



Miljöpsykologins integrering i landskapsarkitektur för att främja gång som transportsätt

Ett designförslag i Södertälje kommun

Klara Rosenquist

Examensarbete/Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Masterprogrammet landskapsarkitektur för hållbar urbanisering
Uppsala 2025



Miljöpsykologins integrering i landskapsarkitektur för att främja gång som transportsätt. Ett designförslag i Södertälje kommun

Integration of Environmental Psychology into Landscape Architecture to Promote Walking as a Means of transportation. A Design Proposal for Södertälje Municipality

Klara Rosenquist

Handledare:	Vera Vicenzotti, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land
Bitr. handledare:	Helene Landin, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för människa och samhälle
Examinator:	Andrew Butler, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen stad och land

Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	Avancerad nivå, A2E
Kurstitel:	Independent Project in Landscape Architecture, A2E – Landscape Architecture for Sustainable Urbanisation – Master's Programme
Kurskod:	EX0945
Program/utbildning:	Masterprogrammet landskapsarkitektur för hållbar urbanisering
Kursansvarig inst.:	Institutionen för stad och land
Utgivningsort:	Uppsala
Utgivningsår:	2025
Upphovsrätt:	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
Elektronisk publicering:	https://stud.epsilon.slu.se
Nyckelord:	Promenadstråk, gångvänlighet, aktiv transport, miljöpsykologi, upplevda attribut, fysiska attribut, trafikplanering, gång som beteende.

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landskapsarkitektur

Publicering och arkivering

☒ JA, jag, Klara Rosenquist har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

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

Tack

Till Vera Vicenzotti för din positiva och konstruktiva feedback. Det har varit till stor hjälp i arbetsprocessen att kunna bolla idéer med dig när hinder stötts på eller när arbetet har känts tungt. Din hjälp i både stora drag och i minsta detalj har varit värdefullt!

Tack till Helene Landin för din positiva energi och engagemang under arbetets gång, trots avståndet. Vill särskilt visa uppskattning av dialog inför uppstart av arbetet, något som hjälpte mig mycket för att snabbt komma igång med arbetet - en process som hade varit trögstartad utan din hjälp.

Slutligen vill jag tacka mina "kollegor" på Södertälje kommun, Tinde Strand och Isabelle Lundgren, som gett mig nya insikter från kommunalt perspektiv, bidragit med underlag till arbetet och alltid varit hjälpsamma och tagit sig tid, inte minst i att följa med på platsbesök. Det har bidragit till nya insikter i uppsatsen men också till arbetslivet som snart kommer!

Sammanfattning

Våra kroppar är gjorda för en livsstil med hög fysisk aktivitet, men som inte används i vår moderna livsstil. Detta får stora konsekvenser för individen där sjukdomar relaterade till minskad fysisk aktivitet kan leda till kortare livslängd. Samtidigt påverkas samhället i stort ur ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv med bland annat ökad sjukfrånvaro, arbetslöshet, mindre levande städer och ej hållbara transportmedel. Det finns därmed ett stort behov av att öka gång som transportsätt, där den stora utmaningen är att få folk att vilja gå. Detta argumenterar för den miljöpsykologiska integreringen i landskapsarkitektur, en disciplin som med fördel kan tillämpas för att påverka beteendemönster - inte minst inom transportsätt. Att integrera det miljöpsykologiska perspektivet i våra utemiljöer ställer krav på landskapsarkitekter, som i dagsläget inte har tid eller konkreta åtgärder att arbeta med för att integrera disciplinen i arbetet, vilket påverkar kvaliteten i våra utemiljöer. För att fylla forskningsluckan hur miljöpsykologin kan samspela med landskapsarkitektur genom att bidra till en mer evidensbaserad design som främjar gång, togs ett miljöpsykologiskt ramverk med gångfrämjande miljöattribut fram. Detta gjordes genom en litteraturstudie där gångfrämjande miljöattribut identifierades genom en tematisk analys. Ramverkets huvudteman blev *Levande stadsrum* och *Mänsklig anpassning*, där samtliga gångfrämjande miljöattribut går i linje med dessa teman. Med hjälp av en fallstudie testades ramverket på Robert Anbergs väg i Ronna, Södertälje kommun - ett stråk som har förutsättningar för att gång ska användas som främsta transportsätt, men som idag präglas av bilismen. Fallstudien gjordes genom kartläggning med inspiration av Corner, där platsspecifika dokument och miljöpsykologiskt ramverk kartlades i samspel med landskapsarkitekturens perspektiv. Av detta kunde utmaningar och lösningar identifieras som sedan visualiserades i designförslag i form av strukturplaner och inzoomningar med konkreta förslag. Slutligen kunde en gemensam diskussion föras i hur miljöpsykologi och landskapsarkitektur kan samspela med varandra och vilka utmaningar som finns. Slutsatsen blev att miljöpsykologin behöver samspela med landskapsarkitekturen för att komma till uttryck i våra utemiljöer, men också vice versa där landskapsarkitektur behöver miljöpsykologins integrering för att bli mer evidensbaserad, vilket är viktigt för att öka gång som transportsätt och för att främja en hållbar utveckling ur samtliga hållbarhetsdimensioner.

Nyckelord: Promenadstråk, gångvänlighet, aktiv transport, miljöpsykologi, upplevda attribut, fysiska attribut, trafikplanering, gång som beteende.

Abstract

Our bodies are made for a lifestyle with a high level of physical activity, but which is they are not used in our modern everyday life. This has major consequences, both individually where we get a shorter life expectancy with diseases related to reduced physical activity, and at the societal level. At the same time, Society as a whole is affected from an economic, social and ecological perspective, including increased unemployment, more lifeless cities and unsustainable means of transport. There is therefore a great need to increase walking as a mean of transport, where the big challenge is to get people to *want* to walk. This argues for the integration of environmental psychology into landscape architecture, a discipline that can be applied to influence behaviour – not least in means of transport. Integrating the environmental psychology perspective in our outdoor environments places demands on landscape architects, but who currently do not have the time or concrete measures to integrate the discipline into their work which affects the quality of our outdoor environments and is the research gap of this thesis. To solve the research gap, environmental psychology will interact with landscape architecture by developing an environmental psychological framework with walking-promoting environmental attributes, which then will be tested in a case study on a site that is in a need of increased walking. This can contribute to a more evidence-based design, which is important for solving today's societal challenges, not least for creating walk-promoting environments.

The method for developing an environmental psychologic framework to promote walking, consisted of a literature review analyzed thematically, where walking promoting environmental attributes could be identified that resulted in a framework. The main themes of the framework were Living Urban Spaces and Human Adaptation, where all walk-enhancing environmental attributes strengthen these. With the help of a case study, the framework was tested on Robert Anbergs väg in Ronna, Södertälje municipality - a path that has potential for walking to be used as the primary mode of transport, but which today is characterized by car use. The case study was done by mapping with inspiration from Corner, where site-specific documents and environmental psychology frameworks were mapped together with landscape architecture. From this, challenges and solutions could be identified, which then became visualized in design proposals, both with structure plans and also zooms in with concrete proposals. Finally, a discussion could be made on how environmental psychology and landscape architecture can interact with each other and what challenges exist. The conclusion was that environmental psychology needs to interact with landscape architecture to be expressed in our outdoor environments, but also vice versa, where landscape architecture needs the integration of environmental psychology to become more evidence based – important to increase walking as a mean of transportation and to promote sustainable development from all sustainability dimensions.

Keywords: Walking paths, walkability, active transport, environmental psychology, perceived attributes, physical attributes, traffic planning, walking behavior.

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	9
1.1 Introduktion	9
1.2 Forskningslucka - det miljöpsykologiska perspektivet i landskapsarkitektur	11
1.3 Forskningslucka identifierad i Södertälje kommun – en introduktion till fallstudie.....	13
1.4 Syfte och frågeställning.....	16
1.4.1 Syfte.....	16
1.4.2 Forskningsfråga med tillhörande frågeställningar	17
1.5 Avgränsningar	17
1.5.1 Gångfrämjande miljöattribut för aktiv transport	17
1.5.2 Målgrupp	17
1.5.3 Plats att testa ramverket på	18
2. Teoretisk bakgrund: Miljöpsykologi och landskapsarkitektur - två komplementära perspektiv på gångvänliga miljöer.....	19
3. Metod.....	22
3.1 Steg 1: Två bakgrundsundersökningar – Litteraturstudie och platsanalys.....	23
3.1.1 Litteraturstudie – det miljöpsykologiska perspektivet	24
3.1.2 Platsanalys – det landskapsarkitektoniska perspektivet	29
3.2 Steg 2: Skissarbete med hjälp av kartläggning	30
3.3 Steg 3: Designförslag.....	32
4. Resultat.....	34
4.1 Steg 1: Resultat av bakgrundsundersökning.....	34
4.1.1 Resultat av litteraturstudie	34
4.1.2 Resultat av platsbesök och dokumentanalys - platsanalysen.....	40
4.2 Steg 2: Resultat av kartlägningsprocessen (<i>field, extracts, plotting</i>).....	49
4.2.1 Plotting för framtagande av platsspecifikt lager med landskapsarkitektur och miljöpsykologi	51
4.2.2 Plotting med samtliga lager	54
4.3 Steg 3: Designförslag: <i>Kunskapslänken</i>	66
4.3.1 Resultat på lösningsförslag inom sociala värden	71
4.3.2 Resultat på lösningsförslag inom grönstruktur	76
4.3.3 Resultat på lösningsförslag inom mobilitet	83
4.4 Lärdomar av att integrera miljöpsykologiska perspektivet i landskapsarkitektur.....	86
5. Diskussion.....	87
5.1 Resultatdiskussion:	87
5.1.1 Hur perspektiven samspelar med varandra	87
5.1.2 Landskapsarkitekturens påverkan i att stärka miljöpsykologins integrering i designprocessen.....	87
5.1.3 Miljöpsykologins påverkan för en mer evidensbaserad landskapsarkitektur	88
5.2 Metoddiskussion	91

5.2.1	Positionalitet: Subjektiv bedömning i framtagning av ramverk	91
5.2.2	Underlag	92
6.	Slutsats	94
6.1	Slutsats av detta arbete	94
6.2	Framtida forskning	94

1. Bakgrund

1.1 Introduktion

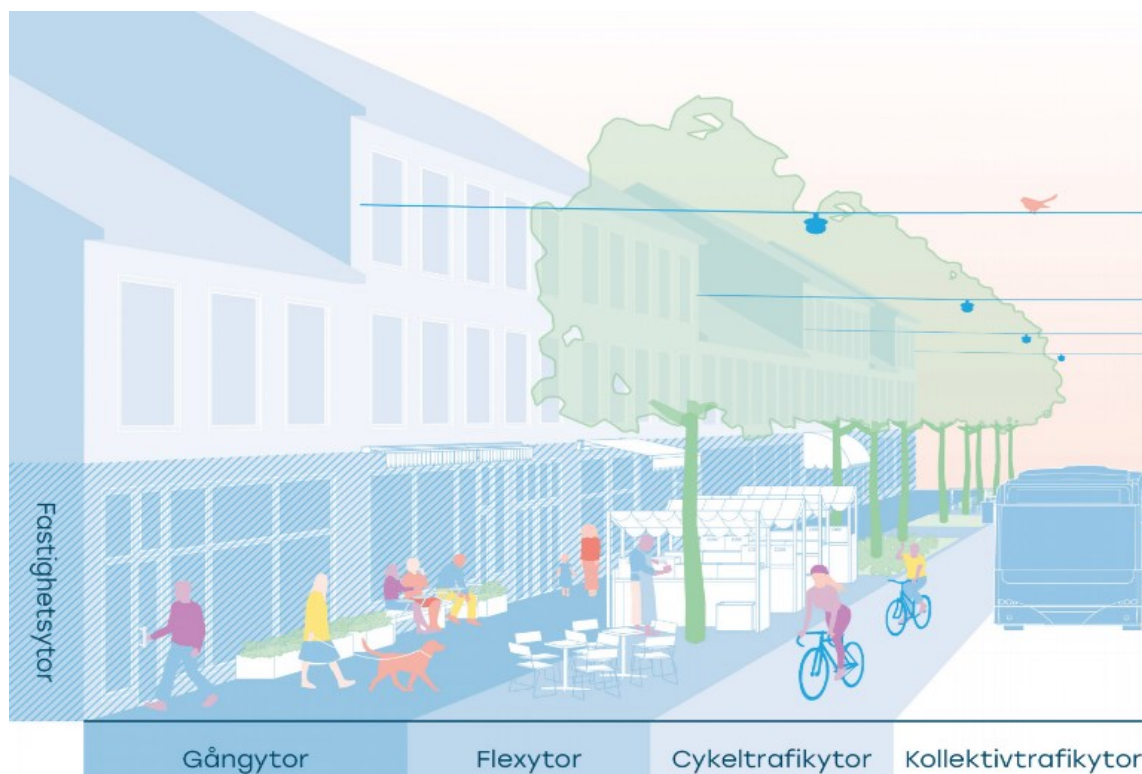
Under större delen av människans historia har *gång* varit en självklar del av vardagen. Vare sig det handlade om att jaga, samla eller fiska har fysisk aktivitet varit en nödvändighet för överlevnad under 90% av människans existens (Loureiro & Veloso 2017). Med detta sagt är våra kroppar gjorda för en livsstil med hög fysisk aktivitet, men som inte används i vår moderna livsstil, som utvecklats i och med industrialiseringen. I dag spenderar vi större delen av vår tid stillasittande – framför datorer, i bilar eller med annan teknologi (ibid.). Statistik visar att 59% av EU-medborgare aldrig eller sällan tränar (ibid.). Denna omställning har resulterat i att över 50% av Europas invånare är överviktiga (Loureiro & Veloso 2017:149) och sjukdomar relaterade till minskad fysisk aktivitet, som diabetes, fetma och högt blodtryck ökar (Sahlqvist et al. 2013). Detta är konsekvenser av att vi blir allt mer stillasittande, vilket inte bara leder till kortare livslängd utan även sämre livskvalitet med både fysiska och psykiska besvär som ökad risk för depression, ångest och stress (Loureiro & Veloso 2017). En fundering blir då varför vi inte rör på oss mer om vi människor mår bättre av det? Psykiatrikern Anders Hansen menar att det handlar om en evolutionär instinkt som kan förklaras av att vi inte bränner kalorier i onödan om vi ligger kvar i soffan. Det är en inbyggd drift att välja "Netflix-soffan framför joggingspåret" (Hansen 2021:149) och därför behövs åtgärder för att främja fysisk aktivitet i vardagen. Det finns stora möjligheter till ökad fysisk aktivitet, då många bilresor som görs idag är så pass korta att de skulle kunna ersättas med gång, vilket är en utmaning planerare behöver lösa (Trafikverket & Sveriges Kommuner & Landsting 2013:8).

Marcheschi et al. (2020) menar att miljöpsykologi är en disciplin som med fördel kan tillämpas för att påverka beteendemönster. Det miljöpsykologiska perspektivet argumenterar för att människors upplevelser av promenaden är avgörande för att *vilja* gå, vilket ställer krav på miljöns utformning (ibid.). Forskning visar att när en stad uppmuntrar och stödjer människor till att gå har staden en friskare befolkning (Berglund et al. 2011; Southworth 2005; Trafikverket 2013). På motsvarande sätt innebär en stad präglad av bilvägar att det blir enklare att ta bilen vilket resulterar i att fler gör det (Gehl 2016). Detta ställer krav på landskapsarkitekter, där gångvänligheten måste förbättras i våra städer genom att den fysiska miljön uppmuntrar människor till att gå (Berglund et al. 2011). Interaktionen mellan människan och den fysiska miljön blir därmed viktig att ta hänsyn till, något som är avgörande inom miljöpsykologin (Gifford 2014).

Design Guide för Smarta Gator (Stähle & Svensson 2022) argumenterar för en förändring i dagens gator och dess design, där gångstråk som främjar gång inte bara har positiva effekter på hälsan, det medför även ett mer hållbart samhälle ur ett större perspektiv vars effekter täcker flera hållbarhetsmål enligt Agenda 2030 (UNDP u.å.). En friskare befolkning med ökat välmående (mål 3) leder till färre sjukskrivningar (Ulrich 1999) och ökad handel (Kaijser 2020) till exempel, vilket är ekonomiskt gynnsamt (mål 8). Ur ett ekologiskt perspektiv, är

gång som transportsätt det mest hållbara alternativet eftersom det inte släpper ut koldioxid, vilket är positivt för klimatet (mål 13) men också för livskvaliteten med bland annat renare luft (mål 3 & 11). Den biologiska mångfalden gynnas också av minskad trafik eftersom höga bullernivåer är stressamt för djurlivet (Arup 2021) (mål 15). Att fler går är också mer yteffektivt jämfört med andra transportsätt (Stähle & Svensson 2022), som bidrar till både miljön och social hållbarhet (mål 11) då mark som måste läggas på fordons utrymmen kan bli gröna rekreationsplatser till exempel. På lång sikt är grönska förebyggande för både skyfall och värmeböljor som förväntas stiga i framtiden (Arup 2021) (mål 13). Grönska är även ett element för att skapa inbjudande miljöer för människor, som kan resultera till att fler går ut som i sin tur skapar ett tryggare och mer stimulerande stadsrum, med människor att titta på samt sociala möten (Gehl 2016) (mål 11). Att det finns behov av att utveckla gångstråk för förbättrad folkhälsa samt dess övriga effekter på samhällsnivå, både på kort och lång sikt, kan därmed konstateras.

Leslie et al. (2007) tar upp att det finns särskilda miljöegenskaper som bestämningsfaktorer för specifika hälsorelaterade beteendeval hos fotgängare, där gångfrämjande miljöattribut, det vill säga de egenskaper (SAOL 2015) i miljön som främjar gång, kan vara en lösning till sådant förändrat beteende. Att den fysiska miljöns utformning är avgörande för hur individer uppfattar och reagerar på sina omgivningar (Bonnes & Bonaiuto 2003) kan i sin tur påverka beteenden som uppmuntrar till gång (Marcheschi et al. 2020). Cerin et al. (2017) föreslår olika typer av gång, däribland *aktiv transport*, vilket innebär att man väljer att använda gång som transportsätt till en destination (Cerin et al. 2017). Aktiv transport inkluderar *gångpendling*, som innebär att gå till huvudsysselsättningar som jobb eller skola, samt *nyttogång*, som avser gång till andra platser som fritidsaktiviteter, affärer eller kollektivtrafik (Trafikverket 2013:14–15). Olika gångtyper kräver olika miljöattribut (Gehl 2016), och vid förflyttning mellan punkt A och B är vissa attribut särskilt viktiga att beakta i utformningen. Det ska dels vara *möjligt* att gå, det vill säga att det finns destinationer inom gångavstånd (Cerin et al. 2017), vilket enligt Stockholmsborna är ett avstånd på 2,5 km (Schantz et al. 2006) samt anlagda gångytor avsedda för gående (Stähle & Svensson 2022). Det ska även finnas miljöegenskaper som får oss att *vilja* gå, eftersom vi annars kan ta bilen till destinationen. För att *vilja* gå ställs krav på den närliggande omgivningen, det vill säga gångmiljön, vilket flexytor är en del av (se figur 1 nedan) (Stähle & Svensson 2022:100).



Figur 1: Gatans delar (Ståhle & Svensson 2022:78). Figuren visar uppdelning av gatan där flexytör, cykeltrafikytör och kollektivtrafikytör utgör en del av gångmiljön, vars utformning påverkar viljan att gå.

KTH et al. (2022:80) lyfter fram aktiva bottenvåningar, platser för vistelse och skydd mot regn som viktiga komponenter i utformningen av gångmiljön. Enligt Alfonzo (2005) bör gångmiljön vara attraktiv, vilket kan uppnås genom att inkludera element som vi naturligt trivs med (Appleton 1975), samt intresseväckande inslag som förhindrar att promenader blir långtråkiga (Gehl 2016). Trots att dessa element främjar gång konstaterar Joye (2007) och Kirkeby (2012) att interaktionen till gångvänliga element brister i landskapsarkitekters arbete idag. För att främja ett mer hållbart samhälle med en friskare befolkning är detta något som behöver förändras och visar på ett behov på miljöpsykologins integrering i landskapsarkitektur - ett effektivt sätt för att påverka gång som transportsätt.

1.2 Forskningslucka - det miljöpsykologiska perspektivet i landskapsarkitektur

Det finns mycket forskning som argumenterar för att implementera gångfrämjande miljöattribut i våra städer - Ewing och Handy (2009), Lynch (1992) och Gifford (2014) är bara några som tar upp detta. Trots att kunskapen om miljöpsykologins vikt i att främja gång finns, får attributen inte komma till uttryck i många av dagens gångstråk (Joye 2007; Kirkeby 2012). Kirkeby (2012) och Loureiro och Veloso (2017) menar att problematiken ligger i landskapsarkitekters arbete med att integrera gångfrämjande miljöattribut i praktiken.

En del som brister i detta, är kunskapssökandet (Prominski 2016). Kunskapssökande är en viktig del i designprocessen eftersom målet med att uppnå miljöer av hög kvalitet kräver mer

än bara landskapsarkitektens erfarenhet (Prominski 2016:194) där evidensbaserad kunskap är avgörande för att uppnå ett sådant resultat (Brown & Corry 2011). Eftersom landskapsarkitekter dessutom arbetar med olika fall som kräver platsspecifik kunskap (Prominski 2016), blir regelbunden kunskapssökning inför respektive uppdrag särskilt viktigt. En anledning till det bristande kunskapssökandet beror delvis på att landskapsarkitekter ofta får otillräckliga resurser på arbetsplatser, i form av för lite tid (Kirkeby 2012; Prominski 2016).

Utöver landskapsarkitekters tidsbrist inom bakgrundsundersökning (Kirkeby 2012; Prominski 2016), innehåller även akademiska texter svåridentifierad kunskap inom gångfrämjande miljöattribut, vilket är en ytterligare en utmaning i arbetet för att säkerställa evidensbaserad landskapsarkitektur (Prominski 2016). Svåridentifierad information är en särskild stor utmaning inom landskapsarkitektur som forskningsfält, eftersom det redan är så brett i sig då landskapsarkitekter kan sägas vara en tvärvetenskaplig disciplin med flera perspektiv att tillgodose (Meijering 2016). Att därmed skapa tydlighet för att flera perspektiv ska tillgodoses i arbetet är särskilt viktigt inom miljöpsykologi, då det är en disciplin som är viktig för att främja evidensbaserade designförslag. Detta då interaktion mellan människa och miljö (Gifford 2014) är en bidragande faktor i hur användbar stadens rum blir, vilket kan stärker hur evidensbaserad designen blir (Brown & Corry 2020).

Slutligen behövs mer underlag baserade på dokumenterad kunskap för att göra landskapsarkitekturen mer evidensbaserad. Ett ökat behov av akademisk forskning i landskapsarkitekters arbetssätt kan förklaras av att landskapsarkitektur blir ett allt bredare forskningsfält, där mer än situationsbaserad forskning behövs (Van den Brink et al. 2016:12). Även om projektbaserad forskning är viktigt för landskapsarkitektens arbete är det inte detsamma som akademisk forskning (ibid.). Genom tillämpad forskning kan landskapsarkitekter istället gå djupare och överskrida platsspecifika kunskaper. När forskningsbaserad kunskap bli integrerad i designprocessen blir den grundad på mer evidensbaserad design (Van den Brink et al. 2016), det vill säga att designbeslut tas med stöd av vetenskaplig grund (Brown & Corry 2011). Resultatet blir då mer generaliserbart för liknande situationer (Van den Brink et al. 2016:13) och kan därmed nyttjas i större utsträckning. Att evidensbaserad forskning behövs inom landskapsarkitekturen instämmer Meijering med kollegor (2016) med. De argumenterar för att de stora samhällsutmaningar som landskapsarkitekter möter kräver att vetenskapliga forskningsresultat används som grund för att kunna hantera dessa utmaningar i praktiken.

För att nå evidensbaserade resultat och säkerställa att landskapen blir av hög kvalitet, där gång kan främjas för ett hållbart samhälle, krävs att landskapsarkitekters arbetsprocess förändras. Baserat på ovanstående utmaningar finns det behov av att göra landskapsarkitekters kunskapssökningsprocess mer effektiv och tydlig samt att bidra till ett större akademiskt underlag. Genom att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur kan disciplinen göras mer evidensbaserad, och miljöer för att främja gång som transportsätt kan utvecklas. Detta kan ske genom att ta fram ett evidensbaserat miljöpsykologiskt ramverk med

gångfrämjande miljöattribut, som i sin tur kan integreras inom landskapsarkitekturens designprocess av promenadstråk.

För att besvara ovanstående forskningslucka är min målsättning att använda min akademiska bredd som en styrka. Min bakgrund som samhällsplanerare ger mig möjligheten att utforska och utveckla lösningar på ett mer flexibelt och holistiskt sätt där designprocessen inte är bunden till ett specifikt arbetssätt, så som den ofta är för traditionella landskapsarkitekter.

1.3 Forskningslucka identifierad i Södertälje kommun – en introduktion till fallstudie

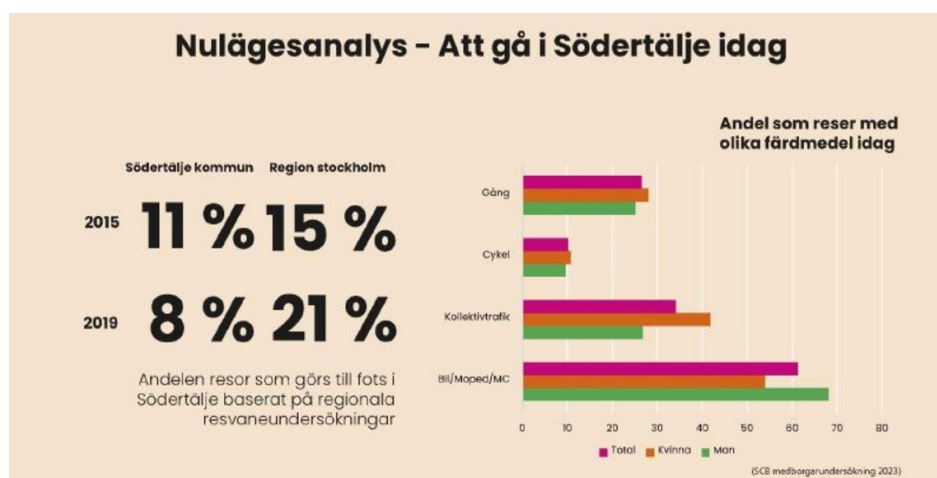
Det finns en avsaknad av forskning gällande evidensbaserad kunskap i landskapsarkitektur och ett behov att främja denna kunskap. Detta kan ses på flera arbetsplatser, inte minst i Södertälje kommun där jag som författare till detta arbete även gör praktik. Att ha praktiserat på kommunen har bidragit till en större insyn i arbetsprocessen hos planerare, och i dialog med anställda på kommunen intygar flera att det finns tidsbrist att göra omfattande bakgrundsundersökningar i projekt [Trafikplanerare, personlig kommunikation, 21 november, 2024]. Kommunen har behov av att öka gång som transportsätt samt att göra landskapsarkitekturen mer evidensbaserad, vilket miljöpsykologisk kunskap kan bidra till. Södertälje ligger i utkanten av södra Storstockholm (se figur 2 nedan).

Södertälje kommun som en del av Stockholmsregionen



Figur 2: Södertälje kommun i förhållande till Stockholm. Södertälje inringat i rosa. © Lantmäteriet. Modifierad av författaren.

Att det finns behov av gångfrämjande åtgärder visas i figur 3 nedan som presenterar statistik framtagen i en nulägesanalys av Södertälje kommun (2024a).



Figur 3: Tabell från pågående gångplan som jämför andel resor som görs till fots mellan Södertälje kommun och Region Stockholm (Södertälje kommun 2024a:8). Tabellen visar Södertälje kommuns behov av att främja gång som transportsätt.

Kommunen själva menar att det är en utmaning att främja fysisk aktivitet i Södertälje (Södertälje kommun 2020). I takt med att gång minskar ökar dessutom bilanvändandet, där Södertälje är den mest bilanvändande kommunen i Stockholmsregionen per invånare (Södertälje kommun 2017:9). En stor andel av bilresorna i Södertälje är kortare än 5 km (Södertälje kommun 2017:7). Utöver att Södertälje har låg andel gång som transportmedel, visas även en högre siffra på folkhälsosjukdomar relaterat till stillasittande beteende i kommunen jämfört med regionen i stort (Södertälje kommun 2020:37).

Ett exempel på ett område i Södertälje kommun med hög bilanvändning är Ronna, se figur 4 nedan.



Figur 4: Ronna i förhållande till Södertälje centrum (Södertälje kommun 2022a:8). Skala 1:10 000.

Ronna byggdes som en av flera förorter under city-omvandlingen under 60-talet (Södertälje kommun 2022a). Området präglas av typiska modernistiska karaktärsdrag som miljonprogramsområden med större grönytor i växlad topografi med tallar (Södertälje kommun 2013). Området har fokus på bilismen och närvaro av flertalet parkeringsplatser kan ses (ibid.) (se bilder i figur 5). Området har goda förutsättningar att bli gångvänligt eftersom det finns en huvudväg i området, Robert Anbergs väg, som länkar samman många viktiga destinationer. I Ronna centrum som ligger centralt i Ronna, finns bland annat en vårdcentral, restauranger och butiker. Stråket präglas även av skola/förskola, närhet till natur och kollektivtrafik (Södertälje kommun 2022a). Kollektivtrafikens närvaro visas då flera busshållplatser finns längs stråket med linjer mellan Ronna och Södertälje centrum samt mellan Ronna och Stockholm city (ibid.).

Se karaktärsdrag som präglar Robert Anbergs väg i figur 5 nedan.

Karaktärsdrag längs Robert Anbergs väg



Skola i början av stråket



Entré till Ronna centrum



Inne i Ronna centrum



Gångstråk längs parkeringsplats

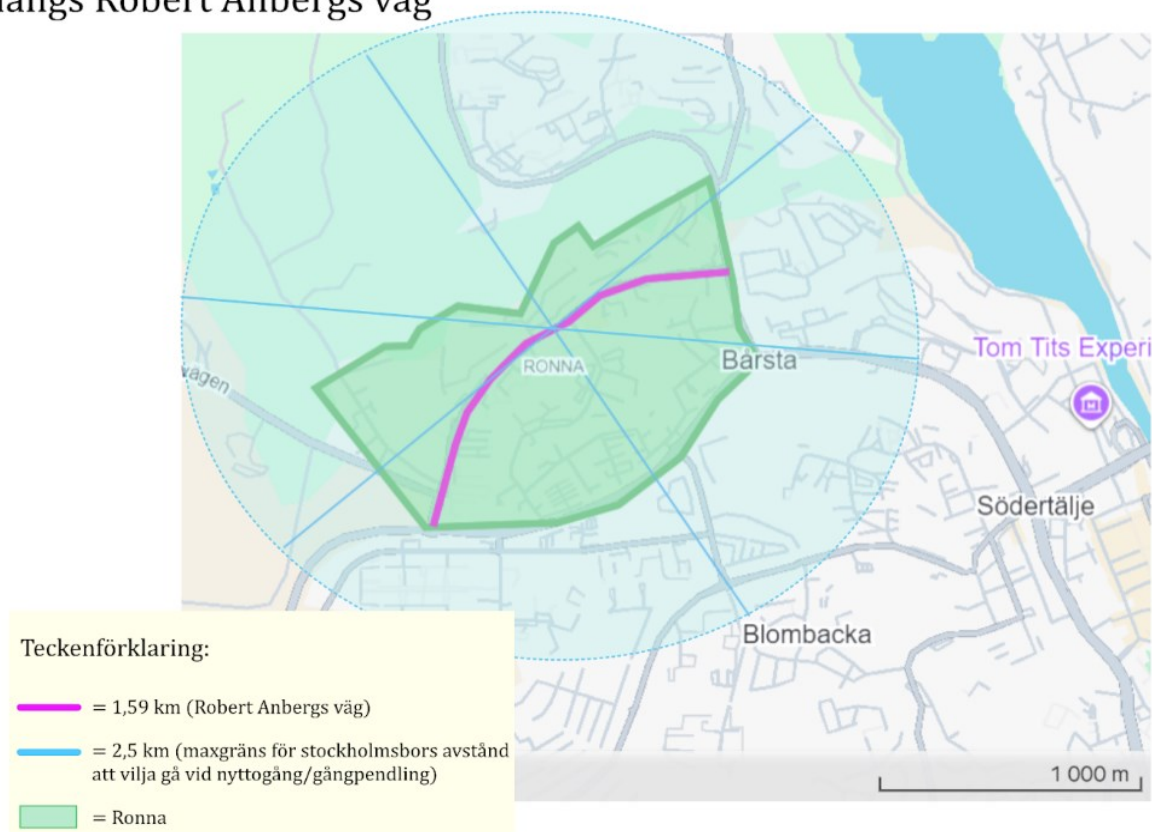


Vegetation & bostäder längs stråket

Figur 5: Karaktärsdrag som präglar Robert Anbergs väg i Ronna. Bilder tagna av författare.

För gående i Ronna kan dessutom ovanstående destinationer nås inom 2,5 km, vilket är en viktig förutsättning för att *kunna* gå till dessa (Schantz et al. 2006). Se figur 6 nedan.

Förutsättning för nyttogång och gångpendling i Ronna längs Robert Anbergs väg



Figur 6: Ronnas förutsättningar för att använda gång som transportsätt.

Att däremot få folk att *vilja* gå är svårare. I en medborgarenkät framtagande av Södertälje kommun svarar flera av invånarna i Ronna att gångstråket upplevs otryggt (Södertälje kommun 2024a). Området är utpekat som ett utsatt område av polisen, vilket innebär att brottsligheten är hög (Polisen 2023). Att Ronna är en förort pekar också på behovet av upprustning just här, eftersom kommunen ofta prioriterar åtgärder i centrum (Södertälje kommun 2013:24).

Sammanfattningsvis kan Robert Anbergs väg i Ronna sägas vara i behov av ökad möjlighet för gång som transportsätt samt ha förutsättningar för detta. Genom att implementera gångfrämjande miljöattribut längs gångstråket i Ronna kan kommunen förhoppningsvis stimulera invånarna till ökad gång som transportsätt.

1.4 Syfte och frågeställning

1.4.1 Syfte

Syftet med arbetet är att bidra till en mer evidensbaserad landskapsarkitektur genom att integrera den miljöpsykologiska disciplinen, i form av ett miljöpsykologiskt ramverk. Genom

att tillämpa ramverket på ett befintligt gångstråk kan ramverket utvärderas och Södertälje kommun får ett konkret exempel på hur ett gångfrämjande stråk kan utformas.

1.4.2 Forskningsfråga med tillhörande frågeställningar

Syftet ska uppnås med hjälp av en övergripande forskningsfråga med tillhörande frågeställningar.

Forskningsfråga: Hur kan ett miljöpsykologiskt ramverk samspela med landskapsarkitekturens forskningsfält i design av gångstråk för att främja gång som transportsätt?

Frågeställningar:

1. Vilka gångfrämjande miljöattribut bör ramverket bestå av för att främja gång som transportsätt?
2. Vilka lärdomar kan dras av att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur i en fallstudie i Ronna, Södertälje kommun?

1.5 Avgränsningar

I nedanstående kapitel beskrivs vilka avgränsningar som har gjorts i arbetet.

1.5.1 Gångfrämjande miljöattribut för aktiv transport

Cerin et al. (2017) tar upp olika typer av gång, däribland *aktiv transport* där en destination är målet med promenaden. Detta arbete avgränsar sig till att främja just aktiv transport.

Trafikverket (2013) definierar två typer inom aktiv transport - gångpendling och nyttogång. De attribut som stödjer just gångpendling och nyttogång kommer att integreras i ramverket samt i dess tillämpning på fallstudien.

Viktigt att tillägga är att det finns många andra aspekter som påverkar aktiv transport. Kunskap kan till exempel skapa medvetenhet kring gång och därmed uppmuntran till det eller tekniska åtgärder där exempelvis uppvärmda trottoarer eller drift som snöröjning kan medföra minskad risk för halka, som i sin tur kan påverka människor till att vilja gå. Sådana aspekter har inte inkluderats i studien på grund av studiens omfattning.

1.5.2 Målgrupp

Målet att främja fysisk aktivitet för ett mer hållbart samhälle och en friskare befolkning kan ske med flera olika transportsätt. Gående har valts att fokuseras på i detta arbete eftersom en lägre hastighet innebär en ökad sinnesuppfattning där människor hinner uppfatta attribut i

högre utsträckning (Gehl 2016). Detta motiverar miljöpsykologins inverkan på beteende, där interaktionen mellan människa och miljö kan stärkas (Gifford 2014). Eftersom Södertälje har låg andel cyklister [Trafikplanerare, personlig kommunikation, 11 oktober, 2024] ansågs även gående vara mer relevant för den valda platsen eftersom gångfrämjande miljöattribut då kan påverka en beteendeförändring hos fler. Inom gående som målgrupp har barn och äldre fått ökat fokus, med motiveringen att dessa åldersgrupper spenderar mycket tid i grannskapet och ofta blir hänvisade till gång som aktiv transport. Vidare visar forskning att barn blir allt mer stillasittande vilket får effekter på hela deras framtida livssituation (Boverket 2015:20) och som i sin tur påverkar samhället i stort. Forskning visar också att människor blir allt äldre, men där äldre får fler individuella barriärer för att gå ut och gå, så som rädsla att ramla (Cerin et al. 2017). Ur ett folkhälsoperspektiv finns det därför ett trängande behov av att identifiera faktorer som kan positivt påverka aktiv transport för denna demografiska målgrupp (ibid.).

1.5.3 Plats att testa ramverket på

Att främja aktiv transport i urbana miljöer där förtätning sker kan få stor effekt eftersom det berör många människor. Samtidigt finns det förutsättningar för att främja aktiv transport i en urban miljö eftersom förtätning innebär kortare avstånd till samhällsservice och andra destinationer. (Ankre & Petersson-Forsberg 2019)

För att främja gång blir den närmsta gångytan viktig för upplevelsen (Gehl 2016; Ståhle & Svensson 2022) men också stråket i sin helhet, där faktorer som orienterbarhet kan vara avgörande för att nå destinationen (Lynch 1992) och stråkets variationsrikedom kan exempelvis spela en viktig roll för att skapa motivation att fortsätta gå (Ewing & Handy 2009). I arbetet kommer därmed både gångytan, närmsta gångmiljön och stråket i sin helhet få fokus.

2. Teoretisk bakgrund: Miljöpsykologi och landskapsarkitektur - två komplementära perspektiv på gångvänliga miljöer

Med syfte att integrera miljöpsykologisk kunskap i landskapsarkitektur, förklaras den miljöpsykologiska disciplinen i samband med gångvänliga miljöer nedan.

Miljöpsykologi kan förklaras som en disciplin som studerar hur individer uppfattar och reagerar på sina omgivningar (Bonnes & Bonaiuto 2003), det vill säga interaktionen mellan människa och miljö (Gifford 2014). Disciplinen är kopplad till verkliga situationer, som tar upp den fysiska miljöns påverkan på människors *kognitiva*, *emotionella* och beteendemässiga processer (Marcheschi et al. 2020), vilka presenteras nedan.

Kognitiva processer handlar om hur vi förstår världen runt omkring oss, vilket har en stark koppling till perception. Bonnes och Bonaiuto (2003) förklarar perception som en process i hur hjärnans sinnesorgan tar upp information från omgivningen som därefter ger upphov till en upplevelse. Vi har fem sinnen: syn, hörsel, lukt, känsel och smak (Grahm & Stigsdotter 2010), var av de fyra första används när vi läser av ett rum. Hjärnan kan dock inte ta in för många sinnesintryck på samma gång, utan måste göra ett urval (ibid.).

Vad vi uppmärksammar i miljön beror på flera aspekter. Evolutionsbaserade teorier menar att vi uppmärksammar aspekter i miljön som bidrar till överlevnad, såsom vatten eftersom det kan vara källa för mat eller grönska eftersom det är tecken på liv i form av biologisk mångfald (Gibson 1979; Valera & Vidal 2017). Det kan även vara miljöer där vi kan ha överblick för att upptäcka och skydda oss mot hot (Appleton 1975), vilket vi kan återskapa i modern kontext, till exempel genom en bänks placering (Cushing & Miller 2019). Utöver våra nedärvda preferenser menar Gehl (2016) att aspekter i mänsklig skala är något vi uppfattar i högre utsträckning eftersom vi på kortare avstånd, noll till sju meter, kan använda alla våra sinnen och därmed få en mer berikad upplevelse (Gehl 2016). Det kan handla om att upptäcka detaljer, höra vatten som forsar eller känna lukt av blommor. För att göra det möjligt för människor att ta in dessa sinnesintryck krävs det dock att den fysiska miljön är anpassad för människokroppen. Människan kan till exempel inte höra vatten som forsar i en allt för storskalig miljö med större avstånd och tenderar inte att ta in visuella intryck placerade för högt upp då vi brukar ha blicken framåt, nedåt och åt sidan - där våra hot fanns en gång i tiden (Gehl 2016). Genom att landskapsarkitekter därmed fokuserar på gestaltning i dessa siktlinjer och avstånd, kommer människor i stadsrummet att med högre sannolikhet att interagera med miljön. Detta leder i sin tur till att fotgängaren får en mer berikad upplevelse (Valera & Vidal 2017) och känsla av kontroll, där båda faktorer är viktiga för att vilja gå (Gehl 2016; Romice et al. 2017). Ett exempel på ovanstående kan vara markbeläggning, vars detaljer visar dels att det är gjort för att människan ska gå här men också intresseväckande element som berikar upplevelsen av promenaden (Ewing & Handy 2009).

För att småskaliga attribut ska uppfattas krävs en stadsmiljö som anpassas till människans begränsade förmåga att hantera många sinnesintryck samtidigt (Grahn & Stigsdotter 2010). Stadens utformning bör stödja vår perception (Valera & Vidal, 2017), så att sinnesintryck som främjar gångvänlighet prioriteras, och miljöattribut som motverkar detta undviks. Närvaro av stressande faktorer i våra gångmiljöer som buller (Cerin et al. 2017), svår orienterbarhet (Ewing & Handy 2009; Lynch 1992) eller otrygghet/rädsla (Jacobs 2005), kan exempelvis göra att vi känner oss hotade där detaljer som kan berika vår upplevelse selekteras bort (Kaplan & Kaplan 1989). Om vi känner obehag kan det även leda till att vi väljer att inte gå alls. Att implementera attribut för att öka trygghet och därmed främja gång bör därmed tillgodoses, vilket exempelvis kan innefatta smalare stråk för att få fler 'ögon på gatan' och minska anonymitet (Jacobs 2005; Gehl 2016). Det finns alltså en stark koppling mellan hur den fysiska miljön designas och människans beteende.

Den kognitiva processen styrs även av *emotionella aspekter* som är individuella, där en persons minne till en plats kan påverka upplevelsen av den till exempel (Bonnes & Bonaiuto 2003). Inom de emotionella aspekterna är positionalitet avgörande, vilket innebär att exempelvis tidigare erfarenheter, kultur och kön påverkar hur sinnesintryck uppfattas, vilket är individuellt och som i sin tur leder till olika beteenden hos olika människor (Carmona 2010). Emotionella aspekter påverkas även av hur nära anknytning vi har till platsen och vilken platskänsla man har, vilket är avgörande för upplevelsen som i sin tur påverkar gångvänligheten i ett område. När boende känner en platsanknytning bidrar det ofta till en ökad rörelse på platsen som i sin tur främjar levande miljö, trygghet och minskad brottslighet. Bidragande attribut till ökad platskänsla kan bland annat innefatta närvaro av natur, låga trafiknivåer, småskalighet av bebyggelse, tillgänglighet till bekvämligheter, renlighet, allmänt utseende och låg brottslighet. (Gifford 2014)

Sammanfattningsvis innebär det miljöpsykologiska perspektivet att mänskliga funktioner och preferenser är något som påverkar hur vi upplever miljön och som vi därmed också borde forma våra städer utefter (Gehl 2016). När landskapsarkitekter tillgodoser ovanstående attribut i miljön vid design av gaturum, kan vi känna oss stimulerade, nyfikna och använda våra sinnen för att få en berikande upplevelse av att gå (Gehl 2016), vilket är avgörande för att välja gång som transportsätt (Trafikverket & Sveriges kommuner & Landsting 2013:13).

Hur väl landskapsarkitekter kan tillgodose implementering av gångfrämjande miljöattribut i gestaltning av den yttre miljön kan däremot diskuteras, eftersom landskapsarkitektur är en bred disciplin (ECLAS u.å) som eftersträvar hållbarhetsmål inom både den ekologiska, ekonomiska och sociala dimensionen (Zurovac 2020). Att landskapsarkitekturens designprocess präglas av en tvärvetenskaplig karaktär (ECLAS u.å; Van den Brink et al. 2016) kan innebära att prioriteringar och avvägningar bland andra intressen därmed måste göras (Prominski 2016). Även om landskapsarkitektur också är en disciplin som är homo-centrisk (Meijering 2016) som miljöpsykologin - där fokus ligger på interaktion mellan människa och miljö (Gifford 2014), väger landskapsarkitekter in flera dimensioner i designprocessen (Zurovac 2020). Inom den ekologiska dimensionen till exempel, erkänner landskapsarkitekter andra livsformer som värdefulla, där ekosystemets djur- och växtliv

värdesätts (Thompsson 2000:212). Vid skapandet av en park till exempel skulle en miljöpsykolog kunna föreslå att anlägga gångvägar för att skapa miljöer som stimulerar sinnesupplevelser för besökare (Gehl 2016). En landskapsarkitekt i samma situation kan däremot prioritera att skydda parkens naturliga ekosystem, såsom att bevara grönytor som viktiga livsmiljöer för insekter och fåglar eftersom naturen också är ett viktigt intresse för landskapsarkitekter (Meijering 2016).

Även om landskapsarkitektur och miljöpsykologin till viss del har olika karaktär, kan de sägas dela många dimensioner, vilket innebär att lösningar för att främja gång till viss del går hand i hand. Van den Brink et al. (2016) föreslår en triangel med tre dimensioner som, i kombination med varandra, ska ligga till grund i de akademiska underlagen inom planering av landskap. *Bild* är den första dimensionen som innefattar människans perception av landskapet. *Struktur* handlar om de lagren i landskapet som utgör rumsligheten. *Handling* är det sista hörnet i triangeln, vilket är processen som sker i landskapet, vilket kan vara mänskliga aktiviteter. I linje med detta kan alltså landskapsarkitektur och miljöpsykologi sägas eftersträva liknande resultat, då dessa tre även är dimensioner inom miljöpsykologi. Med ovanstående resonemang kan alltså disciplinerna sägas vara två komplementära perspektiv på gångvänliga miljöer.

3. Metod

Metoden består av tre delar, steg 1: Bakgrundsundersökning, steg 2: Skissarbete och steg 3: Designförslag.

Steg 1: Bakgrundsundersökning

En bakgrundsundersökning gjordes för respektive frågeställning, vilket innebär att totalt två bakgrundsundersökningar har gjorts. Bakgrundsundersökningarna skiljer sig beroende på frågeställning, där den ena bakgrundsundersökningen består av en litteraturstudie och den andra av en platsanalys.

För att besvara frågeställning 1: *Vilka gångfrämjande miljöattribut bör ramverket bestå av för att främja gång som transportsätt?* gjordes en litteraturstudie som en bakgrundsundersökning. I litteraturstudien identifierades gångfrämjande miljöattribut till ramverket, genom en tematisk analys. Bakgrundsundersökningen för frågeställning 1 resulterade därmed i ett miljöpsykologiskt ramverk.

För att besvara frågeställning 2: *Vilka lärdomar kan dras av att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur i en fallstudie i Ronna, Södertälje kommun?* gjordes en platsanalys som en bakgrundsundersökning. Platsanalysen baserades på platsbesök som gjordes själv samt med kommunala aktörer samt dokumentanalys.

Resultatet av bakgrundsundersökningarna - en platsanalys och ett miljöpsykologiskt ramverk, blev sedan lager inför kartläggningsprocessen, som användes i steg 2: Skissarbetet.

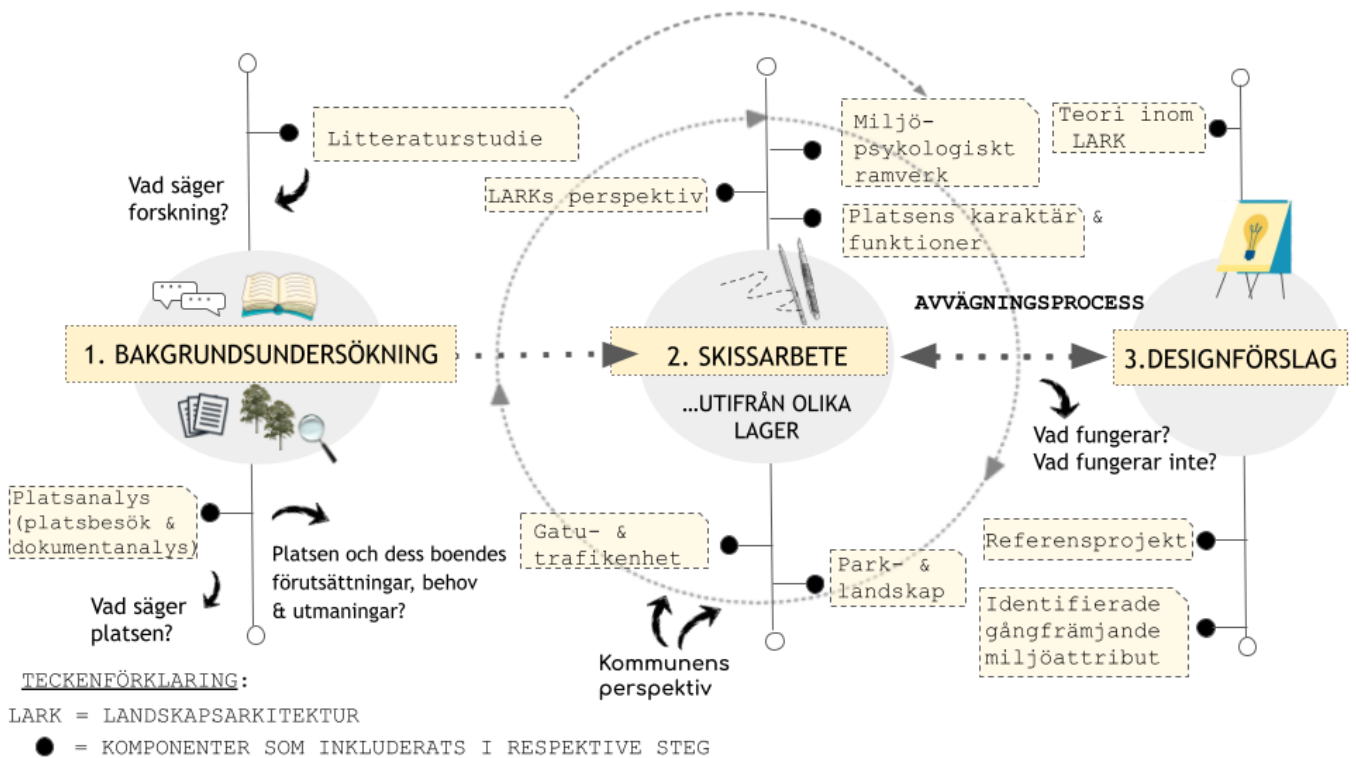
Steg 2: Skissarbete

Skissarbetet initierades med en kartläggningsprocess som metod, för att skapa en komplex förståelse av platsen. Kartläggningsprocessen inspirerades av Corners (1999) metod *layering*, detta eftersom dess kreativa sätt att kartlägga innebär att dolda element på platsen kan träda fram och en djupare förståelse av platsen kan ges (ibid.). Eftersom varje ”layer” eller ”lager” består av olika kunskap, kan dessa tillsammans skapa en helhetsförståelse för platsen vilket är fördelaktigt för att skapa mer genomtänkta förslag (ibid.). Därmed ansågs metoden kunna gynna ett evidensbaserat designförslag (Brown & Corry 2011). När skissarbetet var klart gick utmaningar och behov att identifiera, vilka ligger till grund för illustrationen av det slutgiltiga förslaget, som gjordes i steg 3: Designförslag.

Steg 3: Designförslag

Illustrationen av designförslaget gjordes i form av strukturplaner samt inzoomningar. Inzoomningarna gjordes för att med hjälp av referensprojekt illustrerar hur lösningarna i fallstudien kan se ut i verkliga exempel.

Se en illustration av metoden i figur 7 nedan, där samtliga tre steg, *Bakgrundsundersökning*, *Skissarbete* och *Designförslag*, illustreras. De tre stegen förklaras mer utförligt i kommande avsnitt, se rubrik 3.1, 3.2. och 3.3 nedan.



Figur 7: Illustration av arbetsprocessen i examensarbetet. Figuren visar metodens tre delar - bakgrundsundersökningen (1) som ligger till grund för kartläggningsprocessen i skissarbetet (2) som i sin tur ligger till grund för det slutgiltiga designförslaget (3). Figuren illustrerar vilka komponenter som inkluderats i respektive del.

3.1 Steg 1: Två bakgrundsundersökningar – Litteraturstudie och platsanalys

För att ta fram ett ramverk till frågeställning 1 krävdes en litteraturstudie, och för att genomföra en fallstudie för frågeställning 2 krävdes en platsanalys. Litteraturstudien fokuserar på det miljöpsykologiska perspektivet i och med att gångfrämjande miljöattribut identifierades. Platsanalysen fokuserar istället på landskapsarkitekturens perspektiv, eftersom platsanalysen grundas på en dokumentanalys bestående av kommunala dokument med tvärvetenskaplig karaktär samt platsbesök som bland annat genomfördes tillsammans med kommunala aktörer, däribland en landskapsarkitekt. Som tidigare nämnt har landskapsarkitektur en tvärvetenskaplig karaktär och täcker aspekter utifrån social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet (ECLAS u.å; Van den Brink et al. 2016), vilket kommer till uttryck i platsanalysen.

