



Här går man:
Gångtrafikanter
erfarenheter av
gåendemiljön i tre
städer



Ulla Berglund, Malin Eriksson, Martin Ullberg

Här går man:

Gångtrafikanter erfarenheter av gåendemiljön i tre städer

Ulla Berglund, Malin Eriksson, Martin Ullberg

Rapporter Institutionen för stad och land · nr 3/2011
Avdelningen för landskapsarkitektur

Rapporten ges ut vid institutionen för stad och land SLU - Sveriges lantbruksuniversitet. I serien utges rapporter från avdelningarna för landsbygdsutveckling, landskapsarkitektur och miljökommunikation samt centrum för naturvägledning som alla är en del av institutionen.

Foto: Ulla Berglund

Omslag: övre bilden: Älmhult, i mitten: två bilder från Luleå, nedre bilden: Västerås

Rapporten är en del i rapporteringen av projektet Planering och utformning för ett ökat gående – Systematisk förbättring av förutsättning i utemiljö för att färdas till fots

Ansvarig utgivare: Rolf Johansson

ISSN: 1654-0565

ISBN: 978-91-85735-23-5

© 2011 Ulla Berglund, Malin Eriksson, Martin Ullberg

Institutionen för stad och land SLU
Postadress: Box 7012, 750 07 Uppsala
Besöksadress: Ulls väg 28 A-B
Telefon: 018-67 10 00
Fax: 018-67 35 12
E-post: sol@slu.se
www.sol.slu.se

Förord

Föreliggande rapport redovisar etapp 2 i projektet "Planering och utformning för ett ökat gående – Systematisk förbättring av förutsättning i utemiljö för att färdas till fots". Projektet är ett forskningsuppdrag som finansieras av Trafikverket. Det startade 2010 och beräknas pågå till 2013. I projektet studeras hur gångtrafikanter väljer väg, varför vissa företeelser blir hindrande/upplevs som riskfyllda eller, tvärtom, lockar till att gå. Gångtrafikanter studeras utifrån olika åldersgrupper och syftet med att gå: rekreation eller förflyttning till arbete och skola etc. Resultatet av etapp 1 har publicerats i rapporten "Planering och utformning för ett ökat gående - Litteraturstudie, expertseminarium och trafik- och stadsplanerares syn på utemiljöns förutsättningar för gångtrafik" (Johansson et al. 2011).

Från etapp 2 rapporteras nu resultat av fokusgruppsamtal och "deltagandekartering" av gångtrafikanter i tre av de orter som studeras inom projektet (Västerås, Luleå och Älmhult) utförda under perioden september 2010 – maj 2011.

I projektet har följande personer och organisationer medverkat:

Charlotta Johansson (projektledare)	LTU
Ulla Berglund	SLU
Malin Eriksson	SLU
Oscar Grönvall	Tyréns
Hanna Larsson	Tyréns
Annika Nilsson	Trivector
Hanna Wennberg	Trivector
Martin Ullberg	Vectura
Jenny Eriksson	Vectura
Helena Svensson	Vectura

Alla har under hand givit synpunkter på uppläggning och redovisning av arbetet i etapp 2, som genomförts och beskrivits av Ulla Berglund, Malin Eriksson och Martin Ullberg, med bidrag av Charlotta Johansson.

Uppsala i december 2011

Författarna

Sammanfattning

Det här är en kvalitativ studie, som syftar till att beskriva gångtrafikanternas situation i några stadsmiljöer. Mer precist gäller det att få kunskap om förutsättningarna för att gå sett i ett brukarperspektiv och knutet till förutsättningarna i miljön. De metoder som har använts är "deltagandekartering" (participative mapping) och fokusgruppsamtal. Frågor som belyses är: varför, var och vart man går och hur olika kategorier av fotgängare väljer att gå, samt vad omgivningen betyder i sammanhanget. Resultatet pekar ut frågor som utifrån brukarnas perspektiv framstår som viktiga, särskilt där det behövs ytterligare kunskap. Studien har genomförts i Luleå, Västerås och Älmhult. Kartering och fokusgrupper genomfördes med olika kategorier deltagare:

- Västerås: ungdomar 22 september 2010 respektive seniorer 23 september 2010,
- Älmhult: seniorer respektive ungdomar: 14 oktober 2010 samt förvärvsarbetande: 3 maj 2011,
- Luleå: förvärvsarbetande: 25 oktober 2010 respektive föräldralediga: 26 oktober 2010.

Alla sätt att färdas till fots ingår i projektet, även löpträning, men inga rullstolsburna har deltagit i den här studien. Alla möjliga anledningar att gå utomhus ingår, och variationen är stor mellan olika grupper och personer. Ungdomarna som intervjuades går framförallt av nyttskäl – till och från skolan, träningen, bussen, tåget eller cykeln. Men det händer att de går när de träffas för att umgås eller går för att motionera. Fritidsintresse och socialt umgänge tycks påverka ungdomarnas gåendevanor mer än platsen. De intervjuade seniorerna och förvärvsarbetarna går av både nyttskäl och för rekreation. Seniorernas hälsoläge har stor betydelse. En anledning till att förvärvsarbetarna går är att skona miljön, en annan är att ta sig till jobbet och en tredje är att få motion och därmed värna sin hälsa.

Livssituationen påverkar vad som är särskilt viktigt när man går. För ungdomarna är det umgänge och möjligheten att träffa andra. För seniorerna är däremot jämna ytor, beläggning, underhåll och god vinterväghållning samt närhet till samhällsservice särskilt viktigt. Förvärvsarbetarna anger många faktorer som kan variera med gåenderesans syfte. Sammantaget framstår tiden/effektiviteten, närheten till hemmet, omgivningens kvalitet, underlaget och tryggheten som viktiga aspekter. Ljus, trygghet och framkomlighet är särskilt viktigt för de föräldralediga. Vidare föredrar de att gå rundor istället för att gå samma väg fram och tillbaka. De föräldralediga menar att det är viktigt att det finns gång- och cykelvägar som är separerade från övrig trafik, inte minst eftersom det är lättare att komma fram med barnvagn då. På GIS-kartorna redovisar alla grupper (men de unga i mindre grad) många platser och vägar där omgivningens kvaliteter attraherar till att gå.

Överlag är deltagarna nöjda med sin gåendemiljö. Man kommenterar att det finns bra gång- och cykelvägar och att miljön är "fin". Samtidigt tas problem upp. Seniorer i Västerås och Älmhult samt förvärvsarbetare i Älmhult menar att vinterväghållningen är dålig, att markbeläggningar på vissa ställen är väldigt ojämna och att höga kantstenar gör det svårt att ta sig fram. Oupplagda, grusade vägar uppskattas men det finns också önskemål om mer belysning och bättre beläggning på till exempel strandpromenader. Möjligheten att träffa bekanta bidrar till intresset för att gå i tätorten. På kartorna kan vi se att promenader utan direkta mål ofta riktar sig utåt mot natur och stränder än inåt mot centrum.

Olika typer av problem verkar i vissa fall åldersrelaterade. I Älmhult uppger ungdomarna att de största problemen är att bilarna kör för fort utanför skolan. För seniorerna i såväl Älmhult som

Västerås är de största problemen snöröjning vintertid och ojämna gångytor som ger vattensamlingar och risk för att snubbla. I Älmhult saknar seniorerna bra övergångsställen. Både seniorer och förvärvsarbetare i Älmhult ser de tre tunnlarna under järnvägen som problem, de vet inte vilka regler som gäller vid passage och upplever att tunnlarna är trånga och mörka. I Västerås anser seniorer att det är otryggt vid Bäckby centrum kvällstid då det samlas många ungdomar där. Det rådet dock delade meningar om från vilken tid på kvällen det är otryggt. I Luleå uppger förvärvsarbetarna att nedskräpning är ett stort problem. De tar även upp problem med vinterväghållningen de vintrar då temperaturen pendlar kring nollstrecket. De största problemen som de föräldralediga tar upp är farliga ställen där de korsar vägar, avsaknad av toaletter, få papperskorgar och att det saknas bänkar. Felplacerade gångtunnlar tycks vara ett allmänt problem i bostadsområdena i Västerås och Luleå.

Naturen och att det är "fint" anses allmänt vara det bästa med gåendemiljöerna på alla platser. Ungdomarna i Västerås uppger ändå att det bästa med gåendemiljön där är kommunikationen mellan ungdomarna. De tar inte upp något om hur det ser ut. I Älmhult däremot pratar ungdomarna om Näset vid sjön Möckeln. Förvärvsarbetarna i både Älmhult och Luleå tar upp tillgången på och gång- och cykelvägar som det bästa i sina respektive orter. I Älmhult är även "närheten till allt" något av det bästa med gåendemiljön. De föräldralediga liksom de förvärvsarbetande i Luleå uppskattar särskilt att det finns många vägar att välja på och speciellt möjligheten att gå utmed vatten.

När det gäller samspelet med andra trafikanter tycker ungdomarna att det fungerar bra eller åtminstone helt okej mellan cyklister och gående. Seniorerna och de förvärvsarbetande i Älmhult är av annan uppfattning. Här är de enkelriktade cykelbanorna i centrum ett bekymmer. Cyklister cyklar i fel riktning och bilister parkerar på cykelbanorna. I Västerås menar seniorerna att cyklisterna inte hörs utan plötsligt dyker upp. I Luleå uppger både förvärvsarbetare och föräldralediga att mopederna är ett problem eftersom de kör på gång- och cykelbanorna och väldigt fort. Några kör utan ljuddämpare och det skrämmer barnen. På kartorna markeras flera farliga platser med rörig biltrafik (Älmhult), korsningar med tung trafik (Luleå) och tunnlar med kollisionsrisk med cyklister (Älmhult).

Vår fråga om vad som skulle kunna påverka fokusgruppsdeltagarna att gå mer visar sig vara ganska svår att svara på. I Västerås föreslås bland seniorerna att en vacker park skulle kunna attrahera till att gå mer. I Älmhult säger seniorer att en jämnare beläggning i centrum skulle få dem att gå mer. Förvärvsarbetarna i Älmhult har olika idéer om hur gåendet kan öka rent allmänt. Här kommer förslag om att röja bättre kring stigar (genvägar) i naturen och att satsa mer på kultur i den offentliga miljön. Bland de intervjuade förvärvsarbetarna i Luleå framkommer att tidsbrist, klimat och lättja påverkar dem. Någon idé om vad som skulle få dem att gå mer kommer inte upp. De föräldralediga uppger att fler snöröjda vägar och mer belysning skulle få dem att gå mer vintertid.

