



# Hur mår vi bra av en gågata?

Faktorer som påverkar den mentala hälsan och upplevelsen bland stadens hårdgjorda miljöer, med gågatan i fokus

---

*How do we feel well from pedestrian streets? - Factors affecting mental health and the experience within paved urban environments, with pedestrian streets in focus*

**Odd Nilsson**

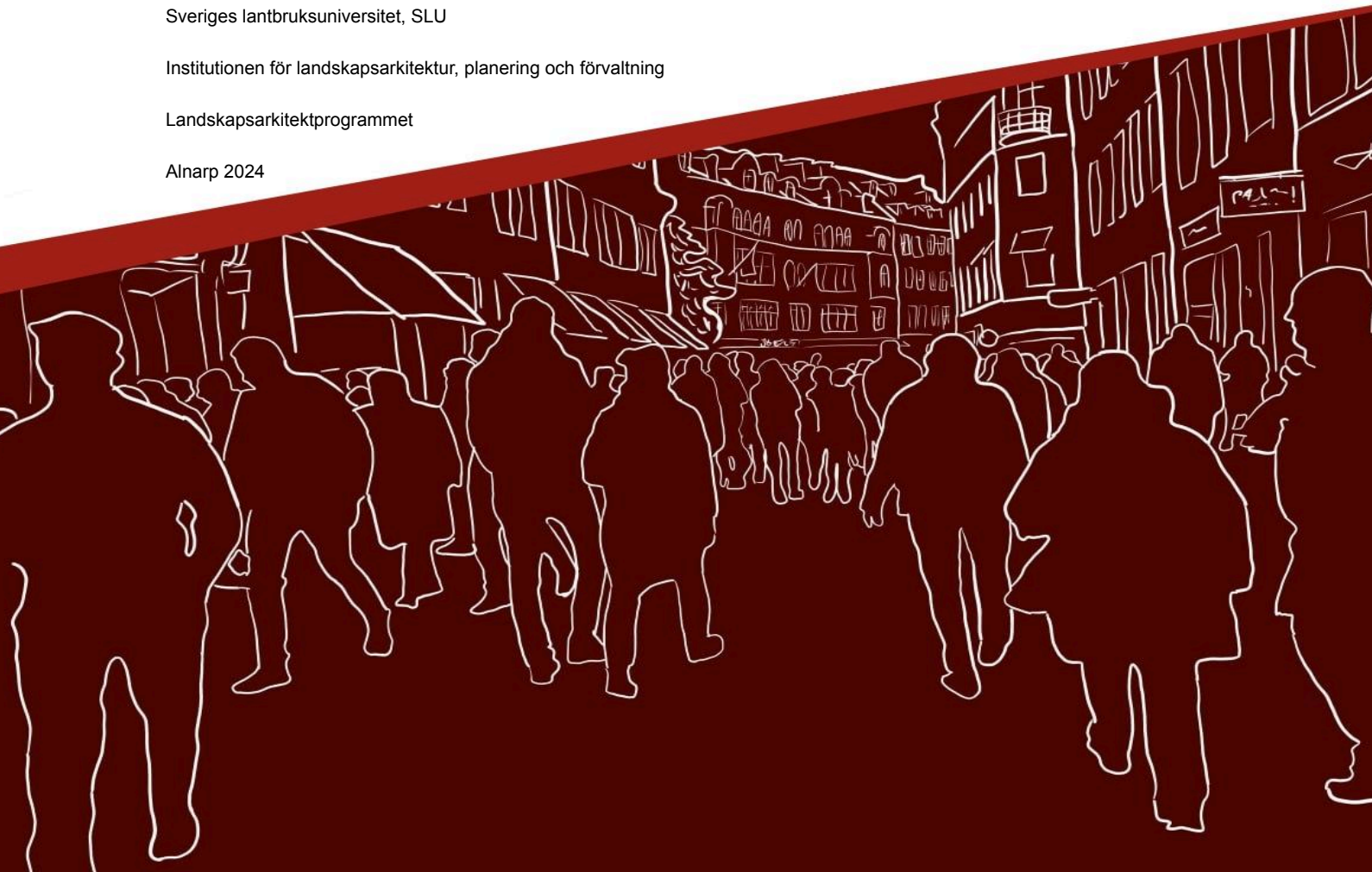
Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitektprogrammet

Alnarp 2024





# Hur mår vi bra av en gågata? - Faktorer som påverkar den mentala hälsan och upplevelsen bland stadens hårdgjorda miljöer, med gågatan i fokus

*How do we feel well from pedestrian streets? - Factors affecting mental health and the experience within paved urban environments, with pedestrian streets in focus*

Odd Nilsson

<b>Handledare:</b>	Mats Gyllin, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för människa och samhälle
<b>Examinator:</b>	Märit Jansson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur planering och förvaltning
<b>Bitr. examinator:</b>	Matilda Alfengård, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
<b>Omfattning:</b>	30 hp
<b>Nivå och fördjupning:</b>	A2E
<b>Kurstitel:</b>	Independent Project in Landscape Architecture
<b>Kurskod:</b>	EX0846
<b>Program:</b>	Landskapsarkitektprogrammet
<b>Kursansvarig inst.:</b>	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
<b>Utgivningsort:</b>	Alnarp
<b>Utgivningsår:</b>	2024
<b>Nyckelord:</b>	Gågata, gågator, boende i staden, miljöpsykologi, mental hälsa, landskapsarkitektur, rumslighet, grönska, ljudbild, trafik, människor, stress

## **Sveriges lantbruksuniversitet**

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap  
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.

## Förord

Denna uppsats har skrivits från norra Sverige till södra Tyskland. I bilar, i tåg. Caféer och en handfull bibliotek. Vid flera köksbord och på vardagsrumsgolv har meningar formuleras och omformuleras till det som nu blev idag.

Bäst Bästa Rike <3 Tusen tusen kramar till dig. Br dspelspauser och allmänt n rderi, cykel ventyr, tr dg rderi och så mycket pepp! <3

Fantastiskt stort tack till min handledare genom allt detta, Mats. Vi hade aldrig träffats innan detta men våra möten kom att bli en höjdpunkt genom det annars relativt trista livet som student djupt i masteruppsatsv rlden.

Stort stort tack till Malo! Du är en hund som enbart behärskar franska, så du kommer garanterat inte l sa detta. Men jag vill ändå uttrycka hur fantastiskt det var att dela stora delar av vardagarna och uppsatsskrivandet med dig.

## Sammandrag

De senaste 200 åren har städer blivit majoriteten av människans boendemiljö, både globalt och i Sverige. Att bo i en stad idag innebär en ökad risk för både fysisk och mental ohälsa. Stadsplaneringen kan bidra till att minska risken, genom att ta hänsyn till faktorer som bidrar till ett ökat välbefinnande i staden. Med gågatan som exempel undersöker följande studie faktorerna som påverkar människans mentala välmående i staden. Genom en litteraturstudie i samband med en observations- och enkätundersökning undersöks människors uppfattning av stress, ljudbild, upplevd trygghet, allmänt mående och skönhet i olika miljöer i staden, med fokus på gågator. Resultaten tyder på att faktorer som uppfattas vara bra för den mentala hälsan och efterfrågas hos gågator är en ökad grönstruktur som träd och buskar, vacker arkitektur och markbeläggning, dekoration så som vimplar och ljusslingor samt sociala miljöer som caféer, pubar och restauranger. Bilismen och trafik är en faktor man vill se mindre av i städer och är den beståndsdel i stadsmiljön som mest negativt skapar både försämrad mental och fysisk hälsa. Ett större antal människor på en plats skapar stress, medan en frånvaro av människor skapar en otrygghet och även mörka platser upplevs som otrygga. Med en bra belysning kan platsen istället skapa ett mentalt välmående och en ökad trygghet. Gågatan har som miljötyp och rumslighet möjlighet att skapa en förbättrad mental hälsa bland städernas invånare och kan, utöver rena grönstrukturer, påverka välmåendet i stadsmiljöer positivt. Samtidigt krävs det en medvetenhet och ett aktivt arbete att skapa dessa gågator för välmående.

*Nyckelord: gågator, miljöpsykologi, rumsligheter, stadsmiljöer, upplevd grönska, arkitektur, ljudbild, infrastruktur, stress, skönhet, café, trafik, bilism, ljus.*

## Abstract

Over the last 200 years, cities have become the main living environment for people, both globally and in Sweden. Living in a city today can lead to an increased risk of both physical and mental health. Urban planning can help to reduce the risk by considering factors that contribute to increased well-being within the city. Using the pedestrian street as an example, the following study examines the factors that affect people's mental well-being in the city. Through a literature study combined with an observational study and a survey, people's perception of stress, soundscape, perceived safety, and beauty, as well as general well-being in different environments in the city is investigated, with a focus on pedestrian streets. The results indicate that factors perceived to be good for mental health are in demand among pedestrian streets is more green structures such as trees and bushes, beautiful architecture and cobblestones, decoration such as pennants and light chains, as well as social environments such as cafés, pubs and restaurants. Meanwhile cars and traffic in general is a factor that the respondents want to see less of in cities and is the component of the urban environment that mostly negatively affects mental and physical health. Having a large amount of people within a certain space and place creates stress, while an absence of people creates a perceived lack of safety. Furthermore, darker places are perceived as being unsafe. With good illumination, a location can instead create mental well-being and increased perceived safety. As environment and spatiality, the pedestrian street can improve mental health among city residents, in addition to green environments. At the same time, awareness and active work is required to create pedestrian streets for well-being.

*Keywords: Pedestrian streets, environmental psychology, spatialities, urban environments, perceived, nature, architecture, soundscape, infrastructure, stress, beauty, cafés, cars, light*

# Innehållsförteckning

<b>Inledning</b> .....	<b>9</b>
Mål, syfte och frågeställningar.....	12
<b>Metod</b> .....	<b>13</b>
Litteraturstudie.....	13
Observationsstudie.....	13
Enkätundersökning.....	15
Beskrivning av gågatorna.....	19
Lilla Fiskaregatan, Lund.....	19
Södra Förstadsgatan, Malmö.....	20
Strøget, Köpenhamn.....	22
<b>Resultat</b> .....	<b>23</b>
Litteraturstudie.....	23
Den fysiska och psykiska hälsan i stadsmiljön.....	23
Gröna miljöer.....	25
Ljudlandskapet.....	26
Rörelse i staden.....	27
Den upplevda skönheten och det fysiska stadsrummet.....	28
Staden, en offentlig miljö. Den upplevda tryggheten.....	29
Sammanfattning Litteraturstudie.....	30
Observationsstudie.....	31
Lund - Lilla Fiskaregatan.....	31
Malmö - Södra Förstadsgatan.....	32
Köpenhamn - Strøget.....	33
Enkätundersökning.....	35
Inledningsfrågor.....	35
Lilla Fiskaregatan, Lund.....	37
Södra Förstadsgatan, Malmö.....	39
Strøget, Köpenhamn.....	42
Bilvägsmiljön.....	45
Parkmiljön.....	47
Skogsmiljön.....	50
<b>Diskussion</b> .....	<b>54</b>
Om stadsmiljön.....	54
Trygghet.....	54
Stress.....	55
Grönstruktur.....	57
Ljudbild.....	57
Ljus.....	58
Individen och olika uppfattningar.....	59
Arkitektur och kultur.....	60
Framtiden och gågatan.....	60

Metoddiskussion.....	61
<b>Slutsats.....</b>	<b>63</b>
<b>Referenslista.....</b>	<b>64</b>



# Inledning

Staden är en miljö skapad av människan. I staden har vi byggt oss en plats att leva utanför naturens obekvämligheter. Här finns det mat att köpa, jobb för att tjäna pengar och skolor för våra barn. Här finns sjukhus, universitet och institutioner. Vi kan ta oss fram med bil, buss och tåg. Vi kan handla allt vi behöver, träffa vänner och njuta av det kulturella livet. Här trivs vi! Eller?

Följande studie grundas i en nyfikenhet kring stadsmiljöns påverkan på människans välbefinnande. Med gågatan i fokus vill jag ta fram och utforska faktorer i hårdgjorda miljöer som påverkar människans mentala hälsa.

## Bakgrund

I början av 1800-talet var befolkningen i Sverige ett bondesamhälle och ett glesbygdsfolk. Då bodde 90% av befolkningen på landsbygden och städerna var förhållandevis små. 200 år senare har städerna blivit fler och större, samtidigt som befolkningen har ökat markant. Idag bor 85% av den svenska befolkningen i tätorter (Statistikmyndigheten SCB 2015). Även globalt har denna resa från landsbygd till staden skett och 2007 var första gången i historien majoriteten av den globala befolkningen bodde i tätorter. 2021 har den siffran gått upp sex procentenheter till 56% och prognoser visar på en estimerad ökning till att 70% av jordens befolkning år 2050 kommer bo i en tätortsmiljö (UN-Habitat 2021). För den samtida människan kan stadsmiljöer te sig självklara och framstå som en naturlig del av våra liv. Skådat ur ett längre, historiskt perspektiv är staden som boendemiljö ny för människan som art. Staden och stadsrummen är en miljö människan själv har skapat. Den är skapad *av* människan men har vi skapat den *för* människan?

FN:s boende- och bosättningsorgan, UN-HABITAT (2022), och Världshälsoorganisationen, WHO (2022), flaggar för att vara bosatt i en stad kommer i framtiden innebära en större risk för bland annat en försämrad mental hälsa samt fattigdom och dålig luftkvalité.

Organisationerna varnar för att samtidigt som befolkningen i redan etablerade städer växer och expanderar i en allt snabbare takt ökar även antalet städer i världen. Bägge organisationer pekar på att mellan 2022 och 2070 beräknas just antalet städer i låginkomstländer öka med 76%. I Hög-inkomst och medelinkomstländer beräknas antalet städer öka med 20%.

Med en hastighet där stadsplaneringen inte blir överskådlig finns en risk att det skapas stora områden av urbana miljöer med dåliga förhållanden som förväntas bidra till en tilltagande stress och sämre psykisk ohälsa (WHO 2022).

2015 skrev alla medlemsstater i FN under Agenda 2030, med målet att skapa global fred och hållbar utveckling. Agenda 2030 innehåller 17 mål, där nummer 11 heter *Hållbara städer och samhällen: att göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara* inklusive delmålen att skapa mer tillgängliga städer för äldre personer, personer med funktionsnedsättning, kvinnor och barn (UNDP 2022).

Det som gör staden till ett övergripande och sammanhängande geografiskt område är att marken används för tätbebyggelse samt av ett stort befolkningsantal (Svenska Nationalencyklopedin 2023). En stad är dock inte bara en generell miljö utan är uppbyggd av flera olika rumsligheter och miljöer.

Städerna är den rumsliga miljö där majoriteten av befolkningen, både i Sverige men även globalt, har sin vardag. Staden har blivit platsen och scenen där livets teater och skådespeleri tar sin form. Därför är det viktigt med hållbara och trivsamma städer. När människan nu vistas så mycket i städerna blir det också allt viktigare att veta *hur* stadsrummen påverkar oss.

Alla miljöer i staden påverkar människor på olika sätt. Därför uppstår frågan vilka fenomen och faktorer som avgör hur vi upplever olika hårdgjorda miljöer. Vilka förutsättningar behövs för att få människan att må bra? En indikation på vilka faktorer och fenomen som kan vara av betydelse i en stadsmiljö ges i låten *Sakta vi går genom stan* (1961). En jazzklassiker med text av Beppe Wolgers sjunger Monica Zetterlund om en sakta promenad genom Stockholms gator under en sensommarnatt. I texten beskrivs flera olika kvalitéer och aspekter som upplevs bidra till en trevlig och positiv stämning promenerandes en sommarnatt i Stockholm. Ljud skapat av människor och djur är ett återkommande element i låten: "...det är natt och på avstånd hörs skratt...", "...och glada vi hör, en jublande kör...", "...trastarna vaknar i stan...", "...vi stannar till, vid fåglarnas drill...". Även avsaknaden av ljud påpekas: "...allt är tyst...". "...här går vi en tyst melodi...". Naturliga dofter nämns som bidragande till en positiv stämning: "...en doft av hö, från någon ljuv skärgårds ö..." samt "...en doft av viol...". Flera gröna element nämns dessutom: "*Åh det är skönt när mitt Stockholm är grönt...*", "*...sommarens vind mot min kind...*", "*...hemligt går träden i blom...*". Andra stämningshöjande stadsmiljöer beskrivs så som "*...alla hus målar natten i ljus...*", "*...åh västerbron i den himmelska ron, en spårvagn går ensam och tom...*".

Nu är en låttext från 60-talet varken en akademisk grund eller utgångspunkt för denna studie utan närmare en form av introduktion till hur rumsligheter och staden kan upplevas. Låten visar exempel på faktorer som kan hittas och skapas i stadsmiljön samt eventuellt bidrar till välbefinnande hos stadsbefolkningen. Ljud, ljus, doft, grönska och arkitektur nämns tillsammans med känslor av tillhörighet och trygghet. Hela låttexten har en positiv klang och syn på atmosfären de rör sig igenom.

En miljö som återkommer i många städer, stora som små, är just gågator.

Gågator kan skilja sig från varandra. I olika skalor och former, från stora shoppingstråk till små bakgator och allt däremellan. Det dessa brett skilda miljöer har gemensamt är just att det är en yta och miljö det urbana landskapet som är designat åt människan. Transportstyrelsen (2020) definierar gågatan som *Du får inte köra fordonet med högre hastighet än gångfart. Du får inte parkera fordonet. Du som är förare har väjningsplikt mot gående.*

Gågator spelar en viktig roll i hur en stad uppfattas av såväl lokalbefolkningen som turister. En gågata skapas vanligtvis för människor att vistas i, handla, fika och ha socialt umgänge. En trivsam gågata där människor mår bra lockar turister och lokalbefolkningen att vistas och handla. Denna köpkraft attraherar i sin tur verksamheter som affärer, restauranger och caféer.

En stad kan därav även dra ekonomisk fördel på att skapa gånggator där människor mår bra och vill vara (Blaga 2013; Panagopoulos et al. 2018).

Det krävs en medvetenhet och kunskap att skapa positiva platser i städerna. Som stadsplanerare kan gånggatan vara ett instrument att skapa med i en hållbar stad. För att få en överblick över hur en miljö påverkar vårt välmående utreds i följande examensarbete som första steg vilka faktorer som bidrar till hur vi mår av vår omgivning. För att sedan få reda på i vilken form olika faktorer påverkar oss användes gånggatan i fokus och exempel.

I denna uppsats valdes gånggatan specifikt då den som miljötyp är en igenkännbar, väl definierad och etablerad miljö som byggs medvetet för människan i fokus. Samtidigt som det finns skillnader mellan olika gånggator. Med faktorerna i åtanke siktar den andra delen av examensarbetet på hur människor upplever faktorerna bland olika gånggator.

Kan gånggator erbjuda oss goda miljöer för vår mentala hälsa och välbefinnande? Kommer den ha försämrat eller hjälpt vårt välbefinnande efter att ha vistats på plats, och kan gånggatan som miljö vara en del av en ökad positiv upplevelse och förbättrad mental hälsa i det urbana landskapet?

## Mål, syfte och frågeställningar

Studien har sin början och grund i en nyfikenhet gällande stadens olika rumsligheter sett ur ett miljöpsykologiskt och landskapsarkitektoniskt perspektiv.

Syftet med studien är att undersöka möjliga faktorer som påverkar upplevelsen och välbefinnandet på gågatan som miljö, i relation till det urbana landskapet överlag.

Målet är att som landskapsarkitekt få ett övergripande perspektiv och en ökad förståelse över hur gågatan som miljö och rumslighet har potential och kan bidra till ett ökat välbefinnande och en positiv upplevelse i stadsmiljön.

### Frågeställningar

- *Vilka faktorer och förhållanden påverkar människors välbefinnande och mentala hälsa i hårdgjorda miljöer, med särskilt fokus på gågator?*
- *Vilka förutsättningar behövs i gågatan som miljö och rumslighet för att främja mental hälsa hos de som rör sig på platsen?*

Ingången i studien är att undersöka hur staden som miljö påverkar människans mentala hälsa. Avgränsningen till gågator har skett genom begränsning i arbetets längd och omfång. Staden som koncept och miljö återkommer genom hela studien för att inte placera gågatan i ett vakuum, utan att sätta gågatan som miljötyp i sin kontext. Även andra typer av miljöer utöver gågator inkluderas i studien för att ha platser, rum och miljöer att jämföra resultat.

# Metod

I uppsatsen utförs en litteraturstudie, observationsstudie samt en enkätundersökning. Syftet med att använda olika metoder är att metoderna kompletterar varandra och för att närma sig gågatan som studieobjekt från flera olika håll. Observationsstudien tillsammans med enkätundersökningen närmas temat genom en *multi-method approach* (Gifford 2016). Att jämföra resultat från olika metoder bidrar till en bredare insikt och förståelse för temat.

## Litteraturstudie

Litteraturstudien bygger på studier inom främst miljöpsykologi och landskapsarkitektur samt insamlad data från Världshälsoorganisationen WHO, FN:s boende- och bostättningsorgan / UN-Habitat och Statistikmyndigheten SCB. Sökningar har varit både på engelska och svenska genom verktygen Google Scholar, Web of Science, Scopus samt fysiska böcker från biblioteket i Alnarp. Som sökord användes, på svenska och engelska samt i olika kombinationer: välmående, urbana miljöer, miljöpsykologi, mental hälsa, gågata, gågatan, gågator, pedestrian zones, pedestrian streets, staden, städer, rumsligheter samt fysisk hälsa.

Litteraturstudien används för att ta reda på faktorer och fenomen som kan påverka den mentala hälsan både i allmänhet i staden och specifikt i gågator. Fokus ligger på att förstå centrala faktorer som influerar välmående i stadsmiljön för att sedan fortsätta undersöka de framtagna faktorerna i form av observations- och enkätundersökningen. Det har varit svårt att hitta studier som specifikt har riktat in sig på gågator, både på engelska och svenska.

Trots att fokus alltid ligger på gågatan som miljö diskuterar litteraturstudien andra typer av förhållanden och miljöer. Det görs för att bättre förstå helhetssynen på välbefinnande i staden och för att placera gågatan som rumslig miljö i en kontext med sina intilliggande miljöer. Dessutom kan på så sätt gågatan jämföras med väl utforskade rumsliga egenskaper som vi idag vet är positiva samt negativa för den mentala hälsan.

## Observationsstudie

Studien utgår främst från ett nordeuropeiskt perspektiv genom städerna Lund, Malmö och Köpenhamn som studieobjekt.

För enkät- och observationsundersökningar om hur gågatan påverkar vår mentala hälsa har tre olika gågator valts ut: Lilla Fiskaregatan i Lund, Södra Förstadsgatan i Malmö och Strøget i Köpenhamn. De är utvalda utifrån sin variation i storlek samt att de ligger i tre olika städer med olika karaktär och stadsbild. Allt för att se om olika gågator ger olika resultat och för att jämföra gågator mot varandra. Anteckningarna är tagna under observationerna och sedan sammanställs. Dessutom redovisas datum och tid för observationerna.

Observationsundersökningen baserades främst på Alan Brymans (2011) samt Robert Giffords (2016) samhällsvetenskapliga metoder. Observationerna var informella och ostrukturerade, det vill säga att interaktionerna mellan människan och miljön observerades med alla fem

sinnen samt att de inte baserades på något observationsschema. Under observationsundersökningen antecknades allt som upplevdes på platsen osystematiskt med syftet att få en känsla av platsen samt att sedan jämföra observationsresultatet med enkätsvaren och hitta mönster i upplevelsen av deltagarna och observationer på plats.

Observationerna på plats har skett på olika sätt, från att långsamt gå fram och tillbaka längs med gågatan, att sitta på en bänk längs med gågatan eller inifrån caféer med utsikt från första och andra våningen. Samma variation i observation har skett på de olika gågatorna.

Observationsstudien utfördes för att skapa en fullständigare bild av gågator som miljö och få en inblick i människors sociala mönster och beteende. Det observerades bland annat hur gågatan används och hur den inte används, livet på platsen, hur många det är som rör sig på platsen och takten man rör sig i, hur samma plats skiljer sig åt beroende på veckans gång och tid på dygnet. Vidare utforskades ljud och ljus som kan uppfattas på platsen, vilken känsla platsen ger. Stannar man och är på platsen eller är det enbart en transportsträcka genom staden? Observationsstudien har också genomförts i syfte att överlag se hur platsen ser ut, mängden grönska, rumsliga barriärer, fasaderna på husen, siktlinjer och vad man ser på platsen samt underlaget på gågatan.

Observationsundersökningen genomfördes mellan 16 september och 29 oktober, 2022, både vardagar och helger på morgon, lunchtid, eftermiddag och kväll. Varje observation varade i snitt 2 timmar. Tiderna och dagarna för observationerna är valda för att få så stor spridning som möjligt, men även för att återkomma till liknande tidpunkt för jämförande observationer. Försök gjordes att matcha väderförhållanden så bra det går mellan de olika gågatorna.

Tidpunkterna för observationerna var:

Lund, Lilla Fiskaregatan: onsdag 21 september, torsdag 22 september,  
fredag 23 september, söndag 9 oktober och lördag 22 oktober

Malmö, Södra Förstadsgatan: tisdag 27 september, lördag 1 oktober,  
fredag 27 oktober och söndag 29 oktober

Köpenhamn, Strøget: fredag 16 september, torsdag 29 september, lördag 15 oktober,  
söndag 16 oktober

Alla tre gågator har mätts via verktyget “*Mät avstånd och yta*” i Google Earth. Alla bilder är tagna av författaren om inget annat anges.



Bild 1. Observationer på Strøget i Köpenhamn, hösten 2022.

## Enkätundersökning

Utformningen på enkäten utgick från litteratur- och observationsstudien och fokuserar på upplevd trygghet, upplevd skönhet, ljudbild samt stressnivå. Enkätundersökningen genomfördes för att komplementera den kvalitativa observationsundersökningen och ta reda på hur både, gågatorna och andra miljöer, som jämförelse, upplevs av deltagarna i relation till faktorerna som har tagits fram i litteraturstudien. Enkäten skapades online via programmet Netigate och skrevs både på engelska och svenska. Den distribuerades online genom sociala media och kontaktnät med målet att dels få så stor spridning av olika målgrupper som möjligt samt ett högt antal svarande. Enkäten delades som *reel* på instagram, i facebookgruppen *Byn Knästorp* med 67 medlemmar, samt i olika chattgrupper online med 5-30 medlemmar. Enkäten har delats vidare av deltagare i nya online grupper och forum. För att inte påverka eller rikta deltagarnas tankar till just gågator uttrycktes aldrig i enkäten att studien handlade specifikt om välmående influerat av just gågator, utan miljöer och välmående överlag.