3.1.1 Litteraturstudie – det miljöpsykologiska perspektivet

En litteraturstudie har gjorts som materialinsamling till det teoretiska ramverket. Vid framtagandet av litteraturstudien har evidensbaserad landskapsarkitektur tillämpats, detta för att ta fram ett ramverk inom ämnet som är baserade på kunskap och bevis (Brown & Corry 2011), vilket ansågs värdefullt i arbetet. Detta då ramverket får ökad validitet när litteraturen stämmer överens med verkligheten (David & Sutton 2016). På så sätt ökar förutsättningarna för att ramverket ska fungera i praktiken, när ramverket appliceras på stråket. Brown och Corry (2011) beskriver evidensbaserad landskapsarkitektur som en process i fyra steg. Det första steget är att ha ett tydligt mål med en fråga, vilket är frågeställning 1: *Vilka gångfrämjande miljöattribut bör ramverket bestå av för att främja gång som transportsätt?* Därefter identifierades relevant vetenskaplig litteratur (steg 2), vilket ställer krav på urvalet (David & Sutton 2016) som presenteras nedan.

3.1.1.1 Urval av litteratur

För att söka litteratur till studien använde jag mig till viss del av databaserna Google Scholar och Scopus. Två databaser valdes eftersom olika sökmotorer kan ge olika träffar och därmed kan fler relevanta källor identifieras. Sökord som användes för att välja litteratur var relaterade till frågeställning 1 i syfte att kunna besvara den, vilket går i linje med hur evidensbaserad design kan skapas (Brown & Corry 2011). Sökorden *Walking paths, active transport, environmental psychology, perceived attributes, physical attributes, traffic planning, walking behavior, landscape architecture*, användes bland annat. Dessa sökord kombinerades tillsammans i olika konstellationer, med användning av AND och OR. Sökningen resulterade i många träffar, där jag valde att använda de källor som ansågs vara mest aktuella utifrån datum, relevant abstract och som tidigare hade citerats mycket. En av dessa var en handbok inom miljöpsykologi: *Handbook of environmental psychology and quality of life research*. Eftersom boken syftar till att ge en övergripande bild kring forskningsområdet för studenter (Fleury-Bahi et al. 2017) ansågs den relevant att implementera i min litteraturstudie. Jag valde de kapitel i boken som hade med min forskningsfråga att göra. Från dessa valda kapitel framgick ytterligare relevant litteratur, som exempelvis Gifford (2014) och Southworth (2005).

Urvalet gjordes på olika typer av källor (till exempel handböcker, böcker, teorier och strategiska dokument) från olika tidsperioder och länder. Detta för att få en så heltäckande bild av forskningsfältet som möjligt och därmed säkerställa validiteten, att litteraturen stämmer överens med verkligheten (David & Sutton 2016). Att källor från andra länder tagits med, såsom Jane Jacobs bok som är baserad på amerikanska storstäder, kan ifrågasättas eftersom svenska miljöer har andra förutsättningar. Jag valde därför att enbart ta med lösningar för gångvänliga stadsdelar som även passar i svensk kontext ur denna bok, till exempel belysning för ökad trygghet eller rörelse på gatan. Utöver detta har internationell litteratur som baserats på skandinaviska miljöer med liknande förutsättningar använts, såsom Köpenhamn.

Urvalet resulterade i en textilsamling med 25 olika källor, inklusive fem böcker med utvalda kapitel. Källorna presenteras mer utförligt i bilaga 1 (inklusive motivering till varför källan är lämplig).

För att tillämpa materialet på det aktuella problemet (Brown & Corrys 2011) genomgick litteraturstudien en tematisk analys, för att därmed kunna identifiera gångfrämjande miljöattribut till ett ramverk, vilket presenteras nedan.

3.1.1.2 Tematisk analys – för framtagandet av miljöpsykologiskt ramverk

I litteraturstudien analyserades litteraturen med hjälp av en tematisk analys. Tematisk analys ansågs som en lämplig metod för att förstå materialet, eftersom det är en analys som medför en komplex och detaljerad förståelse av datan (Braun & Clarke 2006). Metoden syftar till att identifiera teman bestående av gemensamma kategorier med koder, vilket ansågs relevant för att identifiera gångfrämjande miljöattribut enligt frågeställning 1. Eftersom det är konkreta miljöattribut som ska identifieras, var underliggande analys inte nödvändigt för att förstå de enskilda koderna, och därmed ansågs semantiska koder bäst lämpat för att besvara frågeställningen (ibid.). Den tematiska analysen genomfördes enligt Braun och Clarkes (2006) beskrivning, i 6 steg, vilka förklaras nedan. Mer utförlig förklaring till den tematiska analysen finns i bilaga 2. (Braun & Clarke 2006)

Steg 1: Bekanta sig med datan. I det första steget lästes materialet översiktligt, det vill säga källorna i litteraturstudien. Därefter gjordes en noggrannare och mer aktiv läsning genom att markera stycken som relaterade till ämnet, vilket Braun och Clarke (2006) föreslår för att få en djupare förståelse kring datan. Därefter sammanställdes de 25 källorna i ett gemensamt dokument med dess tillhörande attribut/utdrag relaterade till frågeställningen (se bilaga 1).

Steg 2: Den initiala kodningsprocessen. Efter att jag bekantat mig med datan påbörjades den initiala kodningsprocessen, genom att sammanställa alla attribut från steg 1 i en gemensam tabell, se bilaga 2. De attribut som påminde om varandra slogs samman, vilket resulterade i en komprimerad lista av attribut. Exempelvis slogs attributet ”Öppna aktiva bottenvåningar” samman med ”Blandade funktioner öppet under olika tider”, då de ansågs ha liknande innebörd. En systematisk indelning av materialet gjordes, där alla attribut från litteraturstudien genomgick en översiktlig färgkodning med överstrykningspenna. Respektive färg stod för ett ämnesområde som jag ansåg att attributen tillhörde. När attribut dök upp som inte tillhörde något ämnesområde togs ett nytt ämnesområde fram, som ansågs kunna matcha med flera attribut. Kodningsprocessen resulterade i att attributen, det vill säga koderna, delades in i 10 olika ämnesområden och färger, se figur 8 nedan samt mer utförligt i bilaga 2 steg 2. Ämnesområdena ligger sedan till grund för framtagning av teman, se steg 3.

Steg 2: Initial kodning.

Indelning av koder i 10 färger som representerar 10 "ämnesområden"



Figur 8: Del av steg 2 i tematisk analys: Initial kodning. 10 olika ämnesområden som attributen delades in i.

Vissa attribut blev markerade med flera färger då de ansågs tillhöra flera ämnesområden/kategorier. Till exempel ansågs attributet "Småskalig bebyggelse" påverka ämnesområdena "Struktur av gatan" och "Mikroklimat", och markerades därför med både färgen gult och turkost.

Vissa attribut togs bort helt, med motivering att de låg utom min påverkan och som därmed inte skulle fylla någon effekt vid ramverkets applicering på gångstråket. Exempelvis ansågs attributet "minskad kriminalitet" avgörande för att vilja gå men som ligger utom min påverkan i detta arbete. Även attribut som var motsägelsefulla togs bort. Exempelvis ansågs attributet "många korsningar" påverka människors vilja att gå eftersom det möjliggör för genvägar. Samtidigt ansågs attributet "få korsningar" påverka människors vilja att gå, då det bland annat främjar trafiksäkerhet. Vid dessa fall gjordes en avvägning där ett av attributen togs bort. Denna process påverkade resultatet och förklaras mer i resultat och diskussion.

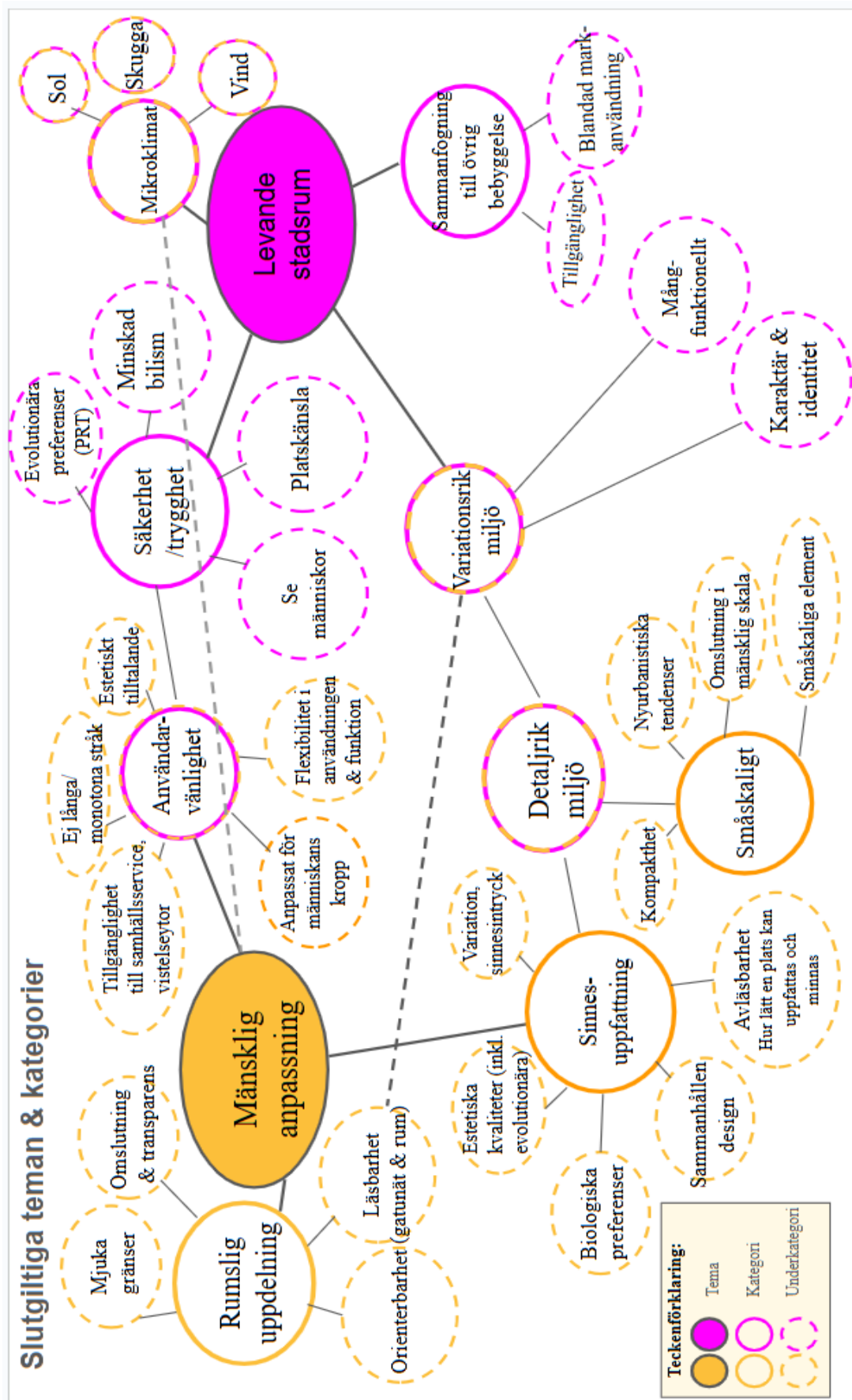
Steg 3: Sökning av teman. Utifrån ämnesområdena/kategorierna som togs fram i kodningsprocessen identifierades teman. Identifieringen av teman gjordes induktivt eftersom de identifierades från datan och inte från en befintlig teori (Braun & Clarke 2006). Det induktiva tillvägagångssättet valdes då nya insikter inom ämnet ville uppnås som en del i att bidra i forskningsfältet (Alvinus et al. 2023), inom miljöpsykologins integrering i landskapsarkitektur, där induktivt kan rekommenderas när det finns nya insikter att få (ibid.). Även om Braun och Clarke (2006) endast delar upp koderna i teman och underteman valdes koderna i detta arbete att även delas in i tillhörande kategorier. Detta då det var så

många koder och teman till en början att processen underlättades av en ytterligare indelning (se kodernas indelning i tre grupper i bilaga 2, figur 6 & 7).

Efter att teman identifierats med tillhörande kategorier/ämnesområden, bestående av underkategorier samt attribut/koder, ritades de upp i mindmaps för att upptäcka nya samband, något som Braun och Clarke (2006) rekommenderar vid framtagning av teman. På så sätt gick det att se vilka teman som hade flest gemensamma attribut och därmed starkast koppling till flest kategorier/ämnesområden. Dessa ansågs därför ha starkast stöd av litteraturen och blev de slutgiltiga teman, vilket var "mänsklig anpassning" och "levande stadsrum".

Steg 4: Granska teman. Vid en ytterligare granskning av teman med tillhörande kategorier och underkategorier, kunde fler kopplingar mellan kategorier identifieras, där omstrukturering och sammanslagningar av kategorier gjordes vilket resulterade i färre kategorier, något som behövde göras enligt Braun och Clarkes (2006) rekommendationer.

Steg 5: Definiera och namnge teman. Datan granskades ytterligare en gång men nu med frågeställningarna i åtanke som ska säkerställa att resultatet är relevant för forskningsfrågan (Braun & Clarke 2006). Resultatet av den tematiska analysen presenteras i figur 10, som sedan integrerades i arbetet (steg 6: Producera rapporten).



Figur 9: Slutgiltiga teman för det miljöpsykologiska ramverket med kategorier och underkategorier.

Som figuren visar finns inte attributen med. Detta då de var så pass många attribut att de gjorde resultatet ottydligt att avläsa. Attributen, som även är de så kallade vägledande aspekterna att tillgodose i utformning av gångytor, är istället listade i tabellform i resultatet (se avsnitt 4.1.1 *Resultat av litteraturstudie*) som det miljöpsykologiska ramverket. Eftersom teman med kategorier representerar koderna (Braun & Clarke 2006) ansågs resultatet av den tematiska analysen vara förståbar ändå.

3.1.2 Platsanalys – det landskapsarkitektoniska perspektivet

Platsanalysen gjordes inför fallstudien av Ronna, och baserades på platsbesök med kommunala aktörer samt en dokumentanalys. Eftersom platsanalysen har involverat personlig kommunikation (med kommunala tjänstemän, kulturhistoriska föreningen och TelgeFastigheter), har samtycke samt anonymitet varit viktigt av etiska skäl (David & Sutton 2016) där personuppgifter behandlades i samtyckesblankett.

En fallstudie har använts för att besvara frågeställning 2: *Vilka lärdomar kan dras av att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur i en fallstudie i Ronna, Södertälje kommun?* Detta då Robert Anbergs väg som det utvalda stråket för fallstudien, är i behov av platsspecifika åtgärder eftersom det är ett huvudstråk med flera funktioner (ibid.), berör många människor och har förutsättningar för att främja gång (Trafikverket 2013). Även om en fallstudie studerar en specifik plats kan resultatet bli generaliserbart till liknande sammanhang (Van den Brink et al. 2016), inte minst denna fallstudie då Ronnas modernistiska karaktär liknar många andra förorter som byggdes under 60-talet (Södertälje kommun 2022a).

3.1.2.1. Platsbesök

Flertalet platsbesök har gjorts längs Robert Anbergs väg under arbetets gång. Jag har promenerat längs stråket eftersom engagemang med forskningsobjektet kan informera forskaren om landskapet, inklusive dess utmaningar, komplexitet samt element som annars inte hade upptäckts (Schultz & van Etteger 2016). Att promenera på platsen främjar även kreativitet vid framtagandet av designlösningar (ibid.), vilket ansågs fördelaktigt utifrån min forskningsfråga. Två av platsbesöken gjordes med trafikplanerare och landskapsarkitekt från Södertälje kommun, i syfte att få djupare insikter om platsen där de besatt platskännedom samt kunde se berättelser om platsen ur ett landskapsarkitektoniskt- och gångperspektiv. Under promenaderna har dokumentation gjorts i form av att ta bilder och fältanteckningar. Besöken har gjorts under sensommaren, hösten och vintern, vilket har breddat min upplevelse av stråket under olika förhållanden.

3.1.2.2 Dokumentanalys av platsspecifika kommunala dokument

En dokumentanalys relaterad till Ronna och Robert Anbergs väg gjordes i syfte att få en mer fullständig bild av verkligheten (Bryman 2018) med dess olika perspektiv inom social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Då de olika perspektiven kan representera

landskapsarkitekturens tvärvetenskapliga karaktär (Van den Brink et al. 2016; ECLAS u.å) ansågs även dokumentanalys som en viktig metod för att kunna förstå hur miljöpsykologi och landskapsarkitektur kan samspela.

Att använda platsspecifika dokument var även viktigt för att ta fram designförslag, då det visar platsens specifika behov och förutsättningar vilket tydliggjorde var och hur det miljöpsykologiska ramverket bör appliceras. Dokumentanalys är dessutom en metod som med fördel kan användas när innebörden av dokument, såsom offentliga handlingar, ska förstås på ett djupare plan där dess väsentliga information ska uppfattas (Esaïasson 2017). För att få så relevant information som möjligt från en dokumentanalys är återigen urvalet avgörande. Dokument som identifierar platsens förutsättningar, som historia, demografi och allmänna utmaningar som områden med buller samt otrygga platser. Dessa dokument ansågs vara relevanta eftersom dokumenten bidrar till att syftet kan besvaras (Karppinen & Moe 2012) och behov kan identifieras. På platsen finns inga kända kulturvärden enligt länsstyrelsens geoportal (Länsstyrelsen u.å.) och verktyget *Fornsök* på Riksantikvarieämbetet, därav ansågs dokument rörande kulturvärden inte relevanta. Däremot har mejlkontakt med kulturhistoriska föreningen och fastighetsbolag använts som underlag i dokumentanalysen. Nedan listas dokument som använts i dokumentanalysen:

Underlag för dokumentanalys:

- Gällande översiktsplan (2013-2030) (Södertälje kommun 2013)
- Pågående översiktsplan i form av en samrådshandling (Södertälje kommun 2024b)
- Kommunens trafikstrategi (2017)
- Kommunens folkhälsostrategi (Södertälje kommun 2020)
- Kommunens grönstrategi (Södertälje kommun 2022b)
- Strukturplan för Ronna (Södertälje kommun 2022a)
- Telge fastigheter [personlig kommunikation, 15 november, 2024]
- Kulturhistoriska Föreningen [personlig kommunikation, 14 november, 2024]

Dokumenterna lästes och studerades noggrant med mina forskningsfrågor i bakhuvudet samt fokus på platsspecifik information för just Robert Anbergs väg och dess närmiljö (Ronna). Stycken som ansågs relevanta för att förstå platsen och dess värden samt utmaningar markerades, detta i linje med Karppinen och Moes (2012) rekommendationer. Eftersom många av dokumenten omfattar samma innehåll gjordes först en sammanställning av dokumentanalysen i mindmaps för att undvika upprepning och skapa tydlighet. Sammanställningen visualiserades därefter, som blev underlag inför skissandet (*se figur 15, avsnitt 4.2.1. Resultat av plats och dokumentanalys – platsanalys*).

3.2 Steg 2: Skissarbete med hjälp av kartläggning

Genom att göra en fallstudie där det miljöpsykologiska ramverket ska integreras på en plats (Robert Anbergs väg) och därmed kunna besvara frågeställning 2. *Vilka lärdomar kan dras av att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur i en fallstudie i Ronna, Södertälje kommun?* ansågs kartläggning med inspiration av Corner (1999) som en relevant metod för att kunna identifiera platsens förutsättningar, behov och var gångfrämjande lösningar behöver integreras. När olika "lager" av information samspelar kan en komplex förståelse av platsen

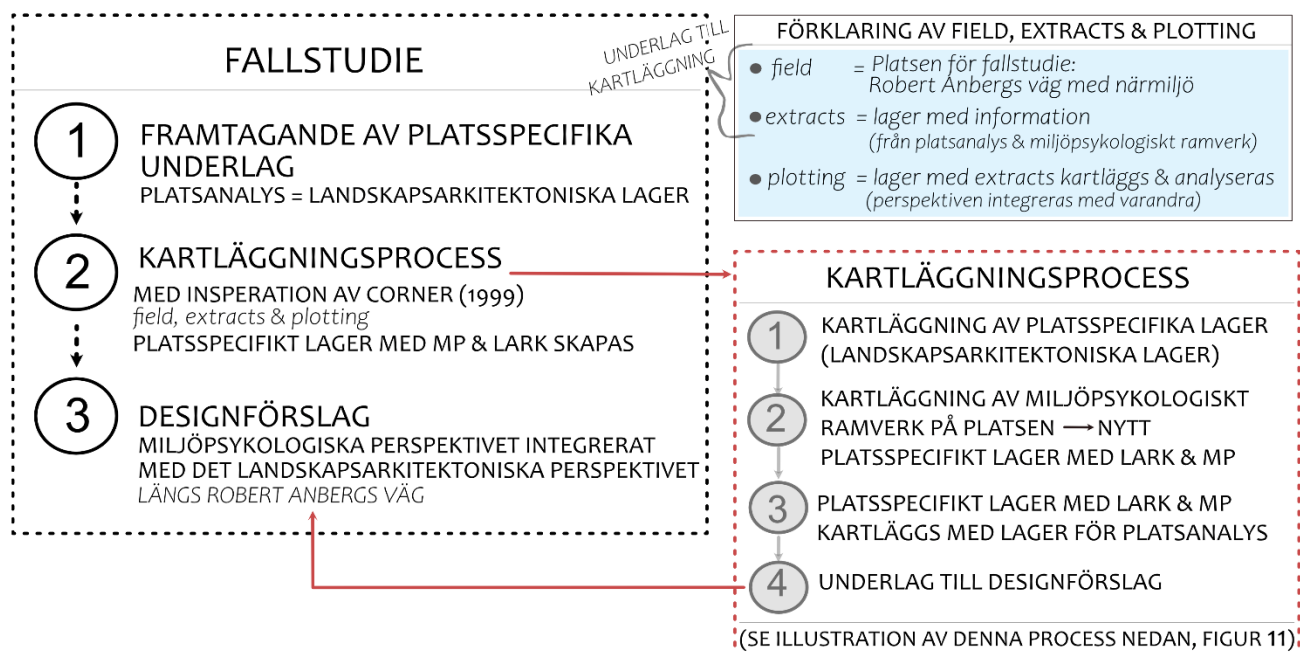
skapas genom en rumslig inventering av olika förhållanden, såsom sociala och rumsliga processer eller ekologiska aspekter (ibid.). En sådan komplex förståelse ansågs vara viktig för att kunna förstå samspelet mellan miljöpsykologi och landskapsarkitektur. När dolda element träder fram som baseras på forskning, och när en helhetlig och komplex förståelse av platsen kan ges, kan resultatet av metoden spegla verkligheten och medför att designförslag kan bli evidensbaserat (Brown & Corry 2020).

För att genomföra kartläggningsprocessen anser Corner (1999) att nedanstående komponenter ska identifieras: Platsen (*field*), utdrag som tillhör lagret, det vill säga specifika element eller data från en plats (*extracts*). Och slutligen de dolda elementen som kommer fram när lagren slås samman, så kallad plotting (*plotting*). När plotting sker, det vill säga underlagen (*field* och *extracts*) kartläggs, kan platsens förutsättningar, utmaningar och behov för att främja gång identifieras. (ibid.)

Dessa insikter ligger till grund för designförslagen (se 4.3 där designförslag presenteras) och bidrar till lärdomar om evidensbaserad design för att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur (se lärdomar under 4.4).

Nedan presenteras en översiktlig illustration av hur fallstudien har genomförts med hjälp av kartläggningsprocessen, se figur 10. Plotting, som en del av kartläggningsprocessen. Kartläggningsprocessen illustreras därefter i figur 11.

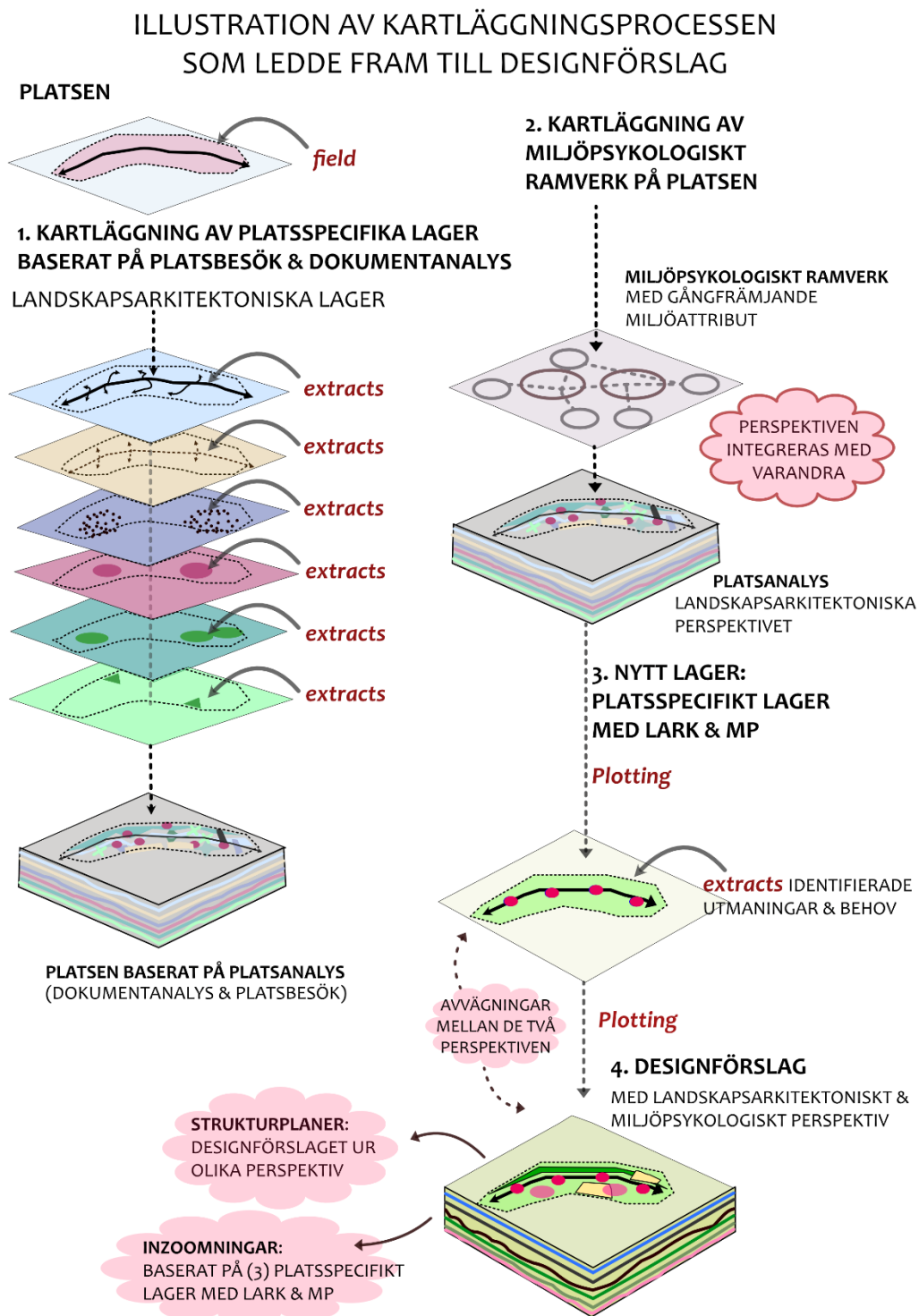
ÖVERSIKTLIG ILLUSTRATION AV FALLSTUDIE MED HJÄLP AV KARTLÄGGNINGSPROCESS



Figur 10. Översiktlig illustration av processen för att genomföra fallstudien med hjälp av kartläggningsprocessen för att besvara frågeställning 2.

3.3 Steg 3: Designförslag

Designförslaget baseras på kartläggningsprocessen som visualiseras i resultatet men också genom en förenklad illustration av processen nedan, se figur 11.



Figur 11: Illustration av kartläggningsprocessen med inspiration av Corners (1999) tre steg: field, extracts och plotting. Processen visar hur det miljöpsykologiska perspektivet integreras med det landskapsarkitektoniska perspektivet som resulterar till designförslag.

Figuren visar kartläggningsprocessens fyra steg där steg 1 är de platsspecifika lagren från platsanalys som representerar det landskapsarkitektoniska perspektivet samt dess behov och utmaningar. Därefter integreras det miljöpsykologiska perspektivet i kartläggningsprocessen, steg 2, i form av att det miljöpsykologiska ramverket kartläggs tillsammans med platsanalysen. Detta resulterar till att platsspecifika gångfrämjande behov och utmaningar identifieras längs stråket som presenteras i ett nytt lager, steg 3. Genom detta resulterar kartläggningsprocessen till platsspecifika behov och utmaningar både ur ett landskapsarkitektoniskt och miljöpsykologiskt perspektiv, där de gemensamt tar fram gångfrämjande lösningar. Det är detta som ligger till grund för designförslaget, steg 4. Designförslaget (se avsnitt 4.3) presenteras dels med hjälp av ett gemensamt lösningsförslag för hela stråket. Eftersom det gemensamma designförslaget täcker flera olika perspektiv inom landskapsarkitektur är lösningsförslagen även uppdelad i strukturplaner. Dessa strukturplaner presenteras med referensprojekt för att få en förståelse hur det kan se ut i verkligheten, baserat på andra platser. Designförslaget består slutligen av inzoomningar på hur sektioner av gaturummet kan se ut för att främja gång. Dessa är valda utifrån de platsspecifika miljöpsykologiska utmaningarna (steg 3 i illustrationen ovan), som enligt ramverket och platsbesök har störst behov av utveckling för att främja gång.

Som kartläggningsprocessen i figur 11 visar, är designförslagen på Robert Anbergs vägs baserade på samspelet mellan det landskapsarkitektoniska och miljöpsykologiska perspektivet. Detta resulterade i att vissa intressen kom att krocka vid framtagandet av lösningsförslag, där avvägningar behövde göras mellan miljöpsykologiska ramverket och de landskapsarkitektoniska behoven för att främja gång. Dessa presenteras i resultat nedan.

4. Resultat

I resultatdelen besvaras frågeställningarna *1. Vilka gångfrämjande miljöattribut bör ramverket bestå av för att främja gång som transportsätt?* och *2. Vilka lärdomar kan dras av att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur i en fallstudie i Ronna, Södertälje kommun?* Resultatets struktur baseras på metodens tre steg enligt figur 7: 1. Resultat av bakgrundsundersökning med steg 1.1 Resultat av litteraturstudie 1.2 Resultat av plats och dokumentanalys. I detta steg besvaras frågeställning 1 då ett miljöpsykologiskt ramverk tas fram samt att underlag till fallstudien påbörjas för frågeställning 2. Därefter kommer steg 2. Resultat av kartlägningsprocessen (*field, extracts, plotting*), vilket innebär att ramverkets integrering på platsen tydliggörs och fallstudien sker. Slutligen görs Steg 3. Designförslag baserat på resultaten i steg 2. Designförslagen blir visar hur den miljöpsykologiska disciplinen kan samspela med landskapsarkitektur för att främja evidensbaserad design, där lärdomar kan dras.

4.1 Steg 1: Resultat av bakgrundsundersökning

Steg 1 av arbetsprocessen är bakgrundsundersökningen som består av *4.1.1 Resultat av litteraturstudie* och *4.1.2 Resultat av platsbesök och dokumentanalys*.

4.1.1 Resultat av litteraturstudie

Nedan presenteras resultat av litteraturundersökning, vilket också är resultatet av frågeställning *1. Vilka gångfrämjande miljöattribut bör ramverket bestå av för att främja gång som transportsätt?*

De gångfrämjande miljöattributen som enligt litteraturen anses vara viktigast att implementera i landskapsarkitekturens design för att främja gång som transportsätt presenteras nedan i tabell 1, 2 & 3, vilket är det slutgiltiga miljöpsykologiska ramverket. Ramverket är uppdelat i två huvudteman som den tematiska analysen resulterade i: *levande stadsrum* och *mänsklig anpassning*. Vissa av gångfrämjande miljöattributen i ramverket är kopplade till båda teman, och presenteras i tabell 3. Källor till alla miljöattribut i ramverket återfinns i bilaga 1.

Tabell 1. Miljöpsykologiskt ramverk: Gångfrämjande miljöattribut tillhörande temat mänsklig anpassning.

TEMA MÄNSKLIG ANPASSNING	
Kategori	Rumslig uppdelning
Underkategori	Omslutning och transparens
Attribut	- Omslutning: Gaturummets "golv, väggar och tak" proportionerligt: t.ex. avslutande punkter, träd som ramar in - Transparens: T.ex. glesa träd, insyn, låg växtlighet
Underkategori	Orienterbarhet
Attribut	- Identitet och karaktär som lokala landmärken - Attribut som gör det enkelt att navigera, som t.ex. speciella fasader, korsningar. - Variation, t.ex. olika byggnadsstilar - Okomplicerat gatunät, kvartersstruktur som rutnät - Skyltning
Underkategori	Mjuka gränser
Attribut	- Förändring genom t.ex. trottoar, möblering, häckar, höjdskillnader (ej för påtagliga) - Undvik exkluderande skyltar och staket
Underkategori	Läsbarhet
Attribut	Fysiska attribut som gränser för uppdelning av rum
Kategori	Sinnesuppfattning
Underkategori	Avläsbarhet
Attribut	- Icke-visuella aspekter: Ljud, lukter och känslor kan bidra till att definiera ett område och dess karaktär - Distrikt och funktioner: Byggnaders användningsområden är tydliga och strukturerade - Mjuka gränser, karaktär och struktur för avläsbarhet - Karaktär och struktur för avläsbarhet - Markbeläggning/mönster i marken Tydliga gränser mellan privat och offentligt
Underkategori	Sammanhållen design
Attribut	Ej för stor varians och enhetlig bebyggelse, kan t.ex. ske med allé/grupp av träd
Underkategori	Estetiska kvaliteter utifrån biologiska preferenser
Attribut	- Sikt med skydd, fasader mot torg t.ex. - Asymmetriska former - Grönska: gruppering av träd, pocket park, - Kontrast med växtlighet, med hjälp av artrikedom - Öppen yta med lång sikt: Skapar en känsla av frihet, minskar stress, mental karta - Gläntor som ger olika perspektiv - Offentlig konst (stimulerande) Naturliga element, vatten
Underkategori	Variation enligt sinnesuppfattning
Attribut	- Subtila skillnader i ögonhöjd (ej för många för att uppfattas av hjärnan) - Detaljrikedom, bidrar till stimulans - Markbeläggning/mönster i marken - Småskaliga element i miljön

	- Socialt, t.ex. genom möblering och sociala ytor
Kategori	Småskaligt
Underkategori	Kompakthet
Attribut	- Mindre stråk - Mötesplatser - Noder som möts för koncentration
Underkategori	Nyurbanistiska tendenser
Attribut	- Låg bebyggelse - Mindre gator - Attribut i ögonhöjd - Fasad mot gatan
Underkategori	Omslutning
Attribut	Mänsklig skala, såsom: - Lägre belysning - Träd - Kortare stråk - Mindre korsningar
Underkategori	Småskaliga element
Attribut	Fysiska attribut i miljön för människor, så som - Skylt i mindre text - Bänkar - Träd - Fontän

Tabell 2. Miljöpsykologiskt ramverk: Gångfrämjande miljöattribut tillhörande temat levande stadsrum.

TEMA LEVANDE STADSRUM	
Kategori	Säkerhet/trygghet
Underkategori	Se människor
Attribut	- Täthet/smala gator för densitet - Punkter som möts - Aktivitet mot gatan - Stort antal stråk - Ej ödsliga stigar, döda utrymmen - Transparens
Underkategori	Användarvänlighet
Attribut	- Ej branta backar - Belysning - Viloplatser - Ej tunnlar - Kontrollerade korsningar - Ej kopplat till större nät - Bilfria flexytor
Underkategori	Platskänsla
Attribut	- Boendes preferenser - Kontroll - Kultur
Underkategori	Minskad bilism
Attribut	- Enkelriktat - Gemensam beläggning på små gator - Smala vägar i mitten - Farthinder
Underkategori	Evolutionära preferenser
Attribut	Element för skydd bakom ryggen & öppen sikt
Kategori	Sammanfogning till övrig bebyggelse
Underkategori	Tillgänglighet
Attribut	- Gångytor i anslutning till bostäder, service & kollektivtrafik - Undvika barriärer
Underkategori	Blandad markanvändning
Attribut	- Destinationer, som utegym & pocketparks - Lekplats/fotbollsplan - Bostäder, service etc.

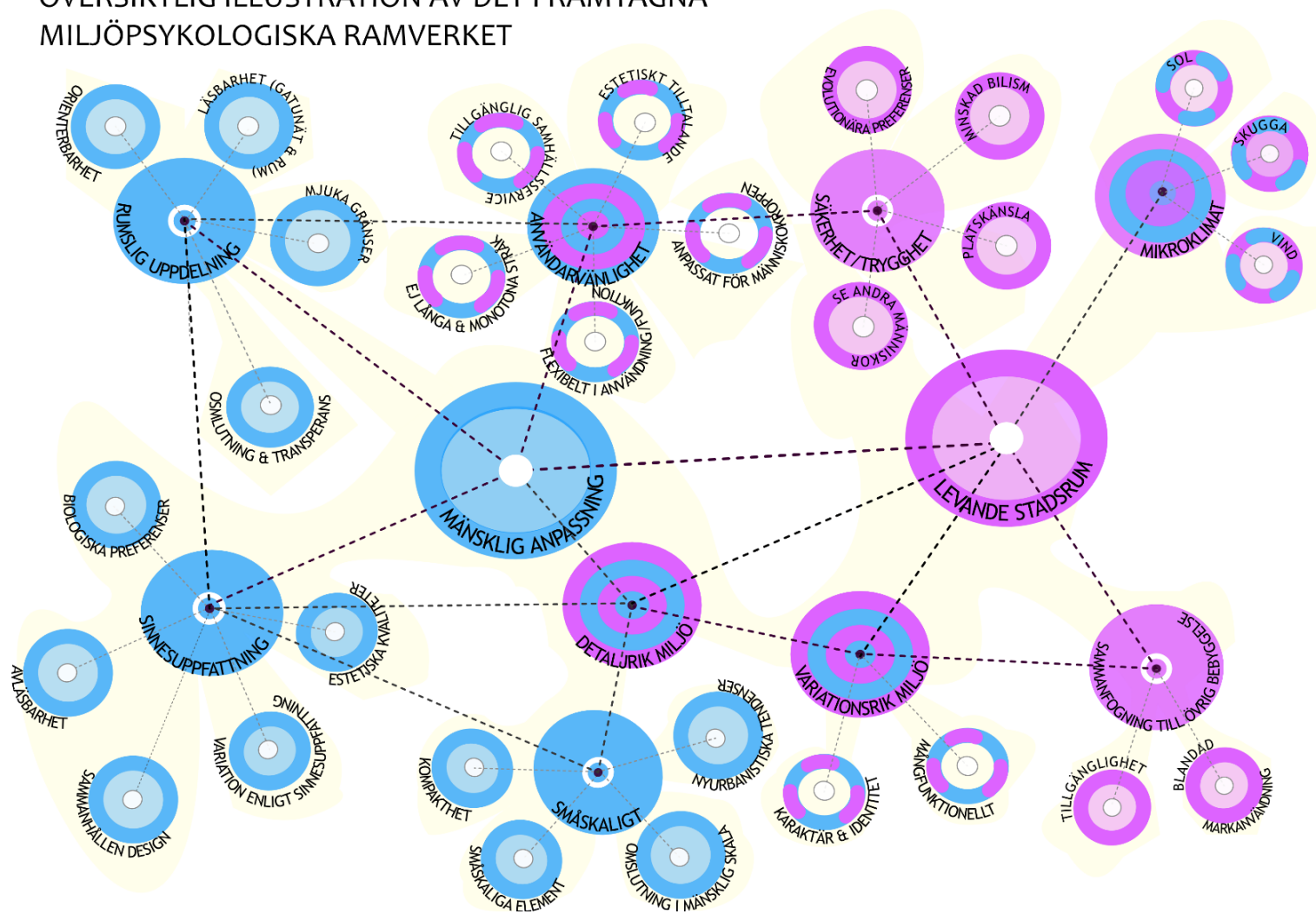
Tabell 3. Miljöpsykologiskt ramverk: Gångfrämjande miljöattribut tillhörande både temat mänsklig anpassning och temat levande stadsrum.

	TEMA MÄNSKLIG ANPASSNING & LEVANDE STADSRUM
Kategori	Variationsrik miljö
(Under)kategori	Detaljrik miljö
Attribut	- Nivåskillnader för stimulans - Utforskningsbart - Valmöjligheter
Underkategori	Karaktär & identitet
Attribut	- Historisk variation - Kultur, som event eller aktiviteter, t.ex. odling - Landmärken
Underkategori	Mångfunktionalitet
Attribut	- Olika tider dygn/år - För olika målgrupper
Kategori	Mikroklimat
Underkategori	Sol
Attribut	- Öppen sikt - Transparens - Låg bebyggelse
Underkategori	Skugga
Attribut	Med hjälp av träd
Underkategori	Vindförhållanden
Attribut	- Låg bebyggelse - Ej för raka stråk
Kategori	Användarvänlighet
Underkategori	Tillgänglighet till samhällsservice, vistelsezoner
Attribut	- Funktioner nära bostadsområden - Kravlösa aktiviteter (bänkar t.ex.) - Ej blockeras av barriärer - Offentlig toalett - Jämna gångytor - Viloplatser - Belysning - Ej branta backar
Underkategori	Ej långa eller monotona stråk
Attribut	Destinationer för vistelse och aktiviteter, som torg, park, busshållplatser
Underkategori	Estetiskt tilltalande
Attribut	- Landskap - Naturliga element
Underkategori	Flexibilitet i användning & funktion
Attribut	Gatumöblering
Underkategori	Anpassning för människans kropp
Attribut	- Anpassa detaljer till år gånghastighet - Höra/tala: - o Mindre biltrafik för att höra människor, fåglar, vatten. - o Korta avstånd/smala vägar/kompakthet: 35 m - rop på hjälp hörs. 0,5 djupare konversationer - Se:

	○ Olika avstånd för olika saker vi ska se i synfältet. Ej större synfält än 110 m ○ Sikt med skydd bakom ryggen ○ Ljusinsläpp/belysning
--	---

För att få en mer generell överblick av ramverket, kan nedanstående figur (figur 12) avläsas där teman med tillhörande kategorier och underkategorier presenteras på ett översiktligt sätt. Mänsklig anpassning (tabell 1) visualiseras i blå färg, och levande stadsrum (tabell 2) visualiseras i lila färg. Dessa två teman går till viss del in i varandra eftersom det ena temat inte utesluter det andra, vilket visualiseras genom att färgerna överlappar varandra (tabell 3).

ÖVERSIKTLIG ILLUSTRATION AV DET FRAMTAGNA MILJÖPSYKOLOGISKA RAMVERKET



Figur 12: Översiktlig illustration av det miljöpsykologiska ramverket. Cirkclar med två färger visar de kategorier som har drag från båda teman. Sträckade linjer visar hur kategorierna är sammanlänkade till varandra.

Landskapsarkitekter kan integrera ramverket vid design av gaturum för att främja gång som transportsätt. Hur ramverket och dess attribut ska användas, beror på platsens förutsättningar

som även Van den Brink et al. (2016) menar, där riktlinjer ska vara tillräckligt generella för att kunna justeras utifrån den specifika platsens behov. Attributen i sig kan därmed inte sägas ha en hierarkisk ordning, utan den hierarkiska ordningen skapas utifrån platsens förutsättningar. Ett gångstråk vid vattnet där blåst kan bli mer påtagligt, kan behöva större åtgärder av mikroklimat exempelvis, jämfört med gångstråk mellan bebyggelse där blåsten inte är lika påtaglig (Gehl 2011). För att kunna tillämpa ramverket med bästa resultat är därmed en platsanalys avgörande. Även om vissa attribut passar bättre in på särskilda platser, är det fördelaktigt att integrera så många attribut som möjligt på en plats eftersom närvaro av ett attribut kan gynna ett annat. Attribut för ökad säkerhet/trygghet bidrar till exempel för att ett stråk ska bli mer användarvänligt, vilket går att se i ramverket då dessa är sammanlänkade (se linjedragning i figur 12). Ju större närvaro av gångfrämjande miljöattribut vid ett stråk, desto större möjlighet att främja beteendeförändring för ökad gång som transportsätt.

4.1.2 Resultat av platsbesök och dokumentanalys - platsanalysen

För att kunna besvara frågeställning 2. *Vilka lärdomar kan dras av att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur i en fallstudie i Ronna, Södertälje kommun?* gjordes en fallstudie där miljöpsykologi integreras med landskapsarkitektur med hjälp av en kartläggningsprocess. För att förstå platsen gjordes platsbesök och dokumentanalys, vilket är platsanalysen. Resultatet av platsanalysen visualiseras i olika lager, och som representerar det landskapsarkitektoniska perspektivet i kartläggningsprocessen.

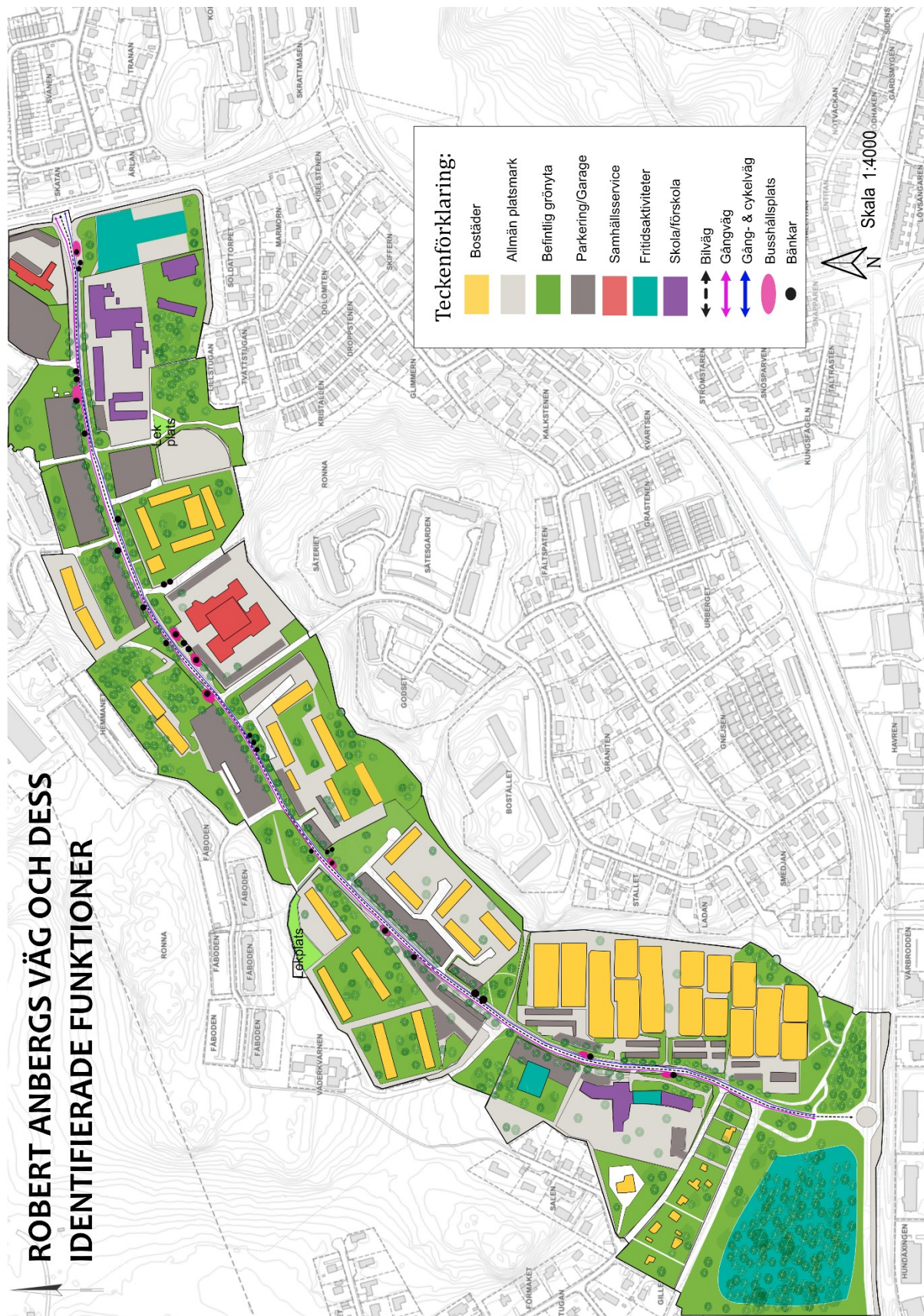
Platsbesök

Den valda platsen (*field*), är Robert Anbergs väg med dess närmiljö. Närmiljön valdes att integreras i linje med Corners (1999) idé då en mer utzoomad plats möjliggör att ytterligare förhållanden integreras i kartläggningsprocessen där fler samband kan upptäckas (ibid.). Platsen för fallstudien visas nedan i figur 13.



Figur 13: Robert Anbergs väg och dess närmiljö idag. Kartan visar fallstudieområdet Robert Anbergs väg och dess närmiljö idag. © Lantmäteriet. Modifierad av författaren.

De första platsbesöken bidrog till en övergripande förståelse kring stråket och de tydligaste dragen, såsom arkitektur och övergripande funktioner. Funktionerna visualiseras nedan (figur 14) och ger en överblick i hur landskapsarkitekter kan förstå de befintliga karaktärsdragen i området utifrån dess tvärvetenskaplig karaktär (ECLAS u.å; Van den Brink et al. 2016) med fokus på både social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Busshållplatser är inkluderat (ibid.) då det är en viktig destination för nyttogång/gångpendling (Trafikverket 2013).



Figur 14: Författarens förståelse av funktioner längs Robert Anbergs väg © Lantmäteriet. Modifierad av författaren.

För ökad förståelse av platsen visas även fotografier från platsbesök nedan, med en kommentar av författaren till respektive foto, se figur 15. För att se var respektive foto är taget, se figur 16.

Bilder från platsbesök av Robert Anbergs väg



1. Ronna centrum



2. Inne i Ronna centrum



3. Konst inne i centrum



4. Utanför Ronna centrum



5. Parkeringsplats mellan stråk och bostäder



6. Stråk som går igenom grönyta.



7. Bensinmack i början av stråket



8. GC-bana till vänster



9. Avbrytande gångstråk pga. bilismen prioritet



10. Upptrampad stig



11. Inte bara rakt och monotont - kurva skapar nyfikenhet vad som kommer bakom hörnet



12. Belysning för bilar

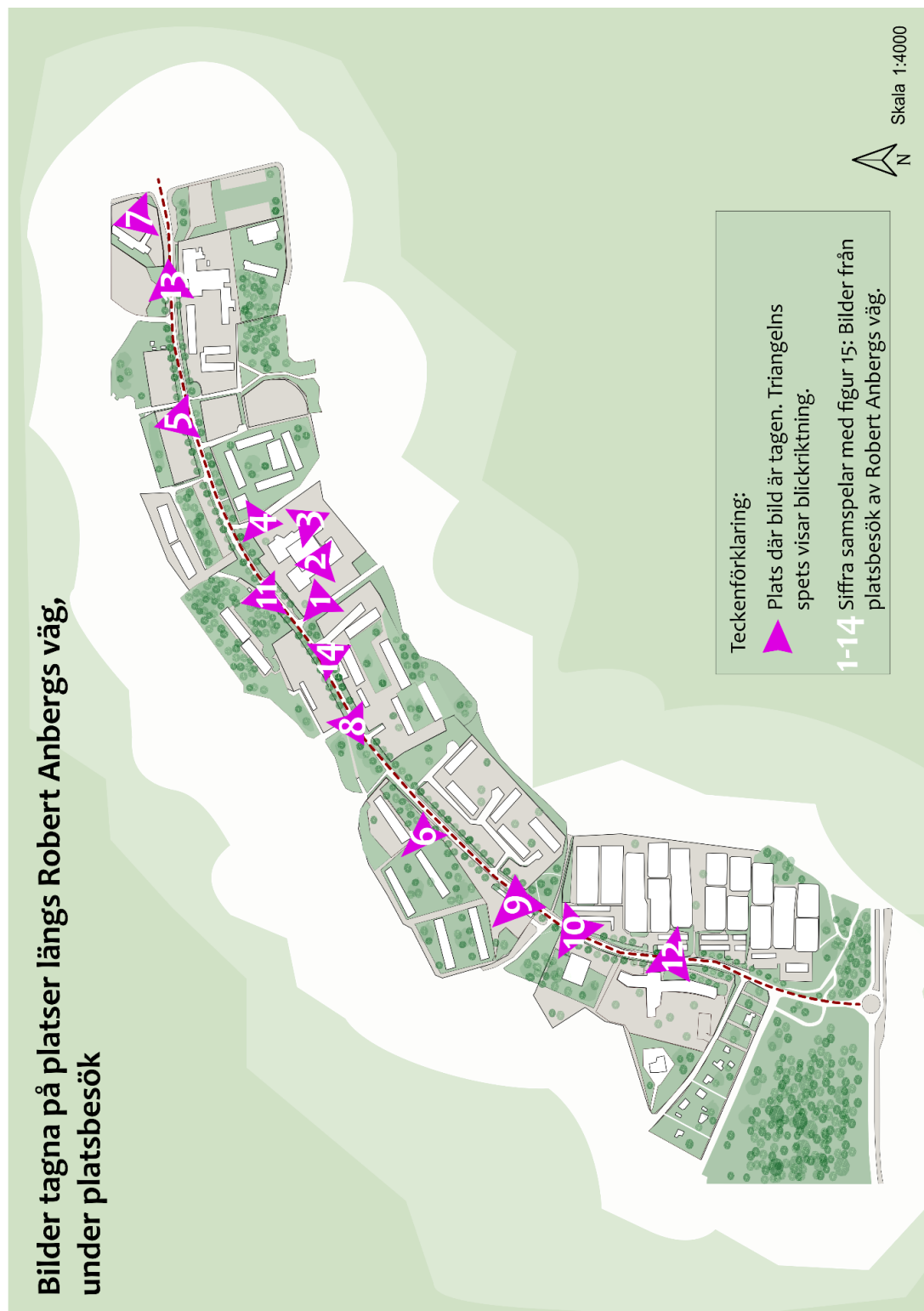


13. Brist på övergångsställe



14. Upptrampad stig parallellt med huvudstråket

Figur 15: Fotografier från platsbesök av Robert Anbergs väg. Dessa delar av stråket har legat till grund till författarens förståelse av platsen - platsanalysen. Bilder tagna av författaren.