Utän tvakan är färdstättet att gå viktigt för olika grupper människor och i många sammanhang. Det är tydligt att vuxna och äldre är positiva till att gå för rekreation, motion och hälsa, och att det finns de som tar sig till fots till vardagens nyttomål för att samtidigt få motion. Tidsbrist och intresset för hälsa kan därför ses som nyckelfaktorer i planering för ett ökat gående. Effektivitet och framkomlighet är viktigt ibland men också möjlighet till möten och att variera väg. Samspelet med andra trafikanter är inte sällan problematiskt, och en alltför komplicerad miljö kan precis som en mörk och ödslig leda till osäkerhet och otrygghet. Omgivningens upplevelsevärden såväl som ett jämnt underlag att gå på är nödvändiga förutsättningar för en i vid mening gångvänlig miljö.

Summary

This is a qualitative study that aims to describe the situation for pedestrians in three small to middle sized Swedish towns. More precisely it is about walking as seen from a user perspective and linked to the conditions set by the physical environment. The methods used are participatory mapping and focus group interviews. The issues questioned are about why and where people walk; how different categories of pedestrians choose to walk, and on the significance of the surroundings. The result shows issues that seem important from a user perspective and points out where further knowledge is needed. The study was conducted in Luleå, Västerås and Älmhult. Mapping and focus groups were conducted with different categories of participants:

- Västerås: Adolescents 22 September 2010 and Senior citizens 23 September 2010,
- Älmhult: Senior citizens and Adolescents: 14 October 2010, and Employed: 3 May 2011,
- Luleå: Employed: 25 October 2010 and On Parental Leave: 26 October 2010.

Any means of travel by foot are included in the project; however no users of wheelchair took part in this study. Various reasons and motivations for walking outdoors were studied and significant variations between different groups and individuals were reported. The adolescents interviewed walk primarily for practical reasons – to get to and from school; sports practice; bus; train or bicycle. It also happens that some of them choose to walk while socializing with their mates or walk for exercise. Hobbies and social interaction appears to affect the adolescents' walking habits more so than the physical environment. The interviewed senior citizens and employed people walk for both practical purposes and for recreation. The senior citizens report health issues to be of great importance for their walking. The main motivations mentioned by the employed for their choice to walk are to get to work, to save the environment, and to get exercise and thus care for their health.

The life situation affects what is reported to be particularly important when walking. For adolescents it is social activities and an opportunity to meet others. For senior citizens smooth surface material, maintenance of surfaces, good winter roads and proximity to community services are particularly important. The employed mentioned several factors, which importance could vary depending on the aim of the walking activity. On the whole, time/efficiency, proximity to the home, quality of surroundings, safety and quality of the surface seem to be important aspects. Lighting, safety and accessibility is especially important for those on parental leave, who also prefer to take alternate rounds instead of going the same way back and forth. They also said that it is important that pedestrian- and bicycle roads are separate from other traffic, not least because it is then easier to walk with a pram. On GIS maps all groups (but the adolescents to a lesser extent) marked several places and roads where they find the quality of the surroundings to be attractive for walking.

On the whole the participants seem to be satisfied with their walking environments. They commented that there are good pedestrian- and bicycle roads and that the environment is "nice". At the same time problems were also highlighted. Senior citizens in Västerås and Älmhult as well as the employed in Älmhult said that the winter road maintenance is poor; the surface coating in some places is very uneven; and that high kerbstones make accessibility difficult in some central places. Unlit, graveled roads in nature areas are appreciated by some but there are also requests for more lighting and improved surfacing, for example along waterfront walks. The opportunity to meet an acquaintance contributes to the interest of walking in central areas. On the maps we can see that casual walks without a specific destination are more often directed outward to the nature and waterfronts than inward to the town center.

Different types of problems in some cases appear to be age-related. In Älmhult the adolescents say that the main problem is that cars drive too fast outside the school. For senior citizens in Älmhult as well as Västerås the largest problems are poor snow clearing in winter and uneven walking surfaces, which lead to pools of water and the risk of stumbling. In Älmhult, the senior citizens miss good road crossings. Both senior citizens and the employed in Älmhult see the three tunnels under the railway as a problem. The tunnels that are shared by pedestrians and cyclists are seen as narrow and dark and there is uncertainty of where to walk. In Västerås, senior citizens feel that it is unsafe in Bäckby center at night since many young people are gathering there. There is however disagreement on what time of night it is unsafe. In Luleå, the employed says that littering is a big problem. They also bring up issues with the road maintenance in those winters with temperatures around zero degrees. The main problems mentioned by those on parental leave are dangerous places when crossing roads, lack of restrooms, few litter bins and the lack of benches. Misplaced pedestrian tunnels seem to be a general problem in the studied residential areas in Västerås and Luleå.

Nature and that it is "nice" is widely considered to be "the best aspect" of the pedestrian environments in all locations. Yet the adolescents in Västerås said that the best part of their pedestrian environment is the communication between young people. They did not mention the physical environment in this respect. However the adolescents in Älmhult talked about the peninsula at Lake Möckeln. The employed in both Älmhult and Luleå brought up the availability of pedestrian and bicycle roads as the best part in their respective localities. In Älmhult, the "closeness to everything" was also mentioned among the best aspects within the pedestrian environment. Those on parental leave and the employed in Luleå particularly appreciate that there are many roads to choose from, and they especially pointed to the possibility to walk along the water.

Concerning interaction with other road users the adolescents said that it works well or at least ok between cyclists and pedestrians. Senior citizens and the employed in Älmhult have another opinion. Here the one-way bicycle lanes in the center are a concern. Cyclists are travelling in the wrong direction and motorists parks on the bicycle lanes. In Västerås, the senior citizens said that cyclists are hard to hear and suddenly appear. In Luleå both the employed and those on parental leave said that mopeds are a problem because they drive on the pedestrian and bicycle roads and very fast. Some are driving without exhaust silencer and that frightens the children. On the maps several dangerous places with confusing car traffic were marked (Älmhult), as well as intersections with heavy traffic (Luleå) and tunnels with the risk of collision with cyclists (Älmhult).

We also tried to find out what could encourage the focus group participants to walk more. In Västerås it was suggested among senior citizens that a nice park could contribute to more frequent walking. In Älmhult the senior citizens said that a more even surface in the center would make them walk more. The employed in Älmhult had different ideas about how walking could increase in general. They proposed better clearing around paths in nature and more culture in public space. The interviewed employees in Luleå said that climate, lack of time, and their own idleness affect them, but had no ideas for changes in the physical environment. Those on parental leave stated that more lighting and more snow cleared roads would make them walk more in the winter.

Without a doubt walking as a way of travel is important for different groups of people and in many contexts. It is evident that the adults and senior citizens in this study are positive towards walking for recreation as well as for exercise, and that there are those who travel on foot to

everyday destinations so they get exercise at the same time. Lack of time as well as concern for health then can be viewed as key factors in planning for increased travel on foot. Effectiveness and accessibility are important factors but also the opportunity to meet people and the ability to vary the route. The interaction with other road users is sometimes problematic. A too complex environment can, as well as a dark and lonely place, lead to uncertainty and insecurity. Positive experiences of the physical environment as well as an even surface to walk on are necessary preconditions for a – in a broad sense – walkable environment.

Innehållsförteckning

Förord	1
Sammanfattning	2
Summary	4
Innehållsförteckning	7
Introduktion	9
Syfte och avgränsning.....	9
Forskning om miljöns betydelse för resande till fots	9
Bebyggelseäthet och sammanhängande nät.....	10
Gångvänlig stad i en vidare förståelse.....	10
Disposition	13
Metod och genomförande	14
Deltagarkartering och fokusgrupper i Västerås, Älmhult och Luleå	14
Västerås: Ungdomar och seniorer.....	15
Älmhult: Ungdomar, seniorer och förvärvsarbetande	16
Luleå: förvärvsarbetande och.....	17
föräldralediga	17
Resultat	19
Fokusgrupper Västerås: ungdomar och seniorer	19
Vanligaste anledningen att gå utomhus?	19
Särskilt viktigt när ni går utomhus?	20
Gåendemiljön i stort i Bäckby och i Västerås centrum?	20
De största problemen?	21
Det bästa?.....	21
Har ni gjort något för att lösa problem för gående?	22
Samspelet med andra trafikanter – särskilt cyklister och mopedister?	22
Gå mer utomhus? Vad skulle kunna påverka?	22
Fokusgrupper Älmhult: ungdomar, seniorer och förvärvsarbetande	23
Vanligaste anledningen att gå utomhus?	23
Särskilt viktigt när ni går utomhus?	23
Gåendemiljön i stort i Älmhult?	24
De största problemen?	25

Det bästa?	26
Har ni gjort något för att lösa problem för gående?.....	27
Samspelet med andra trafikanter – särskilt cyklister och mopedister?	27
Gå mer utomhus? Vad skulle kunna påverka?	28
Fokusgrupper Luleå: förvärvsarbetande och föräldralediga	29
Den vanligaste anledningen att gå utomhus?	29
Särkilt viktigt när ni går utomhus?	30
Gåendemiljön i stort på Porsön och i Luleå i övrigt?	30
Största problemen?	31
Det bästa?	32
Har ni gjort något för att lösa problem?	33
Samspelet med andra – särskilt cyklister, mopedister?	34
Gå mer utomhus? Vad skulle kunna påverka?	34
Gå-kartor (Obs. att kartorna är samlade i bilaga 3.)	35
Västerås: ungdomar och seniorer	35
Älmhult: ungdomar, seniorer och förvärvsarbetande	35
Luleå: förvärvsarbetande och föräldralediga	37
Resultat i punktform	38
Diskussion och slutsatser	40
Om tolkning av resultaten	40
Om gångvänliga miljöer	40
Gåendemiljön från olika gruppers perspektiv	41
Unga	41
Förvärvsarbetande	42
Föräldralediga	43
Seniorer	43
Slutsatser.....	44
Referenser	46
Bilaga 1: frågor inbyggda i ArcGIS-applikationen "GÅ-kartor i GIS"	49
Bilaga 2: Frågeguide fokusgrupper	51
Bilaga 3: Kartor	53

Introduktion

Att gå är ett sätt att färdas som de allra flesta människor använder sig av ofta och i olika syften. Ålder, kön och eventuella funktionsnedsättningar påverkar vilka behov och anspråk man har på sin gåendemiljö. Anspråken påverkas också av varför man går. För den som färdas till jobb och skola är genhet, snabbhet, säkerhet och trygghet oftast högt prioriterat. Om syftet istället är rekreation eller motion finns fortfarande samma krav på säkerhet och trygghet, men man kan ha helt andra anspråk på vad man vill se och uppleva under resan, och genhet kanske inte alls är viktigt.

Det är känt att resande till fots inte bara leder till lägre miljöbelastning än andra färdssätt utan också påverkar människors hälsa, både fysiskt och mentalt på ett positivt sätt. Många av de faktorer som gör en stad anpassad till fotgängare gynnar också cyklister. Resor som till stor del sker med andra transportmedel såsom kollektivtrafik och bil förutsätter i regel att en delresa görs till fots. Därför gynnas indirekt alla trafikslag av att förutsättningarna för gångtrafik förbättras.

