
1.3. Frågeställning	6
1.4. Metod	6
1.5. Avgränsning	7
2. Litteraturstudie	8
2.1. Att orientera sig i en stad	8
- Lynch stadselement	8
- Wayfinding	10
- Olika typer av orientering	10
- Den obekanta miljön	11
- Den välbekanta miljön	11
- Stadens ramverk	12
2.2. Gators flöde	12
- Space syntax	12
- Målets riktning	14
2.3. Olika typer av rörelse	14
- Det sociala valet	15
2.4. Upplevelsen av staden	15
3. Promenad och intervjustudie	16
3.1. Person A	16
3.2. Person B	18
3.3. Person C	19
3.4. Person D	20
3.5. Person E	21
3.6. Person F	22
4. Diskussion	25
- Riktningens betydelse	26
- Orientera utifrån stadselement	26
- Sociala aspekter	27
- Målets påverkan	27
4.1. Kritik	28
4.2. Vidare forskning	28
5. Referenser	29

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Vi ställs dagligen in för olika val när vi rör oss i en stad. Ska vi svänga till höger eller vänster, gå längs vägen eller genom parken? Staden är en blandning av flera strukturer och delar där olika årtiondenas ideal vävs samman och staden. Stadens kanske tydligaste struktur är byggnader och gator i olika höjd och bredd. Hur upplevs gaturummet utifrån en fotgängares perspektiv och hur väljer vi vart vi vill gå? När vi som rör oss i staden så finns det ständigt en möjlighet att ändra sin väg och för varje väg som väljs, väljs en annan bort.

Funderingen över hur och varför vi väljer vissa vägar började när jag fick för mig att kolla vad karttjänsten *Google Maps* föreslog som den närmaste vägen till bussen. Min väg till bussen är de flesta morgnar under en viss tidspress och därför blir beslutet om vilken väg jag ska ta dit präglad av vilken väg som är snabbast. Den väg som Google Maps föreslog förvånade mig eftersom denna var en helt annan väg än den jag brukade gå. Dessutom så ansåg Google att den mest effektiva vägen började med att gå i en riktning som gick från busshållplatsen istället för mot. Det var då jag började fundera över hur det kom sig att jag upplevde att den snabbaste vägen var min väg. Var det så enkelt att det handlade om gatans riktning och att det var den som fick mig att anta att min väg var den bästa eller fanns det andra anledningar till att jag gick som jag gjorde? Mer intressant var att även med vetskapen om hur den välanvända och erkända vägvisaren Google ansåg att jag borde gå så fortsatte jag att gå min vanliga väg till bussen. Det borde med andra ord finnas fler förklaringar till vad jag grundade mitt val i än att det skulle gå snabbt. Det måste dock föras till protokollet att jag provade Googles alternativ och fick springa sista biten till bussen. Den vägen jag valde att gå upplevdes av mig som både trevligare och snabbare. Med andra ord är det kanske inte den faktiska tiden det tar att gå en väg som är den viktigaste faktorn för hur vi väljer, utan kanske är det upplevelsen av gaturummet och att vara på väg åt rätt håll som är mer styrande. Hur vi än väljer att gå så finns det ständigt en alternativ väg som har valts bort. Frågan som då kan ställas är hur rör vi oss egentligen i stadsrummet och vad är det som påverkar oss när vi väljer hur vi ska gå? Är det en process som sker vanemässigt och utan reflektion eller finns det en uttänkt tanke och preferens för de gator vi väljer att gå på?

1.2. Mål och syfte

Att förstå hur människan rör sig i och upplever en stad skulle kunna bidra till en ökad kunskap och nya tankar om stadens utformning. Målet med detta arbete är, med utgångspunkt i detta, att undersöka tankar och teorier som finns om fotgängares rörelsemönster i staden samt att få en inblick i vad som påverkar oss i vårt val av väg. Syftet är att få en ökad förståelse för hur människor rör sig i stadsrummet och vad det är som påverkar oss i vårt val av väg. Arbetet syftar även till att ge bättre kunskap om hur stadens utformning kan påverka rörelse och hur den upplevs utifrån en fotgängares perspektiv.

1.3. Frågeställning

- Vad är det som påverkar hur vi rör oss i en stad?
- Hur kommer det sig att vissa gator väljs framför andra?

1.4. Metod

Studien genomfördes i två delar. Den första delen var en litteraturstudie som genomfördes genom att samla in och undersöka relevant information på ämnet. Utgångspunkten låg i att hitta forskning som beskrev hur människor rör sig i och uppfattar staden till fots. Informationssökandet utgick ifrån en bred sökning om olika teorier om rörelse i staden där bland annat Kevin Lynch (1996) forskning om människors rörelsemönster städer låg till grund för det vidare informationssökandet. Sökningen efter information gjordes på SLUs bibliotek samt på sökmotorer för att hitta vetenskapliga artiklar. Artiklarnas trovärdighet granskades innan.

Den andra delen av studien genomfördes genom en intervjustudie där 6 stycken personer intervjuades. Syftet med intervjustudien var att få en uppfattning om hur människor rör sig i en van närmiljö och hur de väljer och uppfattar sin väg. Intervjun formades som en öppen intervju där deltagarna uppmuntrades att "tänka högt" för att på så sätt kunna ge en så bred och opåverkad bild av upplevelsen av miljön som möjligt. Utifrån deltagarnas egna resonemang ställdes sedan öppna frågor för att förtydliga deras tankar eller få dem att utveckla sina resonemang (Lantz, 2013). Kompletterande frågor, som exempelvis om deltagaren alltid gick samma väg eller om den varierade och i så fall hur, ställdes för att få en bredare bild av vad deltagaren grundar sina beslut på. Den öppna intervjuformen valdes för att få deltagarnas subjektiva upplevelse av sin närmiljö samt att försöka få en bild av detta genom deltagarens egna ord och perspektiv (Lantz, 2013).

Intervjusituationen utfördes genom att testpersonerna fick själva välja vart de ville gå utifrån premissen att det skulle vara en väg som de vanligtvis gick, som exempelvis mellan hemmet och matbutiken. Avståndet på rutten begränsades inte men samtliga deltagare valde en promenad som tog mellan 15 och 20 minuter. Syftet med att deltagarna själva fick välja sin väg var att deras fokus inte skulle vara att försöka hitta till en viss plats utan att istället försöka fånga varför en viss väg väljs framför en annan.

Intervjupersonerna ombads att "visa vägen" och intervjun skedde under vägens gång. Samtliga intervjuer spelades in och transkriberades i efterhand. Intervjupersonerna informerades innan om att intervjun spelades in samt att deltagandet var frivilligt.

Valet att låta intervjupersonerna själva få bestämma vägen grundade sig ett tidigare intervju försök där deltagarna istället ombads att gå mellan två fasta punkter. Denna intervjusituation resulterade i att deltagarnas svar om deras väg snarare fokuserade på hur de resonerade när de försökte hitta till en specifik plats och mindre på hur omgivningen påverkade deras val i en mer vardaglig situation. Således ansågs studien inte ge svar på upplevelsen och resonemangen bakom hur vi väljer att gå utan snarare hur vi resonerar när vi försöker hitta till en viss plats.

1.5 Avgränsning

Studien avgränsas till att undersöka rörelsemönster i städer utifrån fotgängares perspektiv. Studien kommer inte att ge förslag på hur ett stadsrum borde se ut utan enbart undersöka hur befintliga strukturer upplevs och påverkar rörelsen. Informationen till litteraturstudien är ett axplock av den forskning som finns på området och syftar till att få en övergripande bild av ämnet och förståelse för grunderna till vårt beslutsfattande. Studien tar inte upp aspekter som trygghet och tar inte heller hänsyn till olika typer av funktionsvariation. Den geografiska avgränsningen gjordes till större städer och intervjuerna genomfördes i Malmö och Lund. Med hänsyn för intervjupersonernas anonymitet så biläggs inte de fullständiga intervjuerna.