Figur 16: Figuren visar var bilderna är tagna från platsbesök. Triangelnsymbolerna visar blickriktning. Respektive siffra motsvarar bildens siffra i figur 15. © Lantmäteriet. Modifierad av författaren.

Genom platsbesöken konstaterades att ett av de mest påtagliga karaktärsdragen av stråket var det storskaliga modernistiska formspråket, vilket visades i dess bilanpassning med belysning

för bilen. Belysningen var till exempel för bilar (se figur 15:12), och gångstråken avbröts ibland abrupt för korsande bilvägar samt bristande övergångsställen där mamma och dotter som skulle hem från skolan fick passera bilväg (se figur 15:13). Husen var monotona enformiga med bristande estetiska drag. Den enda konsten som kunde ses var inne i Ronna centrum (Se figur 15:3).

Ju mer jag lärde känna platsen och ju mer kunskap jag besatt, desto mer insikter gavs om platsen, såsom platsens användare. På platsen fanns många barn, och det var även människor i blandade åldrar som väntade på bussen. Med tiden blev det även tydligare var rörelse skedde och vilka platser som var mer folktomma. Parkeringsplatser var en yta där människor sällan vistades på. Detta gjorde att områden med parkeringsplatser upplevdes ödsliga fastän det gick folk längs stråket (se figur 15:5). Andra barriärer bidrog till denna ödsliga känsla, exempelvis skymde bebyggelse framför centrum sikten till att se rörelse (se figur 15:1–3). Nedtrampade stigar längs grönytor (se figur 15:6 & 15:10) indikerade på att människor vill gå på ytor som inte är anpassade för det, där behov av utveckling av gångnätet kan ses.

I samband med att platsbesök genomfördes med aktörer från kommunen gavs även insikter från ytterligare perspektiv, vilket gav mig en bred helhetsuppfattning om stråket. Bland annat fick jag insikten om att den modernistiska stilen bidrar med mervärde till platsen på grund av dess bidrag till bevarad natur, ljusinsläpp och sikt [Landskapsarkitekt, personlig kommunikation, 25 oktober, 2024] (se figur 15:4, 6 & 8). Vissa delar av stråket hade skymd sikt, men som ansågs positivt för att skapa nyfikenhet om vad som ska komma längre ner (se figur 15:11). Modernismens idéer om öppna grönytor bidrog också till att grönska präglade området med tallar. Dess varierande topografi gjorde att området fick en karaktär och blev variationsrikt till viss del (se figur 15:6). Många av dessa grönytor var dock folktomma, vilket även förgårdsmark till centrum och park var. Enligt dialog med landskapsarkitekt [Landskapsarkitekt, personlig kommunikation, 25 oktober, 2024] kan dessa folktomma områden ses som döda utrymmen och bör stärkas genom att exempelvis binda samman förgårdsmark med huvudytan.

Under platsbesöket gjordes en ytterligare analys om de upptrampade stigarna (Se figur 15:6, 11 & 14), där dessa, i dialog med anställda på kommunen från Gatu- och trafikenheten, kunde konstateras vara människors försök att ta närmaste vägen till destinationer [Trafikplanerare, personlig kommunikation, 11 oktober, 2024]. Dessa stigar kan ses som ett resultat av bristande planering, eftersom stråken inte har anpassats till mänskligt beteende (ibid.). Stigarna avbröts också ibland på grund av staket, vilket är barriärer för gåendes möjlighet att kunna gena. Vad som slutligen kunde konstateras när platsbesök gjordes med kommunanställda var den höga volymen från trafik, som ibland gjorde att vi fick pausa samtal för att det inte gick att höra varandra.

Platsbesök genomfördes även med ramverket efter att det hade tagits fram, för att identifiera vilka av de cirka 100 gångfrämjande attributen som var relevanta för Robert Anbergs väg. Genom att använda ramverket som en checklista blev det tydligt vilka kategorier och attribut

som saknades längs stråket. De identifierade platserna markerades, tillsammans med synpunkter från kommunala aktörer, på en utskrivna karta och noterades i fältanteckningar.

Överlag har insikter kring känslan av platsen varit värdefull för att förstå platsen bättre inför designförslaget, där platsanalysen med identifierade funktioner är lager inför kartläggningsprocessen.

Platsanalysen resulterade till ytterligare funderingar och nyfikenhet om parkeringsplatserna, dels gällande den stora andelen tomma parkeringsplatser samt bebyggelsens relativa monotona drag. Därav togs kontakt med fastighetsbolagens distribution av parkeringsplatser [Telge fastigheter personlig kommunikation, 15 november, 2024] samt med ordförande i Kulturhistoriska Föreningen i Södertälje [Kulturhistoriska Föreningen personlig kommunikation, 14 november, 2024]. Denna mejlkontakt blev en del av dokumentanalysen.

Dokumentanalys

Underlagen av dokumentanalysen, se metodavsnitt 3.1.2 *Platsanalys – det landskapsarkitektoniska perspektivet*, sammanställdes och visualiserades i form av lager, i linje med Corners (1999) layeringprocess. Lagren gav en översiktlig förståelse om platsens förutsättningar idag och representerar det landskapsarkitektoniska perspektivet i kartläggningsprocessen. I dessa lager identifierades tre huvudteman: grönstruktur, mobilitet och sociala värden. Dessa tre teman ansågs relevanta både utifrån landskapsarkitektur som perspektiv i och med dess tvärvetenskapliga disciplin (Meijering 2016), men också utifrån det miljöpsykologiska perspektivet eftersom en stor andel av gångfrämjande miljöattributen har koppling till dessa tre värden (se tabell 1, 2 & 3).

Resultatet av platsanalys - platsbesöket och dokumentanalys

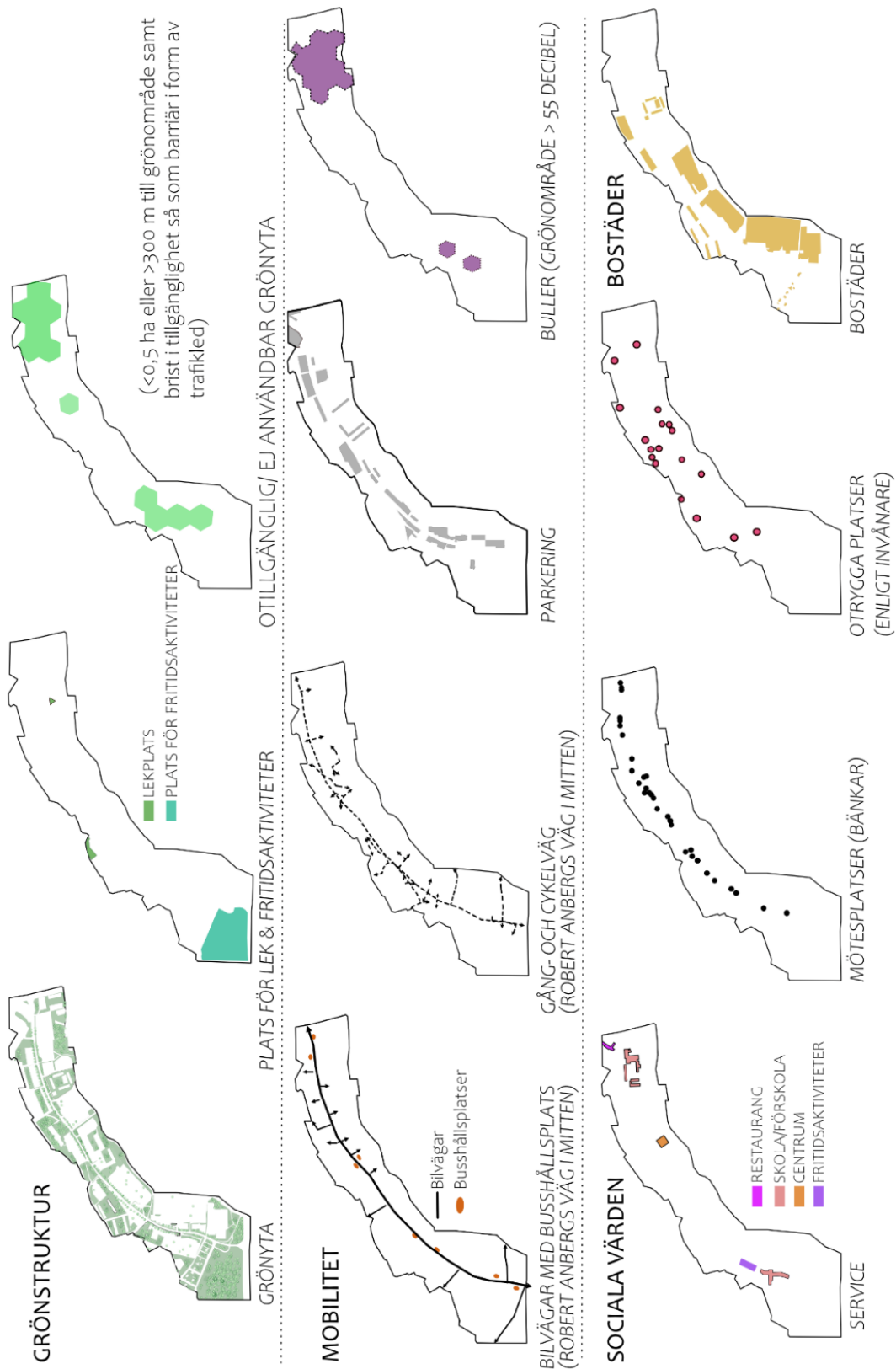
Resultatet av platsanalysen presenteras genom en kartläggningsprocess av förutsättningarna idag. De tre identifierades huvudteman: grönstruktur, mobilitet och sociala värden, illustreras genom att kartläggas på platsen, se figur 17 nedan. Temat *Sociala värden* illustreras genom att identifiera *Service*, *Mötesplatser* och *Otrygga platser*, eftersom sociala värden är abstrakt. Även bostäder kartläggs som ett fjärde tema (*Bostäder*), detta då bostäder ansågs som en viktig del av platsens förutsättningar för att möjliggöra gång som transportsätt då nyttogång/gångpendling ofta börjar vid bostaden (Boverket 2015; Ferreira et al. 2016).

Varje tema består av lager som representerar olika områden. Till exempel består temat *Grönstruktur* av tre lager: grönytor, plats för lek och fritidsaktiviteter och otillgängliga grönytor, som sedan kartläggs. Lagren gav en översiktlig förståelse om platsens förutsättningar idag och representerar det landskapsarkitektoniska perspektivet i kartläggningsprocessen. I kartläggningsprocessen (se avsnitt 4.2) kommer dessa att analyseras där vissa samband kommer att tolkas mer ingående.

Resultatet av platsanalysen visualiseras nedan, se figur 17.

KARTLÄGGNING AV PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR IDAG

BASERAT PÅ PLATSBESÖK & DOKUMENTANALYS

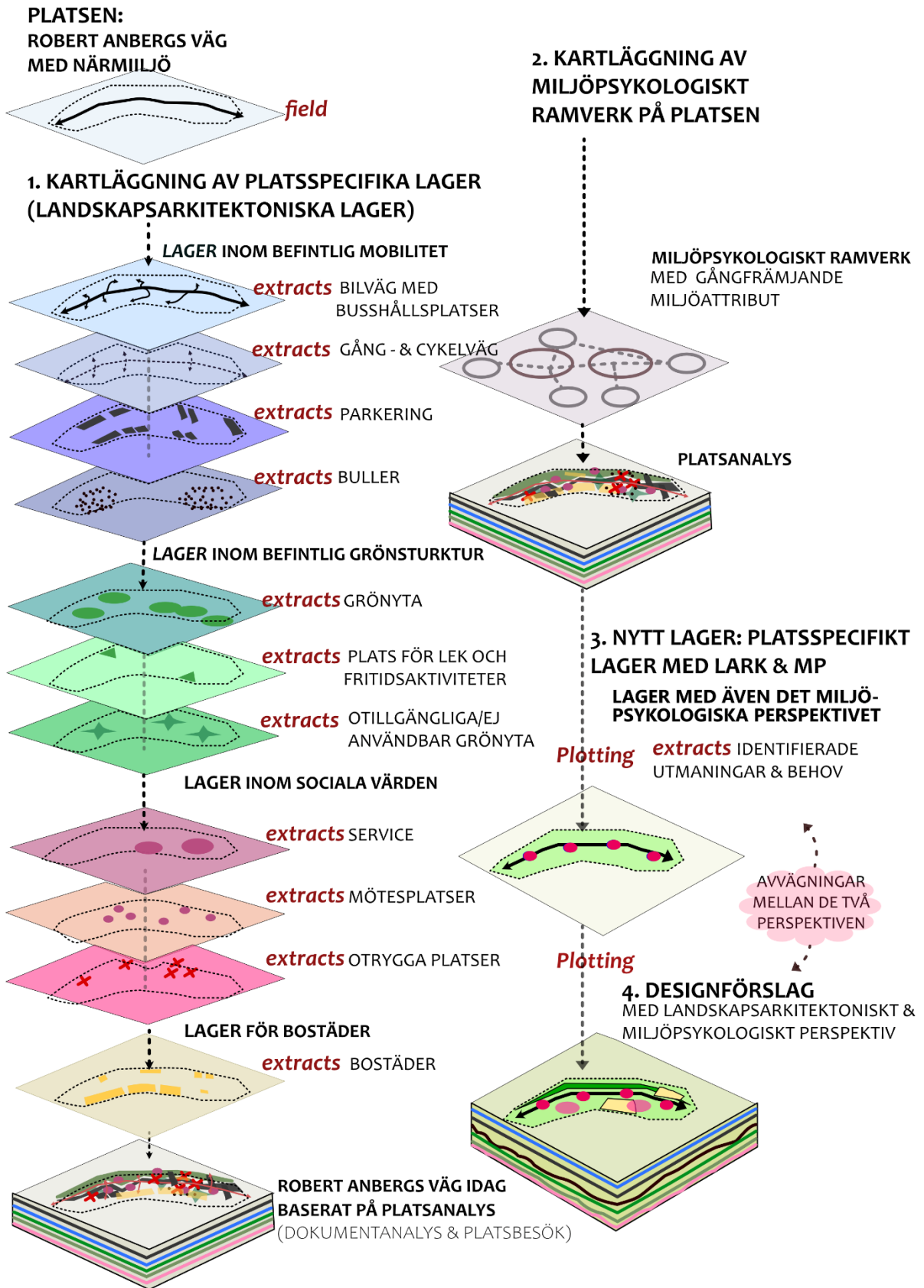


Figur 17. Kartläggning av platsens förutsättningar baserat på plats- och dokumentanalys. Karta modifierad av författaren. © Lantmäteriet.

4.2 Steg 2: Resultat av kartläggningsprocessen (*field, extracts, plotting*)

När platsanalysen har genomförts har de landskapsarkitektoniska underlagen tagits fram inför kartläggningen: *field* och lager med *extracts* (Corner 1999) (se figur 17 ovan). Därefter kan tredje steget i kartläggningsprocessen ske: *plotting*, vilket innebär att lagren kartläggs och analyseras (ibid.) tillsammans med det miljöpsykologiska ramverket. Tillvägagångssättet för *plotting* kan ses i figur 18 nedan, där kartläggningsprocessen illustreras.

Från denna *plotting*process skapas ett nytt platsspecifikt lager med landskapsarkitektur och miljöpsykologi, där de största utmaningarna samt behov av gångfrämjande miljöattribut identifieras längs stråket (se 4.2.1 *Plotting för framtagande av platsspecifikt lager med landskapsarkitektur och miljöpsykologi*). Detta blir ett tillkommande underlag till fortsättning av *plotting*, där samtliga lager nu kan kartläggas (se 4.2.2 *Plotting med samtliga lager*). På så sätt integreras de landskapsarkitektoniska och miljöpsykologiska perspektiven.

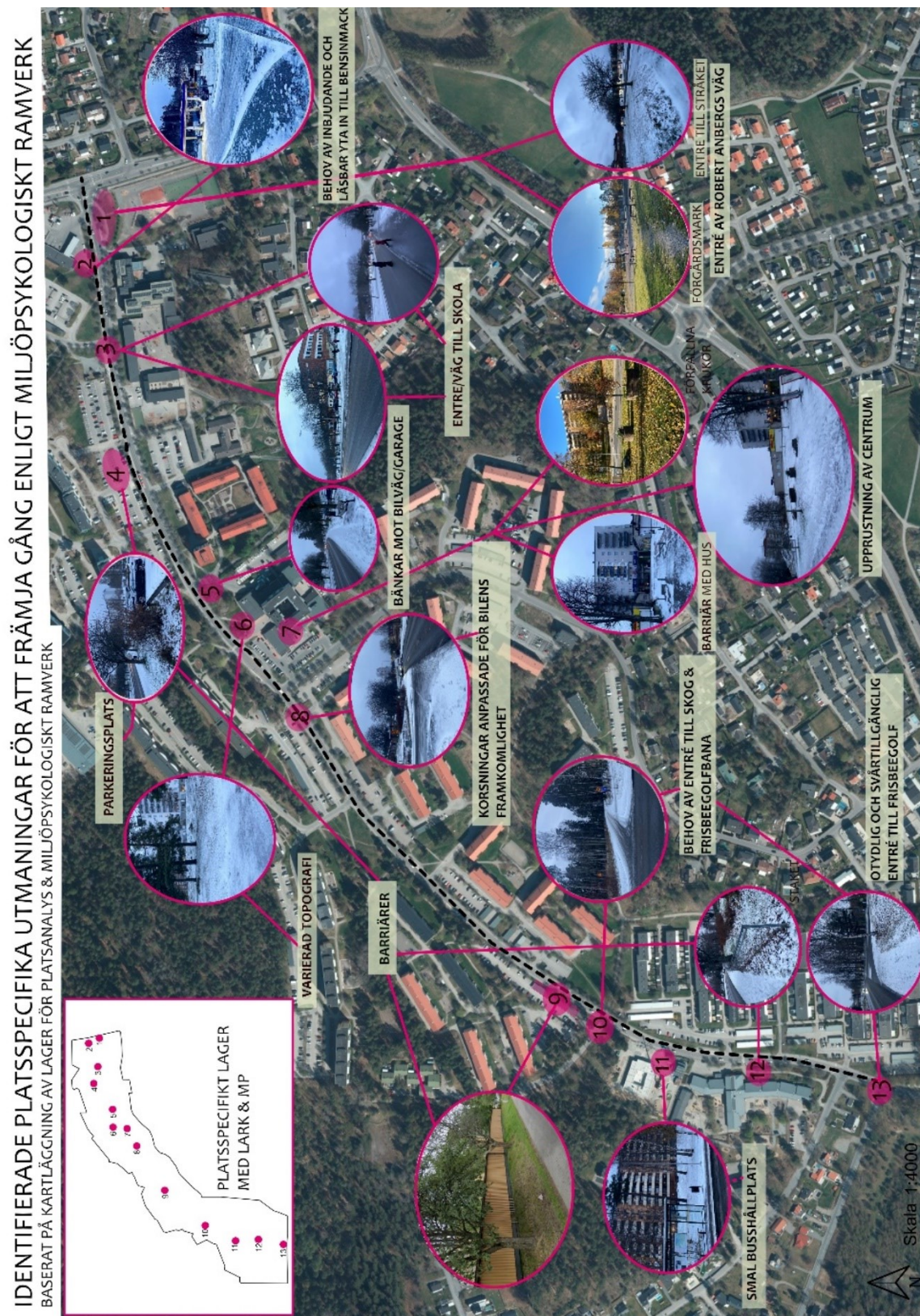


Figur 18. Illustration av tillvägagångssättet för kartlägningsprocessen med framtagna lager.

Som figuren ovan visar och som tidigare nämnt är kartläggningsprocessen uppdelad i fyra delar. Nedan presenteras del 2: Integrering av det miljöpsykologiska ramverket som genom plotting resulterar i ett nytt platsspecifikt lager med landskapsarkitektur och miljöpsykologi (se avsnitt 4.2.1 nedan).

4.2.1 Plotting för framtagande av platsspecifikt lager med landskapsarkitektur och miljöpsykologi

Som del 2 visar i ovanstående figur, resulterade plottingprocessen av platsanalys med miljöpsykologiskt ramverk i ett nytt platsspecifikt lager med landskapsarkitektur (LARK) och miljöpsykologi (MP). I detta lager identifieras 13 platsspecifika utmaningar med behov av gångfrämjande miljöattribut för att främja gång längs stråket. Dessa platser valdes baserat på identifierade utmaningar från platsbesök med ramverk. De utmaningar som återkom i dokumentanalysen utsågs till de 13 utvalda platsspecifika utmaningarna, se figur 19.



Figur 19. Platsspecifikt lager med det landskapsarkitektoniska (LARK) och miljöpsykologiska (MP) perspektivet som består av 13 identifierade platsspecifika utmaningar och behov längs stråket. Ovanstående karta visar var och hur dessa platser behöver utvecklas för att främja gång. Karta modifierad av författaren. © Lantmäteriet.

I figur 19 visas 13 identifierade platsspecifika utmaningar för att främja gång. Dessa är även listade nedan med ytterligare kommentar kring utmaningen.

13 identifierade platsspecifika utmaningar längs stråket för att främja gång:

1. **Entré av Robert Anbergs väg:** Sammanslagning av förgårdsmark för att tydliggöra läsbarhet och funktion.
2. **Område vid bensinmack:** Behov av inbjudande och läsbar yta in till bensinmack för gående. Detta hade även gjort restaurangen mer tillgänglig.
3. **Entré till skola/väg till skola:** Många gående vid skola men bristande övergångsställen. Behov av att tydliggöra fotgängares säkerhet.
4. **Parkeringsplats:** Parkeringsplats som präglar gångytans närmiljö (en av flera längs stråket)
5. **Bänkar mot bilväg/garage:** Har potential att bli trevliga sittplatser.
6. **Varierad topografi:** Naturliga miljöer som besitter potential att bli platsbildningar, men som är anonyma utan funktion.
7. **Upprustning av centrum:** Genom ökad kvalitet, enhetlighet, sammanslagning av förgårdsmark till centrum samt mer transparens för insyn till rörelse.
8. **Flera korsningar anpassade för bilens framkomlighet:** Gående måste stanna upp. Behov av tydligare läsbarhet och mänsklig anpassning.
9. **& 12. Barriärer:** I form av garage/parkeringsplatser och staket.
10. **& 13. Behov av entré till skog & frisbeebana:** För att visa funktioner och mer inbjudande miljö, ökad orienterbarhet (otydlig och svårtillgänglig entré till frisbeegolf).
11. **Smal busshållplats:** Vid förskola där gångstråk ej är breddat trots ökad rörelse.

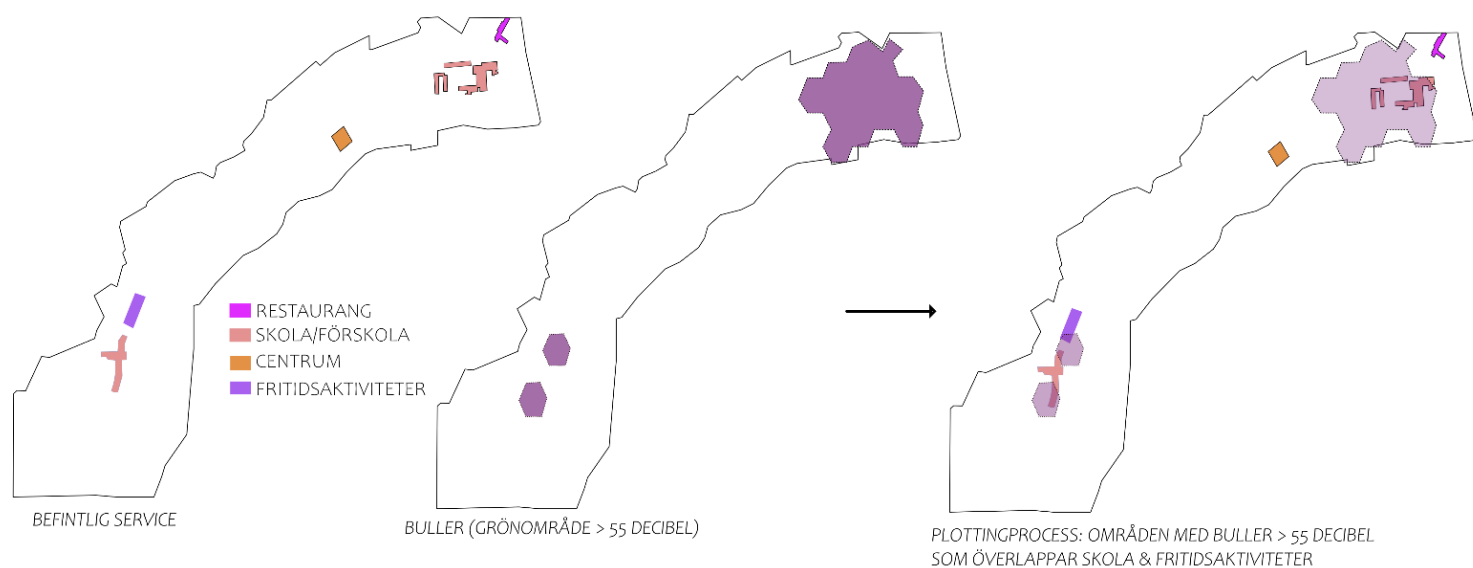
Majoriteten av dessa utmaningar är kopplade till bilismen, där flera av punkterna visar hur korsningar och passager snarare är anpassade för bilen än gående (se figur 19, siffra 3, 8 & 10), där gående måste väja för bilen vilket kan orsaka otrygghet och osäkerhet för gående, vilket är problematiskt för att främja gång (Ferreira et al. 2016; Kerr et al. 2016; Romice et al. 2017; Southworth 2005). Bilismens hierarki visas även då vistelseytor är placerade mot garage och parkeringsytor (se figur 19, siffra 5 & 9), vilket också är motverkande för gång där ramverket förespråkar en blickriktning mot naturliga och gröna element (Appleton 1975; Cushing & Miller 2019; de Jong et al. 2012; Gehl 2016; Ståhle & Svensson 2022; Loureiro & Valeso 2017; Olszewska-Guizzo et al. 2021). Barriärer i form av parkeringsytor (se figur 18, siffra 4 & 5), hus som skymmer centrum (se figur 19, siffra 7) och staket (se figur 19, siffra 12) är också en gångfrämjande utmaning (Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022; Loureiro & Veloso 2017; Lynch 1992; Mateo-Babino 2012; Romice et al. 2017) som identifierades längs stråket. Funktionslösa och osammanhängande ytor som en utmaning visades också, exempelvis förgårdsmark utanför centrum (se figur 19, siffra 7), frisbeebanan (se figur 19, siffra 13), skolgård (se figur 19, siffra 1) och grönytan mittemot centrum (se figur 19, siffra 6), är otydliga idag vilket problematiserar förutsättning för att uppmuntra till gång (Cerin et al. 2017; Jacobs 2005; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017). Sammanfattat har bilismen en högre hierarkisk ordning än gående, i kombination med att det finns barriärer, osammanhängande miljö och brist av funktioner i området, som motverkar gång som

transportsätt. Detta är de tydligaste utmaningarna som figur 19 visar, men det finns även andra gångfrämjande utmaningar längs stråket, vilka förklaras i textrutorna i figuren.

4.2.2 Plotting med samtliga lager

Efter att lager inom både landskapsarkitektur (baserat på platsanalys) och miljöpsykologi (baserat på ett miljöpsykologiskt ramverk som integrerats på platsen) har tagits fram, kan samtliga kartläggas. På så sätt kan en lösning tas fram för hur gång kan främjas längs Robert Anbergs väg utifrån båda perspektiven.

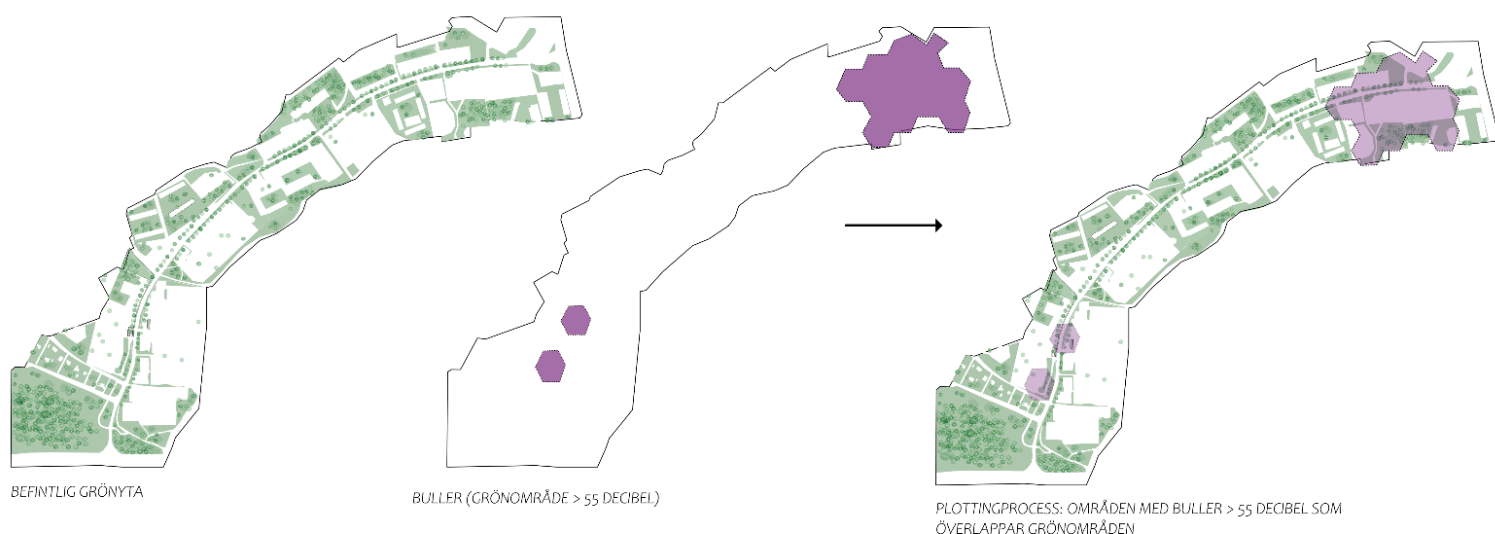
Lager inom teman grönstruktur, mobilitet, sociala värden, bostäder och det platsspecifika miljöpsykologiska lagret kartläggs. För att kunna dra slutsatser och se samband under kartläggningen genomförs den i omgångar, där till exempel lagret med service och buller kartläggs inledningsvis. Valet av vilka lager som slås samman och dess ordning har genomförts utan en specifik ordning. Plottingen genomförs 10 gånger med samtliga lager, och mynnar ut i ett slutgiltigt lager bestående av ett lösningsförslag för utvecklad grönstruktur, mobilitet och utveckling av sociala värden. Se genomförd plotting nedan, figur 20–30.



Figur 20. Plottingprocess av lager för skola och förskola samt buller, vilket visar hur områden där barn vistas är drabbade av höga bullernivåer.

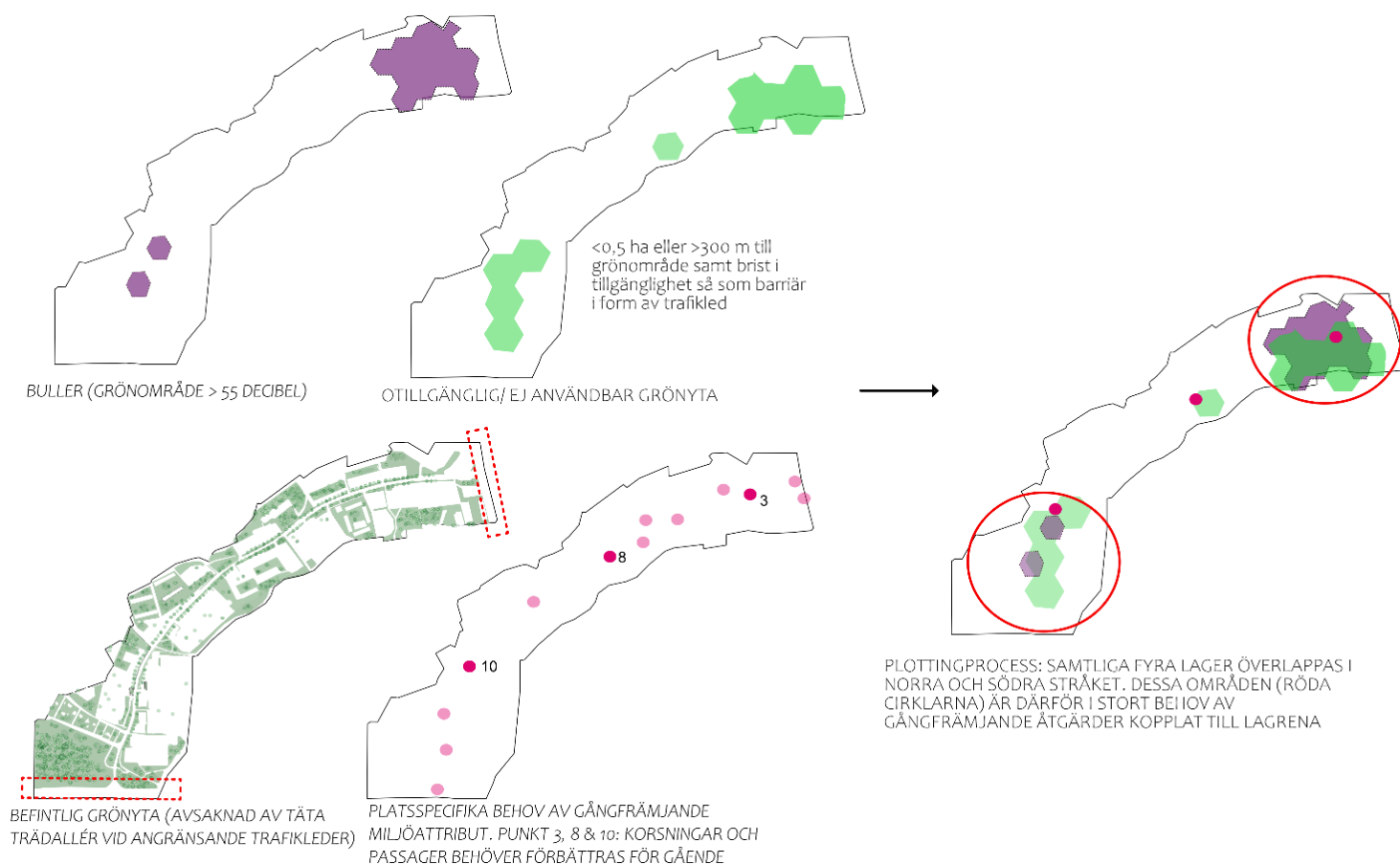
I figur 20 har plotting av befintlig service och buller genomförts. I kartan där bullernivå har kartlagts går det att utläsa att det är höga bullernivåer i den norra delen. Det kan antas bero på stråkets närhet till en mer trafikerad bilväg belägen norr om området. Bullret påverkar även södra delen och kan antas drabba främst barn, då skolan och förskolan ligger inom områden med buller > 55 decibel.

Som kartläggningen nedan visar (figur 21) finns bullernivåer på > 55 decibel även på grönytor, vilket är problematiskt då parkers användbarhet kan försämrast. Detta eftersom parker ofta är en plats för att hitta lugnet och koppla av på (Grahm & Stigsdotter 2010).



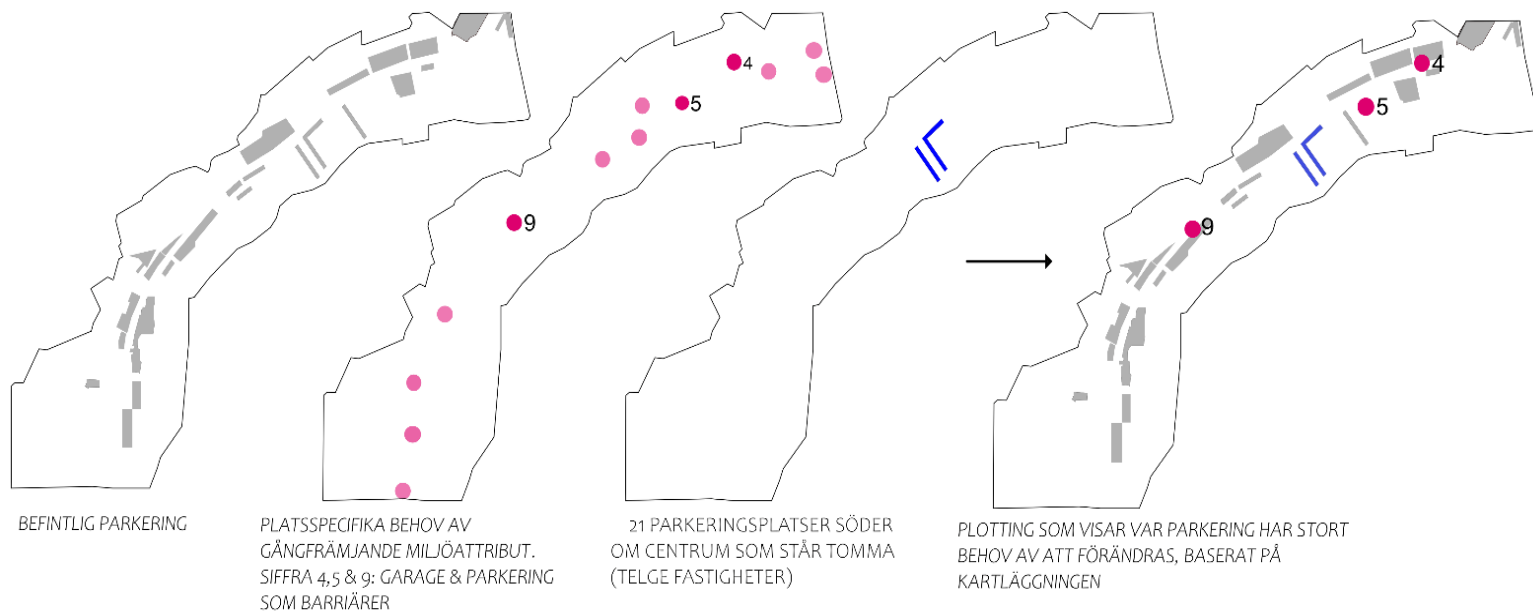
Figur 21. Plottingprocess av lager för grönyta och buller, vilket visar på hur grönområdets användbarhet kan påverkas negativt.

Bullrets problematik längs stråket styrs även av att det är en motverkande faktor för att främja gång enligt ramverket (Brown et al. 2007; Després & Piché 2016; Gifford 2014; Ståhle & Svensson 2022; Olszewska-Guizzo et al. 2021; Romice et al. 2017). Att grönytor är tillgängliga och användarvänliga är särskilt viktigt i Ronna, där olika socioekonomiska grupper har olika behov (Gebel et al. 2015), däribland kostnadsfria aktiviteter (Södertälje kommun 2022a). Förslag på bullerdämpande åtgärder skulle, i linje med miljöpsykologiska lagret (se figur 19:3, 8 & 10), kunna vara fler farthinder och övergångsställen (Ståhle & Svensson 2022; Lynch 1992) samt fler träd för att minska buller (Ståhle & Svensson 2022). Plottingprocessen styrker ovanstående och visar en avsaknad av åtgärder, främst i norra och södra delen där även bullernivån är som mest påtaglig, se figur 22 nedan:



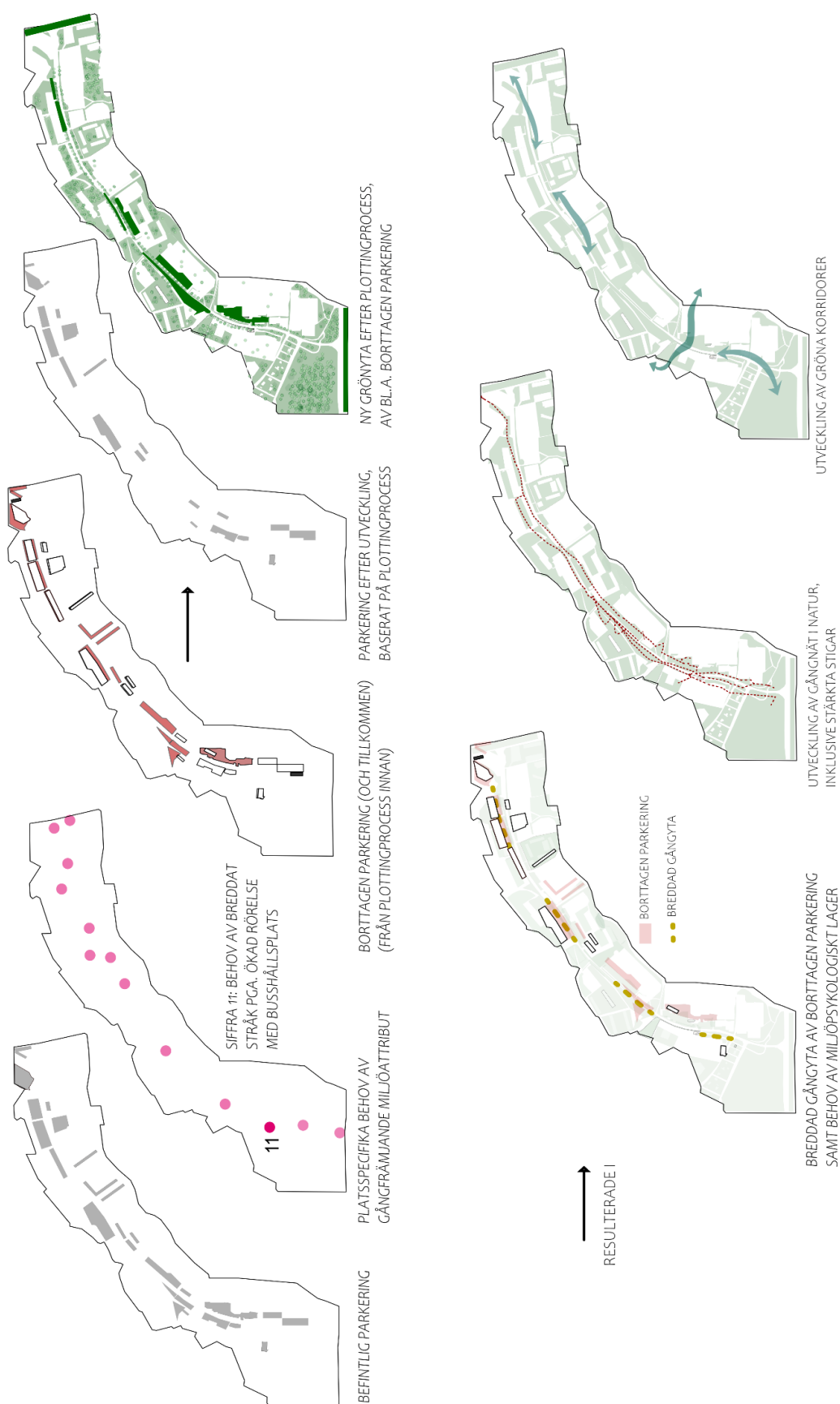
Figur 22. Kartläggning av buller, otillgängliga grönområden samt brist av bullerdämpande åtgärder från platsspecifikt lager med LARK & MP, vilket visar hur södra och norra delen av stråket är i störst behov av åtgärder för att främja gång.

Ovanstående nämnda åtgärder för att främja gång kan kombineras med minskad hastighet längs hela stråket då det också har positiv inverkan för att vilja gå (Davison & Lawson 2006; Gehl 2016; KTH et al. 2021; Romice et al. 2017). Andra lösningar som kan göras enligt det miljöpsykologiska ramverket för att tydliggöra gåendes yta är till exempel upphöjda trottoarer i korsningar som visar rumslig uppdelning (Gehl 2011; Gehl 2016; Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022; Lynch 1992; Romice et al. 2017) och belysning i mindre skala (Cerin et al. 2017; Cushing & Miller 2019; Gehl 2011; Gehl 2016; Gifford 2014; Jacobs 2005; Kerr et al. 2016; Ståhle & Svensson 2022; Romice et al. 2017; Southworth 2005). Bullernivån kan även minskas av att parkeringsplatser kan tas bort och göras om till förslagsvis grönyta (Södertälje kommun 2022a). Detta är något som kartläggningen tydliggör, se figur 23 nedan, där det miljöpsykologiska lagret identifierar barriärer längs befintlig parkering utan mänsklig aktivitet. I dialog med Telge Fastigheter [personlig kommunikation, 15 november, 2024] är det 21 parkeringsplatser söder om Ronna centrum, som dessutom står tomma. Genom att utveckla denna yta kan också bättre förutsättningar för gång skapas. Enligt kommunens vision kan även ytterligare parkeringsplatser tas bort där nedgrävda garage kan ersätta dessa (Södertälje kommun 2022a).



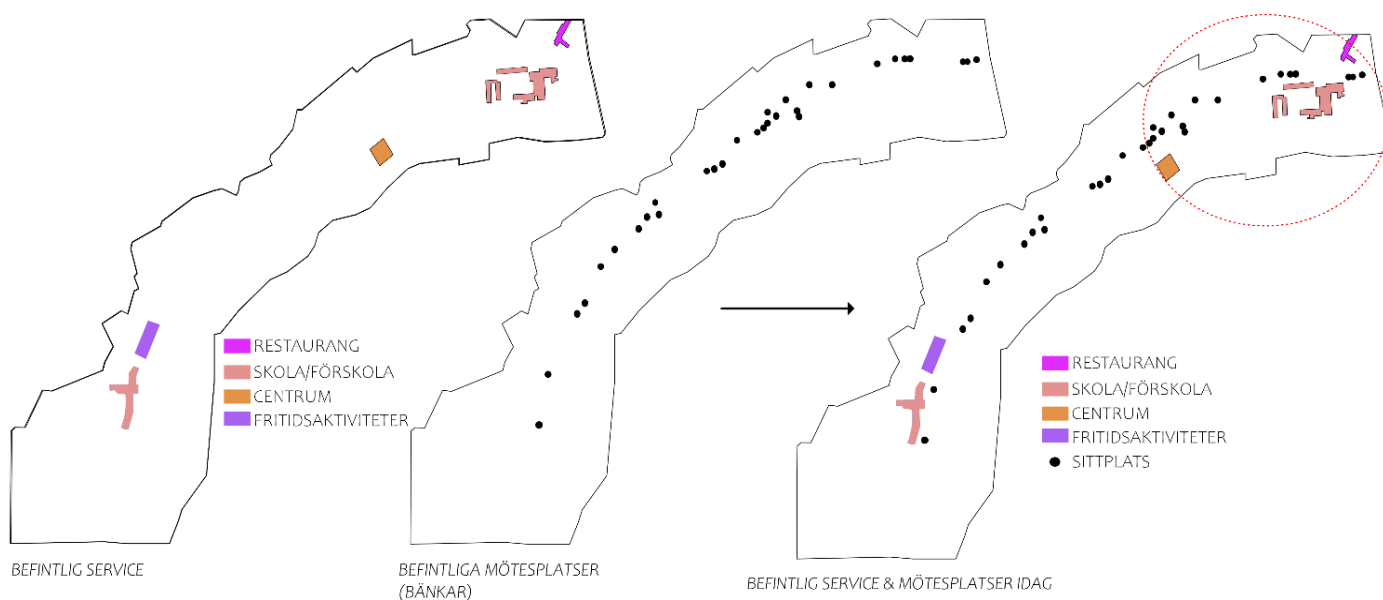
Figur 23. Figuren visar parkering och behov av gångfrämjande miljöattribut. Parkeringsplatser som kan tas bort enligt Telge fastigheter syns i blått.

Borttagna parkeringsplatser kan dels ge plats för ökad grönyta med fler träd som plottingprocesserna i figur 24 nedan visar, vilket hade gynnat den biologiska mångfalden med stärkta gröna korridorer (Zurovac 2020). Det hade även kunnat möjliggöra breddade gångytor, vilket med fördel kan ske där ökad rörelse förväntas, så som vid busshållplatser, vilket kan medföra ökad trafiksäkerhet (Ståhle & Svensson 2022). Detta är något som är en platsspecifik utmaning längst Robert Anbergs väg enligt det miljöpsykologiska lagret (se figur 19, siffra 11).



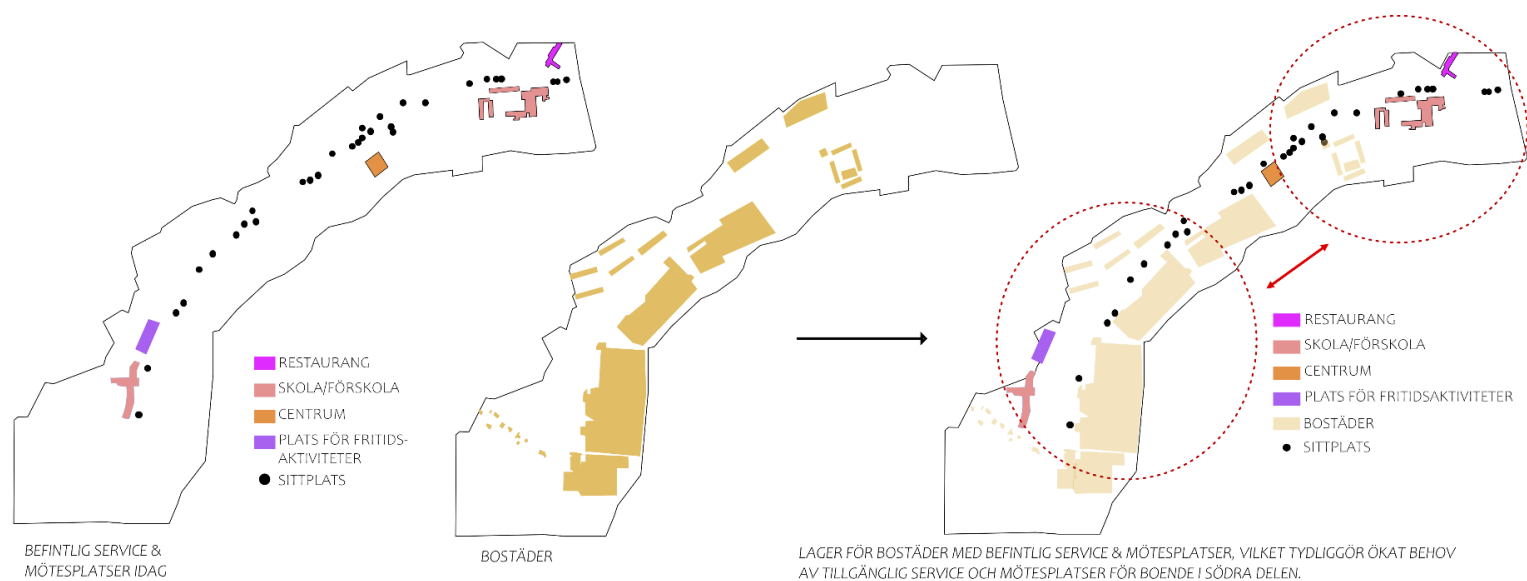
Figur 24. Plottingprocess som resulterade till stärkta gröna korridorer samt utvecklade stråk som möjliggörs av borttagen parkering och ökad grönyta.

Ökad grönska längs stråket och minskat buller samt parkeringsplatser, möjliggör även för en utveckling av stärkta vistelseytor. I figur 25 där service och mötesplatser kartläggs nedan, framgår det att det finns bristande möjlighet för sociala mötesplatser. Mötesplatserna består endast av bänkar och service finns i form av ett centrum och bensinmack med restaurang. Det kan därmed konstateras vara fåtaligt utbud och låg mängd sociala målpunkter och ytor för mänsklig aktivitet, vilket är problematiskt enligt ramverket då blandad markanvändning (Cerin et al. 2014; Cerin et al. 2017; Gehl 2016; Kerr et al. 2016; KTH et al. 2021; Leslie et al. 2007; Southworth 2005) och målpunkter (Brown et al. 2007; Cerin et al. 2017; Ewing & Handy 2009; Ferreira et al. 2016; Gehl 2011; Gehl 2016; Gifford 2014; Jacobs 2005; Kerr et al. 2016; Lynch 1992; Trafikverket 2013) är avgörande för att främja gång (se ramverk, figur 12). Kartläggningen visar även att den befintliga servicen och mötesplatser som finns är koncentrerade i norra delen (se figur 25 nedan) och södra stråket kan därmed sägas vara i behov av en utveckling av mötesplatser och service.