Enkäten innehåller främst strukturerade frågor med fasta alternativ men erbjöd även ostrukturerade svar som alternativ i form av frivilliga kommentarer. Att lämna alternativ för öppna frågor och låta de svarande ha något att tillägga kan ge en stor möjlighet att få värdefulla synpunkter (Trost et al 2016).

I enkäten ställdes inledningsvis generella och öppna frågor om uppfattningen i städer överlag, vilka typer av miljöer som eventuellt saknas, eller ska bort i städer idag. Syftet är att få reda

på om gågatan som miljö är närvarande och relevant när deltagarna tänker på stadsmiljöer och hur de upplevs. Dessutom ska de öppna frågorna bidra till att få en generell uppfattning om stadsmiljöer idag och om de är attraktiva som boendemiljöer. Frågorna baserades och utgick från litteraturstudien. De inledande frågorna i enkäten löd:

*“Hur ofta reflekterar du över hur miljöerna i staden påverkar hur du mår?”*

Svarsalternativet var en skala mellan 1, aldrig och 10, ofta.

*“Vad är det bästa med en stad?” / “Vad är det sämsta med en stad?”*

Frågan var öppen med valfri mängd text att skriva.

*“Skulle du säga att du är uppvuxen i en stad?”*

*“Skulle du påstå att du bor i en stad idag?”*

*“Vill du bo i en stad i framtiden?”*

Svarsalternativen var på respektive fråga var “Ja”, “Nej”, “I närheten av en stad”.

*“Vill du se mer eller mindre grönska i städer?”*

*“Vill du se mer eller mindre bilar i städer?”*

*“Vill du se mer eller mindre ytor åt fotgängare i städer?”*

Svarsalternativet på respektive fråga var en skala mellan 1, mindre till 10, mer.

I huvuddelen av enkätstudien visades bilder av de tre gågatorna som undersöktes och beskrevs redan i observationsundersökningen. Bilderna som visades var tagna samma dag som observationsstudien genomfördes. Dessutom visades bilder av en trottoar intill en bilväg (bild 2 & 3) i en stad som representerar en vardaglig och frekvent miljö i städer idag, en parkmiljö (bild 4 & 5) som visar det naturnära vi har i städer och en form av strukturerad natur och slutligen en generell naturbild, en stig i en blandskog (Bild 6 & 7). Miljöerna visas för att placera upplevelsen av gågatorna i en bredare kontext. Frågorna i enkätstudien är utvalda utifrån litteraturstudien och observationsundersökningen. Alla sex miljöer visades separat upp i både dagsljus och kvällsljus. Samma frågor ställdes till varje miljö, för att undersöka eventuella skillnader som kan framkomma under samma dygn.

Sex bildfrågor ställdes till varje miljö. Frågorna till miljöerna var:

*“Jag mår: Dåligt av platsen - Bra av platsen”*

*“Upplevs platsen: Stressande - Rogivande”*

*“Vilka ljud tror du finns på platsen? Är ljudbilden främst: Negativ - Positiv”*

*“Platsen upplevs: Ful - Vacker”*

*“Upplevs platsen: Otrygg - Trygg”*

Svarsmöjligheter var på en skala mellan 1, det mest negativa och 10, det mest positiva.

Möjlighet att kommentera fanns alltid för att samla ytterligare data och åsikter.

Den sista frågan till varje bild gav tre svarsalternativ:

*“Jag vill se:”, “Fler platser som ser ut som denna.” “Färre platser som ser ut som denna.”*

*“Varken eller.”*



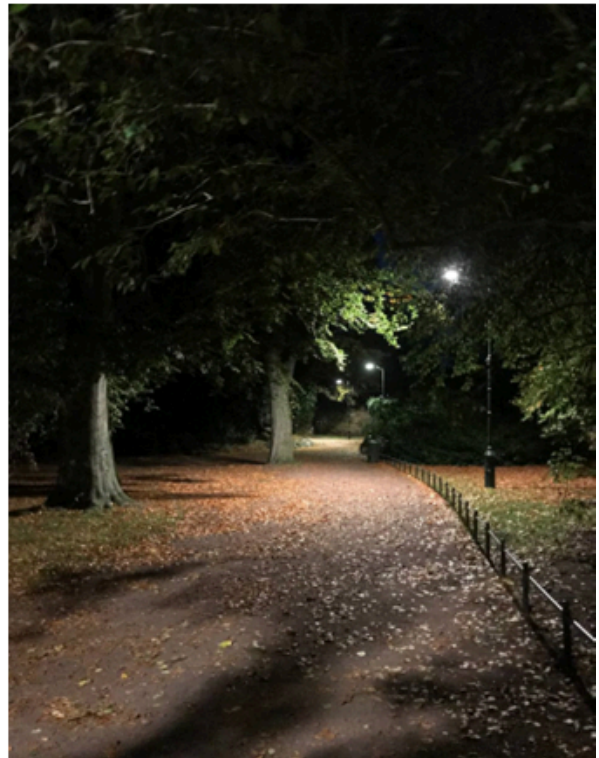
Resultatet används sedan för att diskutera hur faktorerna som påverkar vårt välmående upplevs olika mellan de tre gågatorna samt mellan gågatorna och andra miljöer. Enkätstudien ämnar att söka om gågatan som miljö eventuellt skulle vara en typ av hårdgjord miljö som är bra för människans mentala hälsa samt hur gågator kan skilja sig från varandra och vilka förhållanden bidrar till att gågatorna upplevs olika.

Bilder på bilvägen, parken och skogen som visas i enkätundersökningen.

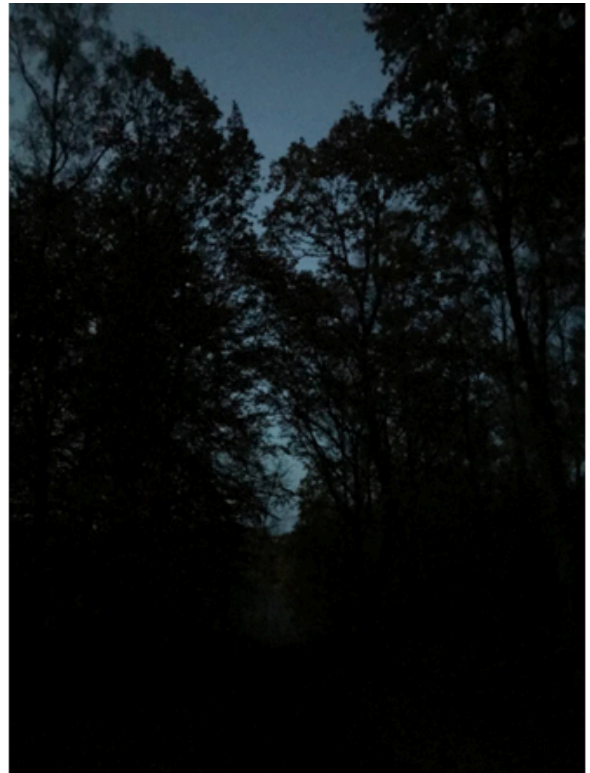
Följande bilder visades i enkätstudien med syftet att kunna jämföra gågatorna med andra typer av miljöer.



*Bild 2 (höger) & 3 (vänster). Bilderna som användes i enkäten som bilväg i stadsmiljö. Dagtid (vänster) och kvälls-/natttid (höger). Regementsgatan, Malmö.*



*Bild 4 (höger) & 5 (vänster). Bilderna som användes i enkäten som parkmiljö i stadsmiljö. Dagtid (vänster) och kvälls-/nattetid (höger). Kungsparken, Malmö.*



*Bild 6 (vänster) och 7 (höger). Bilderna som användes i enkäten som skogsmiljö. Dagtid (vänster) och kvälls-/nattetid (höger). Lillasäte, Höör.*

## Beskrivning av gågatorna

Nedan beskrivs de tre gågatorna som undersöks i enkäts- och observationsundersökningen.

### Lilla Fiskaregatan, Lund

Gågatan Lilla Fiskaregatan ligger centralt i Lund och fungerar som ett stråk mellan Centralstationen och Stortorget. I ena änden av gatan ligger Bantorget vid centralstationen, en plats med träd, blomsterrabatt och stor fontän som ofta dekorerats utefter säsonger och högtider. Fontänen ligger också i siktlinje för gående på Lilla Fiskaregatan ungefär halva sträckan. Grand Hotell med uteservering under sommarhalvåret, ligger här vid Bantorget och har närliggande entré till Lilla Fiskaregatan. I den andra änden av gatan ligger Stortorget. Intill går en bilväg som främst trafikeras frekvent av Lunds stadsbussar. Gatan är inte bara en gågata utan den har även en dedikerad plats åt cyklister att cykla på.

Lilla Fiskaregatan är 240 meter lång, 10 meter bred och kröker sig lätt efter halva sin sträcka vilket bryter av sikten. Platsen är uppbyggd av främst gatsten. Byggnader är från olika tidsepoker, det finns mycket äldre arkitektur blandat med nybyggnationer. Husen är mellan 2-4 våningar. Gatan kantas av olika butiker, många av vilka är klädbutiker. Det finns cykelställ längs gatan samt gym, café, teknikaffärer, tehus och bokhandel, bland annat. Gågatan är ofta dekorerad med bland annat vimplar och ljusslingor (bild 8 & 9). Gatan är upplyst av ljusslingor som slingrar sig i sick-sack i ca. 8 m höjd över gatan, mindre lampor som är fästa vid husens fasader samt ljuskällor som strålar ut från butikerna.

Det finns upphöjda blomsterrabatter längs gatan men inga träd i direkt anslutning till Lilla Fiskaregatan. Dock finns det flera träd och annan vegetation som är synliga i siktlinjerna för gågatan vid både Bantorget och Stortorget. På Stortorget under vintern finns en stor julgran uppsatt och det finns en direkt siktlinje från Lilla Fiskaregatan.



Bild 8. Bilden som användes i enkäten för Lilla Fiskaregatan, Lund. Dagstid.



Bild 9. Bilden som användes i enkäten för Lilla Fiskaregatan, Lund. Kvälls-/Nattid.



Bild 10. Karta över centrala Lund med Lilla Fiskaregatans placering markerat i vitt. Karta tagen från Google Earth.

## Södra Förstadsgatan, Malmö

Södra Förstadsgatan i Malmö är en lång gata som sträcker sig genom centrala delar av Malmö. Den är dels en gågata men övergår till en gata för biltrafik. För denna studie har endast sträckan som är gågata studerats, stråket mellan Triangeltorget och Davidshallsbron (bild 13).

Arkitekturen är från olika tidsepoker, det finns mycket äldre arkitektur blandat med nybyggnationer. Vissa fasader har stora väggmålningar på sig. Husen är 4-5 våningar höga. Södra Förstadsgatan är 320 meter lång, 15 meter bred och har totalt 10 lövträd med en diameter på cirka 7 -10 meter vardera. Dessutom finns det stora blomsterkrukor placerade i jämna mellanrum längs gatan. Platsen är uppbyggd av främst gatsten.

Södra Förstadsgatan är fylld med butiker, caféer och allehanda handel med teman som brädspele, sci-fi, vildmark, modekläder, inredning och dekoration i second hand och frisörer.

Flera cafeer och restauranger ligger här som har uteplatser på eller i anslutning till gågatan. Gatan lysas upp med lyktstolpar som är placerade med ca 10 m mellanrum längs gågatan. Dessutom bidrar ljuskällorna från affärer till gåtans belysning.

I ena änden mellan Gustav Adolfs torg och Södra Förstadsgatan skär en bred motorväg genom stråket. Här går också en kanal och det finns flera träd i siktlinjen från Södra Förstadsgatan in mot Gustav Adolfs Torg. I den andra änden vid Triangeln går gatan upp i ett mindre torg som omges av flera större bilvägar. Här finns ett flertal träd som syns från hela gågatan.



Bild 11 (vänster) & 12 (höger). Bilderna som användes i enkäten för Södra Förstadsgatan, Malmö. Dagtid (vänster) och kvälls-/nattetid (höger).



Bild 13. Karta över centrala Malmö med den utvalda delen av Södra Förstadsgatans placering markerad i vitt. Karta tagen från Google Earth.

## Strøget, Köpenhamn.

Strøget i Köpenhamn är 1100 meter lång, 10 meter bred och går mellan Rådhuspladsen och Kongens Nytorv. Gatan är centrala Köpenhamns huvudstråk, fylld med en stor variation av affärer, cafeer, restauranger och dylikt med en stor andel sidogator och gränder. Gatan slingrar sig mellan husen som är på 4-6 våningar och går igenom ett flertal torg. Stundvis påträffas ett fåtal platser med ett kluster av träd och periodvis solitära träd. Här finns mycket gammal arkitektur i husen av rött tegel och gamla kyrkor, gatan är sällan rak utan alltid i en lätt krökning. Trots sin längd på över en kilometer behåller gatan sin karaktär genom hela sträckan. Gatans belysning består främst av lampor som hänger över gatan med 10 m mellanrum samt ljuset från affärerna.



Bild 14 (vänster) & 15 (höger). Bilderna som användes i enkäten för Strøget, Köpenhamn. Dagtid (vänster) och kvälls-/nattetid (höger).

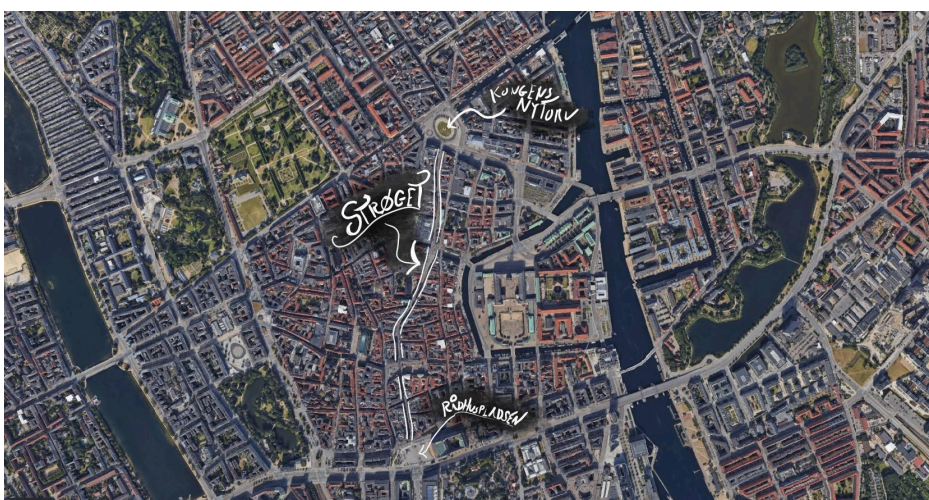


Bild 16. Karta över centrala Köpenhamn med Strøgets placering markerad i vitt. Karta tagen från Google Earth.

# Resultat

## Litteraturstudie

Litteraturstudien undersöker dels staden som boendemiljö, samt faktorer och miljöer som påverkar människans välbefinnande och upplevelsen av en plats, positivt som negativt. Detta sker i en kontext som relaterar till gågatan som miljö och rumslighet i det urbana landskapet.

### Den fysiska och psykiska hälsan i stadsmiljön

Städerna blir allt viktigare och centralare delar i våra liv. Som tidigare nämnt bor en överväldigande majoritet av Sveriges befolkning i tätorter och även globalt bor nu majoriteten av människan i stadsmiljöer. Världshälsoorganisationen WHO (2021a) listar bland annat en misslyckad stadsplanering som ett av flera bidrag till en ökad försämrad mental och fysisk hälsa bland invånarna. Även Folkhälsomyndigheten (2023) beskriver vikten av våra städers utformning. Stadsplaneringen påverkar hur vi mår och vår hälsa. Dåligt utformade transportsystem i städer skapar en rad hot inklusive vägtrafikskador, luft- och bullerföroreningar och hinder för säker fysisk aktivitet. Detta leder till högre nivåer av icke-smittsamma sjukdomar och skador (WHO 2021b). Hur vi formar och skapar våra städer reflekteras i invånarnas mående.

Globalt ökar den mentala ohälsan och det är främst i storstäder där risken är som störst att påverkas av stress, ångest och depression (Buttazzoni et al. 2022; Gruebner et al. 2017; Folkhälsomyndigheten 2021a). Även i Sverige har större stress och stressrelaterade sjukdomar ökat (Grahn och Stigsdotter 2003; Folkhälsomyndigheten 2021). Bland de som bor i städerna idag är det främst dem som bor i stadens fattigaste områden som har den största risken att utveckla en form av mental ohälsa. Inom denna utsatta grupp är det främst etniska minoriteter och etniskt segregerade områden som löper den absolut största risken att drabbas (Buttazzoni et al. 2022; Gruebner et al. 2017).

I stadsmiljön är exponering för luftföroreningar och fysisk inaktivitet båda betydande riskfaktorer för icke-smittsamma sjukdomar (Tainio et al. 2021). Luftföroreningar kan minska den fysiska aktivitetsnivån under episoder med höga luftföroreningar eller kan hindra människor från att delta i fysisk aktivitet överlag.

Sedan 1975 har antalet personer med kraftig övervikt globalt ökat trefaldigt (WHO 2021a). En av orsakerna till att fetma är ett så pass stort samhällsproblem är en ökad fysisk inaktivitet orsakad av fler jobb som är stillasittande samt en ökad urbanisering och nya sätt att transportera oss i städerna. Tidigare har man trott att övervikt och fetma främst varit ett problem i höginkomstländer, idag finns problem med fetma i befolkningarna i länder med låg- eller medelinkomstländer, och då speciellt i städer.

Fysisk aktivitet påverkar inte bara vår fysiska hälsa utan även vårt allmänna mentala välmående positivt, människan mår bättre mentalt av att röra sig. Motsatt effekt sker vid

avsaknaden av att vara fysiskt aktiv och att vara mer stillasittande (Southworth 2005; Pooley et al. 2014; Tainio et al. 2021; Folkhälsomyndigheten 2023). Städer som därav främjar möjligheten för människor att röra sig mer påverkar den fysiska hälsan positivt, vilket i sin tur påverkar den mentala hälsan. Mindre vikt på bilen som transportmedel kan bidra till att motverka sjukdomar såsom fetma, astma, depression och allergier (Jackson 2003). Att gå är för många människor en normal del av vardagen och en aktivitet nästan är omärkbar som att andas. Folk går mer än de inser och själva tror (Pooley et al. 2014).

Folkhälsomyndigheten (2023) menar att hälsan ökar för stadens boende genom att bygga städer som möjliggör gång och cykling. Exempelvis kan gågator vara med och underlätta och skapa möjlighet att röra sig som transport i vardagen.

Städerna, i vilka redan idag majoriteten av människorna bor, kommer enligt prognosen att växa i storlek och population samt att fler helt nya städer förväntas byggas. Dåligt planerade städer eller stadsdelar kan skapa fetma, en rad problem och sjukdomar, samt psykiska sjukdomar som stress, depression, ångest. Luftföroreningar från trafiken i städerna ökar hälsoproblemen. Gångator som miljö påverkar indirekt den mentala hälsan genom att inte ha trafikens ljud och luftföroreningar. Oavsett hur rummet influerar vårt välmående påverkar statsbildningen vår mentala hälsa genom att inverka i förändring av livsstil och avgöra vilka möjligheter som tillåts och finns tillgängliga för oss.



## Gröna miljöer

Gröna miljöer fungerar återställande och stressreducerande för människan (Ulrich et al. 1991; Grahn och Stigsdotter 2003; Marselle et al. 2014; Ha et al. 2022) Denna kunskap används också i praktiken. Region Skåne (2023a) använder sig av naturunderstödd rehabilitering i landsbygdsmiljö, NUR, som en form av grön rehabilitering. Regionen erbjuder NUR till patienter med utmattningssyndrom, lättare eller medelsvår depression, paniksyndrom och ångest. NUR sker i samarbete med åtta olika gårdar i Skåne som fokuserar på odling och växtlighet eller på produktionsdjur och djurhållning. Region Skåne beskriver NUR som ett komplement till den medicinska vården som är en del av patientens rehabiliteringsplan. Patienterna är på en av de utvalda gårdarna fyra timmar per dag, tre dagar i veckan under åtta veckor. Målet är att återgå till arbete, studier eller annan sysselsättning. Vistelsen i utomhusmiljön understryks som absolut viktigast.

Att beskriva grönska är en bred term som skulle kunna inkludera allt från en stor skog till en pop-up park och allt däremellan. Bland grönska i staden har Grahn et al. (2005) listat åtta kvalitéer att kategorisera urbana gröna miljöer:

- 1. Lugn - Tyst och fridfullt. Naturljud som rinnande vatten, fågelsång eller vinden i träden. Inga störningar från människor eller skräp.*
- 2. Vild - Till synes gammal (vild) natur med slingrande stigar, klättrare, självsådda växter. Naturen täcks av mossa och lavar som ger ett orört utseende.*
- 3. Artrikedom - Ett område som ger en artrikedom inte bara vegetation utan också en rik variation av djur.*
- 4. Platsen - En plats som skapar en helhet som ger intrycket av att gå in i en annan värld med en vilsam känsla.*
- 5. Det vanliga - Ett öppet grönområde som erbjuder platser att bo på och landskap att se ut över.*
- 6. Trädgården - Ett rum som ger ett säkert och avskilt utrymme. Där kan besökaren helt koppla av för att vara sig själv.*
- 7. Festligt - Mötesplats, en social plats och festligheter.*
- 8. Kultur - Historiska glimtar av tidigare kulturliv och användning av området.*

Enligt Ulrich et al. (1991) sker återhämtningen fortare i närheten av grönska och visuell närhet av grönska. En promenad i naturen gör att människan mår bättre efteråt (Marselle et al. 2014). Naturområden bidrar till både fysisk och psykisk återställning hos människor som bor i städer. Blodtrycket sänks i naturområden, jämfört med urbana, hårdgjorda platser där blodtrycket istället höjs (Hartig et al. 2003). Vistelse i naturen bidrar till en allmänt positiv attityd och bättre självkänsla medan vistelse i stadsmiljöer skapar en mer negativ syn på omgivningen och tillvaron. Människan fokuserar dessutom bättre efter att ha spenderat tid i grönområden, och presterar bättre på exempelvis ett prov (Hartig et al. 2003).

Även mikrodosering av att se grönska, i form av ett träd kan ge en dos av välbefinnande, (Kaplan et al. 1998). Många mindre gröna miljöer kan vara positiva för den mentala hälsan då fler människor möter dem i sin dagliga rutin, såsom på väg till jobb och skola. Oavsett grannskapets medianinkomst mår invånarna bättre av att ha tillgång till någon form av grönska, det vill säga att människors socioekonomiska status påverkar inte intresset av att vilja vara i grönområden (Grahn och Stigsdotter 2003; Ha et al. 2022). I Sverige används öppna gröna ytor av alla sociala klasser, kön och åldrar. Samtidigt vill folk använda sig mer av öppna gröna ytor. De vill se en ökad frekvens av tillgängliga grönytor i staden (Grahn och Stigsdotter 2003).

I staden kan flera olika grönområden och miljöer kategoriseras, och människans behov av grönska på olika platser kan också skilja sig åt. Konijnendijk (2021) har tagit fram konceptet och teorin 3-30-300 inom stadsplanering för att få in en större mängd gröna ytor i städerna. Teorin bygger på att varje hem ska ha utsikt över minst tre medelstora till stora träd. Att staden täcks av minst 30% av trädkronor samt att alla invånare har max 300 meter till närmaste park eller grönyta samt att varje område och stadsdel kan uppfylla dessa kriterier. I Regions Skånes (2023b) utvärdering av konceptet 3-30-300 hittade man bland nio utvalda tätorter att 46% av bostäderna var i närheten av tre träd, 3% av städerna hade 30% eller mer täckning av trädkronor men 97% av boende hade max 300 meter till närmsta grönområde. Människor som bor väldigt centralt och har längre distans till grönytor vill använda sig av och vara mer bland grönytor. Att man ändå valt att bo så centralt kan bero på andra faktorer såsom kostnader, närhet till arbete, socialt umgänge och dylikt. Studier visar dessutom att människor som har längre distans till gröna ytor använder dem mindre (Grahn och Stigsdotter 2003).

Det finns risker med att grönområden i staden kanske försvinner för att gynna andra syften. Förtätning riskerar att ta bort en stor del av grönområden och andra rekreationella områden (Grahn och Stigsdotter 2010). Ett stort hinder i att folk inte använder urbana gröna miljöer är disponibel tid och distans (Grahn och Stigsdotter 2003). FN anser att städernas förtätning bör planeras så att inte staden expanderar in i omkringliggande icke-urbaniserade områden. Det är en balansgång med att undvika trängsel eller en urban-spridning samt att grönområdena förblir gröna (UN-Habitat 2022).

Närhet till grönska i staden ger bättre välbefinnande. Det är viktigare med många mindre gröna och blåa platser än att några få större närhet till vatten ger också en återställande effekt. Lokala gröna miljöer man ser på en daglig basis kan bidra med en positiv mental effekt, samtidigt som långt till gröna miljöer har större negativ effekt på den mentala hälsan (Ha et al. 2022).

## Ljudlandskapet

Vart vi än rör oss finns det ljud. Ljudet är med och skapar miljön, vår upplevelse av rummet. Positivt eller negativt så är ljudet en relevant faktor som kan höja eller sänka hur vi upplever en plats. En ljudbild bidrar till om vi upplever en plats som trivsamt och återställande, eller

tvärt om stressinducerade (Payne et al. 2015). Ljudet är med och påverkar våra känslor (Thompson et al. 2015).

Det finns flera ljudkällor förknippade med staden som har negativa effekter på människor. Folkhälsomyndigheten (2023) avråder från långvarig exponering av ljud från bilar. En negativ ljudbild som exempelvis buller har både en kortvarig och långvarig effekt på människan. Plötsliga ljud kan höja både puls och hjärtfrekvensen vilket ger högre blodtryck. Långvarig exponering till buller från vägtrafik ökar risken för psykisk ohälsa och stress samt hjärt-kärlsjukdomar (Folkhälsomyndigheten 2023). För att förbättra den lokala stadsmiljön och främja god psykisk hälsa bör man undvika trafik. Farten samt mängden bilar påverkar buller från trafik, vilket i sin tur påverkar vår mentala hälsa (Uebel et al. 2021).

