



Det mänskliga beteendets spår i landskapet

– att följa eller att inte följa

Traces of human behavior in the landscape

- to follow or not to follow

Wilma Stålhand

Kandidatexamensarbete • 15 hp

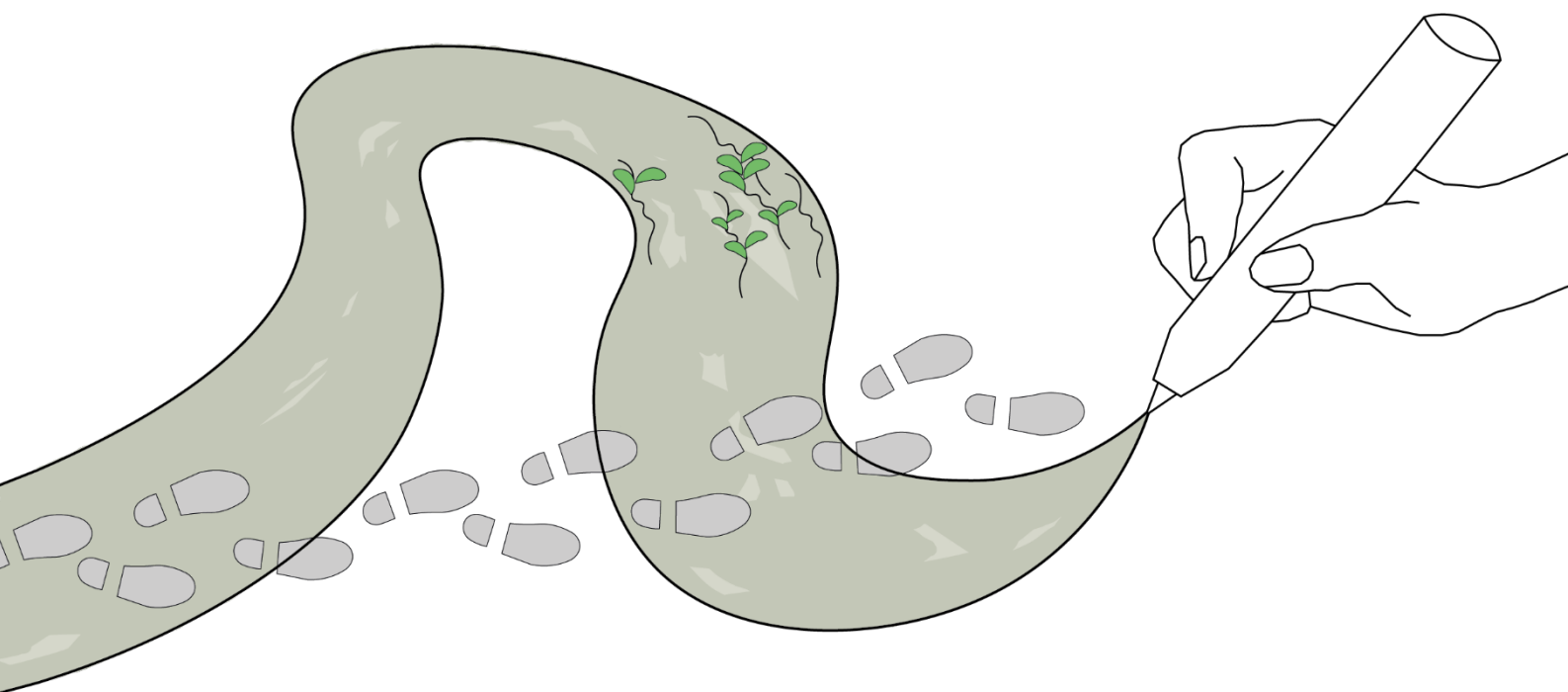
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitekturprogrammet

Alnarp 2022



Det mänskliga beteendets spår i landskapet – att följa eller att inte följa

Traces of human behavior in the landscape – to follow or not to follow

Wilma Stålhand

Handledare: Helena Mellqvist, Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Love Silow, Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur

Kurskod: EX0845

Program/utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet

Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2022

Omslagsbild: Wilma Stålhand

Nyckelord: genvägar, smitvägar, rörelsemönster, stigdragningar, förvaltningsideal

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Sammanfattning

De flesta av oss är gångtrafikanter någon gång under färden, vi går exempelvis oftast till och från bilen eller cykeln för att ta oss vidare. Av den anledningen är det intressant att skriva om hur förutsättningarna ser ut för gång i staden. Hur mycket uppmärksammar vi detta färdssätt som används av de flesta människor? Det finns många källor som berör ämnet med förbättringsförslag i form av riktlinjer från Boverket (2013) och många förändringsförslag av strukturer och hierarkier från både Jan Gehl (2010), Carlos Moreno (2020) och Mikael Colville-Andersen (2020). Dessa källor jämförs med region Skånes utvecklingsplan från 2011 och den uppdaterade utvecklingsstrategin från 2020. Resultatet från litteraturstudien visar att gångtrafikanter oftast bortprioriteras när andra trafikanter tillåts dominera staden. Trots att argumenten gällande folkhälsa, miljösynpunkter och ekonomiska vinningar diskuteras flitigt finns det ändå inget intresse för att ställa om samhällen till gångtrafikantens fördel och säkerhet.

För att få en bättre förståelse för förutsättningarna kring gång presenteras en fältstudie gjort i centrala Lund (2022) på tre olika platser med syfte att hitta rörelsemönster där anlagda stigdragningar saknas: en skolgård, en parkeringsplats och en central park presenteras. Samtliga platser bär på olika förvaltningsideal och resultatet visar att idealen påverkat människors rörelsemönster. På skolgården finns det rörelsemönster med ett lekfullt syfte, på parkeringsplatsen har ett stängsel förstörts för att skapa ett rörelsemönster och i parken finns det knappt några smitvägar alls.

Nyckelord: genvägar, smitvägar, rörelsemönster, stigdragningar, förvaltningsideal

Abstract

Most of us are pedestrians at some point during the journey, for example we usually walk to the car or the bike. For that reason, it is interesting to study the conditions for walking in the city. How much attention is given to this mode of transport used by most people around the world? There are many sources on the subject which suggests improvements in the form of guidelines from Boverket (2013) as well as changes of structures and hierarchies from both Jan Gehl (2010), Carlos Moreno (2020) and Mikael Colville-Andersen (2020). These proposals are compared by looking at Skåne's development plan from 2011 and the updated development strategy from 2020. The results from the literature study show that pedestrians are often given lower priority when other users are allowed to dominate the city. Despite the fact that arguments regarding public health, environmental views and economic benefits are frequently discussed, there is still no interest in converting societies to the benefit and safety of pedestrians.

To gain a better understanding of the conditions around walking, a field study done in central Lund (2022) is presented. Three different places with the aim of finding movement patterns where landscaping is lacking are studied: a schoolyard, a parking lot and a central park are represented. All places carry different management ideals and the results show that the ideals have influenced people's movement patterns. In the schoolyard there are movement patterns with a playful purpose, in the parking lot a fence has been destroyed to create a movement pattern and in the park there are hardly any shortcuts at all.