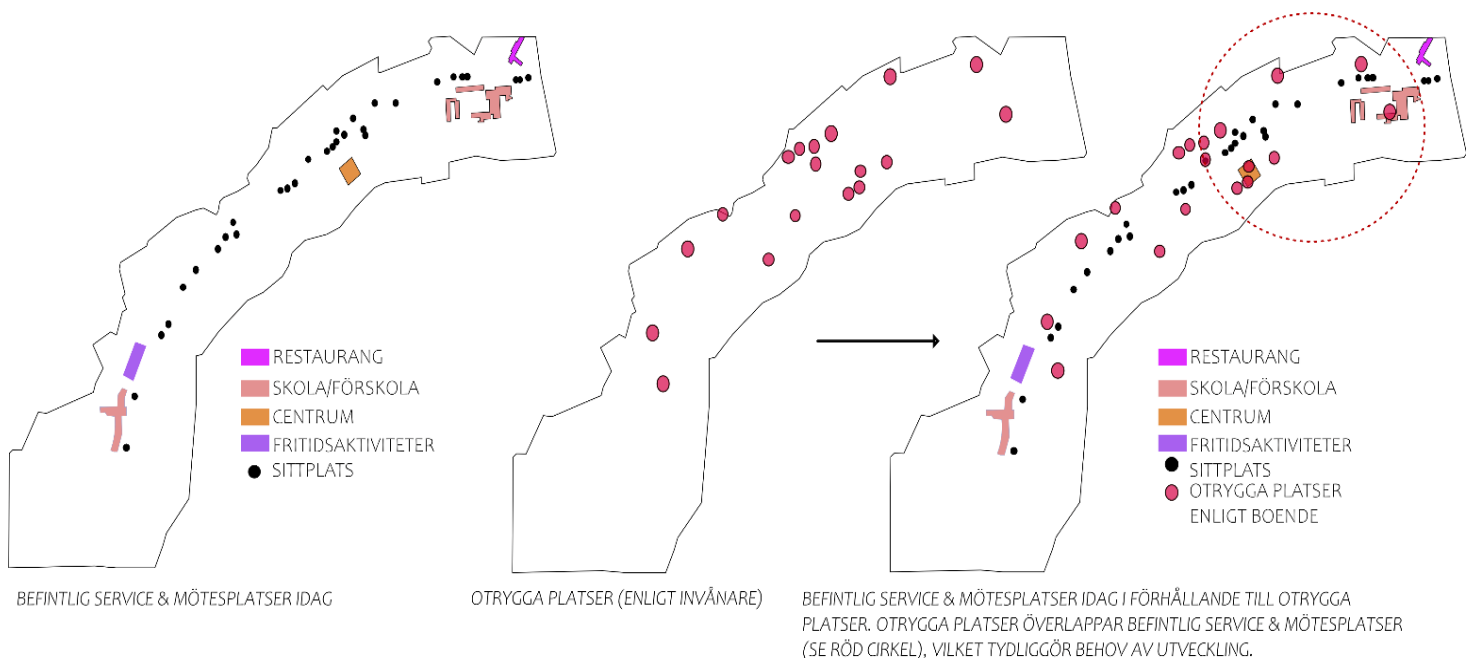
Figur 25. Kartläggning av stråkets service och mötesplatser, vilket tydliggör att de är koncentrerade i områdets norra del, markerat i röd-streckad cirkel.

Ökat behov av service och mötesplatser i södra delen styrks ytterligare när lager för bostäder adderas i kartläggningen. Detta då boende, inte minst barn och äldre, har behov av nära mötesplatser för att gå ut och gå (Boverket 2015; Cerin et al. 2017), men där bostäderna främst är koncentrerade i södra delen, där närvaro av service och mötesplatser brister.



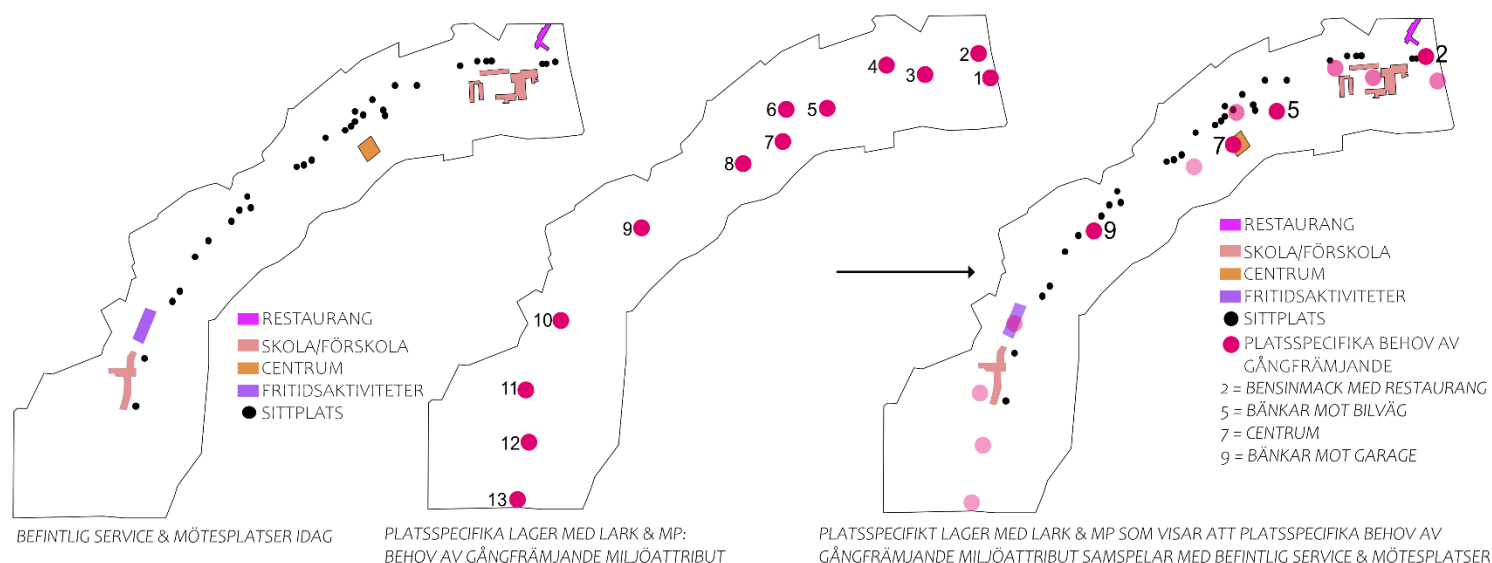
Figur 26. Stråkets service och mötesplatser i norra delen i förhållande till bostäder som är koncentrerade i södra delen.

Trots att det är mer service i centrala och norra området, visar kartläggningen att dessa platser inte upplevs trygga av boende då otrygga platser överlappar med platser för sociala möjligheter (se figur 27 nedan). Detta tydliggör behov av upprustning och ökad trygghet, för att på så sätt kunna främja gång.



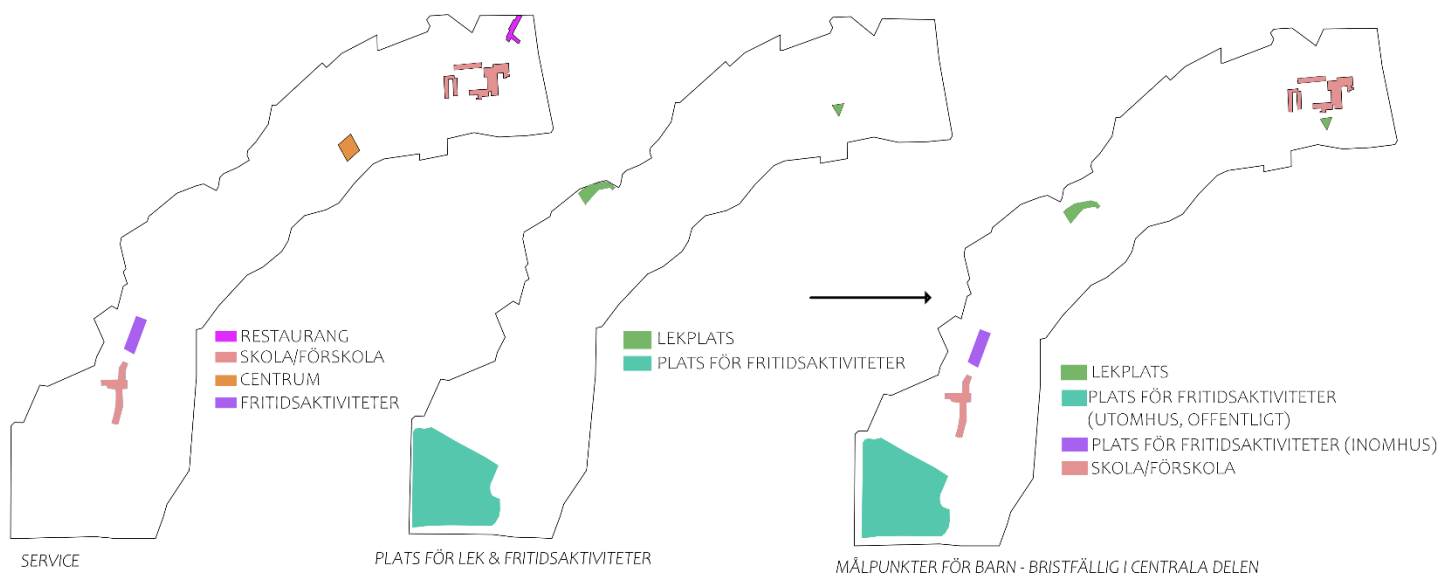
Figur 27. Kartläggning av befintlig service och mötesplatser med otrygga platser enligt invånare. Röd-streckad cirkel visar var otrygga platser med sociala möjligheter överlappar.

Att sociala möjligheter måste förbättras styrks ytterligare när det platsspecifika lagret med LARK & MP kartläggs, vilket visar hur centrum (siffra 7), bensinmack med restaurang (siffra 2) och banker (siffra 5 & 9) inte går i linje med gångfrämjande attribut (se figur 28).



Figur 28. Kartläggningen visar service och mötesplatser kombinerat med det platsspecifika lagret med LARK & MP. Där lagren överlappas finns det behov av gångfrämjande miljöattribut.

Kartläggningen visar att platsspecifikt lager med LARK & MP överlappar med befintlig service och mötesplatser, vilket tydliggör att det även finns behov av platsspecifika gångfrämjande miljöattribut där. Det kan därmed sägas finnas behov av att sociala förutsättningar förbättras även i centrala och norra delen av stråket. Eftersom den norra delen redan har service kan den förslagsvis förbättras. Den centrala delen kan däremot konstateras behöva utveckla utbudet av service då den knappt är befintlig där. Förbättrat utbud av service skulle kunna vara kopplat till barn, då lager inom service visar att skola/förskola och fritidsaktiviteter finns i stråkets ändor idag, men inget i den centrala delen av stråket, se figur 29 nedan.

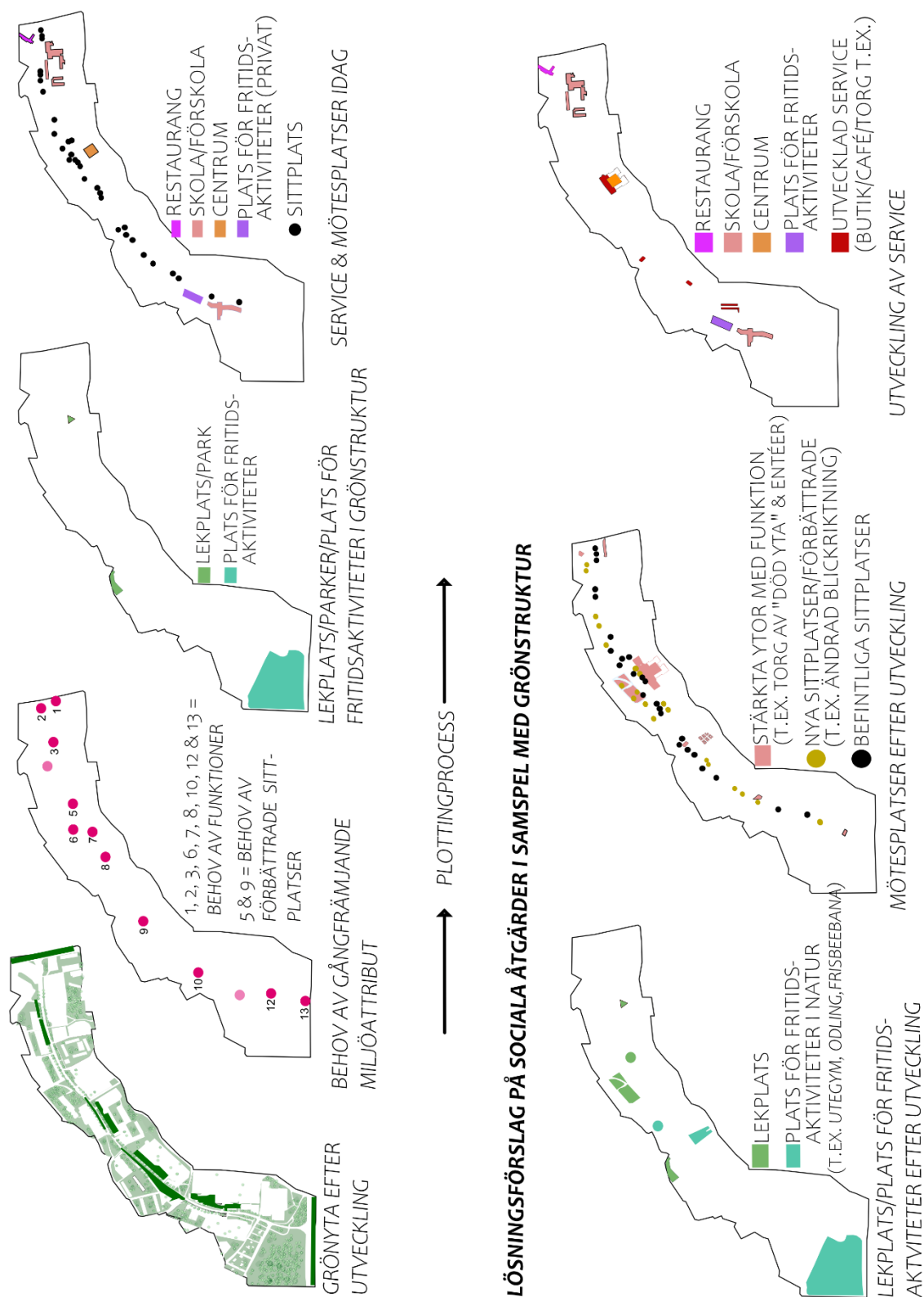


Figur 29. Kartläggning av lager inom service och lekplatser/fritidsaktiviteter visar att målpunkter för barn finns i stråkets ändor idag, med avsaknad i mellersta delen av stråket.

Att platserna med behov av gångfrämjande åtgärder är koncentrerade där det faktiskt redan finns funktioner idag (park och centrum), indikerar att den fysiska miljön inte är tillräckligt anpassad för människor. Detta tydliggör att funktionernas användning måste framhållas för människans uppfattning, något som även det miljöpsykologiska lagret tydliggör då nästintill alla utmaningar är kopplat till bristande funktion (se figur 19, siffra 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 12 & 13). Frisbee-banas funktion (siffra 13), entré till naturområde (siffra 10) och fördgårdsmark till centrum (siffra 7) är tre tydliga exempel på brisande funktion som påverkar användbarheten och sin tur levande stadsrum. Det sistnämnda har stor potential att utvecklas för gående, då förgårdsmarken runt centrum idag består av attribut i koppling till bilen, till exempel med en bilbom. Attribut för att främja interaktion mellan miljön och människan saknas däremot, vilket gör att det blir en tom yta utan liv. Eftersom bostäderna runt Ronna centrum även är en barriär och skymmer sikten för kontakt med liv och rörelse – en aspekt som är central för gång enligt ramverket (Davison & Lawson 2006; Després & Piché 2016; Ewing & Handy 2009; Gehl 2011; Gehl 2016; Jacobs 2005; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017), upplevs hela centrum som dött. Även delar i stråket som präglas av tom grönyta och parkering kan sägas vara döda utrymmen som är i behov av funktion för att bli mer levande och mänskligt anpassat. Som tidigare plottingprocess visade kan detta ske genom att göra om parkering till grönyta (se figur 24) samt skapa funktion till grönyta, med fördel i kombination med sociala lösningar.

Att sociala och gröna lösningar kan kombineras är en idé som går i linje med det miljöpsykologiska ramverket för att främja gång då en mer blandad markanvändning kan uppmuntra fler till att gå (Cerin et al. 2014; Cerin et al. 2017; Gehl 2016; Kerr et al. 2016; KTH et al. 2021; Leslie et al. 2007; Southworth 2005). Till exempel kan fritidsaktiviteter i grönområden kombineras med en park för att skapa en social mötesplats – en idé i linje med kommunens vision som föreslår en större stadspark mitt emot centrum (Södertälje kommun

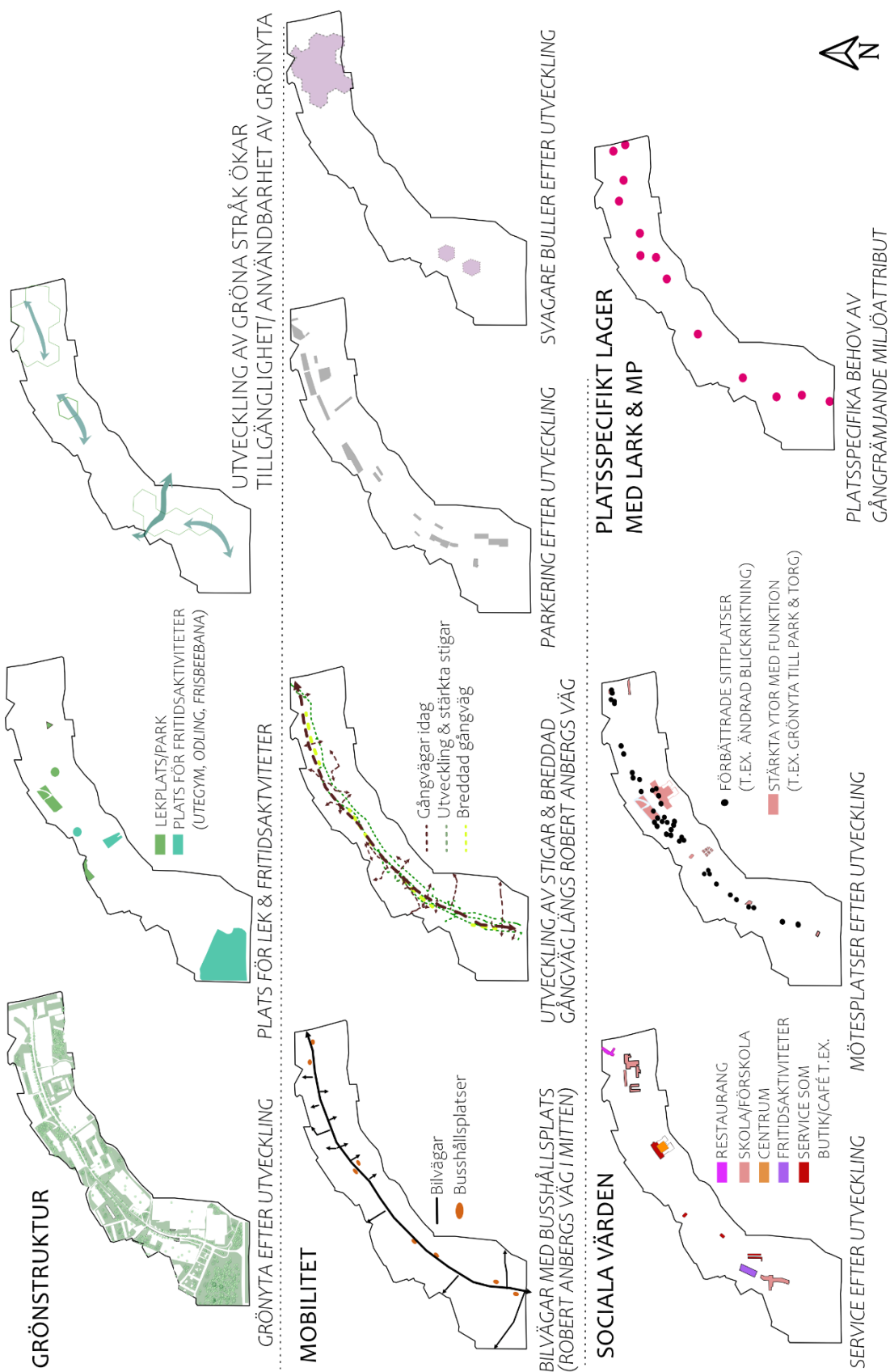
2022a), vilket kartläggning av gröna målpunkter styrker behovet av (se figur 29). Andra exempel på blandad markanvändning som bidrar till ett gångfrämjande stråk är utegym eller mer kravlösa aktiviteter, som inte kräver lika mycket ansträngning. Kravlösa aktiviteter kan gynna äldres uppmuntran till gång då målgruppen kan ha sämre fysisk förmåga att utöva en aktivitet. Bänkar med en utsikt mot parken istället för mot en bilväg kan också vara ett exempel på en social lösning i grönska (Appleton 1975; Cushing & Miller 2019; Gehl 2011), vilket även det miljöpsykologiska lagret visar behov av för att främja gång, se figur 19 siffra 5 & 9 (bänkar med blickriktning mot bilismen). Med ovanstående resonemang resulterade kartläggningen till nedanstående sociala lösningar i kombination med gröna lösningar.



Figur 30. Kartläggningen visar hur sociala värden kan utvecklas, där utveckling av service och mötesplatser kan ske i samspel med grönstruktur.

Sammanfattningsvis kom ovanstående plottingprocess fram till nedanstående lager, som ligger till grund för designförslagen.

LÖSNINGSFÖRSLAG PÅ HUR PLATSEN KAN UTVECKLAS EFTER KARTLÄGGNINGSPROCESS BASERAT PÅ LAGER FRÅN PLATSANALYS & MILJÖPSYKOLOGISKT RAMVERK



Figur 31: Lösningförslag till respektive lager inom grönstruktur, mobilitet och för att främja sociala värden. Detta baserat på kartläggningssprocessen. Karta modifierad av författaren. © Lantmäteriet.

Som visas i figuren är inte lager för bostäder eller otrygga platser med i lösningsförslagen. Detta förklaras av att bostäder och otrygga platser ligger till grund för att förstå platsen och identifiera utmaningar för att främja gång - ett platsspecifikt lager med landskapsarkitektur och miljöpsykologi skapades istället.

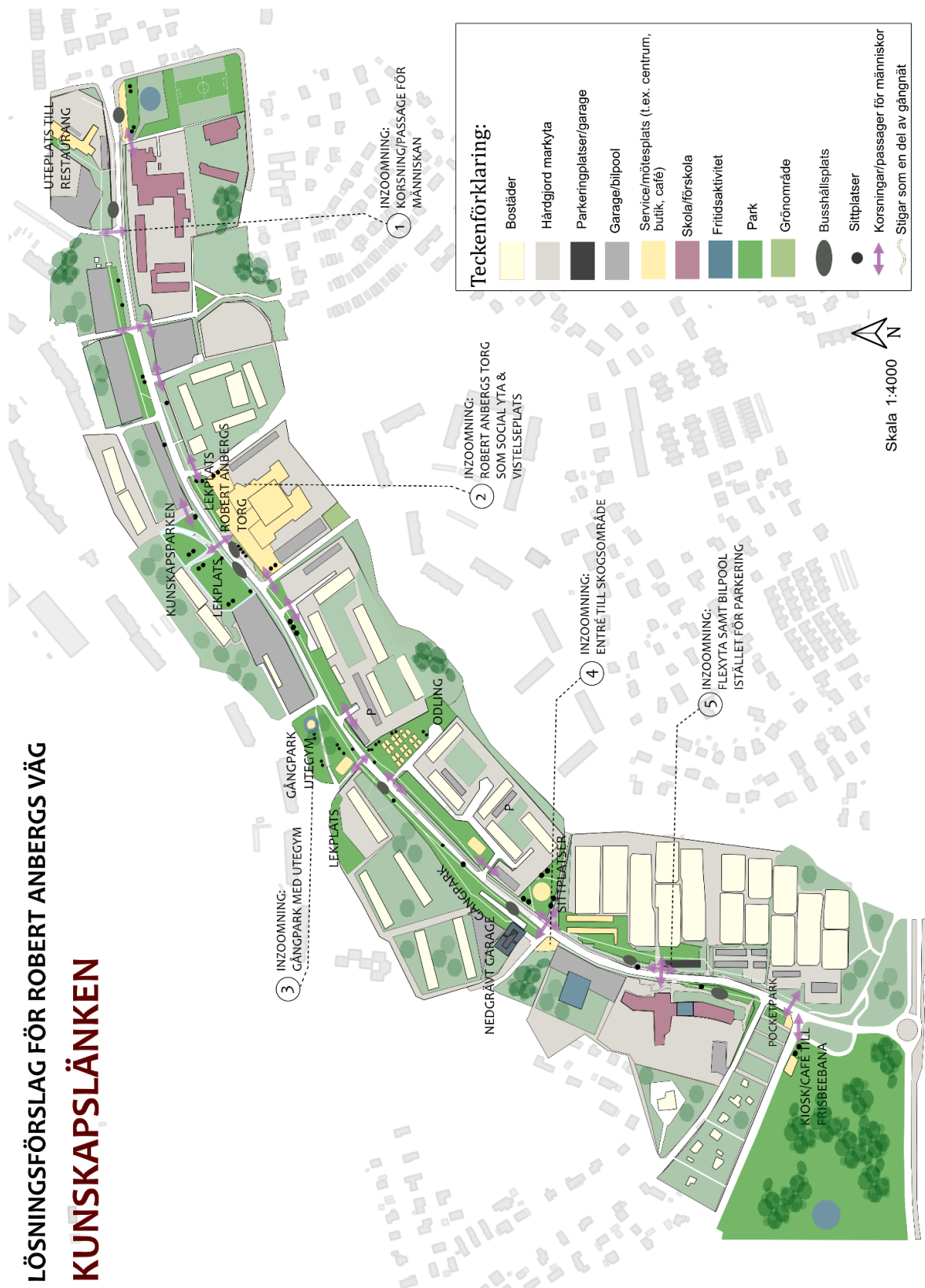
4.3 Steg 3: Designförslag: *Kunskapslänken*

Designförslagen är baserade på steg 2 och är gjorda för att förstå hur gångfrämjande miljöattribut kan integreras på en specifik plats och utifrån det dra lärdomar om hur ett miljöpsykologiskt ramverk kan integreras i landskapsarkitektur. I linje med landskapsarkitekturens tvärvetenskapliga perspektiv (Thompsson 2002; Zurovac 2020) tas designförslag fram med fokus på grönstruktur, mobilitet och sociala värden. Designförslagen bygger på lösningsförslagen från kartläggningen (se figur 31), där även det miljöpsykologiska perspektivet är integrerat. Ett övergripande tema har identifierats, *kunskap*. Detta tema presenteras inledningsvis, och integreras även senare när utvecklingsförslagen presenteras med fokus på sociala värden, grönstruktur och mobilitet.

Designförslagen presenteras först som ett övergripande lösningsförslag för hur hela stråket kan utvecklas (se figur 32 nedan). Därefter följer tre strukturplaner, vilka ligger till grund för det övergripande designförslaget. Varje strukturplan representerar ett av tre landskapsarkitektoniska perspektiv enligt följande: *4.3.1 Resultat på lösningsförslag inom sociala värden*, *4.3.2 Resultat på lösningsförslag inom grönstruktur* och *4.3.3 Resultat på lösningsförslag inom mobilitet*. Varje strukturplan har tillhörande referensprojekt från verkliga platser.

För att tydliggöra hur det kan se ut när gångfrämjande miljöattribut integreras längs stråket har fem platser valts att zoomas in på. De fem valda platserna är markerade på designförslaget i figur 32 och går i linje med de 13 identifierade platsspecifika utmaningarna (se figur 19, platsspecifikt lager med LARK & MP). Anledningen till att fem inzoomningar gjordes trots att 13 platser var utpekade i behov av upprustning, förklaras av att ett urval behövde göras på grund av arbetets tidsram. Urvalet baserades på platser som representerade både landskapsarkitekturens tvärvetenskapliga perspektiv – grönstruktur, mobilitet och sociala värden – samt de miljöpsykologiska utmaningarna bilismens hierarki, osammanhängande miljöer och brist på funktion, vilka majoriteten av de 13 utmaningarna var kopplade till. Platser vars designförslag kunde täcka flera av de 13 utmaningarna prioriterades alltså, exempelvis kunde upprustning av centrum (utmaning 7, figur 19) illustrera både förfallen mark (utmaning 6, figur 19) och bilens hierarki i korsningar/passager (utmaning 3 & 8, figur 19).

LÖSNINGSFÖRSLAG FÖR ROBERT ANBERGS VÄG KUNSKAPSLÄNKEN



Figur 32: Kunskapslänken. Figuren visar hur Robert Anbergs väg ser ut när sociala-, gröna- och mobilitetslösningar samt platsspecifikt lager med LARK & MP är integrerade. © Lantmäteriet. Modifierad av författaren.

Ovan presenteras lösningsförslag för hur Robert Anbergs väg kan se ut efter kartläggningen. Förslaget har skett genom en utveckling av grönområden, sociala åtgärder samt utveckla gångytta, genom en utökning eller ombyggnation av dessa. Förslaget innebär även att ytor och attribut för bilen har minskat. Åtgärderna som gjorts förklaras och visualiseras mer utförligt i strukturplanerna för respektive ämnesområde samt i inzoomningarna.

Lösningsförslaget baseras på konceptet *Kunskapslänken*. Konceptet präglar hela stråket och motiveras av att kartläggningsprocessen identifierade ett behov av att främja platskänsla, sammanhållen bebyggelse och intresseväckande miljö med ökad variation (se 4.2. *Steg 2: Resultat av kartläggningsprocessen*). Efter platsbesök, där skola och förskola visade sig vara framträdande inslag i stråkets karaktär, samt en dialog med kulturföreningen [personlig kommunikation, 13 november 2024], som berättade om Robert Anberg – personen stråket är uppkallat efter – och hans koppling till skolan, växte idén fram att låta kunskap bli den röda tråden i gestaltningen. Robert Anbergs koppling till kunskap visas i hans yrkesroll som föredetta kommunchef, lärare och grundare till skola i Södertälje (Nordström et al. 1968). Stråket Robert Anbergs väg kan även sägas vara en viktig länk. Stråket länkar samman bostadsområden med omkringliggande funktioner samt kopplar samman Ronna till Södertälje centrum och Stockholm City (Södertälje kommun 2013; 2022). Därmed kallas det slutgiltiga förslaget av Robert Anbergs väg för *Kunskapslänken*.

Kunskap kan visas längs stråket med hjälp av konst, ett gångfrämjande miljöattribut (Ferreira et al. 2016; Gifford 2014; Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022). Att konsten är kopplad med platsens identitet kan både stärka platskänslan (Ewing & Handy 2009; Gehl 2011; Gifford 2016; Ståhle & Svensson 2022; Loureiro & Veloso 2017; Mateo-Babiano 2012; Olszewska-Guizzo et al. 2021; Romice et al. 2017) och bidra till en röd tråd (Jacobs 2005). Robert Anbergs koppling till lärande och kunskap är något designen skulle kunna vara baserad på för att skapa platsanknytning som en del av platskänslan (Gifford 2014; Ferreira et al. 2016), inte minst med anledning att stråket dessutom har flera skolor längs stråket idag.

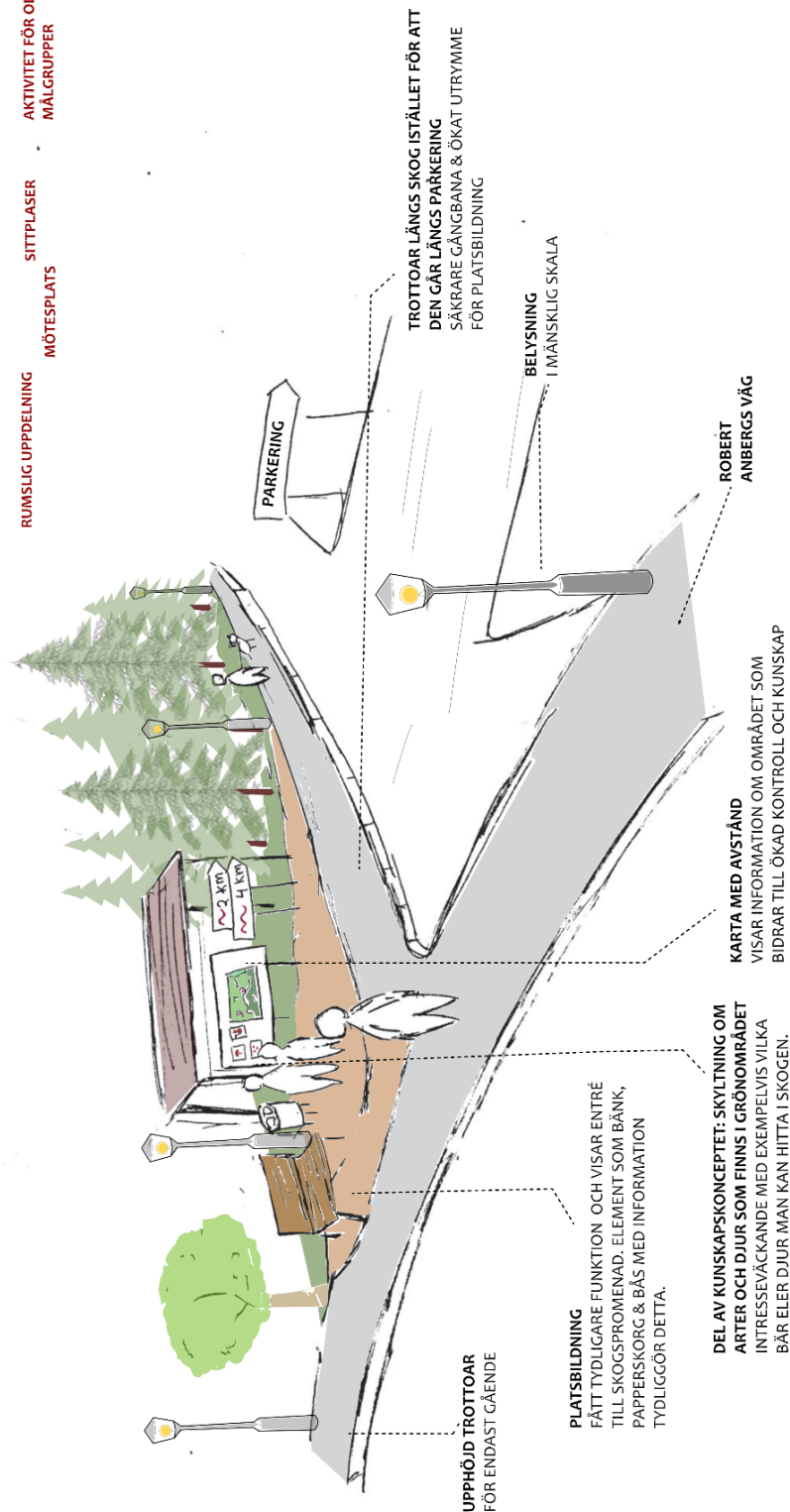
Kunskapstemat kan med fördel vara anpassat till barn då skolornas närvaro innebär att många barn rör sig längs stråket. Gångfrämjande miljöattribut skulle kunna visualiseras genom lekfulla element i miljön kopplat till kunskap, vilket kan väcka nyfikenhet hos målgruppen. Om det finns intresseväckande element tenderar barn att gå mer (Jacobs 2005), där barnens interaktion med miljö är avgörande för att främja gång (Gifford 2014). I förslaget visas kunskap i stor del av natur, såsom val av växtlighet med olika frukt- och nöträd i den så kallade *Kunskapsparken*, en grönyta som fanns sedan tidigare men som har fått en funktion (se parken i figur 32) och aktiviteter i form av kryddträdgård och odling (se utmarkerad odlingspark, figur 32). För att tydliggöra kunskapen för gående används skyltning (Schebella et al. 2019), både för att visa vilka växter det är på platsen, men också skyltning vid naturområde (se siffran 4 i figur 32), som till exempel kan visa vilka djur och växter som finns att upptäcka i skogen. Att använda skyltning för kunskap bidrar även till en stärkt entré till skogsområdet (Ewing & Handy 2009; Gifford 2014; Ståhle & Svensson 2022; Schebella et al. 2019; Southworth 2005) som då får en tydligare funktion för gående (Cerin et al. 2017; Jacobs 2005; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017), ett behov som identifierats i

kartläggningsprocessen för att främja gång (se avsnitt 4.2. *Steg 2: Resultat av kartläggningsprocessen*). En entré bidrar även till en rumsindelning och början på en nod där människor kan samlas som en social åtgärd (Després, & Piché 2016; Ewing & Handy 2009; Jacobs 2005; Lynch 1992; Romice et al. 2017). I figur 33 visas ett exempel på hur konceptet kunskap kan visualiseras för att skogsområdet ska få en tydligare entré samt tydligare kunskap för att främja gång längs Robert Anbergs väg (inzoomning 4, figur 32). De gångfrämjande miljöattribut som kan integreras längs platsen anges i rödmarkerade ord.

INZOOMNING AV HUR SKOGSOMRÅDE KAN TYDLIGGÖRAS GÅNGFRÄMJANDE ATTRIBUT SOM VISUALISERAS:

LÖSNINGSFÖRSLAG PÅ ④ ENTRÉ TILL SKOGSOMRÅDE

SKYLTAR FÖR ÖKAD ORIENTERBARHET
PLATSER SOM VISAR FUNKTION
MUKA GRÄNSER
UTFORSKANDE MILJÖER
AKTIVITET NÄRA BOSTAD
VARIATIONSRIK MILJÖ
SITTPLASSER
MÖTESPLATS
LOKALA LANDMÄRKEN
NATUR
KRAVLÖSA AKTIVITETER
AKTIVITET FÖR OLIKA MÅLGRUPPER



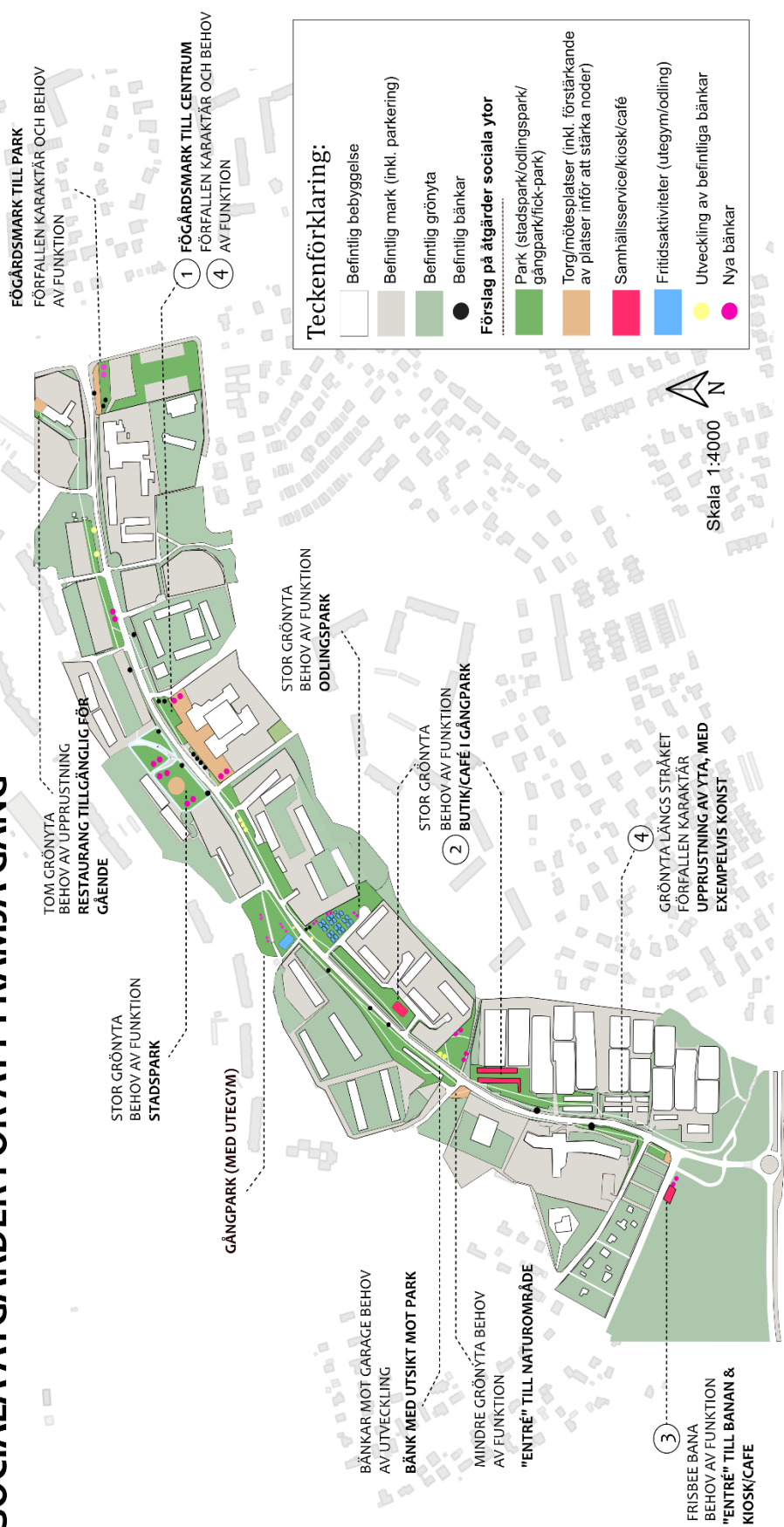
Figur 33: Designförslag på platsspecifik utmaning i det platsspecifika lagret med LARK & MP (plats 10 i figur 19, som har behov att främja gång. Lösningförslaget visar hur skogen får en tydligare entré samt tydligare kunskap för att främja gång.

De kunskapsfrämjande åtgärderna är till stor del kopplat till natur, vilket anses relevant då det är karaktärsdrag av Robert Anbergs väg (se 4.2.1 *Resultat av plats- och dokumentanalys platsanalys*) och kan därmed stärka platsens identitet, som i sin tur kan främja gång (Gifford 2014). Det är också ett relevant tema då det ligger i tiden med framtida klimatförändringar, där naturen är delaktig i hur dessa kan minskas (UNDP u.å). Det är även viktigt att det får komma till uttryck längs stråket för att nå ut till gående. När människor får kunskap om natur börjar de även bryr sig mer om den (Meyer 2008), vilket dels kan stärka intresset att vilja vistas i natur genom att promenera, men också genom att välja hållbara transportmedel. Detta kan förändra bilnormen som finns i Södertälje (Södertälje kommun 2017) där minskad bilism kan göra stråket mer gångvänligt (Brown et al. 2007; Després & Piché 2016; Gifford 2014; Ståhle & Svensson 2022; Olszewska-Guizzo et al. 2021; Romice et al. 2017).

4.3.1 Resultat på lösningsförslag inom sociala värden

För att främja gång är sociala värden viktig att ta hänsyn till. Åtgärder för att främja sociala värden längs stråket har haft ett fokus på service och mötesplatser. Entré till naturområde som presenterades ovan (figur 33) är det första exemplet på en social åtgärd, då det är en mötesplats. Ytterligare åtgärder förklaras nedan.

LÖSNINGSFÖRSLAG: SOCIALA ÅTGÄRDER FÖR ATT FRÄMJA GÅNG



Figur 34: Lösningsförslag på sociala åtgärder för att främja gång, vilket visualiseras med en strukturplan och tillhörande referensprojekt.   Lantmäteriet. Modifierad av författaren.

En av de viktigaste sociala åtgärderna är vid centrum, eftersom kartläggningsprocessen visade på störst problematik här. Enligt det miljöpsykologiska ramverket har centrum gjorts om till en social mötesplats. Detta genom att den förfallna förgårdsmarken gjorts om till ett grönt torg som döpts enligt kunskapstemat: *Robert Anbergs torg*. Att grönytan blivit ett torg gör att grönskan ser mer omhändertagen ut vilket gör att ytan ser mer inbjudande ut och främjar gång (Ferreira et al. 2016). För att torget ska bli en målpunkt för gående och därmed främja gång (Brown et al. 2007; Cerin et al. 2017; Ewing & Handy 2009; Ferreira et al. 2016; Gehl 2011; Gehl 2016; Gifford 2014; Jacobs 2005; Kerr et al. 2016; Lynch 1992; Trafikverket 2013) kan det exempelvis finnas en staty på Robert Anberg som en referenspunkt. En sådan staty kan även bidra till ett intresseväckande element som gångfrämjande attribut (Ewing & Handy 2009; Gehl 2011; Gehl 2016; Southworth 2005 m.fl.) men också som ett estetiskt tilltalande element med konst (Ferreira et al. 2016; Gifford 2014; Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022). Bänkar kan riktas mot konstverket istället för mot bilar - på så sätt kan en platsbildning lättare skapas eftersom människor då kan vilja stanna på platsen i högre utsträckning. Ett annat förslag på utveckling av torget är att göra byggnader mer transparenta, då bebyggelsen idag identifierades som barriärer till centrum (se 4.2.1 Resultat av platsbesök och dokumentanalys – platsanalys). Med hjälp av transparent design kan en mer social yta skapas, i linje med det miljöpsykologiska ramverket (Després & Piché 2016; Ewing & Handy 2009; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017). Verksamheter vid centrum skulle kunna få större fönster som bidrar till mer insyn. Det kan även utvecklas fler sociala verksamheter, exempelvis finns en matbutik utan fönster som kan byggas ut med en förbutik (enklare café) eller att butiken lokaliseras längre in i centrum och att en mer social samhällsservice öppnar här (se referensförslag figur 34:1).

Element inom bilism, som bilbom och parkeringsplatser, identifierade utmaningar i form av barriärer som bör undvikas för att främja gång (Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022; Loureiro & Veloso 2017; Lynch 1992; Mateo-Babino 2012; Romice et al. 2017) har ersatts med ideér från kartläggningsprocessen: en mer sammanhållen flexyta som visar på människans användning i centrum med hjälp av platsbildningar, så som odlingslådor (Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022), gatumöblering (Gehl 2016; Ståhle & Svensson 2022) eller markbeläggning. Markbeläggning kan anpassas beroende på vilken målgrupp som vistas längs stråket och därmed fungera som ett intresseväckande element (Ewing & Handy 2009; Gehl 2011; Gehl 2016; Southworth 2005 m.fl.). Markbeläggning vid förskolan kan exempelvis visa kunskap på en mer barnvänlig nivå, som djur- och växtliv, medan markbeläggning vid mellanstadieskola skulle kunna symbolisera något mellanstadieelever lär sig i skolan, till exempel citat från känd litteratur. Oavsett kan markbeläggning bidra till en detaljrik (Ewing & Handy 2009) och intresseväckande (Ewing & Handy 2009; Gehl 2011; Gehl 2016; Southworth 2005 m.fl.) miljö för gående och därmed främja gång. En inzoomning på hur centrum hade kunnat se ut med ovanstående resonemang presenteras nedan, se figur 35.

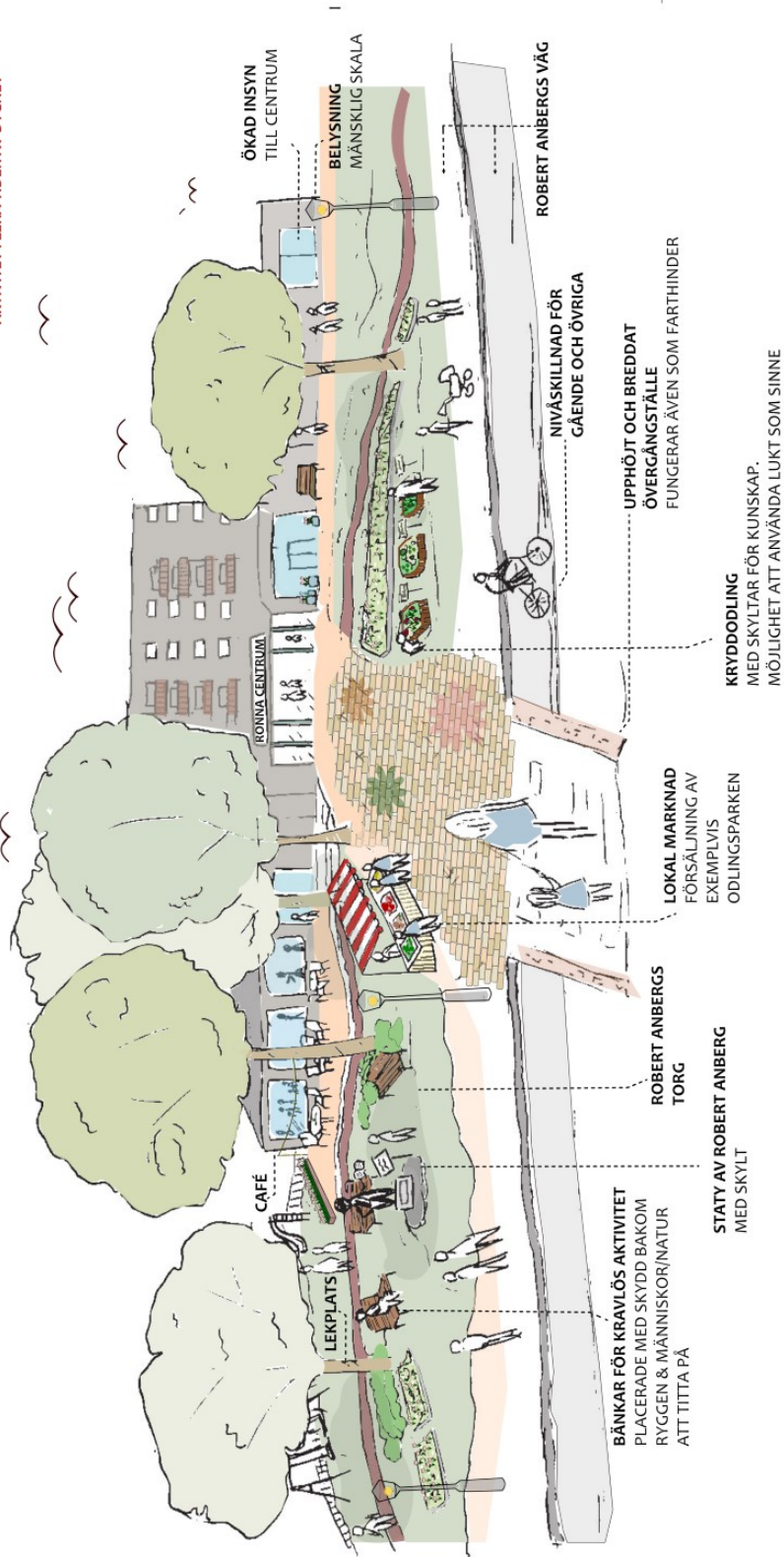
INZOOMNING AV **ROBERT ANBERGS TORG**

LÖSNINGSFÖRSLAG PÅ

- ① KORSNING/PASSAGE FÖR MÄNNISKAN
- ② CENTRUM SOM SOCIAL YTA & VISTELSEPLATS

GÅNGFRÄMJANDE ATTRIBUT SOM VISUALISERAS:

SITTPLÅSER UTIFRÅN EVOLUTIONÄRA PREFERENSER	BORTPLOCKADE BARRIÄRER, SOM BILBOM OCH & PARKERING	UTFORSKANDE MILJÖER	DETAILRIK MILJÖ
MINDRE STRÅK	TRANSPARANS (INSYN)	MÖTESPLATSER	AKTIVITET FÖR OLIKA MÅLGRUPPER
ÖKAD DENSITET	OMSLUTNING		
NATUR	OFFENTLIG KONST MED MJUKA GRÄNSER	RUMSLIG UPPDELNING	VALMÖJLIGHET
KULTUR: LOKAL MARKNAD	LOKALA LANDMÄRKEN	VISA HISTORIA FÖR PLATSKÄNSLA	MINSKAD BILISM & FARTHINDER
PLATSER SOM VISAR FUNKTION	LUKT FÖR SINNESUPPFATTNING	ÖKAD SAMHÄLLSSERVICE FÖR AKTIVITET FLERA TIDER AV DYGNET	

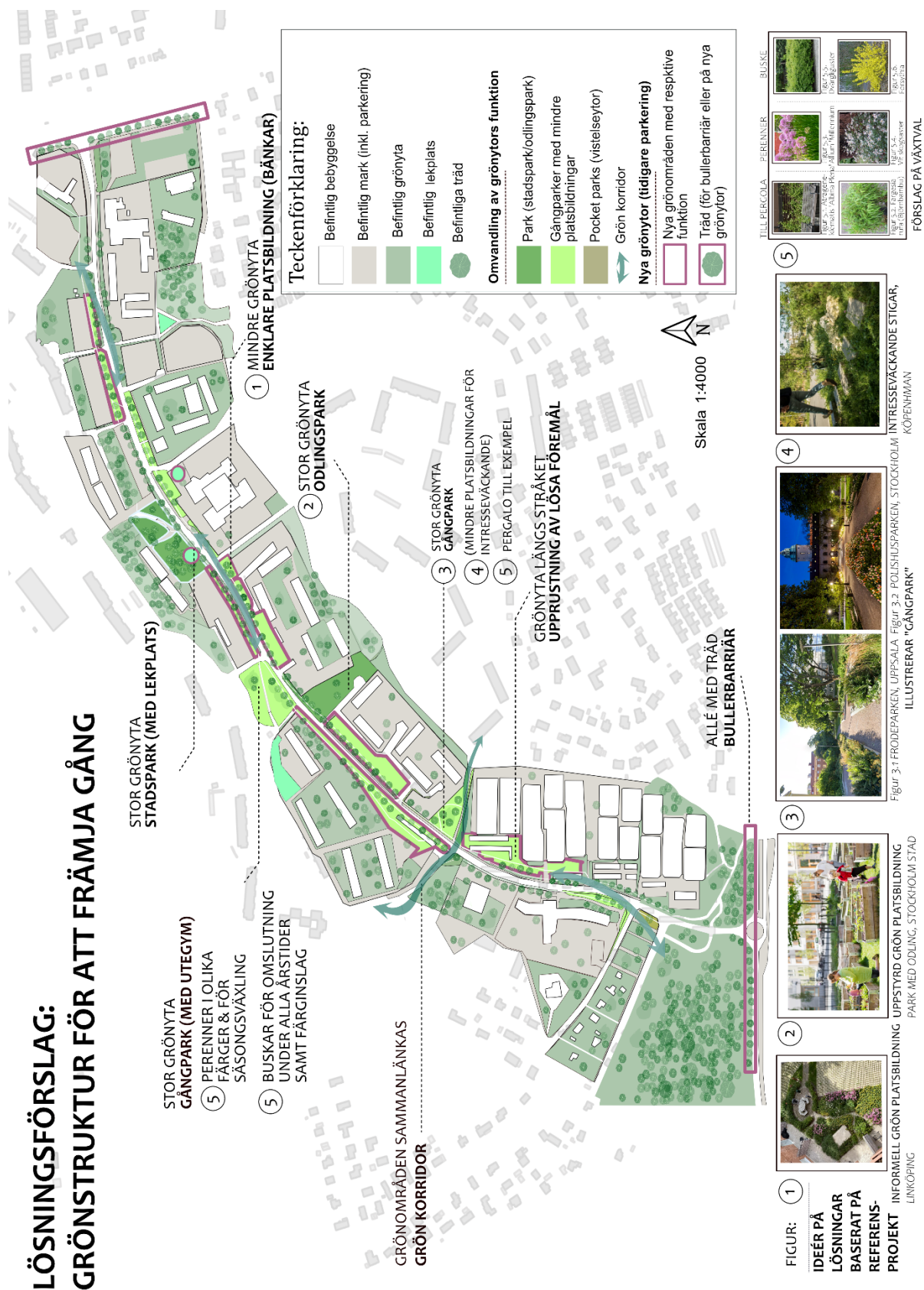


Figur 34: Designförslag på plats 7 i figur 19, som har behov att främja gång. Designförslag på hur Ronna centrum kan utvecklas för att främja gång.