Syftet med projektet ”Planering och utformning för ett ökat gående”, finansierat av Trafikverket, är att beskriva och ge förslag på hur man kan förbättra möjligheten för resande till fots i och i anslutning till tätorter. En avgränsning som gjorts inom projektet och som har betydelse för den här rapporten är att fokusera på medelstora och mindre städer.

Syfte och avgränsning

Denna rapport är en redovisning av den andra etappen i projektet ”Planering och utformning för ett ökat gående”. Det är en kvalitativ studie, som syftar till att beskriva gångtrafikanternas situation i några stadsmiljöer och att därigenom också generera frågor för fortsatta studier inom projektet. Mer precist gäller det att få kunskap om förutsättningarna för att gå sett i ett brukarperspektiv och knutet till förutsättningarna i miljön. Frågor som belyses är: varför man går, var och vart och hur olika kategorier av fotgängare väljer att gå, samt vad omgivningen betyder i sammanhanget. Resultatet ska dels kunna komplettera och illustrera resultatet från projektets enkätstudie och dels ska det peka ut frågor som utifrån brukarnas perspektiv framstår som viktiga, särskilt där det behövs ytterligare kunskap.

Själva aktiviteten att gå kan avgränsas på olika sätt. Här omfattas allt från arbetspendling till fots till flanerande på stan och joggingrundan i skogen. Att gå med rullator och andra gånghjälpmedel ingår, men också att åka sparkcykel (kick-bike) eller rullskridskor. Personer med rullstol och deras behov och anspråk är dock inte med i denna studie.

Forskning om miljöns betydelse för resande till fots

Som antyds ovan är variationen stor när det gäller vilka som går, motiven för att gå och därmed också vilka miljöer som är aktuella. Den studie som redovisas i den här rapporten är direkt kopplad till bestämda platser och stråk och det finns därför ett särskilt fokus på omgivningens betydelse för gåendet. Detta gäller såväl själva vägen som man går på, det man upplever när

man går som hur stads- och trafikplaneringen och skötseln av miljön format förutsättningarna för att ta sig fram till fots. I projektets litteraturstudie (Johansson et al. 2011) finns en omfattande sammanställning av olika faktorer som kan påverka var och hur man går. I den här rapporten redovisas kort vad forskningen kommit fram till när det gäller miljös betydelse, särskilt hur gåendemiljön kan uppfattas och i vilken mån miljön kan påverka var och hur mycket man går.

Ett centralt begrepp när det gäller gångtrafik och stadsmiljö är "walkability" som här översätts till "gångvänlighet". Begreppet används ibland i en mer avgränsad betydelse där fysiska faktorer och trafiken är det som mäts och i andra fall i en vidare mening där estetiska och sociala faktorer inkluderas. Båda tas upp nedan.

Bebyggelsestäthet och sammanhängande nät

Forskning pekar på ett tydligt samband mellan en gångvänlig miljö i närområdet och i vilken utsträckning människor går till jobbet. Förekomst av trottoarer, uppfattad god trafiksäkerhet samt butiker inom gångavstånd hade alla en positiv inverkan på andelen gående. Personer som bodde i områden med bättre förutsättningar för att gå (högre täthet, multifunktionalitet, fler gatanslutningar) gick generellt sett mer (Owen et al., 2004). Personer boende i områden med högre täthet i vägnätet inom 1-5 km runt hemmet uppgav oftare "måttlig till stor fysisk aktivitet" jämfört med personer boende i områden med lägre täthet i vägnätet (Boone-Heinonen et al., 2010).

Tät bebyggelse och ett finmaskigt nät av gator/gångstråk anses generellt som gynnsamt för gående (t.ex. Hydén et al. 1998, Lindelöw 2009, Owens et al. 2004; Southworth, 2005). Saelens et al. (2003) konstaterar att forskningen pekar på att invånare från områden med högre täthet, mer sammanhängande gatunät och personer som bor i områden med mer blandad markanvändning anger att de går och cyklar mer för nyttoändamål än de som bor i glesare grannskap med enhetlig markanvändning och mindre sammanhängande gatunät.

Det är alltså den traditionella, täta staden med rutnätsstruktur och blandning av bostäder och verksamheter som pekas ut som den som mest främjar gåendet. Den har goda värden när det gäller närhet (proximity) och sammanhang/konnektivitet (connectivity), vilket enligt Saelens et al. (2003) är de två fundamentala aspekter som gynnar valet av ickemotoriserade färdmedel. "Proximity" (närmsta avståndet, dvs. fågelvägen) bestäms enligt författarna av tätheten i den byggda miljön samt blandningen när det gäller markanvändningen. "Connectivity" definieras här som "den direkthet eller enkelhet det är att resa mellan två punkter, och är direkt relaterad till (gatu-)nätets utformning. Tätheten bedöms ha särskilt stor betydelse. Även efter kontroll av demografiska karakteristika gäller, enligt observationsstudier, att de tätaste områdena är de där man går och cyklar mest. Resultaten stöds av en ny GPS-baserad studie av fysisk aktivitet i närmiljö i Massachusetts, USA (Troped et al., 2010). Liknande resultat presenteras även av Naess (2006) från studier i Köpenhamn och Oslo.

Gångvänlig stad i en vidare förståelse

Närhet till attraktiva mål och sammanhängande nät kan ge en bild av hur effektiv en stad är för den som vill gå mellan olika målpunkter. Om man vill förstå hur gångtrafikanter totalt sett uppfattar sin gåendemiljö krävs en mer omfattande analys med fler faktorer. Här finns olika uppfattningar om vad som är viktigt. I en studie av Kelly et al. (2010) framstår trafiksäkerhet och

personlig säkerhet som de viktigaste kategorierna när det gäller gåendemiljöns (vägens samt omgivningens) kvalitet. Författarna resonerar också om problemet med att generalisera och menar att det finns lokala uppfattningar om t.ex. vad trängsel är. Southworth (2005) diskuterar problemet med att bestämma vilken sorts miljö som är mest gångvänlig. Man kan konstruera ideal, menar han, men det finns alltid exempel som inte följer idealets regler men ändå är högt uppskattade miljöer att gå i. Han skriver till exempel att även om gatuträd nästan alltid förbättrar gångvänligheten vet vi också att de trädlösa gatorna i Florens och Siena är högst gångvänliga. Southworth har konstruerat en lista med kriterier för ett gångvänligt nätverk, som ska ha "flera av följande viktiga attribut" (Southworth 2005, s. 249; författarens översättning):

1. Ett sammanhängande gångvägnät, både lokalt och i staden som helhet;
2. Koppling till andra transportslag; buss, spårvagn, tunnelbana, tåg;
3. Varierad markanvändning i småskaligt mönster, särskilt för lokal användning;
4. Trygghet och säkerhet i förhållande till såväl trafik som sociala risker;
5. Vägkvalitet som innefattar lämplig bredd, beläggning, anslutning till omgivningen, skyltning och belysning; och
6. Vägomgivning som innefattar gatuedesign, intressant byggd miljö, visuellt tillgänglig omgivning, rumslig avgränsning, gestaltning av grönska och allmänt utforskningsbar miljö.

Betydelsen av omgivningsfaktorer, dvs. vad man upplever medan man går, är alltså inte lika entydig som när det gäller bebyggelsestäthet och gatustruktur. Såväl Guo (2009) som Saelens et al. (2003) pekar på problem när det gäller att bestämma orsakssamband mellan den byggda miljöns estetiska kvaliteter och frekvensen av gående. Detta bland annat eftersom olika individers och grupper attityder påverkar både valet att resa till fots och valet av bostadsmiljö. Guo (2009) fann ändå i en mer experimentell och kontrollerad studie att estetiska fördelar i den byggda miljön hade en positiv påverkan, dvs. kunde leda till att personer valde en längre väg. Sambandet mellan miljöns egenskaper och förekomsten av personer som gick för träning eller rekreation studerades i en australiensisk studie. Forskarna hittade två faktorer som varierade med mängden fotgängare : dels områdets estetiska utformning dels också en fysisk miljö som var lämplig: med parker, stränder och butiker (Owen et al. 2004). Grönska är en faktor som allmänt brukar uppfattas som positiv från estetisk utgångspunkt. Men Troped et al. (2010) fann – tvärt emot flera andra nya studier – att tillgången till grönska var negativt korrelerad med fysisk aktivitet. Det fanns ju mindre grönt i de täta områdena som hade hög konnektivitet. Här kan man kommentera att grönskans betydelse rimligen bör jämföras för miljöer med liknande täthet och konnektivitet och med kontroll på till exempel områdets sociala trygghet, som kan påverka både intresset för promenader och upplevelsen av grönskan.

Erfarenheter från forskningsstudier i svenska städer pekar på att många har "favoritplatser" som ligger på ett visst avstånd från bostaden (mer än en km), och att det är platser där man i stor utsträckning ägnar sig åt att promenera. För dessa platser spelar den estetiska upplevelsen stor roll och den sociala är inte obetydlig. De estetiska värdena är i sin tur starkt kopplade till det gröna (Berglund och Jergeby, 1998). Underhåll och skötsel av utemiljön, inte minst den gröna miljön har ofta visat sig ha avgörande betydelse för om den uppfattas positivt eller inte. I en genomgång av flera studier fann t.ex. Herzog och Chernick (2000) att välskötta områden generellt uppfattades som trevliga och säkra medan bristande skötsel ledde till upplevd

otrygghet (jfr också Kuo et al. 1998 och Nassauer 1995). Hälsa och välbefinnande kan också påverkas av den omgivning där man går. Så konstaterar till exempel Jacobsson (2009) att en miljö som varar över tiden, som har en historia, ger upplevelser av välbefinnande. I en studie av Enköping och Västerås (Berglund och Jergeby 1998) resonerar författarna kring fördelarna med en tät stad med korta avstånd. De boende uppfattade det som en definitiv kvalitet om det gick att uträtta de flesta vardagliga ärenden inom gång- eller cykelavstånd. I den mindre staden Enköping liksom i halvcentrala delar av Västerås uppgav invånarna att det fanns gott om trevliga platser att stanna till vid, som gav tillfällen till möten och var viktiga för intresset att göra promenader för nöjes skull. Det var stadsmiljöer med stor variation och måttlig skala, med en blandning av livliga och lugna gator och grönska i olika former – som gatuträd, i trädgårdar etc. och med parker som gav möjlighet till genvägar. I den mer rationellt planerade ytterstadsdelen i Västerås saknade man däremot attraktiva platser för vila eller möten med andra människor. Gehl och Gemzoe (2006) beskriver betydelsen av sådana platser också utmed gågatan i centrum. Motsvarande resonemang om miljöns betydelse för socialt utbyte finns också i Sauter et al. (2008).