Ljud kopplade till naturen upplevs generellt som positivt. Ett mer "naturligt" ljud så som fågelsång eller porlande vatten verkar återställande och stressreducerande (Uebel et al. 2021; Suko et al. 2019; Payne et al. 2013). Fågelsång beskrivs och upplevs ännu mer positivt om vi har visuella bilder från naturen samtidigt som vi hör sången (Uebel et al. 2021). Andra ljud skapat av människor, exempelvis sorlet från ett lugnt café, kan fungera som återställande och upplevas trivsamt (Payne et al. 2018).

Kombinerar man ljud från en bilväg med fågelsång reduceras den återställande effekten av fågelsången. Detta sker även när studiedeltagarna själva inte upplever ljudkombinationen som negativt eller när ljudet av biltrafiken är så pass svagt att det knappt är registrerbart (Uebel et al. 2021; Suko et al. 2019). Samtidigt visar studier att människor mår bättre när fågelljud adderas till trafiken, jämfört med enbart trafikljud (Sun et al. 2019). Städerna förändrar hur fåglarnas sång låter och läten har förändrats genom att de bor intill högljudda bilvägar, vissa fåglar har även anpassat sig att sjunga mer när det inte är rusningstrafik (Slabbekoorn et al. 2006). Rumsligheter som erbjuder grönska med en rik biologisk mångfald och fågelliv kan alltså påverka den mentala hälsan både visuellt och audiellt.

## Rörelse i staden

Hur vi bygger infrastrukturen i staden och samhället i stort avgör möjligheterna för hur vi transporterar oss. Folkhälsomyndigheten (2023) rekommenderar minskad bilanvändning för att reducera både buller och luftföroreningar. Istället uppmuntras en ökad grönstruktur, så som planterade träd och grönytor för att minska luftföroreningar, öka möjligheten till cykel och gång som transport istället för just bilen.

Att enbart skapa en gågata där inga bilar kör behöver inte automatiskt betyda att det skapas en trivsam miljö eller en plats människor naturligt vill röra sig på. Om en gågata ska locka till aktivitet och gående krävs flera aspekter.

Kvaliteten av fotgängarens miljö är viktig för att få folk att vilja gå.

Sex olika kriterier presenteras av Southworth (2005): anslutningar, kopplingar, markanvändningsmönster, säkerhet samt kvaliteten på underlaget och promenadvägens kontext.

Pooley et al. (2014) menar att för att öka andelen människor som väljer att gå i staden räcker inte bara en trottoar, det krävs en förändring i sociala normer i hur vi ser på att gå. För att öka antalet människor som väljer att gå bör urban infrastruktur byggas på ett sådant sätt att fotgängare får tillräckligt med utrymme och prioritet (till exempel vid vägkorsningar). Vissa ser skillnad mellan att gå som fritidsaktivitet, säg en promenad i parken, eller att gå för nödvändigheter, exempelvis att ta sig till affären. För att välja att gå som exempelvis pendling krävs det både estetiskt tilltalande samt upplevt säkra gångmiljöer (Lindelöw et al. 2014, Pooley et al. 2014).

Vissa tycker att det kan anses udda att exempelvis ersätta en bussresa med att gå, eller att promenera när alternativet till annan transport finns. Många som väljer att gå istället för att ta bussen eller bilen formar sin identitet som gående (Pooley et al. 2014). En gångbar urban miljö är inte tillräcklig för att fullt ut stödja vissa typer av rutter via att gå, dessa resor till fot ses som möjliga om valet att gå passar in i individens dagliga aktivitetschema och stöds av en uppbyggd omgivning, främst fasta resor som till jobbet, utbildning eller för att lämna/hämta barn (Lindelöw et al. 2014).

Även vanan är en faktor som avgör om vi över huvud taget använder gång som transportmedel (Johansson et al. 2016). Estetisk kvalitet, underhåll, ordning samt närvaro av grönska som inte upplevs som "skräpig" är viktiga komponenter som skapar positiva upplevelser i ett stråk och stärker också intentionen att välja en viss typ av rutt. Om vi finner gångupplevelse otillfredsställande kommer de att omvärdera situationen nästa gång en liknande transport behövs. Upplevd skönhet påverkar hur vi väljer en viss rutt och vi föredrar vackra rutter (Johansson et al. 2016).

## Den upplevda skönheten och det fysiska stadsrummet.

Många faktorer i staden som till exempel exponering för föroreningar i luften, buller från vägtrafik eller tillgänglighet till en plats påverkar människor olika beroende på individuella faktorer. Ålder, hälsa, socioekonomisk status, utbildning, arbete och inkomst påverkar hur mycket vi påverkas av en viss miljö (Folkhälsomyndigheten 2023).

De nämnda individuella faktorerna påverkar också hur vi rör oss i staden. För barn, är till exempel att leka ett sätt att upptäcka, uppleva och utforska världen. Att bygga miljöer för barn innebär en planering som inkluderar bostadstäthet, närhet till skola, park samt rekreationsbyggnader (Johansson et al. 2020).

Att inkludera barn när staden bygger miljöer är att ha en säker trafikmiljö och möjligheter för transport till fots utan att ha barriärer som utgör fara. Det är viktigt för barn att kunna upptäcka sin lokala miljö samtidigt som de kan utforska omkringliggande miljöer för att utveckla både fysisk och social kapacitet (Johansson et al. 2020). Fler gågator möjliggör för barn en större framkomst och fler ytor att röra sig på obehindrat.

Fysisk aktivitet är viktigt för äldre personer för att fortsätta kunna röra sig, skapa en bättre hälsa och motverka åldersrelaterade sjukdomar. Mobiliteten hos äldre påverkas av många faktorer såsom miljön, ekonomin, fysiska, kognitiva och psykologiska faktorer. Destinationer för äldre individer är ofta främst matvarubutiker, restauranger, caféer och parker. Samtidigt är

äldre mer villiga att gå till sin destination om de har något värt att gå till i sin närhet från där de bor (Chudyk et al. 2015). Beroende av vår ålder rör vi oss och använder oss av stadens offentliga miljöer olika, men kan begränsas av genom infrastruktur och distanser mellan platser.

Miljöer som upplevs som vackra av individen fungerar som mentalt välmående (Payne et al. 2015). Vad som är just vackert är dock subjektivt och estetiska preferenser varierar mycket inom en befolkning och vem man är som person. Behovet av mental återhämtning varierar dessutom på individnivå, beroende på vad vi gör och var vi är i livet, men vi behöver alla någon form av stressreducerande avslappning i livet (Van den Bosch et al. 20018; Ma et al. 2015; Grahn och Stigsdotter 2010).

### Staden, en offentlig miljö. Den upplevda tryggheten.

Att vistas i de offentliga rummen i staden innebär möten med andra människor.

Argyle och Dean (1965) beskriver i sin studie att vi främst interagerar passivt genom blickar med andra människor i stadsmiljön. Att interagera genom blicken kan utlösa olika reaktioner inom människor. För vissa människor kan ögonkontakt betyda en form av bekräftelse av sin person, att bli sedd. Andra kan känna sig genomborrade av blicken. Att hålla blicken för länge på någon annan kan upplevas som invaderade av den andras personliga utrymme.

Människan använder medvetet och omedvetet olika metoder samt arkitektoniska element i sin omgivning för att skapa trygghet. Dessa barriärer används för att få platsen att kännas säker (Robson 2008). Som arkitektoniska element pekar Robson på pelare, väggar, större krukor och liknande geometri. Stressfulla situationer kan leda till ett behov av att vi vill känna kontroll och detta kan uttrycka sig i att vi bland annat använder oss av dessa fysiska element i rummet för att skapa arkitektoniska skydd. Studier gjorda i en restaurangmiljö visade på att bord i hörn eller intill väggar föredrogs som arkitektoniska skydd i en stressfylld situation, i kontrast till de bord i mitten av rummet som blev minst använda. Dessutom sätter människor territoriella gränser i sociala situationer med personliga ägodelar, exempelvis väskor eller jackor på intilliggande säten (Kaya et al. 2007).

Utöver att använda barriärer som skydd för att öka trygghetskänslan bidrar även översikten över andra människor i rummet samt att sätta territorium till en upplevd trygghet. Vissa individer sätter sitt territorium genom att överskåda rummet och därmed sätta en dominans genom sin blick (Robson 2008; Kaya et al. 2007; Argyle och Dean 1965). Sittplatser med utsikt föredras ofta och upplevs som svåra att rumsligt invadera, vilket ger en känsla av trygghet (Kaya et al. 2007; Gehl 1971).

Känslan av trygghet är även kopplad till andra faktorer, såsom stress. Människor som känner en upplevd trygghet i ett område känner en mindre psykologisk stress (Ha et al. 2022). Obehagliga platser längs med gångvägar påverkar oss negativt och vi väljer en annan väg, medan vackra miljöer gör att vi tar den ruten oftare (Johansson et al. 2016).

Gehl (1971) beskriver tre typer av utomhusaktiviteter som sker på allmänna platser i staden och sätter olika krav på den fysiska inomhusmiljön: Nödvändiga aktiviteter, frivilliga

aktiviteter och sociala aktiviteter. Nödvändiga aktiviteter kategoriseras som de som mer eller mindre är obligatoriska, vardagliga uppgifter, exempelvis att ta sig till skolan eller jobbet, att handla eller uppgifter som är en del av arbetet, såsom att dela ut post. Dessa aktiviteter räknar Gehl upp att det fysiska rummet inte har någon större påverkan i och med att det måste ske. Oavsett vilken tid på året, eller förutsättningar så sker dessa aktiviteter. När utemiljöerna är av låg kvalitet sker enbart nödvändiga aktiviteter. I högkvalitativa utemiljöer sker fortfarande nödvändiga aktiviteter, de kan nu eventuellt ta längre tid om platsen bjuder in till att exempelvis sitta på en bänk och sola. Därutöver sker frivilliga aktiviteter. Frivilliga aktiviteter kan beskrivas som aktiviteter som görs när yttre förhållanden är gynnsamma och det finns tid och en önskan att utföra dem, exempelvis att ta en promenad för promenadens skull eller att stanna, sitta, äta, spela, leka, träna, prata, solbada och dylikt. Aktiviteter som dessa tar bara plats om fysiska förhållanden i det allmänna rummet ger utrymme för detta. Dessa aktiviteter är viktiga för bland annat rekreation och den fysiska och psykiska hälsan, utförs dock enbart om platsen bjuder in till det. Frivilliga aktiviteter är alltså beroende av yttre fysiska faktorer (Gehl 1971).

I sin bok *Livet mellan husen* beskriver Gehl (1971) hur platser med människor, aktivitet och rörelse lockar fler människor dit, främst att sitta ner och titta. Gehl fortsätter beskriva att det finns en preferens att främst använda bänkar och sittplatser som har någon form av arkitektonisk barriär bakom sig vilket leder till trygghetskänsla. Att skapa en utemiljö av hög kvalitet som upplevs som både trygg och estetiskt tilltalande är, enligt Gehl, avgörande för människor att röra sig i miljön. En utomhusmiljö som upplevs som trygg, bidrar därmed till att vistas ute mer regelbundet och längre. Detta leder, enligt Gehl, till många planerade och spontana sociala interaktioner och aktiviteter, såsom möten på vägen hem från skolan eller jobbet, barn som leker med varandra, hälsningar och konversationer, eller den passiva kontakten genom att se och höra andra människor.

## Sammanfattning Litteraturstudie

Litteraturstudien har hittat och undersökt flera faktorer som påverkar det mentala välmåendet i både stadsmiljöer och gågator. Grönstrukturer är väl undersökta och etablerade miljöer för mental återställning. De kan variera i storlek och utformning och är i olika grad stressreducerande. Dessutom är trygghet en faktor som påverkar måendet. Otrygghet bidrar till stress medan en miljö som upplevs trygg bjuder till att människor vill vistas i. Andra faktorer, såsom ljudbilden, kan verka både positivt eller negativt beroende på just vilka ljud som finns på platsen. Människor använder sig av stadens miljöer och utrymmen olika beroende på vem vi är som individ. Vår uppfattning om en miljö är vacker kan också variera. I följande observations- och enkätundersökningen kommer faktorerna stress, trygghet, skönhet och ljud, som visades vara viktiga för välmåendet i staden, att undersökas vidare, med fokus på gågator.

## Observationsstudie

I följande avsnitt visas resultaten av observationsstudien på Lilla Fiskaregatan i Lund, Södra Förstadsgatan i Malmö och Strøget i Köpenhamn.

### Lund - Lilla Fiskaregatan

#### **Torsdag 22 september, kl. 15:30-17:30**

Under en mulen torsdagseftermiddag på Lilla Fiskaregatan i Lund är ljudnivån en låg och mjuk blandning av ett flertal olika källor. Ljudet kommer främst från rasslande cyklar som skakar fram på gatstenen, prasslandet av papperspåsar och plastpåsar i händerna på förbipasserande vars fotsteg ekar lätt mellan fasaderna. De som går här går två och två eller ensamma, få människor interagerar aktivt med andra på gatan. Bland konversationerna som hörs längs med gågatan finns det främst två typer av ljud från dessa samtal. Dels ett konstant lågt sorl där det inte går att urskilja vad som sägs och dels ljud av konversation där det går att uppfatta delar av samtal. Enstaka ord eller meningar kommer och går, men stannar som bakgrundsljud. De flesta är i åldrarna 20-65. Enstaka är 70+ och väldigt få barn under 10 syns. Många går med hörlurar och alla som går med hörlurar går ensamma, undantagen är unga vuxna och tonåringar som har på sig hörlurar när de går i en grupp.

I den ena änden av gatan mot Stortorget kan buller från främst aktivitet av stadens stadsbussar stundvis höras i bakgrunden, mest är det tyst men nån gång då och då, med några minuters mellanrum, hörs ett kraftigt motorljud av en stadsbuss som accelererar.

Cykelvägen går i mitten av gågatan och delar således gatan med fotgängare på bägge sidor. Här finns det en form av rumslig och spatial hierarki. Många cyklister cyklar väldigt fort, trots att det är väldigt många människor på platsen, och det finns ett ständigt flöde av cyklister. Fotgängare måste vara försiktiga när de korsar. Det är väldigt få som korsar cykelvägen i mitten. Totalt finns det en bänk på hela gatan. Det finns även flera caféer varav några erbjuder sittplatser utomhus. Denna dagen var utomhusplatserna tomma.

Gatan kantas främst av affärer och caféer. Det är fullt på caféerna inomhus. Alla platser som blickar ut mot gågatan är alltid fulla. Många affärer har dörren öppen, ljus spiller ut från skyltfönstren och de öppna dörrarna. Bland de gående kollar man främst rakt fram och sneglar främst för att kolla åt sidorna. Få vänder huvudet. Det är en relativt lugn takt.

#### **Onsdag 21 september, kl. 07-09**

Det är morgon och fortfarande halvmörkt. Ljusslingorna är en stor faktor till upplysningen på gatan, och upplevs mysigt. Affärerna är stängda, skyltfönster lyser ut mot gatan. Gatan är en transportsträcka och det är främst cyklister som svischar fram i snabb takt. Det finns också några fotgängare. Nästan alla går eller cyklar ensamma och så gott som ingen interagerar med andra människor på gatan. Det är relativt tomt, men man ser alltid en handfull människor på cykel eller gåendes.

När det blir soluppgång ligger solen en stund så att hela gatan lysas upp och en blir bländad när det reflekteras i gatstenen. Det är tyst förutom ljudet av cyklar och ljudet av stadens busstrafik på avstånd. Skor ekar mellan väggarna.

### **Fredag 23 september, kl. 10-13**

Det känns mer öde än tidigt på morgonen. Inte många människor och till skillnad från morgon och eftermiddag så är takten långsammare, affärerna är öppna men nästintill inga som är där inne. Cafér är tomma till halvfulla. Inga ljud skapas på gatan, utan kommer från intilliggande miljöer såsom ljudet av bussar och några bilar, men det känns tyst.

### **Söndag 9 oktober, kl. 13-15**

Det är en solig dag och upplevs tyst på gatan trots att det är människor, ljud av samtal. Det är så pass tyst att det inte är ett mummel utan diskussionen hörs även på långt avstånd. Caféerna är helt fulla. Många går två och två, vissa ensamma. Nästan ingen cyklist. Takten på gatan är lugn, bara ett litet antal butiker har öppnet med ett fåtal kunder. Det känns tomt på gatan, trots fullsatta caféer.

### **Lördag 22 oktober, kl. 19-22.**

När butikerna stänger försvinner flödet av människor. Ljusslingorna som hänger över den relativt tomma gatan skapar en mysig känsla tillsammans med de små husen och gatstenen. Under andra hälften av observationstiden går grupper av delvis berusade studenter förbi och cyklister med systempåsar på pakethållaren. Överhängande 20-30 åringar. Det finns fler cyklister än gående. Vissa går i frack och klänning åt ett håll, andra sminkade till djur med glitter. Det är en glad och lugn stämning. Gatan blir en transport mellan andra platser i staden, men genom att observera människorna på plats kan man skåda vad som sker runt om staden. Ljudbilden är lik andra tider och dagar, cyklar som rasslar fram på gatstenen, lågmälda konversationer och ljudet av skor. Bussarna brummar stundvis förbi i ena änden av gatan och översköljer ljudbilden i några sekunder.

## **Malmö - Södra Förstadsgatan**

### **Tisdag 27 september, kl. 11-13**

Gatan upplevs bred, många går fort, det är folk på gatan men det känns ändå tomt. Mycket är grått. Många fasader är grå, triangelns beige-gråa ton tornar upp sig mot den gråmulna himlen. Det ligger en del skräp längs med gatan. Här går de flesta, en enstaka cykel och inga bilar. Ljudet är främst från omkringliggande miljöer. En arbetsplats där något tjuvar med jämna mellanrum, en borr och trafiken som kantar bägge ändarna av gatan. Alla upplevs gå väldigt fort, de flesta går ensamma och nästan alla har hörlurar. Några pratar i telefon. Det blev en ökning av människor mellan klockan 12 och 12:30. Många har mat i handen, mackor, falafelrullar och sallader från matvarubutiker. Gatan är stor, jämfört med Lund under samma förutsättningar så känns antalet människor mindre. Det finns flera bänkar men få människor sitter på dem. Några caféer har uteplatser men nästan ingen sitter där.

### **Lördag, 1 oktober, kl. 15-20**

De flesta människor på gatan går, stundvis kommer en cykel. Man går två och två eller ensam, ration är 50-50 mellan att gå tillsammans eller ensam. Nästan alla är klädda i svart



och det är ett fortsatt färglöst intryck tillsammans med de gråa fasader trots att färg absolut finns närvarande så som den upplysta fasadmålningen och butikernas skyltfönster. Triangeln, höghuset i ena änden av gatan, nästan lutar sig över platsen och finns alltid närvarande. Många går med barnvagnar och det finns flera barn här. Takten är lugnare än på förmiddagen. Svag musik från butikerna fyller närliggande gaturummet och man hör folk som pratar, främst ett sorl, men stundvis delar av konversationer. Många går med hunden och flera har hörlurar. Går man med hörlurar är man ensam, undantaget är ungdomar som ofta har hörlurar i grupp. Alla åldrar finns, men 20-65 känns absolut mest representerade. Jämfört med Lund och Köpenhamn är det den barntätaste platsen och tidpunkten. Fram till 16-tiden finns här gatuvärvare från olika organisationer som försöker ta kontakt med förbipasserande, men folk tar långa omvägar för att undvika dem. Några hoppar in i närliggande butiker, tar upp mobilen för att låtsas vara i ett samtal tills man passerat. Hela gaturummet används och flödet av gående är spritt ut med den bredaste av de tre gågatorna med i studien. Många elscootrar, nästan bara unga som åker. De åker stundvis fort och tar plats på gatan. Relativt vita lampor lyser på platsen. Det är dunkelt, men med starkt vitt ljus där gatlyktorna finns, vilket upplevs mindre mysigt än Lunds ljusslinga.

#### **Fredag 27 oktober, kl. 07-09.**

En solig höstmorgon. Få cyklar och många går, flera har en take-away kaffemugg i handen, man går i en snabb takt och nästan alla har hörlurar, samt att man går ensam. Vissa äter frukost på de halvfulla caféerna som kantar gatan. Butikerna är stängda. Ljudbilden fylls av trafik och byggarbetsplatser intill gatan, på gatan själv produceras inget tydligt ljud. Efter 08 blir gatan väldigt ödslig, enstaka rör sig i långsam takt, enstaka äldre personer använder bänkarna. En grupp av ungdomar rör sig till ett av caféerna.

#### **Söndag 29 oktober, kl. 12-17**

I en stilla takt går folk fram på gatan, de flesta butiker har precis öppnat. Det är skräpigare än vanligt på gatan, och är den skräpigaste gatan i denna studie. Flera barnvagnar och hundar finns. Alla åldersgrupper är representerade. Ljud från folk som pratar, barn som högljutt ger ifrån sig ett rop, ett skratt eller skrik. Biltrafiken från intilliggande väg är som minst idag. Många går in i butikerna. Caféerna är fullsatta och bänkarna används frekvent.

### **Köpenhamn - Strøget**

#### **Lördag 15 oktober, kl. 14:30-17:30**

Den långa, smala gågatan är nästan fylld av folk. Takten är långsam när folk strosar längs med gatan. Det finns många grupper med fler än tre i, fler än de andra gågatorna i studien. Men många går också två och två. Nästan alla på caféerna längs med gatan sitter riktade mot gågatan. Inomhus, vid fönster, och vid uteserveringen. Är man i sällskap sitter man intill varandra och blickar ut mot gatan. Det finns en fascination över att kolla på förbipasserande när man dricker sitt kaffe och pratar. På caféet jag själv satt på, när detta upptäcktes, satt 23 av 24 gäster och kollade ut mot gågatan, inklusive mig själv. Uppradade som om vi var på en biograf eller kollade en fotbollsmatch.

Här finns alla åldrar, många barn under 15 år. Hierarkin i transport är att man går. Inga cyklister eller liknande. Lastbilstransporter håller sig till sidogator. De gående kollar på oss på caféet, blickar i max 2 sekunder. Gatan är helt fylld, det är ett långsamt tempo, man går långsammare i ytterkanterna av gatan längst med skyltfönstren, mitten av gatan har en mer karaktär av ett flöde och ett relativt högre tempo, men fortfarande i en strosande takt. Väldigt få har hörlurar, i kontrast med exempelvis Lund och Malmö, både vardag och helg. Många olika språk talas. Ljudet är ett sorl av människor som pratar, musik från caféer, långt bort och nära, ljuden av små hjul från resväskor, kyrkklockor, ljudet av folk som går, klackar. Skratt, prat, barnskrik. Ingen trafik hörs.

Många människor håller hand. Många står längst med väggarna och kollar. Många barn går ensamma, utan vuxet sällskap. Folk sitter på inofficiella sittplatser som rappor, tjocka fönsterbrädor eller betonggrisar. Många ler. Flera upplevs vara turister, utan att jag själv vet. Flera butiker är klassiska turistbutiker.

### **Söndag 16 oktober, kl. 09 - 12**

Liknar mycket på gårdagen, gatan är full av människor. Folk går i långsam takt. Många går 2 och 2 men också större grupper. Man hade inte kunnat jogga, men det är ändå möjligt att manövrera i folkvimlet. Ljudet är överhängande folk som pratar. Få har hörlurar. Nästan ingen. Det finns alla åldrar på gatan. Gatan känns bitvis skräpig. Inga cyklister eller andra fordon. Det är ett konstant flöde av människor, lite mindre än lördagen. Cyklar leds långsamt med vägen.

### **Fredag 16 september, kl. 19 - 22**

Många som rör sig på platsen och det är en blandning av alla åldrar. Mellan 20 och 21 har nästan alla barnfamiljer försvunnit. Det blir en mer homogen stämning av allt fler män som rör sig på gatan. Gå takten är långsam, men inte lugn. Fler berusade människor syns. Flera grupper av män skrålar högljutt och småbråkar med varandra och de tar platsen. Åldrarna på männen i grupp är mellan 20 till 55, uppskattningsvis. Ljudet är från restauranger som spelar musik, folk som pratar, män som skriker, män som bråkar. Neonljusen från restaurangerna lyser upp gatan i olika färger. Många äter ute och kollar på förbipasserande. Detta var det enda tillfället jag kände mig obekvämt på plats och inte helt vågade ta en bild.

Vid kl 22 är det mindre folk i allmänhet och till slut är majoriteten av dem som rör sig män i grupp.

### **Torsdag 29 september, kl. 07 - 09**

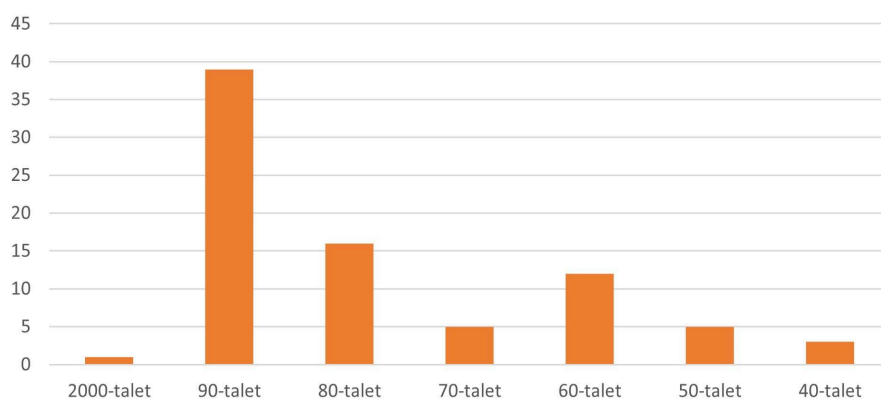
Butikerna är stängda och turisterna sover. Gatan känns inte öde men man ser gatan i sin helhet, det är relativt skräpigt och de få som finns på gatan är just skräpplockare. Folk som skyndar fram med kaffe i handen. Nu finns också enstaka cyklister på gatan. Ljudet av klackar och skor på gatsten ekar mellan husen. Ingen trafik hörs. Cyklarna rasslar fram. Inte speciellt fullt på caféerna. Många ger intryck av att gå till jobbet. Flera kontor tycks finnas längst med gatan som folk går in i. Lastbilar kommer med varutransporter. Åldersgruppen är 20-65. Nu går folk ensamma och man går med hörlurar. Få ler. Vissa går fort, andra långsamt. Någon rastar sin hund. Mycket mer trafik mellan alla sidor-vägar som korsar Strøget.