Keywords: shortcuts, desire lines, movement pattern, pathdrawing, management ideal

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
1.1. Bakgrund	7
1.2. Mål och syfte	8
1.3. Material och metod	8
1.3.1. Litteraturstudie	8
1.3.2. Fältstudie	8
1.3.3. Avgränsningar	9
2. Rörelsemönster	11
2.1. Övergripande strukturer	11
2.2. Rummets strukturer	13
2.3. Vägval	15
2.3.1. Gångtrafikanten	15
2.3.2. Planerarens roll	15
2.3.3. Kommunens roll	16
2.3.4. Länsstyrelsen och regionens roll	17
2.3.5. Förvaltning	17
3. Analyser av gång	19
3.1. Lerbäckskolan F-9	19
3.2. Central parkeringsyta	21
3.3. Lundagård	23
4. Förbättringsförslag	25
4.1. Lerbäckskolan F-9	25
4.2. Central parkeringsyta	27
4.3. Lundagård	28
5. Avslutande diskussion	30
Referenser	33
Tack	36

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Genvägar har personligen alltid varit något jag använt mig av. Som barn genade jag över det höga gräset för att komma till huset där min kompis bodde, som ungdom hoppade jag över det låga staketet vid personalparkeringen för att komma till skolans huvudentré och än idag går jag på de upptrampade vägarna intill de hårdgjorda ytorna för att ta mig från en punkt till en annan. Är det för att jag sparar tid? Knappast, det känns bara fel att gå några extra meter för att sedan ändra riktning totalt för att gå vidare. Det handlar också om nyfikenhet. Tanken på att upptäcka en ny plats eller att få ett nytt blickfång över landskapet genom att följa en obestämd väg. Nyfikenheten kan för mig också vara ett materialbyte, att gå från asfalt till att höra gruset knastra under skorna eller att sjunka ner något i den mjuka jorden.

Det är inte självklart att bilen i framtiden kommer vara så högt prioriterad som den hittills varit i staden. Sannolikt kommer det inte erbjudas mer yta för fordonstransporter än det som redan är befintligt idag (Trafikverket, 2017). Trånga gångbanor för en stor folkskara är oacceptabelt och ett problem välden över (Gehl, 2010). Enligt en rapport från Sveriges kommuner och landsting (2013) kan förutsättningarna komma att förändras genom begränsningar av privata motorfordon och bilister i de centrala stadsdelarna, för att på så sätt minska mängden föroreningar och trängseln samtidigt som tillgängligheten att ta sig till platser med hjälp av hållbara transportsystem så som gång, cykel och kollektivtrafik ökar. En sådan förändring av hierarkier hade inneburit en stor mängd fria ytor att göra om till stråk för bland annat gång. Hur dessa stråk i sådana fall skulle struktureras upp är en annan fråga värd att utforska. Till min hjälp kommer jag bland annat ta fasta i Boverkets vägledning, *Planera för rörelse!* (2013) och låta denna källa genomsyra arbetet.

1.2. Mål och syfte

Målet med uppsatsen är att undersöka om effektiva stigdragningar kan påverka människans beteende och rörelse i staden. Syftet är att belysa planerarens potential att förutse hur en anläggning kommer att fungera i praktiken och nyansera bilden av begreppet *smitväg*. Målgrupperna är de yrkesgrupper som på ett eller annat sätt påverkar stadens utformning och har därför möjligheterna att se till så att staden blir gångvänligare. Planerare, kommunpolitiker och länsstyrelsen är exempel på yrkesgrupper som har en betydande roll i planeringsskedet.

Frågeställningarna som arbetet kommer att besvara är;

- hur kan olika platser påverka människans rörelsemönster samt,
- hur kan planerare förbättra förutsättningarna för gångtrafikanter i staden.

1.3. Material och metod

1.3.1. Litteraturstudie

För att besvara frågeställningarna presenteras planeringsprocessen. Det görs genom att redovisa betydelsen av planunderlag så som översiktsplaner och detaljplaner, stadens övergripande struktur som den ser ut med målpunkter och linjedragningar däremellan och en detaljerad granskning av platser och rörelsemönster där till. Forskning över mänskligt beteende i rum och en avhandling på rörelsemönster och gång kommer ge en översiktlig förståelse och vara stöd för diskussionen. Källor som berör ämnet finns till hands och varierar alltifrån rapporter och avhandlingar från forskare på SLU, utländska planerare och forskare, artiklar i tidningar, utvecklingsstrategier för Skåne tillsammans med Skånetrafiken, riktlinjer från Boverket och samt lagar från Plan- och Bygglagen (PBL). I litteraturstudien ställs källorna emot varandra för att sedan jämföras med platsanalyserna.

Allt inhämtat material kommer från SLU:s egna databaser, Googles söktjänster samt ursprungskällor från tidigare litteraturstudier och studentarbeten.

1.3.2. Fältstudie

Genom att granska fenomenet smitvägar kommer resultatet av undersökningen att ge insikter i mänskligt beteende och vara ett underlag till anläggningen av effektiva stigdragningar. Att smitvägar börjar växa fram på platser där planerare inte själva valt att lägga vägar kan symbolisera ett ouppmärksammat behov av att gå i en viss riktning. Boverket (2013) argumenterar för att framkomligheten med motorfordon på bilvägar är en självklarhet, likaså bör det anses som en självklarhet att enkelt

kunna röra sig till fots i sin närmiljö. Enligt Boverket handlar det om en bristande kunskap och avsaknaden av underlag för gång som leder till att frågor om gåendet sällan besvaras och därför inte alltid prioriteras vid planeringsprocessen. Ett enkelt sätt att få fram information på är att studera vilka vägar de gående har tagit sig fram på och var på platsen de valt att gå. Boverket (2013) konstaterar betydelsen av att följa upp, analysera och sedan utvärdera svaren som ett bra sätt att belysa framkomlighetens styrkor och svagheter och förbättra platser utefter underlaget.

Fältstudien kommer att utgå från den kvantitativa vetenskapliga metoden och studera vilka vägar gångtrafikanter har valt att ta på en bestämd plats. Spår av mänsklig rörelse på och utanför vägar studeras för att analysera och utvärdera eventuella gångmönster över platsen. Resultatet av undersökningen kommer utgå från hur gångvänlig platsen är sett till fyra mätbara aspekter: smitvägar, siktlinjer, kontakter och maskvidd (Boverket, 2013). Sedan kommer eventuella förbättringsåtgärder på platsen att diskuteras för att komma fram till om platsen är i behov av en skötselinsats, omgestaltning eller om platsen är tillräckligt gångvänlig som den är.

Undersökningen är beroende av att så många personer som möjligt har använt sig av platsen när den studeras. Ju fler observationer av personer som rört sig på platsen desto säkrare slutsatser kan dras och visa på ett mönster (Arvidsson, L. et al, u.å.). Varje plats ligger därför beläget i eller i anslutning till målpunkter för olika kommunala, samhällsnyttiga ändamål så som högstadieskola, parkeringsplats och central park. Platserna varierar på så sätt att olika målgrupper använder platserna på deras sätt för att ge olika resultat att diskutera kring och samtidigt säkerställa en god jämförelse av platsernas användningsområden med hänvisning till dess brukargrupper. Jan Gehl och Birgitte Svarre (2013) redogjorde för en liknande undersökning i boken *How to study public life* som utgick från att iaktta människors rörelse över en plats och dra linjer på en karta hur personerna rörde sig genom den. På så sätt kunde resultatet ge grundläggande kunskaper i rörelsemönstret på en specifik plats och visa i vilken riktning folk tar sig i, hur stora gångflöden platsen har och vilka entréer som används mest. De kallade studien för *tracing*. Fältstudien i detta arbete utgår från samma princip, skillnaden är att undersökningen inte observerar människor, den utgår från iakttagelsen av spåren efter dem.

1.3.3. Avgränsningar

Uppsatsen är skriven med fokus på rörelsemönster i innerstaden Lund men innehåller såväl svenska som utländska källor och studier, därför kan variationer land eller kommuner emellan finnas. Litteraturstudien har som fokus att utgå från hur platser är planerade och hur vida detta hjälper eller stjälper gångtrafikanter sätt

att röra sig på platsen i stort. Diskussionsdelen lyfter förbättringsåtgärder, om det behövs några eller inte.