2. Litteraturstudie

Inom landskapsarkitekturen så finns det många teorier och tankar om hur staden bör utformas och vad som upplevs som goda staden. I *Det goda stadsrummet* beskriver Sture Balgård (1994) exempelvis att en tät stad och slutna gaturum som ett önskvärt ideal. Uppfattningen om vad som är den goda staden och det goda gaturummet förändras dock ständigt. När bilen under 50-talet blev mer tillgänglig för allmänheten kom en ny tanke om stadens utformning. Bilens inträde i staden förändrade vårt sätt att se på gaturummen. Gator blev bredare och en trafik och funktionsseparering förespråkades där fotgängare och bilar fick egna ytor att röra sig på i staden. Den gamla trånga staden ansågs omodern och den luftiga staden med väl tilltagna mått blev ledordet både inom stadsplaneringen och arkitekturen. Det nya sättet att utforma staden förändrade inte bara stadens utseende utan även vårt sätt att röra oss i den (Ståhle, 2016). Både Balgård (1994) och Ståhle (2016) menar att 50-talets stadsplanering resulterade i en bättre framkomlighet för bilen men även i en sämre framkomlighet för fotgängarna då stadsrummen togs över av bilar (Ståhle, 2016).

Hastigheten vi rör oss i ställer olika krav på stadens utformning. Olika hastigheter gör att vi upplever vår omgivning på olika sätt. En högre hastighet gör att vi uppfattar färre detaljer än vid en lägre hastighet. Detta betyder att en fotgängare upplever staden på ett annat sätt än en bilist och att staden då borde utformas utifrån andra kriterier med kortare avstånd och mer detaljrik utformning. En stad gjord för bilen är med andra ord en annan än en stad anpassad efter människan (Gehl, 2011).

Mycket av den forskning som finns idag är framförallt inriktad på rörelsemönster och flöden inom staden med fokus på bilen. Trots att 80 procent av de förflyttningar som görs vid en sträcka på mindre än 2 km sker till fots, finns det mer information och kartläggning över hur bilen rör sig i staden för fotgängares rörelse. (Desyllas, Duxbury, Ward, & Smith, 2003).

2.1. Att orientera sig i en stad

Lynch stadselement

Hur upplevs då en stad ur fotgängarens perspektiv? Att strukturera upp och förstå vår omgivning är en instinktiv och omedvetet process och något som vi gör så gott som hela tiden. Vi registrerar och orienterar oss i vår omgivning genom att uppmärksamma olika strukturer, färger och former som finns runt omkring oss. Lynch (1996) delar in staden i flera olika element och menar att vi genom dessa skapar vår bild av staden. Det är denna bild som tillsammans med våra tidigare erfarenheter, hjälper oss att förstå och orientera oss i staden (Lynch, 1996). Det finns enligt Lynch framförallt fem viktiga strukturer i en stad.

Den första benämner Lynch (1996) för *path* och översätts här till vägar. En väg innefattar strukturer där stadens invånare rör sig, både ofta och mer sällan. Exempel på

detta är en väg eller trottoar men det kan även vara strukturer som kanaler eller spårvägar. Lynch menar att detta är det mest dominanta stadselementet och det är framförallt vägarna som formar stadens struktur. Det är utifrån dessa som resten av vår omgivning formas och relateras.

Den andra strukturen är kanten (*edge*). Kanten är det som bildar gränser i staden. Detta är linjära element i omgivningen som på något sätt delar av ett område från ett annat, som murar, spårvägar, hav, industrier eller utvecklingsområden. Dessa kan fungera som barriärer men de kan också binda ihop områden som en söm. Lynch (1996) menar att vi använder dessa för att mentalt organisera staden och avskilja eller sammanlänka ett område med ett annat.

En nod (*node*) är punkter i staden som vi antingen förs till eller ifrån, eller något som ger ett avbrott i färden. Noden kan vara en mötesplats eller en punkt där en struktur skiftar från en till en annan och ger en förändring i stadsrummet. En tydlig korsning eller ett övergångsställe skulle kunna fungera som en nod. Det kan även vara ett torg eller en förändring i gatumönstret. Vissa av noderna kan vara definierande för ett distrikt och blir som en symbol för, och bidrar till, vad ett distrikt är (Lynch 1996).

Lynch (1996) delar också upp staden i distrikt (*district*). Detta är olika sektioner av staden, både större och mindre områden som på något sätt har samma karaktär. Ett distrikt definieras som ett område där det finns en upplevelse av att gå in i eller till något som skiljer sig från andra kringliggande områden. På samma sätt som vägarna så används dessa som referenspunkter till omgivningen.

Det sista stadselementet som Lynch (1996) skriver om är stadens landmärken (*landmark*). Dessa är till skillnad från ett distrikt inget som vi i första hand måste färdas till eller något som går att gå in i. Ett landmärke är en referensmarkör som för det mesta fyller sin funktion på avstånd. Dessa är oftast ett fysiskt objekt som till exempel en byggnad, en skylt eller en affär som syns på långt avstånd och sticka upp över andra element i staden. I en stad skulle exempelvis en kyrka kunna vara ett landmärke men även solen eller stjärnorna kan användas som landmärken för att orientera sig. Landmärkena är i regel på ett sådant avstånd att de alltid kan fungera som en referens även bakom andra byggnader i staden.

Även mindre och mer specifika strukturer kan fungera som landmärken. Det krävs då att dessa upplevs som speciella eller kanske enbart syns från en viss vinkel eller gata för att fungera som landmärke. Dessa kan vara mer som detaljer i staden, exempelvis en viss affär eller ett hus med en speciell utformning. Landmärkena används som ledtrådar och områden kan upplevas som mer eller mindre bekanta genom att identifieras och orienteras utifrån dessa element.

Dessa fem element behöver inte nödvändigtvis vara enskilda objekt eller strukturer i staden. En väg kan exempelvis både vara en path och vara definierande för ett distrikt

och en nod kan även fungera som landmärke. Dock är det enligt Lynch (1996) dessa strukturer som är viktigast och som vi använder för att bilda oss en uppfattning om staden.

Wayfinding

Inom forskningsfältet för hur människor hittar i en stad dyker begreppet *wayfinding* upp. Detta är en term som ofta används för att beskriva hur omgivningens utformning kan underlätta för människor att hitta. Ofta är det i offentliga miljöer så som på sjukhus, skolor eller stadsrum som begreppet används. Begreppet kan definieras på flera olika sätt. En av dessa definitioner är att wayfinding innebär att hitta rätt väg genom att navigera (Watts, 2017). Detta i likhet med Lynch (1996) menas det att vi använder oss av olika ting som vi ser och upplever i vår omgivning och orienterar och rör oss utifrån dessa. Förutom tidigare erfarenheter (Lynch, 1996) så spelar även våra minnen stor roll för hur vi fattar våra beslut om vilken väg vi ska gå. Dock kan dessa beslut förändras under färdens gång påverkat av stadens strukturer (Watts, 2017). Watts (2017) menar att det bygger på tanken om *what you see is all there is*, det vill säga att det beslut som vi fattar grundar sig i det som finns i vår direkta omgivning så som landmärken, ljusförhållanden, detaljer och så vidare. Vi utgår ifrån det vi ser och skapar en bild av vår väg utifrån minnen. Vi använder sedan stadens strukturer för att bekräfta att vi är på rätt väg (Watts, 2017). Kanske detta kan förklaras som att stadens olika element triggar minnen som vi sedan skapar vår väg efter. Bilden av staden och hur vi hittar i den skulle utifrån detta då kunna tolkas som att vi är beroende av att vi kan urskilja och komma ihåg de olika stadselementen.

Olika typer av orientering

Det finns tankar om att wayfinding enbart är något som görs i områden som är vi inte besökt tidigare. Att hitta i en stad delas i wayfindingbegreppet in i olika typer av hittade. Detta är tankar om att vi ägnar oss åt wayfinding oavsett hur välkänt området är men att detta görs på olika sätt beroende på om vi är bekanta med området sedan tidigare eller inte (Watts, 2017). Även Lynch (1996) menar att det sker en typ av wayfinding både i okända och mer välkända miljöer men att är olika typer av strukturer och element som blir viktiga för oss när vi orienterar oss.

Det har även visats att olika delar av hjärnan aktiveras beroende på hur välbekant ett område är. Att hitta är en uppgift som innebär att våra hjärnor konstant processar olika typer av information och där den kognitiva belastningen varierar beroende på hur välkänt området är. En plats som vi inte har varit på tidigare kräver mer energi för att ta till sig och göra förståelig än en välkänd plats. Ytterligare en aspekt är när vi försöker hitta exempelvis en restaurang eller ett shoppingstråk. Denna typ av wayfinding bygger på att dessa ligger där vi förväntar oss att de ska ligga och har sin grund i normer i samhället (Watts, 2017).