Avstånden till olika aktiviteter i staden och möjligheten till upplevelser och socialt utbyte har stor betydelse för människors val att förflytta sig till fots, men för många människor spelar den fysiska utformningen av den direkta gångmiljön en avgörande roll. Southworth (2005) betonar vikten av god vägkvalitet med avseende på bredd, beläggning etc. och att detta är av särskilt stor betydelse för äldre och funktionshindrade liksom personer som bär och drar (barnvagnar, bagage osv.). I en studie av Wennberg (2009) gjordes bland annat promenadstudier tillsammans med äldre personer som redogjorde för olika barriärer för att gå. Otrygghet kopplad till rädsla för brott och till andra trafikanter som rör sig fortare (t ex bilister och cyklister) var exempel på mobilitetsbarriärer, men särskilt de äldre med rullatorer poängterade betydelsen av vinterväghållning på gångnätet samt hinderfria gångvägar och övergångsställen. Den fysiska och hälsofrämjande aktiviteten i sig liksom upplevelsen och det sociala utbytet var viktigt för många, oavsett om man gick till affären eller bara gick ut för en promenad. I en studie av äldre i Stockholm (Berglund och Jergeby, 1988) rapporterades otrygghet av exakt samma orsaker som i Wennbergs studie. Många strävade också aktivt efter att kombinera nytta med nöje när de gick ut i staden: att få frisk luft, rörelse och upplevelser på vägen till ett nyttomål. Det var en viktig strategi för att orka med i vardagen.

Man kan konstatera att de kriterier för en gångvänlig stad som Southworth listat (se ovan) har gott stöd i forskningen. Men vi kan lägga till betydelsen av att se och möta människor, att ha platser att stanna till på för vila och socialt utbyte samt att miljön uppfattas som välskött. Alla tre är faktorer som också påverkar upplevelsen av trygghet. Mycket beror också på människors inställning till att gå. Så fann till exempel Frank et al. (2007) att de som uppskattade en mycket gångvänlig miljö och bodde i en sådan rörde sig mer till fots än de som hade samma inställning men bodde i en mindre gångvänlig miljö. De som däremot inte uppskattade gångvänlighet som kvalitet gick lite till fots oavsett i vilken slags miljö de bodde. Aktiviteten att gå tycktes alltså hårdare knuten till människors miljöpreferenser än till den faktiska miljön. Den faktiska, mätbara miljön påverkade däremot bilåkandet i större utsträckning. En slutsats blev därför: "Strategies to promote compact environments may be more effective at reducing per capita vehicle emissions,

greenhouse gases, and energy use associated with driving than increasing the amount of walking (Frank et al. 2007: 1911). Mycket korta avstånd till "nyttomål" kan enligt detta resonemang faktiskt leda till att en del går mindre. Människors livsstil och framförallt inställningen till att färdas till fots är en faktor att räkna med.

Det mesta av den forskning som refereras här är utförd i stora städer, ofta i klimat och med stadsbyggnadstraditioner som skiljer sig från de förhållanden som gäller i Sverige. Man kan då inte ta för givet att slutsatser om vad som är attraktivt, tryggt, välskött, nära etc. utan vidare kan överföras till de förhållanden som gäller i flertalet svenska städer, som är mindre, med större säsongsvariationer, men kanske också upplevs socialt tryggare än stora städer. Småskalighet och täthet kan betyda något helt annat i en mindre stad än i en stor, och vad som uppfattas som långt eller kort (eller normalt) kan tänkas variera i förhållande till lokala/regionala mönster. Här finns alltså många frågor och samband där befintliga forskningsresultat behöver prövas i svenska förhållanden. Vad i miljön som kan få människor att vilja gå mer är en nyckelfråga som forskningen inte har något tydligt svar på men som vårt projekt vill bidra till att belysa. Som en utgångspunkt behövs då mer kunskap om vad i vägmiljö och omgivning som uppfattas som attraktivt (eller inte attraktivt) utifrån de skiftande förutsättningar och förväntningar som olika grupper gångtrafikanter har för sitt resande till fots i städer som är typiska för svenska förhållanden.

Disposition

I denna introduktion har teori som berör resande till fots fått en kortfattad presentation med fokus på omgivningsfaktorer. Likaså har syfte och avgränsning redovisats. Nedan redogörs för själva studien under rubrikerna Metod och genomförande (som inkluderar beskrivning av de studerade platserna), Resultat, Diskussion och Slutsatser. Resultaten redovisas ortsvis och utifrån olika grupper gående och några tydliga resultat sammanfattas i en lista. I diskussionen görs ett försök till tematisk analys där omgivningsfaktorer och i någon mån orterna jämförs.

Metod och genomförande

Försättningarna för att gå utifrån ett brukarperspektiv studerades kvalitativt med hjälp av fokusgruppssamtal samt "deltagandekartering" (participative mapping) i GIS (geografiskt informationssystem). Deltagarnas egen kartering av sitt gående och deras uttalanden och samspel i fokusgruppssamtalen har analyserats med kvalitativ metod och resulterat i en meningskoncentrerad berättelse med bevarat helhetsperspektiv. Från denna redovisning har resultat dragits ut och diskussion förts för att sätta in resultaten i ett vidare sammanhang.

Deltagarkartering och fokusgrupper i Västerås, Älmhult och Luleå

Deltagandekarteringen gjordes med hjälp av GIS (geografiskt informationssystem). På en karta på en datorskärm ritade deltagarna in de vägar de brukade gå, favoritplatser och på olika sätt problematiska platser, samt svarade på inbyggda frågor om skälet till att gå etc. Metoden kallas här Gåkartor i GIS. Den är utvecklad och anpassad utifrån metoden Barnkartor i GIS (Berglund och Nordin 2010). Frågorna redovisas i bilaga 1.

Fokusgruppssamtalen (se t.ex. Vibeck 2010) genomfördes med en samtalsledare och en forskare som förde anteckningar som kompletterade den ljudinspelning som också gjordes. Ljudfilen skrevs sedan ut med avseende på allt som sades utom sådant som inte ansågs ha någon betydelse för att förstå de aktuella frågorna kring deltagarnas gående. Frågeguiden redovisas i bilaga 2.

Av projektets fem orter – Luleå, Östersund, Västerås, Älmhult och Båstad – valdes tre ut, av resursskäl. Av praktiska skäl som resavstånd och lokalkännedom och med ambitionen att behålla en spridning, geografiskt och i förhållande till ortskaraktär, valdes Luleå, Västerås och Älmhult. Vidare begränsade vi studierna i Luleå och Västerås till att omfatta personer som bodde i eller nära stadsdelarna Porsön (Luleå) respektive Bäckby (Västerås). På så sätt kunde vi någorlunda avgränsa och själva besöka deltagarnas närmiljö, dvs. den stadsdel där de bodde och kunde antas ha stor anledning att gå.

Kartering och fokusgrupp genomfördes med olika kategorier deltagare:

- Västerås: ungdomar 22 september 2010 respektive seniorer 23 september 2010,
- Älmhult: seniorer respektive ungdomar: 14 oktober 2010 samt förvärvsarbete: 3 maj 2011,
- Luleå: förvärvsarbete: 25 oktober 2010 respektive föräldralediga: 26 oktober 2010.

Rekryteringen av deltagare fick vi hjälp med lokalt, av kommunala tjänstemän (Västerås, Älmhult) eller andra som hade lokala kontakter (t.ex. kyrkan i Älmhult) och vår projektledare (Luleå). Det går inte att hävda att deltagarna är representativa för sina grupper. Vi har givetvis inte rekryterat grupper som i sig kan förväntas ha särskilt intresse för att resa till fots. När det gäller seniorerna, som var lättast att rekrytera, fick vi också den blandning av mer respektive mindre rörliga personer som vi bad om. För övriga grupper kan vi nog anta att det finns en överrepresentation av personer som av någon anledning menar att frågor om att gå är viktiga, att det var ett skäl till att ställa upp. Men om det kan vi inget säkert veta.

Upplägget var så att fyra deltagare fick utföra GIS-karteringen medan fokusgruppen som gjordes därefter skulle kunna innehålla något fler deltagare. En viss överrekrytering eftersträvades för att parera för att personer som anmält sig kanske inte kom till mötet. Parallellt med GIS-karteringen, som genomfördes med två datorer, gjordes en liten bakgrundsenkät om ålder och gåendevanor och deltagarna fick fika. Antalet deltagare totalt kom att variera så att grupperna ungdomar och föräldralediga blev de minsta (3-4) medan förvärvsarbete och pensionärer blev fler (se vidare ortsvisa beskrivningar nedan.) I fokusgrupperna var kvinnorna kraftigt överrepresenterade, speciellt i Luleå där alla föräldralediga var kvinnor, liksom majoriteten av de förvärvsarbete. I GIS-momentet (där bara fyra per tillfälle deltog) strävade vi efter jämn könsfördelning (se tabell 1).

Stad\medverkande	Kvinnor: Fokusgrupper: (varav också GIS-kartering)	Män: Fokusgrupper: (varav också i GIS-kartering)	Totalt: (varav också GIS- kartering)
Luleå	10 (6)	2 (2)	12 (8)
Västerås	6 (4)	5 (4)	11 (8)
Älmhult	10 (5)	6 (6)	16 (11)
summa	26(15)	13(12)	39 (27)

Tabell 1 Översikt över deltagande i fokusgrupper och i GIS-karteringar

Ungdomarna var i genomsnitt snabbare när det gällde såväl GIS-karteringen som fokusgrupp, vilket i huvudsak kan tillskrivas att de gjorde färre markeringar och hade mindre att berätta än övriga. Med gruppen föräldralediga, som hade barn med i barnvagn, fick fokusgruppen forceras både därför att barnen påkallade uppmärksamhet och för att tekniska problem (i internet-uppkopplingen) störde karteringen. Även för de förvärvsarbete i Luleå ställde internet-störningarna till en del problem. De förvärvsarbete i Älmhult hade mycket att redovisa i GIS-karteringen – som därför tog längre tid än beräknat – och inkräktade en del på fokusgrupps-samtalet. Ett par deltagare fick hjälp av handledare med GIS-karteringen. De stora fokusgrupperna med förvärvsarbete och pensionärer var mycket informativa men också lite svåra att begränsa. Alla övningar kunde ändå genomföras i princip som planerat och i huvudsak inom de två timmar som avsatts.