Vidare utgörs fältstudien på ett fåtal olika platser under våren 2022. Samtliga platser varierar i karaktär med olika användargrupper för att bidra till en större diskussion kring ämnet. Fältstudien fokuserar på att hitta generella samband och mönster på platsen kopplade till aktiva transporter med fokus på fotgängare (Gehl & Svarre, 2013). Anledningen till att begreppet aktiva transporter tas i beaktning i fältstudien är att spåren på platsen inte alltid utgörs av just en gångtrafikanter utan kan ursprungligen komma från eller förtydligas av andra trafikanter så som cyklister.

2. Rörelsemönster

2.1. Övergripande strukturer

Strukturerna av bebyggelse, transportsystem och grönområden är en del av ett landskap som styr hur vi rör oss. I det planerade landskapet går rörelsen mellan punkter och mål med innehållande gränser. Det är tydligt ordnat och strukturerat medan det oplanerade landskapet saknar detta. Där kan rörelsen gå i alla riktningar och punkterna blir i stället pauser i den pågående rörelsen (Högström, 1998). Arkitekturen tar in det oplanerade landskapet och ordnar upp det med hjälp av strukturer. Vid utomhusvistelse får vi närkontakt med landskapet och upplever miljön omkring oss. Det är viktigt att dessa strukturer stödjer vår fysiska aktivitet med så få barriärer som möjligt då dessa framkallar omvägar (Boverket, 2013).

Gång är det vanligaste sättet att ta sig fram på. Oavsett om transporten i huvudsak utförs av ett annat färdmedel går vi oftast till cykeln, bilen eller bussen. Av den anledningen gynnas samtliga trafikanter av en förbättrad planering för gång (Boverket, 2013; se även Region Skåne, 2011). Det som brister vid planeringsskedet är att gång inte anses vara ett eget färd sätt utan slås ofta ihop med cykeltrafik. Likheter mellan de båda färd sätten är sårbarheten gentemot motorfordon liksom mot väder och vind. Trots det är det viktigt att både i studier och i praktisk planering dela upp de olika färd sätten så deras behov kan skiljas åt (Lindelöw, 2009). Det talas om GC-vägar men de enskilda gångvägarna nämns sällan. Detta påverkar strukturerna av gång i samhället och ger en försämrad bild av vägar vid planeringsskedet. Det är inte bara en trygghetsfråga utan berör även frågor om tillgänglighet (Johansson & Berglund, 2011). I en rapport från Jonsson et al. (2009) tas fyra skillnader mellan fotgängare och cyklister upp:

1. Vi är alla fotgängare under någon del av vår resa, men alla är inte cyklister. Cyklister tar sig längre sträckor än fotgängarna vilket leder till en skillnad i vilket syfte vi tar oss från ett ställe till ett annat och vad vi förväntar oss av resan.

2. I och med att cyklisterna tar sig fram i stadens strukturer med en betydligt högre hastighet än fotgängarna påverkar detta deras stoppsträcka. En fotgängare stannar i jämförelse med en cyklist mycket snabbt. Denna skillnad ger fotgängarna en större möjlighet att undvika kollisioner samtidigt som krocken blir betydligt allvarigare ju högre hastighet vi färdats i.
3. Fotgängare och cyklister färdas tidvis på samma typer av ytor där motorfordon inte är tillåtna att köra, däremot är det i första hand cyklister som färdas i vägbanan tillsammans med motorfordon.
4. Cyklister ska bära hjälm för att förmildra konsekvenserna av en kollision medan en fotgängare vanligtvis inte använder något skydd i sin färd.

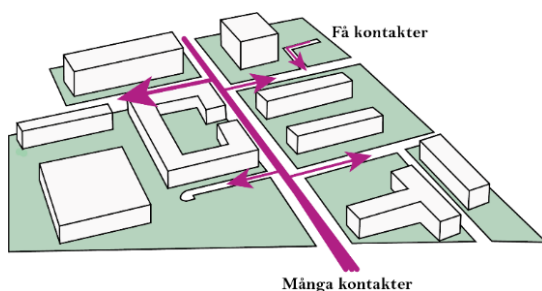
I en projektrapport från White Arkitekter & Spacescape (2011) nämns hot om konflikter på kombinerade vägar mellan cyklister och gångtrafikanter. Trafikanterna klagar på den andres trafikbeteende när konflikten många gånger uppstår på grund av bristande utformning och för lite utrymme. White Arkitekter & Spacescape påvisar att kombinationen av dessa trafikanter på samma yta är god då det bidrar till en ökad trygghetskänsla och ett livligare gaturum, men varje enskild trafikant bör få sitt utrymme i planprocessen. Det är fascinerande att tänka på hur mycket av gångbanorna som andra trafikanter tar upp för att inte vara i vägen för deras färd. Trafikljus, lyktstolpar, parkeringsmetrar, cykelställ och skyltar är några exempel som gör att gångtrafikanter ibland tvingas accelerera sig fram på vägar som från början redan var för smal för dem (Gehl, 2010). Mikael Colville-Andersen tar upp samma problematik i sin video *The arrogance of space in urbanism* (2020). Med hjälp av översiktliga illustrationer på gatunät runt om i världen visar Andersen att stadens utrymme är odemokratiskt fördelat mellan trafikanter. Bilar och övrig motorfordonstrafik får ofta mer utrymme än vad de behöver i staden med bland annat mjuka kanter i korsningar, som gör att de kan färdas fram med en högre hastighet vilket leder till att platsen blir mindre gångvänlig än vad den var från början. Gångtrafikanten tar sällan skarpa vinklar i sin färd, de går i en mjuk kurva mot sin destination. Trots det planeras övergångsställena med de klassiska skarpa hörnen i stället för att mjuka upp dem längst varje hörn. Andersen tar upp ett exempel på en korsning som rekonstruerats med skarpa hörn och tydliga kanter där bland annat cykelparkeringar får ta plats. Det är inte svårt att ändra hierarkin i planeringen, däremot finns det inget politiskt intresse att göra det enligt Andersen.

Enligt svensk Plan- och Bygglag (2010:900) har planerare en skyldighet att utforma en funktionell och estetisk tilltalande struktur av bebyggelse, grönområden samt

kommunikationsleder. Vidare säger PBL att strukturen ska ge en socialt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper oavsett målgrupp eller färd sätt. Region Skåne har tagit fram en utvecklingsplan i samarbete med Skånetrafiken (2011) för att skapa en utveckling av gång- och cykelnätverket. Där står vikten av ett varierade stadsrum med goda detaljer i människans skala i centrum för att uppmuntra till aktiva transporter. Mer folk i rörelse ger högre ekonomiska vinster då dessa grupper tenderar att spendera mer pengar i butiker än andra trafikanter (Region Skåne 2011; White Arkitekter 2011). Det ger möjligheten för fler företag att etablera sig som i sin tur bidrar till ett livligare stadsrum både lokalt, men även regionalt (Ibid).