Utöver centrum visade kartläggningsprocessen behov av ökad samhällsservice i södra delen. Detta har resulterat till två utpekade platser för butik/restaurang/café i strukturplanen för sociala lösningar (se figur 34). För att tydliggöra frisbee-banans funktion som en aktivitet visar förslaget också på en mindre mötesplats som kan bidra till detta där entrén till området tydliggörs. Även en glasskiosk med uthyrning av frisbees under sommaren och café på vintern kan med fördel öka användningen av platsen, vilket illustreras med ett verkligt exempel på en enklare kiosk längs Norr Mälarstrand i Stockholm (se referensprojekt, figur 34:3). Att främja aktivitet med hjälp av tydligare funktioner (Cerin et al. 2017; Jacobs 2005; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017) såsom tydligare entréer, är något som tillämpats vid ingång till skogsområde samt centrum. Även i norra delen har pizzerian fått en ny entré genom ett gångstråk som går längs bensinmackens baksida istället för längs bensinmacken. Stråket leder till en grönyta som kan fungera som en uteservering till restaurangen, som idag är vid en parkeringsplats.

Slutligen har ett behov av mindre intresseväckande element i linje med temat kunskap integrerats (se avsnitt 4.2. *Steg 2: Resultat av kartläggningsprocessen*), där ett referensförslag (se figur 34:4) illustrerar skulpturer av djur i verklig skala. Dessa kan vara undandömda för att inte upptäckas vid första anblick, som en skulptur av en stadsråtta under en bänk till exempel. Detta kan medföra till att nya upplevelser av promenaden kan skapas kontinuerligt, trots att boende går där dagligen vilket är fördelaktigt inom gångpendling/nyttogång (Trafikverket 2013). Även kravlösa aktiviteter som utegym och parker har blivit en del av sociala åtgärder, men som presenteras närmare nedan.

4.3.2 Resultat på lösningsförslag inom grönstruktur



Figur 36: Lösningsförslag på gröna åtgärder för att främja gång, vilket visualiseras med en strukturplan och tillhörande referensprojekt. © Lantmäteriet. Modifierad av författaren.

Grönområdet mittemot centrum konstaterades från kartläggningsprocessen (se avsnitt 4.2. *Steg 2: Resultat av kartläggningsprocessen*) vara i stort behov av upprustning. I linje med kommunens förslag (Södertälje kommun 2022a) samt den bristande tillgängligheten av grönområden i norra delen, kan en park med fördel anläggas här. I och med grönytans topografiska läge med dess upphöjning, får parken en karaktär (Gifford 2014; Jacobs 2005; Lynch 1992) med en tydlig rumsindelning för läsbarhet (Després & Piché 2016; Gehl 2011; Ståhle & Svensson 2022), fördelaktigt för att främja gång. För att grönytan ska bli en park med ökad användbarhet för en bred målgrupp, är förslag att det ska finnas flera olika aktiviteter, såsom utegym, lekplats och bänkar. Dessa går i linje med kommunens behov (Södertälje kommun 2020; Södertälje kommun 2022a) men fungerar också som gångfrämjande miljöattribut i form av att de blir målpunkter för gående (Brown et al. 2007; Cerin et al. 2017; Ewing & Handy 2009; Ferreira et al. 2016; Gehl 2011; Gehl 2016; Gifford 2014; Jacobs 2005; Kerr et al. 2016; Lynch 1992; Trafikverket 2013) som i sin tur bidrar till ökad rörelse. Detta är fördelaktigt för att skapa en gångfrämjande miljö (Appleton 1975; Cushing & Miller 2019; Gehl 2011; Gehl 2016; Després, & Piché. 2016; Jacobs 2005; Lynch 1992; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017) med variationsrikedom (Cerin et al. 2014; Després & Piché 2016; Ewing & Handy 2009; Ferreira et al. 2016; Gehl 2011; Gehl 2016; Jacobs 2005; Romice et al. 2017; Remali et al. 2015). I och med den röda tråden: Kunskap, kan parkens design präglas av detta tema, vilket ger den en karaktär och väcker intresse som gångfrämjande attribut. Stadsparken kallas därför för *Kunskapsparken*.

I linje med kunskap har även en odlingspark tillkommit, som har placerats utifrån kommunens förslag (Södertälje kommun 2022a) där dess större yta säkerställer solläge, avgörande för odlingens resiliens. Parkens tillgänglighet och användbarhet för både boende och förbipasserande möjliggör dess användbarhet för en större målgrupp, vilket är fördelaktigt för att främja gång längs stråket. Slutligen har parker som en del av gångnätet utvecklats med inspiration av bland annat Frodeparken i Uppsala (se referensförslag figur 36:3), en park med syfte att promenera längs enklare platsbildningar som bänkgrupp (se referensförslag figur 36:1). För att minska stråkets enhetliga karaktär kan gångparken med fördel implementeras med element som väcker nyfikenhet och vilja att upptäcka (Ewing & Handy 2009; Gehl 2011; Gehl 2016; Southworth 2005 m.fl.). Av denna anledning kan även mer "gömda" stigar utvecklas längs gångstråket, detta med bland annat inspiration av gångstråk i Köpenhamn (se figur 36:4). För att lyckas med en intresseväckande känsla, kan växtval stärka detta [Landskapsarkitekt, personlig kommunikation, 25 oktober, 2024]. Backtimjan kan exempelvis planteras mellan stenarna, eftersom växten både blommor och doftar gott (Planter u.å.g.). Ett barn kan upptäcka växten mellan stenarna och lukta på blommorna, där både intresseväckande attribut och ökad sinnesuppfattning med luktsinne är gångfrämjande miljöattribut (Gehl 2016; Grahn & Stigsdotter 2010). Dess tålighet under vintern gör dessutom att växten passar just här i Södertälje, som är i zon A (ibid.; Riksförbundet Svensk Trädgård 2022).

Att växtval kan stärka en plats funktion och karaktär är något som nyttjas på flera platser längs stråket eftersom en utmaning med Robert Anbergs väg var funktionslösa platser där vissa delar upplevts som ödsliga och förfallna (se avsnitt 4.1.2 *Resultat av platsbesök och*

dokumentanalys – platsanalys), motverkande för att främja gång (Cerin et al. 2017; Davison & Lawson 2006; Ewing & Handy 2009; Gehl 2016; Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022; Loureiro & Veloso 2017; Lynch 1992; Mateo-Babino 2012; Romice et al. 2017). Växtval kan därför bli viktigt för att lyfta platsens karaktär men också för att stärka platsens koncept med kunskap. Det förstnämnda gjordes genom att skapa en känsla platsen kunde främjas av att uppnå, i linje med ramverket (Lynch 1992). För att skapa en känsla är exempelvis en pergola ett förslag på en platsbildning, eftersom dess omslutning med växter kan bidra till omfamning och att komma bort, fördelaktigt för att främja gång (Cerin et al. 2017; Després & Piché 2016; Grahn & Stigsdotter 2010; Mateo-Babiano 2012). Växtval som klematis (se figur 36:5:1), kan skapa denna omslutning med dess hängande struktur (Planter u.å.a) men som ändå ger en transparent effekt, två attribut i linje med det miljöpsykologiska ramverket (Després & Piché 2016; Ewing & Handy 2009; Ferreira et al. 2016; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017). Inne i pergolan kan även växten Björnbambu stärka känslan av att komma bort samt stärka platsens karaktär, då dess tunna och långa blad (Planter u.å.b) gör att de susar i vinden, där ljudet kan bidra till ökad sinnesupplevelse som gångfrämjande miljöattribut (Gehl 2016; Grahn & Stigsdotter 2010). Slutligen hade en pergola som en platsbildning varit fördelaktigt inte minst för äldre, då kartläggningsprocessen visade behov av kravlösa platsbildningar och utveckling av sittplatser längs stråket (se figur 19 siffra 5 & 9). Se exempel på förslaget i inzoomning nedan:

INZOOMNING AV **BILPOOL** OCH **PLATSBILDNING**

GÅNGFRÄMJANDE ATTRIBUT SOM VISUALISERAS:

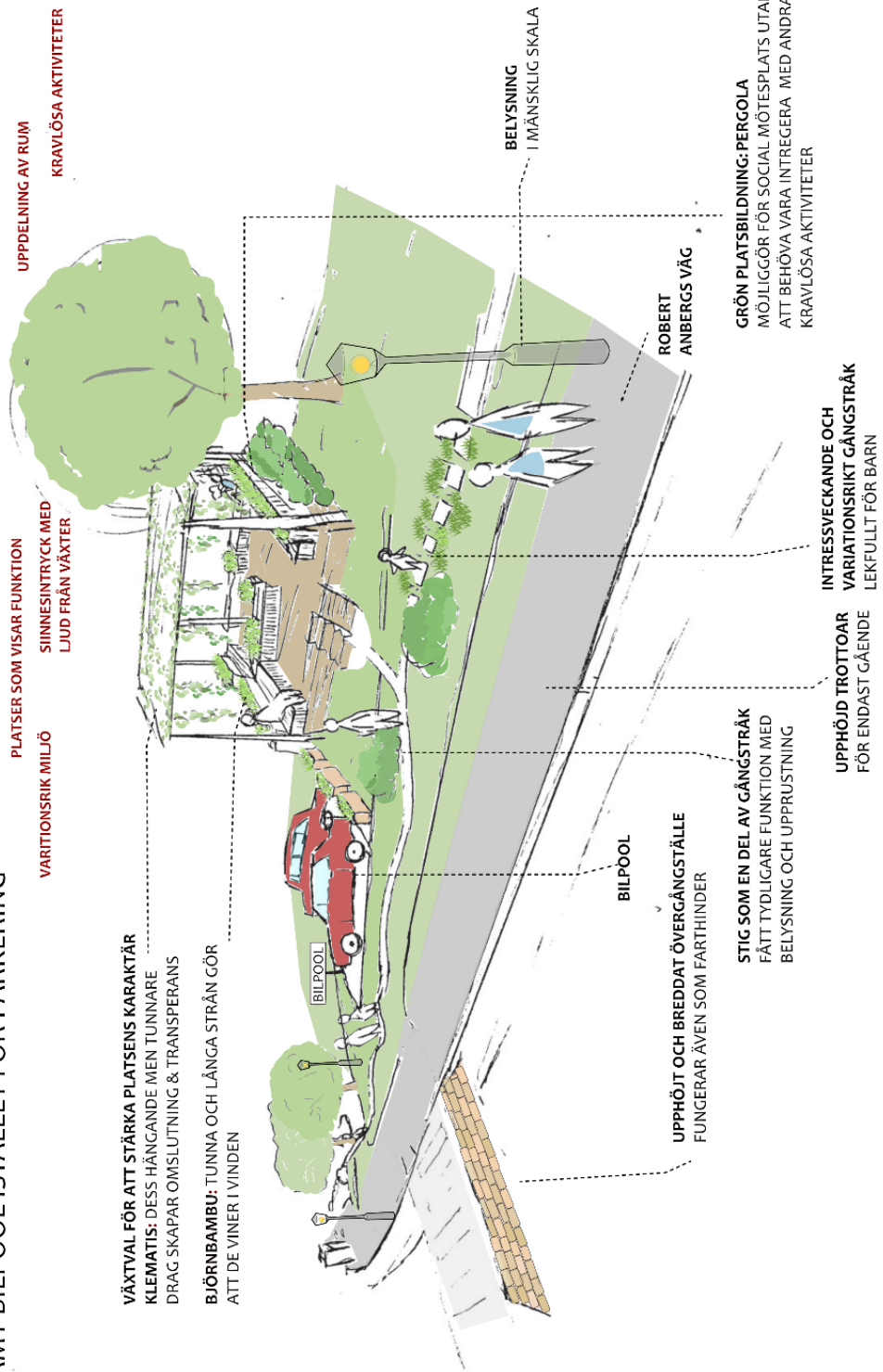
MINDRE STRÅK
SITTPLASER UTIFRÅN
EVOLUTIONÄRA PREFERENSER
UTFORSKANDE MILJÖER
TRANSPERANS
NATUR
ÖKAD DENSITET
PLATSER SOM VISAR FUNKTION
VÄXTVAL FÖR ATT STÄRKA PLATSENS KARAKTÄR
KLEMATIS: DESS HÄNGANDE MEN TUNNARE
DRAG SKAPAR OMSLUTNING & TRANSPERANS
BJÖRNBAKBU: TUNNA OCH LÅNGA STRÅN GÖR
ATT DE VINER I VINDEN

DETALJRIK MILJÖ
MÖTESPLATS/SOCIAL YTA
OMSLUTNING
VALMÖJLIGHET
UPPDELNING AV RUM
KRÄVLÖSA AKTIVITETER

LOKALA LANDMÄRKEN
MINSKAD BILISM & FARTHINDER
UPPDELNING AV RUM
KRÄVLÖSA AKTIVITETER

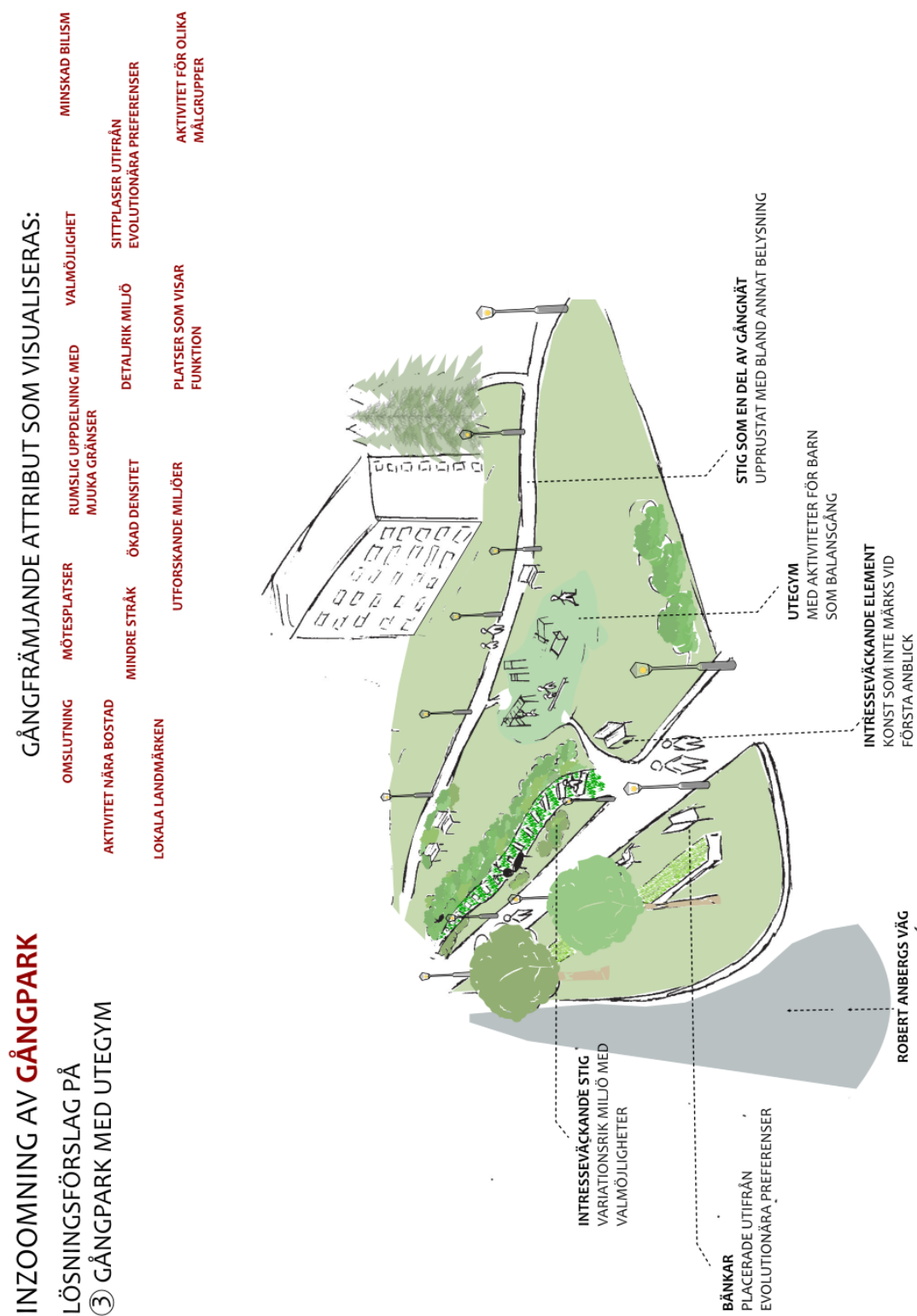
1 KORSNING/PASSAGE FÖR MÄNNISKAN

5 FLEXYTA SAMT BILPOOL ISTÄLLET FÖR PARKERING



Figur 37: Designförslag på plats 12 i figur 19, som har behov att främja gång. Designförslaget visar hur parkeringsplats kan göras om till bilpool och grön platsbildning för att främja gång.

I gångparken å andra sidan, som en del av lösningsförslaget (se nedan, figur 35) kan färgglada och blommiga perenner med doft förstärka upplevelsen av en intresseväckande, sinnesberikande och levande miljö för gående, såsom Allium 'Millennium'. Då perennen doftar och är färgstark (Planter u.å.c) kan det skapa en variationsrik, sinnesberikande och estetiskt tilltalande miljö. Detta i kombination med exempelvis Vit skogsaster kan dessutom göra att den eftersträvade karaktären kan behållas under flera årstider, då denna växt får fina höstfärger senare på året (Planter u.å.d), vilket är viktigt för att motverka den förfallna känslan som identifierades idag (se avsnitt 4.1.2 *Resultat av platsbesök och dokumentanalys – platsanalys*). Buskar med en stabil struktur, även under vintern, kan öka känslan av att grönytan är underhållen, såsom växtvalet Dvärgliguster (Planter u.å.e). Denna buske har dessutom blad som sitter kvar sent in på året (ibid.), vilket bidrar till en ombonad känsla, i linje med ramverket (Appleton 1975; Cushing & Miller 2019; Ewing & Handy 2009; Jacobs 2005). Dess enklare karaktär kan med fördel kombineras med en mer färgstark buske som exempelvis blommor på våren, så som Forsythia. Denna har dessutom ett ytligt rotsystem (Planter u.å.f) som gör det lämpligt i en park där nedgrävda garage finns i linje med Södertälje kommuns (2022a) vision, en lösningsåtgärd (se figur 32). Se inzoomning på gångpark nedan.

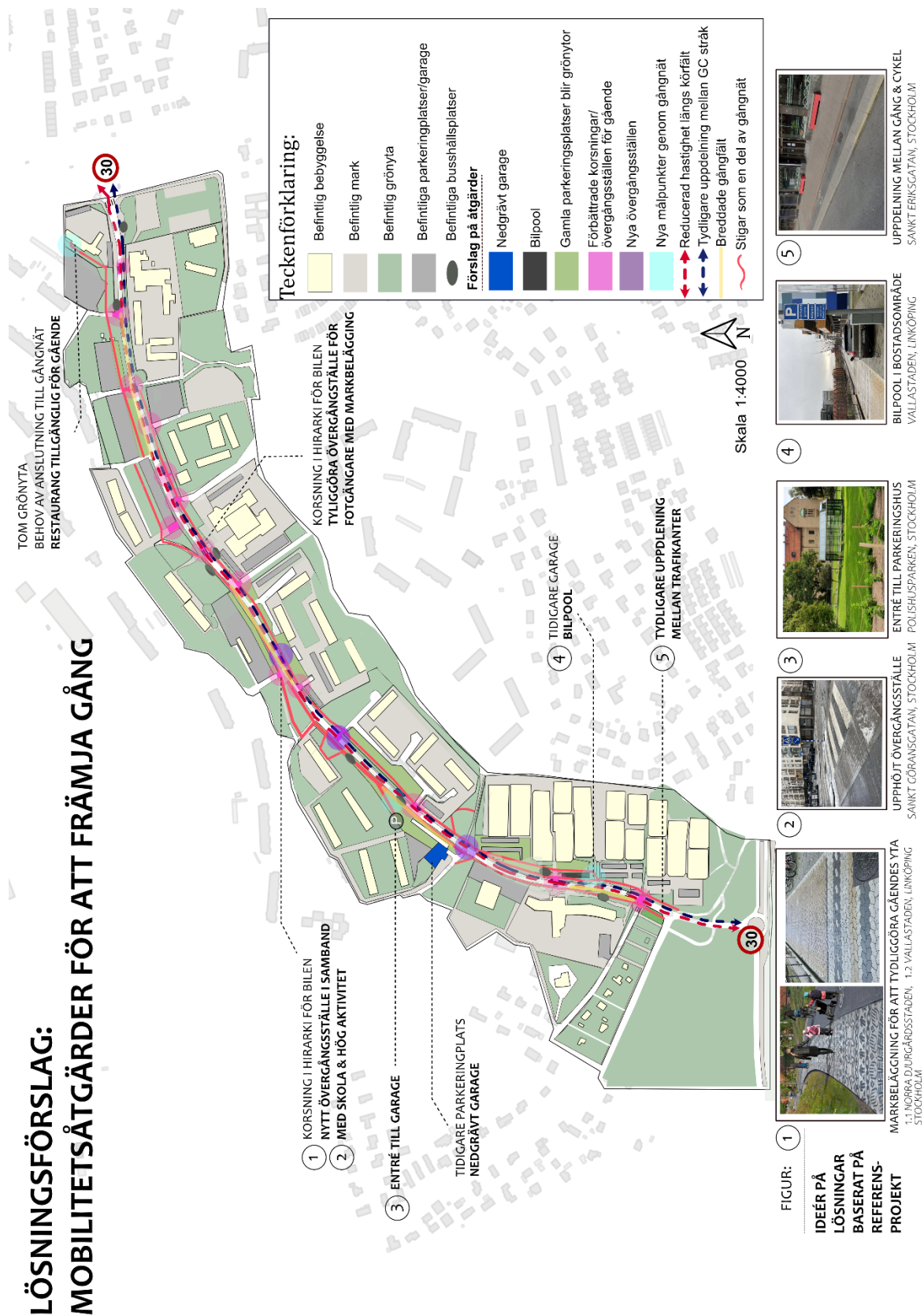


Figur 38: Designförslag på plats 6 i figur 19, som har behov att främja gång. Designförslaget visar hur gångpark kan utvecklas för att främja gång.

För att skapa en mer levande karaktär kan även växter/träd som har nötter eller bär locka till sig djur som fåglar och ekorrar, vilket både är viktigt för gåendes upplevelse (Appleton 1975; Crushing & Miller 2019; de Jong et al. 2012; Grahm & Stigsdotter 2010; Loureiro & Veloso 2017) men också för den biologiska mångfalden (Zurovac 2020). Detta går i linje med konceptet kunskap, där olika växtligheter kan upptäckas. En föreslagen kryddträdgård i Robert Anbergs torg förstärker också konceptet kunskap, där kryddor som är mer köldtåliga är att föredra för dess resiliens. Växternas placering kan med fördel samspela med bänkar för att skapa sol, skugga och lä för gående, i linje med det miljöpsykologiska ramverket mikroklimat (Gehl 2011; Jacobs 2005; Stähle & Svensson 2022). Med ovanstående resonemang, kan miljöpsykologi stärkas av landskapsarkitekturens integrering, då förhöjd interaktion mellan människa och miljö (Gifford 2014) kan stärkas av växtval.

Att utveckla gångparker är även fördelaktigt för den biologiska mångfalden, eftersom förstärkta gröna stråk med färre barriärer kan bilda en grön korridor för djur- och växters spridning (Andersson 2006), se gröna pilar i figur 36. För att säkerställa den gröna korridoren men också tillgängligheten för boende till denna, har den södra delen behov av grönska där mindre fickparker kan implementeras. I dessa platsbildningar kan gångfrämjande attribut integreras som gör att gående vill slå sig ner, så som en fontän som dels bidrar till en mer levande miljö med vatten men också bidrar till ljud för förstärkt sinnesupplevelse (Gehl 2016; Grahm & Stigsdotter 2010) och kan minska den höga bullernivån som finns i denna del av stråket (se avsnitt 4.2 *Steg 2: Resultat av kartläggningsprocessen*). För att minska bullernivån i denna del, vilket är viktigt för att öka tillgängligheten som brister på platsen samt gynna biologiska mångfalden (Arup 2021), kan även träd integreras längs de mest trafikerade sträckorna i början och i slutet av stråket (se figur 36). Detta i kombination med reducerad hastighet längs Robert Anbergs väg minskar ljudnivån och kan öka trivselen för att både promenera längs stråket och vistas på platsbildningarna längs stråket (se mobilitetslösningar nedan).

4.3.3 Resultat på lösningsförslag inom mobilitet



Figur 39: Lösningsförslag på mobilitetsåtgärder för att främja gång, vilket visualiseras med en strukturplan och tillhörande referensprojekt. © Lantmäteriet. Modifierad av författaren.

Vid framtagande av mobilitetslösningar har avvägningar behövts göras när miljöpsykologi integreras med landskapsarkitekturens tvärvetenskapliga perspektiv (Thompson 2000; Zurovac 2020). Ramverket föreslår en minskning av trafik, vilket innebär att antalet busshållplatser längs stråket hade kunnat minskas. Utifrån fallstudiens förutsättningar ansågs det dock nödvändigt att behålla samtliga hållplatser eftersom dessa påverkar tillgängligheten och bidrar till målpunkter att promenera här, två viktiga förutsättningar för att öka nytto- och pendlingsgång (Trafikverket 2013:14). Ramverket föreslår också enkelriktad trafik för att minska buller (Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022), men då stråket är en viktig passage mellan Ronna och Södertälje centrum/Stockholm City (Södertälje kommun 2022a), inte minst med bussförbindelser, kan detta bli svårt i praktiken. Av denna anledning är mobilitetsåtgärder för bil och buss oförändrat. Att stråkets bilvägar är kvar trots att det miljöpsykologiska lagret visar att bilismens hierarki längs gångstråket är grunden till de flertalet markerade utmaningarna för att främja gång (se figur 19 siffror 1, 3, 8 & 10) tydliggör att det ändå finns behov av en förändring kring dessa. I linje med det miljöpsykologiska ramverket är fler övergångsställen något som kan påverka bilismens hierarki och som har implementerats längs stråket. Det är inte bara ett motverkande attribut för bilen utan främjar också gång på så sätt att människor tenderar att vilja ta närmsta vägen (Gehl 2016) samt medför till en samlingspunkt som blir en indirekt mötesplats (Lynch 1992). Övergångsställen skapar även ökad säkerhet för gående när gatan ska passeras, inte minst för barn och äldre som behöver kortare och säkrare avstånd för att gå (Boverket 2015; Cerin et al. 2017). Som strukturplanen visar sker implementering av övergångsställen främst mellan förskola i södra delen fram till centrum, ett avstånd på ca. 700 m där det har identifierats en stor brist på befintliga övergångsställen. Övergångsställen har även implementerats där stor rörelse sker idag samt förväntad ökad rörelse i samband med utvecklingsförslaget, inte minst vid destinationer kopplat till barns aktiviteter, såsom lekplatser och idrottsanläggningar, viktigt för att främja gång (Davison & Lawson 2006).

Utöver fler övergångsställen kan även upphöjning av gångytan minska bilens hierarki och som gjorts med inspiration av gata på Kungsholmen (se figur 39:2). Upphöjning av gångyta över passager eller upphöjda övergångsställen vid korsningar, tydliggör att bilen förväntas stanna framför gående samt fungerar som ett farthinder där bilar måste sakta ner. Det bidrar också till en tydligare uppdelning och avläsbarhet för människor (Després & Piché 2016; Gehl 2011; Ståhle & Svensson 2022). Även markbeläggning kan tydliggöra gåendes hierarki och kan med fördel användas på andra delar med, som ett detaljrikt (Gehl 2011; Gehl 2016; Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022; Lynch 1992; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017) eller navigerande element (se figur 39:1), fördelaktigt för att främja gång (Ewing & Handy 2009; Gehl 2016; Jacobs 2005; Lynch 1992; Romice et al. 2017 m.fl.). Hela stråket har också fått en begränsad hastighet till 30 km/h under alla tider på dygnet, för att minska buller eftersom skolbarn vistas ute på dagen och boende rör sig här under morgon- och kvällstid.

I lösningsförslaget har även omfördelning av parkeringsplatser gjort där flertalet tagits bort som blivit ersatt med garage och bilpool. Efter dialog med Telge Fastigheter [personlig kommunikation, 15 november 2024] konstaterades 21 parkeringsplatser stå tomma söder om centrum. I designförslaget har kommunen köpt upp marken och gjort om den, bland annat

med ökad grönska. Som nämndes i lösningsförslag med utvecklad grönstruktur, kan ökad grönyta inklusive fler träd i kombination med borttagna parkeringsplatser, medföra till både minskat buller men också utveckling av gångtor i naturen (se utveckling av gångnät, figur 24), med närvaro av arter som den biologiska mångfalden bidrar till (Zurovac 2020) – vilket främjar gång (Gibson 1979; Loureiro & Valeso 2017; Valera & Vidal 2017). En utveckling av gångstråk har också skett i samband med att upptrampade stigar utvecklats till tydligare gröna stråk, så som till restaurangen (se utvecklad gångstråk med hjälp av stigar, figur 39). Detta genom att barriärer som staket är borttagna som bidrar till mjuka gränser, vilket går i linje med ramverkets gångfrämjande attribut (Ewing & Handy 2009; Jacobs 2005; Ståhle & Svensson 2022; Loureiro & Veloso 2017; Lynch 1992; Mateo-Babino 2012; Romice et al. 2017). Även implementering av bänkar längs dessa stigar, bidrar till att stigen har en målpunkt och därmed uppmuntras till att användas, vilket främjar gång (Brown et al. 2007; Cerin et al. 2017; Ewing & Handy 2009; Ferreira et al. 2016; Gehl 2011; Gehl 2016; Gifford 2014; Jacobs 2005; Kerr et al. 2016; Lynch 1992; Trafikverket 2013).

Borttagna parkeringsplatser längs stråket möjliggör även till breddade gångtor, där viss hårdgjord yta kan bevaras till detta. Ökad gångbredd kan med fördel ske där ökad rörelse förväntas, så som vid busshållplatser vilket ökar trafiksäkerheten (Ståhle & Svensson 2022). Breddad gångyta gör också att cykelbanan tydligare kan separeras från gående, där en uppdelning tillkommit (se figur 39:5). Breddade gångtor är fördelaktigt för att främja trafiksäkerhet, vilket går i linje med miljöpsykologiska ramverket (Brown et al. 2007; Cerin et al. 2014; Ferreira et al. 2016; Gehl 2016; Gifford 2014; Kerr et al. 2016; Ståhle & Svensson 2022; Mateo-Babiano 2012; Southworth 2005) samt är en platsspecifik utmaning längst stråket (se figur 18, siffra 11). Se breddning av gångstråket, streckad gul linje i figur 39.

Eftersom bilismen är en norm i Södertälje (Södertälje kommun 2017) förväntas människor fortfarande vilja åka bil, där nedgrävt garage tillkommit, en lösning i linje med kommunens förslag (Södertälje kommun 2022a:44) samt inspiration från Polishusparken (figur 39:3). För att komma ner till garagen är entréerna gjorda av glashus, vilket skapar insyn (Després & Piché 2016; Ewing & Handy 2009; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017) och visar funktion, fördelaktigt för ett gångfrämjande stråk (Cerin et al. 2017; Jacobs 2005; Remali et al. 2015; Romice et al. 2017). I ett försök att tänka nytt avseende områdets bilnorm, är bilpool också något som föreslås implementeras i detta förslag, med inspiration av Vallastaden i Linköping (se figur 39:4). Bilpoolen är placerad i södra delen där bostadsområden är mest centrerade för att få störst potential till användning. Det är även denna del som ligger längst bort från centrum där boende därmed kan vara i störst behov av bil vid särskilda behov, såsom transport till vårdcentral eller storhandling.

Sammanfattningsvis går det med hjälp av ovanstående visualiseringar att se hur miljöpsykologiskt ramverk kan integreras med landskapsarkitekturens perspektiv genom att testa ramverket längs Robert Anbergs väg. Vilka lärdomar som kan dras av detta presenteras nedan.

4.4 Lärdomar av att integrera miljöpsykologiska perspektivet i landskapsarkitektur

Vad som kan konstateras när det miljöpsykologiska ramverket appliceras i en fallstudie är att ramverket till viss del är platsspecifikt, vilket påvisar att olika stråk har olika förutsättningar där vissa stråk har större behov av vissa gångfrämjande miljöattribut än andra. En annan slutsats som kan dras är att ramverkets integrering i landskapsarkitektur innebär att avvägningar behövde göras, då inte alla attribut kunde tillgodoses i praktiken. Ett exempel är attributet enkelriktad trafik, vilket ramverket föreslår men som inte gick att tillgodose av platsspecifika skäl, då Robert Anbergs väg är ett stråk som knyter an till mycket (Södertälje kommun 2022a). Ett annat exempel var att ramverket förespråkade för att ta bort samtliga barriärer som parkeringsplatser, men som inte hade fungerat i praktiken då Södertäljes höga bilanvändning och dess bilnorm gör detta svårt i praktiken (Södertälje kommun 2017). För att skapa ett verklighetsorienterat designförslag och samspele med landskapsarkitekturens bredare intressen där helheten tillgodoses (ECLAS u.å.) kan det miljöpsykologiska ramverket alltså behöva kompromissas på.

Men även om landskapsarkitekturen som disciplin inte förespråkar för en integrering av hela det miljöpsykologiska ramverket, gavs insikten att samspelet mellan disciplinerna ändå stärker varandra. Detta eftersom det miljöpsykologiska ramverket underlättade designarbetet på det sätt att lagret identifierade utmaningarna, vilket konkretiserade exakt vad som behövde utvecklas för att främja gång. Samtidigt användes landskapsarkitekturens disciplin som ett sätt att stärka miljöpsykologin. Detta kunde ses i designförslaget genom att exempelvis växtval bidrog i att stärka den känslan som platsen skulle förmedla samt ökad sinnesuppfattning som lukt och ljud, vilket stärker interaktion mellan människa och miljö (Gifford 2014).

5. Diskussion

5.1 Resultatdiskussion:

I detta avsnitt diskuteras resultatet från litteraturstudien och fallstudien med forskningsfrågan *Hur kan ett miljöpsykologiskt ramverk samspela med landskapsarkitekturens forskningsfält i design av gångstråk för att främja gång?* med tillhörande frågeställningar: (1) *Vilka gångfrämjande miljöattribut bör ramverket bestå av för att främja gång som transportsätt?* och (2) *Vilka lärdomar kan dras av att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur i en fallstudie i Ronna, Södertälje kommun?*

5.1.1 Hur perspektiven samspelar med varandra

Som resultatet visade kan det miljöpsykologiska ramverket samspela med landskapsarkitekturens forskningsfält i design av gångstråk för att främja gång. Att disciplinerna har gemensamma intressen visas även teoretiskt, där landskapsarkitekturens triangel med bild, struktur och handling (Van den Brink et al. 2016) går i linje med flertalet av de gångfrämjande miljöattributen i det miljöpsykologiska ramverket, som också främjar dessa tre grundpelare. Läsbarhet, estetik, variationsrikedom och detaljrik miljö i mänsklig skala är några attribut som stärker uppfattningen av landskapets bild. Rumslig uppdelning, orienterbarhet och visa funktion går hand i hand med landskapets struktur. Slutligen är samtliga attribut gjorda för att främja beteende inom gång, vilket går i linje med aktivitet. Samspelet mellan disciplinerna visas även i acceptansen av människors påverkan av landskapet, där människans historia och kulturarv kan framhävas i landskapet för att främja platsidentitet till exempel (Kolen 2016; Gifford 2014), som i sin tur främjar gång. Detta blev tydligt i designförslaget där åtgärder för att knyta an design till platsens identitet, karaktär och målgrupp blev viktigt, vilket till exempel gjordes med hjälp av konceptet *Kunskapslänken*. Även uppmuntran till sociala aktiviteter ses som viktigt i båda disciplinerna (Thompson 2000; Gifford 2014) och till viss del att designa landskapet anpassat efter funktion för människors aktiviteter (Thompson 2000), något som också är en av de största åtgärderna som har gjorts i designförslaget med ett torg, platsbildningar, aktiviteter och utveckla förgårdsmark som saknar funktion idag (se figur 32). Att fälten samspelar till stor del gör det enklare för dessa att samspela i utformningen av miljön, vilket är positivt för att skapa en evidensbaserad design där gång kan främjas.

5.1.2 Landskapsarkitekturens påverkan i att stärka miljöpsykologins integrering i designprocessen

Alla aspekter inom miljöpsykologi och landskapsarkitektur är inte lika, vilket framgick i framtagandet av designförslaget där vissa avvägningar behövde göras i miljöpsykologiska ramverkets implementering längs Robert Anbergs väg. Exempelvis behölls trafik i två köriktningar och parkeringsplatser - något som inte går i linje med det miljöpsykologiska

ramverket. Detta kan förklaras av att landskapsarkitektur som tvärvetenskaplig disciplin behöver täcka flera olika dimensioner (Thompsson 2002; Zurovac 2020). Detta ansågs särskilt viktigt att tillgodose i denna fallstudie som ska bidra i kommunens arbete, där det är viktigt att utforma ett realistiskt och heltäckande designförslag som måste bli tillämpbart i praktiken. Även om miljöpsykologiska attribut behövde tas bort på grund av samspelet, kan disciplinen dock sägas gynnas av landskapsarkitekturens integrering eftersom det i slutändan resulterade till ett verklighetsförankrat resultat.

Även om landskapsarkitektur och miljöpsykologi inte är överens om alla attribut, kan de samspela till viss del ändå. Både landskapsarkitektur och miljöpsykologi kan exempelvis gynnas av gröna värden, så som den gröna korridoren i lösningsförslaget i figur 34 till exempel. Även om disciplinerna har olika avsikter med att stärka en grön korridor, där landskapsarkitektur erkänner natur med moraliskt värde (Thompson 2000) och ser dess integrering som något som kan stärka biologisk mångfald (Zurovac 2020) eller minska klimatförändring (UNDP u.å.), kan det också gynna människans upplevelse av exempelvis naturliga landskap och artrikedom - två gångfrämjande miljöattribut i ramverket (Appleton 1975; Crushing & Miller 2019; de Jong et al. 2012; Grahn & Stigsdotter 2010; Loureiro & Veloso 2017). Ett annat exempel är hur växtval kan stärka sinnesuppfattning, såsom blad som susar i vinden eller doftande växter som finns kvar flera tider på året, vilket tydliggör hur landskapsarkitektur kan stärka miljöpsykologin. Miljöpsykologiska attribut för att göra stråket mer anpassade för fotgängare än för bilister är också fördelaktigt för landskapsarkitekturens ekonomiska hållbarhetsaspekt, då studier visar att handeln ökar betydligt mer (Kaijser 2020). Detta eftersom gående är en köpstark grupp (ibid.).

Slutligen kan landskapsarkitekturens integrering göra att miljöpsykologin kan komma till uttryck i designförslag i form av att nyttja landskapsarkitekters metod att visualisera lösningar i kartor (Kolen 2016). Miljöpsykologi som är mindre visuellt eftersom det handlar om beteende (Gifford 2014), kan gynnas av att använda detta tillvägagångssätt, inte minst i en fallstudie för att främja gång. Detta då arbetet visade hur ett platsspecifikt lager med miljöpsykologi kan konkretisera, identifiera och synliggöra *var* behov och utmaningar behöver åtgärdas eller utvecklas. Detta styrker hur landskapsarkitekturens integrering i miljöpsykologi kan göra disciplinen mer tillämpbar i praktiska designförslag.

5.1.3 Miljöpsykologins påverkan för en mer evidensbaserad landskapsarkitektur

Så som att miljöpsykologi behöver samspela med landskapsarkitektur för att bli mer verklighetsorienterat i praktiken, har även landskapsarkitektur behov av att samspela med ett miljöpsykologiskt ramverk, eftersom det kan göra disciplinen mer evidensbaserad. Detta finns det behov av för att kunna lösa de stora samhällsutmaningar som landskapsarkitekter står inför (Meijering 2016; Prominski 2016), inte minst med den tidsbrist som landskapsarkitekter har i arbetet, där evidensbaserade värden förloras på bekostnad av detta (Kirkeby 2012; Prominski 2016). Tidsbristen är något som även Södertälje kommun

instämmer med, där ett projekts tidsram inte innefattar tillräckligt med tid för att sätta sig in i forskningsfältet på en djup nivå [Trafikplanerare, personlig kommunikation, 21 november, 2024].

Att tid inte finns till kunskapsbaserad design måste lösas eftersom det innebär att våra miljöers utformning och dess användning riskeras att inte uppnå deras fulla potential när de baseras på bristande underlag som personliga åsikter (Brown & Corry 2020) eller erfarenheter (Prominski 2016:194). Ett exempel på ett sådant scenario är att våra utemiljöer riskerar att inte främja gång som transportsätt, vilket medför en problematik inom förbättrad folkhälsa och samtliga hållbarhetsdimensioner (Arup 2021; Gehl 2016; Ståhle & Svensson 2022; Ulrich 1999; UNDP u.å.). Gångmiljön är som tidigare nämnt en yta med stor potential att påverka vårt beteende inom transport, då vi vistas där dagligen (Trafikverket 2013). I utsatta områden som Ronna, som har särskilt stort behov av att främja gång med dess bilnorm (Södertälje kommun 2017), låga andel gång (Södertälje kommun 2024a) samt behov av samhällsutveckling i stort då det klassas som ett utsatt område med stora utmaningar (Polisen 2023), är det särskilt viktigt att kommunen använder sig av evidensbaserad design.

För att främja evidensbaserad design i en tidspressad bransch ställs det krav på att landskapsarkitekter har forskningsbaserad kunskap lättillgänglig, där kunskapen ska vara lätt att hitta för landskapsarkitekter (Brown & Corry 2020) men som är svårt i praktiken på grund av att forskningsfältet är så brett (Meijering 2016; ECLAS u.å; Thompson 2000; Zurovac 2020). När fler landskapsarkitekter använder sig av en design som är baserat på kunskap får yrket i sig dessutom ökad status (ibid.), vilket är viktigt då yrket har en avgörande roll i hur hållbara våra miljöer blir och bör därför få ta plats i planeringen. Ökat inflytande hos landskapsarkitekter är särskilt viktigt då vi lever i ett nyliberalistiskt samhälle där planeringen snarare drivs av vinstdrivande processer än fotgängares livskvalitet (Syssner 2012). I praktiken innebär det att bebyggelse av höga flervåningshus för att maximera ytan inte är helt ovanligt (Ankre & Petersson-Forsberg 2019), där gångfrämjande miljöattribut som skugga eller negativa vindförhållanden kan gå på bekostnad av detta (Gehl 2011). I ett sådant scenario blir det svårare för fotgängare att *vilja* gå, vilket tydliggör behovet av miljöpsykologisk integrering för att uppnå en hållbar livsmiljö baserad på evidensbaserad design.

För att göra kunskapen mer tillgänglig tydliggör Milburn och Brown (2016) behovet av bättre tillvägagångssätt för att implementera forskningen i praktiken, vilket Prominskis (2016) idéer styrker, som tar upp att det finns behov av tydligare och mer konkret arbetssätt. Detta visar på att det finns en efterfrågan på att använda det framtagna ramverket, eftersom det är konkret, användarvänligt och forskningsbaserat. Att använda ett forskningsbaserat ramverk är även ett relevant tillvägagångssätt inom evidensbaserad design, då det kan testas på en plats och kan sedan analyseras om det fungerar i praktiken eller inte, där landskapsarkitekter med ökad säkerhet kan använda eller förkasta lösningen (Lenzholzer et al. 2013). Detta tydliggjordes i denna fallstudie, där det blev klart att inte alla gångfrämjande miljöattribut enligt ramverket kom att implementeras längs Robert Anbergs väg. När forskning dessutom testas genom

design, sker ofta ett samarbete med andra discipliner vilket är av stor betydelse för att utveckla landskapsarkitekturens design i praktiken (Lenzholzer & Brown 2016). Ett tvärvetenskapligt samarbete gjordes även i detta arbete då framtagning av designförslaget innebar dialog med både kommunens Park- och landskapsenhet och Gatu-och trafikenheten, vilket alltså kan sägas stärka lösningsförslagets relevans (ibid.). Det kan även resultera i ett mer evidensbaserat lösningsförslag eftersom erfarenhet inte bör förkastas, då forskning behöver baseras på mer än bara teoretisk kunskap (Jansson et al. 2019).

Att alltså kombinera teori med design på en plats bidrar i att resultatet blir evidensbaserat, men det innebär även att resultatet blir mer kontextbaserat (Lenzholzer et al. 2013). Även om generaliserbarheten kan sägas minska vid ett konkret fall, behöver det inte vara en nackdel. Detta då Ronnas struktur kan jämföras med flera andra platser byggda under modernismens ideal under 60-talet (Södertälje kommun 2022a). Resultatet kan då generaliseras till liknande situationer (Van den Brink et al. 2016) - inte bara i Södertäljes förorter utan modernistiska områden i hela Sverige och därmed bli användbart i fler fall. Denna fallstudie är därför ett bra komplement till det forskningsbaserade ramverket, som tillsammans bidrar till evidensbaserad design (Van den Brink et al. 2016).

Även om det finns fördelar med att inkludera platsspecifika förutsättningar, är det dock viktigt att ramverket inte blir *för* platsspecifikt - detta för att öka generaliserbarheten och därmed landskapsarkitekters möjlighet att använda ramverket på fler platser (Prominski 2016). I denna fallstudie har unika kontextbaserade drag för just Robert Anbergs väg identifierats, vilket kan ifrågasätta lärdomarnas generaliserbarhet av designförslaget. Ett unikt kontextbaserat drag som identifierats i denna fallstudie är Södertälje kommuns markägoförhållanden. Då kommunen inte äger all mark har kommunen heller inte rådighet över den [Trafikplanerare, personlig kommunikation, 27 november 2024]. Även om dessa markägoförhållanden är unika för just Robert Anbergs väg, kan lösningen däremot anses vara generaliserbar då ökad dialog och samverkan mellan olika aktörer, såsom fastighetsägare, är nödvändig vid utveckling av platser i alla kommuner. På så sätt bedöms detta ramverk ändå vara möjligt att applicera på stråk i olika kommuner.

Genom dialog och samverkan är min förhoppning att aktörer ska komma överens och ställa sig positiva till designförslaget. Detta eftersom alla aktörer troligtvis eftersträvar ett attraktivt område där människor vill bosätta sig, handla och vistas, vilket just detta designförslag främjar. I denna fallstudie är de omkringliggande markägarna till stor del kommunala bostadsbolag, såsom Telge Fastigheter, vilket är fördelaktigt då de, likt kommunen, värnar om det allmänna intresset vilket kan underlätta samverkan med kommunen. I de situationer där en överenskommelse om platsens utveckling inte kan uppnås, kan en sista lösning bli att kommunen tvångsinlöser mark för att på så sätt säkerställa utvecklingen av ett gångvänligt stråk. Enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten (1 kap. 2 §). Vidare anges att kommunen får lösa in mark som enligt detaljplanen ska användas för en allmän plats som kommunen ska vara huvudman för (6 kap. 13 §). Det innebär att om en överenskommelse inte kan nås, har

kommunen med sitt planmonopol rätt att planlägga marken och kan på så sätt säkerställa önskad utveckling av stråket vid ett detaljplanearbete.

5.2 Metoddiskussion

Olika faktorer har påverkat resultatet, vilket diskuteras nedan.

5.2.1 Positionalitet: Subjektiv bedömning i framtagning av ramverk

Under arbetets gång har beslut i framställning av ramverket tagits som påverkat utfallet av resultatet, där min personliga inblandning kan sägas ha påverkat resultatet av det teoretiska ramverket. Detta är något jag vill vara transparent med eftersom denna subjektivitet påverkar vilka teman som identifieras och därmed vad som blir resultatet (Braun & Clarke 2006). Även om tematiseringen skedde ur ett induktivt tillvägagångssätt där temana uppstått från datan, har läsaren alltid sitt eget teoretiska perspektiv (Holt-Jensen 2019; Alvinus et al. 2023). Att personliga bedömningar fick påverka resultatet av den tematiska analysen blev tydligt under tematiseringen där vissa attribut kunde ha placerats med andra teman också. Ett exempel var attributet “estetiskt tilltalande”, som egentligen kan sägas tillhöra flera kategorier, så som hur variationsrikt eller hur sammanhängande ett gångstråk är. Det placerades ändå vid “användarvänlighet” och “sinnesuppfattning” eftersom dessa kategorier hade störst stöd i litteraturen. Att placera attributet “estetiskt tilltalande” vid alla kategorier som kan sägas påverkas av detta attribut ansågs göra ramverket för spretigt, där min bedömning var att det viktigaste för att främja gång är att attributet finns med i ramverket.

Min personliga påverkan fick även komma till uttryck i avvägningsprocessen under kodningen. Detta då inte alla gångfrämjande attribut gick att samspela, där exempelvis ökad kollektivtrafik, korsningar och trappor både kan främja och motverka gång, och en avvägning gjordes baserat på målgruppens behov – barn och äldre. När ramverket testades på den specifika platsen stod jag inför liknande avvägningsprocess i designförslaget, där vissa av ramverkets attribut gick emot platsens behov och förutsättningar, såsom enkelriktad trafik vilket inte var tillämpbart på stråket ur ett större perspektiv. Platsspecifika åtgärders valdes alltså att prioriteras framför att implementera samtliga attribut i ramverket, för att säkerställa att lösningarna passade för just Ronnas förutsättningar. Eftersom Ronna anses vara ett otryggt område (Södertälje kommun 2022a; Polisen 2023) prioriterades även åtgärder för ökad trygghet, men som på en annan plats med andra utmaningar kanske hade prioriterat andra attribut. Att avvägningar baserats på målgrupp och platsen kan ifrågasätta hur generellt ramverket samt lärdomar från designförslaget blir, vars syfte var att kunna generalisera till fler platser och endast testas på Robert Anbergs väg som en fallstudie. Att göra ett teoretiskt ramverk med litteratur anpassat för just utsatta områden skulle därför kunna ha varit mer lämpat för att få ett så bra verktyg för den specifika platsen som möjligt och därmed öka evidensbarheten.

Däremot befinner vi oss i en samhällsutveckling idag, där studier visar att just trygghet blir allt mer avgörande vid val av bosättning (Skanska 2020:14). På så sätt kan åtgärder för ökad trygghet antas vara aktuellt för många stråk, vilket kan argumentera för att denna platsspecifika åtgärd passar för ett generellt ramverk. Som tidigare nämnt kan även Ronnas förutsättningar liknas vid andra platser i modernistiskt formspråk, vilket ytterligare motiverar ramverkets samt studiens designförslags generaliserbarhet.

Ovanstående avvägningar visar hur aktiv roll forskaren har i analysprocessen (Braun & Clarke 2006:80), vilket Holt-Jensen (2018) menar även är påtagligt vid framställning av kartor. Även om kartor är baserade på det som faktiskt har observerats på platsen, är det kartläggaren som visar vad som ska inkluderas och exkluderas på kartan, vilket formar resultatet (ibid.). Samma process gäller vid val av litteratur inför det teoretiska ramverket och under kartläggningsprocessen i designförslaget. Även om majoriteten av litteratur är forskningsbaserat är litteratur från Jan Gehl som integrerats i ramverket ett undantag. Detta kan ifrågasättas eftersom Gehl kan sägas vara en praktiker som snarare baserar sina böcker på beprövad erfarenhet än vetenskaplig forskning (Gehl 2011; 2016). Hans bidrag ansågs dock medföra ett forskningsbaserat ramverk då landskapsarkitektur är en disciplin som grundar sig på både teori och praktik där erfarenhet också är relevant för beslut baserat på kunskap (Jansson et al. 2019). Dessutom ger Jansson et al. (2019) kritik till Brown och Corrys (2011) bristande detaljer avseende förklaringen av vad som faktiskt innebär med evidensbaserade underlag. Detta styrker att litteraturstudiens mer praktiska forskning inte behöver gå i motpol till vad som Brown och Corry (2011; 2020) menar med bevisbaserade underlag, där ramverket ändå rekommenderas att användas av landskapsarkitekter för att uppnå evidensbaserad design.

Även kartläggning blir en subjektiv process där jag som kartläggare avgör vilka lager och utdrag som ska forma processen (Corner 1999). Detta kan påverka hur replikerbar studien blir, vilket i sin tur påverkar reliabiliteten, men som kompletterades genom att vara transparent i valen som gjorts. Samtidigt kan validiteten vara viktigare än reliabiliteten i detta fall, eftersom det i en fallstudie ofta är viktigare att förstå den specifika platsen och dess unika förhållanden med kreativa lösningar (Van den Brink et al. 2016), än att säkerställa att resultaten kan upprepas.