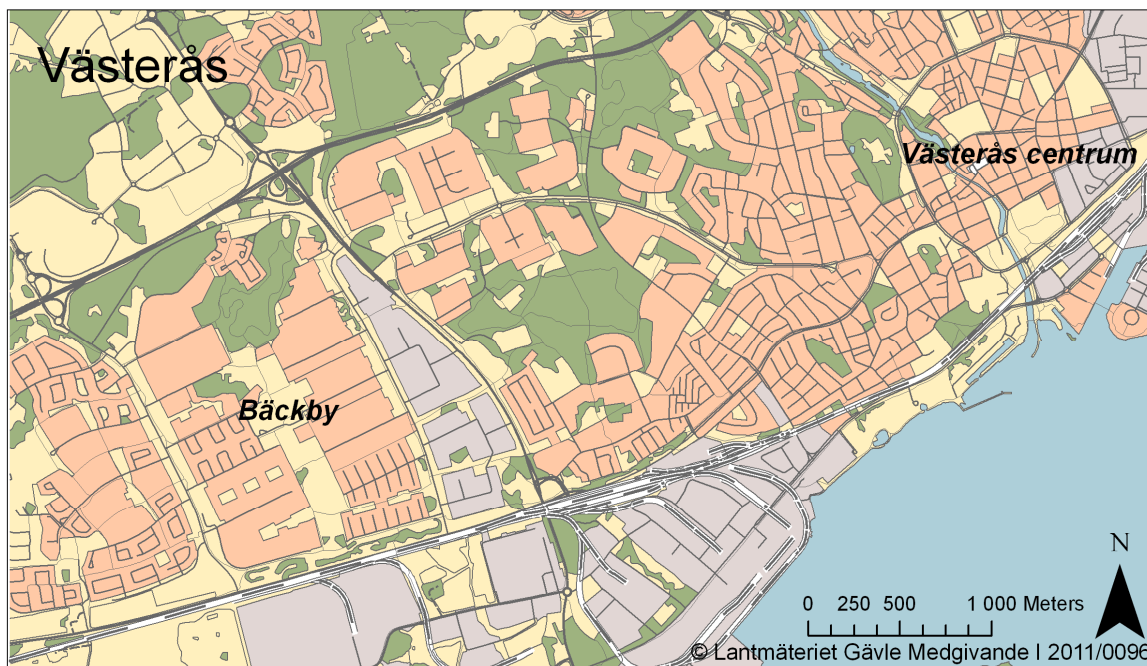
Nedan beskrivs platser och mer specifika omständigheter kring de olika fallen. Alla uppgifter om befolkningens storlek i kommuner och tätorter avser december 2010 och är hämtade från SCB (SCB 2011a, SCB 2011b). Siffrorna är avrundade.

Västerås: Ungdomar och seniorer

av särskilt stor betydelse för äldre och funktionshindrade liksom personer som bär och drar (barnvagnar, bagare osv.). Västerås är projektets största stad med c:a 111000 invånare, residensstad och huvudort i en kommun med c:a 137000 invånare. Västerås är känd för sin modernistiskt präglade planering med hög grad av trafikseparering, ett biltillgängligt centrum och ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. Idag marknadsför man sig som en "Mälarstad" och utvecklar staden i sjönära lägen. Studien utfördes i stadsdelen Bäckby som i huvudsak byggdes under 1970-talet, på tidigare åkermark och enligt med riktlinjerna i SCAFT. Den karakteriseras av

återvändsgator i ett rätvinkligt system kompletterat med gång- och cykelvägar, centrum och skolor mitt i stadsdelen, samt stora gårdar som det är fritt att gå och cykla igenom. Bebyggelsen är i huvudsak 1-3 våningar, med några högre hus nära centrum. Flerbostadshusen dominerar men inslaget av småhus är relativt stort.

Västerås och Bäckby valdes delvis på grund av tidigare forskning som gav bakgrund och lokalkännedom och tidigare positiva kontakter med staden. I Bäckby pågick och pågår fortfarande ett arbete som syftar till att utveckla miljön i stadsdelen.



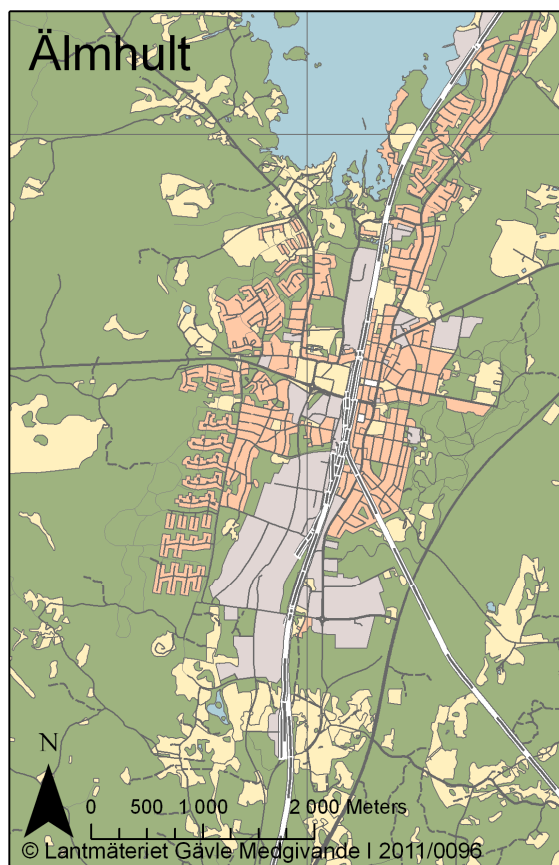
Ungdomsgruppen bestod av två flickor (14 respektive 15 år) och två pojkar (båda 15 år). Alla bodde i Bäckby, tre gick i skola där och hade 100-300 meter till den medan en gick i skola i en annan stadsdel. De rekryterades via fritidsgården. Seniorgruppen bestod av fyra kvinnor (69, 70, 79 respektive 82år) och tre män (70, 72, respektive 75 år) både mycket rörliga personer och ett par med funktionsnedsättningar. Två kvinnor och två män genomförde GIS-karteringen varav en person med problem att gå. En av deltagarna bodde tanför Bäckby, men alla deltog i och rekryterades via en kontaktverksamhet för äldre i Bäckby centrum.

Älmhult: Ungdomar, seniorer och förvärvsarbetande

Älmhult är en mindre stad utmed södra stambanan och i södra delen av Kronobergs län. I norr gränsar staden till sjön Möckeln. På ena sidan järnvägen ligger centrum med sitt rutnät från senare delen av 1800-talet. På den andra ligger IKEA med såväl varuhus som många andra funktioner. Staden, som växt upp kring järnvägen, har idag c:a 9000 invånare, och i hela kommunen bor c:a 15600 personer. Vid IKEA finns många arbetsplatser. Inpendling ger en stor dagbefolkning och mer liv och rörelse än man kan vänta sig på en så pass liten plats. Förutom i centrum finns bostäder på båda sidor om järnvägen, från olika tidsperioder och präglade av olika planeringsideal.

Älmhult valdes för att det är en mindre ort, men med ett strategiskt läge och med växtkraft. Trafiksituationen med en relativt omfattande genomfartstrafik med många tunga bilar och järnvägen som delar staden och bedömdes vara intressant att studera.

Ungdomsgruppen i Älmhult bestod av två pojkar och en flicka (alla 15 år). De rekryterades via sin skola. De skulle ha varit fyra, men en flicka kom inte. Gruppen seniorer blev desto större. Den rekryterades via församlingshemmet där de brukade delta i sociala aktiviteter för äldre. Det blev hela sex kvinnor (75, 78, 80, 81, 86 respektive 88 år) och två män (63 respektive 68 år). Båda männen och två av kvinnorna genomförde GIS-karteringen. Två hade problem med att gå. Fokusgruppen med förvärvsarbetande (som genomfördes som komplettering i maj 2011) bestod av personer som arbetade för Älmhults kommun. Det var tre kvinnor (40, 54 och 60 år) och två män (58 och 59 år). En av männen bodde utanför tätorten. Båda männen och två av kvinnorna genomförde GIS-karteringen.



Luleå: förvärvsarbetande och föräldralediga

Luleå är projektets näst största stad, residensstad och huvudort i en kommun med ca 74 000 invånare. I själva staden bor c:a 46 600. Luleå har en hög grad av trafikseparering eftersom många bostadsområden byggdes under 1960-, 70- och 80-talen. Staden är biltillgänglig och har ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. Studien utfördes med utgångspunkt i i stadsdelen Porsön som i huvudsak byggdes under 1970-talet, på tidigare åker- och skogsmark, enligt riktlinjerna i SCAFT. Porsön karakteriseras av återvändsgator i ett rätvinkligt system kompletterat med gång- och cykelvägar, universitetet, centrum och skola mitt i stadsdelen. På Porsön bor många studenter, men det finns även äldre och barnfamiljer. Bebyggelsen är i huvudsak 1-3 våningar, med upp till 5 våningar nära centrum. Flerbostadshusen dominerar men inslaget av småhus är relativt stort.



Luleå och Porsön valdes på grund av lokalkännedom och tidigare positiva kontakter med staden, samt att det i norra Sverige alltid är ordentlig vinter och vinterförhållanden bedömdes viktiga att studera.

Fokusgruppen förvärvsarbetande i Luleå bestod av sex kvinnor (26, 35, 36, 38, 48, 52 respektive 53 år) och två män (48 respektive 52 år). Samtliga bodde på Porsön, och alla utom en kvinna arbetade vid Luleå tekniska universitet (LTU). De båda männen och två av kvinnorna genomförde GIS-karteringen. Fokusgruppen föräldralediga kom, efter att en person uteblivit, att bestå av tre föräldralediga kvinnor (26, 30 och 31 år) samt en förvärvsarbetande kvinna (59 år) som ofta var ledig på dagen.

Resultat

Resultaten från fokusgrupperna redovisas ortsvis, relativt utförligt och med en hel del ordgranna citat. Materialet är strukturerat efter frågorna, som i förkortad form framgår av rubrikerna (se hela i bilaga 2). Det betyder att det i huvudsak är kronologiskt uppställt. Vissa uttalanden har ändå flyttats för att ordnas in under de frågor de faktiskt berör. Fokus är på gruppen, på hur den är enig eller ibland oenig i olika frågor, och vilka motiv som framförs. Enskilda åsikter som stått ut från gruppens har redovisats – mer eller mindre noggrant beroende på hur relevanta de uppfattats vara i förhållande till studiens syfte.

GIS-karteringen redovisas också ortvis, i en sammanfattande text samt i form av en ”klickbar” pdf för varje ort, med alla markeringar och kommentarer till ”punktmarkeringar”. Meningen är att läsaren själv via sin dator ska kunna se och jämföra markeringar från olika grupper deltagare. Två specialkartor har gjorts för att illustrera dels en del kompletteringar från en fokusgrupp (Luleå) dels för att särskilja ”gående utan särskilt mål” (Älmhult). Alla GIS-kartor finns i bilaga 3.

Fokusgrupper Västerås: ungdomar och seniorer

Vanligaste anledningen att gå utomhus?