Den obekanta miljön

Enligt Lynch (1996) undersökning av människors rörelsemönster i Boston, så framkom det att de som inte kände till staden sedan tidigare fokuserade i större utsträckning på större strukturer i staden, så som stadens topografi eller höga byggnader. De generaliserade stadens karaktärer och tänkte på staden utifrån riktningmarkörer i form av de större vägarna. De som kände till staden bättre, och därmed även hade kunskap om stadens gator, utgick ifrån dessa när de orienterade sig. Utifrån detta dras slutsatsen att ju mer okänt området är desto troligare är det att tydliga strukturer så som stora vägar och utmärkande byggnader blir avgörande för våra val av väg och att det är kunskapen om staden som styr dessa (Lynch, 1996). Detta är något som även Desyllas, Duxbury, Ward och Smith fann i sin studie 2003. De fann att en gatas synlighet var den viktigaste variabeln för att förutspå hur välbesökt den skulle bli. De resonerade att det framför allt är om vi befinner oss i ett område som vi inte har varit i tidigare som gatornas synlighet blir extra viktigt eftersom kunskap om gatunätet då är begränsat. Det är i obekanta områden som är det mer troligt att den mer självklara vägen väljs och att en mer synlig väg upplevs som mer självklar (Desyllas et. al.2003). Det är alltså de större och mer synliga strukturerna som är viktiga när vi rör i ett okänt område.

Den välbekanta miljön

I en stad som vi känner till utgår vi snarare från minde landmärken och detaljer i staden och fokuserar mindre på områden eller gator (Lynch, 1996). Den kognitiva belastningen för att röra sig på kända gator är också mindre då vi redan vet var stadens olika element finns och inte behöver leta efter dem. Wayfindingen i en välkänd stad går snarare ut på att bekräfta att det är rätt väg genom exempelvis landmärken, snarare än att använda dessa för att hitta (Watts, 2017).

Middleton (2011) poängterar i sin avhandling att för kunna förstå rörelsemönster i staden är det viktigt att också förstå vem det är som rör sig och varför. Att enbart titta på stadens uppbyggnad med gator, barriärer och byggnader ger en för ensidig bild av hur vi fattar våra beslut om hur vi ska gå. Middleton (2011) menar att hur vi väljer att förflytta oss bygger mycket på våra vanor. Dock anser Middleton, (2011) precis som Watts, (2017) att detta hänger ihop med att sättet vi rör oss på till stor del grundar sig i hur vi kan minska den kognitiva belastningen, men också spara tid. Vanliga turer i en välkänd stad, som exempelvis vägen till jobbet, tenderar att ske utan att det finns någon aktiv tanke om hur och varför vi rör oss som vi gör. Det beskrivs som att dessa görs snarare som om vi styrs av en autopilot, utan att vi aktivt funderar över vår väg. Han menar också att vi skapar dessa rutiner för att få en kontinuitet och rytm i vår vardag (Middleton, 2011).

Stadens ramverk

Utifrån Lynch (1996) och Watts (2017) tankar om hur vi orienterar oss i staden blir det tydligt att ju mer obekant en plats är desto viktigare är de tydliga strukturerna i staden. Lynch påpekar dock att förutom att kunna lokalisera sig i sin omgivning bör det i en stad finnas förutsättningar för att utforska den. Ett tydligt ramverk i en stad menar Lynch (1996) är en av dessa förutsättningar. Med detta menar han raka gator med en ett tydligt mål och riktning som kan fungera som utgångspunkt i utforskandet av staden. Vergunst (2016) påpekar också vitsen med en tydlig och läsbar omgivning. Känslan för riktning är avgörande för möjligheten att känna sig trygg i viljan att utforska. Omgivningen måste hela tiden kunna förstås och uppfattas utifrån färdens riktning, det vill säga huruvida vi upplever om vi färdas mot eller från vårt mål samt vår nuvarande position förhållande till målet. För att förstå denna riktning så är det enligt Lynch (1996) och Watts (2017) landmärken i staden som är bidragande till detta. Ett integrerat och tydligt nätverk i staden är också en avgörande faktor för viljan att röra sig i staden. Ett stadsnät som är integrerat och logiskt gör att den kognitiva belastningen för individen blir mindre och staden blir lättare att förstå. Dock har det visats att långa gator med få korsande vägar gärna väljs bort eftersom investeringen i vägen blir för stor. På en sådan gata blir det svårt att omvärdera sitt val under färdens gång om gatan exempelvis skulle visa sig gå i fel riktning (Stähle, Marcus & Karlström, 2005). Stähle, Marcus och Karlström (2005) argumenterar med andra ord att möjligheten att kunna ändra sin väg är en viktig faktor när vi väljer vår väg.

Även om ens omgivning måste vara läsbar och förståelig det dock också viktigt att omgivningen har en viss form av mystik för att väcka lusten att upptäcka (Lynch, 1996). Lynch (1996) jämför detta med ovissheten som upplevs i en labyrint. Är labyrinten för svår så kommer känslan av spänning och upptäckarlust att ersättas med uppgivenhet och en känsla av obehag. Denna mystik kan i en stad utgöras av brutna gator där mål och riktning inte är lika tydlig.

2.2. Gators flöde

Space syntax

Staden skulle kunna ses som att den är formad av olika sammanlänkningar bestående av stadsdelar och gator och att det finns flera olika aspekter som påverkar hur vi rör oss i staden. Vissa gator i tenderar dock att vara mer befolkade än andra, det vill säga att dessa i större utsträckning väljs framför andra gator. För att försöka studera vilka faktorer som kan vara styrande för att förutse om en gata skulle vara välbesökt eller inte utformade Bill Hillier och Julienne Hanson på 1970-talet en analysmetod som kallas för *space syntax*. Denna tar hänsyn till flera olika aspekter av en stads utformning. Stadens gator analyseras bland annat utifrån kriterier som hur långa de är, hur många andra gator som korsar samt hur synliga dessa är. Andra aspekter som tas upp inom *space syntax* är hur lätt det är att se från en punkt till alla andra punkter. Med detta menas vad som är synligt ifrån en plats i form andra vägar, platser, torg och så vidare. Det som är synligt utgör därmed ens olika val av rörelse. En punkt eller gata med många val

tenderar då, enligt Hillier och Hansson, att vara mer folkrik än gator med färre korsande punkter. Ytterligare en faktor som verkade påverka hur vi rör oss i staden är hur många svängar vi tvingas göra för att nå en viss gata från en annan gata med utgångspunkt från den kortaste vägen. De gator som är mer centrala kräver färre svängar för att nås än gator som ligger mer i stadens periferi. Dessa gator kommer därmed att korsas av fler människor och bli mer befolkade. Utifrån detta rangordnas gator i staden för att se vilka som är de mest och minst integrerade gatorna därmed även vilka gator där det är troligast att folk rör sig (Hiller, 1996).

Även Desyllas et. al. gjorde en studie 2003 där de försökte att förutse rörelsemönster för fotgängare i London. De menar att ett bra flöde i staden bygger på tre variabler: kapacitet, markanvändning och gatunätets utformning. Med kapacitet menas gatornas bredd och då framförallt hur bred den ytan där fotgängare rör sig är, det vill säga hur många människor som kan röra sig på gatan samtidigt. Detta kan exempelvis vara trottoarer, gågator eller andra ytor avsedda för fotgängare. En minskad kapacitet ger trängsel och detta försämrar i sin tur flödet.

Med markanvändning menas vad som finns längs gatorna. Här togs variabler som entréer, handel, bostäder, offentliga byggnader och kontor med. Detta för att se hur byggnaderna längs gatorna fungerar som målpunkter och därmed genererar rörelse. Enligt Hillier (1996) så finns det potentiella målpunkter över allt i en stad. Dessa är utspridda och gör att det måste räknas med att vi rör oss från överallt till överallt. Det finns dock en viss tendens att dessa målpunkter i större utsträckning är koncentrerade i områden med hög densitet av byggnader och människor. Med utgångspunkt i detta menar Desyllas et. al.(2003) att gatunätets utformning påverkar varför vissa gator har ett större flöde än andra. Gatornas utformning kan därmed vara ett sätt att förutse vilka gator som kommer generera ett stort flöde och vilka gator där flödet kommer vara mindre och då även kunna förutse rörelsemönster i staden.