## Enkätundersökning

Enkätstudien har undersökt ett flertal olika faktorer som i litteraturstudien framträder viktiga för det mentala välmåendet i stadsmiljön. Enkäten undersöker även vad som anses vara det bästa och sämsta med städer samt hur de svarande har bott i förhållande till städer, hur de bor idag samt hur de vill bo i framtiden. Flera fält lämnades öppna för kommentarer för att få ytterligare data. Enkäten har fått svar från främst Sverige men även Danmark, Rumänien samt Tyskland.

### Inledningsfrågor

Totalt svarade 67 personer på hela enkäten varav 62% var *kvinnor*, 34% *män*, 2% *annat* och 1% *vill ej uppge*. Bland svarande är 45% födda på 90-talet (Figur 1). Den yngsta som svarade är född 2000, den äldsta är född 1942.



Figur 1. Ålder av enkättagarna. Antal svarande mot de årtionde deltagarna är födda i.

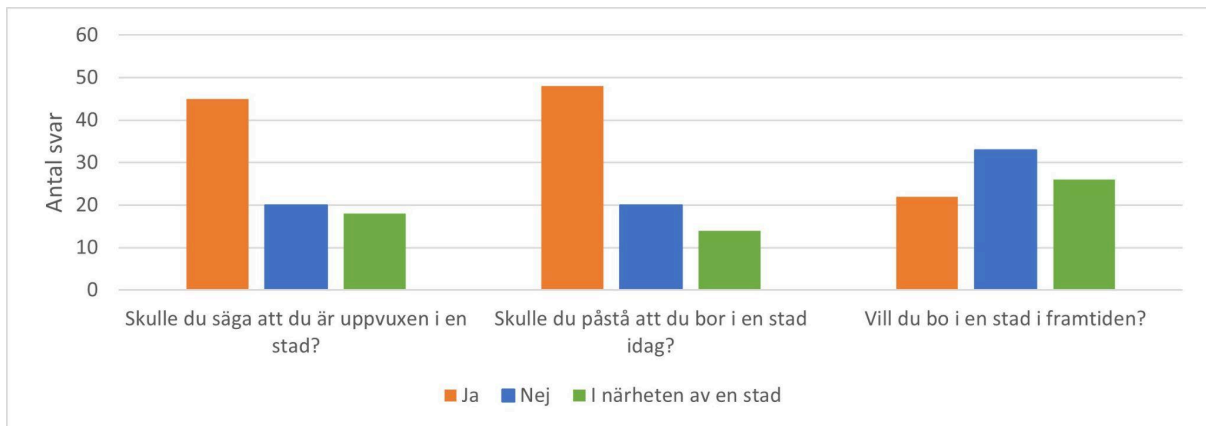
På frågan *Hur ofta reflekterar du över hur miljöerna i staden påverkar hur du mår?* är medelvärdet från skalan 1 (aldrig) till 10 (ofta) 7,1 (figur 2).



Figur 2: Studiedeltagarnas svar (antal) på frågan "Hur ofta reflekterar du över hur miljöerna i staden påverkar hur du mår?" i skalan 1 (aldrig) till 10 (ofta).

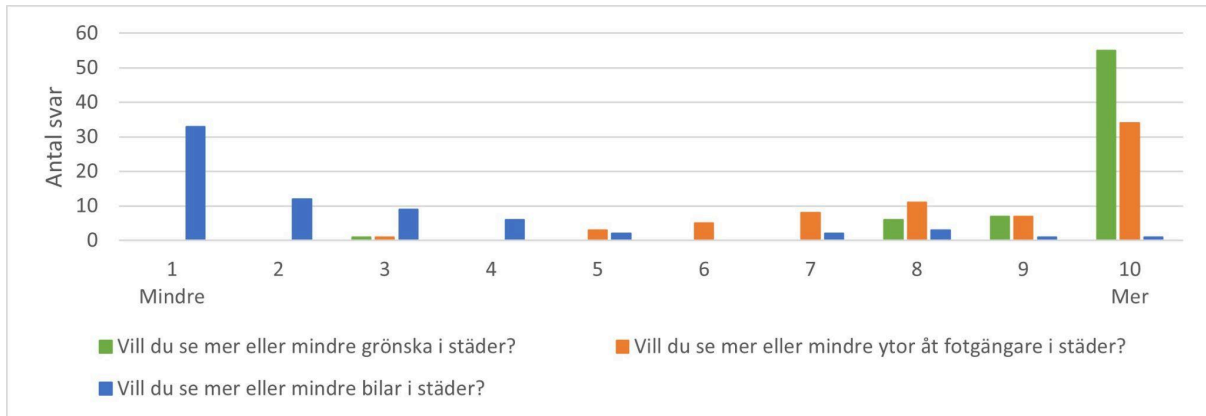
På frågan *Skulle du säga att du är uppvuxen i en stad?* svarade 45 deltagare med *ja*, 20 *nej* och 18 *i närheten av en stad* (figur 3). Liknande bild gav svaren på vid frågan *Skulle du påstå*

att du bor i en stad idag? där 48 svarande svarade ja, 20 nej och 14 i närheten av en stad (figur 3). Vill du bo i en stad i framtiden besvaras av 21 deltagare med ja, 32 med nej och 26 med närheten av en stad (figur 3).



Figur 3: Svarsstatistik på frågorna "Skulle du säga att du är uppvuxen i en stad?", "Skulle du påstå att du bor i en stad idag?" samt "Vill du bo i en stad i framtiden?".

Vid frågan Vill du se mer eller mindre grönska i städer? i skalan 1 (mindre) till 10 (mer) hamnar medelvärdet på 9,6 och 55 av deltagarna svarade med 10. Frågan Vill du se mer eller mindre bilar i städer? besvaras i genomsnitt med 2,5 och frågan Vill du se mer eller mindre ytor åt fotgängare i städer? med 8,6 (figur 4).



Figur 4: Svarsstatistik på frågorna "Vill du se mer eller mindre grönska i städer?", "Vill du se mer eller mindre bilar i städer?" samt "Vill du se mer eller mindre ytor åt fotgängare i städer?"

Frågan Vill du se mer eller mindre bilar i städer? når ett medelvärde på 2,5. 92% av svaren säger att de vill se en minskning av bilismen i städerna (skalan 5 eller mindre).

Följande kommentarer kom upp på frågorna i figur 4:

"Färre bilar kräver bättre och billigare lokaltrafik" - "Bilar bidrar stort till stress i staden, både fysiskt/rörelsemässigt och ljudmässigt." - "Jag tänker inte så jättemycket på utsläpp och luftkvalitet." - "I want car free cities" - "Mer yta åt cyklister!"

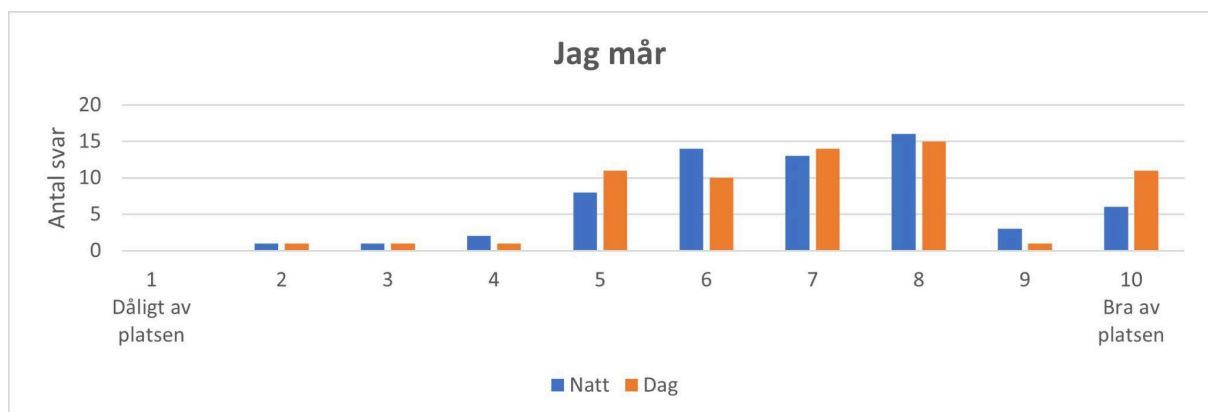
På frågan *Vad är det bästa med att vara i en stad?* användes orden *närhet* 17 gånger, *kultur* 16 gånger, *människor* 16 gånger, *evenemang* 9 gånger och *aktiviteter* 8 gånger. Detta är de mest frekventa orden som används i svaren. Vid frågan *Vad är det sämsta med att vara i en stad?* används orden (brist på) *natur* 23 gånger, *trafik* 17 gånger, *ljudet* 15 gånger. *Stress* 8 gånger, *buller* 8 gånger, samt *människor* 8 gånger. Naturen nämns i relation till just den upplevda bristen och avsaknaden av någon form av grönska i städerna. *Närhet* nämns i kommentarerna återkommande i relation till just kultur och evenemang, men samtidigt sociala platser såsom caféer, restauranger, pubar eller nödvändiga och samhällsviktiga platser som sjukvård, jobbet, skolan och mataffärer samt närheten till sociala relationer och vänner.

På frågorna *Vad är din favoritgata?* och *Varför är det din favoritgata?* användes i kommentarerna orden *pubar/bar/cafe/restaurants* 15 gånger, *minnen/nostalgi* 12 gånger, *arkitektur/byggnader/hus* 11 gånger, *träd/grönska/natur* 15 gånger, *inga bilar* 9 gånger, *lugn* 5 gånger och *färger/kreativ* 7 gånger.

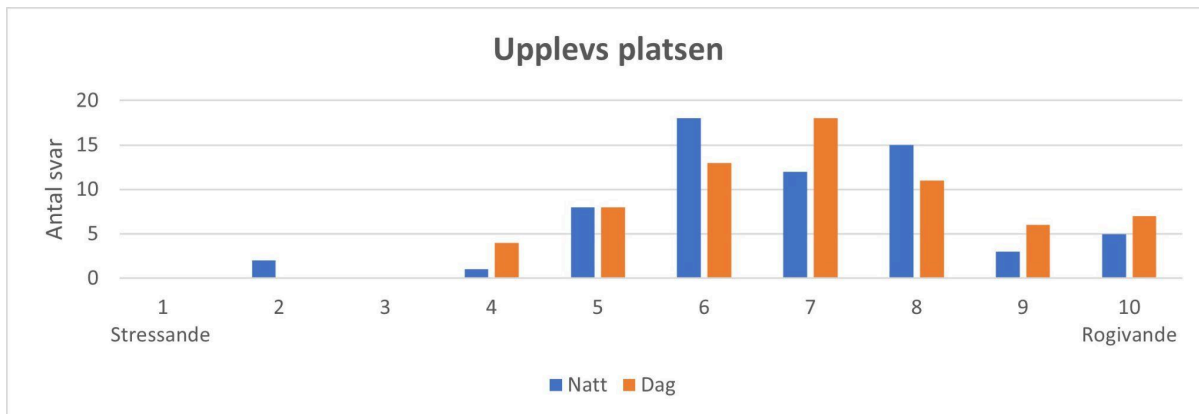
Tanken och syftet med att fråga om favoritgatan i enkäten var att kunna ställa efterfrågan varför. Därför visas enbart resultatet för den andra frågan. Svaren angående vilken favoritgata var många olika adresser som inte har studerats vidare på.

## Lilla Fiskaregatan, Lund

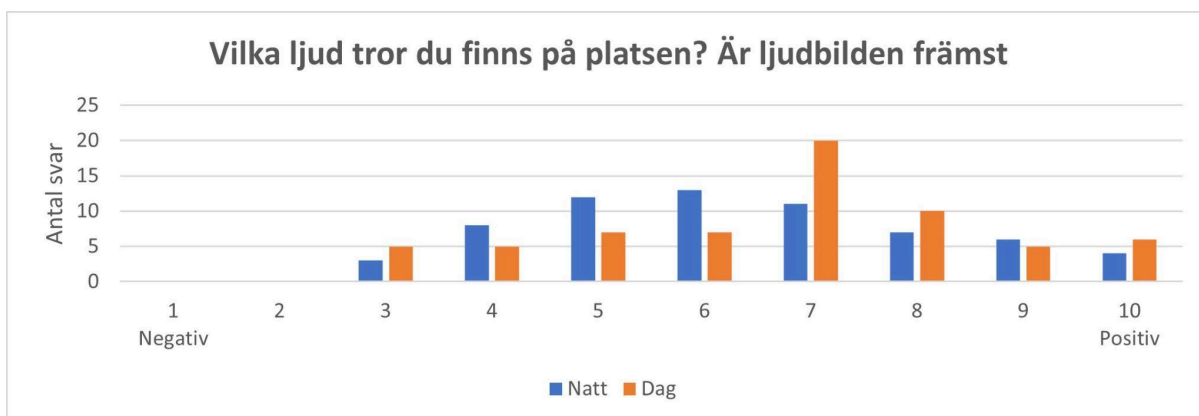
Deltagarnas svar till Lilla Fiskaregatan i Lund visas i figur 5 A-F. Medelvärdet för frågan *Jag mår dåligt/bra av platsen* är 7,1 för dagtid och 6,9 för nattetid varvid de allra flesta svarade 5 och uppåt (figur 5 A). Gällande stressnivån som upplevs av platsen framkom medelvärdet 7,4 (dagtid) och 6,8 (nattetid, figur 5 B). Majoriteten av svaren är mellan 5 och 10. På frågan *Vilka ljud tror du finns på platsen? Är ljudbilden främst: Negativ - Positiv?*, som visas i figur 5 C, blev medelvärdet 6,7 (dagtid) och 6,3 (nattetid, figur 5 C). Skönheten svarade deltagarna i medel med 7,5 (dagtid) och 7,2 (nattetid). För både dag- och nattetid är 6-8 de vanligaste svaren (figur 5 D). Tryggheten upplevs i medel som 8,1 och 7,4 (figur 5 E). Totalt svarade 39 personer *Jag vill se fler platser som ser ut som denna* på dagtid och 37 på nattetid, 23 deltagare svarade *Varken eller* på dagtid och 20 på nattetid. 6 svarande vill däremot se *...färre platser som ser ut som denna* under dagtid och 4 under nattetiden (figur 5 F).



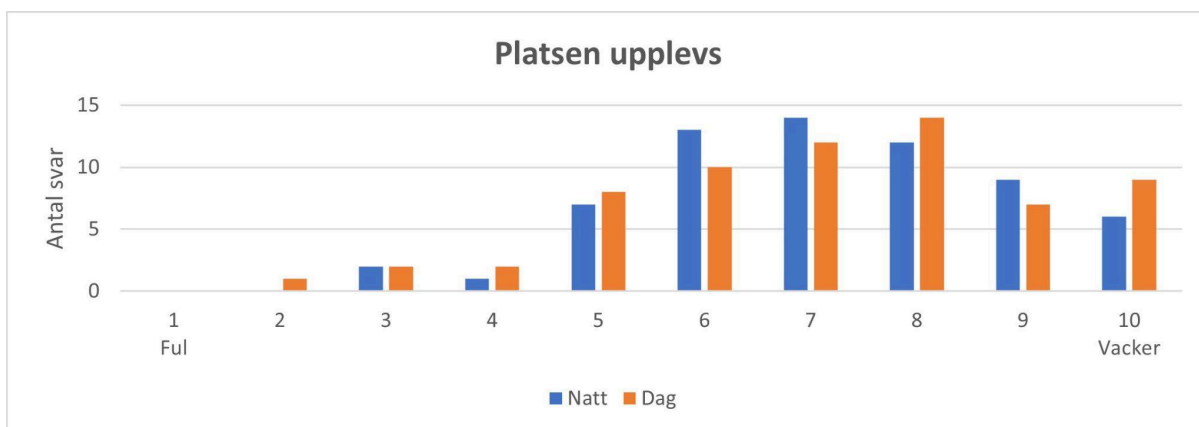
Figur 5 A. Lilla Fiskaregatan, Lund. Svarsstatistik på frågan "Jag mår: Dåligt av platsen - Bra av platsen". Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för nattetid och dagtid visas.



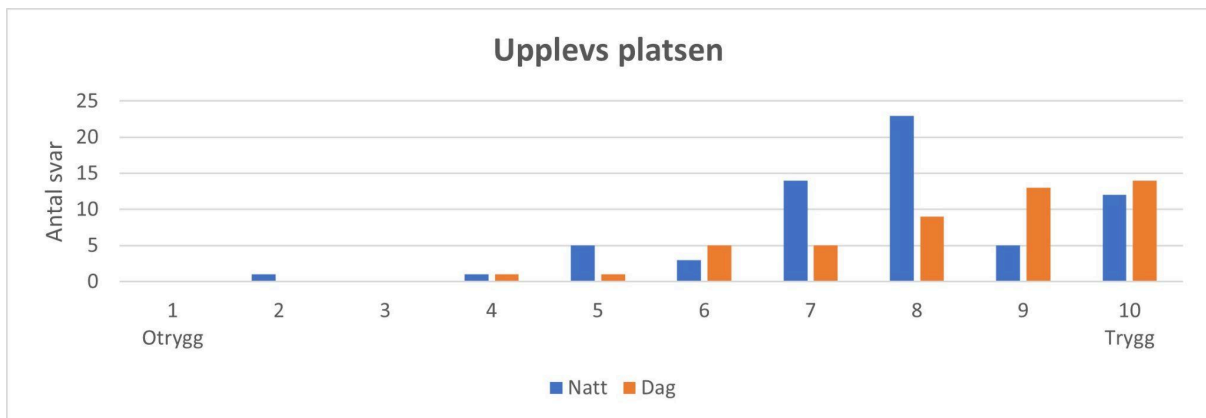
Figur 5 B. Lilla Fiskaregatan, Lund. Svarsstatistik på frågan "Upplevs platsen: Stressande - Rogivande". Svartalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



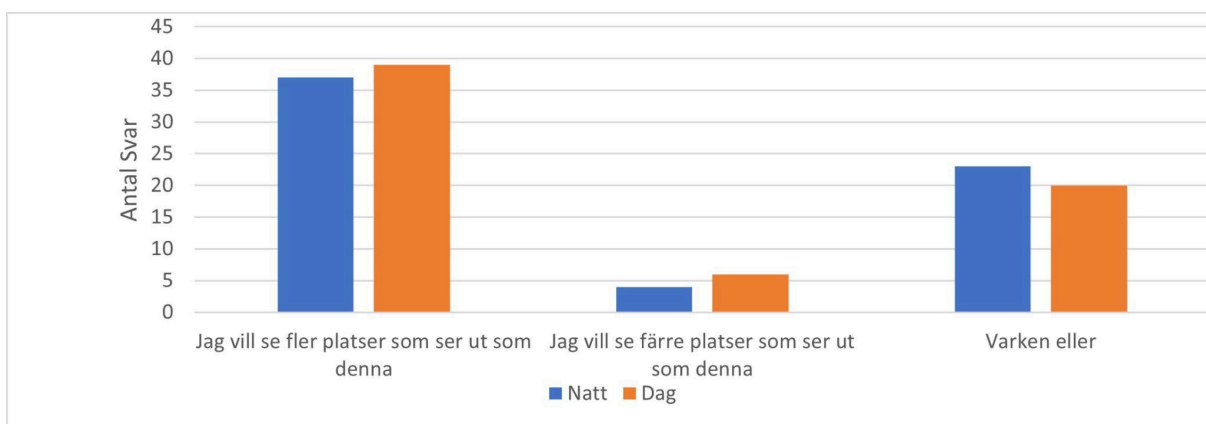
Figur 5 C. Lilla Fiskaregatan, Lund. Svarsstatistik på frågan "Vilka ljud tror du finns på platsen? Är ljudbilden främst: Negativ - Positiv.". Svartalternativ i glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 5 D: Lilla Fiskaregatan, Lund. Svarsstatistik på frågan "Platsen upplevs: Ful - Vacker." Svartalternativ i glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 5 E. Lilla Fiskaregatan, Lund. Svarsstatistik på frågan "Platsen upplevs: Otrygg - Trygg." Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 5 F. Lilla Fiskaregatan, Lund. Svarsstatistik. Påståenden: "Jag vill se fler platser som ser ut som denna", "Jag vill se färre platser som ser ut som denna" eller "Varken eller".

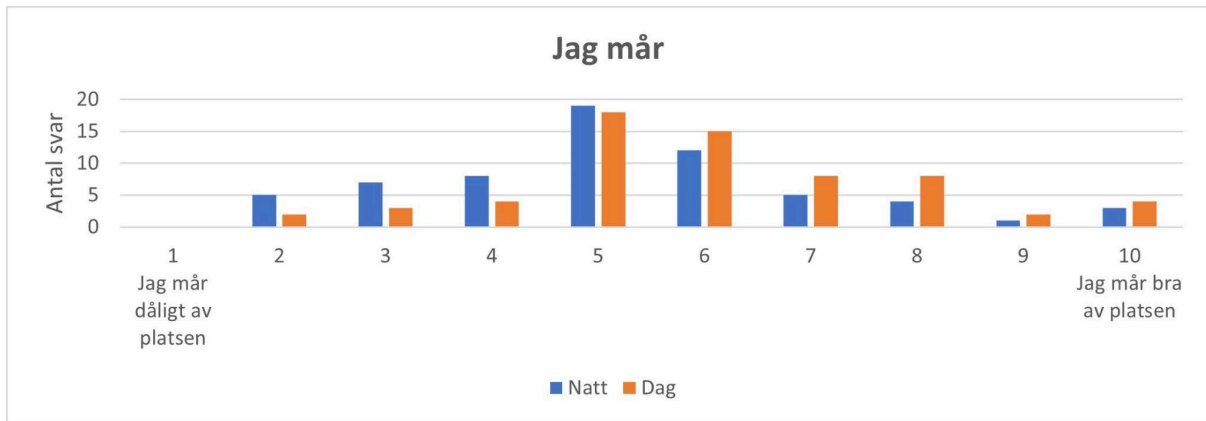
I kommentarsfälten om Fiskaregatan tas upp följande:

*"lite rörig" (3 gånger), "Mörk och tråkig" - "En får akta sig för cyklar, annars fin" - "beror på tid på dygnet och sällskap" - "There are less people than in the first place, which makes it less stressful and exciting" - "Tråkig" - "Lund, känns levande" - "I like the bikes" - "Gamla byggnader är rogivande och fina" - "Lite rörigt" - "Av personliga/nostalgiska skäl känns Lilla Fiskaregatan toppen!" - "Blandat gata" - "Fint med kullersten, och gamla fasader." - "Bilfri gata är bra!" - "En plats som är gammal, vill inte att nybyggda platser ska se ut såhär" - "Behövs en blandning" - "Okay" - "Lugnt" - "Gångator är alltid trevligt" - "Elscooter stressar" - "Lund och harmoni" - "Ljus och trevlig"*

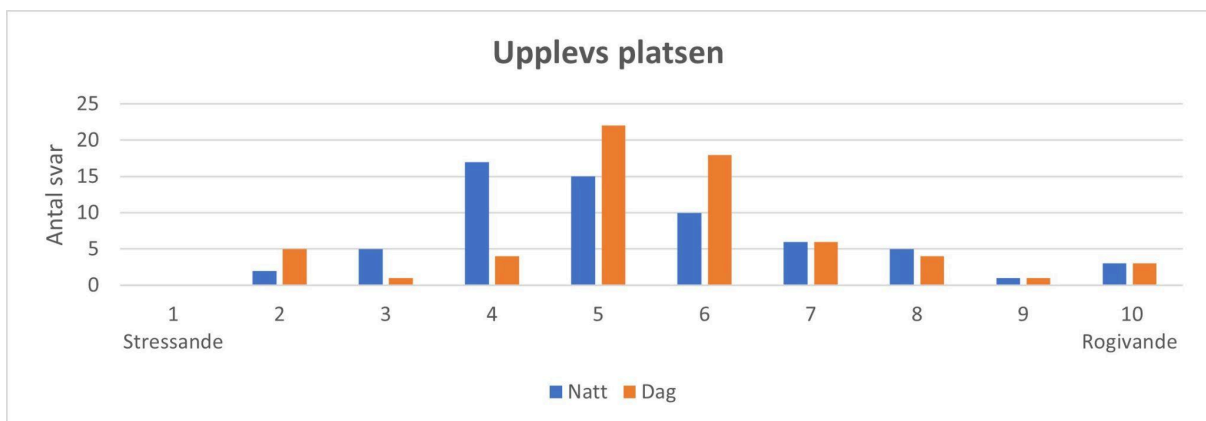
## Södra Förstadsgatan, Malmö

Figur 6 A-F visar deltagarnas svar till frågorna om Södra Förstadsgatan i Malmö. Frågan *Jag mår dåligt/bra av platen* resulterar i ett medelvärde på 6,0 (dagtid) och 5,3 (nattetid). Svarsantalet växer fram till 5 och går sedan neråt igen (figur 6 A). Figur 6 B visar stressnivån på dag- (medelvärde 5,6) och nattetid (medelvärde 5,4). Liksom figur 6 A når den andel svarande höjdpunkten på 5 i skalan. På frågan om ljudupplevelsen blev medelvärdet 5,6

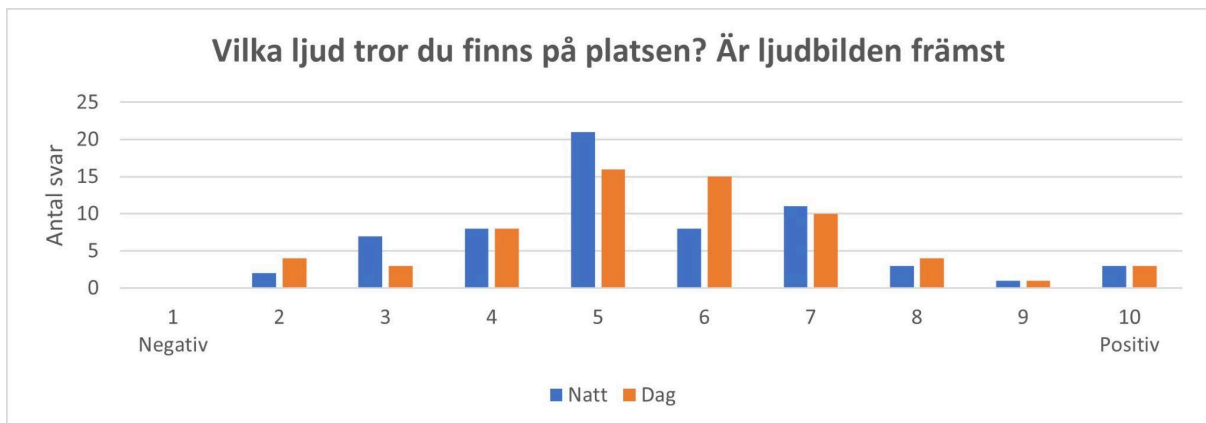
(dagtid) och 5,5 (nattetid) och visar återigen en höjdpunkt vid 5 (figur 6 C). när det gäller skönheten svarade deltagarna i snitt med 6,1 (dagtid) och 5 (nattetid, figur 6 D). Tryggheten upplevs i genomsnitt med 7,3 (dagtid) och 7 (nattetid). På påståendet *Jag vill se fler platser som ser ut som denna* svarade på dagtid 34% med *ja*, 47% med *varken eller* och 19 % med *nej*. På nattetiden svarade 20% med *ja*, 35% *varken eller* och 45% *nej*.