De vanligaste anledningarna till att **ungdomarna** går av nyttskäl är att de går korta promenader till skolan, bussen eller cykeln. De som uppger att de går till cykeln eller bussen gör det för att med hjälp av de färdmedlen ta sig till skolan. Ungdomarna gör nyttopromenaderna ungefär fem gånger i veckan. Förutom att promenera till skolan går de båda flickorna längre turer i samband med att de ändå umgås. ”Vi går två gånger i veckan. Vi går alltid, även om vi ska gå till Skälby. Tisdag och söndag brukar vi gå i spåret.” (Spåret är 2,5 km långt och går i skogen.) En av pojkarna går mellan tre och fem gånger per vecka i samband med att han tar sig till och från fotbollsträningen i en angränsande stadsdel. Därutöver går tre av ungdomarna för att komma till ”Gården” (fritidsgården) vilket sker två till tre gånger per vecka. En går inte mer än till skolan. Han använder alltid cykeln.

Av **seniorerna** går några ut på långa promenader varje dag. En av de yngre kvinnorna går ungefär 6 km varje dag med sin hund och den äldsta promenerar 2-3 km varje dag. En av männen går ungefär 10 km varje dag av både nyttskäl och andra anledningar. De flesta tar sig gående till kontaktpunkten ”Mötesplatsen” vid Bäckby centrum en eller flera gånger i veckan, en sträcka som kan variera mellan hundra och några hundra meter, men som innebär tio minuters promenad för en av männen. En kvinna går bara ut en gång i veckan för att handla, en av männen brukar åka bil till sitt arbete (600 m) och en annan tar buss eller cykel till sin förening i centrala Västerås. Detta är vad som framgick av bakgrundsenkäten. Rundfråga ställdes inte (av tidskäl), men under fokusgruppsamtalet och GIS-karteringen framkom att flera gick respektive åkte bil till service i närheten respektive i ett externt köpcentrum

Särskilt viktigt när ni går utomhus?

Viktiga aspekter när **ungdomarna** promenerar är trevligt umgänge och att träffa människor på vägen. Gruppen tror inte att ungdomar i allmänhet tänker speciellt mycket på hur det ser ut i omgivningen där de går.

Seniorerna betonar att närheten till samhällsservice är viktig inte minst med tanke på att det finns många som går med rullator i Bäckby – som är en ovanligt plan stadsdel. Trafiksituationen och inte minst vinterväghållningen och det allmänna underhållet på vägarna har stor betydelse. "Att det är jämna ytor. Som Valljärnsgatan var bedrövlig ett tag. Det har varit så mycket tung trafik att det har blivit spår. När man skulle skynda över till bussarna så skulle man över valken i mitten och då håller man på och dyker rakt i vägen." När man går för nöjes skull är skötsel och grönska viktigt: "Att det är snyggt och städlat och att det finns växter, ordnade växter".

Gåendemiljön i stort i Bäckby och i Västerås centrum?

Ungdomarnas uppfattning om Bäckby och Bäckby centrum är att det är bra byggt då det bland annat finns gott om bänkar att sitta på. En av flickorna kommenterar: "Bra byggt, vart man än är finns det bänkar. Men jag tycker det borde vara fler som hyddorna eller svamphuset, de har tak. Då kan man sitta där när det regnar också."

Ungdomarna tycker att stadsdelen Bäckby är fin som den är – att det finns "fina växter" att det är "nära till allt". Bäckby centrum är viktigt och de hjälps åt att räkna upp alla faciliteter som mataffärer, pizzerior, skomakare och banker. "Det finns mycket att göra."

Under intervjun kommer även en diskussion upp om Västerås centrum som en av ungdomarna anser ligga långt bort, medan de andra tycker att det är nära. Även Västerås centrum tycker de är bra. En av flickorna tycker dock att det borde finnas fler butiker som i Stockholm medan de andra tycker att det är bra som det är. Förutom affärsutbudet reflekterar ungdomarna över att det är mysigt med Vasaparken. De saknar ett kafé (Kaffestugan) som numera är kebabgrill (Vasagrillen).

Seniorerna uttalar sig i huvudsak positivt om Bäckby. De är medvetna om att området inte har så gott rykte men säger att klotter och nedskräpning har minskat. Frånsett vinterväghållningen som man inte är nöjd med (dålig grusning) är det också blåsig i Bäckby. Men, säger en man: "Fördelarna överväger nackdelarna". Det finns många olika vägar att välja för promenader och en hel del aktiviteter. Kvinnan som går långa promenader med hund säger att hon inte behöver "gå på samma vägar på flera dagar". Två av kvinnorna för fram skogen där det finns blommor och blåbär och "många ställen". Bangolf och bouleanor finns också bland attraktionerna.

När seniorerna diskuterar Västerås centrum är de mer negativa. En kvinna säger: "Det känns ödsligt med de stora gallerierna.[...] Jag åker dit för att handla inte för att det är vackert och gå och njuta." En av männen menar att centrum har så besvärlig trafik att det inte är lämpligt för boende, men en annan påpekar att det finns fina, gamla kvarter nere vid ån och att han brukar "gå och titta ibland" på Djäkneberget (en populär park nära centrum). En diskussion bryter ut om dåliga beläggningar och höga trottoarkanter som borde ha fasats av. Några platser verkar ha särskilt besvärliga beläggningar. Det gäller till exempel vid Stora torget där gatstenarna "sticker upp" och på Stora gatan vid Punkt där stora plattor ligger löst.

De största problemen?

Den av **ungdomarna** som tränar fotboll tycker att det är ett problem att ta sig till träningen eftersom han anser sig behöva korsa "motorvägen" (Lisjögatan, en 70-väg med mycket genomfartstrafik och anslutning till E18) på väg dit. Anledningen är att det blir en lång omväg om han ska använda de gång- och cykeltunnlar som finns till buds. Han säger att "man får ta risken" och att det är många fler än han som brukar gå över vägen.

Flickan som åker buss berättar att på morgonen är det problem vid Oxbacken, där hon byter buss. Anledningen är att det alltid är väldigt mycket bilar där och att bussarna kommer snabbt. Hon måste korsa en bred gata och det är långt till övergångsstället.

I samband med diskussionen om eventuella problem framför ungdomar att kommunen borde göra en fotbollsplan vid den nedbrunna Sofiaskolan eftersom det är väldigt tomt där nu. Intill fotbollsplanen skulle man kunna bygga en lekpark och då skulle det kunna bli en samlingsplats där för barnfamiljer och ungdomar när "Gården" inte har öppet. En av flickorna tycker att det borde vara tak på platsen så att man inte behöver bli blöt om det skulle regna.

När **seniorerna** får frågan svarar en av männen direkt: "Vintertid är det snöröjningen" och får instämmanden. Diskussionen om vinterns besvärliga väglag med "seg" snö och vallar kommer upp igen efter en stund, men dessemellan framförs problemet med centrum på kvällarna. Tre av kvinnorna diskuterar om man vågade gå dit efter klockan halv tio eller om det kanske känns för otryggt redan efter kl 7 på kvällen. En av männen undrar om det är farligt. "Nej, men det är väl det att det är väldigt öde och ungdomarna börjar samlas. Ibland jäklas dom, och ibland kommer dom med kommentarer som folk upplever som lite otryggt", svarar en av kvinnorna.

En kvinna påtalar att gångvägarna i gårdsmiljöerna har sättningar kring brunnar och att det ger vattensamlingar som irriterar och som ger problem för synskadade. Trafiken på Lisjögatan och på Välljärnsgatan anses besvärlig i morgon- och eftermiddagstrafiken så "då vill det till att man ser sig för som gående". Det finns visserligen övergångsställen, men på Välljärnsgatan, vid centrum gör vägen en krök, där bussar och bilar trängs så att det inte finns plats att gå. Det är en temporär lösning som blivit permanentad, berättar man. En genomfart har gjorts genom området i efterhand.

Det bästa?

Ungdomarna har inte så mycket att säga här. De har ju redan berättat en del om förutsättningarna i stort. Pojkarna menar att allt är bra. En av flickorna kommenterar att kommunikationen mellan ungdomarna är det bästa, och får tyst medhåll från övriga.

Det första som seniorerna tar upp och som flera yttrar sig om är växtligheten i området. Det är planteringar på gårdarna, en "härlig backe" med "massor av fina ekar" där det också växer liljekonvaljer och finns en bänk. "Ja, det grönskar och är bra mycket luftigare än i tätbebyggda områden", säger en av kvinnorna. En annan menar att det är vackert och att "det är öppet och att man ser långt åt alla håll, man behöver inte känna sig otrygg". "Vi har många fina promenadvägar och cykelvägar", säger en av männen, medan en kvinna påpekar att "det är bra att kunna gå mellan gårdarna, man slipper gå på gatan."

Har ni gjort något för att lösa problem för gående?

Ungdomarna brukar inte göra något åt problem i gåendemiljön som de upptäcker. De har ibland sett att det till exempel har varit glassplitter på marken. Då pratar de i kompisgänget om att det är fel. Men de för det inte vidare. En av pojkarna beskriver att han är engagerad i en grupp som heter "Here for you" som jobbar för att förhindra brott i skolan.

Av **seniorerna** har en av kvinnorna och två av männen varit aktiva på olika sätt. En man har ringt "Risklinjen" för att rapportera sådant som är farligt, till exempel sprickor i asfalten. Han och den andre mannen har båda framfört klagomål till bostadsbolaget Mimer, som förvaltar en stor del av marken i Bäckby. Kvinnan har gått "riskpromenad" med representanter för bostadsbolaget och kommunen och tittat efter utstickande grenar, saker som skymde gatlyktorna och hål i asfalten.

Samspelet med andra trafikanter – särskilt cyklister och mopedister?

Ungdomarna brukar själva cykla i närområdet. De tycker att samspelet med andra trafikanter fungerar bra. De uppger att de inte har sett någon krocka på gång- och cykelbanor i Bäckby. De har heller inte sett några andra samspelsproblem.

Tre av **seniorerna** yttrar sig. Problemet verkar vara cyklisterna medan mopedisterna inte bedöms vara besvärliga: "Man blir mer överraskad av cyklar. De hörs inte jämfört med moped", säger en man. En kvinna säger: "Problemet är de nya cyklarna – de är så otroligt snabba. Man vänder sig om, och då finns det inte en människa, men så sveper de bara förbi." Apropå problem i Västerås centrum säger en av männen att det är trångt vid Smedjegatan i möte med cyklisterna: "... där får man hålla sig i väggen för att inte vara i vägen. De trampar ordentligt", kommenterar en av männen och en kvinna tillägger att cyklisterna inte använder cykelpinglan eller att den pinglar för lågt.

Gå mer utomhus? Vad skulle kunna påverka?

Ingen av **ungdomarna** skulle vilja gå mer än de gör. De konstaterar också att de går till de platser de vill och om de inte orkar gå mer så cyklar de. Ingen kan komma på något som skulle få henne eller honom att gå mer.