Det som studien visade var att det som Desyllas et al. (2003) kallar för synlighet var den mest avgörande variabeln för rörelsen i staden. Denna variabel är inspirerad av Hilliers (1996) synlighetsvariabel för space syntax. Detta mättes genom att undersöka vad som gick att se från en punkt, det vill säga vad som kan sägas är en persons synfält från den punkten. Utifrån detta drogs linjer till liknade punkter på andra gator. Dessa kopplades sedan samman på så sätt visades hur många andra punkter som var synliga från mätpunkten. Detta tolkas då som de möjliga vägvalen utifrån variabeln synlighet som utgick från mätpunkten. Genom detta är syftet att förstå viktiga visuella länkar i gatunätet. Desyllas et. al. (2003) resonerar att en möjlig förklaring till att synligheten är en viktig variabel är att de gånger vi väljer att förflytta oss till fots är avstånden oftast relativt korta. Under dessa korta turer skulle synligheten då vara det lättaste och mest tillämpbara sättet för att avgöra hur lämplig gatan är för att ta sig till sitt mål. En annan förklaring kan vara att vi vid gång främst fokuserar på att ta den enklaste vägen och att en synligare gata är lättare att hitta än en mindre synlig gata. Det viktigaste blir därmed inte att ta den kortaste vägen utan att istället ta den väg som upplevs som enklast (Desyllas et. al.2003). Detta är i likhet med hur Lynch (1996) och Watts (2017)

resonerar om att stora gator och landmärken är mer synliga och därför upplevs dessa som enklare att följa. Sammanfattningsvis går då att säga att en gata där det är tydligt att det finns många valmöjligheter och en god kapacitet tenderar att vara mer välbesökta.

Målets riktning

Till skillnad från Desyllas et. al.(2003) som räknar att sträckor under 2 km är ett rimligt avstånd för fotgängare så skriver Gehl (2011) att den sträckan snarare är 500 meter. Gehl (2011) menar även att eftersom att gå är en relativt stor ansträngning så blir det viktigt för oss att vägen vi tar är den kortaste och mest direkta. Om vi ser vårt mål kommer vi att röra oss så att vi går så direkt som möjligt mot det. Enligt Gehl (2011) så har observationsstudier visat att även om den mer direkta vägen är mer fysiskt ansträngande så är viljan att ta den mest direkta vägen så pass stark att vi väljer den ändå. Detta gäller även när det kommer till aspekter som säkerhet i trafikerade miljöer där det enligt Gehl (2011) endast är vid väldigt intensivt trafikerade vägar som vi är villiga att gå en omväg för att ta sig över säkert. Gehl (2011) refererar till en studie gjord av Ola Fågelström som visade att majoriteten som gick från en busshållplats till köpcentret på andra sidan vägen valde att gå direkt över vägen istället för att gå under en gångtunnel en bit bort. Önskan om att röra sig så direkt som möjligt blir starkare när vi kan se vårt mål och då upplevs det också som mer irriterade när vi måste ta en omväg för att ta oss till målet. För att undvika detta menar Gehl (2011) att det finns en fördel i att planera så att stadens gator är en aning svängda så att det direkta målet inte syns. Vergunst (2016)menar att detta är en så kallad målinriktad strategi som innebär att vi går i den generellt rätta riktningen och hoppas att vi kan använda oss av landmärken under tiden vi rör oss för att hitta när vi närmar oss målet.

2.3. Olika typer av rörelse

Det finns olika sätt att hitta i (Watts, 2017) och röra sig genom en stad (Vergunst, 2016). Watts (2017) skriver att följa en sedan innan förutbestämd väg kan vara det enklaste sättet. Vägen som väljs är då memorerad eller nerskriven påförhand och beslutet om vägens val är redan gjorda (Watts, 2017). Det kan också vara att följa en väg utifrån en karta. Det kan även vara så att färden präglas av en tidsbegränsning som påverkar våra val (Vergunst, 2016). Vid detta sätt att röra sig bryts vägen upp till gatusegment och den exakta positionen bestäms utifrån olika landmärken i närheten (Watts, 2017). Vergunst (2016) gör även en skillnad i om vår färd har ett tydligt mål, som på väg till jobbet eller mataffären, eller inte utan där det är själva strosandet i sig är målet (Vergunst, 2016). Denna skillnad i huruvida det är ett fritt strosande där varje beslut om vilken väg som ska tas inte är bestämd sedan tidigare eller inte skiljer sig också i hur energikrävande färden är (Watts, 2017). Vid den improviserade rutten väljs vägen efterhand och vid varje vägskäl uppkommer nya vägval och möjligheter till att ändra sin rutt. För att en väg ska improviseras så krävs det att området är bekant sedan tidigare och att riskerna för att gå vilse är små (Vergunst, 2016).

Det sociala valet

Ytterligare ett sätt vi använder oss av för att välja vilken väg vi ska ta är det sociala sättet, det vill säga följa strömmen av människor (Watts, 2017). Gehl (2011) menar att i valet mellan att gå på en gata med mycket folk eller en gata där det nästan inte rör sig någon alls så väljer de flesta att röra sig på gatan med mycket folk.

2.4. Upplevelsen av staden

Som tidigare nämnt finns det flera faktorer som kan påverka hur vi rör oss i och upplever vår omgivning. Gaturummet utformning är enligt Gehl (2011) en viktig sådan. Han menar att stadsdelar och gaturum med dimensioner som utgår ifrån fotgängaren, med smalare gator och lägre hus, ofta upplevs som varmare och mer intima medan ett gaturum gjort för bilen istället upplevs kallt och opersonligt. Gehl (2011) poängterar också att det vi människor sällan registrerar annat i vår omgivning än det som är precis framför oss. Det är därmed sällan mer än den lägsta våningen på de hus som kantar gatan som uppfattas av de passerande. Därför är det husens lägsta våning som är viktigast för hur gaturummet uppfattas och därmed även där fokusen borde vara vid utformningen av gaturummet. Detaljer är också lättare att uppfatta för en fotgängare än exempelvis en cyklist och därför är fasader och gator med mycket detaljrikedom som trevligare för en fotgängare. Gehl (2011) fortsätter med att en stad med svängda och brutna gator är en mer intressant stad att vistas i. Gaturum som varierar i storlek och avbryts med små torg eller andra platser är också bra då dessa känns psykologiskt kortare eftersom att de kan delas in i sektioner. Även Balgård (1994) förespråkar gaturum inspirerade från medeltidens gator som mer behagliga. Han tar även upp den raka gatans kritik och framhäver hur den täta staden är den bästa. Både Gehl (2011) och Balgård (1994) har med andra ord en tydlig uppfattning om hur det trevliga gaturummet bör utformas och hur det upplevs av de som vistas i det.

Eliasson, Knez, Westerberg, Thorsson och Lindberg (2007) menar att vår sinnesstämning är en faktor som påverkar oss i hur vi upplever vår omgivning. De menar att förutom den enskilda event hos individen så kan även yttre faktorer i vår statsmiljö påverka vår sinnesstämning. Grönska är bland annat ett element i staden som generellt upplevs positivt i städer men enligt Eliasson et.al. (2007) påverkar även vädret vår upplevelse. En plats kan på olika sätt beroende på vilket väder det är när vi befinner oss där. Eliasson et. al. (2007) studie visade att hur vi upplever ett torg förändrades beroende på vilket vädret det var. Bland annat kunde studien visa att torget kändes som en trevligare och lugnare plats när väderförhållandena var svag vind och varmt. Intervjupersonerna uppgav dessutom att de kände sig mer positiva och gladare när det var varmt. Alla platser som undersöktes fick dessutom fler besökare under bättre väder. Det enda stället där vind upplevdes som positivt och gjorde att platsen sågs som vackrare, var vid en kustremsa. Detta förklaras i Eliasson et. al. (2007) studie med att vid kusten så är det främst vattnet som är attraktionen på platsen medan i staden så är det snarare andra människor som lockar. Vinden vid kusten gör vattnet mer dramatiskt men i staden så gör ökad vind generellt sätt att det är minde människor ute och rör sig.