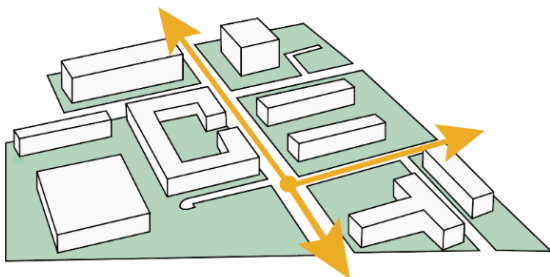
2.2. Rummets strukturer

En del platser kan få oss att känna osäkerhet och otrygghet. Våra genetiska eller socialt inlärd instinkter kan då be oss söka platser med en god överblick som tillflyktsort. Att kunna upptäcka faror och gömma sig ifrån dem har alltid varit viktigt för överlevnad. Människan blir lugn av öppna fält med goda utsikter, så länge vi har ryggen fri utan oväntade överraskningar bakifrån (Jakobsson, 2009). För en planerare kan det därför vara bra att arbeta med tydliga siktlinjer och vyer där rummen är lätta att blicka över för att öka orienterbarheten. Dessutom bör vägen vara kopplad med flera andra vägar och stråk för att ge valmöjligheten till en annan väg och på så sätt öka säkerheten och tryggheten (Boverket, 2013). För att analysera hur gångvänlig en plats är redovisas fyra begrepp som kan användas som ett beskrivande verktyg vid planering och utvärdering (Ibid; se även Berglund et al., 2011).



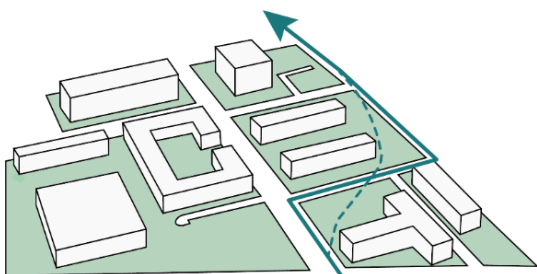
Kontakter:

För att öka valmöjligheterna och tryggheten i att ta en alternativ väg bör vägen ha flera vägar kopplat till sig. Vägar med få kontakter bör ses över och om möjligt kopplas ihop i ett större vägnät.



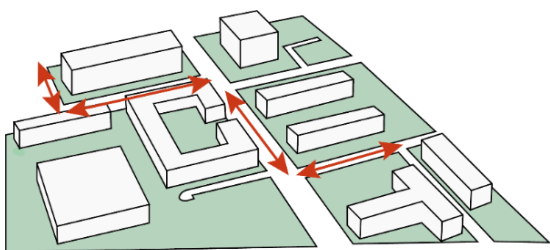
Siktlinjer:

Rum som är överblickbara och attraktiva att befinna sig i bidrar till trygghet. Siktlinjer och vyer kan på enkelt sätt koppla ihop platser, stråk och målpunkter. Namngivna gågator ger vägen identifiering, skyltning om alternativa vägval gör det enkelt att röra sig till platser samt distanshänvisning förenklar vägvalet.



Smitvägar:

Tidseffektiva förbindelser som går genom kvarter uppmanar människor att gå mer när avstånden till målpunkter minskas.



Maskvidd:

Framkomligheten för gångtrafikanter underlättas när maskvidden i stadens vägnät är lika med eller mindre än fordonstrafikens maskvidd. Länken till nästa väg bör därför inte vara för långt ifrån varandra. Ett flackt landskap som Skåne kan ha en större maskvidd än ett kuperat landskap eftersom att sikten är längre.

Figur 1. Strukturbilder gjorda av författaren med inspiration från Boverket (2013)

2.3. Vägval

2.3.1. Gångtrafikanten

Det är viktigt att utforma generella platser som alla gångtrafikanter på ett säkert sätt kan använda oavsett ålder eller nedsättning. Eftersom denna grupp är mycket stor och har olika behov kan det vara svårt att tillgodose allas krav, det är däremot viktigt att se till så att utformningen är passande för en större målgrupp (White Arkitekter, 2011). Goda förutsättningar för gång att kunna gå obehindrat och fritt utan att behöva väja undan från att bli knuffad av andra. Det är främst barn, äldre och rörelsehindrade som har större krav på utformningar med god framkomlighet, medan yngre människor är de mest toleranta gångtrafikanterna och ställer därför inga högre krav på detta (Gehl, 2010).

Människor i staden sparar gärna på sin energi, vilket märks då de ofta syns korsa trafikerade vägar där det passar dem, gärna i en direkt riktning till deras slutmål och undviker gärna omvägar och trappor. Så fort den gående kan identifiera sin riktning planerar trafikanten om sin väg i farten för att ta den kortaste distansen. De tillfredsställande spåren i gräsmattan och överallt i landskapet runt omkring i världen säkerställer detta ytterligare (Gehl, 2010). Trots det kan en längre väg upplevas som kortare om estetiken är tillräckligt attraktiv för gångtrafikanten (Berglund et al. 2011; Boverket 2013; Gehl 2010). Berglund et al. (2011) beskriver att skötsel och underhåll är den främsta förklaringen för detta. En plats som tas om hand är trevligare och tryggare att vistas i än misskötta platser och därför kan gångtrafikanten välja en längre väg beroende på skötselinsatserna. Boverket (2013) beskriver omgivningen och utformningen som den främsta förklaringen. Anses den kortare vägen vara monoton, tråkig och utsatt för högre ljudnivåer tar den gående oftast den längre vägen med en bättre utformning för gång- och cykelstråk. Gehl (2010) talar precis som Boverket om utformningens roll och beskriver den korta monotona vägen som ändlös för gångtrafikanten. Därför väljer den gående den längre vägen med mjuka kurvor och mindre maskvidd som fortsätter vara intressant med naturliga avbrott under hela färden. Gatan behöver inte svänga så mycket för att fortsätta vara intressant samtidigt som siktlinjerna bevaras (Ibid).

2.3.2. Planerarens roll

Planerarens främsta verktyg vid planeringsprocessen är kartan. Med hjälp av den kan planeraren se hela stadsstrukturen och planera nya strukturer därefter. Det är ett inflytelserikt verktyg i den bemärkelsen att det som planeras in och synliggörs på kartan är även det som kommer med i planeringens slutskede. Det är sedan i detaljplanen som frågor kring rörelse hanteras (Boverket, 2013). För planeraren är det därför viktigt, och enkelt, att studera fotgängarens naturliga rörelsemönster från

en utgångspunkt till en målpunkt för att visualisera vilka vägar som ingår i resan och eventuellt förstärka dem i sitt förslag (Boverket 2013; Gehl 2010). Det kan ge mer än effektiva stigdragningar, det kan även bidra med intressanta mönster och former på platsen (Gehl, 2010).

Att gångtrafikanter naturligt använder smitvägar i sin färd är välkänt. På många platser syns upptrampade spår där planeraren inte valt att göra en stigdragning. Dessa spår är en komisk konflikt mot arkitektens rätvinkliga linjal som använts i urban projektering (Gehl, 2010). De rätta vinklarna kan se fint ut på planerarens karta till dess att hörnen av gräsmattan är upptrampade i varje riktning (ibid). Det finns ett behov av att förbättra gatunätet för hållbara transporter så som gång, cykel och kollektivtrafik och dessa bör ha högsta prioritet i både den övergripande och den detaljerade utformningen, för att uppnå en hållbar stad (Vägverket, 2007:32).

2.3.3. Kommunens roll

Planmonopolet ger kommunen ett stort ansvar för hur stadens strukturer utvecklas och förvaltas. Genom planmonopolet ansvarar kommunen för planering, byggnationer och förvaltning av områden inom de kommunala gränserna. Det ger kommunen även inflytande för den fysiska aktiviteten och möjligheten att öka folkhälsan genom att belysa det väsentliga med goda förutsättningar för gång (Boverket, 2013). Vidare kan kommunen påverka planerarens arbete med riktlinjer för hur långa avstånden får vara till målpunkter så som skolor, sjukhus och äldreboende. Dessa riktlinjer bör följas i den mån det går i planerarens översiktsplan och spelar därför en stor roll i vilket färdmedel medborgarna främst väljer för att ta sig till dessa platser (Ibid).