Att de subjektiva besluten tagits av mig som är insatt i ämnet kan även sägas vara fördelaktigt i det perspektivet att besvara syftet. Dock kan min positionalitet ifrågasättas eftersom den inte är representativ för den valda målgruppen (varken för den demografiska målgruppen i Ronna eller som barn/äldre). Detta innebär att arbetets validitet exempelvis hade gynnats av intervjuer med boende för att säkerställa att åtgärderna är anpassade efter deras behov, även om dokumentanalysen innefattar åsikter från boende till viss del genom medborgardialog.

5.2.2 Underlag

En ytterligare faktor som kan ha påverkat resultatet av designförslaget är dokumentanalysen som var en del av kartläggningsprocessen. Dokumentanalysen baserades på medborgardialog

från 2018, där åsikterna kan ha förändrats på 6 år. Dessutom kan underlagets reliabilitet ifrågasättas eftersom enbart 54 personer svarade på medborgardialogen, vilket inte är representativt för alla boendes åsikter. Examensarbetets omfattning och tidsspann gjorde det inte möjligt att genomföra en egen undersökning. Att ta med detta underlag ansågs bättre än inga åsikter alls, underlaget med medborgardialogen är det senaste uppdaterade och ansågs därmed vara tillräckligt aktuellt för att inkludera i arbetet.

Ett ytterligare underlag som hade kunnat bidra till att främja evidensbaserat lösningsförslag är att även göra ett ramverk för landskapsarkitektoniska disciplinen. I denna studie fick miljöpsykologi ett eget ramverk och där landskapsarkitektur fick representeras genom dokumentanalys, dialog med landskapsarkitekt och ett teoriavsnitt. Detta hade kunnat utvecklats till ett mer strukturerat underlag, inklusive en litteraturundersökning. På så sätt skulle studien bli mer evidensbaserad, men valdes att inte göras på grund av examensarbetets omfattning och tidsspann. Slutligen hade det ekonomiska perspektivet kunnat få större fokus för att göra designförslag mer tillämpbara i praktiken. Då ramverket kompletteras med kommunala dokument som inkluderar det ekonomiska perspektivet, anses lösningarna till viss del ändå beakta de ekonomiska aspekterna och dess genomförbarhet.

6. Slutsats

6.1 Slutsats av detta arbete

I detta arbete har ett miljöpsykologiskt ramverk bestående av gångfrämjande miljöattribut tagits fram i syfte att göra landskapsarkitekturen mer evidensbaserad som disciplin. Detta för att kunna skapa gångfrämjande miljöer av hög kvalitet där ett mer hållbart samhälle, med en friskare och välmående befolkning, kan uppnås. När miljöpsykologins integrering gör landskapsarkitekturen mer evidensbaserad, kan även yrket i sig få ökad status som gör att disciplinen kan få mer inflytande i planeringen av dagens utemiljöer – vilket är viktigt för att skapa hållbara livsmiljöer ur ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv.

För att förstå vilka attribut som krävs för att främja gång längs just Robert Anbergs väg samt kunna dra lärdomar om hur miljöpsykologi kan integreras inom landskapsarkitektur, testades ramverket på platsen. Vad som gick att konstatera är att ramverkets två huvudteman: *Levande livsmiljö* och *Mänsklig anpassning* med tillhörande miljöattribut behöver tillgodoses på ett stråk för att främja interaktionen mellan människa och miljö, och på så sätt även främja gång som aktiv transport. Miljöattributen i dessa två huvudteman har inte en hierarkisk ordning, utan deras vikt varierar beroende på hur den enskilda platsen ser ut. I designförslaget presenteras de viktigaste attributen för just Robert Anbergs väg, där det går att konstatera att flertalet åtgärder behövs för att främja gång och därmed kan ett evidensbaserat lösningsförslag uppnås. För att använda lösningsförslagen i praktiken behöver dock samverkan och dialog ske med markägare. En förhoppning är att samtliga aktörer bejakar offentliga intressen och därmed vill bidra i arbetet till en hållbar utveckling där designförslaget kan ses som ett evidensbaserat underlag att inspireras av.

Utöver att landskapsarkitekturen behöver miljöpsykologin för att bli mer evidensbaserad, är en sista slutsats att även miljöpsykologin behöver samspela med landskapsarkitektur för att få komma till uttryck i planeringen. Detta är viktigt eftersom dess disciplin har stor påverkan på hur människor interagerar med stadens miljöer, som i sin tur är avgörande för att främja gång och uppnå en hållbar utveckling.

6.2 Framtida forskning

I en framtida studie hade det varit intressant att göra en djupare intervjustudie med mer uppdaterad information av boendes preferenser. Det hade även varit intressant att testa detta ramverk på liknande miljöer som Ronna, och därmed stärka studiens reliabilitet och kunna dra lärdomar som kan bidra till ytterligare evidensbaserade insikter. Som nämndes i metoddiskussionen hade även ett teoretiskt ramverk inom landskapsarkitektur varit intressant att utveckla. Det hade stärkt landskapsarkitekters arbetssätt till att bli mindre baserade på personliga åsikter och erfarenheter och hade bidragit till mer evidensbaserade kunskapsunderlag inför framtida designförslag.

Referenser

- Alfonzo, M. A. (2005). To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs. *Environment and Behavior*, 37(6), 808–836. <https://doi.org/10.1177/0013916504274016>
- Alvinus, A., Borglund, A. & Larsson, G. (2023). *Tematisk analys*. Studentlitteratur.
- Andersson, E. (2006). Urban landscapes and sustainable cities, *Ecology and Society* 11(1): 34.
DOI: [10.5751/ES-01639-110134](https://doi.org/10.5751/ES-01639-110134)
- Andersson, T. (2021). Landscape architecture used as a society service: The Swedish example. In *Green visions: greenspace planning and design in nordic cities*, edited by K. Nilsson, R. Weber and L. Rohrer. Livonia: Arvinus + Orfeus Publishing AB.
- Ankre, R., & Petersson-Forsberg, L. (red.) (2019). Förtätning och gröna kilar - konsekvenser för friluftslivet. I: Forsberg, G. *Samhällsplaneringens teori och praktik*. Liber.
- Appleton, J., 1975. The Experience of Landscape. *Wiley*, London
- Arup. (2021). *Designing for planetary boundary cities*. <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/planetary-boundaries>
- Berglund, U., Eriksson, M. & Ullberg, M. (2011). *Här går man gångtrafikanter erfarenheter av gåendemiljön i tre städer*. Institutionen för stad och land, Sveriges lantbruksuniversitet.
- Bonaiuto, M., Aiello, A., Perugini, M., Bonnes, M., & Ercolani, A. (1999). Multidimensional perception of residential environment quality and neighbourhood attachment in the urban environment. *Journal of Environmental Psychology*, 19, 331-352.
- Bonnes, M., Lee, T., & Bonaiuto, M. (2003.). *Psychological theories for environmental issues*. Wiltshire, UK: Antony Rowe Ltd.
- Borst, H.C., Miedema, H.M.E., de Vries, S.I., Graham, J.M.A. & van Dongen, J.E.F. (2008). Relationships between street characteristics and perceived attractiveness for walking reported by elderly people. *Journal of environmental psychology*, 28 (4), 353–361.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2008.02.010>
- Boverket (2015). *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*. (Uppl. 1).
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2015/gor-plats-for-barn-och-unga-bokversion.pdf>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>

- Brown, R. & Corry, R. (2011). Evidence-based landscape architecture: The maturing of a profession. *Landscape and Urban planning*. 100, 327–329.
- Brown, R. & Corry, R. (2020). Evidence-Based Landscape Architecture for Human Health and Well-Being. *Sustainability*, 12(4):1360. DOI: 10.3390/SU12041360
- Brown, B. B., Werner, C. M., Amburgey, J. W., and Szalay, C. (2007). Walkable route perceptions and physical features: converging evidence for en route walking experiences. *Environ. Behav.* 39, 34–61. DOI: 10.1177/0013916506295569
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 3.uppl. Solna: Liber AB.
- Carmona, M. (2010). *Public place s— Urban spaces: The dimensions of urban design* (2:a uppl.). Architectural Press/Elsevier.
- Cerin, E., Nathan, A., van Cauwenberg, J., Barnett, D.W. & Barnett, A. (2017). The neighborhood physical environment and active travel in older adults: a systematic review and meta-analysis. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 14(1). <https://doi.org/10.1186/s12966-017-0471-5>.
- Cerin, E., Cain, K.L., Conway, T.L., Van Dyck, D., Hinckson, E., Schipperijn, J. (2014). Neighborhood environments and objectively measured physical activity in 11 countries. *Med Sci Sports Exerc.* 46:2253–64. doi:[10.1249/MSS.0000000000000367](https://doi.org/10.1249/MSS.0000000000000367).
- Cushing, D. F., & Miller, E. (2019). Prospect-Refuge Theory: Now You See Me, Now You Don't. I *Creating Great Places: Evidence-based Urban Design for Health and Wellbeing* (1st ed). s. 12. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429289637>
- Corner, J. (1999). The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention. *Mappings*. 213–252. London: Reaktion.
- David, M., & Sutton, C. D. (2016). *Samhällsvetenskaplig metod* (1:a uppl.). Studentlitteratur.
- Davison, K.K., Lawson, C.T. (2006). Do attributes in the physical environment influence children's physical activity? A review of the literature. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. 3:19. <https://doi.org/10.1186/1479-5868-3-19>
- de Jong, K., Albin, M., Skärbäck, E., Grahn, P. & Björk, J. (2012). Perceived green qualities were associated with neighbourhood satisfaction, physical activity, and general health: Results from a cross-sectional study in suburban and rural Scania, southern Sweden. *Health & Place*. 18, 1374–1380.
- Després, C. & Piché, D. (2017). Linking people-environment research and design. What is missing?. I G. Fleury-Bahi., E. Pol & O. Navarro, *Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research*. (1st ed.). 65–83. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7>

- ECLAS. (u.å.). *Landscape Architecture*. European Council of Landscape Architecture Schools. <https://www.eclas.org/about-eclas/landscape-architecture-the-european-dimension/> [2024-12-05]
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. (5 uppl.). Stockholm: Wolters Kluwer.
- Ewing, R., and Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walking. *J. f Urban Des.* 14, 65–84. DOI: 10.1080/13574800802451155
- Ferreira, I. A., Johansson, M., Sternudd, C., & Fornara, F. (2016). Transport walking in urban neighbourhoods—Impact of perceived neighbourhood qualities and emotional relationship. *Landscape and Urban Planning*, 150, 60–69. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.02.009>
- Fleury-Bahi, G., Pol, E. & Navarro, O. (2017). Introduction. I G. Fleury-Bahi., E. Pol & O. Navarro, *Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research*. (Uppl. 1.). Springer International Publishing, 1–9. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7>
- Gebel, K., Ding, D., Foster, C., Bauman, AE. & Sallis JF. (2015). Improving current practice in reviews of the built environment and physical activity. *Sports Med.* 45, 297–302. DOI:10.1007/s40279-014-0273-8.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings*. Island Press.
- Gehl, J. (2016). *Cities for people*. Island Press.
- Gifford, R. (2014). Environmental psychology matters. *Annual review of psychology*, 65(1), 541–579. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-010213-115048>
- Grahn, P. & Stigsdotter, U. (2010). The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration. *Landscape and Urban Planning* 94 (3–4), 264–275.
- Hansen, A. (2021) *Depphjärnan*. Bonnier.
- Holt-Jensen, A. (2018). *Geography: History and concepts* (Uppl. 5). Sage Publications Ltd.
- Hur, M., Nasar, J., & Chun, B. (2010). Neighborhood satisfaction, physical and perceived naturalness and openness. *Journal of Environmental Psychology*, 30(1):52–59. DOI:[10.1016/j.jenvp.2009.05.005](https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2009.05.005)
- Jacobs, J. (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Daidalos.
- Jansson, M., Vicenzotti, V. & Diedrich, L. (2019). *Landscape design based on research* (Rapport 2019:10). Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårdsvetenskap och växtproduktionsvetenskap.

- Joye, Y. (2007). Architectural Lessons From Environmental Psychology : The Case of Biophilic Architecture. *Review of General Psychology*, DOI: 10.1037/1089-2680.11.4.305
- Kaijser, B.S. (2020). *Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil?* Fotgängarnas förening. https://www.fot.se/wpcontent/uploads/2020/12/202001_FOT_Kaijser_Hur_paverkas_cityhandeln_av_begransad_tillganglighet_med_bil.pdf
- Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge university press.
- Karppinen, K. & Moe, H. (2012). *What we talk about when we talk about document analysis*. I: Just, N., Puppis, M. (red.). Trends in Communication policy Research: New Theories, Methods and Subjects. Intellect
- Kerr, J., Emond, J.A., Badland, H., Reis, R., Sarmiento, O. & Carlson, J. (2016). Perceived neighborhood environmental attributes associated with walking and cycling for transport among adult residents of 17 cities in 12 countries: the IPEN study. *Environ Health Perspect.* 124, 290–8. DOI:10.1289/ehp.1409466.
- Kirkeby, I.M. (2012). Om at skabe arkitektfaglig viden. *Nordic journal of architectural research*, 24 (2).
- Kolen, J., Renes, H. & Bosma, K. (2016). Landscape biography. I: Van den Brink, A., Bruns, D., Tobin, H. & Bell, S. (red.) Research in Landscape Architecture: Methods and Methodology. *Taylor & Francis Group*. 120–136
- Lantmäteriet (u.å.). Lantmäteriet Geodatasamverkan - Topografiska webbkartan. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d1b3761e5e944f129a698acc7e7ed183> [2025-01-10].
- Lenzholzer, S., Duchhart, I. & Koh, J. (2013). ‘Research through designing’ in landscape architecture. *Landscape and urban planning*, 113, 120–127. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2013.02.003>
- Lenzholzer, S. & Brown, R.D. (2016). Post-positivist microclimatic urban design research: a review. *Landscape and Urban Planning* 153, 111–121. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.05.008>
- Leslie, E., Cerin, E., duToit, L., Owen, N., Bauman, A. (2007). Objectively Assessing ‘Walkability’ of Local Communities: Using GIS to Identify the Relevant Environmental Attributes. In: Lai, P.C., Mak, A.S.H. (eds) GIS for Health and the Environment. Lecture Notes in Geoinformation and Cartography. *Springer, Berlin, Heidelberg*. https://doi.org/10.1007/978-3-540-71318-0_7
- Loureiro, A & Veloso, S. (2017). Green exercise, health and well-being. I G. Fleury-Bahi., E. Pol & O. Navarro, *Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research*. (Uppl. 1). *Springer International Publishing*, 149–166. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7>
- Lynch, K. (1992). The image of the city. 21st ed. *Cambridge (Mass.) London: Mit press*.

- Manzo, L.C. (2005). For better or worse: exploring multiple dimensions of place meaning. *Journal of environmental psychology*, 25(1), 67–86. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2008.02.010>
- Marcheschi, E., Ståhl, A., Almén, M., & Johansson, M. (2020). A Theoretical Model for Urban Walking Among People With Disabilities. *Frontiers in Psychology*, 11, 156. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2020.00156>
- Mateo-Babiano, I. B. (2012). Public life in Bangkok's urban spaces. *Habitat International*, 36(4), 452–461. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2012.04.001>
- Meijering, J., Tobi, H., van den Brink, A. & Bruns, D. (2016). Assessing research priorities and quality. I: Van den Brink, A., Bruns, D., Tobi H. & Bell, S. (red.) *Research in Landscape Architecture: Methods and Methodology*. Taylor & Francis Group. 85–102
- Meyer, E.K. (2008). Sustaining beauty. The performance of appearance. *Journal of Landscape Architecture*, 3(1), 6-23. <https://doi.org/10.1080/18626033.2008.9723392>
- Milburn, L.-A. S. & Brown, R. D. (2016). Research productivity and utilization in landscape architecture. *Landscape and Urban Planning* 147, 71–77.
- Nordström, A., Calissendorff, K., Ingmar Olofsson, S. & Berquist, E.H. (1968). *Södertälje stads historia 2* (uppl. 2.). Södertälje stads drätselkammare 1968.
- Olszewska-Guizzo, A., Fogel, A., Benjumea, D. & Tahsin, N. (2021). Sustainable Solutions in *Urban Health: Transdisciplinary Directions in Urban Planning for Global Public Health*. DOI:10.1007/978-3-030-86304-3_14
- Planter Norden AB. (u.å.a). Clematis (Atragene-Gruppen) 'Albina Plena'PBR E <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/426> [2024-12-22].
- Planter Norden AB. (u.å.b). *Fargesia rufa björnbambu*. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/2818> [2024-12-20] .
- Planter Norden AB. (u.å.c). Allium 'Millennium'. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/1416> [2024-12-20]
- Planter Norden AB. (u.å.d). *Vit skogsaster*. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/1416> [2024-12-20].
- Planter Norden AB. (u.å.e). *Dvärgliguster*. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/3644> [2024-12-20].
- Planter Norden AB. (u.å.f). *Forsythia*. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/455> [2024-12-20].
- Planter. (u.å.g). Thymus serpyllum 'Amadé'. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/3644> [2024-12-20]

- Polisen. (2023). *Kartgränser utsatta områden i Region Stockholm*.
<https://polisen.se/siteassets/dokument/informationsmaterial/utsatta-omraden---kartgranser/kartgranser-for-utsatta-omraden-region-stockholm-2023.pdf> [2024-11-10]
- Prominski, M. (2016). Design guidelines. I: Van den Brink, A., Bruns, D., Tobi H. & Bell, S. (red.) *Research in Landscape Architecture: Methods and Methodology*. Taylor & Francis Group. 194–208.
- Refshauge, A.D., Stigsdotter, U.K., Lamm, B. & Thorleifsdottir, K. (2015). Evidence-based playground design. Lessons learned from theory to practice. *Landscape Research* 40(2), 226–246.
- Remali, A. M., Porta, S., & Romice, O. (2015). Correlating street quality, street life and street centrality in Tripoli, Libya. *The past, present and future of high streets*. 104–130.
- Riksförbundet Svensk Trädgård (2022). *Zonkartan - odlingszoner för träd och buskar*.
<https://zonkartan.se/> [2024-12-15]
- Romice, O., Thwaites, K., Porta, S., Geaves, M., Barbour, G. & Pasino, P. (2017). Urban Design and Quality of Life. I G. Fleury-Bahi., E. Pol & O. Navarro, *Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research*. (Uppl. 1). Springer International Publishing, 11–39.
<https://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7>
- Sahlqvist, S., Goodman, A., Cooper, A.R., Ogilvie, D. & iConnect consortium (2013). Change in active travel and changes in recreational and total physical activity in adults: longitudinal findings from the iConnect study. *The international journal of behavioral nutrition and physical activity*, 10 (1). <https://doi.org/10.1186/1479-5868-10-28>
- SAOL. 2015. *Attribut*. <https://svenska.se/saol/?sok=ATTRIBUT&pz=1> [Hämtad: 2024-10-06]
- Schantz, P., Stigell, E., Dang, P., Salier-Eriksson, J. & Rosdahl, H. (2006). *Kan fysiskt aktiv arbetspendling bli en "folkrörelse"?*. Gymnastik- och idrottshögskolan, GIH, Institutionen för idrotts- och hälsovetenskap.
- Schebella, MF., Weber, D., Schultz, L. & Weinstein, P. (2019). The Wellbeing Benefits Associated with Perceived and Measured Biodiversity in Australian Urban Green Spaces. *Sustainability*. 11(3):802. <https://doi.org/10.3390/su11030802>
- Schultz, H. & van Etteger, R. (2016). Walking. I: Van den Brink, A., Bruns, D., Tobi H. & Bell, S. (red.) *Research in Landscape Architecture: Methods and Methodology*. Taylor & Francis Group. 179–193.
- SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/#K4

- Skanska. (2020). Bostadsrapporten 2030 - En rapport om framtidens hem. <https://www.skanska.se/49eb4f/siteassets/om-skanska/press/rapporter/bopanelen-2030/bopanelen-2030.pdf>
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of urban planning and development*, 131 (4), 246–257. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:4(246))
- Ståhle, A. & Svensson, T. (2022). *Designguide för smarta gator*. KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco & White Arkitekter. <https://www.dropbox.com/s/j3kdnr9p3x6mszn/Designguide%20f%C3%B6r%20Smarta%20gator.pdf?e=5&dl=0>
- Syssner, J. (2012). *Världens bästa plats? Platsmarknadsföring, makt och medborgarskap* (1 uppl.). Nordic Academic Press.
- Södertälje kommun (2013). FRAMTID SÖDERTÄLJE Översiktsplan 2013–2030. Samhällsbyggnadskontoret. (DNR: 2016-02104). <https://www.sodertalje.se/globalassets/styrande-dokument/oversiktsplanen.pdf>
- Södertälje kommun (2017). *Trafikstrategi*. <https://www.sodertalje.se/globalassets/styrande-dokument/folkhalsostrategi-2021-2024.pdf>
- Södertälje kommun (2022a). *Strukturplan för Ronna*. Samhällsbyggnadskontoret. <https://www.sodertalje.se/globalassets/bo-och-bygga/planering/strukturplaner/201602104-strukturplan-ronna/ronna-strukturplan.pdf>
- Södertälje kommun (2022b). *Grönstrategi 2022–2030. Målområde 2 Gröna miljöer för hälsa och välbefinnande*. Samhällsbyggnadskontoret och Miljökontoret. <https://www.sodertalje.se/globalassets/styrande-dokument/gronstrategi-2022-2030-webbversion-enkelsidig.pdf>
- Södertälje kommun (2024a). Pågående gångplan. [Internt material]
- Södertälje kommun (2024b). *Framtid Södertälje Översiktsplan 2050*. Samrådshandling. <https://www.sodertalje.se/globalassets/sbk/oversiktsplan-2050/sodertalje-op-samradsforslag-2024.pdf>
- Thompson, I. (2000). Sources of Values in the Environmental Design Professions: The Case of Landscape Architecture. *Ethics, Place & Environment*. 3(2), 203-219, DOI:10.1080/713665888
- Trafikverket (2013). *Vägledning för gångplanering. Så skapas det gångvänliga samhället*. ISBN: 978-91-7467-473-6. <https://trafikverket.divaportal.org/smash/get/diva2:1363991/FULLTEXT01.pdf>

- Trafikverket & Sveriges Kommuner & Landsting. (2013). Gångbar stad – att skapa nät för gående. Fördjupning TRAST. ISBN: 978-91-7585-017-7 https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/1D_77_Gangbar-stad-att-skapa-nat-for-gaende_2017-04.pdf
- UNDP (u.å). *Om globala målen*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/> [Hämtad: 2024-10-03]
- Ulrich, R., 1999. Effects of gardens in health outcomes: Theory and research. In C. Cooper Marcus and M. Barnes (Eds.), *Healing Gardens*. New York: John Wiley & Sons, 27-86.
- Valera, S. & Vidal, T. (2017). Some Cues for a Positive Environmental Psychology Agenda. I G. Fleury-Bahi., E. Pol & O. Navarro, *Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research*. (1st ed. s.). Springer International Publishing, 51–63. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7>
- Van den Brink, A., Bruns, D., Tobi H. & Bell, S. (2016). Advancing landscape architecture research. *Research in Landscape Architecture: Methods and Methodology*. Taylor & Francis Group. 11–23.
- Zurovac, G. (2020). *Where planning and design meet: transformation of urban tissue under densification policy – the case of Oslo*. PhD thesis. The Norwegian University of Life Sciences

Bildförteckning:

Figur 34. Sociala lösningar

- Figur 34:1:1. Stockholms stad. (2018:158). *Historiska nedslag*. [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/tema/oversiktsplan-for-stockholm/oversiktsplan-for-stockholms-stad-godkannandehandling-2020-10-03.pdf> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.
- Figur 34:1:2. Stockholms stad. (2018:18). *Historiska nedslag*. [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/tema/oversiktsplan-for-stockholm/oversiktsplan-for-stockholms-stad-godkannandehandling-2020-10-03.pdf> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.
- Figur 34:2. GetYourGuide. (2021). Strøget Landmärken och monument. [fotografi]. Tillgänglig: Databas. https://www.getyourguide.se/kopenhamn-112?lc=115116&activity_type=privateTour [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.
- Figur 34:3. Gelatokiosken (2020). Gelatokiosken. [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://www.instagram.com/gelatokiosken/> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 34:4. Helena Sederström (2023). *Stadsvandring på internationella guidedagen 21 feb.* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://linkopingsguideklubb.se/tag/hospitalstorget/> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36. Gröna lösningar

Figur 36:1. Bild tagen av författare. (2024). *Informell grön platsbildning* [fotografi]. Tillgänglig: Arkiv. [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:2. Stockholms stad. (2021). *Odla i stan.* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://parker.stockholm/odla-i-stan/> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:3:1. Bildinsamling © 2024 Google (2024). *Frodeparken.* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://maps.app.goo.gl/Gi5oRKFLnko6Ps7V8> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:3:2. Kasper Dudzik (2024). *Upprustning av historisk park på Kungsholmen.* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://www.aj-landskap.se/projekt/polishusparken/> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:4. Kristoffer Holm Pedersson. (2019-2025). *Gångväg.* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://www.sla.dk/cases/sankt-kjelds-square-and-bryggervangen/> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:5:1. Planter Norden AB. (u.å.a). *Clematis (Atragene-Gruppen) 'Albina Plena'*PBR E.[fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/426> [2024-12-22] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:5:2. Planter Norden AB. (u.å.b). *Fargesia rufa björnbambu.* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/2818> [2024-12-20] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:5:3. Planter Norden AB. (u.å.c). *Allium 'Millennium'* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/1416> [2024-12-20] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:5:4. Planter Norden AB. (u.å.d). *Vit skogsaster* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/1416> [2024-12-20] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:5:5. Planter Norden AB. (u.å.e). *Dvärgliguster* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/3644> [2024-12-20] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 36:5:6. Planter Norden AB. (u.å.f). *Forsythia* [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://m.plattform.planter.se/#/PlantSearch/Details/455> [2024-12-20] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 39. Mobilitetslösningar

Figur 39:1:1. Stockholms stad. (2018:131). *Vardagslivets gång*. [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/tema/oversiktsplan-for-stockholm/oversiktsplan-for-stockholms-stad-godkannandehandling-2020-10-03.pdf> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 39:1:2. Simon Westman. (2024). *Marbeläggning, Vallastaden, Linköping*. [fotografi]. Tillgänglig: Arkiv. [2024-12-10] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 39:2. Bild tagen av författare. (2024). Upphöjt övergångsställe. [fotografi]. Tillgänglig: Arkiv. [2024-12-10] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 39:3. Ringborg, M. (2023). *Park på Kungsholmen*. [fotografi]. Tillgänglig: Databas. <https://monikaringborg.com/20> [2024-12-18] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 39:4. Simon Westman. (2024). *Bilpool, Vallastaden, Linköping*. [fotografi]. Tillgänglig: Arkiv. [2024-12-10] Används med upphovspersonens tillstånd.

Figur 39:5. Bild tagen av författare. (2024). Uppdelning mellan gång & cykel. [fotografi]. Tillgänglig: Arkiv. [2024-12-10] Används med upphovspersonens tillstånd

Populärvetenskaplig sammanfattning

Introduktion och forskningslucka: Vi blir allt mer stillasittande idag trots att vi är gjorda för en livsstil med hög fysisk aktivitet (Loureiro & Veloso 2017). Detta får inte bara stora konsekvenser på vår hälsa (ibid.) utan också på samhället i stort där ett mer gångfrämjande samhälle är gynnsamt ur både ett ekologiskt (UNDP u.å.) ekonomiskt (Kaijser 2020; Ulrich 1999) och socialt perspektiv (Gehl 2011; 2011). Marcheschi et al. (2020) menar att miljöpsykologi är en disciplin som med fördel kan tillämpas för att påverka beteendemönster. Detta då det miljöpsykologiska perspektivet argumenterar för att människors upplevelser av promenaden är avgörande för att *vilja* gå. För att skapa en gångmiljö som får oss att vilja gå, ställer krav på miljöns utformning (ibid.) och Leslie et al. (2007) tar upp att det finns särskilda miljöegenskaper för hälsorelaterade beteendeval hos fotgängare. Det är dessa gångfrämjande miljöattribut som därför är avgörande för att människor ska vilja gå, men som idag är svåra att identifiera för landskapsarkitekter - i ett brett forskningsfält och i ett tidsbegränsat arbete (Prominski 2016). Att gångfrämjande miljöattribut integreras är nödvändigt för att främja gång som transportsätt, vilket visar på ett behov av att miljöers design är baserade på kunskap. Forskningsluckan i detta arbete är alltså hur evidensbaserad design kan integreras i landskapsarkitekters arbete för att främja gång som transportsätt, genom att integrera det miljöpsykologiska perspektivet. Detta besvaras genom att ta fram ett ramverk med gångfrämjande miljöattribut som sedan testas i en fallstudie.

Fallstudien gjordes i Södertälje kommun då det är en stad med behov av att utveckla gång som transportsätt. Kommunen har bland annat lägre andel gång än övriga Stockholmsregionen (Södertälje kommun 2024a). Dessutom har Södertälje stort bilberoende (Södertälje kommun 2017), inte minst i Ronna, en förort till Södertälje centrum, vars modernistiska planering (Södertälje kommun 2022a) gör området bilanpassat där gångfrämjande miljöattribut kan sägas brista och därmed har behov av utveckling. Områdets huvudstråk – Robert Anbergs väg, har särskilt goda förutsättningar att främja gång eftersom det är Ronnas huvudstråk som länkar samman med många viktiga destinationer, såsom Ronna centrum (Södertälje kommun 2022a).

Syfte och frågeställning: Syftet med arbetet är att landskapsarkitektur ska bli mer evidensbaserat genom att integrera den miljöpsykologiska disciplinen, i form av ett miljöpsykologiskt ramverk. När landskapsarkitektur blir mer evidensbaserat kan gång som transportmedel främjas. Genom att tillämpa ramverket på ett befintligt gångstråk kan ramverket utvärderas och Södertälje kommun får ett konkret exempel på hur ett gångfrämjande stråk kan utformas. För att besvara syftet ska följande forskningsfråga med frågeställningar besvaras: *Hur kan ett miljöpsykologiskt ramverk samspela med landskapsarkitekturens forskningsfält i design av gångstråk för att främja gång som transportsätt?* (1) Vilka gångfrämjande miljöattribut bör ramverket bestå av för att främja gång som transportsätt? (2) Vilka lärdomar kan dras av att integrera miljöpsykologi i landskapsarkitektur i en fallstudie i Ronna, Södertälje kommun?

Teori: För att förstå hur landskapsarkitektur och miljöpsykologi kan samspela presenteras de olika forskningsfälten i teoridelen. Den landskapsarkitektoniska disciplinen förklaras som tvärvetenskaplig och kommer därför till uttryck från flera perspektiv – både ur en ekologisk, social och ekonomisk dimension (Meijering 2016). Miljöpsykologiska teorin är mer fokuserad på just interaktion mellan människa och miljö (Gifford 2014), i samband till just gång som beteende.

Metod: För att besvara frågeställningarna är metoden indelad i tre delar, en bakgrundsundersökning, ett skissarbete och ett designförslag. Bakgrundsundersökningen består av två delar, dels en litteraturstudie för att ta fram ett miljöpsykologiskt ramverk vars gångfrämjande miljöattribut identifieras med hjälp av tematisk analys. Den andra bakgrundsundersökningen är platsspecifik inför fallstudien – en platsanalys baserad på dokumentanalys och platsbesök. Dessa ligger till grund inför skissarbetet, som görs med inspiration av Corners (1999) kartläggningsprocess. Lagren som används representerar både det miljöpsykologiska perspektivet och det landskapsarkitektoniska, där dessa samspelar i en kartläggning för att därmed kunna besvara syftet och uppnå evidensbaserad design. Slutligen tas designförslag fram baserat på ovanstående, som därefter kan diskuteras för att förstå hur disciplinerna kan samverka och vilka lärdomar som kan dras av denna samverkan.

Resultat: Det teoretiska ramverket som tas fram har sina huvudteman i levande stadsmiljö och mänsklig anpassning, där dessa är avgörande för att skapa gångfrämjande miljöer. De två huvudteman har tillhörande kategorier som kan uppnås genom gångfrämjande miljöattribut. Ramverket presenterar flertalet attribut, där en platsanalys är nödvändigt för att förstå vilka attribut som är mest relevanta för den specifika platsen. De valda attributen för denna fallstudie integreras i designförslagen. Resultatet från fallstudien visualiseras i strukturplaner med inzoomningar ur tre olika perspektiv: grönstruktur, mobilitet och sociala lösningar. Slutligen har samtliga åtgärder gjorts utifrån ett tema: Kunskap. Detta utifrån Robert Anberg – viktig person i Södertälje kommun inom skola men också på grund av stråkets funktioner och målgrupp: skola/förskola i respektive ände där barn vistas.

Diskussion och slutsats: Resultatet visar att landskapsarkitektur och miljöpsykologi samspelar i stort sett väl med varandra, där den ena disciplinen inte utesluter den andra. Trots att de till viss del har olika visioner, kan forskningsfälten stärka varandra. Vad som också kunde konstateras är att dialog och samverkan med övriga aktörer krävs för att kunna tillämpa ramverket i praktiken, eftersom kommunen inte har egen rådighet över marken. Även om detta bara var fallet för Södertälje kommun, är det en slutsats som kan generaliseras till områden i stort, då marken ofta inte bara är kommunalt ägt. Att andra platsspecifika aspekter kom att påverka designförslaget i Södertälje kan ifrågasätta generaliserbarheten av att dra generella lösningar av förslaget, men där Ronna som typiskt miljonprogramsområde kan sägas likna andra områden där lärdomar därmed kan tillämpas på liknande miljöer. Detta stärker ramverkets relevans. Med detta sagt kan landskapsarkitekter med fördel integrera ramverket i framtida projekt för att skapa gångfrämjande miljöer. Slutsatsen som kan dras är

att ramverkets integrering i landskapsarkitektur är avgörande för att miljöpsykologiska disciplinen ska få komma till uttryck, vilket är nödvändigt för att främja gång. Samtidigt går det att konstatera att landskapsarkitektur är i behov av miljöpsykologi för att uppnå en mer evidensbaserad design där gångfrämjande miljöer kan stärkas - och därmed även ett hållbart samhälle.

Bilaga 1: Litteraturstudie & steg 1 i Tematisk analys

I tabellen nedan presenteras litteraturgenomgång med tillhörande motivering av varför den är relevant för ramverket. Slutligen presenteras de identifierade attributen, som identifierats genom aktiv lösning från steg 1 enligt Braun och Clarkes (2006) tematiska analys: Bekanta sig med datan.

Tabellförklaring:

De olika källformaten är markerade med olika färger enligt nedan:

Blå = Vägledande dokument från aktörer (privata och kommunala) i samhället.

Grön = Böcker, för att få en djupare förståelse (mer beskrivande och förklarande).

Beige = Artiklar (teorier, fallstudier): Tydlig vägledning med konkreta attribut.

	Litteratur i textanalys:	Sammanfattning/motivering:	Resultat från tematisk analys Steg 1. <i>Bekanta sig med datan.</i> Identifierade attribut från aktiv läsning nedan:
	Vägledande dokument:		
	KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco & White Arkitekter. (2022). <i>Designguide för Smarta gator</i>. https://www.dropbox.com/s/j3kdnr9p3x6mszn/Designguide%20f%C3%B6r%20Smarta%20gator.pdf?e=5&dl=0 Kap 1, 2, 3, 4 & 5 är med i textanalysen då de ansågs relevanta för att besvara forskningsfrågan.	En handbok för bl.a. kommuner. Syftet med handboken är att skapa hållbara gator i urbana miljöer och ansåg därmed relevant att implementera för gångstråk i Södertälje kommun. Handboken är baserad på litteratur, intervjuer och dokument i svensk gatupolicy, som PBL och TRAST.	- Gator: Flexibla i användning och utformning - Konnektivitet i gatunätet - Närhet till service och kollektivtrafik - Trafik- och hastighetsdämpande - Säkra korsningar - Trottoarens kvaliteter som offentliga platser (t.ex. sittplatser, tillgänglighet, belysning, grönska) - Öppna aktiva bottenvåningar - Mångfald av byggnadsstilar - Befolkningstäthet (dag- och nattbefolkning) - Sittmiljöer - Blandade funktioner - Sammanhållen design

			• Estetiska kvaliteter med hänsyn till kulturmiljön • Gator ska lokalisera gångytor längs ytterkanterna och körytor i mitten av gatan • Parkering på gator ska undvikas. • Flexibilitet i användningen och utformningen (se pyramid, s. 149). • Trafiksäkerhet ○ Låg fordonshastighet (förutsättning för ”sharedspace” lösningar.) ○ Enkelriktade gator ○ Hög konnektivitet i gatunätet ○ Hög korsningsäthet ○ Små kvarter ○ Få körfält ○ Ingen genomfartstrafik ○ Närhet till stadskärnan ○ Fler kommersiella aktiviteter ○ Smala körfält, 3 meter är den föreslagna bredden ○ God gatubelysning ○ Lägre trafikvolym ○ Korta korsningsavstånd för gående, t.ex. med extra bred trottoarkant/refug ○ Ömsesidig synlighet av trafikanter genom tex frånvaro av buffertar (t.ex. parkering på gatan)
--	--	--	---

			eller andra barriärer ○ Trottoarer på båda sidorna ○ Separata enkelriktade cykelbanor ○ Övergångsställen ○ Enkla och lättolkade korsningar ○ Frånvaro av busshållplatser, eftersom dessa har samband med en komplex trafikmiljö ● Grönska ● Träd ger karaktär ● Träd blockerar vind ● Ej för tätt för trygghet ● Vid större trafikvolymmer och hastigheter krävs separation av banor/körfält ● Gatan ska vara mångfunktionell avseende social/vistelseplats ○ Sittplatser (som bänk, mur, trappa) ○ Vistelseyta (1 person ska ha mer än 3 m gångbanebredd) ○ Väderskydd (objekt som kan ge skydd för sol, reg, blåst (utöver byggnad)) ○ Sol (Lägre hus än gatubredd) ○ Offentlig konst ○ Evenemang ○ Offentlig toalett ○ Lek (bilfritt/gångfart) ○ Möblerbarhet
--	--	--	---

			○ Trädgård (privat eller offentlig) ○ Lugn och ro (ej för hög bullernivå) ○ Frisk luft (bilfritt) ○ Bollspel (bilfritt) ○ Picknick (gräsmatta och bilfritt) ○ Mötesplatser (naturliga mötesplatser eller torgytor) ○ Löpträning (gångfart/bilfritt) ○ Utegym ○ Odling ○ Läsbarhet (skyltar/inte för många markeringar) ○ Överblickbarhet ○ Dagaktiva lokaler ○ Kvällsaktiva lokaler (öppet mellan 18-22) ○ Byggnadsentrer ● Gångytor ska vara: -Trygga (barn ska kunna leka) -Säkra ○ Jämna och halkfria gångytor (för äldre) ○ Väl definierade gångytor ○ Korta passager (över körbanor) ● Överblickbara ● Lättolkade ● De ska alltid ge utrymme för att gå närmaste vägen mellan gatans målpunkter. ● Gångmiljön ska vara i mänsklig skala ○ Aktiva bottenvåningar
--	--	--	--

			○ Plats för vistelse och paus ○ Skydd för regn och sol. ○ Gatans gångytor ska fungera under alla väder och årstider. ● Gatunätet som helhet: ● Närhet ○ Väl sammankopplat ○ Små kvartersstorlekar ○ 50-100 m till korsning ○ Undvika återvändsgränd ○ Särskild uppmärksamhet till ytor nära busshållplatser, park, handelsområde t.ex: plats för att vila, vänta, stanna, utan att gångflödet stoppas. ● Tillgänglighet: ○ Tryggt ○ Säkert ○ Tillgängligt (läsbart, inte för krångligt) ● Flöden ○ Breda att grupper kan gå förbi varandra (särskilt breda där det är högt flöde, som centrum) ○ Vid bostadsområden: Finnas yta för lek & rekreation ● Trygghet (Olika tider på dygnet)
--	--	--	--

			○ Upplysta ○ Fria från hinder ○ Ögon på gatan från omgivande fastigheter ● Korsningar ○ Korta ○ Skyltade ● Karaktär & identitet ○ Markbeläggning (material) ○ Belysning ○ Skyltning ○ Landskapsarkitektur ○ Kulturhistoria ● Hastighetsdämpande åtgärder: ○ Smala gator ○ Detaljrika fasader ○ Träd och planteringar ○ Smala körfält ○ Snäva hörnradier ○ Upphöjda övergångsställen ○ Fartgupp ○ Ojämn markbeläggning ○ Svänghörn ● Samspelet mellan dess väggar, golv och tak
	● Böcker:		
	Jacobs, J. (2005). Den amerikanska storstadens liv och förfall. Daidalos. ● Utvalda kapitel nedan:	● Jane Jacobs kritiserar dagens stadsplanering och beskriver hur städer fungerar i verkligheten och med det kan ta fram planeringsprinciper för hur man kan skapa sociala stadsrum (s. 25). Även om Jacobs beskriver amerikanska	

		storstäder tar hon upp ett flertal exempel på mindre skala.	
	KAP 2: Trottoarens funktioner: Trygghet. Jacobs, J. (2005). <i>Den amerikanska storstadens liv och förfall</i>. Daidalos.	• Trottoarernas roll.	• Trottoarerna ska vara relaterade till annat/andra gator • Intresseväckande • Ha angränsande funktioner (som drar till sig olika människor/tidpunkt) • Tydliga gränser mellan privat och offentligt • Ögon på gatan • Bebyggelse som bjuder in • Loftgång mot innergårdar t.ex. • Utspridda butiker • Vägar ska ha en destination • Belysning • Undvika stängsel/exkluderande skyltar
	KAP 3: Trottoarens funktioner: Kontakt Jacobs, J. (2005). <i>Den amerikanska storstadens liv och förfall</i>. Daidalos.	• Trottoarer är avgörande för kontakt.	• Många små offentliga kontakter ○ Utbud ○ Trottoarer i grannskap ○ Kontaktytor som butiker, lekplats, odling, trottoarer ○ Offentliga personer (fritidsledare, präst, butiksägare etc.)
	KAP 4: Trottoarens funktioner: Barnuppfostran. Jacobs, J. (2005). <i>Den amerikanska storstadens liv och förfall</i>. Daidalos.	• Barnens preferenser - viktigt då de, utöver bidra till ett levande stadsrum, medför till ett hållbart samhälle då barns lek bidrar till fysisk aktivitet som i sin tur ökar barns kognitiva utveckling, ökad	• Breda gator - utrymme för lek • Övervakning - för föräldrar • Intressant gatumiljö

		koncentrationsförmåga etc. som i sin tur gynnar samhället i stort.	
	Kap 5: Parkens funktioner Jacobs, J. (2005). <i>Den amerikanska storstadens liv och förfall</i> . Daidalos.	• Parken är avgörande för hur levande trottoarerna blir.	• Ska vara placerad i en kontext av omliggande funktioner (för att attrahera olika människor under olika tider) • Ha historia • Ha kultur ○ Musik ○ Teater ○ Fotbollsplan ○ Skridskobana (för vanlig = tråkig, går inte dit) • Ej för storskalig • Park (kan vara väldigt små mer intensiva vackra delar i kontrast till staden (väcker det visuella sinnet)) • Sinnesintryck: Subtila skillnader i ögonhöjd (ej för många för att uppfattas av hjärnan) ○ Nivåskillnader i markplan ○ Grupperingar av träd ○ Gläntor som ger olika perspektiv • Omsluten av bebyggelse, men ej höghus för att släppa in solljus (skugga dödar) • Ha sol och skugga • Olika funktioner ○ Centumbildning (gäller torg med) → Blir variation på kanterna ○ Kunna gå dit av olika ändamål, som att umgås, njuta av natur etc.

			• Tillgänglig (nära bostadshus, ej blockeras av trafikled t.ex.) • (samma attribut gäller torg)
	Kap 5: Bostadsområdets funktioner Jacobs, J. (2005). <i>Den amerikanska storstadens liv och förfall</i>. Daidalos.	•	• Kultur (varje grannskap kan ha sin egna kultur) • Täthet av olika funktioner • Naturlig övervakning • Se grannskapet som självstyrande med självstyrande funktioner: De tre avgörande funktionerna: ○ Levande och intressanta gator (ej för långa, monotona) ○ Dessa gator ska bli ett sammanhängande nätverk, de får gärna överlappa, mångsidighet) ○ Använda torg, parker & offentliga byggnader som kan knyta samman nätverket (ej separera)
	Mångfald: Kap 7, 12 & 13. Jacobs, J. (2005). <i>Den amerikanska storstadens liv och förfall</i>. Daidalos.	• “Det är inte bara tomt på folkliv, det är också ett område där folk inte vågar gå ut på kvällarna.(...) Dessutom saknar området både ett varierat kommersiellt utbud och kulturella attraktioner. Det är uppenbart att monotonin är livsfarlig.” (s. 170).	• Fyra villkor måste vara uppfyllda för att mångfald ska uppstå: • Stadsdelen och beståndsdelar måste fylla mer än en funktion → Människor olika tider på dygnet: Variation av funktioner, som bostäder, arbete, park, service, en attraktion (i linje med områdets karaktär). • Korta kvarter (som man kan gå emellan, inte för höga, gångnät som länkas samman)

			• Blandning av hus (historiskt) (främjar variation (estetiskt), olika människor, identitet) • Koncentration
	Kap 14: Gränser/zooner Jacobs, J. (2005). <i>Den amerikanska storstadens liv och förfall</i>. Daidalos.	• Barriärer påverkar gångstråk	• Undvika gränser som agerar som barriärer, t.ex. järnväg, bilväg, större hus (som universitet). • Effekt av barriärer blir livlösa tomma platser, vakuum, som i sin tur blir ännu tommare pga. dess folktomhet. ○ Justera särskild mark i balans med allmän mark ○ Placera objekt vid barriären för att minska vacuum ○ Motkrafter vid barriären ○ Korta kvarter vid gränsen ○ Extra blandning av funktioner ○ Olika åldrar på byggnader där • Ökad orienterbarhet
	Kap 18: Utgallring av bilar Jacobs, J. (2005). <i>Den amerikanska storstadens liv och förfall</i>. Daidalos.	• Bilar påverkar gång och dess närmiljö	• Ej nödvändigt att separera bil från gång • Gatubeläggning samma = mer anpassat för fotgängare och de kommer inte hålla sig vid kanten • Omständigt för bilar att stanna (få parkeringsplatser, trafik, trafikljus)
	Kap 19: Visuellt ordning Jacobs, J. (2005). <i>Den amerikanska storstadens liv och förfall</i>. Daidalos.	• Påverkar upplevelsen av gång	• Riktmärken (Lynch) • Rutnät med avstickande stråk • Detaljer i ögonhöjd • Variation → för upprepat tar vi inte in i sinnesintryck • Enhetligt: För olika

			○ Göra en röd tråd så att det ändå ser sammanhängande ut, tex en rad träd som är tillräckligt täta att det skapar en enhetlig bild. ○ Även himlen brukar rama in.
(KAP 1) Gehl, J. (2011). Life Between Buildings. In: <i>Life Between Buildings</i> . Island Press.	● Detta kapitel delar in gång i tre olika aktiviteter, som i sin tur kräver olika aspekter för att uppmuntras.	● Kvalitet för att uppmuntra all typ av gång ● Densitet (mänsklig närvaro) ● Se, höra och kommunicera → Impulser från andra = positiv upplevelse ● Inbjudande och kravlösa aktiviteter, som en inbjudande bänk	
(KAP 4) Gehl, J. (2011). Spaces for waking Places for staying Detail Planning. In: <i>Life Between Buildings</i> . Island Press.	● Kapitel 4 tar upp detaljerna i den fysiska miljön för hur man kan få människor att vilja promenera längre, utomhus när man går.	● Utrymme ○ Tillräckligt få störningar för att vilja gå ○ Tillräckligt många störningar för att bli stimulerad (beror på situation och person) ● Dimensionering av gatan ○ Densitet ○ Material ○ Avstånd (fysiskt och upplevt) ○ Intresseväckande/s timulerande (ej för rak sträcka och ej för spretig/gå åt fel håll heller) ○ Direkta vägar/genvägar ● Rumslig uppdelning ○ Komplex helhet ○ Alternativ (få välja) ○ Skala (proportion)	

			○ Variation på storlek för att uppskatta mer ○ Främst mänsklig skala ○ Kanter (“edges”) ○ Väderförhållande ○ Undvika nivåskillnader ○ Möjlighet att pausa ○ Se, höra, prata ● Se, höra och prata ○ Se: ● Olika avstånd för olika saker vi ska se i synfältet. Ej större synfält än 110 m. ● Sikt med skydd bakom ryggen ● Ljusinsläpp/belysning ● Höra: ● Mindre biltrafik för att höra människor, fåglar, vatten. ● Ljudnivå ej över 60 decibel. ○ Tala: (från kap 1) ● Kortare avstånd för kommunikation (ju mer storskaligt desto mindre/ytliga konversationer ● Trygghet: Hänvisar till Jane Jacobs: ○ Ej tung fordonstrafik ○ Se andra människor, därav sociala ytor som tor. ○ Vilomöjligheter (framför fasader) ○ Väder: Ta hänsyn till mikroklimatet (Låg bebyggelse för bort vind, ej skugga på våren, växtlighet).
--	--	--	---

			• Arkitektonisk kvalitet (en del av upplevelsen) • Karaktäristiska drag för platskänsla • Helheten (när alla kvaliteter samspelar får vi positivt helhetsintryck) • Mjuka hörn • Socialt: Semi Privata trädgårdar • Avstånd mellan hus och gatan (kortare bredd på tomten) för att få livligare promenader. → Semi-privata trädgårdar • Göra stora förvirrade ytor till mindre enheter (strukturera)
Kap 1 Gehl, J. (2016). The human dimension. In: <i>Cities for people</i> . Island Press.	•		• Fler gångvägar påverkar beteende med mer gång • Mänsklig skala: ○ Täthet ○ korta gångavstånd ○ Blandad bebyggelse ○ Levande bottenvåningar ○ Blandad arkitektur ○ Detaljer • Saker som påverkar utomhusvistelse: -Väder - Fysisk kvalitet: ○ Skydd ○ Säkerhet ○ Utrymme ○ Möblering ○ Visuellt kvalitet • Närvaro av andra människor/där det händer något ○ Känns tryggare ○ Mer intressant ○ Se människor som uppträder/musik ○ Bänkar

			○ Bilar försvårar
Kap 2: Gehl, J. (2016). Senses and scale. In: <i>Cities for people</i>. Island Press.	● Att planera i mänsklig skala anpassat för hur människor tar in sinnesintryck är avgörande för hur trivsam promenaden blir.	● Utforma enligt våra biologiska funktioner avseende ● Sinnesuppfattning ○ Synfält/sikt 300 m vi kan identifiera människor 100 m till vi kan se rörelse etc. hos människor 50 m vi kan känna igen människor 10 m< blir det intressant och vi kan använda alla våra sinnen ○ Hörsel 50-70 m höra rop på hjälp 35 m envägskonversation med högre röst 20 m korta meddelanden kan utbytas 7 m dialog Djupare konversation (0,50 m) ● Rörlighet av huvudet ○ Markbeläggning ○ Fasader åt sidan ○ Ej för höga hus ● Detaljer enligt vår gånghastighet ● Låga hastigheter av bil samt markbeläggning = fotgängare tar mer plats då (istället för att gå åt sidan)	
Kap 3: Gehl, J. (2016). The lively, safe, sustainable, and healthy city. In: <i>Cities for people</i>. Island Press. ---> Bara fokus på levande och trygghet. Del 1 & 2 från Kap 3, med fokus på Levande och trygga.	● Genomgående har trygghet och levande stadsrum beskrivits som två stora orsaker till att få folk att gå. (Hållbara och hälsosamma själv är inte av betydande effekt avseende attribut inom miljöpsykologi)	● Ej för storskaligt: Parker etc. görs i för stora ytor (människor kommer inte vara på alla ställen samtidigt) ● längre aktiviteter = mer folkliv ○ Mycket variation ○ Väder ○ Saker/människor att titta på ○ Låg körhastighet ○ Aktiviteter längs gångstråk som: ● parker, lekplats, bänkar, trädgårdsskötsel, entreer ● Undvika:	