Figur 6 A. Södra Förstadsgatan, Malmö. Svarsstatistik på frågan “Jag mår: Dåligt av platsen - Bra av platsen”. Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



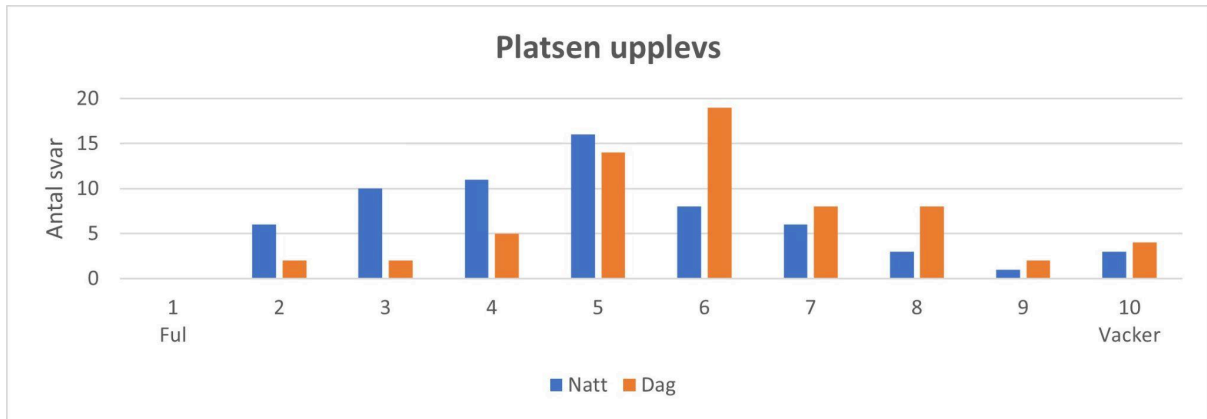
Figur 6 B. Södra Förstadsgatan, Malmö. Svarsstatistik på frågan “Upplevs platsen: Stressande - Rogivande”. Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



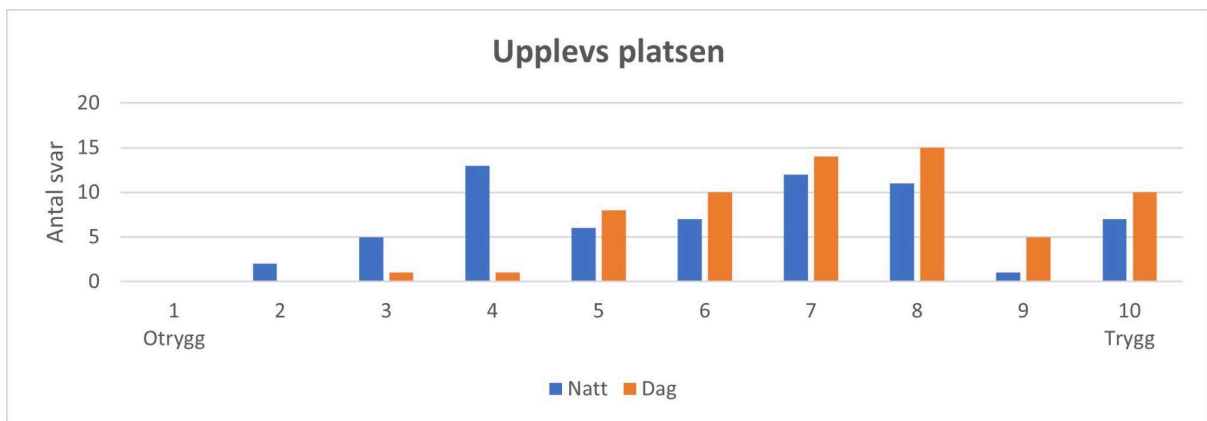
Figur 6 C. Södra Förstadsgatan. Svarsstatistik på frågan “Vilka ljud tror du finns på platsen?” Svarsalternativ



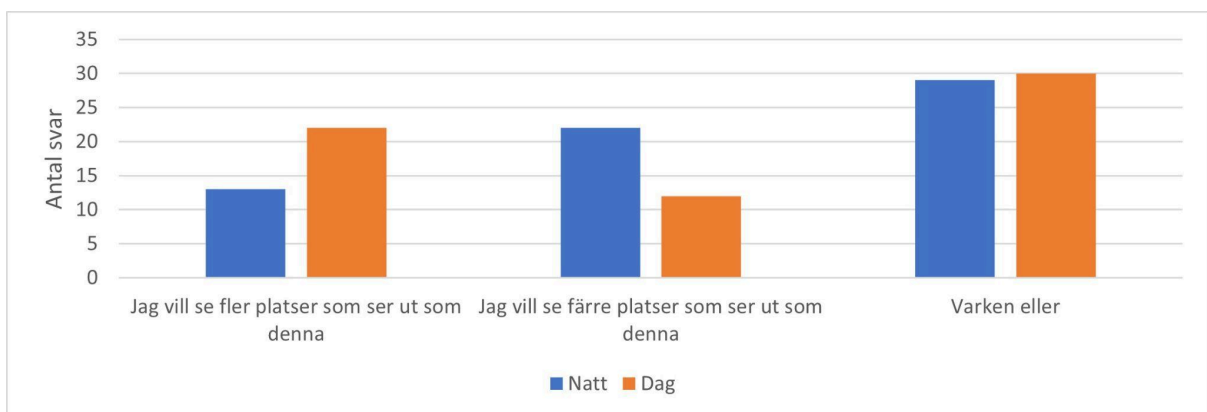
var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 6 D. Södra Förstadsgatan, Malmö. Svarsstatistik på frågan “Platsen upplevs: Ful - Vacker.” Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 6 E. Södra Förstadsgatan, Malmö. Svarsstatistik på frågan “Platsen upplevs: Otrygg - Trygg.” Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 6 F. Södra Förstadsgatan, Malmö. Svarsstatistik. Påståenden: “Jag vill se fler platser som ser ut som denna”, “Jag vill se färre platser som ser ut som denna” eller “Varken eller”.

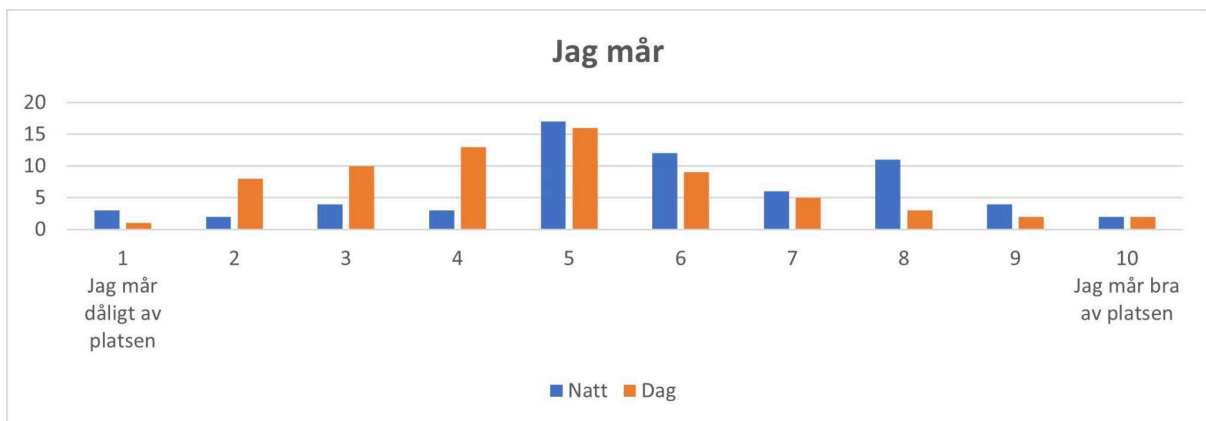
Enkätstaktarna skrev följande kommentarer gällande Södra Förstadsgatan:

“Normal pedestrian“ - “Vacker lyktstolpe“ - “Malmö“ - “Lite stel“ - “Beror på mitt syfte för besöket“ - “blandat av rogivande och trist“ - “Uppväxt i Malmö, tycker den är rätt tråkig

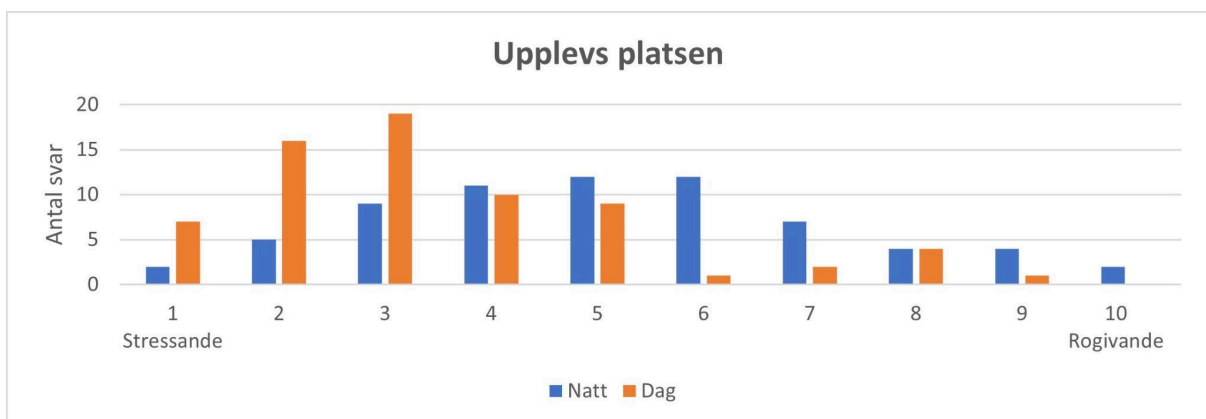
pga det. Har sett den i så många år; därav inte alltid så positiva minnen här“ - “no restaurant“ - “Lite mörkt“ - “inte så mycket folk. Ljus“ - “Osäker“ - “folk bara på väg“ - “lite kallt“ - “ljuset gör mycket“ - “Människor känns inte som att de trivs på gatan“ - “vet ej, kanske griniga ungar, gnäll“

## Strøget, Köpenhamn

Enkätstudiet deltagarnas svar på frågorna om Strøget i Köpenhamn sammanfattar Figur 7 A-F. På frågan om *Jag mår dåligt/bra av platsen* blev medelvärdet på dagtid 4,8 och på nattetiden 5,8 (figur 7 A). Deltagarna upplevde stressnivån genomsnittlig som 3,5 på dagtid och 5,1 under nattetid (figur 7 B). De flesta svaren på dagtid hamnar mellan 1 och 6 med en tydlig höjdpunkt på 2 och 3. Vid nattetiden är svaren mer distribuerat jämfört med dagtiden. När det gäller ljud når medelvärdet 4,7 på dagtid och 5,5 på nattetid (figur 7 C). Angående skönheten i skala från ful (1) till vackert (10) når medelvärdet ett värde av 4,8 för dagtid och 5,5 för nattetid (figur 7 D). Figur 7 E visar deltagarnas svar för upplevd trygghet, där medelvärdet hamnar på 7,0 (dagtid) respektive 6,3 (nattetid). Påståendet *Jag vill se fler platser som ser ut som denna* besvarades 18% med *ja*, 35% vill *se färre platser som denna* och 47% *varken eller*. Angående nattetid besvarades påståendet *Jag vill se fler platser som ser ut som denna* av 31% med *ja*, 13% vill *se färre platser som denna* och 56% svarade *varken eller* (figur 7 F).

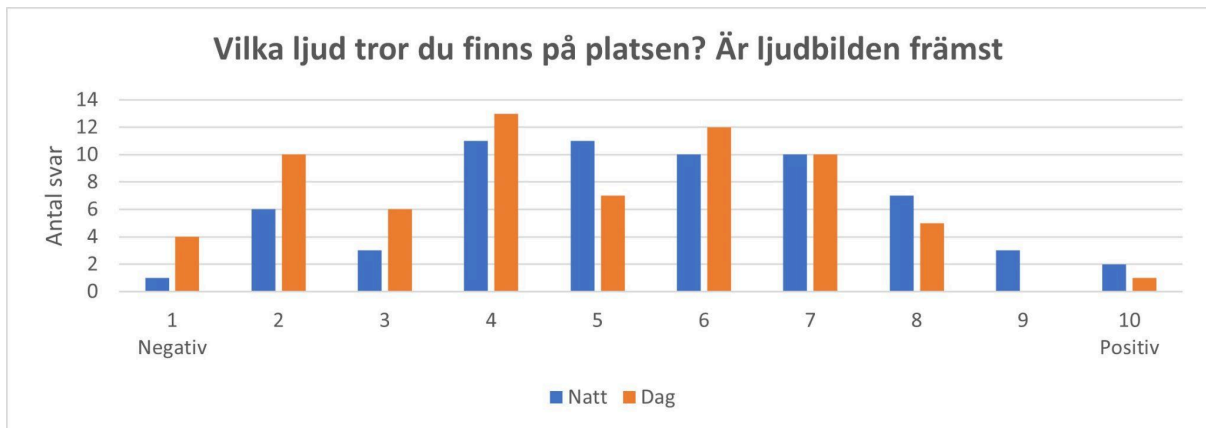


Figur 7 A. Strøget, Köpenhamn. Svarsstatistik på frågan “Jag mår: Dåligt av platsen - Bra av platsen”. Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.

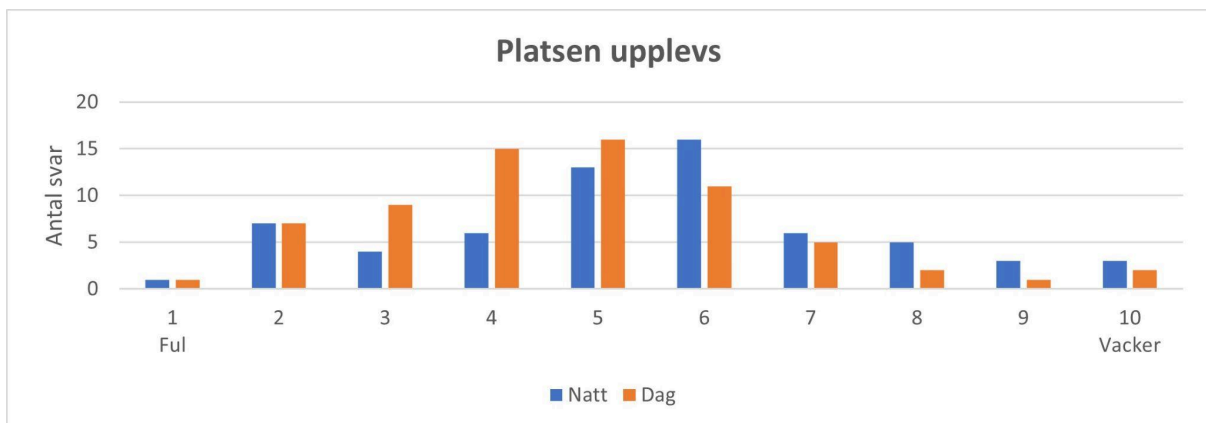


Figur 7 B. Strøget, Köpenhamn. Svarsstatistik på frågan “Upplevs platsen: Stressande - Rogivande”.

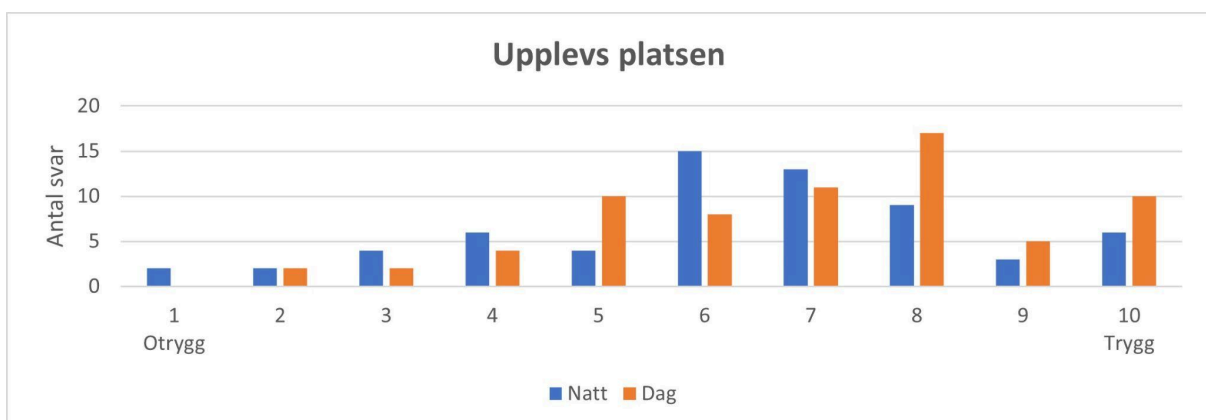
Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och natttid visas.



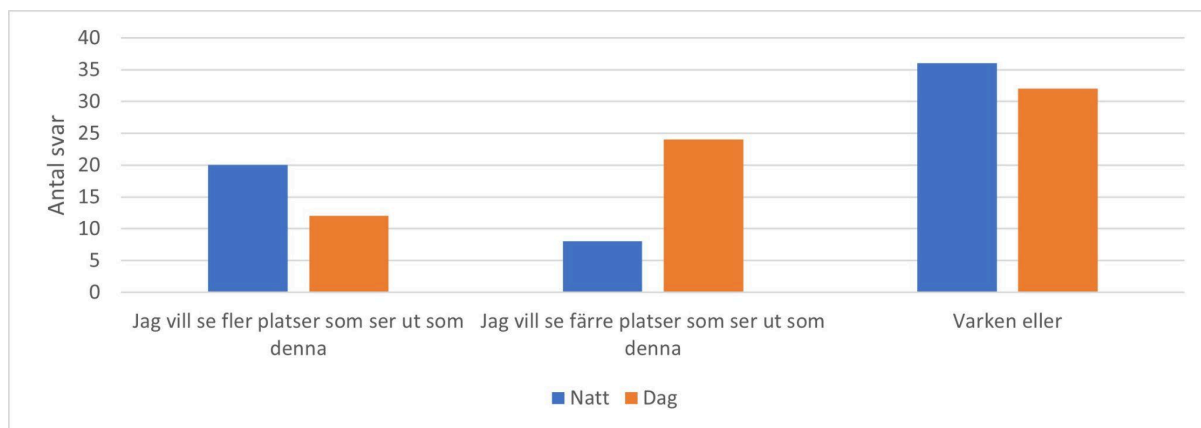
Figur 7 C. Strøget, Köpenhamn. Svarsstatistik på frågan "Vilka ljud tror du finns på platsen? Är ljudbilden främst: Negativ - Positiv.". Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och natttid visas.



Figur 7 D. Strøget, Köpenhamn. Svarsstatistik på frågan "Platsen upplevs: Ful - Vacker.". Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och natttid visas.



Figur 7 E. Strøget, Köpenhamn. Svarsstatistik på frågan "Platsen upplevs: Otrygg - Trygg.". Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och natttid visas.



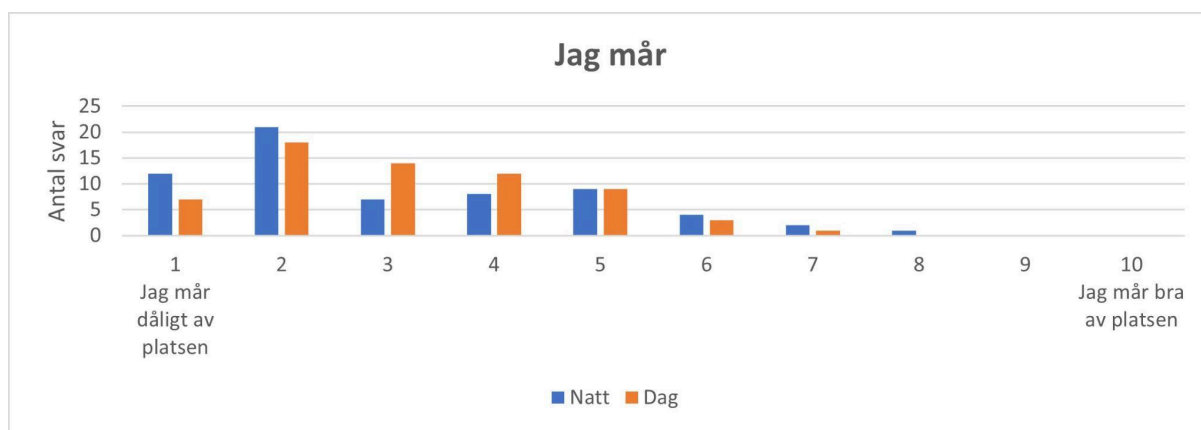
Figur 7 F. Strøget. Köpenhamn. Svarsstatistik. Påståenden: "Jag vill se fler platser som ser ut som denna", "Jag vill se färre platser som ser ut som denna" eller "Varken eller". Resultaten för dag- och natttid visas.

Följande kommentarer skrevs av deltagarna för Strøget i Köpenhamn:

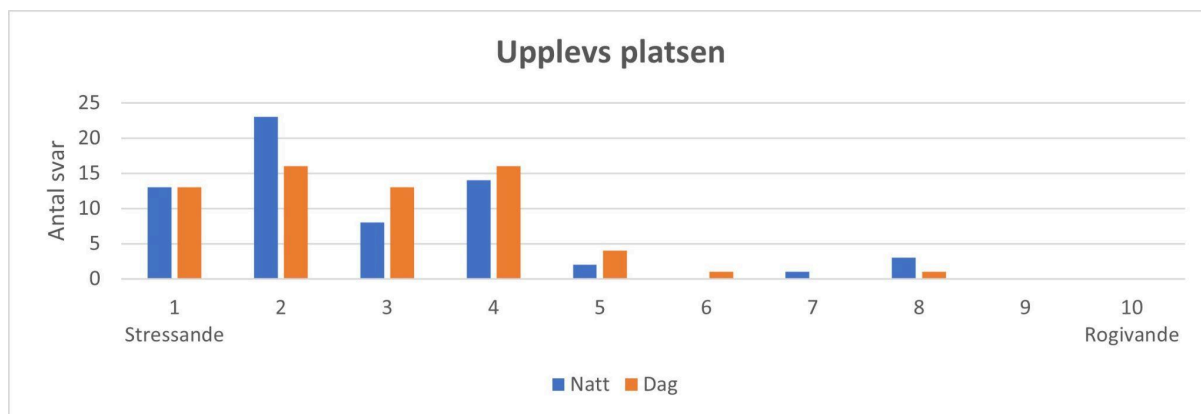
*"I städer, till skillnad från naturen eller landsbygden, har jag känslan av att vara övervakad och dömd av andra människor. Detta bidrar till otrygghet. Jag har också en känsla av att det är svårt att be om och få hjälp här." - "Turistgata" - "Det saknas grönska, möjlighet att slå sig ner en stund. Det raka öppna skapar någon sorts stress framåt" - "Trygg men lite stressad av för mycket folk" - "För mycket folk. Annars ser gatan trevlig ut." - "Verkar trevligt!" - "Upplever stress pga mycket folk." - "Det som gör att platsen inte är superful är arkitekturen. Men fortfarande ful" - "Den är kall" - "Husen i sig är fina, men mjukare färger och annan gatubeläggning kunde göra det trevligare" - "Beror på hur ofta man är där och syftet med vistelsen" - "Gammal arkitektur" - "Kunde vara mysigare" - "Husen är vackra" - "No green, no place there sitting or rest." - "Hit hade jag helst inte gått frivilligt faktiskt. Jag känner redan huvudvärken jag skulle få om jag tvingades vara där en längre stund." - "Bilfritt är avslappnande" - "If motorized streets converted into a carfree zone - where people could roam free its is definitely an improvement. But there must surely be better ways to tackle the problem of peoples need for taking the car into the city." - "Beror ju på vad man får istället! Mer grönska - ja tack. Mer moderna trista hus - nej tack" - "It looks like a nice place to visit, but i wouldn't want to live there." - "Saknas grönska" - "Mer grönska" - "mer platser som denna om man jämför med platser där bilar finns. Annars så vill jag se mer träd och mindre betong" - "För mycket folk" - "Skön stämning" - "Härligt och öppet" - "it is ok" - "The street looks very cosy and peaceful" - "Förmodligen hörs musik, plungande, skålande, ifrån något cafe" - "Bra belysning" - "Kul med uteliv!" - "en levande stad är bra!"*

## Bilvägsmiljön

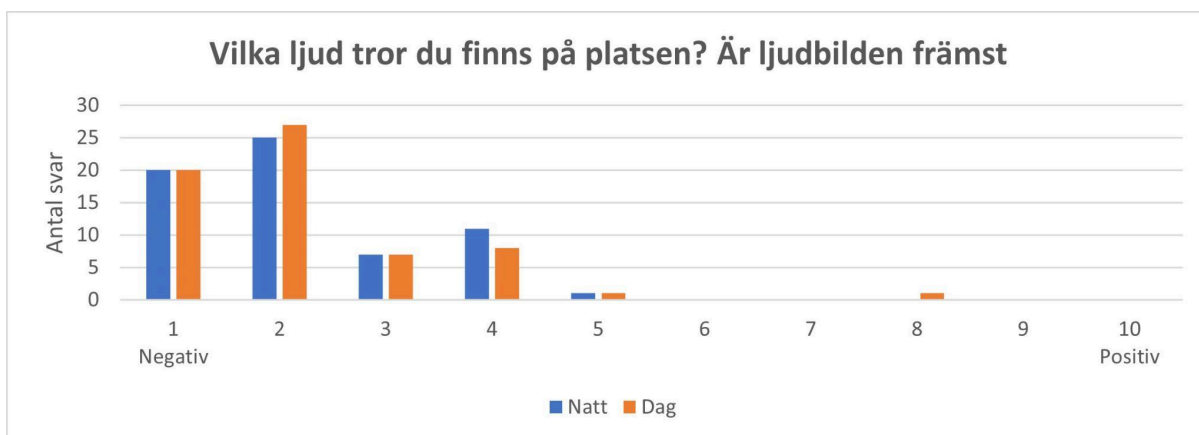
Figur 8 A-F visar deltagarsvaren av bilvägsmiljön. Angående frågan *Jag mår dåligt/bra av platsen* i skalan från 1 (dåligt) till 10 (bra) hamnade svarens medelvärde på 3,1 (dagtid) respektive 3,2 (natttid, figur 8 A). Både på natt och dagtid svarade majoriteten av deltagarna med 1 till 6. Stressnivån upplevdes genomsnittlig som 2,8 både på dag- och natttid (figur 8 B). Även här är de flesta svaren mellan 1 och 6. Gällande ljudupplevelsen når medelvärdet ett värde på 2,2 både på dag- och natttid (figur 8 C), varav alla förutom ett svar var mellan 1 och 5. I skalan mellan ful och vacker blev medelvärdet 2,5 (dagtid) respektive 2,8 (natttid, figur 8 D). Figur 8 E visar deltagarnas svar för upplevd trygghet, där medelvärdet blev 4,4 (dagtid) respektive 4,0 (natttid). När det gäller dagtid vill 3% av enkätdeltagarna se *mer platser som denna*, 75% *färre platser som denna* och 22% *varken eller*. På natten vill 4% se *mer platser som denna*, 78% *färre platser som denna* samt 18% *varken eller* (figur 8 F).