Carlos Moreno (2020) kom fram med ett nytt koncept för stadsutveckling kallat *15-minute city*. I ett TED talk berättar han att dagens moderna städer har onödigt stora distanser till dagliga aktiviteter som tvingar invånarna att anpassa sig. Enligt Moreno bör städer utvecklas så att distansen till de nödvändiga målpunkterna ligger inom en kvarts promenad från hemmet, det gäller alltifrån arbetsplatser, skolor, mataffärer, sjukvården och rekreation. Skalan bör komma ner till en mänsklig nivå i stället för omänskligt stor och stadspulsen bör följa människan och inte bilen. Han ifrågasätter varför en stor motorled med högljudda fordon som avger giftiga avgaser ens bör få ta plats i staden när dessa hade kunnat ersättas med gröna stråk för människor att mötas och röra sig i. Vi har accepterat den dysfunktionella stadsutvecklingen, säger Moreno och menar att den börjar nå sin gräns. Det är viktigt att ändra denna trend så snabbt vi kan för jämlikheten, folkhälsan och klimatets skull, säger han. Det finns frågor kring markanvändning som vi glömt bort menar han och syftar på hur vi brukar stadens yta, vem den är till för och varför. Moreno anser att bostadsområdena bör vara planerade så att människor kan leva,

arbeta och trivas i dem utan att konstant behöva pendla långa sträckor fram och tillbaka.

2.3.4. Länsstyrelsen och regionens roll

Det är viktigt att samtliga instanser som arbetar med stadens framtid samarbetar mot en gemensam vision för att uppnå ett gynnsamt resultat (Region Skåne, 2020). Bristen på utveckling av aktiva transporter har bidragit med en bristande utformning för bland annat gångtrafikanter. Yrkesverksamma inom stadstrafiken och markplanering tar kontinuerligt fram nya nationella principer som ska ge stöd åt den nationella utformningen av det hållbara vägnätet (Vägverket 2007:32). Sedan är det länsstyrelsen som aktivt ska delta i kommunens planering som samrådspart, ge vidare planeringsunderlag, granska processen och ge nya synvinklar på pågående projekt (Boverket, 2013).

Region Skåne tog fram en utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne 2030* (2020) för att lyfta regionens möjligheter och utmaningar. Region Skåne har haft dialoger med samtliga kommuner i regionen, myndigheter, lärosäten, näringsliv, organisationer och invånare för att ta fram ett underlag med en gemensam målbild för Skåne fram till 2030. Arbetet visar bland annat att en ökning i den äldre och yngre generationen, allt fler väljer att cykla respektive utnyttja kollektivtrafiken och bilresor minskar något. Med den informationen vill Region Skåne utveckla arbetet med folkhälsan i fokus och tillgängligheten genom att binda samman regionen med goda kommunikationer och inte vara rädd för att ta itu med strukturella utmaningar. När kvaliteten på närmiljön ökar så gör också den fysiska aktiviteten det. En annan viktig byggsten i utvecklingsstrategin är att arbeta för en klimatneutral utveckling. Kommuner och planerare ska se till framtida generationer och ansvarsfullt bygga vidare på strukturerna som finns och föra samman bebyggelse. Satsningar på kollektivtrafiken och cykelstråk är viktigt för ett hållbart resande, utan att nämna någonting om gångstråk. Däremot säger Region Skåne i sin utvecklingsstrategi från 2020 att offentliga rum bör utvecklas genom en god gestaltad miljö i mänsklig skala som ökar tryggheten, är attraktiv och tillgänglig för alla, utan att vidareutveckla vem som är målgruppen.

2.3.5. Förvaltning

I Petra Bengtssons arbete *Samspel i parkförvaltning* (2009) beskrivs fyra olika typer av förvaltningsideal och ger en övergripande bild av begreppet *förvaltning*. En kommunal parkförvaltning arbetar för en långsiktig planering för kommunens marker och förhåller sig till deras budget, kärnfrågor, skötsel och underhållshandlingar. Parkförvaltaren arbetar utifrån regional identitet och kulturell karaktär och når på så sätt olika aktörer med sitt arbete;

- Politiker tar beslut om förvaltningen,
- Tjänstemännen tar fram beslutsunderlaget samt planerar för upphandling, är projektledare och följer upp förvaltningen och
- Parkarbetare anlägger, sköter och underhåller därefter.

Bengtsson skriver att förvaltningsidealet är en målsättning som beslutar i vilken riktning platsens utveckling går mot och tar i sitt arbete upp fyra förvaltningsideal. Det estetiska idealet tar stor hänsyn till formspråk och kulturhistoria. Höga prioriteringar läggs på platsens utseende och visuella upplevelse, det är välskött, ogräsfritt och städat, något som i folkmun kallas ”finpark”. Det ekonomiska idealet strävar efter lättskötta, kostnadseffektiva lösningar. Skötseln förhåller sig till de redskap och den budget som finns att tillgå. Det ekologiska idealet har en naturlig och varierad miljö med hänsyn till biologisk mångfald. Det sociala idealet sätter användarna i centrum och förhåller sig utefter deras önskemål. Upplevelse och rekreation är centrala begrepp som gör att idealet skapar olika typer av ytor för olika aktiviteter (Bengtsson, 2009).

Nivån på skötselinsatser varierar beroende på plats och bör utgå från hur mycket platsen används och spelar roll i staden (White Arkitekter, 2011).

3. Analyser av gång

Fältstudien på Lerbäckskolan utfördes en söndag och den centrala parkeringsytan respektive Lundagård utfördes en torsdag, samtliga i februari 2022 med målet att hitta rörelsemönster över platsen där anlagda vägar inte är planerade. På en karta ritades de tydligaste spåren för rörelse upp, där gräset blivit så pass upptrampat att det bara fanns jord kvar. Analyserna pekar åt vilket förvaltningsideal som finns på platserna och bygger på vilket förhållningssätt och värderingar brukarna har till dem.

3.1. Lerbäckskolan F-9



Figur 2. Analys gjord av författaren med kartunderlag från ©Lunds Kommun översiktsplan (2022). Se hänvisning till kategorier och perspektiv i kap 4.

På Lerbäcksskolan går 850 elever i åldrarna 5–15 (Lunds kommun, 2022). Under skoldagarna är det full rörelse på platsen men även under helger då ungdomar och vuxna besöker platsen för att aktivera sig eller ta en promenad med hunden (Stålhand, 2022). Resultatet av fältstudien visar rörelser med olika syften och har därför kategoriserats till tre typer;

- A. Spår som får tillåtas vara som de är
- B. Spår med behov av förstärkning och förbättring
- C. Spår av lekaktiviteter

Det som är intressant med att utföra en fältstudie kring en lågstadieskola är att barn har ett eget sätt att ta sig fram och använda platser på (Boverket, 2013). Deras nyfikenhet gör att de hittar alla genvägar på platsen och gör en lek utav det, vilket är en viktig aspekt vid fysisk aktivitet. Ung som gammal så bär vi på en nyfikenhet kring hur platserna ser ut och vart vägar leder och därför är det betydande för planerare att ta med lekfullheten redan i planeringsskedet. Barn utforskar gärna sin närmiljö grundligt och bildar på så sätt lekfulla stråk på platsen (Ibid). Detta syns även i analysen av Lerbäcksskolan samtidigt som en del rörelsemönster visar på en brist av planerade gångvägar. Antalet *kontakter* från de befintliga gångvägarna in till skolgården är få vilket gör att gångtrafikantens valmöjligheter begränsas. De befintliga gångvägarna bör därför utökas med fler *kontakter* in till Lerbäcksskolan för att koppla ihop gångnätet (Boverket, 2013). Det hade i sin tur skapat effektiva *smitvägar* med goda förutsättningar för platsens målgrupp, i detta fall barnen, som Gehl (2010) hävdar har ett större krav på utformningar med god framkomlighet.