			○ Monofunktionella byggnader ○ Stängda, livlösa och mörka fasader. ○ Otillräcklig belysning ○ Ödliga stigar ○ Tunnlar för fotgängare ○ Svängar med skymd sikt av för många buskar. ● Lockelser att välkomna folk ut (säkerhet) ○ Tydliga strukturer betyder säkrare städer ○ Orienterbarhet (stadslayout men varierande/slingriga vägar med) ○ tydliga visuella egenskaper ○ rymden har en distinkt karaktär ○ att viktiga gator kan skiljas från mindre viktiga. ○ Tecken och vägbeskrivningar ○ bra belysning på natten ○ privata och offentliga territorier ○ Liten skala (kontakt med andra) ○ Mjuka övergångszoner mellan privat/offentligt ● Mjuka övergångszoner ○ Förändringar i t.ex. trottoar, landskapsarkitektu
--	--	--	---

			r, möblering, häckar ○ Höjdskillnader (steg/trappor)
	Lynch, K. (1992). The image of the city. 21st ed. <i>Cambridge</i> (Mass.) London: Mit press.	● Kevin Lynch's teori som bygger på att skildra staden som en mental karta, där han undersöker hur människor orienterar sig i staden och presenterar fem stadselementen stråk, gränser, distrikt, noder och landmärken (Lynch 1992).	● Stråk ○ Upplevelsen av stråk påverkas av en viss koncentration eller aktiviteter, såsom folkmassor, bilar, affärer eller matmarknader. ○ Rumsliga egenskaper, exempelvis om ett stråk är väldigt smalt eller brett, har också betydelse. ● Gränser ○ Genomträngbara barriärer för att avgränsa olika områden, som järnvägar, vägar. ○ Som sömmar som länkar samman områden, t.ex. vattendrag och grönområden. ○ Gränser har en organiserande funktion: hjälpa betraktaren att särskilja och koppla samman olika områden ● Distrikt ○ Ger en plats karaktär som gemensamma faktorer såsom textur, form, detaljer, byggnadstyp,

			användning, invånare eller topografi. ○ Icke-visuella aspekter, som olika ljud, lukter, eller känslor, (exempelvis känslan av att vara vilse), kan också vara aspekter som definierar ett distrikt. ● Noder (referenspunkter i staden, ett "rum" människan kan gå in i) ○ Punkter där olika stråk möts. ○ Kan också vara en funktion som gör att många människor samlas, exempelvis koncentrationen av bussar vid en busstation eller affärer på ett torg. ○ Kan vara korsningar, stationer, torg, övergångsställen, gatuhörn eller andra platser där rörelsen stannar upp. ○ Den mentala bilden kan inte innehålla alltför många noder ● Landmärken (referenspunkt som människan inte kan gå in) ○ fysiska objekt, vilka på något sätt sticker ut från sin omgivning, exempelvis en
--	--	--	---

			katedral, en hög byggnad eller en bergstopp. ○ Urskiljas från resten: unikt eller minnesvärt, en tydlig form som kontrasterar till sin bakgrund eller rumslig position (ligga på en backe). ○ observeras på avstånd i olika vinklar, för att ge staden en tydlig riktning och ge området en struktur och orienterbarhet (viktigt för besökare) ○ Lokala landmärken, som endast är synliga från vissa platser eller områden såsom butiksfasader, träd eller skyltar → viktiga för lokala invånares orienterbarhet
Kap 4: Linking people-environment research and design. What is missing? (s. 65-81). Després, C. & Piché, D. (2016). In: Fleury-Bahi, Ghazlane., Pol, Enric. & Navarro, Oscar. (eds.) (2017). Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research. 1st ed. 2017. <i>Springer International Publishing</i>. https://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7	● Designen av bebyggelse är ett verktyg för att skapa kvalitet för människors liv. Det är därför avgörande att uppmärksamma användarna av staden och förstå att människor och miljö är en del av samma system vid utformning av staden.	● Avläsbarhet (Imageability) ○ Hur lätt en plats kan uppfattas och minnas av människor, baserat på dess karaktär och struktur. Det handlar om hur väl en plats kan "avbildas" i individens sinne. ● Platsanknytning ● Proxemics/förhållande	

		Vid rätt val av utformning kan dessa länkas samman och livskvalitet kan uppnås. Kapitlet tar upp på åtgärder.	○ Hur människor använder och uppfattar rum och avstånd i sociala interaktioner ● Socio-rumsliga scheman ● Beteendemiljer: ○ Specifika platser där viss typ av beteende förväntas/är vanligt. Miljön kan formas och struktureras för människors handlingar. ● Personligt utrymme ● Ej för trångt ● Privata utrymmen ● Platsidentitet ● Affordances ○ De möjligheter som en miljö erbjuder för handlingar. Det handlar om hur design och egenskaper hos objekt påverkar vad människor kan göra med dem. ● Appropriation/Anpassning ○ Hur människor tar ägande och använder offentliga eller gemensamma utrymmen på sina egna sätt. Det handlar om att göra en plats till sin egen genom användning och anpassning. ● Stressfria miljöer
--	--	--	---

			• The seven keys to urban design quality (Bently et al. 1985) (för perception) • Permeability: Hur väl ett utrymme eller en plats tillåter rörelse och interaktion mellan människor och omgivning ○ Transparens ○ Tillgänglighet ○ Social aktivitet ○ Struktur ○ Skala • Variation • Läsbarhet • Visuell lämplighet • Robusthet • Rikedom • Personalisering
	Kap 8: Green exercise, health and well-being (s.149-166). Loureiro, A. & Veloso, S. (2017) .In: Fleury-Bahi, Ghazlane., Pol, Enric. & Navarro, Oscar. (eds.) (2017). Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research. 1st ed. 2017. <i>Springer International Publishing</i>. https://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7	• Vi är, ur ett biologiskt och evolutionärt perspektiv, gjorda för att röra på oss, något som ändrats efter industrialiseringen och sjukdomar av minskad fysisk aktivitet har tillkommit. Kapitlet tar upp åtgärder (fysiska och psykiska) aspekter, som kan få oss att ändra beteendemönster till fysisk aktivitet.	• “Supportive environment”/Stödjande miljöer (en bidragande faktor för att utöva fysisk aktivitet), vilket innefattar två typer av miljöpsykologiska aspekter. • Fysiska: • Tillgång till sådana miljöer (access to facilities) ○ Barriärer som bilar • Kortare avstånd • Trygghet ○ Mindre kriminalitet i området • Fysiska kontexten ○ Tillgång till aktiva möjligheter (som gångstråk) ○ Väder ○ Upplevd trygghet ○ Platsens estetik ○ Antal träd ○ Urbana parker

		○ Biologisk mångfald ○ Social kontakt ○ Platskänsla ○ Naturliga miljöer, som sjöar ● Psykologiska: -Stimulans -Enjoyment -Förväntade fördelar -Kunskap -Hälsoeffekter
Kap 14: Urban Design and Quality of Life. Romice, O., Thwaites, K., Porta, S., Geaves, M., Barbour, G. & Pasino, P. (2017). In: Fleury-Bahi, Ghazlane., Pol, Enric. & Navarro, Oscar. (eds.) (2017). Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research. 1st ed. 2017. <i>Springer International Publishing</i>. https://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7	● Livskvalitet innefattar aspekter som är sammanlänkade till tre kategorier: psykologiskt, fysiskt och materiellt välbefinnande samt interpersonella relationer. Aspekter som bidrar till:	● På stadsskala: -Stråk ska länka samman platser, människor och funktioner -Kluster och fördelade valmöjlighet -Underlätta rörelse (orienterbarhet(kontroll)) ○ Karaktär av områden (lättare att navigera) ● Trygghet ○ Täthet med människor (ögonkontakt minskar kriminalitet) ○ Ej storskalighet ○ Ej bilar ○ Karaktär av områden (platskänsla) ● Uppmuntra till utmaning, berikning och relationer på grannskapsnivå ● Bjuda in ● Skydda ● Engagera ● Tillåta valmöjligheter ● Tillåta användning ● Fotgängareskala ● Anonymitet ● Stadens komplexitet

		• - Sociala interaktioner, där den urbana stadsformen och livskvalitet länkas samman. Detta med attributen:	○ Funktioner (människor tenderar att dra sig till aspekter som fyller nån typ av funktion) ○ Täthet ○ Balans mellan service och bostadsområde ○ Mångfald (ökar gång) ○ Formen av stråk ○ Inte för långa avstånd • Grönska (Uppmuntrar till gång) ○ Kvantitet före kvalitet, som små mindre gröna rum. • Attribut på grannskapsnivå: • Emotionella Semi-privata rum - kontroll - vid kontroll/platsanknytning sker ökad oro för kriminalitet • Genomfarter (informella vakten) • Service (rörelse) • Tydlighet av privata/semi/offentligt • Orienterbarhet/fasader = soicial struktur • Välskött grönska (ökar trygghet) • Belysning • Storlek på innergård • Grad av naturlighet och öppenhet • Täthet • Socialisering på grannskaps nivå, påverkas av fysiska barriärer:
--	--	---	--

			○ Täthet (ej storskalighet som modernism) ○ Tillgång och jämn fördelning av service ○ Säkerhet (brott) ○ Variation ○ Låg trafik ○ Rumslig organisation: Gångvänlighet som gör att fler går (dominoeffekt eftersom människor går där andra går) → Viktig service på mindre gator och oviktig service på kända gator ○ Närvaro av landmärken ○ Detaljrikt ○ Betydande/unika byggnader är viktigare än skyltar ○ Frånvaro av barriärer, som dålig beläggning ● Walkable: ○ Täthet ○ Mångfald bland användarna ○ Kvalitet och karaktär av gatan Gatufronterna når ut som en direkt länk till “public space”: “interconnected street network ○ Lugn trafik (ej stora mängder samt låg hastighet) ● Fogängarskala:
--	--	--	---

			● Kontroll ○ Attribut för navigation ○ Rumslig organisation: var ett område börjar och slutar, t.ex. med häck, staket. ● Sociala möten: ○ Transparens för att se andra ○ Fönster längs fasaden ● Emotionella aspekter: ○ Preferenser av boende (får effekt på liten skala) ● Levande stad = Trivsamma miljöer ○ Fasader: "Edge-effekt", då vi känner oss skyddade och kan se utan att bli sedda (PRT) ● Kunskap ○ medvetna = agerar mer hållbart
	Artiklar (teorier, fallstudier, övrigt):		
	Bonaiuto, M., Aiello, A., Perugini, M., Bonnes, M., & Ercolani, A. (1999). Multidimensional perception of residential environment quality and neighbourhood attachment in the urban environment. <i>Journal of Environmental Psychology</i>, 19, 331-352. (Källa från Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research. Kap 5: Place attachment, Sense of Belonging and the Micro-Politics of Place Satisfaction)	● Författarna Masso et al. (2017) hänvisar till två olika forskningar för att förklara platansknytning: Bounito et al (1999) & ● Hur et al. (2010), men avslutar med att hänvisa till Giffords som den mest etablerade. Som avslutning framgår det hur platsanknytning både	● Bounito et al (1999) menar att grannskaps attachment beror på multi faktorer i hur man upplever kvaliteten av grannskapet i fyra delar: ● Byggnaders estetik ● Tillgänglighet ● Sociala relationer (närvaro av sociala relationer, hotande människor..) ● Nätverk av service ○ Social och hälsa-service ○ Kulturella aktiviteter ○ Mötesplatser

		är individualistiskt, där våra erfarenheter i platser är personliga, samtidigt som det är en produkt av en större politisk, social (normer exempelvis) och ekonomisk verklighet.	Context features (livsstil, utsläpp, underhållning)
	Hur, M., Nasar, J., & Chun, B. (2010). Neighborhood satisfaction, physical and perceived naturalness and openness. <i>Journal of Environmental Psychology</i>, 30(1):52–59. DOI:10.1016/j.jenvp.2009.05.005 (Källa från Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research. Kap 5: Place attachment, Sense of Belonging and the Micro-Politics of Place Satisfaction)	Se ovan.	- Hur et al. (2010) föreslår ett ramverk med tre aspekter: - Fysiska attribut i miljön - Växtlighet - Täthet av byggnader - Upplevda attribut i miljön - Upplevd naturlighet - Upplevd öppenhet - Individuellt
	Remali, A. M., Porta, S., & Romice, O. (2015). Correlating street quality, street life and street centrality in Tripoli, Libya. <i>The past, present and future of high streets</i> (pp. 104-130). London: UCL Eds (Källa från Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research. Kap 14: Urban Design and Quality of Life).	En studie som undersökte gatuliv och kvalitet, menar att det sker större rörelse på gator där: Se attributen	- Fasader har variation - Större mängd funktioner - Transparens - Underhåll - Detaljrikedom (Dessa faktorer skapar en större upplevelse för fotgängarna) - Närvaro av offentliga öppna områden (public open space) i grannskap ökar gång där: - Kvalitet - Hur många de är - Hur karakteristiska rutterna är roll - Walkability påverkas även av: - Storleken på kvarteren (blocken) - Mångfald - Täthet

			○ Rädsla för brott ○ Tillgång till kollektivtrafik. ● Historiska byggnader ● Accessible facilities/tillgänglighet för faciliteter (annars tar man bilen) ● butiker och samhällsservice i grannskap medför till: Naturlig övervakning (densitet), social interaktion och trygghet (som i sin tur medför till samhörighet i grannskap samt dominoeffekten att fler går där många går) + ekonomisk vitalitet ● Grönska
	de Jong, K., Albin, M., Skärbäck, E., Grahn, P., Björk, J., 2012. Perceived green qualities were associated with neighbourhood satisfaction, physical activity, and general health: Results from a cross-sectional study in suburban and rural Scania, southern Sweden. <i>Health & Place</i> . 18, 1374-1380	● Sambandet med allmän hälsa förmedlades av fysisk aktivitet och grannskap. ● Fyra upplevda egenskaper hade potential att främja gång.	● Gröna egenskaper ● Historiska lämningar (kultur) ● Tystnad så att ljud från naturen kan höras (lugn) ● Artrikedom (frodig). ● Rymligt och vilt
	Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. <i>Journal of Urban Planning and Development</i> . 131(4)	● Southworth (2005) har undersökt behov och kriterier för att en stad ska vara gångvänlig, och kommer fram till att säkra och trygga vägar som har god konnektivitet och intermodalitet leder till hög gångvänlighet. Han har en lista med kriterier för ett gångvänligt nätverk	● Ett sammanhängande gångvägnät ○ lokalt ○ i staden ● Koppling till transportslag ○ buss, spårvagn, tunnelbana, tåg; ● Varierad markanvändning i småskaligt mönster, (särskilt för lokal användning) ● Trygghet och säkerhet ○ trafik ○ socialt ● Vägkvalitet ○ lämplig bredd ○ beläggning

			○ anslutning till omgivningen ○ skyltning ○ belysning ● Vägomgivning ○ Gatudesign ○ Intressant byggd miljö ○ Visuellt tillgänglig omgivning ○ Rumslik avgränsning ○ Gestaltning av grönska ○ Utforskningsbar miljö
	Gifford, R. (2014). Environmental psychology matters. <i>Annual review of psychology</i>, 65 (1), 541–579. https://doi.org/10.1146/annurev-psych-010213-115048	●	● Ett sätt att definiera platsanknytning är att konceptualisera det som att det har tre primära dimensioner: personer, platser & processer (Scannell & Gifford 2010b). ● personer ○ Interaktioner (socialt) ● platser ○ Brett utbud av fysiska miljöer (hus, gator, bostäder, service, parker, sjöar) ○ Beroende på grannskapsformen kan olika nivåer gemenskap ske, t.ex. nyurbanism (smala gator, verandor mot gatan, småskalighet, närhet till butiker) vs. storskaliga förorter ● processer ○ Vet var man ska

			○ Upplevd likhet från tidigare “hem” ○ hur bra man mår på en plats ● Platsanknytning kopplas till → Bostadsnöjdhet, vilket inkluderar vanligtvis stadsdelar som har: ● Träd och grönområden, ● Renlighet ● Avstånd till bekvämligheter ● Allmänt utseende ● Låga nivåer av trafik ● Låga nivåer kriminalitet: Fysiska brottsavskräckande egenskaper ○ tydliga rumsindelningar (t.ex. tydligt markerade bostadsområden ○ God övervakning av gatan från bostäder ● Social interaktion: ○ bekvämligheter som kiosker, bänkar, spaljéer för att hänga, trädgårdar och konstverk ● Trygghet/säkerhet ○ Rumsliga väggar ○ Sikt ● Interiörer med varma färger ● Belysning ● Rumslig kognition och orientering (wayfinding) ○ Mentala kartor i huvudet för att hitta vägen (främst män) ○ Riktmärken/lokala landmärken för att hitta vägen (främst kvinnor)
--	--	--	---

			○ Ej monotont (enklare att hitta) ○ Distinkta lokala signaler ○ Visuell tillgång till destinationen som möjligt ○ God skyltning → navigering kan gå från punkt till punkt ● Buller ○ För högt = Irriterande ● Fysisk aktivitet: ○ Trottoarer ○ Butiker och bekvämligheter ○ Naturliga egenskaper som träd och parker ○ Hög bostadsdensitet. ● Promenadvänliga stadsdelar inkluderar (ökar stimulans): ○ sluttningar och trappor ○ Måttliga trafikvolym ○ Hållplatser för kollektivtrafiken (Borst et al. 2008). ● Kunskap ○ medvetna = agerar mer hållbart
Appleton, J., 1975. The Experience of Landscape. Wiley, London Cushing, D. F., & Miller, E. (2019). Prospect-Refuge Theory: Now You See Me, Now You Don't. In Creating Great Places: Evidence-based Urban Design for Health and Wellbeing (1st ed., pp. 12).	● The Experience of Landscape, publicerad första gången 1975. Prospect-refuge theory är en av de mest välkända teorierna om miljöpreferenser och används oftast inom landskapsarkitektur	● Undvika hörn (sikt) ● Estetik som påminner oss om landskap från evolution: Naturliga element, öppet så vi har sikt, element att ta skydd bakom, utforska, observera, kunna fly: ○ Kanter av utrymmen ● Hitta balansen mellan	

Routledge. https://doi.org/10.4324/9780429289637	och stadsdesign discipliner. Teorin antyder att vi föredrar miljöer som erbjuder både utsikter och fristad eftersom de gör det möjligt att förutse hot och möjligheter och därför skyddar oss från skada. I Cushing & Miller (2019) utreds det hur teorin kan användas i urban design. Aspekter för teorin presenteras:	○ symboler (stuga (tryggt) i skog (fristad men också fara), kan förstärka trygghet och tvärtom) ○ Högre nivåer av inneslutning kan betyda trygghet men också att man "sitter fast" ○ Andra människor: Naturlig övervakning eller fara? ● Aspekter ska ha rätt proportion (busskur t.ex., ska fungera som skydd (väder) och samtidigt ge uppsikt (för bussen) ● Skydd idag: ○ Upplevelsen av trygghet och verkligheten av trygghet är lika viktigt för välmående ○ Markiser & balkonger ● Sikt: ○ Ljusinsläpp/belysning ○ Rörelsefrihet ○ Med design = framhäva det som ska visas (täcka ett otäckt hus med ett träd) ● Två typer av risker vi vill förebygga: ○ Incidenter: Av människor eller väder t.ex. ○ Rörelsefrihet: Hinder (motorled) ● Andra människor = Naturlig övervakning
--	--	--

Olszewska-Guizzo, Agnieszka & Fogel, Anna & Benjumea, Diana & Tahsin, Nazwa. (2021). Sustainable Solutions in Urban Health: Transdisciplinary Directions in Urban Planning for Global Public Health. DOI:10.1007/978-3-030-86304-3_14.	• Tar upp hur vi inte är gjorda för att bo i städer och aspekter som gör att vi kan må mindre dåligt när vi bor i en stad.	• Urbana grönytor ◦ sammankopplade i staden • Buller/nära trafik • För mycket stimuli (kan göra navigering svårare då vi blir mentalt trötta, ångest..) ◦ Dynamiska element i komplex infrastrukturer ◦ Maximera tätheten av information genom en mängd olika former, färger, texturer ◦ Öppen yta som lång sikt → vi blir lugnare/inte lika mycket att ta in. → frihet • Asymmetriska former (evolutionär preferens) • Naturliga gångstråk i rekreationsområden • Platskänsla/tillhörighet/subjektiva åsikter
Schebella MF, Weber D, Schultz L, Weinstein P. The Wellbeing Benefits Associated with Perceived and Measured Biodiversity in Australian Urban Green Spaces. Sustainability. 2019; 11(3):802. https://doi.org/10.3390/su11030802	• Attityd - när människor vet (kunskap) kan vi bli mer motiverade att ta hand om platsen/vilja agera mer hållbart	• Kunskap ◦ Skyltning
Brown, B. B., Werner, C. M., Amburgey, J. W., and Szalay, C. (2007). Walkable route perceptions and physical features: converging evidence for en route walking experiences. Environ. Behav. 39, 34–61. doi: 10.1177/0013916506295569	• Forskning om gångvänliga stråk med fokus på upplevelsen och aspekter.	• Bakgrundsfakta, baserat på bl.a. Lynch visar att: • tillgängliga/högkvalitativa trottoarer/stigar • Att gå är mer sannolikt när området ger god tillgång till önskade destinationer som: • Butiker

			• Parker/torg • Rekreatiomsområde • Busshållplats/kollektivtrafik • Vägar med tilltalande landskap • Hinder: inte känns säkerhet/brottslighet ○ Frånvaro av människor ○ Främmande människor ○ Obevakade hundar ○ Tomma hus/lediga tomter ○ Skräp ○ Graffiti ○ Potentiella gömställen ○ Begränsad översikt ○ Blockerade ytor ○ Trafik ○ Trafikbuller • Typiska förortsdesign är ej att föredra, snarare Nyurbanistiska drag: ○ Täthet ○ Liten bostadstomt ○ Smala gator ○ Rutnät ○ Blandning av hus ○ Varierande markanvändning/destinationer ○ Fotgängarvänlig anslutning mellan trottoarer • Studien resulterade till: • Säkerhet inom trafik, Omgivningen, Socialt • Socialt ○ Slutna skalor ○ Människor • Tilltalande estetik • Naturliga egenskaper • Bekvämligheter för fotgängare • Intressant
--	--	--	--

			● Välskött ● Mångfald av markanvändning ● Tillgängliga eller högkvalitativa trottoarer/stigar ● Tillgång till destinationer ● Bänkar ● God förbindelse ● Komplexitet = En kombination resulterar till gångvänliga miljöer
Ewing, R., and Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walking. J. f Urban Des. 14, 65–84. doi: 10.1080/13574800802451155	● Tar upp designaspekter för att få fotgängare att gå mer. Eftersom forskningen går i linje med mitt syfte ansågs artikeln vara relevant.	● Imageability ○ Landmärken ○ Platskänsla ○ Helheten med andra aspekter påverkar imageability ● Enclosure: ○ Avbrytande sikt ○ Döda utrymmen ○ visuella avslutningspunkter ○ The layout of the street network ○ Struktur på byggnadsfasader ○ Omslutning ● Human scale: ○ Avstånd ○ Träd ○ Småskaliga element som klocktorn ○ Mönster i marken ○ Gatumöbler ○ Avstånd från hög byggnad till trottoar ○ Antal parkerade bilar ○ Utsmyckning på bilar	

			○ Placering/storlek på fönster/dörrar mot gatan ● Transparency: ○ Upplevelsen av den ○ Transparenta träd ○ Gatunivå ○ Aktiviteter sker på gatan ○ Tydliga användningsområden (skyltar etc) ● Complexity: ○ Märkbar variation ○ Intresseväckande ○ Kvantitet och ej för lika ○ Tillräcklig få och tillräckligt lika för att förstå/undvika kaos ○ Skyltning ○ Mänsklig närvaro ○ Träd ○ Gatumöbler ○ Olika typer av byggnader avseende öppettider (olika tider på dygnet, olika åldrar på husen, olika sociala situationer, olika färger)
	Ferreira, I. A., Johansson, M., Sternudd, C., & Fornara, F. (2016). Transport walking in urban neighbourhoods—Impact of perceived neighbourhood qualities and emotional relationship. <i>Landscape and Urban Planning</i>, 150, 60-69. https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.02.009	● Studien utforskar hur upplevda rumsliga-fysiska och sociala miljökvaliteter hänger samman med promenader på grannskapsnivå samt undersöker om den känslomässiga relationen till bostadsområdet har	● Attribut från HEI: ● Närvaro & närhet av funktionella destinationer (t.ex. livsmedelsbutik) ● Hög bostads densitet ● Nätverk av gator som förbinder olika områden med varandra. ● Estetik/attraktivitet (ej skräp) ● Säkerhet (trafik & brott)

		en påverkan. Detta genom att använda modellen Human Environment Interaction (HEI; Küller, 1991) som ett teoretiskt ramverk • Inriktningen på den affektiva aspekten ansågs relevant inom miljöpsykologi.	• Attribut från forskningens resultat • Närvaro av människor (aktivitet som butiker men också förbipasserande) • Platsanknytning ○ Byggnadens estetiska behaglighet ○ Underhåll ○ Grönområden • Socialt: • Social sammanhållning och informell social kontroll med grannskap • Etablering av sociala relationer • Emotionella aspekter ○ Variation i miljön (upplevelse) ○ Stimulering ○ Avslappning • Studiens resultat: • Emotionella faktorer: Platsanknytning • Upplevd sällskaplighet ○ Mänsklig aktivitet ○ Service (butik, busshållplats) • Stimulering/variation • Avslappnande miljö • Omhändertagna grönytor • Trygghet • Otrygghet (risk för brott) ○ Tecken på social störning (närvaro av ”dåliga människor”) ○ Skadegörelse • Högre täthet (kortare avstånd) • Diskretion i grannskapet. • Lokala destinationer (för sociala aktiviteter (torg, busshållplatser) • Undvikande aspekter: ○ gångtunnel
--	--	---	---

			○ diskontinuerliga gångvägar ○ breda vägar ○ trafikerade vägar
Mateo-Babiano, I. B. (2012). Public life in Bangkok's urban spaces. <i>Habitat International</i> , 36(4), 452-461. https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2012.04.001	● Artikeln gör en användarcentrerad behovsbedömning för att bättre förstå fotgängares beslutsfattande och beteende. Från detta identifieras sex psykologiska/fysiologiska miljöegenskaper hos gångmiljön, som uppmuntrar fotgängare att delta i promenader bidrar till att förverkliga en positiv gångupplevelse. Attributen är framtagna från en omfattande litteraturstudie, bl.a. baserat på Maslows behovstrappa, och inte på Bangkok som miljö/kriterier. Attributen är därmed relevanta för en miljö i Sverige med.	● Mobilitet (ej barriärer) ● Säkerhet ● Lätthet (ease) ○ Mentalt enkelt ○ Stressfritt ○ Attribut som gör det enkelt att navigera ○ Stråk som börjar vid sitt bostadsområde ● Tillgång (för alla) ● Njutning ○ Utrymmen för socialisering/Interaktion ○ Attraktiva gaturum ○ Självuttryck ● Identitet (platskänsla, tillhörighet) ○ Unika karaktärsdrag som ger platsen en identitet ○ Element för kulturella aktiviteter ○ Historiska värden	
Cerin, E., Nathan, A., van Cauwenberg, J., Barnett, D.W. & Barnett, A., 2017. The neighbourhood physical environment and active travel in older adults: a systematic review and meta-analysis. <i>International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity</i> , 14(1), p.15. Available at: https://doi.org/10.1186/s12966-017-0471-5	● Celin et al. (2017) tar upp attribut för att äldre ska gå. Ur ett hållbart perspektiv är det viktigt att tillgodose denna målgrupp med eftersom fysisk aktivitet hos äldre vuxna i många länder är låg. Det hade därför gynnat folkhälsan att identifiera faktorer	● Gatans nätverk ○ Välskötta gångvägar ○ Säkra gångvägar ○ Med tillräckliga ställen att vila på (d.v.s. bänkar). ● Fotgängarvänliga funktioner ● Nedskräpning/vandalism/förfall ● Gångbarhet	

		som kan påverka äldre att gå. • Vissa av attributen gäller även för alla åldrar.	○ Välskötta gångvägar (i närområdet) ○ Inomhusplatser för promenader (i närområdet) • Enkel tillgång till byggnadens ingång • Tillgång till/tillgänglighet av tjänster/destinationer. ○ kollektivtrafik ○ butiker/kommersiella destinationer ○ parker/öppna ytor/rekreativsanläggningar • Markanvändningsmix – destinations mångfald • gatubelysning (i allmänhet) • Svagare samband men ändå samband: • Fotgängarvänliga funktioner ○ bänkar/sittmöjlighet (nära entreer) • Trafikvolym • Oavsett ålder: • Bostadsdensitet • Gatanslutningar • Markanvändnings mix • Gångstråkens: • Kvalitet • Närvaro • Fotgängarvänlighet → Avgörande för äldre • Anpassade till kontextspecifika behov (t.ex. befintliga nivåer av täthet)
	Davison, K. & Lawson CT. (2006). Do attributes in the physical environment influence children's physical activity? A review of the literature. <i>International Journal of</i>	• Undersöker vilka attribut i den fysiska miljön som får barn att blir mer fysiska - viktigt då de, utöver bidra till ett levande	• Större andel gång hos barn om: -Trottoarer i deras grannskap, -Mål att promenera till - Tillgänglig kollektivtrafik

<i>Behavioral Nutrition and Physical Activity.</i> 3:19. DOI:10.1186/1479-5868-3-19.	stadsrum, medför till ett hållbart samhälle då barns lek bidrar till fysisk aktivitet som i sin tur ökar barns kognitiva utveckling, ökad koncentrationsförmåga etc. som i sin tur gynnar samhället i stort.	- Få okontrollerade korsningar att korsa - Låg trafiktäthet. • Men också.. -Närhet till lekplats/park -Närhet till rekreationsområde som simhall, fotbollsplan -Kortare avstånd till skolan = promenad -brant sluttning minskar - bekvämligheter (t.ex. trottoarer, korsningar) -Skick på trottoarer: Positiv association till att gå -Objektivt bedömda trottoaregenskaper medför till högre fysisk aktivitet → långsam gång bland barn -Avståndet från trottoaren till trottoarkanten -Trädens genomsnittliga höjd (ljusintensitet) -Trottoarens material och typ tillgång till kollektivtrafik (inte för tjejer) -Låg trafikhastighet -Föräldrars uppfattning om att vägarna i området är säkra → barns gång -upplevd säkerhet som nedskräpning, -grafitti, kriminalitet -Väder påverkar tid visats ute (inkl. gånghastighet) ○ Nederbörd = mindre aktivitet ○ Sommarmånader = mer aktivitet
Kerr J, Emond JA, Badland H, Reis R, Sarmiento O, Carlson J, et al. Perceived neighborhood environmental attributes associated with walking and cycling for transport among adult residents of 17 cities in 12 countries: the IPEN study.	• Attribut för att gå - forskning på 17 olika städer	• Bostadsdensitet • fotgångarinfrastruktur • Estetik • Gatuförbindelser ○ Korsningstäthet (uppmuntrar gång) ○ Gatubelysningar ○ Trottoarer

<i>Environ Health Perspect.</i> 2016;124:290–8. DOI:10.1289/ehp.1409466.		• (Ej själv, men tillsammans med andra attribut) • Upplevt avstånd till destinationer • Markanvändning-tillträde • Säkerhet ○ Trafik ○ Kriminalitet • Blandad tillgång till upplevd markanvändning: ○ Affärer ○ Rekreationsplatser ○ Kollektivtrafik
Gebel K, Ding D, Foster C, Bauman AE, Sallis JF. Improving current practice in reviews of the built environment and physical activity. <i>Sports Med.</i> 2015;45:297–302. doi:10.1007/s40279-014-0273-8.	• Den byggda miljöns inverkan på fysisk aktivitet	• Associationer till miljön och att gå • → Beteende styrs av sociodemografiska egenskaper
Leslie E, Cerin E, du Toit L, Owen N, Bauman A. Objectively assessing ‘walkability’ of local communities: using GIS to identify the relevant environmental attributes. In: Lai PC, Mak AS, editors. <i>GIS for Health and the Environment: Development in the Asia-Pacific Region</i>. Berlin: Springer; 2007. p. 91–104.	• Stadsplanerare bl.a. tar fram objektiva åtgärder för att förstå sambanden mellan fysiska miljöegenskaper och fysiska aktivitetsbeteenden. Identifierar särskilda miljöegenskaper som bestämningsfaktorer för hälsorelaterade beteendeval.	• Närhet (avstånd) ○ Markanvändningens täthet eller kompakthet ○ Markanvändningsmix (heterogenitet med vilken funktionellt olika användningar är samlokaliserade i rummet). → Ju mer kompakt och blandad stadsmiljö är, desto kortare är avstånden mellan = fler promenerar • Sammanhängande stråk (connectivity) • Fyra mått (attribut) för att mäta gångbarhetsindexet: • Täthet av bostäder (bostadsmarkanvändning)

			● Gatuanslutning ○ Densitet av korsningar ● (Korsningar identifieras från gatans mittlinjedata och anslutningsmöjligheterna baseras på antalet unika gatuanslutningar vid varje korsning (eller potentialen för olika vägval tillgängliga vid varje korsning)) ● Markanvändnings Mix: Vanligtvis grupperade i breda klasser som ○ Bostäder ○ Industri ○ Detaljhandel ○ Rekreation ● Detaljhandeln ○ I vilken grad detaljhandeln är belägen nära vägkanten, som är fallet i ett fotgängarorienterat samhälle, eller bakom ett hav av parkeringsplatser - bilanpassat.
Cerin, E., Cain, K.L., Conway, T.L., Van Dyck, D., Hinckson, E., Schipperijn, J. (2014). Neighborhood environments and objectively measured physical activity in 11 countries. <i>Med Sci Sports Exerc.</i> 2014;46:2253–64. doi:10.1249/MSS.00000000000000367.	● Undersöker den potentiella effekten av upplevelsen av den byggda miljön på fysisk aktivitet, i 11 olika länder för att se om attribut är platsspecifika eller inte.	● Markanvändning mix ○ Mångfald ○ Tillgängligt ○ Variation ● Gatuanslutning ● Bostadsdensitet ● Estetik ○ T.ex. träd bjuder in ● Fotgängarinfrastruktur ○ Få återvändningsgränser Säkerhet ● Bostadstäthet ● Fotgängare infrastruktur ● Säkerhet från brott	

			• framstod ha upplevda skillnader mellan platser i fysisk aktivitet.
--	--	--	--

Bilaga 2: Förtydligande av den tematiska analysen, enligt Braun och Clarkes (2006) 6 steg

Tematisk analys enligt Braun och Clarkes (2006) 6 steg applicerat på min litteraturstudie, som metod för att besvara frågeställning 1 där ett miljöpsykologiskt ramverk ska tas fram. I bilagan presenteras den tematiska analysens sex steg, med konkreta exempel som illustrerar arbetsprocessen. Eftersom syftet är att ge en förståelse för hur analysen har genomförts och hur ramverket har utformats, är bilagan en sammanfattad version. För en förståelse av hur exakt alla steg gått till för samtliga teman och kategorier, kan nedanstående länk följas: [Förtydligande Tematisk Analys](https://docs.google.com/document/d/1lT523_nGoanK45lZDjlZ7ue8okfyrns08453XuZJxMk/edit?tab=t.0) (https://docs.google.com/document/d/1lT523_nGoanK45lZDjlZ7ue8okfyrns08453XuZJxMk/edit?tab=t.0)

De sex stegen kan följas nedan:

Steg 1. Bekanta sig med datan:

Tabellen nedan presenterar en sammanställning av attribut från aktiv läsning av litteratur. Dessa attribut som är baserade på olika källor från litteraturstudien, presenteras och motiveras i bilaga 1. Attributen var från början bara listade utan ordning, men presenteras i nedanstående tabell utifrån 10 olika färger, från den initiala kodningsprocess.

Steg 2. Initial kodningsprocess:

Tabell 1. Attribut från litteraturstudie = Koder. Koderna är indelade i 10 olika färger, där respektive färg representerar ett ämne, identifierat av författare.

Struktur av en stadsdel	Forts. Struktur av en stadsdel	Struktur av gatan	Variation i bottenplan	Säkerhet/Trygghet	Trivsel (för sinnesintryck)
Närhet till service och kollektivtrafik Ha angränsande funktioner (som drar till sig olika människor/tidpunkt) Konnektivitet i gatunätet	I kontrast till modernism/storskalighet: Beroende på grannskapsformen kan olika nivåer gemenskap ske, t.ex. nyurbanism (smala gator, verandor mot gatan,	Gator ska lokalisera gångytor längs ytterkanterna och körytor i mitten av gatan Parkering på gator ska undvikas. Flexibilitet i användningen och utformningen	Trottoarens kvaliteter som offentliga platser (t.ex. sittplatser, tillgänglighet, belysning, grönska) Öppna aktiva bottenvåningar	Säkra korsningar Trafik- och hastighetsdämpande Trottoarens kvaliteter som offentliga platser (t.ex. sittplatser, tillgänglighet, belysning, grönska)	Trafik- och hastighetsdämpande Trottoarens kvaliteter som offentliga platser (t.ex. sittplatser, tillgänglighet, belysning, grönska)

Öppna aktiva bottenvåningar	småskalighet, närhet till butiker)	Särskild uppmärksamhet till ytor nära busshållplatser, park, handelsområde t.ex. plats för att vila, vänta, stanna, utan att gångflödet stoppas.	Mångfald av byggnadsstilar	Befolkningstäthet (dag- och nattbefolkning)	Mångfald av byggnadsstilar
Blandade funktioner	Tydliga rumsindelningar (t.ex. tydligt markerade bostadsområden)	Markbeläggning	Blandade funktioner	Trafiksäkerhet Låg fordonshastighet (förutsättning för "shareaspace" - lösningar.)	Sammanhållen design
Gator ska lokalisera gångytor längs ytterkanterna och körytor i mitten av gatan	Enkelt gatunät skapar orienterbarhet hos män som ofta har mental karta i huvudet	Smala gator (hastighetsdämpning)	Detaljrika fasader	Enkelriktade gator	Estetiska kvaliteter med hänsyn till kulturmiljön
Parkering på gator ska undvikas.	Ej monotont (enkla att hitta)	Mjuka hörn	Mångfald ska uppstå: Stadsdelen och beståndsdelar måste fylla mer än en funktion → Människor olika tider på dygnet:	Hög konnektivitet i gatunätet	Smala gator för hastighetsdämpning
Flexibilitet i användningen och utformningen (se pyramid, s. 149).	Nätverk av gator som förbinder olika områden med varandra	Undvika barriärer för att göra gående synliga (som parkering)	Variation av funktioner, som bostäder, arbete, park, service, en attraktion (i linje med områdets karaktär).	Hög korsningstäthet	Detaljrika fasader
Hög konnektivitet i gatunätet	Markanvändning s mix: Vanligtvis grupperade i breda klasser som	Trottoarer på båda sidorna	Korta kvarter (som man kan gå emellan, inte för höga, gångnät som länkas samman)	Små kvarter	Blandning av hus (historiskt) (främjar variation (estetiskt), olika människor, identitet)
Hög korsningstäthet	- Bostäder	Separata enkelriktade cykelbanor	Blandning av hus (historiskt) (främjar variation (estetiskt), olika människor, identitet)	Få körfält	Sociala ytor för att se andra människor
Små kvarter	- Industri	Gatan ska vara mångfunktionell avseende social/vistelseplats	koncentration	Ingen genomfartstrafik	Arkitektonisk kvalitet (en del av upplevelsen)
Få körfält	- Detaljhandel	Sittplatser (som bänk, mur, trappa)	Utspridda butiker	Variation av funktioner: Människor olika tider på dygnet	Helheten (när alla kvaliteter samspelar får vi positivt helhetsintryck)
Ingen genomfartstrafik	- Rekreation	Vistelseyta (1 person ska ha mer än 3 m gångbanelängd)	konst	Fler kommersiella aktiviteter	Separerad GC-väg
Smala körfält: 3 meter är den föreslagna bredden	Permeability: Hur väl ett utrymme eller en plats tillåter rörelse och interaktion mellan människor och omgivning	Upphöjda övergångsställen	Intresseväckande	Smala körfält 3 meter är den föreslagna bredden	Frånvaro av busshållplatser, eftersom dessa har samband med en komplex trafikmiljö
Gatunätet ska: - Väl sammankopplat - Små kvartersstorlekar - 50-100 m till korsning	- Transparens	Jämna och halkfria gångytor (för äldre)	Angränsande funktioner	God gatubelysning	Grönska - inbjudande (träd & planteringar)
Undvika återvändsgränd	- Tillgänglighet	Väl definierade gångytor	Detaljer i ögonhöjd	Lägre trafikvolym	Offentlig konst
Särskild uppmärksamhet till ytor nära busshållplatser, park, handelsområde t.ex: plats för att vila, vänta, stanna,	- Social aktivitet	Korta passager (över körbanor)	Balans i variation: Variation → för upprepat tar vi inte in i sinnesintryck	Gångflöden	Möblerbarhet
	- Struktur	Subtila skillnader i ögonhöjd (ej för många för att		Trygghet (Olika tider på dygnet)	Ej för hög bullernivå
	- Skala			Upplysta	
	Tillåta valmöjligheter			Fria från hinder	
	Fotgängareskala			Ögon på gatan från omgivande fastigheter	
	Anonymitet			Hastighetsdämpande åtgärder	
	Stadens komplexitet			Smala gator	
				Detaljrika fasader	
				Effekten av barriärer blir livlösa tomma	

utan att gångflödet stoppas.	- Funktioner (människor tenderar att dra sig till aspekter som fyller någon typ av funktion	uppfattas av hjärnan): -Nivåskillnader i markplan -Gruppering av träd -Gläntor som ger olika perspektiv	Göra en röd tråd så att det ändå ser sammanhängande ut, tex en rad träd som är tillräckligt täta att det skapar en enhetlig bild.	platser, vakuum, som i sin tur blir ännu tommare p.g.a.. dess folktomhet.	Mötesplatser (naturliga mötesplatser eller torgytor)
Tillgängligt (läsbart, inte för krångligt)	- Täthet	Samspelet mellan dess väggar, golv och tak	Fasader har variation	Justera särskild mark i balans med allmän mark	Gångmiljön ska vara i mänsklig skala
Bredare vägar där det är högre flöden och vid bostadsområden (lek)	- Balans mellan service och bostadsområde	Undvika stängsel/exkluderande skyltar	Varians - Mångfald bland användarna	Placera objekt vid barriären för att minska vacuum	Aktiva bottenvåningar
Korsningar - Korta & skyltade Korta kvarter (som man kan gå emellan, inte för höga, gångnät som länkas samman)	- Mångfald (ökad gång) - Formen av stråk - Inte för långa avstånd	Belysning	Trappa och sluttning	Motkrafter vid barriären Korta kvarter vid gränsen	Sinnesintryck: Subtila skillnader i ögonhöjd (ej för många för att uppfattas av hjärnan): Nivåskillnader i markplan, Gruppering av träd, Gläntor som ger olika perspektiv
Undvika gränser som agerar som barriärer, t.ex. järnväg, bilväg, större hus (som universitet).	Fotgängarskala: - Rumslig organisation (var ett område börjar och slutar, som staket)	Ej för långa och monotona		Extra blandning av funktioner	
Effekt av barriärer blir livlösa tomma platser, vakuum, som i sin tur blir ännu tommare pga. dess folktomhet.	- Sociala möten (transparens för att se andra, fönster längs fasader)	Ej för storskalig		Olika åldrar på byggnader där	Mikroklimat ska anpassas
Justera särskild mark i balans med allmän mark	- Emotionella preferenser: Vad tycker de boende?	Ej nödvändigt att separera bil från gång		Karaktäristiska drag för platskänsla	Samspelet mellan dess väggar, golv och tak
Placera objekt vid barriären för att minska vacuum	Fasader = PRT	Gatubeläggning samma = mer anpassat för fotgängare och de kommer inte hålla sig vid kanten		Undvika barriärer för att göra gående synliga (som parkering)	Intresseväckande Tydliga gränser mellan privat och offentligt
Motkrafter vid barriären	Attraktiva destinationer (butiker, Parker/torg, rekreatiomsområden busshållplats/kollektivtrafik)	Utrymme Tillräckligt få störningar för att vilja gå Tillräckligt många störningar för att bli stimulerad (beror på situation och person) Semi Privata trädgårdar		Ej för tät grönska	Detaljer i ögonhöjd
Korta kvarter vid gränsen	Imageability - Landmärken - Platskänsla - Helheten med andra aspekter påverkar imageability	Avstånd mellan hus och gatan (kortare bredd på tomten) för att få livligare promenader.		Fartgupp	Balans i variation: Variation → för upprepat tar vi inte in i sinnesintryck
Extra blandning av funktioner		Levande bottenvåningar		Belysning	Enhetligt: Inte för olika
Olika åldrar på byggnader där				Smala körfält	
Orienterbarhet: Läsbart	Enclosure: - Avbrytande sikt - Döda utrymmen	Detaljer och markbeläggning för att motverka bil		Snäva hörnradier	
				Bilfritt	
				Dagaktiva lokaler Kvällsaktiva lokaler (öppet mellan 18-22)	
				Jämna och halkfria gångytor (för äldre)	Göra en röd tråd så att det ändå ser sammanhängande ut, tex en rad träd som är tillräckligt täta att det skapar en enhetlig bild.
				Väl definierade gångytor Korta passager (över körbanor)	Se, höra och kommunicera → Impulser från
				Aktiva bottenvåningar	

(skyltar/inte för många markeringar)	-Visuella avslutningspunkter	transparenta barriärer för att undvika avgränsade områden		Ögon på gatan	andra = positiv upplevelse
Överblickbarhet	The layout of the street network	Mjuka Övergångszoner allmänt och mellan privat och offentligt: (Förändringar i t.ex. trottoar, landskapsarkitektur, möblering, häckar, Höjdskillnader (steg/trappor)		Angränsande funktioner	Tillräckligt få störningar för att vilja gå
Sociala ytor för att se andra människor	- Struktur på byggnadsfasader			Utspridda butiker	Tillräckligt många störningar för att bli stimulerad (beror på situation och person)
Frånvaro av busshållplatser, eftersom dessa har samband med en komplex trafikmiljö	- Omslutning			Belysning	
Enkla och lättolkade korsningar	Mänsklig skala: - Avstånd - Träd - Småskaliga element som klocktorn	Rumslighet, t.ex. hur bred stråket är		Undvika: Tunnlar för fotgängare, ödsliga stigar & svängar med skymd sikt	Se, höra och prata Se: Olika avstånd för olika saker vi ska se i synfältet. Ej större synfält än 110 m.
Bilfritt	- Mönster i marken - Gatumöbler - Avstånd från byggnad till trottoar	Transparens		Platsanknytning	Sikt med skydd bakom ryggen
Fartgupp	- Antal parkerade bilar	Detaljrikedom (Dessa faktorer skapar en större upplevelse för fotgängarna)		Upplevd trygghet	Ljusinsläpp/belysning
Läsbarhet (skyltar/inte för många markeringar)	- Placering/storlek på fönster/dörrar mot gatan	Bra beläggning		Trygghet: - Täthet med människor (ögonkontakt minskar kriminalitet) - Butiker/service: Naturlig övervakning - Välskött grönska - Belysning	Höra/tala: Mindre biltrafik för att höra människor, fåglar, vatten.
Överblickbarhet	Transparens (luftiga träd, tydliga användningsområden)	Undvika hörn (sikt) Estetik som påminner oss om landskap från evolution: Naturliga element, Öppet så vi har sikt, Element att ta skydd bakom, Utforska, observera, kunna fly.		Balans mellan refuge-prospect: Högre nivåer av inneslutning kan betyda trygghet men också att man "sitter fast"	50–70 m rop på hjälp. 35 m envägskonversationer. 7 m dialog. 0,5 djupare konversationer.
Lättolkade	Närhet till lekplats, fotbollsplan, skola (barn)	Balans mellan refuge-prospect: Högre nivåer av inneslutning kan betyda trygghet men också att man "sitter fast"		Balans: Andra människor: Naturlig övervakning eller fara?	Mindre storskaligt
De ska alltid ge utrymme för att gå närmaste vägen mellan gatans målpunkter	Få korsningar, för barn			Skydd idag: Upplevelsen av trygghet och verkligheten av trygghet är lika viktigt för välmående	Rörlighet av huvudet
Park (kan vara väldigt små mer intensiva vackra delar i kontrast till staden (väcker det visuella sinnet))	Få slutningar, barn			Markiser & balkonger	Markbeläggning Fasader åt sidan Ej för höga hus
Undvika höghus: Skugga dödar	Få återvändningsgränder	Aspekter ska ha rätt proportion (busskur t.ex., ska fungera som skydd (väder) och samtidigt ge uppsikt (för bussen)		Föräldrars uppfattning om vägarna i området är säkra → barns gång	Utforma enligt våra biologiska funktioner avseende
Trottoarerna ska vara relaterade till annat/andra gator	Observeras på avstånd i olika vinklar, för att ge staden en tydlig riktning och ge området en struktur och orienterbarhet	Trappa och slutning		Upplevd säkerhet som nedskräpning, graffitti, kriminalitet	Anpassa detaljer till år gånghastighet

Vägar ska ha en destination Funktioner ska vara tillgänglig (nära bostadshus, ej blockeras av trafikled t.ex.) Se grannskapet som självstyrande med självstyrande funktioner: De tre avgörande funktionerna: 1. Levande och intressanta gator (ej för långa, monotona) 2. Dessa gator ska bli ett Sammanhängande nätverk, de får gärna överlappa, mångsidighet) 3. Använda torg, parker & offentliga byggnader som kan knyta samman nätverket (ej separera) Omständigt för bilar att stanna: få parkeringar, enkelriktad trafik, trafikljus Bli sammanhängande del med resten av staden Direkta vägar/genvägar Rumslig uppdelning - Komplex helhet - Alternativ (få välja) - Skala (proportion) - Variation på storlek för att uppskatta mer	(viktigt för besökare) Lokala landmärken, som endast är synliga från vissa platser eller områden såsom butiksfasader, träd eller skyltar → viktiga för lokala invånares orienterbarhet Viktig service på mindre gator och oviktig service på kända gator Läsbarhet Närvaro av landmärken Varians - Mångfald bland användarna Ljusinsläpp för sikt (trädens höjd t.ex.) God förbindelse Mångfald av markanvändning Mobilitet (ej barriärer) Attribut som gör det enkelt att navigera Stråk som börjar vid sitt bostadsområde Ställen att vila på Grönytor sammankopplade i staden Korsningstäthet (uppmuntrar gång)	Lokala destinationer (för sociala aktiviteter (torg, busshållplatser) -Undvikande aspekter: -gångtunnel -diskontinuerliga gångvägar -breda vägar -trafikerade vägar Detaljhandeln I vilken grad detaljhandeln är belägen nära vägkanten, som är fallet i ett fotgängarorienterat samhälle, eller bakom ett hav av parkeringsplatser Bilpassat, inkluderar (ökar stimulans). Fasader = PRT Transparens för att se människor Fysiska attribut som gränser för uppdelning av rum Utforskningsbar miljö Intressant Vägar med tilltalande landskap Mänsklig skala: -Avstånd -Träd -Småskaliga element som klocktorn -Mönster i marken -Gatumöbler -Avstånd från hög byggnad till trottoar -Antal parkerade bilar -Utsmyckning på bilar			Detaljer och markbeläggning för att motverka bil Avläsbarhet (Imageability): - Hur lätt en plats kan uppfattas och minnas av människor, baserat på dess karaktär och struktur. - Det handlar om hur väl en plats kan "avbildas" i individens sinne. Specifika platser där viss typ av beteende förväntas/är vanligt. Miljön kan formas och struktureras för människors handlingar. Stressfria miljöer Anpassning: Är det mycket ägande eller gemensamt i området? → Påverkar aktiviteter och hur människor använder rummet → Gränser: har en organiserande funktion: hjälpa betraktaren att särskilja och koppla samman olika områden & Distrikt: Berättar vad byggnaderna har för användningsområde Icke-visuella aspekter, som olika ljud, lukter, eller känslor, (exempelvis
--	---	---	--	--	--

- Främst mänsklig skala Antal gångvägar ökar gång Densitet av människor Undvika: Tunnlar för fotgängare, ödsliga stigar & svängar med skymd sikt. Undvika nivåskillnader. Viktiga "sömmar" som länkar samman viktiga destination, t.ex. grönområden Distrikt: Berättar vad byggnaderna har för användningsområde Mjuka Övergångszoner mellan privat och offentligt: (Förändringar i t.ex. trottoar, landskapsarkitektur, möblering, häckar, Höjdskillnader (steg/trappor) Tillgång till gångstråk Barriärer som bilar Kortare avstånd Stråk ska länka samman platser, människor och funktioner Kluster och fördelade valmöjlighet	Markanvändning smix: Ju mer kompakt och blandad stadsmiljö är, desto kortare är avstånden mellan destinationerna = fler promenerar Sammanhängande stråk (connectivity)	-Placering/storlek på fönster/dörrar mot gatan Avståndet från trottoaren till trottoarkanten			känslan av att vara vilse), kan också vara aspekter som definierar ett distrikt. Mjuka Övergångszoner mellan privat och offentligt/allmänt: (Förändringar i t.ex. trottoar, landskapsarkitektur, möblering, häckar, Höjdskillnader (steg/trappor) Koncentration av service/människor /aktiviteter påverkar upplevelsen Rumslighet, t.ex. hur bred stråket är Estetik Stimulans Förväntade fördelar/hälsoeffekter Upplevd naturlighet Upplevd öppenhet Detaljrikedom (Dessa faktorer skapar en större upplevelse för fotgängarna) Närvaro av offentliga öppna områden (public open space) i grannskap ökar gång där: Tystnad så att ljud från naturen kan höras (lugn) Den mentala bilden kan inte
---	--	--	--	--	--

Underlätta rörelse (orienterbarhet(kontroll)) Karaktär av områden (lättare att navigera) Täthet av byggnader Funktioner Närvaro av offentliga öppna områden (public open space) i grannskap ökar gång där: Storlek på kvarter Tillgång till kollektivtrafik Noder (referenspunkter i staden, ett "rum" människan kan gå in i) - Punkter där olika stråk möts. - Kan också vara en funktion som gör att många människor samlas, exempelvis koncentrationen av bussar vid en busstation eller affärer på ett torg. - Kan vara korsningar, stationer, torg, övergångsställen, gatuhörn eller andra platser där Landmärken (referenspunkt som människan inte kan gå in) Fysiska objekt, vilka på något sätt sticker ut från sin omgivning, exempelvis en katedral, en hög					innehålla alltför många noder Kontroll (motverkas av trygghet), ökar platskänsla Undvika hörn (sikt) Estetik som påminner oss om landskap från evolution: Naturliga element, öppet så vi har sikt, Element att ta skydd bakom, Utforska, observera, kunna fly. För mycket stimuli (kan göra navigering svårare då vi blir mentalt trötta, ångest.) - Dynamiska element i komplex infrastruktur - Maximera tätheten av information genom en mängd olika former, färger, texturer - Öppen yta som lång sikt → vi blir lugnare/inte lika mycket att ta in. → frihet - Asymmetriska former (evolutionär preferens) - Naturliga gångstråk i rekreationsområdet - Interiörer med varma färger Upplevd sällskaplighet: - Mänsklig aktivitet - Service (butik, busshållplats)
---	--	--	--	--	---

byggnad eller en bergstopp. Urskiljas från resten: unikt eller minnesvärt, en tydlig form som kontrasterar till sin bakgrund eller rumslig position (ligga på en backe).					Platsanknytning beror på sociala relationer (närvaro av sociala relationer, hotande människor...)
Förutsättningar för aktiviteter:	Levande stadsrum	Karaktär och identitet	Mikroklimat	Grönska	
Sittmiljöer Vilomöjligheter (framför fasader) Sittplatser (som bänk, mur, trappa) Evenemang Offentlig toalett Bilfritt för lek och löpträning Möblerbarhet Bilfritt Låg bullernivå Funktioner ska vara tillgängliga (nära bostadshus, ej blockeras av trafikled t.ex.) Mötesplatser (naturliga mötesplatser eller torgytor) Utegyms Odling Vägar ska ha en destination De ska alltid ge utrymme för att gå närmaste vägen mellan gatans målpunkter	Dagaktiva lokaler Kvällsaktiva lokaler (öppet mellan 18-22) De ska alltid ge utrymme för att gå närmaste vägen mellan gatans målpunkter Mänsklig skala Aktiva bottenvåningar Plats för vistelse och paus Kultur (varje grannskap kan ha sin egna kultur) EJ för storskaligt: människor stannar längre Social kontakt Koncentration av människor = dominoeffekt Ställen att vila på	Markbeläggning (material) Belysning Skyltning Landskapsarkitektur Kulturhistoria Karaktäristiska drag för platskänsla Äldre byggnader Avläsbarhet (Imageability): Hur lätt en plats kan uppfattas och minnas av människor, baserat på dess karaktär och struktur. Det handlar om hur väl en plats kan "avbildas" i individens sinne. Platsanknytning Estetik Platskänsla Karaktäristiska stråk med hjälp av offentliga områden Historiska byggnader	Väder: Ta hänsyn till mikroklimatet (Låg bebyggelse för bort vind, ej skugga på våren, växtlighet). Träd blockerar vind Väderskydd (objekt som kan ge skydd för sol, reg, blåst (utöver byggnad)) Sol (Lägre hus än gatubredd) Vindskydd Solskydd Ska fungera under alla årstider Undvika höghus: Skugga dödar Sol och skugga Väder påverkar tid visats ute (inkl. gånghastighet) Nederbörd = mindre aktivitet Sommarmånader = mer aktivitet	Lagts in i övriga teman (karaktär, mikroklimat, säkerhet) Park (kan vara väldigt små mer intensiva vackra delar i kontrast till staden (väcker det visuella sinnet)) Göra en röd tråd så att det ändå ser sammanhängande ut, tex en rad träd som är tillräckligt täta att det skapar en enhetlig bild. Antal träd Urbana parker Biologisk mångfald Naturliga miljöer som vatten Växtlighet Upplevs naturlighet Grönska (Uppmuntrar till gång) - Kvantitet före kvalitet, som små mindre gröna rum Välskött grönska (ökar trygghet)	

Plats för vistelse och paus Belysning olika ändamål: som att umgås, njuta av natur etc. Kultur (varje grannskap kan ha sin egna kultur) Se, höra och kommunicera → Impulser från andra = positiv upplevelse Inbjudande och kravlösa aktiviteter, som en inbjudande bänk Möjlighet att pausa Närvaro av andra: Se människor som uppträder/musik Platsanknytning Anpassning: Är det mycket ägande eller gemensamt i området? → Påverkar aktiviteter och hur människor använder rummet Rumslighet, t.ex. hur bred stråket är Stimulans Trivsel		Landmärken (referenspunkt som människan inte kan gå in) Fysiska objekt, vilka på något sätt sticker ut från sin omgivning, exempelvis en katedral, en hög byggnad eller en bergstopp. Urskiljas från resten: unikt eller minnesvärt, en tydlig form som kontrasterar till sin bakgrund eller rumslig position (ligga på en backe). Observeras på avstånd i olika vinklar, för att ge staden en tydlig riktning och ge området en struktur och orienterbarhet (viktigt för besökare) Lokala landmärken, som endast är synliga från vissa platser eller områden såsom butiksfasader, träd eller skyltar → viktiga för lokala invånares orienterbarhet Närvaro av landmärken Kvalitet och karaktär av gatan Gatufronterna når ut som en direkt länk till "public space" Framhäva det som ska visas (täcka ett otäckt hus med ett träd)		Nedskräpning/vandalism/förfall Artrikedom (frodig). Lekplats/fotbollsplan/skola	
---	--	---	--	---	--

Tabell 2: Bortplockade attribut efter steg 2, som inte medförde till kunskap för att kunna besvara frågeställningen.