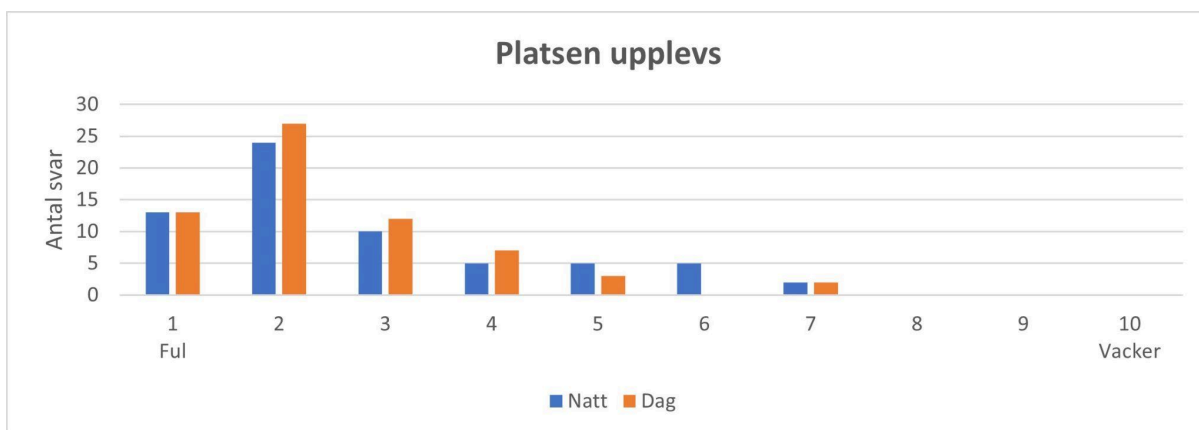
Figur 8 A. Bilvägsmiljön. Svarsstatistik på frågan "Jag mår: Dåligt av platsen - Bra av platsen". Svartalernativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och natttid visas.



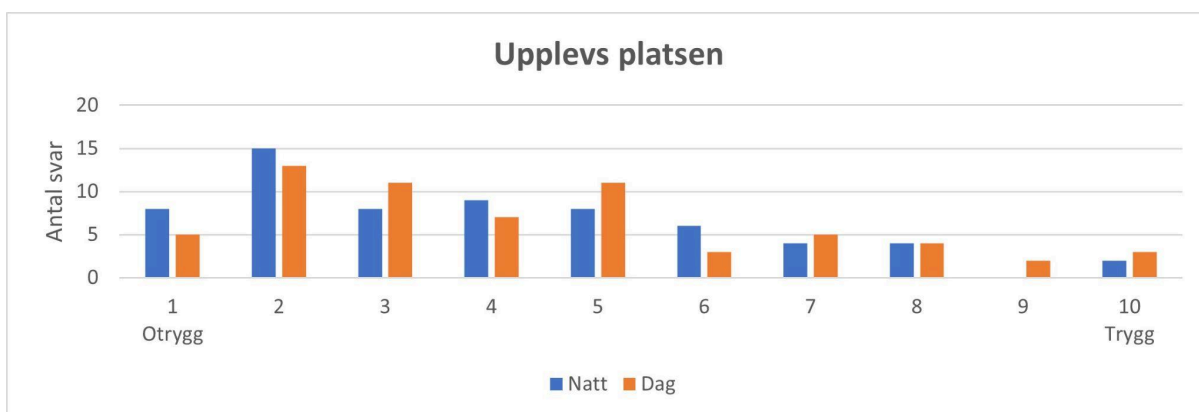
Figur 8 B. Bilvägsmiljön. Svarsstatistik på frågan "Upplevs platsen: Stressande - Rogivande". Svartalernativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och natttid visas.



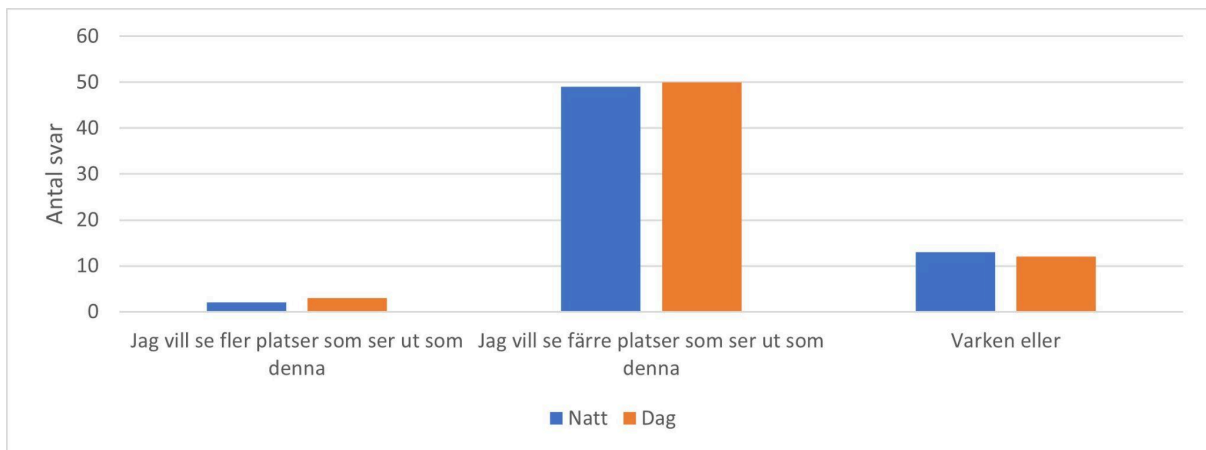
Figur 8 C. Bilvägsmiljön. Svarsstatistik på frågan "Vilka ljud tror du finns på platsen? Är ljudbilden främst: Negativ - Positiv.". Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 8 D. Bilvägsmiljön. Svarsstatistik på frågan "Platsen upplevs: Ful - Vacker." Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 8 E. Bilvägsmiljön. Svarsstatistik på frågan "Platsen upplevs: Otrygg - Trygg." Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



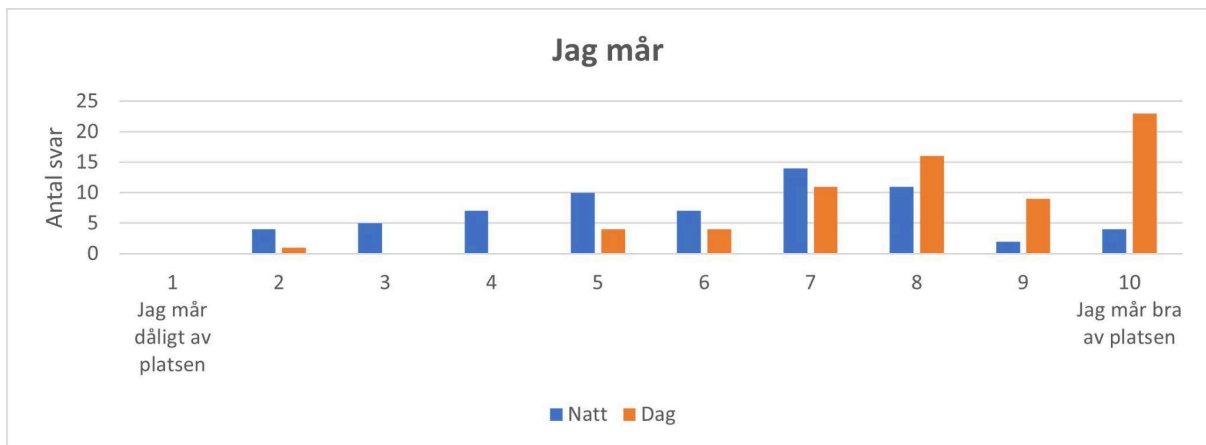
Figur 8 F. Bilvägsmiljön. Svarsstatistik. Påståenden: "Jag vill se fler platser som ser ut som denna", "Jag vill se färre platser som ser ut som denna" eller "Varken eller". Resultaten för dag- och nattetid visas.

Följande kommenterar kom upp för bilvägsmiljön:

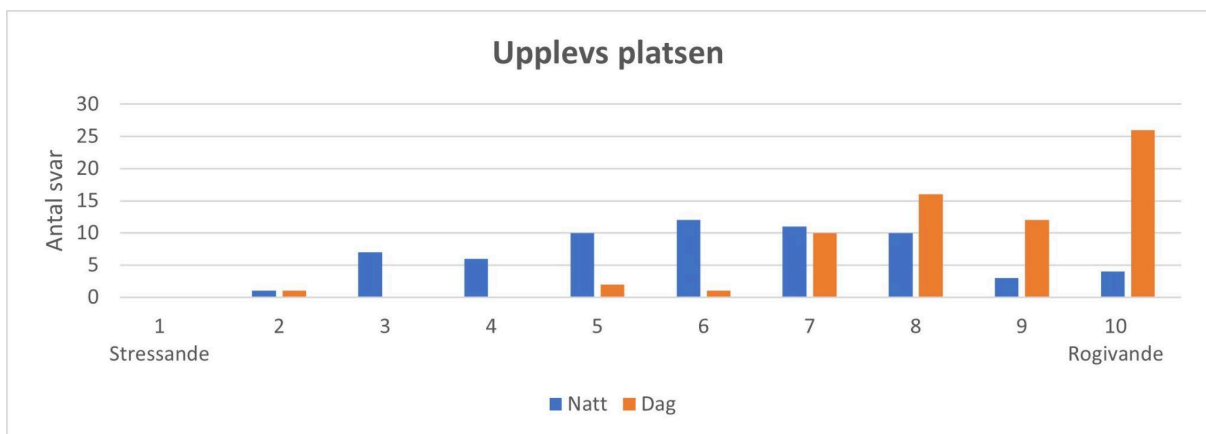
"Ugly" - "Bra för bilar" - "Ser inga övergångsställen" - "Smal trottoar, mycket biltrafik" - "Tråkig dystert" - "Väldigt trist och inte välkomnande för fotgängare/cyklister" - "Känner mig hotad och trängd som fotgängare här" - "Ödsligt" - "Bara grå väg och höga hus" - "Gator behövs även om de är fula (och särskilt när allt börjar bli grått)" - "Jag förmodar att vi behöver ta oss in och ut från städerna, så på något sätt skall vi transportera oss" - "Trafikljud" - "Mycket trafikljud" - "för mycket av betong och bara tänk för bilar" - "Trafik" - "För trafikerad" - "Bra ljus och skönt med häck om man går och är rädd för överfall" - "Som bilist känns platsen bra. Tvåfilig väg, låg hastighet och bra sikt" - "Small trottoar" - "finns ingen själ" - "Den ser bättre ut i kvällsljus!". "Kvällsmörkret, huset i bakgrunden, belysningen från bilarna och grönskan på sidorna får bilden att upplevas som vacker" - "Bilar" - "Trafikljud" - "för mycket bilväg och inte tänkt på personer, djur m.m." - "Hade inte velat se detta mitt i stan, men kanske utanför"

## Parkmiljön

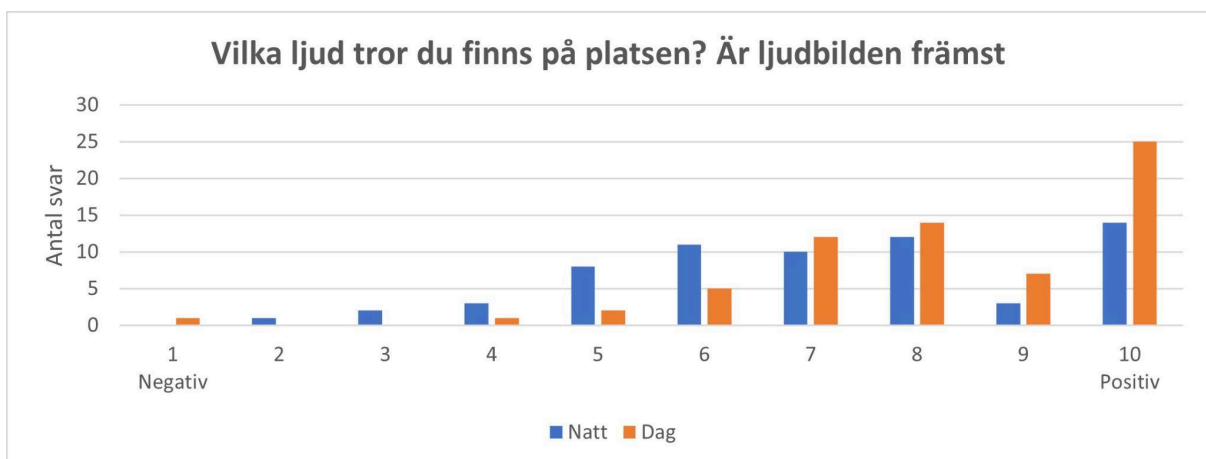
Resultaten för parkmiljön visas i figur 9 A-F. Vid frågan *Jag mår dåligt/bra av platen* svarade deltagarna genomsnittligt 8,3 på dagtid och 6,1 på nattetid (figur 9 A). Medelvärdet för upplevd stressnivå blev 8,6 (dagtid) respektive 6,1 (nattetid, figur 9 B) varav majoriteten svarade mellan 7-10 på dagtid jämfört med nattetid där resultatet är mer distribuerat över hela skalan. Angående ljud i skalan mellan negativ och positiv hamnar resultatets medelvärde på 8,3 (dagtid) respektive 7,2 (nattetid, figur 9 C). Majoriteten av de svarande svarade mellan 5 och 10. På frågan om platsens skönhet i en skala från ful till vacker svarade deltagarna i genomsnitt med 8,3 på dagen och 7,8 på natten (figur 9 D). Även här svarade majoriteten mellan 5 och 10. Figur 9 E visar trygghetsupplevelsen i parkmiljön. Här blev medelvärdet på svaren 7,1 på dagen och 4,9 på nattetiden. Som figur 9 F visar vill 78% av enkätsdeltagarna se *mer platser som denna*, 3% *färre* och 19% *varken eller*. Under nattetiden vill 59% se *mer platser som denna*, 28% *färre platser som denna* samt 13% *varken eller*.



Figur 9 A. Parkmiljön. Svarsstatistik på frågan "Jag mår: Dåligt av platsen - Bra av platsen". Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.

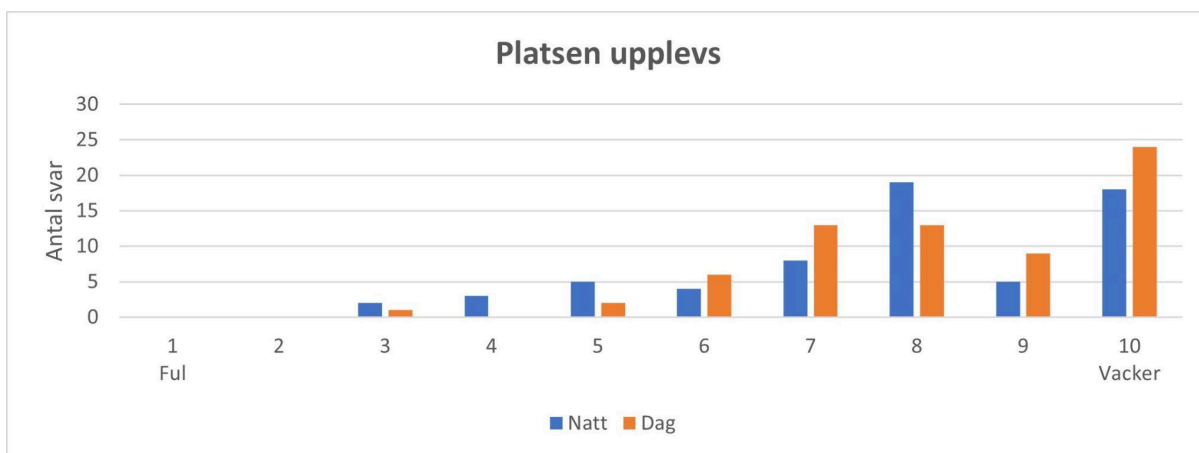


Figur 9 B. Parkmiljön. Svarsstatistik på frågan "Upplevs platsen: Stressande - Rogivande". Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.

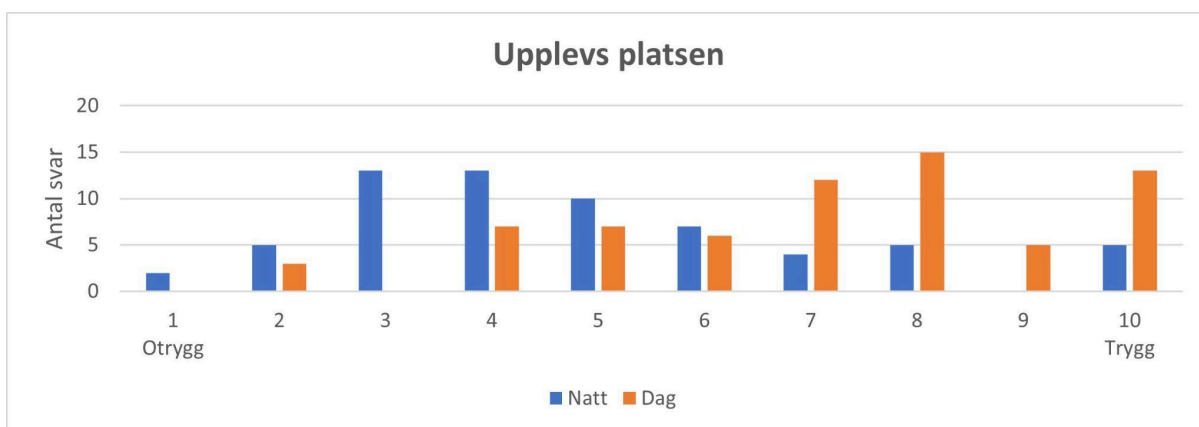


Figur 9 C. Parkmiljön. Svarsstatistik på frågan "Vilka ljud tror du finns på platsen? Är ljudbilden främst: Negativ - Positiv.". Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.

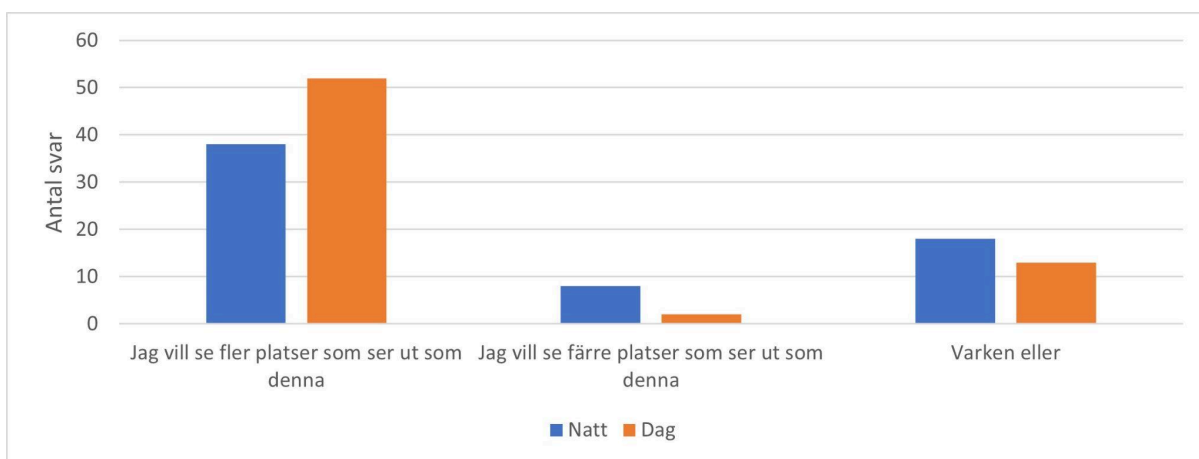




Figur 9 D. Parkmiljön. Svarsstatistik på frågan “Platsen upplevs: Ful - Vacker.” Svartalernativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 9 E. Parkmiljön. Svarsstatistik på frågan “Platsen upplevs: Otrygg - Trygg.” Svartalernativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



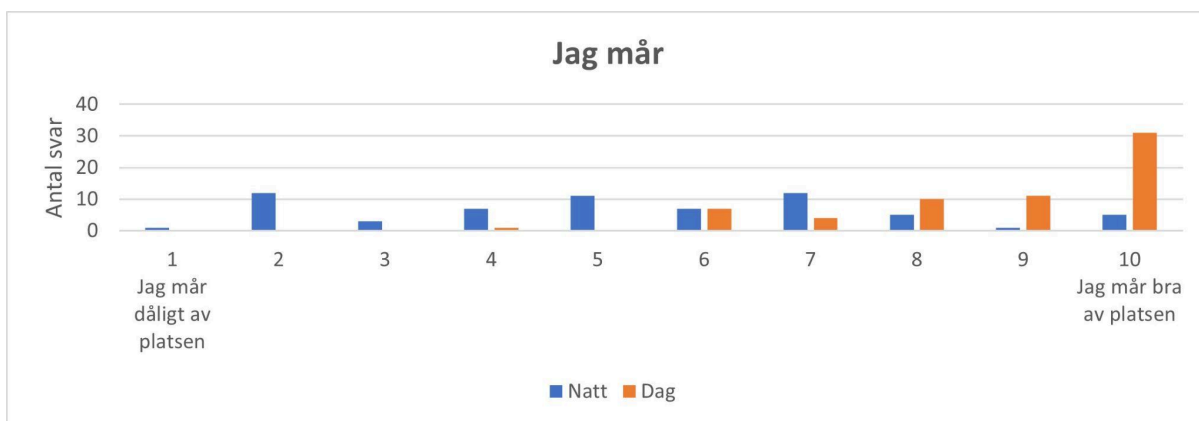
Figur 9 F. Parkmiljön. Svarsstatistik. Påståenden: “Jag vill se fler platser som ser ut som denna”, “Jag vill se färre platser som ser ut som denna” eller “Varken eller”. Resultaten för dag- och nattetid visas.