Lerbäcksskolans skolgård är utrustad med många sociala ytor med olika aktiviteter för olika målgrupper som passar både förskolebarn likaväl som tonåringar. Miljön på skolgården är lättskött med stora gräsytor och lignoser som tillåts växa fritt för ett naturligt intryck (Stålhand, 2022). Förvaltningsidealet är en kombination av de sociala, ekonomiska och ekologiska idealen. Det sociala idealet syns tydligt på platsen, här står skolbarnen i centrum för att skapa en trivsam skolmiljö för samtliga åldrar. Det ekonomiska idealet sätter sin prägel på skolgården genom lättskötta ytor som inte behöver en konstant tillsyn utan får tillåtas vara något vild då platsen utsätts för mycket slitage från barnens lek. Det ekologiska idealet tas upp för att många av ytorna på skolgården är naturliga med en variation av arter och täta buskage, om det så handlar om en hänsyn till biologisk mångfald eller bara ett varierat visuellt intryck (Ibid). Fältstudien på Lerbäcksskolan visar att skolgården uppmanar till social interaktion och lekfulla aktiviteter genom de rörelsemönster som analysen visar.

3.2. Central parkeringsyta



Figur 3. Analys gjord av författaren med kartunderlag från ©Lunds Kommun översiktsplan (2022). Se hänvisning till kategorier och perspektiv i kap 4.

Parkeringsytan strax intill Lindebergska skolan angränsar till en central gångbana. En tät spireahäck med ett par stora träd är det som skiljer parkeringsytan och gångbanan åt. Analysen visar många rörelsemönster med ett gemensamt syfte, att ta den snabbast möjliga vägen fram till slutmålet. Samma dag som fältstudien ägde rum syntes inga människor röra sig på platsen men de flertalet parkerade bilarna visar att parkeringen ofta är okuperad dagtid och populär för bilister som behöver lämna av sin bil för att uträtta sina ärenden i området (Stålhand, 2022).

Från fältstudien kan en del intressanta antaganden göras, parkeringsytan är anlagd för bilisterna. Det som händer efter att bilisterna har parkerat sin bil är att de i flesta fall går över till att vara gångtrafikanter. Däremot är parkeringsytan inte planerad för deras behov, det påvisar analysen med flera upptrampade smitvägar som går

rakt över planteringarna. Väljer gångtrafikanten att gå över den asfalterade ytan i stället tvingas hon vara uppmärksam för bilar eftersom det är de som har platsen i anspråk (Stålhand, 2022). Parkeringen saknar helt *kontakter* avsedda för gångtrafikanter, dessutom är *maskvidden* så pass stor att framkomligheten påverkas negativt och skapar onödiga omvägar till och från platsen (Boverket, 2013). Det är tydligt att platsen är utformad för bilen utan att planeringen tagit hänsyn till gång som ett eget färd sätt och på så sätt slagit samman dessa två på en gemensam yta. Då bilister och gångtrafikanter skiljer sig så pass mycket åt genom exempelvis sårbarhet gentemot varandra är det viktigt att varje trafikant får sin egen yta att färdas på (Lindelöw, 2009).

Parkeringsytan är lättskött med mycket asfalt och flera växter av samma art med samma skötselbehov (Ibid). Det leder till att förvaltningskostnaderna hålls relativt låga och att platsen utgår från det ekonomiska idealet. Det finns även en hint av det ekologiska idealet. Vid den södra delen av parkeringen finns det naturlika buskage, med många olika växtarter som är uppskattade för smådjur, och kanske är det just därför förvaltaren har satt upp ett stängsel längst med södra sidan för att motverka att personer stör djurlivet (se hänvisad perspektivbild B2).

3.3. Lundagård



Figur 4. Analys gjord av författaren med kartunderlag från ©Lunds Kommun översiktsplan (2022). Se hänvisning till kategorier och perspektiv i kap 4.

Historien bakom Lundagård har präglats av platsens formspråk och karaktär. Flertalet kungar och andra högt uppsatta ämbetsmän har under flera sekel styrt förvaltningen av både parken och husen som angränsar till. Raka alléer med svenska trädslag var dåtidens trend som lever kvar på platsen än idag (André, 2019). Under 1700-talet fick förvaltningen problem med bland annat studenter som lekte runt på gräsmattorna och slet ner svålen till jorden. Utöver det var det flera besökare som valde att gå kors och tvärs över gräsmattorna så att rörelsemönster uppstod. Detta var inte acceptabelt och därför gjordes ett försök att stoppa flödet över gräsmattorna genom att rama in träden med staket (Ibid). Staketet som syns rama in träden från hänvisningsbilden i kategori A nedan kan ha varit en av förvaltningsinsatserna från den tiden.

Dagens stigdragningar på platsen är från år 1745 när professor J.A. Retzius tog fram nya ritningar för att ordna upp och snygga till parken (André, 2019). Platsen har

minst sagt ett tydligt ordnat formspråk med mycket kulturhistoria bakom sig. Förvaltningen går i samma linje som den gjorde för 300 år sen, parkens utseende går först. Det estetiska idealet dominerar med ett prydligt och välskött intryck. Det ekologiska idealet har däremot satt sin prägel i kanterna av parken. Buskar och träd av olika arter har bidragit med en varierad miljö i parken. Trots det verkar det än idag vara oacceptabelt att gåna över gräsmattan då endast två rörelsemönster utanför de anlagda vägarna funnits (Stålhand, 2022). Dessa mönster är inte nödvändiga att åtgärda då en sådan insats inte skulle göra skillnad för gångvänligheten på platsen gällande Boverkets fyra begrepp (2013).

4. Förbättringsförslag

Följande åtgärder föreslås för att underlätta för gångtrafikantens framkomlighet och framtida rörelsemönster. Med stöd från Boverkets fyra begrepp: *kontakter*, *siktlinjer*, *smitvägar* och *maskvidd* (2013) presenteras kategoriserade förbättringsförslag. Kategori B, spår som är i behov av förstärkning och förbättring, har identifierats där gångvänligheten speciellt behöver lyftas utifrån Boverkets begrepp, till skillnad från kategori A, spår som får tillåtas vara som de är, som inte är nödvändiga att åtgärda för att öka gångvänligheten på platsen.

4.1. Lerbäckskolan F-9

Kategorier		Hänvisningsbilder	Åtgärd
A	Spår som får tillåtas vara som de är		Förr eller senare kommer spår att uppstå på ytor som denna. Det är gångtrafikantens val att gena över ytor där anlagd väg inte är planerad. Dagar då marken är torr är detta extra vanligt än dagar då marken är blöt. Ta lärdom av dessa och anlägg exempelvis inte skarpa hörn eftersom gångtrafikanten sällan tar sig fram på det sättet.

B	Spår med behov av förstärkning och förbättring		Se behovet av ett tydligt rörelsemönster och underlätta för gångtrafikanter. Förstärk rörelsemönstret genom att anlägga en bred, tydlig entré och tillåt fortsatt flöde då det finns ett tydligt behov av det.
C	Spår av lekaktiviteter		Skolgården är en lekmiljö för barnen att aktivera och springa av sig innan rasten är slut. Det är viktigt att det finns områden på skolgården dit barn kan gå och känna en tillhörighet och skapa en gemenskap med andra barn. Därför ska speciellt detta rörelsemönster bevaras och skyddas från onödiga ingrepp som kan förstöra leken. Utanför buskaget löper en gångbana och en motorled. Ett stängsel har satts upp för att skydda barnen från trafiken utanför. Under fältstudien uppmärksammades håligheter i stängslet vilket borde åtgärdas dels för att skydda barnen, men även för att skydda leken som pågår i buskaget.