3. Promenad och intervjustudie

3.1. Testperson A

Person A ett gick en väg mellan tågstationen Triangeln och sitt hem. Den väg som valdes var mer eller mindre rakt under hela promenaden. Det verkade som att personen A tänkte hur hon gick efter hand och att det verkade som att det eftersträvades att vägen gick i rätt riktning. Under hela sträckan så svängde person A fem gånger, var av fyra av svängarna skedde inne i folkets park. Person A uttryckte det själv såhär:

”Ja, oftast. Sen går jag genom den här lite mer tjustiga ingången till Folkets Park. Och då kommer man direkt till vattnet som känns välkomnande. Sen går jag längs med vattnet här på grusgången. Men jag kan ju gå runt här också men det här känns liksom lite mer som en genväg. Jag vet inte om det är det. Sen känns det lite mer privat på något sätt.

Varför känns det som en genväg?

Person A: jag tror att det är för att jag knäcker av här, vid Olof Palme och så sick-sackar jag fram lite istället för att gå i en oval. Sen att det är mitt i planteringarna istället för längs med plaskdammen och de lite större grejerna. Det känns det lite som att jag har lurat systemet lite. Sen går jag inte på tegelgrejerna utan rakt över.

Du följer inte tegelstigen?

Person A: nej det gör jag inte just här. För då hade jag behövt göra en rund sväng.”

Det uttrycks som att det upplevs att det är en genväg när vägen genom parken går i ett sicksackmönster istället för att gå mer rakt. Det uttrycks även att det upplevs som att det går snabbare att snedda över de gångar som redan finns i parken istället för att följa dem. Mycket av vägvalen påverkas av det som finns längs gatorna. Person A framhäver restauranger och uteserveringar som att de förhöjer upplevelsen av gaturummet och därmed påverkar valet av gata. Det uttrycks även att det finns alternativa, mindre trevliga gator som skulle kunna vara ett likvärdigt alternativ utifrån en tidsaspekt, men att dessa oftast väljs bort om det inte av praktiska skäl är mer lönsamt att gå där. På frågan varför den alternativa vägen inte är lika trevlig svarar person A så här:

”Nej men jag tänker att det är flera olika typer av fasader på Friisgatan. Det kan man ju se här redan nu. Det känns som en sån här fem sekunders fasad-gata. Och sen är den svängd så man ser inte. Det känns liksom kortare just för att man inte ser hela tiden vad som kommer. Man kan ju gå en väg ner här också, det går väl egentligen lika snabbt. Jag vet inte om den gör det men den är rak, den känns i alla fall mycket längre. Och är lite så... grå. Och här [om Friisgatan] är det massa uteserveringar, och nu är det inga bilar heller så då är det

ju trevligare. Men... den andra har nog egentligen inte lika mycket övergångar som den här.”

Det finns med andra ord flera skäl till att den alternativa gatan väljs bort. Det första är formen. Den gata som upplevs som ”finare” är lite välvd så att slutet av gatan inte syns men inte så pass välvd att känslan av att gatan fortfarande fortsätter i ”rätt” riktning försvinner. Den andra gatan är där emot helt rak och, som testpersonen uttrycker det, upplevs som lång. Person A vet vart båda gatorna går och risken för att gå vilse är små. Den välvda gatan kan därför i sammanhanget bidra till det som Lynch (1996) uttrycker som överraskningsmomentet under färden. Att det finns en liten aning till att inte veta vad som kommer. Det andra argumentet som framkommer är gatans utseende. Person A hänvisar till Gehls fem sekunders-stad där staden blir mer behaglig om det sker en förändring i stadens utseende var femte sekund. Det är framförallt husfasaderna som det syftas på men även uteserveringarna. Det alternativa vägvalet beskrivs som mer grå.



Friisgatan, en välvd och färgstark gata. Foto: Hedda Ericsson

3.2. Testperson B

Person B gick en väg mellan mataffären och sitt hem. Generellt kan det sägas att de vägar som valdes var mindre och större bilvägar valdes bort. Något som var utmärkande var att person B motiverade sitt val av väg utifrån att området vi gick i kändes som hemma.

”Och jag vet inte, jag känner mig mer hemma här på den här sidan. Jag har bott på Amiralsgatan, jag har bott andra sidan, och jag har bott här men den här sidan är mycket mer hemma. Den är mycket trevligare. Hemtrevligare.”

senare tillägger hon att

”Min bror bodde på den här gatan innan så jag tänker alltid lite på honom och hans familj när jag går här. För jag har varit hemma hos dem så himla mycket och då bodde jag precis i det huset som vi går förbi nu och det är också alltid den gatan som jag gick när jag gick till dem. Så det bidrar nog till att jag känner mig hemma”

Person B refererar till ett helt område när hon beskriver vägen. Detta kan kanske tolkas som att det inte framförallt är en viss gatas karaktär, utan snarare karaktären för hela området och att detta område präglas av känslan av att det är hemma. Person B uttrycker även att hon har bott på andra sidan och att det, utifrån vår startpunkt, är en väg vi lika gärna kunna ta men att det inte känns hemma där. Det finns med andra faktorer som också kan ses som viktiga för person Bs vägval. En som nämns som en viktig faktor är biltrafiken. Detta nämns både utifrån en trivselaspekt, där bullret från trafiken är störande, men även utifrån en säkerhetsaspekt där vissa gatukorsningar väljs bort eller ifrågasätts på grund av att det inte upplevs som säkert.

Det framkommer även att person B tenderar att gå olika vägar vid olika humör. Vägen hem från mataffären kan antingen gå förbi ett café där möjligheten att titta på de som sitter på caféet eller att träffa någon bekant uppstår. Detta uttrycker person B som att det antingen kan upplevas som positivt eller negativt beroende på dagsform. Det verkar också finnas en faktor där variationen i gaturummet och möjligheten att titta på olika saker så som butiker och grönska bidrar en känsla av ett trevligt gaturum och därmed vägvalet.

”Jag tror att detta är den snabbaste vägen men det är också den trevligaste vägen. Annars så skulle man gå på en stor gata eller gå på andra sidan Amiralsgatan vilket är mycket mer bara gator. Här är det mycket grönare och finare. Det är egentligen bara den biten som är mörk. Men då går jag runt så istället för så för där bor en person som jag inte vill träffa så jag undviker den vägen så mycket det går. Och här går jag alltid på denna sidan för att jag bor på denna sidan. Men

den är också lite bredare. Det känns som att de flesta går på denna sidan. Det är den rätta sidan. Man kan också välja att gå på andra hållet men då är det mycket tråkigare.”

Den trevligaste vägen anses även vara den snabbaste. På frågan varför person B valde en väg så blev svaret oftast att det var den snabbaste vägen men även att det var den trevligaste.

3.3. Testperson C

För person C var det tydligt att det fanns ett fokus på att vägen vi tog var den som upplevdes snabbast och att detta uppfylldes genom att gå så rakt som möjligt för att undvika omvägar.

”Man kan säga såhär att det är en ganska rak väg och då känns den ganska gen. Man behöver inte gå massa kringeli kringlar och omvägar. Därför är det bra. Och så vet jag att man kan snedda genom kyrkogården på ett bra sätt. ”

Person C har alltså en uppfattning om att den raka vägen är snabbare än en väg som svänger och en väg där det finns många svängar då potentiellt kan vara en omväg. Dock säger personen också att det finns en möjlighet att snedda genom kyrkogården. När vi senare går in på kyrkogården så är vägen vi går där också rak. Att ”snedda genom kyrkogården” kan kanske snarare vara ett sätt för person C att ta en alternativ väg.

Det uttryckts även av person C att vägen som vi gick valdes till stor del med syftet att försöka undvika biltrafik i största möjliga mån. Det uttrycktes att det framförallt var ljudet från bilarna som var orsaken till att de valdes bort. Även person C valde, precis som person B en väg utifrån tidigare personliga erfarenheter.

”En sak som gör det lite extra spännande för mig att gå här är att jag var med när de byggde den här cykelvägen när jag jobbade på kommunen och då är det alltid kul att se att det är personer som använde cykelvägen. Så det adderar lite till varför jag tycker om att vara här, varje cyklist jag ser blir som en bekräftelse för att det är bra. Man skulle också kunna gå upp Disponentgatan men jag vill hellre gå genom kyrkogården.”

För person C verkar valet av väg till största del grunda sig i att effektivt ta sig fram. Det uttrycks få gånger att en väg skulle vara mer estetiskt tilltalande än en annan. Det verkar som att det snarare är gatans riktning som har betydelse för person C.