Följande kommentarer skrevs om parkmiljön:

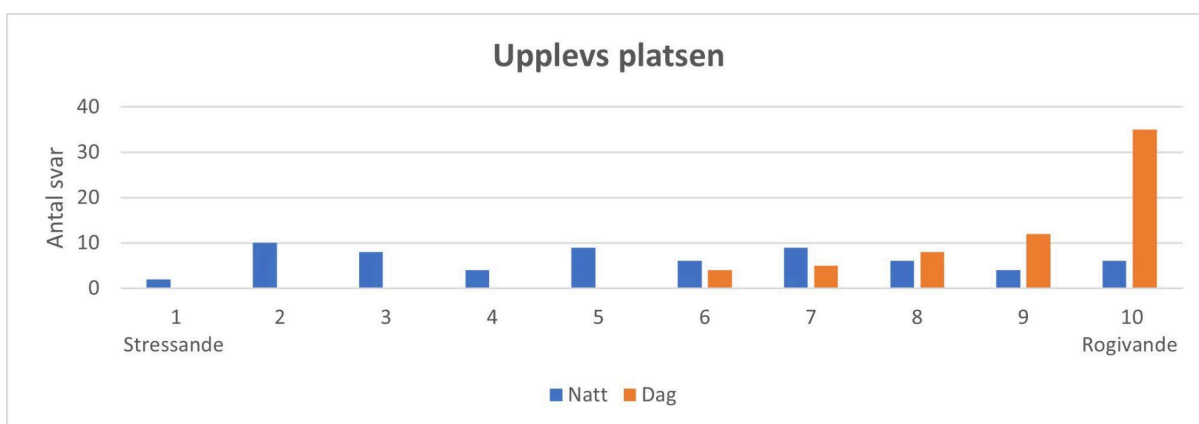
*“Jag känner lite motstånd mot väldigt tillrättalagda (tillgängliggjorda) stigar för min egen del. Vill gärna vika av och gå fritt bland träden på bilden. “ - “Lonely“ - “Fin plats“ - “Lungt och fint.“ - “Skulle inte gå själv när det är mörkt“ - “Beror på tid på dygnet, om jag har sällskap och om jag känner till platsen.“ - “Depending on the information and knowledge of the city in which this park is set, the feeling will change. For example if this was in a city you do not know too much about then the score would go down in regards to security.“ - “Fridfull“ - “Mycket fint“ - “dangerous“ - “vacker plats” - “otrygg om jag skulle gå där ensam“ - “Känns farlig“ - “Läskigt med mörka buskar men vill absolut inte ha mer upplyst heller. Får gå en annan väg när det är mörkt om det känns otäckt bara.“ - “lite otrygg med snåret av buskar /träd“ - “vacker plats men som kvinna känner jag mig inte helt avslappnad här när det är mörkt om jag går ensam“ - “mörkret gör att platsen känns otrygg, annars rogivande“ - “Att gå där ensam kanske inte känns så tryggt“ - “Beror på sällskap och om jag känner till platsen“ - “Måendet beror på om jag är rädd eller inte“ - “är otrygg“ - “vet ej“ - “Mörkret påverkar otryggheten“ - “Hade säkert noterat på ett annat sätt om för man“ - “Otrygg“ - “it looks like a deserted park in the city which Makes me normally feel a little unsecure because of the people I might meet“ - “Polissirener“ - “Knappast mycket ljud på hösten och nattetid“ - “får en känsla att gå fort och se mig omkring“*

## Skogsmiljön

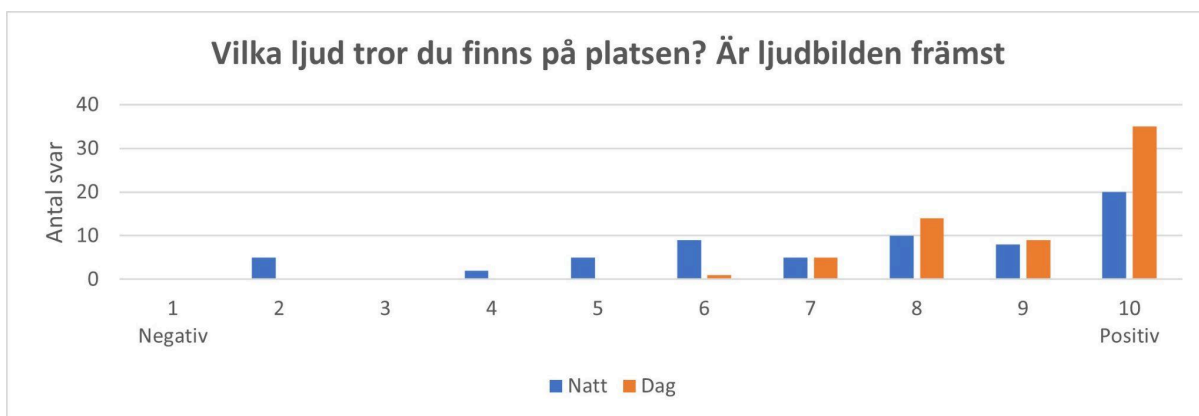
Svaren på enkäten om skogsmiljön visas i figur 10 A-F. Figur 10 A visar svaren på frågan *Jag mår dåligt/bra av platsen* där medelvärdet blev 8,3 på dagtid och 6,1 på nattetid. Medelvärdet för upplevd stressnivå hamnade på 9,1 (dagtid) respektive 6,0 (nattetid, figur 10 B). När det gäller dagtid svarade alla deltagare mellan 6 till 10 medan svaren är distribuerade över hela skalan vid nattetid. Angående ljud hamnar resultatets medelvärde på 9,1 (dagtid) respektive 7,6 (nattetid, figur 10 C). Estetisk skönhet (från ful till vacker) upplevdes av deltagarna i genomsnitt med 8,7 på dagtid och 6,9 på nattetid (figur 10 D). Upplevs tryggheten på bilden hamnade genomsnittligt på 8,1 på dagtid och 4,3 på nattetid (figur 10 E). När det gäller dagtid vill 45% av enkätdeltagarna *se mer platser som denna*, 17% *färre* och 38% *varken eller*. Under nattetid vill 84% *se mer platser som denna*, 2% *färre platser som denna* samt 14% *varken eller* (figur 10 F).



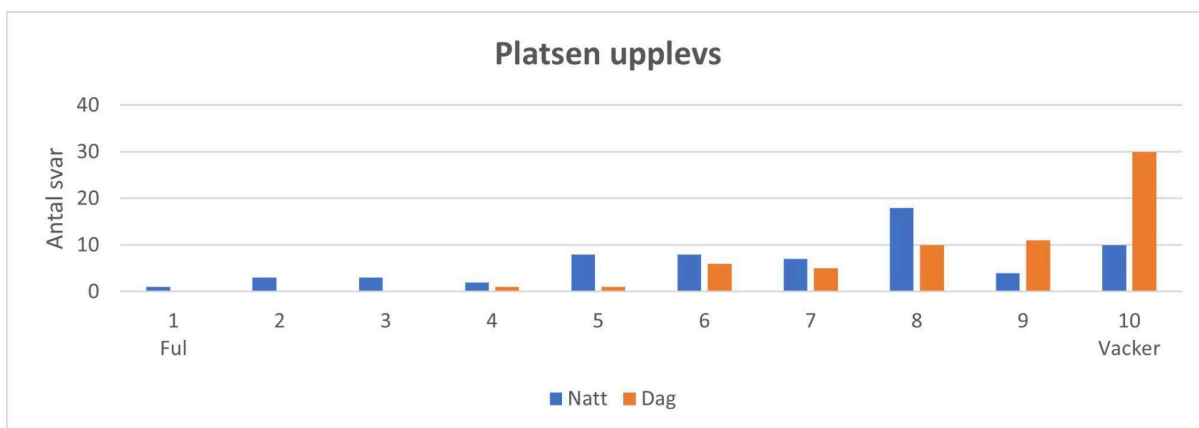
Figur 10 A. Skogsmiljön. Svarsstatistik på frågan "Jag mår: Dåligt av platsen - Bra av platsen". Svartalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



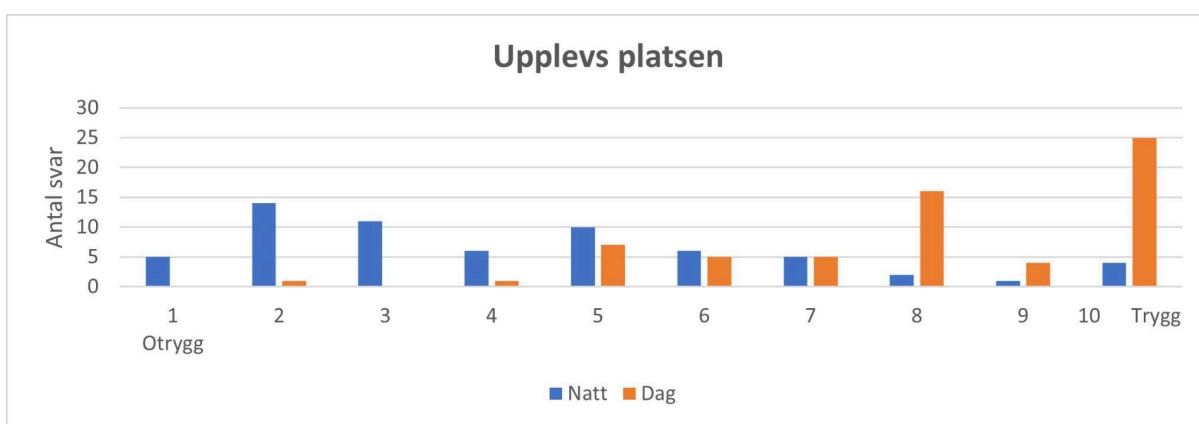
Figur 10 B. Skogsmiljön: Svarsstatistik på frågan "Upplevs platsen: Stressande - Rogivande". Svartalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 10 C. Skogsmiljön. Svarsstatistik på frågan "Vilka ljud tror du finns på platsen? Är ljudbilden främst: Negativ - Positiv". Svartalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 10 D. Skogsmiljön. Svarsstatistik på frågan “Platsen upplevs: Ful - Vacker.” Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 10 E. Skogsmiljön. Svarsstatistik på frågan “Platsen upplevs: Otrygg - Trygg.” Svarsalternativ var en glidande skala mellan 1 och 10. Resultaten för dag- och nattetid visas.



Figur 10 F. Skogsmiljön. Svarsstatistik. Påståenden: “Jag vill se fler platser som ser ut som denna”, “Jag vill se färre platser som ser ut som denna” eller “Varken eller”. Resultaten för dag- och nattetid visas.

De följande kommentarerna skrevs gällande skogsmiljön:

“It is natur“ - “Gott att gå i natur“ - “Eftersom jag är en “lantis” är det här en miljö som jag känner mig bekväm och trygg med. Men det beror så klart på var det ligger och hur det ser ut runtomkring.“ - “Otrygg kvällstid, Finns behov av belysning“ - “i glesbygd på känd

plats trygg, i okänd stad otrygg.“ - “Att det ser ut att börja bli mörkt gör att jag sänker från 9 till 8.“ - “Lite för mörkt för att verka trevligt“ - “härligt i skogen, behöver dock ha belysning“ - “Vacker natur, men ganska ödsligt.“ - “Natur är bra“ - “Någon bänk att sitta på“ - “Det ser ut som planterad gran. Bättre med gammelskog eller urskog.“ - “Att det ser ut som trädplantage med lika gamla träd och inte skog drar ner betyget“ - “Härligt med sound av träden och vindens sus“ - “it is for walking but not alone“ - “Fågelljud“ - “Fågelkvitter och ljumma vindar“ - “Beror ju på vad som är alternativet!!!! Hellre denna skog än ingen skog!!!“ - “Hade detta varit på våren och lite ljusare så skulle det ha varit väldigt fint och med positiva ljud“ - “skog och promenad i harmoni” - “Lite mer mångfald kanske. “. “beroende på, det är hemmamiljö och om man hittar i området” - “lite väl mörkt“ - “för mörk att vara i“ - “i stad otrygg“ - “beror på sammanhanget. är jag ute och campar i skogen? Positivt. Är jag ute på löprunda och blev plötsligt mörkt. negativ.“ - “Som uppvuxen på landsbygden utan gatubelysning så är jag trygg i denna miljö“ - “otrygg“ - “läskigt med mörkret men också mysigt med träden“ - “Dark“ - “Bör röjas“ - “Mörkrädd“ - “Mörk“ - “Säker väldigt vacker på dagen.“ - “Om bilden är i stadsmiljö så känns den otrygg. Är det på landet är det tryggt“ - “Platsen skall vara upplysta“ - “Bra med natur som får vara ifred ibland“ - “Kräver fladdermusdetektor för att det ska finnas ljud, då positiva“ - “Något läskigt mörkt“ - “Gillar natur, men mitt i stan vill man gärna ha lite belysning.“

Tabell 1 sammanfattar alla medelvärden som introducerades i resultatdelen.

Tabell 1. Medelvärde av resultaten från de tre gågatorna i Lund, Malmö och Köpenhamn samt bilvägsmiljön, parkmiljön och skogsmiljön. Medelvärden för både dag- och nattetid visas.

	Mående	Rofylld	Ljudbild	Skönhet	Trygghet
Lilla Fiskaregatan, Lund <i>dagtid</i>	7,1	7,0	6,7	7,2	8,1
Lilla Fiskaregatan, Lund <i>nattetid</i>	6,9	6,0	6,3	7,2	7,8
Södra Förstadsgatan, Malmö <i>dagtid</i>	6,0	5,6	5,6	6,1	7,3
Södra Förstadsgatan, Malmö <i>nattetid</i>	5,3	5,6	5,5	5,0	7,0
Strøget, Köpenhamn <i>dagtid</i>	4,8	3,5	4,7	4,8	7,0
Strøget, Köpenhamn <i>nattetid</i>	5,8	5,1	5,5	5,5	6,3
Bilvägsmiljö <i>dagtid</i>	3,2	2,8	2,2	2,5	4,4
Bilvägsmiljö <i>nattetid</i>	3,1	2,8	2,2	2,8	4
Parkmiljö <i>dagtid</i>	8,3	8,6	8,3	8,3	7,1
Parkmiljö <i>nattetid</i>	6,1	6,1	7,2	7,8	4,9
Skogsmiljö <i>dagtid</i>	8,8	9,1	9,1	8,7	8,1
Skogsmiljö <i>nattetid</i>	5,3	6	7,6	6,9	4,3

## Diskussion

I följande avsnitt diskuteras det olika faktorer som undersöktes i resultatdelen och hur de bidrar till välmåendet i stadsmiljön, med gågatan i fokus. I diskussionen inkluderas litteraturstudien samt observations- och enkätundersökningen. Många faktorer är beroende av- och går in i varandra. För att ge diskussionen en tydlig struktur diskuteras varje faktor ändå var för sig och knyts sedan ihop i slutet av diskussionen.

### Om stadsmiljön

Både i Sverige och globalt finns en trend att allt större del av befolkningen bor i städer (Statistikmyndigheten SCB 2015; UN-Habitat 2021). Statistiken i enkätstudien visar att även majoriteten av de svarande är uppvuxna i en stad, och bor i en stad idag. Dock vill bara en minoritet bo i staden i framtiden. De flesta vill antingen bo i närheten eller utanför staden (figur 3). Detta speglas i många kommentarer där staden associeras med stress, trafik, buller, människor, och en brist på natur (sida 37). Att många människor bor i staden men egentligen vill bo utanför skulle kunna tyda på att det finns ett behov av att bo i staden som till exempel jobb, tillgång till dagis, skolor och en bättre infrastruktur, men att många inte mår bra av stadsmiljön de har omkring sig. Likväl finns det dock också positiva kvaliteter med den urbana miljön där det nämns närheten till kultur, evenemang, människor och aktiviteter (sida 37).

### Trygghet

I litteraturstudien tas trygghet upp som en viktig faktor för att människor ska vistas utomhus och må bra. Upplevd trygghet behöver nödvändigtvis inte innebära en faktiskt trygghet. Dock påverkar upplevd trygghet hur mycket människor vill vara på platsen och kan kopplas till stress och välbefinnande (Ha et al. 2022).

Körande bilar bidrar till en faktiskt fara och säkerhetsrisk för fotgängare i staden, framför allt för barn. Att närvaron av bilar bidrar till en minskad trygghetsupplevelse speglar sig tydligt i enkätstudien där bilvägsmiljön anses som otryggast jämfört med alla andra miljöer (tabell 1).

I enkätstudien upplevs Fiskaregatan i Lund som den tryggaste gågatan både på natt- och dagtid, med nästan inget svar under 5 i skalan (tabell 1, figur 5 E). Jämfört med Malmö och Köpenhamn har Lund lägre hus, och många cykelställ längs med vägen som skulle kunna fungera som arkitektoniskt skydd. Både i observationsstudien och hos enkätsdeltagarna uppfattas Lunds gågata som *“lugn”* och att *“det finns människor där men inte för många”*. Det ger trygghet att ha människor omkring sig. En lugn atmosfär och lagom många människor skulle kunna vara en av anledningarna till den upplevda tryggheten i Lunds gågata både på dag- och nattetid.

En annan viktig faktor för att känna sig trygg är ljuset. I alla miljöer uppfattas nattetid otryggare jämfört med dagtid. Lunds Lilla Fiskaregatan, som upplevs som tryggast jämfört

med de andra miljöerna, har många olika belysningskällor, butikerna, gatubelysning som hänger från byggnaderna samt en lång ljusslinga som ger mycket men varmt ljus jämfört med gågatorna i Malmö och Köpenhamn. Ett annat resultat som sticker ut är den stora skillnaden mellan dag- och nattetid i de gröna miljöerna park och skog (tabell 1). Medan de gröna miljöerna upplevs som säkra under dagen, försämrade sig den upplevda tryggheten i mörkret tydligare än på gågatorna. Frånvaron av andra människor, som påpekas i kommentarerna, skulle kunna vara anledningen till detta resultat (sida 51 & 54). Dessutom har vi människor vant oss vid att ha belysning, framför allt i städer. Mörkret ger många en känsla av otrygghet.

Under observationsundersökningen var det två tillfällen som upplevdes otrygga. Det ena var just i parken när det var mörkt. Det fanns folk på plats runt omkring, men allt var bara silhuetter vilket ledde till en otrygg känsla. Den andra platsen var på Strøget under kvällen. Som observationerna också poängterade blev det en homogen representation av män i grupp vid en viss tid på kvällen, män som också tog mycket plats på gatan i form av högljuddhet, verbal aggressivitet och en fysisk närvaro. Som redan nämnd i litteraturstudien beskriver Robson (2008), Kaya et al, (2007) och Argyle och Dean (1965) hur vissa individer försöker kontrollera och dominera rummet exempelvis med blickar som ger andra personer i omgivningen att känna sig otrygg.

Att känna sig trygg i sin miljö reducerar stress och bidrar därmed till att man mår bättre, samtidigt som en faktiskt trygghet bidrar till mindre risk för olycksfall och därmed en bättre hälsa. På gågator skulle eventuellt tryggheten ökas genom rätt belysning, ett lagom människoflöde samt arkitektoniska skydd och frånvaron av bilar.

## Stress

Stress är en avgörande faktor för välmåendet i staden. Som nämnt tidigare associeras stress ofta med livet i staden och många faktorer som diskuteras här, till exempel ljud, trygghet och grönska är relaterade till känslan av stress.

Generellt kan man se en tydlig tendens att enkätsresultaten som associeras med en negativ ljudbild och otrygghet upplevs också som den stressigaste känslan av att må dåligt (figur 5,6,7,8; tabell 1).

Enkätstudien visar på att bilvägsmiljön har det absolut lägsta medelvärden i upplevd stress / rofylldhet både dag och nattetid där i princip alla svaren ligger under 5 i skalan (tabell 1, figur 8 B). Majoriteten av de svarande vill se en stor minskning av bilar i städer samtidigt som staden från en negativ synvinkel associeras med trafik och buller (figur 3 & 4). I kommentarerna om minskad yta för bilism i stadsmiljön nämns dessutom mer kollektivtrafik (sida 37).

Det är något återkommande genom diskussionen att bilvägsmiljön och bilen i staden är en av de största faktorerna som orsakar mest stress.

Samtidigt som kommentarer om bilvägsmiljön nämner trist, tråkig, stressande, "ugly", kommenteras också att vi behöver bilen och bilvägar för transport (sida 48). Vi har skapat ett

bilberoende där vi ger bilen åtkomst till i princip alla platser i vår vardag, vilket också gjort att vi gett upp en stor yta i stadsmiljön till bilvägar. För en ökat välmående skulle en stad som är bilfri på bästa möjliga sätt vara viktig. Nyckeln till bilfria städer är en fungerande och attraktiv kollektivtrafik (Topp och Pharoah 1994). Även stadsplaneringen kan bidra mycket genom att investera i infrastruktur för cykel och fotgångare och begränsa parkeringsplatser i staden (Nieuwenhuijsen och Khreis 2016).

Gågatan kan eventuellt fungera stressreducerande enbart genom att inte ha bilen på plats. Förutom en avsaknad eller reduktion av ljudföroreningar och buller från trafiken, finns på gågatan även mindre exponering av luftföroreningar (Tainio et al 2021; Folkhälsomyndigheten 2023). Enkätstudien visade att inga bilar på en plats är en del av anledningen till att mångas specifika favoritgata är just deras favorit (sida 37). Inga kommentarer tar upp andra hälsoaspekter påverkade av bilen som luftföroreningar trots att de är hälsofarliga. Jackson (2003) beskriver vikten av andra medel än bilen som transportmedel för att motverka sjukdomar såsom fetma, astma, depression, allergier.

Strøget under dagtid är den gågatan som får det sämsta medelvärdet i upplevd rofylldhet/stress och ligger inte långt från bilvägsmiljöns upplevda stressnivå (tabell 1). Kollar man på kommentarerna om Strøget är det många som nämner stress i förhållande till mängden människor. Flödet beskrivs som rakt fram och det upplevs ingen ro. Att det är för många människor och att takten på platsen känns snabb verkar ha en stressande känsla vilket även visas i observationsstudien.

I fallet med Strøget syns en tendens att många människor på en plats kan leda till ökad stress, där en majoritet svarar 1-5 (Fig 7B). Människan tas även frekvent upp i svaren på både frågor gällande: *Vad är det bästa med staden* och *vad är det sämsta med staden?* (sida 37).

Människor ses som en positiv och negativ del av stadsbilden. I fallet med Strøget upplevs det vara för många och det skapar en stress. Anonymiteten som kan tillkomma i en stad tas också upp som både positiv och negativ (sida 37). Större gågator, eller tätare gågator med mycket människor blir alltså en negativ faktor som skapar stress. Bilvägen åsidosatt kan en gågata fortfarande upplevas stressande, det blir alltså inte enbart att plocka bort en bilväg för att minska upplevd stress.

Lugnande egenskaper nämns som kommentar till Lilla Fiskaregatan, som att mindre mängd människor är mindre stressande (sida 40). Observationsstudien samt kommentarer i enkätstudien tar också upp andra stressande moment som el-scootrar och cykelväg intill där man går.

Miljöerna som associerades mest rofylld är de båggrönstrukturerna. Att grönskan minskar stress är ett väl undersökt fenomen och tas upp i följande avsnitt som behandlar grönsstrukturen.



## Grönstruktur

Närvaron av grönska och gröna miljöer verkar positivt för den mentala hälsan (Ulrich et al. 1991; Grahn och Stigsdotter 2003; Marselle et al. 2014; Ha et al. 2022). Det behövs inte alltid nämnvärt vara en skog, utan mindre gröna miljöer till enstaka träd verkar också positivt (Kaplan et al 1998). Svaren i enkäten visar på att en stor majoritet vill se mer grönska och grönytor i stadsmiljön (figur 4) och att städer idag förknippas med bristande grönska (figur 3). De två gröna miljöerna i enkätstudien, skogen och parken i dagtid, är de två bilder som genomgående får det bästa resultatet, med bilden på skogen som ligger lite bättre än parken i alla kategorier (tabell 1).

Strøget är den gågata som fick sämst medelvärde i alla kategorier på dagtid (tabell 1) och flera kommenterar brist på grönska (sida 45). Bristen på natur och grönska är dessutom en av de största anledningarna varför en stad klassificerades som ”sämsta” och anledningen till en favoritgata är många gånger grönstrukturen (sida 37).

Dagens förtätning gör att gröna miljöer försvinner i städerna (Grahn och Stigsdotter 2010; UN- Habitat 2022). Gågatan som plats möjliggör mer central grönska och fler gågator har potentialen att öka grönskan i staden, och nå målet med 3-30-300 (Folkhälsomyndigheten 2023; Konijnendijk 2021).

Som beskrivet i observationsstudien finns, på både Lilla Fiskaregatan och Södra Förstadsgatan, mindre i storlek grönstruktur, såsom större krukplanteringar, hängande planteringar från lyktstolpar och Lilla Fiskaregatan har ett träd i änden av gatan i bilden. Befintlighet av grönska på bägge gågator skulle kunna vara en anledning till att alla medelvärden på dagtid är högre än för Strøget.

Samtidigt som gågatan som plats inte är en garanti för en ökad grönska i staden, kan välmåendet av människor som rör sig på gågatan ökas genom att implementera gröna element i gågatans miljö i form av krukor, träd eller växter längs väggarna. En ökad grönska i staden leder inte bara visuellt till välmående men även genom att attrahera djur som bidrar till en naturlig ljudbild, vilket diskuteras i nästa avsnitt.

## Ljudbild

Litteraturstudien bekräftar enkätstudiens data på att ljud från bilen och trafik påverkar oss negativt. Bilvägen är den miljö som har absolut sämst medelvärde av alla miljöer i enkätstudien när det gäller ljud (tabell 1). Flera kommentarer om bilvägen tar upp trafikljud som negativ aspekt. Kommentarer om skogsmiljön lyfter däremot fågelsång och vindens sus som positiva aspekter, samtidigt som både skogen och parken fick högst medelvärden gällande ljudbild (tabell 1).

När det gäller gågatorna så beskrivs i observationsstudien ljudet av trafik från närliggande gator, främst på Södra Förstadsgatan och delar av Lilla Fiskaregatan, men även ljudet av människor som pratar och skrattar. Naturljud, som enligt Uebel et al. (2021) är starkt kopplad till stressreducering, associeras eller observeras inte i gågatans miljö. Med en ökad grönska

bland gågator i form av träd eller även fågelmat under vintern skulle ljudbilden kunna förbättras genom en ökad biodiversitet som lockar fler fåglar till gågatan.

I observationsstudien samt i flera enkätskommentarer nämns ljud från caféer som musik, sorl, skratt och skålandet som positivt vilket även visas av Payne et al. (2018). Caféer är definitivt en faktor som kan platsa på en gågata, i svenska förhållanden så är det en faktor som främst kan finnas under sommarhalvåret. Att främja utomhusservering på gågator och även i andra delar av staden kan därmed bidra till en positiv ljudbild och levande stad, framför allt under dagtid. Payne et al (2018) beskriver dock också att det är just ett lågt sorl från ett lugnt café som kan fungera återställande. Ett fullsatt sommarcafé med gnälliga barn som spelar låtar väldigt högt kan eventuellt verka negativt på gågatan sett för den mentala hälsan. Här är en bra balans avgörande för välmåendet på gatan.

## Ljus

Jämförs medelvärden mellan dag och natt på varje miljö i enkätstudien, så ser vi att medelvärdet sjunker på samtliga miljöer med undantaget för Strøget som är den enda miljö som får ett bättre medelvärde nattetid och bilvägen som är i princip oförändrad dag som natt (Tabell 1). Att medelvärdet sjunker när det blir mörkt syns speciellt på studiens två gröna miljöer, parken och skogen. De platserna är på dagtid de som har de bästa medelvärdena när det kommer till hur mentalt återställande en plats är. Under nattetid upplevs de däremot desto mer negativt. Flera kommenterar nattetid som farlig och obehaglig när den är mörk. Många nämner mörkret i samband med den upplevda otryggheten. Brist på ljus i de bägge gröna miljöerna gjorde att platserna upplevs mindre trygga och kommentarer nämner att man inte kommer besöka platsen under mörkret.

Trots att bilvägen har genomgående lågt medelvärde så nämner enskilda kommentarer att platsen, eller åtminstone bilden av platsen, blir vacker. Medelvärdet på den upplevda skönheten nattetid är fortfarande 2,8, jämfört med 2,5 dagtid. Trots sina negativa resultat i alla kategorier får nattetid några positiva kommentarer som gäller just ljuset. *“Bra ljus...”, “Den ser bättre ut i kvällsljus”, Kvällsmörkret, huset i bakgrunden, belysningen från bilarna .... Får bilden att upplevas som vacker”,* (sida 48).

Litteraturstudien tog inte upp ljus som en faktor, men både observations- och enkätundersökningen tyder på att det är en faktor som är med och påverkar hur vi upplever en miljö, om den är vacker och trygg.