4.2. Central parkeringsyta

Kategorier		Hänvisningsbilder	Åtgärd
A	Spår som får tillåtas vara som de är		Entrén till platsen visar vem ytan är avsedd för. Gångtrafikanten har inget eget stråk utan tvingas in på infarten för motorfordon. Det står två stora skyltar på var sida vägen i riktning åt personer som anländer i bil, så att de ska kunna läsa informationen om parkeringen och platsen. Den upptrampade gången vid sidan av visar att gångtrafikanten inte alltid är bekväm med att röra sig på vägen där bilar kan köra utan tar då en alternativ väg i anspråk. Det finns en annan upptrampad gång några meter ifrån denna som borde förstärkas till en riktig gångbana åt fotgängare för att öka säkerheten och välkomna fotgängare in till området.
B1	Spår med behov av förstärkning och förbättring		Det saknas gångvägar till och från parkeringen. Därför har personer genat över planteringarna för att komma ut till trottoaren. Detta har resulterat i att några spireahäckar har fått sätta växtkraften till för att kunna ta emot flödet av gångtrafikanter. Behovet av gångvägar på platsen är stort, inte minst för de mest utsatta. Genom att förbättra dessa smitvägar och omvandla det till riktiga gångvägar kan samtliga grupper röra sig över platsen utan att vara i fara för biltrafiken, detta gäller främst barn, äldre och rörelsehindrade fotgängare.

B2	Spår med behov av förstärkning och förbättring		På bilden visas ett försök av förvaltaren att stoppa framtida flöde för gångtrafikanter genom att sätta upp ett stängsel längst med parkeringsytans utkant mot trottoaren. Detta har däremot visat sig inte hjälpa, i stället har gångtrafikanten tryckt ner nätet för att kunna kliva över det. Resultatet blir en strid mellan gångtrafikanter och förvaltare där landskapsbilden far illa med ett stökigt intryck och misslyckade ekonomiska insatser.
----	--	---	---

4.3. Lundagård

Kategorier		Hänvisningsbilder	Åtgärd
A	Spår som får tillåtas vara som de är		Staketen skyddar gräsmattan från att bli upptrampad. Trots det har den lilla gräsytan, som inte fått skydd av staketet, blivit utsatt. Precis som på bilden från Lerbäcksskolan (kategori A) har skarpa kanter planerats trots att gångtrafikanten inte tar sig fram på det sättet. En rundad kant hade gett ett finare intryck än den blottade jorden gör idag.
1	Perspektivbild		En blandning av växtarter i olika skikt återfinns längst kanten av Lundagård. I fältskiktet under buskar och träd tittar vårblommorna fram och fåglar kvittrar från grenarna.

2	Perspektivbild		Det finns bra exempel från Lundagård på hur en mjuk kant har planerats in för att fotgängare inte ska behöva röra sig över en gräsyta. Denna kant fyller dessutom ett syfte i att ha både plats för vattenavrinning samt en papperskorg för de som går förbi.
---	----------------	---	--

5. Avslutande diskussion

Under arbetets gång har jag fått frågan av nära och kära vad jag skriver om. Mitt svar på frågan har varit "jag skriver om smitvägar" och många gånger har jag bemötts av en förvirrande reaktion. När jag sedan förklarat innebörden av ordet förstår alla genast vad jag menar. Trots att ordet inte känns bekant för alla så är innebörden av en smitväg något som de flesta har en erfarenhet av och en relation till. Smitvägar kan påträffas överallt i det vidsträckta landskapet och det intressanta med dem är att det inte är planerade utan bara uppstår av människor med samma rörelsemönster. Den kan leda i en direkt riktning till ett givet slutmål, vara en säkrare alternativ väg eller ha en lekfull innebörd. Förvaltningsidealen verkar spela en avgörande roll i huruvida det finns många smitvägar på en plats eller inte. Fältstudien observerade detta och resultatet visar att platser som domineras av det estetiska idealet med prydligt formspråk och mycket kulturhistoria tenderar att ha mindre smitvägar än de andra idealen. Att gå igenom Lundagård är som att gå in på ett museum, ingenting får vidröras utan bara observeras och missköter vi oss riskerar vi att bli tillrättavisade. Förvaltningsidealet markerar vilken attityd som förväntas av fotgängarna. På parkeringsytan och skolgården gäller andra regler för att idealet är annorlunda. Båda platserna är fyllda av rörelsemönster där anlagd väg inte är planerad och på parkeringen hade fotgängare till och med böjt ner ett stängsel för att kunna ta sig förbi. Något sådant hade aldrig fått ske i Lundagård utan att förvaltaren genast hade satt in åtgärder. Det visar också hur vissa platser är lättare att arbeta med än andra när det kommer till förstärkning eller förbättring av smitvägar. Ska Lundagårds förvaltning argumentera för anläggande av ett nytt gångstråk hade det krävts mycket till för att det förslaget ska gå igenom. Parkens karaktär bär på ett kulturhistoriskt värde. Hade parkeringen eller skolgårdens förvaltning kommit med samma förslag hade det blivit mer av en ekonomisk diskussion med fördelar kontra nackdelar.

Gångtrafikanter i stan tar ibland risker när de korsar vägbanor för att gå i riktning mot deras slutmål. Det kan leda till konflikter och olyckor mellan olika trafikanter. Det är bland annat därför det är viktigt att planeringen tar hänsyn till fotgängare för att minska risken att någon skadas. En annan viktig anledning till att gång borde prioriteras är folkhälsan. Aktiva transporter främjar detta och effektiva linjedragningar kan få människor att vilja röra på sig mer. Det kan i sin tur leda till

att färre människor väljer att ta bilen vilket också bidrar till en bättre livsmiljö. Trots att fördelarna är många och det faktum att näst intill alla är gångtrafikanter någon gång under resan så har inte fotgängare den statusen de borde ha vid planering. Det blir sällan uppmärksammas och det visar sig bland annat i Skånes utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne 2030* (2020). Målbilden är att förbättra förutsättningarna för att resa kollektivt och förbättra cykelstråk när resor med bil verkar minska något. Några mål kring hur förutsättningarna för gång ska förbättras nämns överhuvud taget inte, inte ens orden "gångtrafikanter" eller "fotgängare" har funnits med i målbilden för 2030. Däremot innehåller dokumentet en bild av två män i olika åldrar som leendes går ute i naturen tillsammans på en av sidorna i utvecklingsstrategin. Skånes utvecklingsplan från 2011 tar upp att bättre förutsättningar för gång leder till bättre förutsättningar för samtliga trafikanter och är en viktig del av planeringen för ett livligare stadsrum där företag kan etablera sig och växa. Det är synd att utvecklingsplanen från 2011 inte fått ta mer plats i utvecklingsstrategin från 2020, förutom den lånade bilden av två gångtrafikanter vill säga.