3.4. Testperson D

Testperson D gick från sitt hem till Triangeln. Även för person D verkar det mest centrala vara att ta sig ta den väg som går snabbast. Det var dock intressant att det även framkom att person D gick olika vägar från och till en plats men att ambitionen hela tiden är att ta den snabbaste vägen.

”För att det är den närmsta vägen till Triangeln. Tror jag. Det är ganska intressant för alltid när jag går till bussen så går jag alltid en väg dit och en annan hem. Jag tar alltid den första svängen har jag noterat.

Vad menar du med den första svängen?

Person D: Eller jag tar kanske så få svängar som möjligt. För om jag går till bussen så går jag in i folkets park, den ingången som kommer här framme sen svänger jag till höger och går till bussen. Och sen när jag går hem så går jag ut ur den utgången som kommer, vilket inte är samma. Så att det blir liksom som att jag går en liten cirkel fram och tillbaka. [...] Där är en ingång så då brukar jag gå ut där vid Coop om jag ska till bussen och så går jag ut genom en annan när jag ska tillbaka. Men nu ska vi ju till triangeln så då går jag här. Men jag tar den första svängen antar jag. Eller den första möjligheten att byta väg.”

Person D har själv reflekterat över varför det är så att vägarna fram och tillbaka är olika och menar att det beror på hur gatan svänger, ”var den första svängen är”. Kanske kan detta förklaras med gatans riktning och att det uppfattas olika beroende på vilket håll den upplevs. En förklaring till person Ds uppfattning om att det är bäst att ta den första svängen skulle då kunna vara att den sannolikt går i rätt riktning till målet.

Intressant är att person D pratar hon ibland väljer att gå på ”den fina gatan”. Det som utmärker denna gata är framförallt att det är en gata med träd. Husen längst med gatan har gräs och busk-beklädda förgårdar och gatan är smalare jämfört med den alternativa gatan. Intressant nog är detta samma gata som även person A benämner som ”den fina gatan” och även av samma anledningar.

Det framkommer att de vägar som väljs kan variera beroende på dag. En av anledningarna till detta är att det inte är tillåtet att cykla över allt där person D helst går. Då väljs det ibland en annan väg om hon kommer med cykel eftersom att det har skett att hon har fått en tillsägelse om att det inte är tillåtet. Detta sker dock inte alltid, utan ibland så cyklar hon på dessa platser ändå. Det är med andra ord inte faktumet att det inte är tillåtet att cykla genom parken utan snarare det obekväma i att bli tillsagd och påkommen med att göra det som gör att det undviks. Trots detta väljer ändå person D att cykla på dessa platser ibland eftersom att det är den närmaste vägen.

Den sociala aspekten verkar också vara en viktig faktor när det kommer till person Ds val av väg. Detta verkar också bero på humör och dag huruvida person D väljer att gå vägar där möjligheten att träffa på en bekant finns.

”Går jag till bussen så går jag snabbaste vägen. Ska jag till stan för att jag har ett ärende där så går... kanske är jag sugen på att se folk och träffa folk och då brukar jag gå här [...] Ibland kan jag tänka, tänk om jag stöter på någon jag känner och ibland kan jag känna att nej jag går inte förbi där, tänk om det är någon jag inte vill träffa.”

3.5. Testperson E

Person E gick från sitt hem till klostergatan i Lund och hade precis som person D tydliga tankar om att den väg som hon gick till respektive från en plats skilde sig åt. För person E handlade denna skillnad mer om detaljer än större områden. Det uttrycktes att vissa föremål eller mindre strukturer rundades på olika sidor beroende på om det var till eller ifrån målet. Det framkom även under intervjusituationen med person E att olika vägar valdes beroende på vilket som var det slutgiltiga målet, även om dessa låg mer eller mindre på samma ställe.

”Det finns en trappa där men den gå du inte på? [syftar på en dold trappa]

Person E: Nej! Finns det ens en trappa där? Ja det gör det ju, men där går jag inte. Här är en annan sån att jag är lite klockvriden för vägen dit går jag alltid på denna sidan och på vägen hem går jag på andra. Varför vet jag inte.

Går du alltid över den här bron?

Person E: Ja nästan alltid. Ibland när jag ska till typ Lilla Fiskare gatan så går jag där borta vid Grand [pekar på andra sidan järnvägsspåret].

Varför det?

Person E: Jaa, det känns väl också närmre väldigt oklart om det är det dock men det känns som det.”

Det verkar även som att person E har en väldigt tydlig bild av vilken väg som är den rätta vägen. Som det framkommer i utdraget ovan så reagerar person E på frågan om varför hon inte väljer trappan istället och avvisar förslaget utan vidare förklaring. Istället så stället hon motfrågan ”finns det ens en trappa där?” och svarar sedan själv på frågan genom att bekräfta att det gör det. Utifrån detta uttalande verkar det som att person E har en sedan innan tydligt bestämd uppfattning om vilken väg som är den ”rätta” vägen men verkar inte ha reflekterat mer ingående på varför denna väg väljs. Det verkar inte heller som att det finns ett intresse i att undersöka den alternativa vägen. Kanske kan det vara så att det är synligheten som gör att person E väljer bort trappan som är mer dold än slänten hon går upp för stället. Det skulle även kunna bero på att

trappan ligger i en mindre direkt riktning än var person E har sitt mål och att detta är en anledning till att trappan väljs bort. Eller kanske det kan vara en kombination de båda.

Gehl (2011) menar att vi väljer att gå de gator som andra går, att vi vill gå där andra går. Med utgångspunkt i intervjun med person E så skulle detta eventuellt kunna stämma delvis.

”Ja, för det är oftast för mycket folk här för att gå. Här är också lite störigt nu när de bygger om. Sen går jag till höger, för det känns närmre när man går. När jag cyklar så cyklar jag alltid där [pekar mot Winstrupsgatan].

Varför känns det närmre att gå här men att cykla där?

Person E: jag vet inte, men den här gatan känns trevligare. Den gatan ner där förbi biblioteket och sen till höger vid Winstrupsgatan, där är inte så mycket folk. Och då är det lättare att komma fram med cykeln men tråkigt att gå för det finns inga människor att titta på. Tror jag. Här är ju trevligare för här händer ju lite mer. Mer människor som går eller cyklar. Och här är ju den vägen som vi alltid går. Men jag tror att det är närmaste vägen.”

Det är vissa gator som undviks för att det upplevs som att det är för mycket människor som rör sig på dem och att det då blir trångt och svårt att ta sig fram. Kanske detta går att koppla till Desyllas et. al. (2003) studie där gatans kapacitet visade sig påverka rörelsemönstret och att den andra gatan har för låg kapacitet. Dock väljs inte människor bort helt utan den gatan med färre människor än den trånga gatan men fler människor än den tomma gatan är den gata som enligt person E upplevs som den bästa.

3.6. Testperson F

Under intervjun med person F gick vi från hemmet mot Kirseberg. Detta är en väg som hon går dagligen och ofta under en viss tidspress. Detta är eventuellt något som kan påverka person F i vilken väg hon väljer då mycket verkar fokusera på att det ska gå snabbt och vara effektivt.

”Varför är den här trevligare?”

Person F: Och här, när vi kommer fram här så har jag tidigare nog tagit vägen över värnhemstorget och då kommer det två olika rödljus för att ta sig vidare mot Kirseberg men nu har jag börjat cykla eller gå här istället för att jag har insett att det är lite färre rödljus. Jag tror att det är smidigare. Det blir färre stopp där jag behöver stanna. Å andra sidan så är det fler övergångställena men det är lättare att komma över dem känns det som, än att behöva vänta på att det blir grönt. Och sen är det mer cyklist, större korsning där vid värnhemstorget och den känns lite jobbigare att ta än förbi Entré. Även om det

kanske känns lite tråkigt. Lite såhär, det är ingen så. Ja, jag tycker att det är tråkigt väg där mellan husen. Det är så tomt. Vilket jag på ett sätt vill åt eftersom att det var mycket cyklister där borta vid den stora korsningen. Jag tycker att det är en lite märklig plats här vid entré. Det känns inte som en naturlig plats som folk rör sig på mornarna. Men där är inte lika många hinder.”