Ljus är med och spelar roll i hur vi uppfattar och således mår mentalt av en gågata. Det kan vara kallt, varmt, inbjudande, mysigt, sterilt, eller saknas helt. I och med att studien inte gick in för att granska ljus och dess inverkan på den mentala hälsan är det svårt att dra större slutsatser än att ljus är en faktor som påverkar det mentala välmåendet på människan, positivt som negativt.

## Individen och olika uppfattningar

Människor tycker lika och olika. Staden kan vara en plats med tiotusentals till flera miljoner invånare och besökare. De flesta reflekterar relativt ofta över hur miljöerna i staden påverkar hur de mår, vissa mer än andra, men somliga i princip aldrig (figur 2).

I detta avsnitt diskuteras miljöer och förhållanden som är mer och mindre subjektiva i hur människan upplever och uppfattar dem samt om vilka faktorer i gågatan människor är överens om.

Datan i enkätstudien visar både förhållanden som är mer homogena i upplevelse och attityd gentemot en miljö, och tvärtom, förhållanden som på ett eller annat vis delar miljöupplevelsen och påverkar oss olika. Många exempel på stor enighet har redan visats tidigare i diskussionen som att en stor majoritet vill se mer grönska och yta åt fotgängare i städer, samtidigt som samma stora majoritet vill se en minskning av bilismen (figur 4). Liknande tendenser bland svaren speglar sig vid frågor i enkäten rörande skogen, parken och bilvägen. Skogen i dagtid visar på en stor gemensam attityd där huvuddelen av svaren ligger vid 8-10 poäng (figur 10 A-E) och nästan alla svarade att de vill se mer platser som denna (figur 10 F). Liknande resultat finns för parken dagtid (tabell 1). Bilvägsmiljön är en annan miljö där merparten av de svarande tycker liknande genom alla frågor (8 A-F) men här ogillar man platsen.

Oavsett vem vi är så lutar det alltså åt att människan ofta föredrar gröna miljöer framför kraftigt trafikerade och biltäta miljöer. Gågatan som definieras av att inte ha bilism på plats, vinner redan på att inte ha faktorn bilen i sin miljö. Gångator utan närhet av bilism eller ljud av trafik, men med inslag av grönska såsom en trädallé skulle verka positivt för den mentala hälsan på en stor majoritet av individerna i en stad.

Bland gågatorna är Strøget den miljö som får mycket utspridda svar från 1 till 10 inom alla kategorier både natte- och dagtid (figur 7). Flera av Strøgets medelvärden kretsar kring medeltalet 5, vilket främst är ett resultat av att svaren är så pass spridda (figur 7, tabell 1). Även Södra Förstadsgatan får ofta spridda enkätsvar, men där svarsresultaten har en gemensam tendens att ofta ligger i mitten av skalan (4 till 6), med utstickare åt både det positiva och negativa på skalan. Kommentarer om Södra Förstadsgatan visar också på olika upplevelser och uppfattningar, bland annat kommenterar vissa den som mörk, andra ljus.

Lilla Fiskaregatans svarsresultat visar en viss fördelning av svaren, men nästan alla är utspridda över den positiva delen av skalan (5 till 10). Här upplever betraktaren platsen olika, men att de i varierande grad gillar den (5A-5F). Gatan beskrivs däremot väldigt olika: som lugn, rörig, tråkig, blandad och vacker. Vissa kommenterar är positivt inställda till cyklarna, andra negativt.

Som tidigare nämnt tas människan upp som en faktor i hur vi mår mentalt på en plats. Är det för få människor känner vi oss otrygga, för många och det kan leda till stress. En gågata som har ett stort flöde av människor riskerar att upplevas negativt av många, men inte alla. I kommentarerna påpekas Strøget även som *levande* och *kul med uteliv*. Antalet människor på

en plats är en faktor i hur en gågata kan komma att påverka hur miljön fungerar mentalt återställande, eller om det istället stressar oss.

## Arkitektur och kultur

Form, färg och material tas inte upp i litteratur- eller enkätstudierna, men nämns som positiva och negativa faktorer bland kommentarerna i enkäten samt i observationsstudien. Miljöer beskrivs negativa med material som betong och färgen grå. Ingen kommentar tar upp en specifik färg eller typ av fasad som positiv. Dock nämns färg och arkitektur som anledningar till de svarandes favoritgata.

Strøget är av de tre gågatorna i studien som dagtid fick det lägsta medelvärdet i alla kategorier (Tabell 1) vilket kommentarerna också vittnar om. Det som dock upplevdes positivt om Strøget dagtid är specifikt arkitekturen, som beskrivs som platsens räddning. Även Lilla Fiskaregatan i Lund får många positiva kommentarer om den äldre arkitekturen på gatan. Gatstenen på gågatan är också en positiv faktor, något som kommenteras som kullersten men är gatsten. Platser liknande just Lilla Fiskaregatan vill majoriteten se mer av, dag som natt (figur 5 F), vilket också får högst medelvärde i upplevd skönhet bland gågatorna (tabell 1).

Färg, gatsten och gammal, fin arkitektur bidrar till att gatan upplevs som vacker. Payne et al (2015) påpekar att vackra miljöer upplevs som avslappnande och höjer därmed den mentala hälsan. Estetik och skönhet är subjektiva, dock finns, som nämnd ovan, tendenser till vad som uppfattas som fint och borde främjas i en stad där människor ska må bra.

## Framtiden och gågatan

Ett projekt för att implementera flera gågator i staden finns i Malmö stads projekt Sommargator- och torg som började med en gata, Friisgatan, i 2017. Gatan stängs av för biltrafik och blir gågata från april till oktober. Malmö stad ställer ut stora krukor med träd, sittplatser och sätter upp ljusslingor. Konceptet har nu spridit sig ytterligare till Kärleksgatan, Ängelholmsgatan, Claesgatan samt torget Sevedsplan och återkommer varje år (Malmö kommun 2023). På sin webbplats om stadsutveckling beskriver Malmö kommun projektet:

*“Målet med sommargatorna är att hitta nya sätt att använda gaturummet på, och att skapa en mer trivsamt stadsmiljö att vistas i. På sommargatorna har fotgängare och folkliv högsta prioritet.”*

I samband med den europeiska mobilitetsveckan vill dessutom Lunds kommun uppmärksamma fotgängarna. Projektet går ut på att de gör om Bytaregatan i centrala Lund till gågata med utplanterade träd i krukor och sittplatser på utrullat gräs tillsammans med informationsskyltar. Kommunen öppnade även en panel för frågor om uppfattning kring gatumiljön i Lund (Lunds kommun 2023).

## Metoddiskussion

Varje enskild faktor som påverkar välmåendet i staden och tas upp i denna uppsats skulle kunna undersökas var för sig på djupet, vilket dock skulle spränga tidsramen för ett masterarbete. Antalet faktorer som inte tagits upp i studien över huvud taget är ett mörkertal, men måste antas finnas. Denna studie är främst tänkt som en övergripande och undersökande studie som omfattar och sammanfattar faktorer som bidrar till välmåendet i staden via gågatan som miljö, samt kan användas som underlag för fler studier i detta område.

Att behovet för välmåendet i staden skiljer sig för olika grupper i samhället har inte fått tillräckligt med plats i uppsatsen. Frågor om ålder och kön har ställts i enkäten, dock inte satt i korrelation med svaren av upplevelsorna bland miljöerna. Det skulle ha varit intressant att få reda på hur exempelvis deltagarnas kön eller ålder har påverkat hur miljön upplevts.

I observationsstudien användes ostrukturerad observation som metod. Anledningen till detta var att få en känsla av plats och miljö samt en överblick. En strukturerad observationsundersökning, där faktorer som ska observeras redan är bestämda från början, skulle ha bidragit bättre till att kunna jämföra resultaten i observationen med enkät- och litteraturstudien och tydligare länka de tre olika studierna genomförda i denna uppsats.

De inledande frågorna i enkätstudien kan leda tankarna till miljöpsykologi och eventuellt påverka svaren. Enkätstudien var samtidigt öppen med att upplevelsen av rummen och miljön var en del av studien, men undanhöll att fokus låg på gågator.

Enkätstudien blev lång och repetitiv med sex frågor per bild/miljö som hamnar på totalt 72 frågor, 83 inklusive de inledande frågorna. (Trost et al 2016) varnar om att ha för många repetitiva frågor vilket kan leda till att svaren inte kan alltid vara tillförlitliga.

Deltagarna i enkätstudien var en stor grupp av många olika åldrar. Trots försöket att få en så divers och representativ grupp som möjligt är de flesta födda på 90-talet, med störst sannolikhet är majoriteten dessutom svensk, akademiker och mer eller mindre från samma socioekonomiska klass. Detta påverkar givetvis resultatet. Bland de inledande frågorna ställdes flera frågor med svarsalternativen aldrig, sällan, ofta, alltid. Den enskildes referensram när det kommer till dessa typer av svarsalternativ kan variera mellan individer (Trost et al 2016).

Bilderna i enkätstudien är bara bilder av miljön. Även fast målet var att få en så bra och korrekt representation av respektive miljö, är det i slutändan bara en bild på en dataskärm. Andra bilder och vyer från samma gågata skulle kunna ge andra resultat.

Faktorerna som efterfrågas i enkäten, till exempel stress, trygghet eller ljud, har inte upplevts av deltagarna "på riktigt" eftersom de bara har sett bilder och inte varit på gatan. Ingen har hört ljudet i den upplevda ljudbilden. Uppfattningar är därför skapat genom erfarenheter av liknande gågator och situationer de har varit med om förut. En enkätundersökning med människor som faktiskt befinner sig på gatan när enkäten besvaras skulle ha varit mer exakt men också mycket mer tidskrävande. Eftersom de flesta människor har varit på många

gångar, längst många bilvägar och i många parker och skogar kan det dock antas att erfarenheterna bidrar till att deltagarnas uppfattning av platserna som visades på bilden med stor sannolikhet liknar verkligheten.

Enkätstudiens frågor till respektive miljö är baserade på litteraturstudien. Men det blir ändå ett val vilka typer av frågor som tas med och ett urval har skett vilket påverkar hur de olika miljöerna har uppfattats. Miljöerna i studien hade eventuellt kunnat få olika resultat om andra frågor hade ställts.

Bilden på parken och skogen är väldigt lika varandra och får snarlika resultat genom nästintill alla frågor. Parken utmålas som representant för den urbana grönskan men på bilden är det väldigt mycket grönska och hade likväl kunna vara ett promenadstråk i skogsmiljö utanför staden. Det hade varit mer intressant att byta ut parken mot en miljö som är desto mer hårdgjord men har tydliga gröna element. Exempelvis byta ut parken mot en miljö baserat på litteraturstudien som hypotetiskt skulle vara den "perfekta" miljön i stadsmiljö för mentalt välbefinnande och en positiv upplevelse. Oavsett hade det varit intressant att ta in en annan typ av miljö, än två snarlika gröna miljöer.

# Slutsats

Uppsatsen i sin helhet omfattar många olika aspekter som kan bidra till en ökad positiv stadsbild, bättre hälsa och välmående i staden. Många av dessa aspekter kan även relateras till gågatan. Bilen som bidrar mest till ohälsa i staden, både psykisk och fysisk, är naturligt frånvarande på gågatan, vilket bidrar till att gågatan, till skillnad från andra gator, ökar människors välmående.

En reducering av biltrafiken i städer bidrar till en bättre ljudbild, samt att den yta bilvägar idag tar upp kan användas för att, exempelvis, plantera mer grönyta eller anlägga fler gågator. Mer grönska och grönstruktur bidrar till ett ökat välmående och mentala hälsa bland städernas hårdgjorda miljöer och är både uppskattat samt önskat av de flesta individer.

Antalet människor på en plats kan positivt eller negativt påverka besökarnas välmående beroende på platsens sammanhang och tid på dygnet. En gågata bör ha en viss mängd med människor, men blir det "för många" så kommer gågatan som miljö skapa stress.

Resultaten av denna uppsats tyder på att en gågata som ska bidra till välmåendet för de flesta besökarna borde innehåller flera gröna inslag, som samtidigt bidrar med biodiversitet och ett rikt fågelliv. Exempel på detta skulle vara träd och buskage, blomstrande rabatter och krukväxter utmed olika verksamheter längs gågatan. Det ska vara rikligt med sittplatser, helst utmed väggar och intill trädstammar för att skapa en arkitektonisk säkerhet och samtidigt erbjuda sittplatser för sociala möten. Uteserveringen bidrar till ett svagt sorl. När det blir mörkt tänds en gatubelysning med ett varmt sken tillsammans med ljusslingor. Här finns ett lagom antal människor och man går i lugn takt. Gågatan har en äldre arkitektur och markunderlaget är gat- eller kullersten. Här bor man, jobbar och tar sitt fika i det lokala caféet.

Som nämnt tidigare finns det många aspekter i denna uppsats som skulle kunna fördjupas i. Till exempel hade det varit intressant att även kombinera olika faktorer som identifieras i denna studie. Bland varje enskild aspekt som nämns här finns det många studier kring och möjlig framtida forskning. Syftet med uppsatsen var att fösa ihop och få en översikt av alla de olika aspekter som gör att vi kan leva ett hälsosamt liv i staden och må bra där vi befinner oss. Uppsatsen bidrar till att tydligare kunna sätta fingret på vad som påverkar den mentala hälsan hos de som bor och vistas i stadsmiljöer och att skapa en medvetenhet som möjliggör förändring och förbättring av hur vi idag och i framtiden bygger våra städer.

Gågatan som miljö i staden har potential att inhysa faktorer som positivt kan influera välbefinnandet och upplevelsen för människan. Samtidigt är det inget som kommer naturligt och det krävs en kunskap och medvetenhet inom stadsplaneringen för att skapa platser och miljöer såsom en gågata som kan bidra till en bättre stadsmiljö.

# Referenslista

Argyle, M. & Dean, J. (1965). Eye-contact, distance and affiliation. *Sociometry* 28(3): s. 289-304. <https://doi.org/10.2307/278602>

Blaga, O. E. (2013). Pedestrian zones as important urban strategies in redeveloping the community-case study: Alba Iulia Borough Park. *Transylvanian Review of Administrative Sciences* 9(38): s. 5-22. <https://rtsa.ro/tras/index.php/tras/article/view/84>  
(Hämtad 2023-02-25).

Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Andra upplagan. Liber AB.

Buttazzoni, A., Doherty, S. & Minaker, L. (2022). How Do Urban Environments Affect Young People's Mental Health? A Novel Conceptual Framework to Bridge Public Health, Planning and NeuroUrbanism. *Public Health Rep. Jan-Feb* 137(1): s.48-61.  
doi:10.1177/0033354920982088

Chudyk, A. M., Winters, M., Moniruzzaman, M. D., Ashe, M. C., Gould, J. S. & McKay, H. (2015). Destinations matter: The association between where older adults live and their travel behavior. *Journal of Transport & Health* 2(1): s.50-57.  
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.008>

Folkhälsomyndigheten. (2021). *Statistik om psykisk hälsa i Sverige*. Folkhälsomyndigheten. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/psykisk-halsa-och-suicidprevention/statistik-psykisk-halsa/> (Hämtad 2023-02-14).

Folkhälsomyndigheten. (2022). *Nationella folkhälsomål och målområden, Målområde 5: Boende och närmiljö*. Folkhälsomyndigheten. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/> (Hämtad 2023-02-16).

Folkhälsomyndigheten. (2023). *Vår livsmiljös betydelse för en god och jämlik hälsa*. Folkhälsomyndigheten. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/v/var-livs-miljos-betydelse-for-en-god-och-jamlik-halsa/?pub=93308> (Hämtad 2023-01-29).

Gehl, J. (1971). *Life between buildings: Using Public Space*. Island Press.

Gifford, R. (2016). *Research methods for environmental psychology*. John Wiley & Sons.

Grahn, P. & Stigsdotter, U. A. (2003). Landscape planning and stress. *Urban forestry & urban greening* 2(1): s. 1-18. doi:org/10.1016/j.enconman.2023.117627

Grahn, P. & Stigsdotter, U. (2010). The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration. *Landscape and Urban Planning* 94(4): s. 264-275.  
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2009.10.012>



Grahn, P., Stigsdotter, U. & Berggren-Bärring, A-M. (2005). *A planning model for designing sustainable and healthy cities. The importance of people's need of recreational environments in an urban context.*

[https://www.researchgate.net/profile/Patrik-Grahn/publication/237616933\\_A\\_planning\\_model\\_for\\_designing\\_sustainable\\_and\\_healthy\\_cities\\_The\\_importance\\_of\\_people's\\_need\\_of\\_recreational\\_environments\\_in\\_an\\_urban\\_context/links/00b7d52e43bed36bb0000000/A-planning-model-for-designing-sustainable-and-healthy-cities-The-importance-of-peoples-need-of-recreational-environments-in-an-urban-context.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Patrik-Grahn/publication/237616933_A_planning_model_for_designing_sustainable_and_healthy_cities_The_importance_of_people's_need_of_recreational_environments_in_an_urban_context/links/00b7d52e43bed36bb0000000/A-planning-model-for-designing-sustainable-and-healthy-cities-The-importance-of-peoples-need-of-recreational-environments-in-an-urban-context.pdf) (Hämtad 2023-03-11).

Gruebner, O., Rapp, M., Adli, M., Kluge, U., Galea, S. & Heinz, A. (2017). Cities and Mental Health. *Deutsch Ärztebl Int* 114: s. 121-7. doi: 10.3238/arztebl.2017.0121

Ha, J., Hyung, K. & Kimberly, A. (2022). Urban green space alone is not enough: A landscape analysis linking the spatial distribution of urban green space to mental health in the city of Chicago. *Landscape and Urban Planning* 218: 104309.

<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2021.104309>

Hartig, T., Evans, G.W., Jammer, L.D., Davis, D.S. & Garling, T. (2003). Tracking restoration in natural and urban field settings. *Journal of Environmental Psychology* 23(2): s. 109-123.

[https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(02\)00109-3](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(02)00109-3)

Jackson, L. E. (2003). The relationship of urban design to human health and condition. *Landscape and Urban Planning* 64(4): s.191-200.

[https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(02\)00230-X](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(02)00230-X)

Johansson, M., Sternudd, C. & Kärrholm, M. (2016). Perceived urban design qualities and affective experiences of walking. *Journal of Urban Design* 21(2): s. 256-275.

<https://doi.org/10.1080/13574809.2015.1133225>

Johansson, M., Mårtensson, F., Jansson, M. & Sternudd, C. (2020). Urban space for children on the move. In *Transport and Children's Wellbeing. Elsevier.* s. 217-235.

<https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814694-1.00012-9>

Kaplan, R., Kaplan, S. & Ryan, R.L. (1998). *With people in mind.* Island Press, Washington DC. s 7-48.

Konijnendijk, C. (2021). The 3-30-300 rule for urban forestry and greener cities. *Biophilic Cities Journal* 4(2): s. 2.

[https://static1.squarespace.com/static/5bbd32d6e66669016a6af7e2/t/6101ce2b17dc51553827d644/1627508274716/330300+Rule+Preprint\\_7-29-21.pdf](https://static1.squarespace.com/static/5bbd32d6e66669016a6af7e2/t/6101ce2b17dc51553827d644/1627508274716/330300+Rule+Preprint_7-29-21.pdf) (Hämtad 2023-03-07).

Kaya, N. & Burgess, B. (2007). Territoriality: Seat preferences in different types of classroom arrangements. *Environment and Behavior* 39(6): s. 859-876.

<https://doi.org/10.1177/0013916506298798>

Lindelöw, D., Svensson, Å., Sternudd, C. & Johansson, M. (2014). What limits the pedestrian? Exploring perceptions of walking in the built environment and in the context of

every-day life. *Journal of Transport & Health* 1(4): s. 223 - 231.  
[doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.002](https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.002)

Lunds kommun. (2023). *Fotgängare*.

<https://lund.se/stadsutveckling-och-trafik/cykla/fotgangare> (Hämtad 2023-09-13).

Ma, W. & Thompson, W. F. (2015). Human emotions track changes in the acoustic environment. *Proceedings of the National Academy of Sciences* 112(47): s. 14563-14568.  
<https://doi.org/10.1073/pnas.1515087112>

Malmö kommun. (2023). *Sommargator- och torg*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Bebyggelse-och-utemiljoer/Sommargator--och-torg.html> (Hämtad 2023-09-17).

Marselle, M., Irvine, K., Lorenzo-Arribas, A. & Warber, S. (2014). Moving beyond green: exploring the relationship of environment type and indicators of perceived environmental quality on emotional well-being following group walks. *Int J Environ Res Public Health* 12(1): s. 106-30. <https://doi.org/10.3390/ijerph120100106>.

Nieuwenhuijsen, M. J. & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment international* 94: s. 251-262. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2016.05.032>

Panagopoulos, T., Tampakis, S., Karanikola, P., Karipidou-Kanari, A. & Kantartzis, A. (2018). The usage and perception of pedestrian and cycling streets on residents' well-being in Kalamaria, Greece. *Land* 7(3): s. 100. <https://doi.org/10.3390/land7030100>

Payne, S. R. (2013). The production of a perceived restorativeness soundscape scale. *Applied acoustics* 74(2): s. 255-263. <https://doi.org/10.1121/1.4819248>

Payne, S. R., Nordh, H. & Hassan, R. (2015). Are urban park soundscapes restorative or annoying. *Euronoise Maastricht*: s. 823-827.  
<https://www.conforg.fr/euronoise2015/proceedings/data/articles/000509.pdf>  
(Hämtad 2023-02-15).

Payne, S. R. & Guastavino, C. (2018). Exploring the validity of the perceived restorativeness soundscape scale: a psycholinguistic approach. *Frontiers in psychology* 9: s. 2224.  
<https://doi.org/10.3389/fpsyg.2018.02224>

Pooley C., Horton, D., Scheldeman, G., Mullen C., Jones, T. & Tight, M. (2014). 'You feel unusual walking': The invisible presence of walking in four English cities. *Journal of Transport and Health* 1(4): s. 260-266. [doi.org/10.1016/j.jth.2014.07.003](https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.07.003)

Region Skåne. (2023a). *Naturunderstödd rehabilitering på landsbygd (NUR)*.

<https://vardgivare.skane.se/vardriktlinjer/forsakringsmedicin/naturunderstodd-rehabilitering/>  
(Hämtad 2023-02-01).

Region Skåne. (2023b) 3-30-300 i Skåne Analysmodell för grönnare och hälsosammare städer. [https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/3-30-300-i-skane-slutrapport\\_slutlig1.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/3-30-300-i-skane-slutrapport_slutlig1.pdf) (Hämtad 2023-02-27).

Robson, S. K. (2008). Scenes from a restaurant: Privacy regulation in stressful situations. *Journal of Environmental Psychology* 28(4): s. 373-378. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2008.03.001>

*Sakta vi går genom stan.* (1961). [låt]. Kompositör Ahlert, Fred E. textförfattare Wolgers, Beppe. Stockholm: Phillips.

Slabbekoorn, H. & den Boer-Visser, A. (2006). Cities change the songs of birds. *Current biology* 16(23): s. 2326-2331. <https://doi.org/10.1016/j.cub.2006.10.008>

Southworth, M. Designing the Walkable City. (2005). *Journal of Urban Planning and Development* 131(4): s. 246-257. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:4(246))

Statistikmyndigheten, SCB. (2015). *Urbanisering – från land till stad. Tidskriften Välfärd Vol 1.* <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2015/Urbanisering--fran-land-till-stad> (Hämtad 2023-02-23).

Suko, Y., Saito, K., Takayama, N., Warisawa, S. I. & Sakuma, T. (2019). Effect of faint road traffic noise mixed in birdsong on the perceived restorativeness and listeners' physiological response: An exploratory study. *International journal of environmental research and public health*: 16(24): s. 4985. <https://doi.org/10.3390/ijerph16244985>

Sun, K., De Coensel, B., Filipan, K., Aletta, F., Van Renterghem, T., De Pessemer, T. & Botteldooren, D. (2019). Classification of soundscapes of urban public open spaces. *Landscape and urban planning* 189: s. 139-155. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.04.016>

Tainio, M., Jovanovic Andersen, Z., Nieuwenhuijsen, M., Hu, L., de Nazelle, A., An, R., Garcia, L., Goenka, S., Zapata-Diomed, B., Bull, F. & Heric de Sá, T.(2021). Air Pollution, physical activity and health: A Mapping review of the evidence. *Environment International* 147: 105954. [doi.org/10.1016/j.envint.2020.105954](https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.105954)

Topp, H. & Pharoah, T. (1994). Car-free city centres. *Transportation* 21: s. 231-247. <https://doi.org/10.1007/BF01099212>

Transportstyrelsen. (2020). *Gågata, cykelgata och gångfartsområde.* <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-cykelgata-och-gangfartsomrade/> (Hämtad 2023-03-02).

Trost, M & Hultsåker, O. (2016). *Enkätboken.* Studentlitteratur.

Uebel, K., Marselle, M., Dean, A. J., Rhodes, J. R. & Bonn, A. (2021). Urban green space soundscapes and their perceived restorativeness. *People and Nature* 3(3): s. 756-769. <https://doi.org/10.1002/pan3.10215>

Ulrich, R., Simons, R., Losito, B., Fiorito, E., Miles, M. & Zelson, M. (1991). Stress recovery during exposure to natural and urban environments. *Journal of Environmental Psychology* 11(3): s. 201-230. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(05\)80184-7](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(05)80184-7)

UNDP. (2022). *Globala målen: Mål 11 Hållbara städer och samhällen*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> (Hämtad 2023-02-28).

United Nations, UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisioning the Future of Cities*. [https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr\\_2022.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr_2022.pdf) (Hämtad 2023-02-23).

Van den Bosch, M. & Bird, W. (Eds.). (2018). *Oxford textbook of nature and public health: The role of nature in improving the health of a population*. Oxford University Press.

World Health Organization. (2021a). *Obesity and overweight*. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/obesity-and-overweight> (Hämtad 2023-01-14).

World Health Organization, WHO. (2021b). *Global report on urban health: equitable healthier cities for sustainable development*. World Health Organization, WHO. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565271> (Hämtad 2023-01-08).

World Health Organization, WHO. (2022). *World mental health report: transforming mental health for all*. World Health Organization, WHO. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/356119/9789240049338-eng.pdf?sequence=1> (Hämtad 2023-02-23).