Region Skåne skriver mycket i sin utvecklingsstrategi om att minska bilismen i regionen och ta tag i strukturella utmaningar kopplat till det. Trenden kring att begränsa antalet motorfordon i staden verkar hålla i sig och nämns av bland annat av Trafikverket (2017) som skriver att bilen inte kommer vara lika högt prioriterad i framtiden som den hittills varit, Sveriges kommuner och landsting (2013) fortsätter i samma spår och nämner att begränsningar av privata motorfordon kommer råda i framtiden. Trots det är många beroende av sitt motorfordon vilket märks av i stadens strukturer och ointresset kring förbättrade förutsättningar för gångtrafikanter. Carlos Moreno och Mikael Colville-Andersen är två av nutidens röster som vill se en stor förändring av stadsrummen runt om i världen. Moreno presenterar *The 15-minute city* (2020) där han ifrågasätter varför en stor motorledens bör få ta plats i staden när dessa hade kunnat ersättas med gröna stråk. Genom en minskad distans till de nödvändigaste målpunkterna hade människor inte behövt ta bilen fram och tillbaka till och från målpunkter utan i stället använt sig av aktiva transporter. Mikael Colville-Andersen talar i sin video *The arrogance of space in urbanism* (2020) om att det råder en odemokratisk fördelning världen över gällande stadens yta där motorfordonstrafiken dominerar. Andersen vill ha en förändring där motorlederna smalnas av för att ge plats åt andra trafikanter och övergångsställen utformas efter hur människan faktiskt rör sig. Både Moreno och Andersens strategier är för extrema för att i nuläget få ta plats i Region Skånes utvecklingsstrategi till 2030. Kanske ligger deras idéer så pass långt före sin tid att det inte kommer vara aktuellt att planera utefter dem ännu. Det komplicerade i att ställa om till sådana strukturer är att beslutet inte ligger hos en person utan hos ett helt samhälle, på olika instanser, där människors vardagsliv världen över hade sett

helt annorlunda ut från hur det gör idag. Jan Gehl är en annan röst som har blivit populär inom stadsplanering. I hans bok *Cities for people* (2010) beskrivs hans åsikter med att se ett behov och med små, enkla medel förbättra situationen utan att andra trafikanter blir markant störd av förändringen. Exempelvis att utforma gågator med mjuka svängar som är överblickbara samtidigt som de är intressanta för fotgängaren, eller för planerare att lägga undan den rätvinkliga linjalen och skapa stigdragningar dit folk vill ta sig och få intressanta mönster på platsen på köpet. Detta gör att Gehl är lättare att lyssna på till skillnad från Moreno och Andersen. Detsamma gäller Boverkets vägledning från 2013 där fyra förslag presenteras för att stimulera fysisk aktivitet i staden. Kontakter, siktlinjer, smitvägar och maskvidd är förslagna riktlinjer som planerare bör ha i åtanke vid planering av stadsrum.

Det fina med smitvägar är att det är en markering som berättar att platsen är använd och att människor gillar att röra sig över den. De som går här tänker inte bli styrda av den anlagda vägen, de går sin egen väg. Personligen uppskattar jag smitvägar inte bara för att det känns som att jag sparar tid, utan också för att en del smitvägar många gånger väcker en lekfullhet inom mig, det blir som ett äventyr att se vart stigen tar mig, kanske till en hemlig plats eller ger mig ett nytt perspektiv på landskapet jag rör mig i.

Referenser

- André, I. (2019). Lundagårds historia. *Kulturportal Lund*.
<https://kulturportallund.se/lundagards-historia/> [2022-03-08]
- Arvidsson, L., Jemsson, T., Larsson, O., Röllgårdh, M., Wirén, T., Österström, O. (u.å.). Kapitel 5: Vetenskapliga metoder. *Vägar till gymnasiearbetet*.
<https://gymnasiearbetet.nu/kapitel/kapitel-5-vetenskapiga-metoder/kvantitativ-metod/> [2022-02-09]
- Berglund, U. et al (2011). Här går man! Rapport 2011:3. Uppsala: Institutionen för stad och land, SLU Ultuna
- Boverket (2013). *Planera för rörelse! -En vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen*. Karlskrona: Boverket.
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2013/planera-for-rorelse.pdf>
- Carlos, M. (2020). The 15-minute city. TED konferensen 2020. [video].
https://www.ted.com/talks/carlos_moreno_the_15_minute_city [2022-02-26]
- Coville-Andersen, M. (2020). *The arrogance of space in urbanism*. [video].
<https://www.youtube.com/watch?v=CfXP6KOVBOY> [2022-03-01]
- Lindelöw, D (2009). Strategier för ett ökat gående och cyklande – en litteraturstudie om olika faktorerers betydelse. Lund, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, 2009. Bulletin – Lunds universitet, Tekniska högskolan i Lund, Institutionen för teknik och samhälle
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, D.C.: Island Press.
<https://ebookcentral.proquest.com/lib/slub-ebooks/reader.action?docID=3317503>
- Gehl, J., Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington, D.C.: Island Press

- Högström, E. (1998). Tillfälliga förbindelser, reflektion från periferin. *Nordisk arkitekturforskning*. 11(3), 95–105.
<http://arkitekturforskning.net/na/article/view/567/515>
- Johansson, C., & Berglund, U. (2011). Planering och utformning för ett ökat gående. Luleå: Luleå Tekniska Universitet
- Jonsson, T., Koglin, T., Lindelöw, D., Nilsson, A. (2009), *Effektsamband för gående och cyklisters säkerhet – litteraturstudie*, utgiven version 2009-04-14, Lunds universitet, Lunds Tekniska Högskola, institutionen för teknik och samhälle, avdelning trafik och väg
- Lunds kommun (2022). *Lerbäckskolan*. <https://lund.se/forskola-och-skola/grundskola/grundskolor-i-lund/lerbackskolan> [2022-02-12]
- N Bengtsson, P. (2009). *Samspel i parkförvaltning - om skötselideal och förhållningssätt till biologisk mångfald i tre svenska parkförvaltningar*. (2010:9). Swedish University of Agricultural Sciences, Alnarp. Faculty of Landscape Planning, Horticulture and Agricultural Science Department of Landscape Management, Design and Construction.
https://pub.epsilon.slu.se/2212/1/Petra_Bengtsson_final.pdf
- Region Skåne (2020). *Det öppna Skåne 2030, Skånes utvecklingsstrategi*.
https://www.skane.se/SysSiteAssets/organisation_politik/regional-utveckling/regional_utvecklingsstrategi_oppna_skane_2030.pdf
- Region Skåne (2011). *Bytespunkter som mötesplats i Skåne*.
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/bytespunkten_som_motesplats_i_skane.pdf
- SFS 2010:900. *Allmänna och enskilda intressen*. Stockholm: Finansdepartementet
- Sveriges Kommuner och Landsting (2013). *Parkering för hållbar stadsutveckling*. Linköping: LTAB. https://docplayer.se/451351-Parkering-for-hallbar-stadsutveckling.html?fbclid=IwAR2orgeM_Dfxe6uf89UqJ0fHu5Wj0eeE EYwrylNqvZTgJIEy56mQWoGCBgo
- Stålhand, W. (2022). Fältstudie över Lerbäckskolan, en central parkeringsyta och Lundagård
- Trafikverket (2017). Godstransporter i staden – citylogistik.
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i->

samhallsplaneringen/Naringslivets-transporter/Godstransporter-i-staden--
citylogistik/

Vägverket: Den Goda Staden, Traffic intergration or segregation for the
sustainable city – A review of current debate and litterature, Publikation
2007:32

White Arkitekter, Space scape (2011). Cykelstaden – mainstreamcyklistens
återkomst. Stockholm: White Arkitekter AB

Tack

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Helena Mellqvist för allt stöd jag fått. Du har inte bara fått mig att känna mig säker i min skrivprocess utan också bidragit med många idéer som varit till hjälp för min arbetsprocess. Tack även till min motläsare Harald Ris för alla uppmuntrande ord och kommentarer som hjälpt mig förbättra min uppsats samt gett mig goda råd gällande min fältstudie. Slutligen vill jag tacka samtliga i min seminariegrupp för all inspiration de gett mig och för de givande samtalen vi haft tillsammans.