	Attribut som togs bort i steg 2:	
Motivering	Attribut från litteraturundersökning som inte ingick i avgränsning.	Motsägande attribut - som valdes att <i>inte</i> ta med efter en avvägning:
Attribut	• Trädgård (privat eller offentlig) • Picknick • Loftgång mot innergårdar t.ex. • Offentliga personer (fritidsledare, präst, butiksägare etc.) • Mindre kriminalitet i området • väder • Kunskap • Storlek på innergård • Underhåll • Tystnad så att ljud från naturen kan höras (lugn) • Hur bra man mår på en plats • Upplevd likhet från tidigare "hem" • Låga nivåer kriminalitet: Fysiska brottsavskräckande egenskaper • Inomhusplatser för promenader (i närområdet) • kriminalitet	• Många mindre korsningar för gående (50–100 m) bland små kvarter i olika karaktär för läsbarhet och för att kunna "gena" → Barn behöver få korsningar, togs bort. • Frånvaro av busshållplatser, eftersom dessa har samband med en komplex trafikmiljö • Smala stråk för kompakthet/koncentration av människor vs Breda för att behålla anonymitet. I och med att området upplevs otryggt ansågs fokus på trygghet framför anonymitet behållas, där t.ex. förutsättning för ögonkontakt är viktigare än anonymitet. Dock tas attributet till hänsyn vid viktiga destinationer som kollektivtrafik där bänk behövs utan att stoppa gångflödet. • Nivåskillnader för variation - undvika nivåskillnader som branta backar och trappor för barn och äldre. → En balans, för variation, men främst undvikande för barn och äldre.

Steg 3: Tematisering - Lägga ihop koder till teman

Konceptualisering av koder för alla 10 ämnesområdena. I tabell 1 ovan är samtliga attribut listade, som i den tematiska analysen benämns för *koder*. Flera av koderna påminner om varandra där tematiseringen började med att göra en sammanslagning av dessa koder (se avsnitt 3.1. *Sammanslagning av koder*), en lista som därmed komprimerades.

Eftersom flera av kategorierna består av liknande koder kunde därefter även en sammanslagning av kategorier göras, där de som hade många gemensamma koder kunde konstateras höra samman och därmed göra en sammanslagning (se avsnitt 3.2.

Sammanslagning av teman). Nedan visas några exempel på hur sammanslagning av koder gick till.

3.1 Sammanslagning av koder

Inom varje ämnesområde (tema) identifierades gemensamma kategorier som koderna ansågs tillhöra, som de två nedanstående tabellerna visar exempel på (se tabell 3 & 4). Utifrån kategorin som gemensamma nämnare till koderna, kunde koderna konceptualiseras till ett färre antal.

Tabell 3. Konceptualisering av attribut kopplat till tillgänglighet, i temat Struktur av stadsdel

Tema: Struktur av stadsdel Kategori: "Tillgänglighet" Koder: 3 attribut		Från temat <i>struktur av stadsdel</i> identifierades kategorin "Gångytans närområde", då många attribut hörde till detta ämne. Dessa sammanfattades till 6 attribut som i sin tur gjordes mer koncist med konceptualisering.
6 attribut ~		Konceptualiserat till 2 attribut
Nedanstående attribut är en sammanställning av de attribut under "Struktur av stadsdel" som ansågs tillhöra kategorin "tillgänglighet"		Konceptualisering till 2 koder som sammanfattar vad som ska tillgodoses i design av gångstråk avseende "tillgänglighet":
• Öppna aktiva bottenvåningar • Olika funktioner för olika människor • Närvaro av offentliga öppna områden (public open space) i grannskap ökar gång där: • Funktioner ska vara tillgängliga (nära bostadshus, ej blockeras av trafikled t.ex.) • Blandade funktioner öppet under olika tider • Olika typer av historiska byggnader		• Gångyta ska ha tillgänglighet till samhällsservice ○ I anslutning till bostäder • Funktioner ska vara tillgängliga (nära bostadshus ○ Ej blockeras av barriärer som trafikled/parkeringsplats t.ex.

Tabell 4. Konceptualisering av attribut kopplat till gatans uppdelning, i temat Struktur av stadsdel

Tema: Struktur av stadsdel Kategori: "Gatans uppdelning" Koder: 29 attribut		Från temat <i>struktur av stadsdel</i> identifierades kategorin "Gatans uppdelning", då många attribut hörde till detta ämne. Dessa sammanfattades till 6 attribut som i sin tur gjordes mer koncist med konceptualisering.
29 attribut ~		konceptualiserat till 11 attribut
Nedanstående attribut är en sammanställning av de attribut under "Struktur av stadsdel" som ansågs tillhöra kategorin "Gatans uppdelning"		Konceptualisering till 11 koder som sammanfattar vad som ska tillgodoses i design av gångstråk avseende gatans uppdelning:

• Gator ska lokalisera gångytors längs ytterkanterna och körytor i mitten av gatan • Parkering på gator ska undvikas. • Hög konnektivitet i gatunätet • Få körfält • Smala körfält: 3 meter är den föreslagna bredden • Tillgängligt (läsbart, inte för krångligt) • Bredare vägar där det är högre flöden och vid bostadsområden (lek) samt där bänkar behövs för att inte stoppa flöden, som vid busshållplatser. • Korsningar (med trafikljus) • orienterbarhet • Små kvarter • Korta • Ej trappor/för branta sluttningar • Skyltade (inte för många för att skapa läsbarhet, variation i bebyggelse kan användas som komplement) • Korta kvarter (som man kan gå emellan, inte för höga, gångnät som länkas samman) • Undvika gränser som agerar som barriärer, t.ex. järnväg, bilväg, större hus (som universitet). • Effekt av barriärer blir livlösa tomma platser, vakuum, som i sin tur blir ännu tommare pga. dess folktomhet. • Placera objekt vid barriären för att minska vacuum • Motkrafter vid barriären • Korta kvarter vid gränsen • farthinder • De ska alltid ge utrymme för att gå närmaste vägen mellan gatans målpunkter • trafikljus • Destinationer • Lokala landmärken, som endast är synliga från vissa platser eller områden såsom butiksfasader, träd eller skyltar → viktiga för lokala invånares orienterbarhet • Struktur av gångnät: Mental karta i huvudet → Kontroll • Helheten med andra aspekter påverkar imageability • Stråk som börjar vid sitt bostadsområde • undvika nivåskillnader • Få sluttningar, barn	• Få och smala körfält (max 3 m) i mitten • Gångyta på två sidor, bredare där koncentrationen är hög samt vid viktiga punkter där viloplatser behövs utan att flödet störs (bänk vid busshållplats t.ex) • Enkelriktat • Låg hastighet, exempelvis mha. farthinder • Konnektivitet i gatunätet ◦ Utan återvändsgränder ◦ <i>Läsbarhet</i> med skyltning och okomplicerat gatunät för mental karta, orienterbarhet • Bilfria flexytors • Undvika korsningar (barn). Dock ska ett fåtal finnas kontrollerade med trafikljus, för möjlighet att ta närmsta vägen. • Barriärer ska undvikas och redan befintliga ska motverkas • Destinationer • Orienterbarhet ◦ Närvaro av lokala landmärken som en speciell fasad ◦ Karaktär för läsbarhet • Stråk börjar vid bostadsområde
---	--

Under sammanslagningen av koder togs även vissa bort, vilka förklaras nedan, se tabell 5.

Tabell 5: Attribut i ämnesområdet **“Struktur av gatan”**, som togs bort med nedanstående motivering:

Motivering	Motsägelsefulla attribut som togs bort:	Utanför min påverkan och därav togs bort:	Attribut som flyttades till annat tema:
Attribut	Ej nödvändigt att separera bil från gång samt beläggning på gatan → - Gator ska lokalisera gångytor längs ytterkanterna och körytor i mitten av gatan - på större gator - Gemensam beläggning för bilar och gående - på mindre gator	Semi Privata trädgårdar Avstånd mellan hus och gatan (kortare bredd på tomten) för att få livligare promenader	Attribut kopplade till “större stråk”, ansågs tillhöra “struktur för stadsdel” istället

3.1.1 Förflyttning av koder till andra kategorier

Efter att koder hade komprimerats, ansågs vissa koder ha starkare koppling till andra kategorier, som därmed förflyttades dit, se exempel nedan:

Tabell 6. Attribut som efter konceptualisering och sammanslagning hör till tema Struktur av gatan i kategori Användarvänlighet, från att tidigare varit i kategori Tillgänglighet.

Tema: “Struktur av gatan” Kategori: Användarvänlighet Attribut: 6
Användarvänligt: - Kortare avstånd (inkl. över bilvägar) - Gatumöbler - Jämna och halkfria gångytor (för äldre) - Belysning - Undvika bil - Bilfria flexytor - Smala gator (hastighetsdämpning) - undvika parkeringsplats (barriärer) - Detaljer och markbeläggning för att motverka bil - Gemensam beläggning för bilar och gående på mindre gator (mer anpassat för fotgängare och de kommer inte hålla sig vid kanten) Tillgänglighet: - Gångyta ska ha tillgänglighet till samhällsservice - I anslutning till bostäder - Funktioner ska vara tillgänglig (nära bostadshus - Ej blockeras av barriärer som trafikled/parkeringsplats t.ex.

Anledningen till att koderna flyttades var då *användarvänlighet* hade stark koppling till *tillgänglighet*, eftersom tillgängligheten påverkar hur användarvänligt ett gångnät blir. Efter dessa steg gick det att konstatera att temat “Struktur av stadsdel” var för brett där flera kategorier ansåg tillhöra detta, där det fanns behov av att grenar ner temat till underkategorier.

Eftersom temat hade så många koder kopplat till sig, fanns det illräckligt med koder för inte bara bli kategorier, utan uppdelat i teman.

3.2 Sammanslagning av kategorier

Eftersom “struktur av stadsdel” blev för brett, togs detta tema bort och dess tidigare kategorier blev nya teman. Nedan visas fortsättning av steg 3: Sammanslagning av “Struktur av stadsdel” och “Struktur av gatan” som därefter blev grund för nya teman.

Tabell 7: Attribut som genomgår konceptualisering och sammanslagning mellan teman. Gula markeringar är koder från “Struktur av gata” som integrerats med “Struktur av stadsdel”. Vissa av koderna inom “Struktur av stadsdel” förflyttades till andra kategorier, i detta exempel, till användarvänlighet (se grått).

Tema: Struktur av stadsdel Kategori: “Mänsklig skala” & Tema: Struktur av gata Kategori: Detaljrikedom
Sammanslagning av ovanstående teman och kategorier, till ett nytt tema med ny kategori: Tema: Mänsklig anpassning • Detaljrikedom • Småskalighet (inkl. omslutning) • Orienterbarhet • Användarvänlighet ○ Tillgänglighet ○ Rumsig uppdelning (kontroll)
• Detaljrikedom (för en större upplevelse) ○ Detaljer i ögonhöjd/markplan (ej monotont) ○ Tillräckligt få störningar för att vilja gå ○ Tillräckligt många störningar för att bli stimulerad (beror på situation och person) ○ Utforskningsbar miljö ○ Markbeläggning/Mönster i marken • Småskaliga element i miljön, som klocktorn • Gatumöbler, särskilt vid “destinationer” där väntan/paus sker, som busshållplatser/park. → Flyttas till användarvänlighet • Ej för raka/långa gator (attribut för avbrytande sikt) • Subtila skillnader i ögonhöjd (ej för många för att uppfattas av hjärnan): • Nivåskillnader i markplan • Gruppering av träd • Gläntor som ger olika perspektiv • Undvika tunnlar, ödsliga stigar, döda utrymmen med skugga från storskalighet • Attribut som gör det enkelt att navigera • Nyurbanistiska tendenser med smala gator, småskalighet, kompakthet • Smala stråk för kompakthet/koncentration av människor • Omslutning (avslutande punkter, träd, “rummets” proportion) ○ Balans mellan inslutning och sikt: refuge-prospect (Högre nivåer av inneslutning kan betyda trygghet men också att man “sitter fast”) • Nivåskillnader till viss del, för att skapa variation/stimulans. Ej för mycket (ansträngande & påfrestande för äldre/barn) • Mjuk rumsig uppdelning, för känsla av kontroll

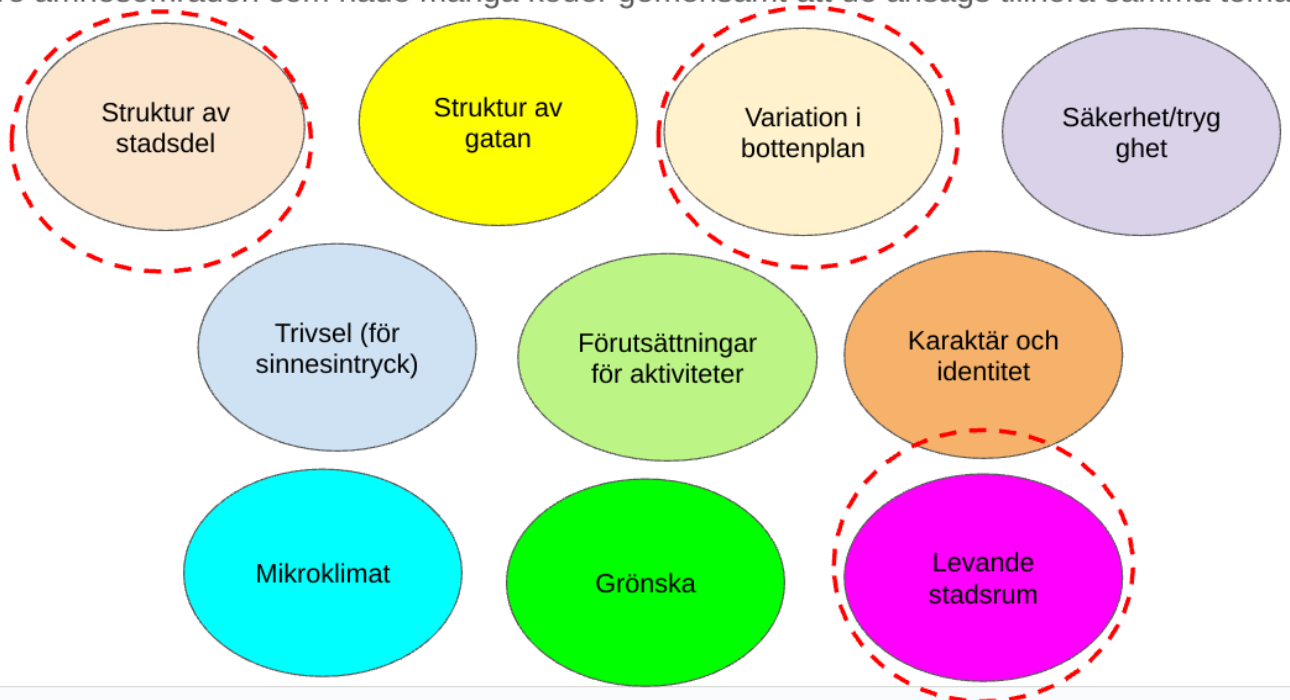
- Förändringar - mha. t.ex. trottoar, landskapsarkitektur, möblering, häckar, höjdskillnader (ej för påtagliga)
- Fysiska attribut som gränser för uppdelning av rum (Undvika stängsel/exkluderande skyltar).
- Transparens för att undvika avgränsade områden och socialt
- Personliga preferenser för att främja platskänsla (medborgardialog/strukturplan)

3.3 Sammanslagning av teman

Allt fler teman delade många gemensamma koder, där vissa påminde så pass mycket med varandra att de temana också genomgick en sammanslagning. Till exempel hade "variation i bottenplan", "levande stadsrum" och "struktur av stadsdel" flera lika koder att de därmed ansågs tillhöra samma tema och blev sammanslagna, se nedan:

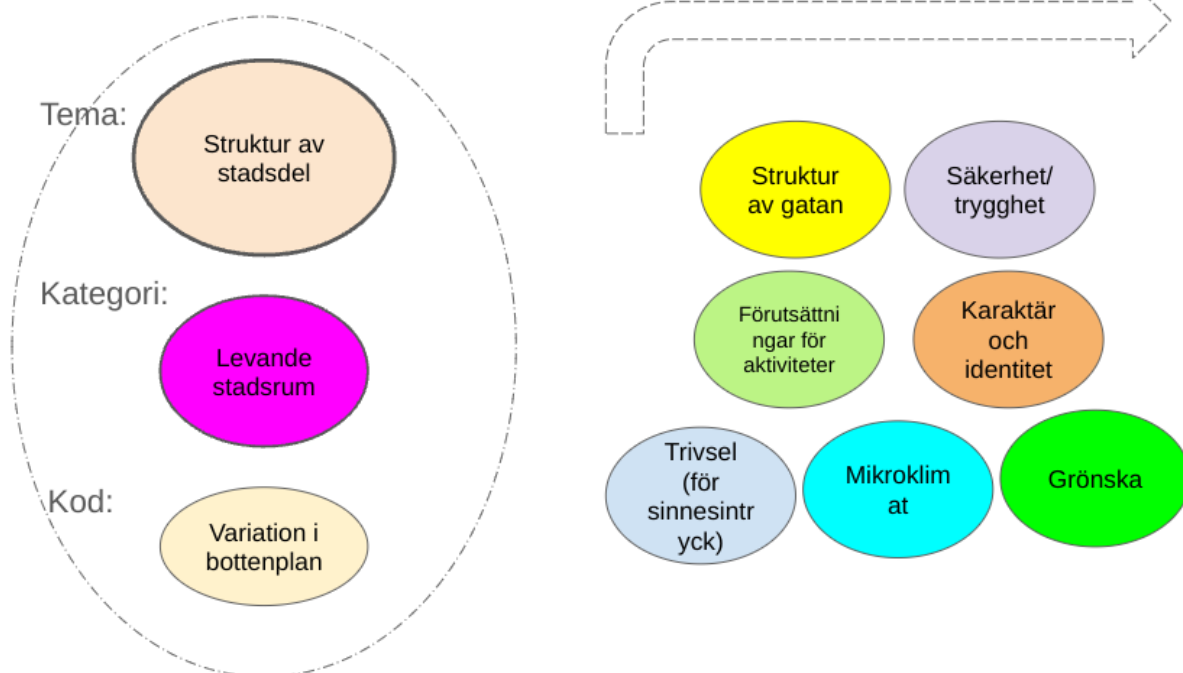
Steg 3: Tematisering

Tre ämnesområden som hade många koder gemensamt att de ansågs tillhöra samma tema.



Figur 1. Markerade ämnesområden som hade många gemensamma koder.

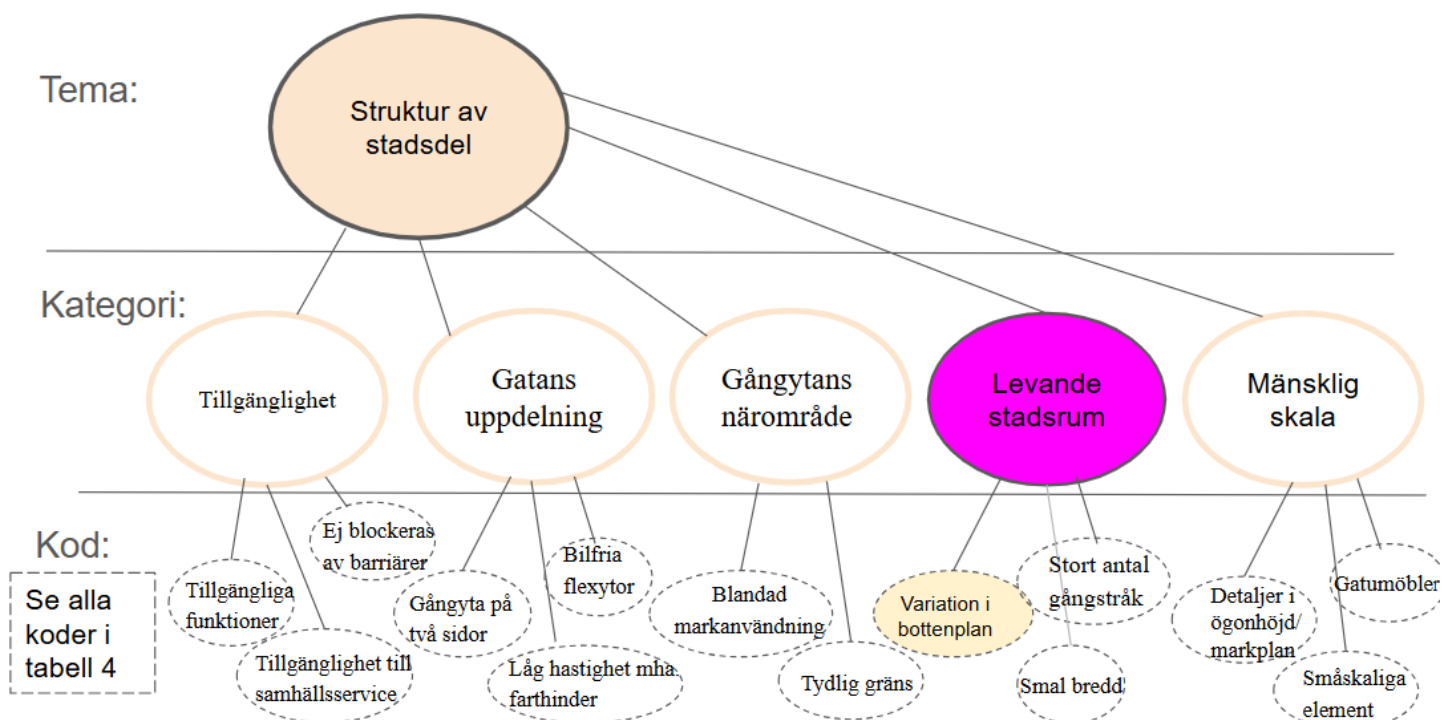
Steg 3: Tematisering av "Struktur av stadsdel"



Figur 2. Tre ämnesområden genomgår tematisering: blir sammanslagna till ett gemensamt tema (Struktur av stadsdel) med tillhörande kategori (Levande stadsrum) och kod (Variation i bottenplan).

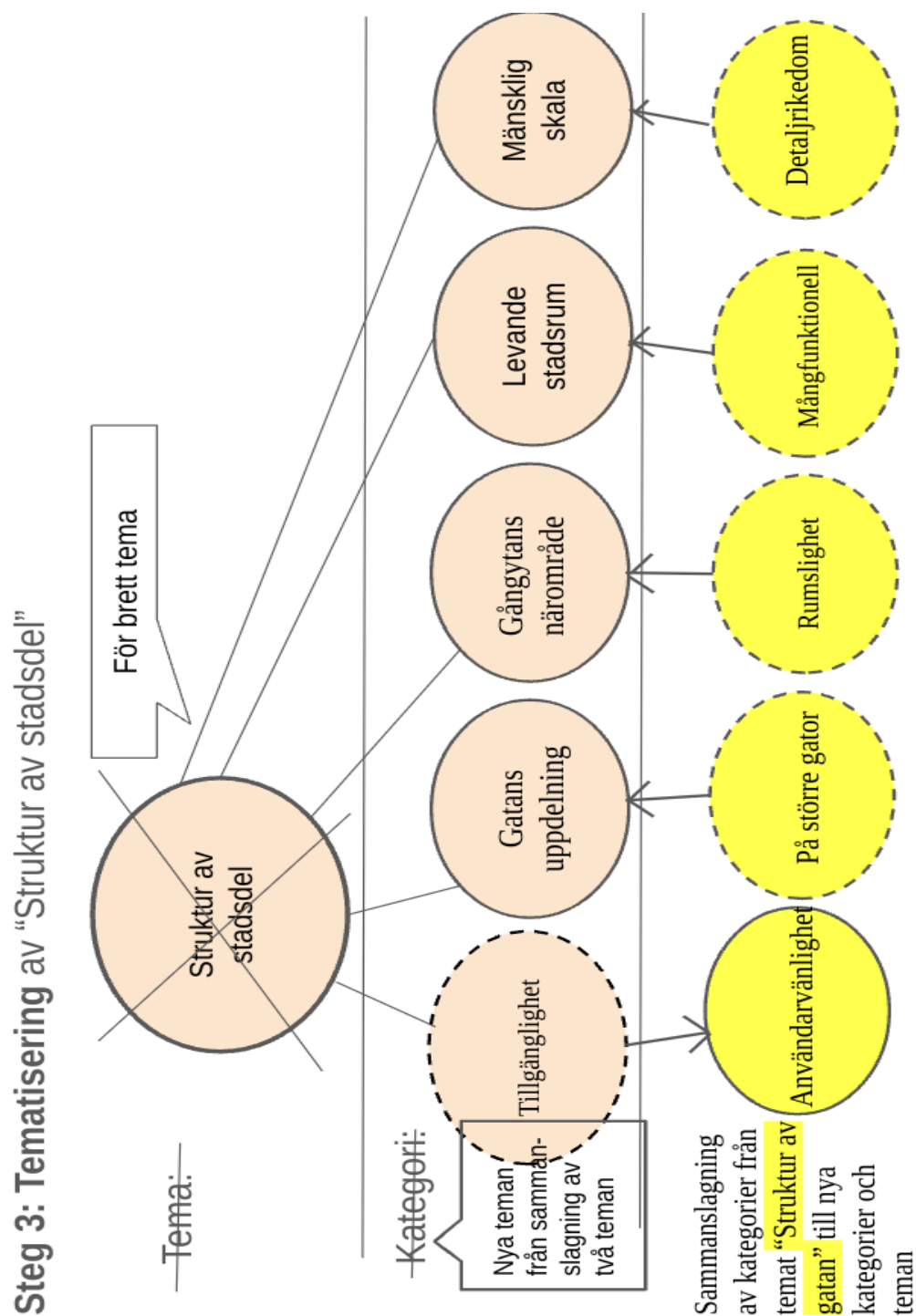
Den hierarkiska ordningen förtydligas enligt figur 3 nedan, och baseras på antal tillhörande koder.

Steg 3: Tematisering av "Struktur av stadsdel"



Figur 3. Temat "Struktur av stadsdel" har genomgått Steg 3. Tematisering.

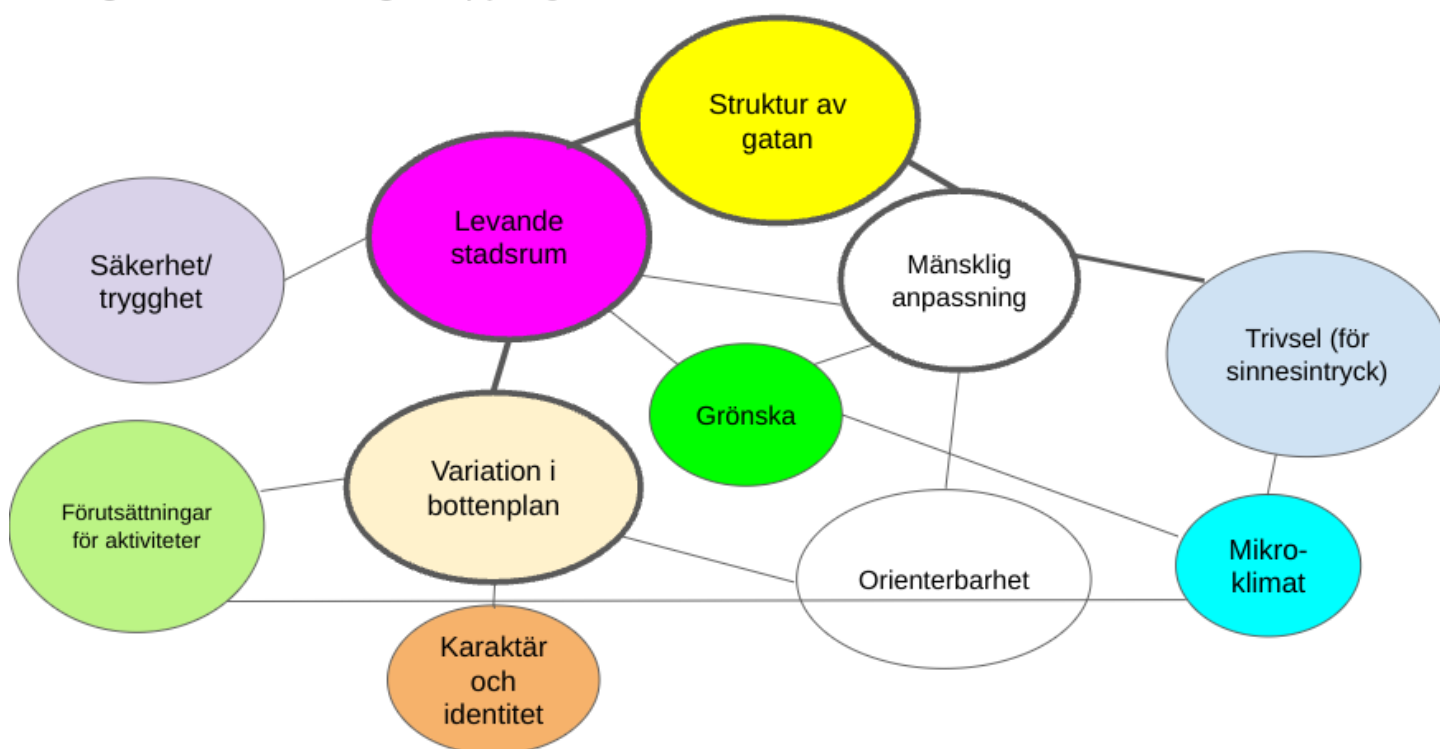
Eftersom två av de tidigare 10 ämnesområden gjorts om till en kategori (Levande stadsrum) och en kod (Variation i bottenplan), fanns nu bara 7 huvudteman kvar. Samma process gjordes för övriga 6 teman. "Struktur av stadsdel" till exempel, ansågs vara för brett tema eftersom det i stort sett var kopplat till alla teman. Det hade dessutom, som figur 4 nedan visar, stark koppling till "Struktur av gatan", och blev därför indelat till dess underkategorier enligt figuren.



Figur 4. "Struktur av stadsdel" ansågs vara för brett tema vars kategorier blev indelade i temat "Struktur av gatans" kategorier.

Vissa kategorier var fortfarande för breda där till exempel “mänsklig skala” var en kategori som fick många underkategorier med många tillhörande koder. Utöver "detaljrikedom" som visas i figur 4, var även “trivsel för sinnesintryck” en kategori med många tillhörande koder. Mänsklig skala blev därför en kategori som ansågs ha tillräckligt mycket stöd av litteraturen för att bli ett eget tema, vilket blev "Mänsklig anpassning". Nedan presenteras de nya teman som uppstod.

Steg 3. Tematisering: Kopplingar mellan teman



Figur 5. Mindmap av teman som uppstått med dess kopplingar till varandra.

3.4 Nya teman: Mänsklig anpassning & levande stadsrum

Kategorierna “mänsklig anpassning” och “levande stadsrum” ansågs vara de med starkast koppling till flest ämnesområden och som därför fick bli två huvudkategorier till “Struktur av gatan”. Struktur av gatan ansågs därefter vara det hela forskningsfrågan och alla ämnesområden handlar om, som därför inte behövde vara ett tema, utan togs bort helt. De två nya teman blev därför “Levande stadsrum” och "Mänsklig anpassning", med följande kategorier:

Tema 1: Mänsklig anpassning (Motivering: Miljöpsykologi, biologiskt).

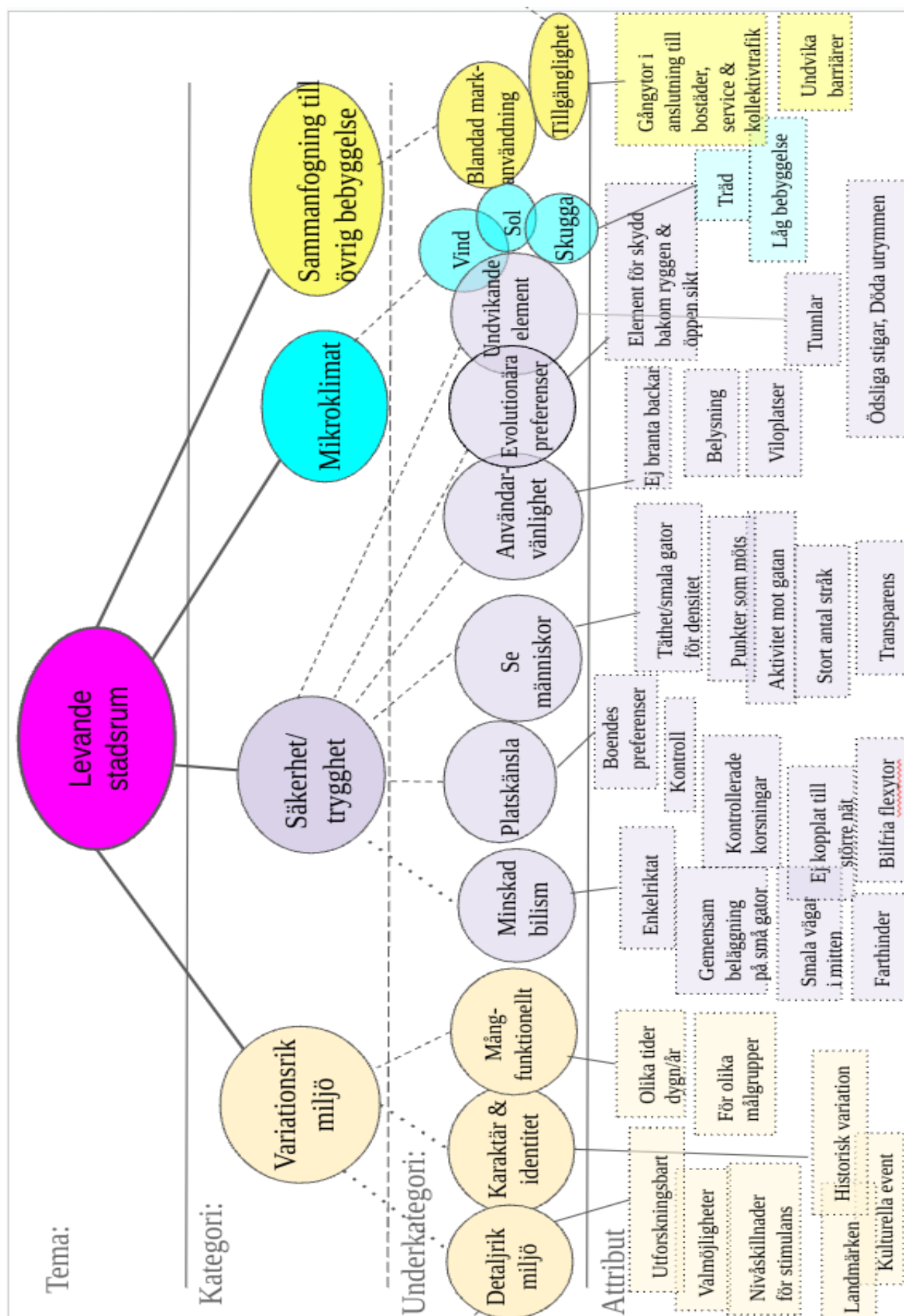
- **Kategori: Detaljrikedom utifrån mänskliga sinnesupptagning**
 - Detaljrikedom (för en större upplevelse)
 - Detaljer i ögonhöjd/markplan (ej monotont)
 - Markbeläggning/Mönster i marken
 - Småskaliga element i miljön, som klocktorn
 - Gläntor som ger olika perspektiv
 - Subtila skillnader i ögonhöjd (ej för många för att uppfattas av hjärnan)
- **Kategori: Småskalighet (inklusive omslutning)**
 - Småskaliga element i miljön, som klocktorn
 - Nyurbanistiska tendenser med smala gator, småskalighet, kompakthet
 - Omslutning (avslutande punkter, träd, "rummets" proportion)
 - Balans mellan inslutning och sikt: refuge-prospect (Högre nivåer av inneslutning kan betyda trygghet men också att man "sitter fast") → Estetiskt tilltalande, så som omliggande tilltalande landskap, naturliga element, öppet så vi har sikt
- **Kategori: Orienterbarhet (skyltar, variation, landmärken)**
 - Attribut som gör det enkelt att navigera
 - Läsbarhet med skyltning och okomplicerat gatunät för mental karta
 - Närvaro av lokala landmärken, som en speciell fasad
 - Karaktär för läsbarhet
- **Kategori: Användarvänlighet**
 - Gatumöbler, särskilt vid "destinationer" som busshållplatser/park
 - Flexibilitet i användningen och utformningen
 - Ej för långa och monotona stråk
 - Destinationer för sociala aktiviteter (torg, busshållplatser)
 - Sittplatser (som bänk, mur, trappa)
 - **Underkategori: Tillgänglighet**
 - Gångyta ska ha tillgänglighet till samhällsservice
 - Funktioner ska vara tillgängliga nära bostadshus
 - Ej blockeras av barriärer som trafikled/parkering
 - Jämna och halkfria gångytor (för äldre)
- **Kategori: Rumslig uppdelning (kontroll)**
 - Fysiska attribut som gränser för uppdelning av rum
 - Mjuk rumslig uppdelning för känsla av kontroll
 - Förändringar genom t.ex. trottoar, landskapsarkitektur, möblering, häckar, höjdskillnader (ej för påtagliga)
 - Undvik exkluderande skyltar och stängsel
 - Transparens, för att undvika avgränsade områden socialt

Tema 2: Levande stadsrum (Motivering: Många stråk gör att fler går. Därefter är en kombination av övrigt en förutsättning (tillgänglighet, säkerhet, stimulans etc.)).

- **Kategori: Variationsrik miljö**
 - Variation för att väcka intresse, nyfikenhet och känslan att få välja
 - Utforskningsbar miljö
 - Variation i bottenplan och service
 - Gatan ska vara mångfunktionell, både som social plats och vistelseplats
 - **Underkategori: Identitet & karaktär**
 - Historisk/kulturell blandad bebyggelse
 - Variation i bottenplan (inkl. olika tider på dygnet, historia och kultur)
- **Kategori: Upplevd trygghet & säkerhet**
 - Undvika tunnlar, ödsliga stigar, döda utrymmen
 - Belysning
 - Transparent och överblickbar miljö
 - Se andra människor (täthet) - många gångstråk för att fler ska gå
 - Skydd bakom ryggen och öppen sikt (refuge-prospect)
 - Plats att vila på med skydd och överblick
 - Aktivitet mot gatan
 - Personliga preferenser för att främja platskänsla (trygghet)

- Bilism
 - Enkelriktat
 - Låg hastighet (farthinder)
 - Undvika parkeringsplats som barriär
 - flera korsningar
 - Stort antal gångstråk för att uppmuntra fler att gå
- Branta backar
 - Nivåskillnader till viss del för variation och stimulans (ej för mycket för att undvika ansträngning)
- Se andra människor (täthet)
 - Smalare bredd för att skapa densitet
 - Punkter där stråk/funktioner möts och därmed människor
- Skydd bakom ryggen och öppen sikt
 - Element att ta skydd bakom, men med överblick
- **Kategori: Mikroklimat**
 - Vindstill, skugga och sol
- **Kategori: Stråkens sammanfogning till resterande**
 - Gångytor i anslutning till bostäder, service och kollektivtrafik
 - Blandad markanvändning
 - Tillgänglighet
- Undvika barriärer som trafikerade vägar

Se de två huvudteman med tillhörande kategorier och koder nedan, figur 6 och 7.



Figur 6: Initial tematisk karta visar huvudtemat “levande stadsrum” som framkom från steg 3.

3.4.1 Samtliga teman från de ursprungliga 10 ämnesområden, tematiseras

När dessa två teman var klara, gick övriga ämnesområden (från de 10 ursprungliga, se figur 1) med tillhörande attribut igenom, eftersom de ännu inte tillhörde någon kategori. "Förutsättningar för aktiviteter" till exempel, kunde integreras i de två huvudteman med deras kategorier enligt nedanstående pilar (>).

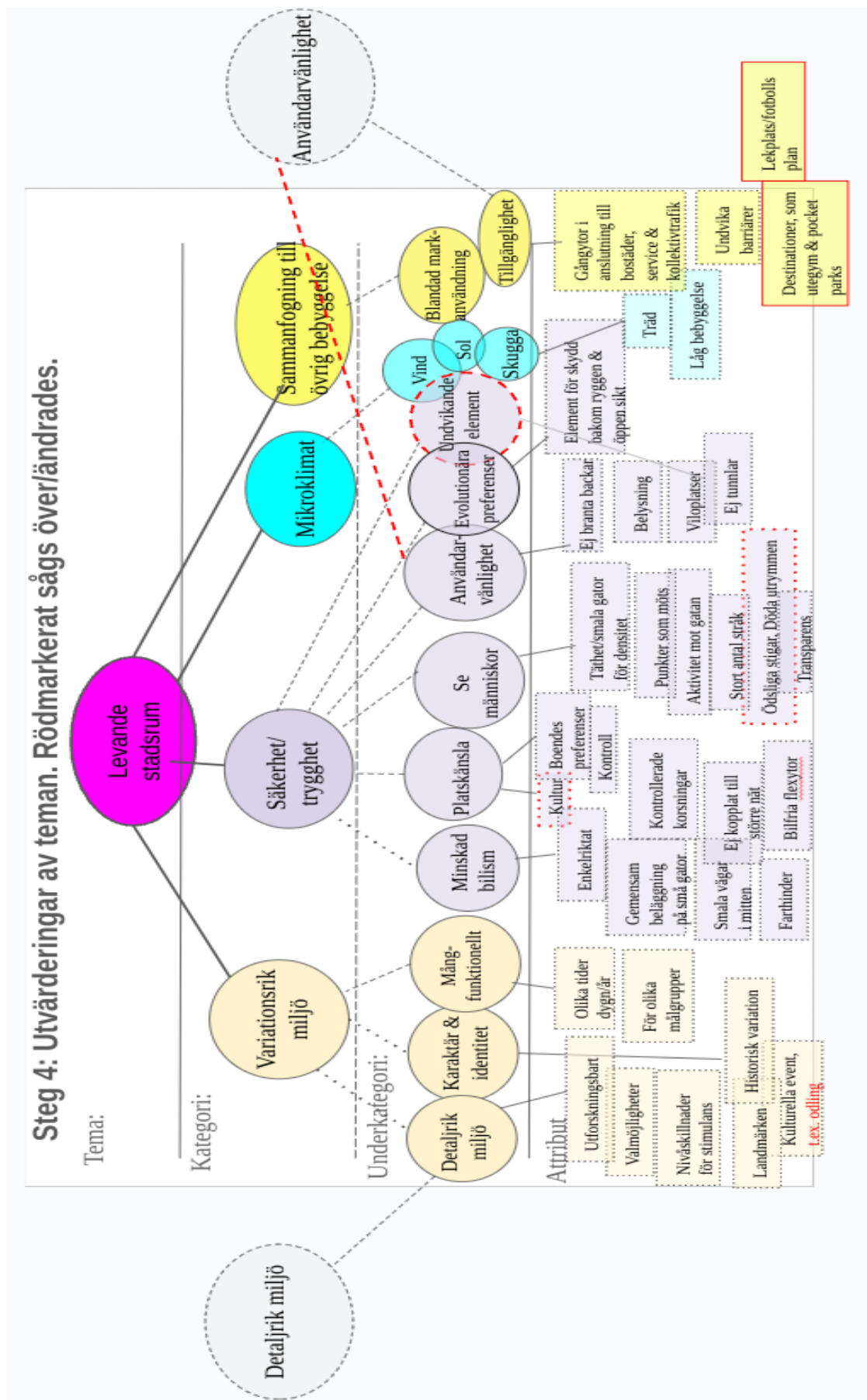
Tabell 8. Attribut för "Förutsättningar för aktiviteter" placering

Tematisering av Förutsättningar för aktiviteter
Förutsättningar för förutsättningar för aktiviteter ansågs vara ett tema som gick in i övriga, eftersom att gå är det som alla attribut handlar om och att utföra aktivitet i allmänhet är starkt kopplat till destinationer.
Övriga attribut från mänsklig aktivitet gick igenom och flyttades till teman/kategorier enligt pilar (>) nedan; • Anpassning: Är det mycket ägande eller gemensamt i området? Påverkar aktiviteter och hur människor använder rummet > "Mänsklig anpassning" > "Detaljrikedom" > "Sinnesuppfattning hjärnan" > "Läsbarhet" • Kultur (varje grannskap kan ha sin egna kultur) > Ökad platskänsla • Se, höra och kommunicera → Impulser från andra > avstånd för hur vi biologiskt kan se och höra. • Utegympa > Levande stadsrum > Destination (förutsättning för nyttogång) • Offentlig toalett > Mänsklig anpassning > "Användarvänlighet" • Odling > Levande stadsrum > Karaktär/identitet > "Kultur" • Inbjudande och kravlösa aktiviteter > Mänsklig anpassning > Användarvänlighet/Tillgänglighet • Lekplats/fotbollsplan/skola > Destination

På liknande sätt integrerades övriga attribut (kopplade till **grönska** och **trivsel för sinnesintryck**) i de två huvudteman, där nya kategorier också skapades. Återigen togs även attribut bort under processens gång, som inte hade stöd av litteratur.

Steg 4: Granska temat - Omvärdering av teman

En granskning av båda teman gjordes, där ändringar markerats i rött enligt figur 8 & 9, se nedan. I temat "Mänsklig anpassning" blev bland annat underkategorin "Anpassat för sinnesuppfattning: Hjärnan" en kategori istället för en underkategori, då den hade många koder. Enligt Braun och Clarkes (2006) rekommendationer fanns dessutom för många teman, där en komprimering gjordes. Vid ytterligare granskning ansågs exempelvis orienterbarhet och läsbarhet starkt sammankopplade. Eftersom orienterbarhet påverkar hur läsbart ett område är, blev orienterbarhet en underkategori till läsbarhet istället. Från temat "Levande stadsrum" gjordes färre förändringar, men kategori som "undvikande element" togs bort då den nämndes i flera andra kategorier som därför inte behövde vara ett eget tema.

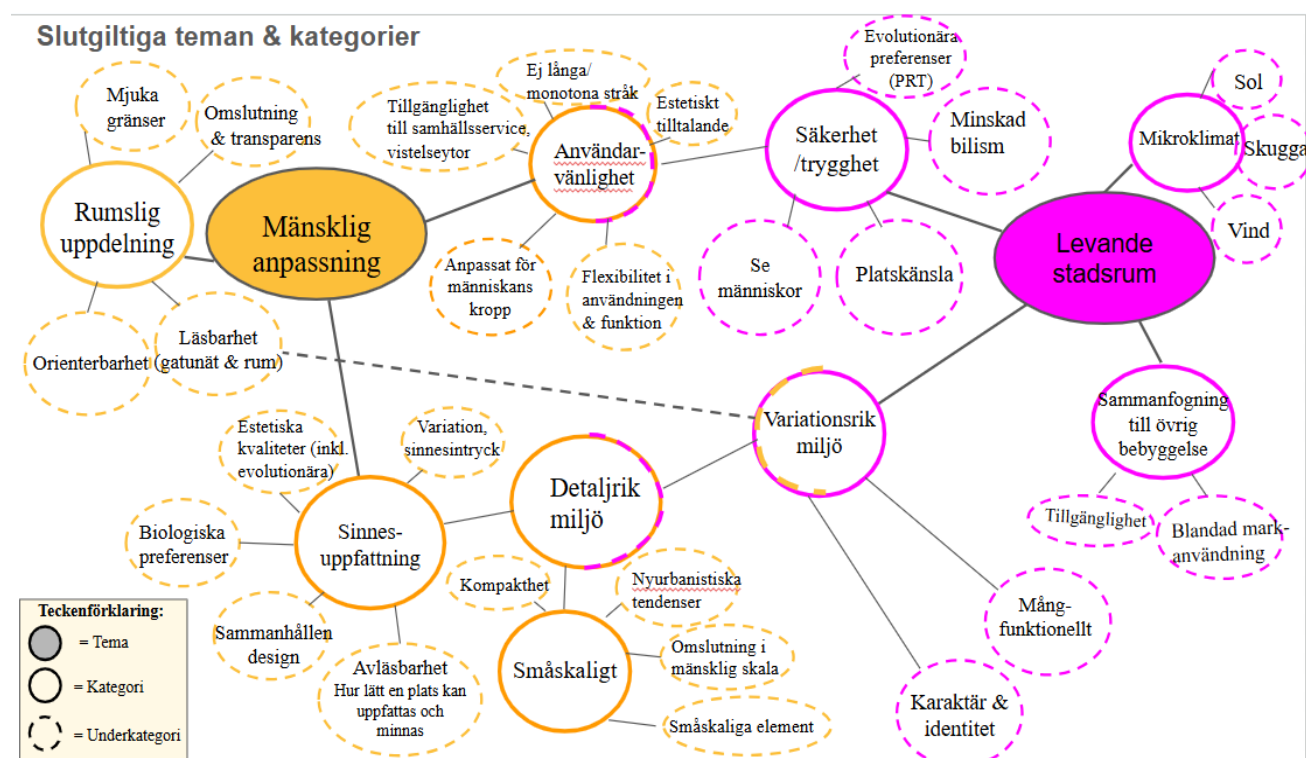


Figur 9. Redigering av temat "Levande stadsrum" markerat med rött.

När omkodning och komprimering av koder gjordes enligt röd markering, togs även vissa attribut bort, som i steg 2. Exempelvis med motivering att koderna inte passade in i avgränsning eller var motsägelsefulla.

Steg 5: Resultatet av teman och steg 6: Hur den implementeras i rapporten

Utöver att säkerställa att attributen besvarar frågeställning 1, (Braun & Clarke 2006), kollades även upprepningar igenom. Vissa kategorier fanns med i både mänsklig anpassning och levande stadsrum. För att undvika överlappning mellan teman placerades dessa mellan de två huvudteman med markering av orange och lila färg som visar att de tillhör båda, se till exempel "Detaljrik miljö" nedan.



Figur 9. Det slutgiltiga resultatet av teman med tillhörande kategorier och underkategorier.