Korsningen vid Värnhemstorget upplevs som rörig. Foto: Hedda Ericsson

Person F uttrycker, precis som person E, att gator med mycket människor väljs bort. För person F verkar det dock tydligare bero på att den miljö där många människor rör sig upplevs som rörigare än de med färre människor. Intressant är också att person F aktivt väljer bort övervakade trafikljus för att det upplevs som att det går fortare. Detta något som skiljer sig från exempelvis person Bs som istället uttryckte det som att hon hellre valde övervakade övergångställen, men i person Bs fall skedde det utifrån en säkerhetsaspekt.

”Hur är det på vägen tillbaka sen?”

Person F: ja, då åker jag ofta till jobbet och då blir det nästan alltid att jag åker förbi där vi bor eller nästan i alla fall och då blir det så som vi pratade om innan att jag väljer efter rödljusen vilken väg jag tar. Eller faktiskt, den Entrévägen som vi tog hit nu tar jag nästan aldrig tillbaka för det är någonting som är lite jobbigt när man kommer just här och när man kommer med cykeln och ska svänga över övergångstället så är det lite trångt

så då tycket jag det känns jobbigt. Så då cyklar jag hellre vidare längst Föreningsgatan. Men jag brukar faktiskt undvika att cykla så långt som bort dit, för jag vill ofta tillbaka till Kungsgatan för det är åt det hållet vi bor, men då undviker jag korsningen som faktiskt är min gata för den är så svår att svänga över. Man får alltid vänta jättelänge där. Så på vägen har jag typ tre alternativ att svänga över.”

För person F verkar det som att det är gatustrukturen som styr och att gatans nät och trafikstrukturer är avgörande för vägvalen. Dock uttrycker person F att när hon ska ta sig till ”sin gata” finns tre olika möjligheter. Den gata som det eventuellt skulle kunna tolkas som att person B anser är den mest logiska gatan väljs bort på grund av det då krävs hon går över gatan vid ett övervakat övergångsställe. I detta fall är det med andra ord kanske inte gatans riktning som är det viktigaste utan känslan av effektivitet. Upplevelsen av gaturummet verkar inte vara så viktig för person F. Kanske detta också hör ihop med att färden oftast sker med en tidsbegränsning, men möjligtvis även att det verkar som att person F oftare cyklar än går. Det framkommer dock att grönskan på Kungsgatan är något hon uppskattar men, också att det är den snabbaste vägen och att riktningen gör att målet kommer direkt på.

4. Diskussion

Utifrån litteratur- och intervjustudien så verkar det finnas flera faktorer som påverkar vårt rörelsemönster. Stadens struktur och element verkar vara en viktig del i hur vi orienterar oss i staden och blir på så sätt grunden till våra beslut om hur vi rör oss. Även i vilket syfte vi rör oss verkar påverka samt hur väl vi känner till området vi rör oss i. Kanske skulle det kunna sägas att benägenheten att utforska staden och välja vägar utan självklar riktning ökar ju mer välkänt området är. Den viktigaste faktorn verkar dock vara den subjektiva där sinnesstämning, syfte till varför vi rör oss och personliga preferenser påverkar till stor del. Det verkar utifrån litteraturstudien som att en av de faktorer som har visat sig viktig är synligheten på en gata, där en mer synlig gata tenderar att väljas oftare.

I intervjustudien uppgav flera av deltagarna att det fanns vissa faktorer som bidrog mer till att de föredrog att gå på en gata framför en annan. En av dessa var att samtliga valde att undvika stora bilvägar och korsade dessa enbart om det var nödvändigt. Deltagarna menade att detta framförallt berodde på bullret från bilarna, men även att bilvägarna kändes farliga och svåra att ta sig över. Enligt Gehl (2011) är större bilvägar en av få anledningar till att vi är villiga att gå en omväg. Möjligheten att själv kunna bestämma över sin egen väg är vid de större bilvägarna begränsad, vilket eventuellt skulle kunna tolkas som en anledning till att dessa undviks. Det framkom även att grönska gjorde så att gaturummet upplevdes trevligare samt att gator med exempelvis en trädplantering föredrogs framför andra. Om det fanns en möjlighet för deltagarna att gå genom en park eller annat grönområde, så föredrogs även detta framför att gå vid en bilväg. Caféter och butiker gav enligt deltagarna en upplevelse av ett trevligare gaturum och uteserveringar samt möjligheten att titta i skyltfönster ansågs som positivt. Kanske det även kan vara så att caféter och butiker bidrar till gatans synlighet och då till att en gata skiljer sig från en annan.

De allra flesta verkade tycka det viktigaste var att det gick snabbt att ta sig fram. Ingen var dock helt säker på att den vägen de gick var den snabbaste utan grundade detta på känsla. Kanske faktumet att samtliga intervjupersoner i intervjustudien hade ett mål påverkade viljan att ta sig fram snabbt. Möjligtvis kan det vara så att deltagarna hade tagit en annan väg ifall de ombads att istället strosa planlöst genom staden.

Precis som det framkommer i litteraturstudien så verkar det finnas en anledning att skilja på olika typer av rörelse. Kanske det går att säga att den typ av förflyttning som intervjupersonerna gjorde var en som sker av vana och där det då inte heller sker så mycket reflektion av valet. Detta skulle kunna förklara varför en del av deltagarna hade svårt att säga varför de valde att gå som de gjorde, även om det var tydligt att det var en väg som föredrogs framför andra. Det var även flera som uttryckte att de gick olika vägar till olika mål, även om dessa låg mer eller mindre på samma ställe. Det verkar som att det är vanligt att vägen till och vägen från målet är olika. En av deltagarna uttryckte det som att det berodde på en känsla av att vilja gå runt stadens olika strukturer från olika håll. En annan upplevde också det som att det berodde på att det fanns en vilja att

promenaden skulle bli en runda. En tredje menade att anledningen till att vägen till och från blev olika berodde på möjligheten att svänga. Av den litteratur som har läst är det ingen som har tagit upp detta fenomen och det är svårt att tolka hur det kommer sig att deltagarna upplevde detta. Kanske det även i detta fall kan förklaras med riktningen och att den upplevs olika beroende på vilket håll vi kommer ifrån. Det skulle också kunna förklaras med att gatornas synlighet är olika på dit och tillbakavägen.

Riktningens betydelse

Intervjupersonernas väg verkar ständigt gå i rätt riktning. Detta kanske verkar uppenbart men enligt Gehls (2011) tankar, så är riktningen en av de viktigaste faktorerna i hur vi väljer att gå. I en stad är vår rörelse ofta begränsad av barriärer och hinder, så som byggnader och stora bilvägar. Den begränsade rörelsen hindrar också vår möjlighet att gå i direkt riktning mot vårt mål. Utifrån intervjuerna verkade det dock som att i en friare miljö, som exempelvis en park, gjordes det fler svängar och genvägar. Detta skulle kunna tolkas som att det i dessa miljöer är lättare att anpassa sin väg efter målets riktning och "sick-sacka" sig fram.

Som tidigare nämnts så uppgav flera av deltagarna att de framförallt valde väg för att det var den som gick fortast. Det var också flera av deltagarna som sneddade eller använde "smygvägar" mellan byggnader och i parker. Kanske det kan finnas känsla av att "den gena vägen" den som själv går att påverka och genom att "lura systemet" komma fram fortare. Vi verkar dock ha en ganska god uppfattning om viken väg som går fortast att gå. När deltagarnas val av väg jämfördes med den väg som Google maps föreslår, visade det sig att de allra flesta mer eller mindre går samma väg som den som föreslogs. Kanske detta beror på vår känsla av riktning (Gel, 2011) och förmåga att orientera oss efter stadens olika element (Lynch, 1996)

Orientera utifrån stadselement

För att förstå vart vi är i relation till vårt mål verkar det, precis som Lynch (1996) påstår, vara något vi gör genom att utgå ifrån olika element i staden. Watts (2017) skriver också att vi använder stadens element på olika sätt under olika förutsättningar, där det finns en skillnad mellan om området är välkänt eller inte. Under intervjustudien var detta dock inget som framkom tydlig. Jämfört med den intervjustudie som gjordes tidigare under arbetets gång, där intervjupersonerna istället fick gå mellan två förutbestämda punkter, var skillnaden stor. Vid den tidigare versionen av intervjustudien uppgav flera att de använde sig av olika element så som landmärken och noder för att bilda sig en uppfattning om deras position i förhållande till målet. Eventuellt skulle detta kunna bekräfta att det finns en skillnad mellan olika typer av rörelse. Studien utesluter dock inte att deltagarna även vid den senare intervjun fortfarande använde sig av stadselement för att förstå vart de befann sig, men det under en rutt som vi går ofta inte är något som reflekteras över eller medvetandegörs. Eventuellt går det att säga att det som intervjupersonerna menade bidrog till att en gata upplevdes som trevlig kanske också kan tolkas som element de orienterade sig efter. De trevliga momenten i gatan, så

som träd och butiker, kanske då skulle kunna sägas fungera som landmärken och noder för intervjupersonerna.