Av **seniorerna** i Bäckby är det heller ingen som önskar gå mer än de gör. Men en av männen menar att han kanske skulle gå mer om det fanns en finare plats – en parkanläggning. Några diskuterar också möjligheten att gå mer i externhandelsområdet Erikslund, som uppfattas som attraktivt av flera, särskilt om/när bussförbindelserna dit blir bättre. Avslutningsvis konstateras att de flesta ändå handlar lokalt i Bäckby och att det finns ett värde i att ha ett fungerande centrum. "Det är inte alla som har det."

Fokusgrupper Älmhult: ungdomar, seniorer och förvärvsarbetande

Vanligaste anledningen att gå utomhus?

Ungdomarna. För flickan och den ene pojken är den vanligaste anledningen att gå till och från skolan, som de gör i princip varje vardag. Den andre pojken går oftare till och från tåget, som han åker med till sin träning i en annan stad. För annat än nyttskäl, dvs. rekreation och motion, uppger flickan att hon brukar gå med sin pappa på motionspromenad. Han går varje dag men hon följer med en eller ett par gånger i veckan under sommartid, mera sällan när det är kallt. Pojkarna brukar springa en träningsrunda på stigar, den ene ungefär en gång i veckan, den andre varannan vecka.

Mellan **seniorerna** skiljer det mycket när det gäller gångvanor. Alla besöker församlingshemmet regelbundet, minst en gång per vecka. Några har också andra regelbundna aktiviteter i centrala Älmhult. Två personer som har 1 km och en som har 3 km till sina dagliga aktiviteter åker oftast bil. De som uppger att de har 50, 250, respektive 400 m till sina dagliga aktiviteter går (den senare när hälsan tillåter). En person som har 1,5 km skjutsas ibland i bil men cyklar annars. En av kvinnorna (80 år) som har 1 km växlar mellan att gå, cykla och åka bil. Hon är också ute och går varje dag, ca tre kvart. Den äldsta deltagaren (88) tar också en daglig promenad "en kort sträcka kring kvarteret", en av männen går stavgång en till två gånger i veckan och en av kvinnorna tar promenader ca två gånger i veckan. Totalt sett går de flesta ut två till tre gånger i veckan av nyttskäl medan hälften går för rekreation och motion minst en gång per vecka.

De **förvärvsarbetande** går alla av både nyttskäl och av andra skäl. En av männen går varje dag i tjänsten. Han har slutat ta bilen för att ta sig till olika möten i tätorten och skaffar sig på så vis motion. De något äldre kvinnorna uppger att de går fem respektive fjorton gånger per vecka för annat än nyttskäl. En av dem har börjat motionera sedan henens man fick en hjärtinfarkt. Numera går hon ofta och handlar, men storhandlar ibland med bil. Den yngre kvinnan springer ca två gånger i veckan och går lika ofta och handlar med ryggsäck, tillsammans med sin man, och får då motion på köpet. Till arbetet i kommunhuset tar de sig på varierande sätt. Den som bor utanför samhället åker bil (2,5 mil), den andre mannen cyklar (3 km). Den yngre kvinnan åker bil, cyklar eller går (3km), en går eller cyklar (1,5 km) och en cyklar (1,5 km).

Särskilt viktigt när ni går utomhus?

Av **ungdomarna** svarar flickan snabbt: "det där med övergångsställen och cykelövergångsställen... och jag tycker det skulle var tydligare..." Hon tycker att borde vara tydligare vem som ska stanna för vem. Pojkarna menar att det viktigaste för dem är att det är väl upplyst i spåren där de springer, för att minska risken att skada sig.

Seniorerna börjar genast diskutera specifika problem och ger, trots flera uppmaningar, inget direkt svar på frågan. En av kvinnorna har med sig en lista som bidrar till att styra samtalet i riktning mot de många problem som man har stött på. Utifrån den diskussionen kan man konstatera att övergångsställen och beläggningar är mycket viktiga och att frågan om vilka regler som gäller har stor tyngd. Det gäller alltså att veta vem som ska vara på vilken bana. God sikt vid övergångsställen, god belysning, till exempel i tunnlar, och cyklister som tar hänsyn framstår också som viktigt.

Alla de **förvärvsarbetande** har synpunkter i frågan. De äldre kvinnorna tar upp underlaget "så att man inte snubblar eller sådär" respektive omgivningen: "... jag uppskattar när det är så tyst så att jag hör naturens ljud, det vill säga fåglarna på våren och vindens sus i träden...". Den ene mannen säger att han gärna går när han ska handla, och att det då är trevligt om det är vacker miljö att gå i. Den andre mannen påtalar dubbelheten: "... ena gången så är det ju underlaget då, och man kanske vill gå snabbt och i motionssyfte och så nästa gång så kan det vara att man vill se sig omkring...". Den yngre kvinnan har en annan inställning, varken underlaget eller omgivningen är så viktiga för henne: "... jag är egentligen ute efter motionen, träningen och friskluften [...] det är närheten till mitt boende". En av de andra kvinnorna håller delvis med. Hon väljer runda efter hur mycket tid hon har och ibland prioriterar hon att kunna gå en "lagom runda" framför egenskaper i miljön. Hon håller också med den tredje kvinnan när hon hoppas att man inte ska elektrifiera överallt utan "... att det finns mörka vägar: "... för stjärnorna är mycket finare då". Sammanfattningsvis framstår, tiden, närheten, omgivningen och underlaget som viktiga för den här gruppen. "Och friskluften", tillägger en, och kvinnorna kommer fram till att de nog hellre går där det inte är bilar, av den anledningen.

Gåendemiljön i stort i Älmhult?

Av **ungdomarna** är den ene pojken mycket positiv till gåendemiljön i Älmhult. Han tycker det är lätt att ta sig fram, nära mellan övergångsställena och att det är bra att inte cykelvägarna korsar bilvägarna. Han tycker det är jättebra med separerade cykelbanor i viadukterna under järnvägen. "Det är bra att de har satt ut sådana blinkande lampor vid övergångsställena utanför skolan" säger han vidare, men flickan har sett att de sitter på fel höjd och skyms av träden och dessutom reagerar lite för sent. Men rent generellt tycker hon också att det fungerar bra. Den andre pojken är också nöjd.

Seniorerna tänker en stund. Sedan säger en av kvinnorna: "Ja, det är rätt mysigt va, jämfört med Ljungby, så är det ju, [...] vi har ju i alla fall en kärna med torget." Hon får medhåll av två andra. En säger: "Älmhult är ju känt för att ha de här kvadratiska kvarteren från första början, Det kan väl förenkla för trafiken också." Hon berättar att det var så stadsplanen gjordes, och att det var när järnvägen kom.

Gruppen är också överens om att det finns fina strövområden, och en kvinna oroar sig över byggplaner som kan påverka strövområdet Haganäs. En annan menar på att det är vackert "hela vägen uppåt Klöxhult", och att det är fint planerat i Älmhult.

Sedan kommer snöröjningen upp. Här är alla eniga om att den inte fungerar för gångtrafiken. "På vissa gator så kör de ju upp snön från gatorna på trottoaren", säger en av männen och får medhåll. Han menar att det kan ta flera dagar innan man kan gå där. Man kommer överens om att det är trottoarerna som är problemet, och att de är smala. Bilvägar och gång- och cykelvägar verkar skötas bra.

De **förvärvsarbetande** är genomgående positiva. Den yngre kvinna sammanfattar: "Ja, jag tycker det är jättebra, både om man vill gå centralt eller i skogen så är här inga avstånd, utan det är bra och tillgängliga vägar, i alla fall i de områden dit jag söker mig." De övriga uttrycker sig i liknande

termer. Det är miljön för rekreation och motion som de egentligen kommenterar. En av kvinnorna oroar sig för att en ny trafikled (Haganäsvägen) kan komma att bli en barriär för många. Det hörs att detta är en kontroversiell fråga där medlemmarna i gruppen har olika åsikter.

De största problemen?

Här kom först inget svar från någon av **ungdomarna**. På en tilläggsfråga om någon varit med om eller varit nära att utsättas för en olycka svarar en av pojkarna nej, att det är rätt lugnt i Älmhult och att det alltid finns vägar där man kan gå och cykla skyddad från biltrafiken. Flickan tycker att bilarna fortfarande kör för fort utanför skolan men en av pojkarna tycker inte att det är så.

Seniorerna har, som nämnts ovan, inte svårt att hitta problem. Det första som kommer upp är avsaknaden av ett övergångsställe: "... där Östergatan ansluter till Danskavägen. Det är ju väldigt livlig trafik på Danskavägen, och det är rätt så ofta som bilisterna inte visar att de ska svänga." Gruppen verkar enig i frågan. Vidare diskuterar man två ställen där det är svårt att förstå vad som gäller. Det ena är en tunnel under järnvägen (Gemetunneln) där en person påpekar att påbudsmärkena är tvetydiga: "Det är mörkt där, och cyklister och gångtrafikanter kommer lite huller om buller. Där kommer många skolbarn vissa tider och man vet inte riktigt vart man ska ta vägen." En av männen tar upp Köpmantunneln (den mest centrala järnvägspassagen), som han tycker är otrygg också när han cyklar. En kvinna får medhåll när hon säger att biltrafiken genom den tunneln borde stängas av så att cyklister och gångtrafikanter fick mer plats. Också en tredje tunnel kommer upp (Klöhultstunneln, söder om centrum). En av kvinnorna säger att den är smal, att hon känner sig otrygg och undviker att gå där. En annan kvinna säger att hon känner sig trygg där, men att man måste se upp för cyklisterna. "Allmänt tycker jag att man kan säga om tunnlar att de är lite förrådiska" kommenterar en av männen. "... just att man har både cykel- och gångtrafikanter och mötande trafik... för de svänger ju många gånger, så man kan inte se rakt igenom dem." En av kvinnorna kommenterar mörkret: "... inte minst där vid Köpmantunneln. Där blir det helt mörkt med detsamma och då ser man ingenting, så där är det livsfarligt att cykla." En annan svår plats är vid entrén till ICA Maxi där en gångväg korsar en cykelväg utan att det är tydligt markerat vad som är vad. Gruppen diskuterar här vidare om problem med samspelet i trafiken (se senare avsnitt).

Ett problem som diskuteras ingående är ojämna beläggningar och höga kantstenar som gör det svårt, särskilt för de som hade problem med att gå och som redan har ont. Man tycker att underhållet är dåligt. Skador lagas inte, sättningar och saknade plattor/stenar gör det svårt att ta sig fram, särskilt på Esplanaden. En kvinna påpekar att det frestar hennes rygg hårt att gå på den ojämna ytan, och en man instämmer: "jag har väldigt ont av det... mycket, och på vintertid ska vi inte tala om". Vidare förklarar han: "Det kan väl vara halt på asfalten också, men det går ju inte att jämföra med gatstenen på väg till Domus och på väg till apoteket, för det är där jag går mest."