Sociala aspekter

I den forskning som har tagits upp så nämner flera att, en bidragande faktor till hur vi rör oss i staden är den sociala aspekten. Det framgår även att det finns olika tankar om hur stor del och på vilket sätt det påverkar oss i våra val. Gemensamt är dock tanken om att människor följer andra människor. En skillnad som finns är att Gehl (2011) och Watts (2017) menar att vi följer strömmen av människor och att de gator där flest går är också de gator som vi helst väljer. Det som Eliasson et. al. (2007) påstår, om att människor attraherar andra människor, säger däremot inget om att platser med mycket människor skulle upplevas som mer attraktiva än platser med färre människor. Snarare handlar det kanske om möjligheten att träffa eller titta på andra människor som är dragkraften. Även här är det tänkbart att olika typer av rörelse attraherar av olika typer av sociala betingelser. En distinktion som exempelvis Gehl (2011) inte gör i sin teori om att vi väljer att gå där andra redan går är hur välkänd staden är sedan tidigare. Möjligtvis kan det vara så att i en stad eller stadsdel som inte är så välkänd, är att följa strömmen av andra människor ett sätt att säkerställa att gatan leder någonvart. Dessa gator kanske upplevs som mer trygga och där risken att hamna i en avkrok i staden eller återvändsgränd upplevs som mindre. I ett mer välkänt område där kunskapen om stadens gator redan finns kanske andras upplevelse av gatan är mindre viktig. Besluten om vart vi ska gå grundar sig kanske då i andra faktorer, exempelvis som att undvika folkmassor eller önskan att träffa eller inte träffa någon vi känner.

I intervjustudien uppgav många att de ibland valde bort gator som de visste att många människor rörde sig på då dessa upplevdes som trånga och röriga. I dessa fall upplevdes folkströmmen snarare som ett hinder och något som deltagarna försökte undvika. Det skulle det kunna vara kapaciteten (Desyllas et al., 2003) på dessa gator som gör att de upplevs trånga. De trånga och röriga gatorna präglades även av att det var flera olika trafikslag som kom i kontakt med varandra och fotgängarna i stor utsträckning fick anpassa och begränsa sig i sin rörelse. Vissa intervjupersoner uppgav även att gator där de visste att möjligheten att träffa någon de kände fanns, som en gata med ett specifikt café eller bar, kunde beroende på humör och dagsform, antingen undvikas eller uppsökas. Utifrån detta går det måhända påstå att det i en stad är lika viktigt med stadsrum som kan tillgodose både lite och mycket social aktivitet.

Målets påverkan

Hillier (1996) diskuterar att målpunkter finns utspridda överallt i staden och att dessa inte nödvändigt vis måste vara anledningen till att vi väljer den väg vi gör. Enligt Gehl (2011) så gör ett mål att vi strävar efter att gå den mest direkta vägen. Även Watts (2017) och Vergunst (2016) resonerar att vägen som har ett mål snarare är en förutbestämd väg än en väg som improviseras under färdens gång. Kanske det har måste det göras en skillnad mellan ett primärt mål och sekundärt mål. Det primära målet blir då det som bestämmer vår riktning medan det sekundära målet kan påverka vilken väg

vi väljer för att ta oss dit. De sekundära målen skulle då kunna vara butiker eller andra målpunkter i staden som av någon anledning upplevs som intressanta. Under intervjustudien nämnde flera att det låg butiker eller caféer på de gatorna föredrog. Detta bidrog till vägvalet eftersom att det då fanns en möjlighet att spontant besöka butiken eller stanna och ta en kopp kaffe.

4.1. Kritik

Det bör uppmärksammas att intervjustudien enbart testar en typ av rörelsemönster i staden. I och med att den väg intervjupersonerna ombads att gå var en som de vanligtvis gick, är det svårt att utifrån den här studien avgöra hur processen gick till när vägen från början valdes. Intervjupersonernas resonemang om hur och varför de väljer en specifik väg är en subjektiv bild. Deltagarna i studien var dessutom få och det är därmed svårt att utifrån den här intervjustudien ge en generaliserbar bild av hur vi väljer att röra oss i staden. Det går inte heller att utesluta att deltagarna uppgav anledningar till sina vägval för att det förväntades av situationen. Om mer tid hade funnits skulle det vara intressant att närmare studera deltagarnas val av väg och de fysiska strukturer som dessa innehåller. Detta för att eventuellt kunna få mer nyanserad bild av gaturummen som deltagarna rörde sig i.

Som utformare i staden kan det, utifrån den här studien, eventuellt sägas att det finns en viss möjlighet att påverka rörelsemönster i staden. Möjligheten att själv kunna påverka sin väg och friheten att inte begränsas i vår rörelse verkar också upplevas som viktigt för vart vi väljer att gå. Att skapa livfulla stadsrum med mycket rörelse och aktivitet är inom planeringen eftersträvarsvårt. Dock kan det antydans att möjligheten att alternativa gator utan större social aktivitet också fyller en funktion i staden.

4.2 Vidare forskning

En intressant företeelse som har dykt upp under arbetets gång är skillnaden mellan vilken väg som väljs till respektive från ett mål. Vägen verkar i flera fall vara olika och deltagarna i intervjustudien verkade vara medvetna om företeelsen och egna teorier om vad det beror på. En tanke är att det kan bero på gatans riktning. I den litteratur som har lästs i det här arbetet är det ingen som nämner detta. Kan det vara en så enkel förklaring att vi tycker om att variera vår väg eller kanske är det enbart en slumpmässigt huruvida vi går samma eller en annan väg tillbaka? Det hade i framtida forskning varit intressant att studera detta närmare och se i vilken utsträckning denna företeelse stämmer och om det finns forskning och litteratur som behandlar ämnet och dess grund.

5. Referenser

- Balgård, S. (1994) *Den goda stadsgatan: om gestaltning av gator*. Stockholm: Carlsson
- Desyllas, J., Duxbury, E., Ward, J. & Smith, A. (2003). Pedestrian demand modelling of large cities: an applied example from London. I (CASA Working Papers 62). *Centre for Advanced Spatial Analysis* (UCL): London. Hämtad från <http://discovery.ucl.ac.uk/233/1/paper62.pdf>
- Gehl (2011) *Life Between Buildings*. Washington: Island Press
- Hillier, B. (1996) *Space is the machine*. Cambridge: University Press
- Lantz, A. (2013) *Intervjumethodik*. Lund: Studentlitteratur AB
- Lynch, K. (1996) *The Image of the City*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology
- Middleton, J. (2011). "I'm on autopilot, I just follow the route": exploring the habits, routines, and decision-making practices of everyday urban mobilities. *Environment & Planning A*, 43(12), 2857–2877. <https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.1068/a43600>
- Ståhle, A. (2016) *Alla behöver närhet, så blir framtidens städer*. Årsta: Dokument press.
- Ståhle, A., Marcus, L. & Karlström, L. (2005) Place Syntax: Geographic accessibility with axial lines in GIS. *Proceedings, Fifth International Space Syntax Symposium*, 131. Hämtad från <http://search.ebscohost.com.ludwig.lub.lu.se/login.aspx?direct=true&db=dssweANedsswe.oai.DIVA.org.kth.53312&site=eds-live&scope=site>
- Vergunst J. L. (2016) Taking a Trip and Taking Care in Everyday Life. I Ingold, T. Och Vergunst, J.L. (red.) *Ways of Walking Ethnography and Practice on Foot*. (pp. 117-118)
- Watts, D. (2017). The science and psychology of wayfinding. *Journal of Urban Regeneration & Renewal*, 11(2), 138–142. Hämtad från <http://search.ebscohost.com.ludwig.lub.lu.se/login.aspx?direct=true&db=poh&AN=126935171&site=eds-live&scope=site>