Trots att de **förvärvsarbetande** nyss varit överens om hur bra gåendemiljön är i Älmhult kommer det här många kommentarer om problem. "Kullerstenen [smågatstenen], här inne i centrum är jobbig att gå på", säger en av kvinnorna. Andra säger att de inte tänkt på det, men en säger att det är bättre i Karlskrona och själv hänvisar hon till en "jättearg turist" som klagat. Den yngre kvinnan klagar på att det är alldeles för mörkt i ett område nära Tornets förskola och att hon är rädd när hon går där. "Det är ödsligt och det är mörkt, det är sådär tyst och konstigt. [...] inte alls

så upplyst som i andra områden.” Gruppen kommer överens om att det är utmed bilvägar och att belysningen generellt sett är svagare där än på gång- och cykelvägar. Men att de nya, energibesparande lamporna utmed en cykelväg också lyser sämre.

Sedan diskuterar man tunnlar i allmänhet och Klöxhultstunneln under järnvägen i synnerhet. Den är smal, den ligger i ett dåligt upplyst och ensligt område (Arnoldsparken). En man och en kvinna kommenterar att det är obehagligt där. Ett problem som alla kommenterar är den smala gång- och cykelbanan över bron till IKEA där arbetspendlarna tränger ut cyklister och dessutom utsätter sig för faror genom att korsa gatan på olämpliga ställen. Och trappan ned till

tågplattformen är brant så att man kan få svindel. Men, enas man om, den skulle knappast kunnat utformas annorlunda, och det finns en alternativ väg. Ett ytterligare problem är den röriga trafiksituationen utanför flera skolor. ”... det är konstigt att det inte har hänt fler olyckor än det har. Där barn går och cyklar kommer bilar, kommer bussar körande”, kommenterar en av kvinnorna. Ingen invänder.

Det bästa?

Ungdomarna. ”Jag gillar ju Näset, där ute där det är vatten och sådant. Jag tycker det är väldigt fin utsikt [...] så dit brukar jag ju gå med mina kompisar ibland också och bara sitta och titta, för det är jättefint.” Så säger flickan och får medhåll av pojkarna som, tillägger att där finns trevliga grillplatser och en jättebra joggingruna. En av pojkarna fyller på med att Älmhult har bra med löpslingor och mycket gångvägar som man kan träna på. På en fråga om centrum svarar bara flickan och säger att ”det är väl bra”. Hon gillar också gågatan ”fast den är kort och liten”. Men, tycker hon – ”den är ju ändå ganska bra, för då vet man att där kommer inga bilar”.

Seniorerna har också en del positivt att säga om trafikmiljön. Det första som kommer upp är gågatan. En av kvinnorna säger: ”Den är jag glad för... tidigare var det en fyrvägs korsning, nu är det i alla fall bara en T- korsning. [...] Jag tycker på något sätt att det har blivit mindre avgaser och sedan är det så mysigt med, på sommaren, med att där är lite servering och sådär.”

En annan av kvinnorna berättar om ett bra övergångsställe (på Danskavägen vid kulturhuset): ”väldigt bra att det finns så tydliga övergångsställen, man kan verkligen ta sig över och, som sagt, bilisterna är jätteduktiga på att stanna. [...] Den korsningen är bra och så är där fina blommor på sommaren, det är de duktiga på i Älmhult, tycker jag.” En av männen tycker det är bra att det lagts ut taktila plattor på flera ställen.

Torget får också en eloge. ”När man står vid kommunhuset och tittar mot järnvägen, så är det ju så vackert hela vägen [...] och man går nog gärna tvärs över torget och tar en sväng om hela gatan eller hela torget”, säger vår 88-åriga och äldsta deltagare, som trots sin ålder går en promenad varje dag.

En av de **förvärsarbetande** kvinnorna får medhåll från hela gruppen när hon öppnar med att säga: ”Jag tycker att det är mycket cykelvägar, alltså man kan ta sig utan att vara ute i trafiken och finns det cykelvägar så kan man också gå där.” En av männen och den yngre kvinna fyller i med kommentarer om hur nära det är till grönområden var man än bor i Älmhult. Sedan följer en lång rad av exempel på fina platser och stråk, särskilt vid sjön Möckeln där Näset och Bökhult nämns. Tre i gruppen använder det området regelbundet. Man berättar vidare om fin natur vid Bockatorp och Haganäs. Vid Haganäs är det kuperat. Där är det bra att åka skidor, och när man

hade en promenadgrupp på jobbet gick man just där för att få lite extra motion. En av männen säger att det går bra att gå på "cykelstigar inne i själva samhället" också.

På en fråga om centrum svarar en av kvinnorna: "Det är enkelt, det är korta avstånd". Sedan kommer en diskussion om hur man beter sig i centrum, att många åker bil korta sträckor – sträckor som man självklart skulle gå om det vore en större stad. Men, reflekterar en man och en kvinna, kanske ändrar man sig i Älmhult också, har blivit mer medveten om både miljö och hälsa. På tal om centrum svarar också en man och två av kvinnorna att de brukar promenera där. En säger: "Jag kan ta en kvällspromenad och gå in och titta, fönstershoppa lite eller sådär, bara gå en runda. Eller så går jag och handlar på kvällen, sådär om man inte ska ha så mycket."

Den yngre kvinnan summerar: "Det bästa i Älmhult är nog att det är nära till allt, du kan välja om du är i skogen eller stadstrafik eller, det är inga avstånd och det finns goda gång- och cykelvägar överallt tycker jag. Jag har aldrig tänkt den tanken att det är något problem att ta sig någonstans egentligen utan det är så självklart för oss."

Har ni gjort något för att lösa problem för gående?

Ungdomarna har inte gjort något direkt bortsett från att flickan talat med sin mamma som ringt en granne att ta bort grenar som skymde sikten. Inte heller **seniorerna** har varit särskilt aktiva, men en av kvinnorna har en gång ringt kommunen när hon skulle ha fest och gatan inte blivit sandad som den skulle. Då hade de kommit snabbt och också sandat hennes uppfart, som kompensation. "Det är bra i Älmhult" säger hon och får medhåll. I gruppen **förvärvsarbetande** är det bara den yngre kvinna som säger sig ha gjort något. Hon har engagerat sig i trafiksituationen runt skolorna, både privat och inom sitt arbete.

Samspelet med andra trafikanter – särskilt cyklister och mopedister?

Ungdomarna. Flickan påtalar problem i centrum där det finns enkelriktade cykelbanor utmed trottoarerna. Där cyklar en del åt fel håll och det blir rörigt. En del går också på cykelbanan och tycks inte förstå att den är till för cyklister. Men allmänt sett tycker ändå ungdomarna att samspelet mellan gående och cyklister fungerar bra. Själva cyklar de ju också. Fördelen med separering från bilvägarna tas upp igen. När det gäller mopeder så finns det mest EU-mopeder som åker på bilvägen. Sedan diskuteras trafiken vid skolan igen. Flickan tycker att bilarna kör för fort direkt efter farthindren medan en av pojkarna menar att det fungerar bra: "För det är ju inte många gånger det är någon som inte stannar vid övergångsställena när en elev ska över." Åsikterna går lite isär när det gäller vad som är en säker trafikmiljö där olika trafikanter förstår sina roller och tar hänsyn till andra.

Seniorerna tar upp samspelet redan tidigare i intervjun, som ett stort problem. Man diskuterar den trassliga trafiken i centrum, där många cyklister använder de enkelriktade cykelbanorna som om de vore dubbelriktade och ungdomar som cyklar på trottoarerna och ibland står och blockerar med sina cyklar för gångtrafikanterna. Det finns ändå en viss förståelse för att ungdomar är just ungdomar. Det visar sig senare att åtminstone en av seniorerna själv brukar cykla i fel riktning. Andra påpekar att det är farligt för de som ska korsa gatan och inte vet varifrån trafiken kan komma.

När det gäller biltrafiken i centrum så uppfattas den som besvärlig. Visserligen ser man bilisterna som hänsynsfulla, men "man ska inte komma klockan fyra på eftermiddagen, då är det nästan helt omöjligt att komma över gatan [Esplanaden]", säger en av kvinnorna och får medhåll av

gruppen. Ett problem som man också är enig om är att sikten ofta är dålig på övergångsställena vid kommunhuset på grund av parkerade bilar. (Där är det många som har anledning att korsa gatan.) Avsmalningen vid Gemöskolan tas upp som ett problem av en man, som menar att en del bilister "drar på lite extra för att komma först". Man kommenterar till slut också gångtrafikantens ansvar att se sig för och inte bara gå rätt ut i gatan.

På en fråga om mopedisterna, säger en kvinna att de är rätt många där hon bor, men att de sköter sig. Ingen säger emot. Det verkar vara mer problematiskt med cyklar, som är svåra att upptäcka i tid – särskilt som "tydligt folk också slutat använda den där ringklockan". "Jag tycker det är många gånger man hajar till, åh där kommer en cykel", säger en kvinna. Trängseln på den smala gång- och cykelbanan på Hallandsbron (bron över järnvägen vid stationen) uppfattas som besvärlig, inte minst när IKEA-pendlarna kommer på bred front. Då är det cyklister som blir utträngda.

De **förvärvsarbete** talar mest om cyklister, och refererar då ofta till sig själva. Problemen med de som cyklar åt fel håll på Esplanadens enkelriktade cykelbanor diskuteras också i den här gruppen, och det visar sig att tre av dem själva brukar göra det ibland. Det är också ganska vanligt att bilister snedparkerar på cykelbanan och då kör cyklister på trottoaren. Gruppen är vidare osäker om på viken sida man ska gå på olika slags vägar. "Men" säger en av kvinnorna "har man bara en plingklocka så brukar det lösa sig". Men en av männen replikerar: "Och då gör man det klassiska felet när man är ute och går, så vänder man sig om och tittar, och kommer det någon? Och då är man i vägen istället för att gå åt sidan." Gruppen uppfattar alltså att det är lite förvirrat i centrum utmed Esplanaden och vidare i anslutningen mot Skolgatan. När det gäller mopeder konstaterar man att de sällan kör på gång- och cykelvägarna. Problemen vid Hallandsbron togs upp också av den här gruppen (se tidigare avsnitt).

Gå mer utomhus? Vad skulle kunna påverka?

Ungdomarna. Här svarar flickan direkt: "Ja, det skulle jag vilja göra, det skulle jag, det skulle jag faktiskt. Jag går lite lite." Hon fortsätter med att berätta att hon vill gå mer för att få mer motion, att hon gillar "power walk" men inte att springa. Nu cyklar hon ofta – för att det är bekvämare. Hon har inget att klaga på i miljön, och tycker själv att hon egentligen inte har för långt till något för att gå, och att hon borde göra det mer. Pojkarna tycker att det är bra i Älmhult för de gående och en kommenterar: "... det känns som det blir nära till allting när man kan gå cykelvägarna".

De två **seniorer** som uppgivit att de har problem med att gå skulle vilja och "skulle behöva gå mer". Gruppen är överens om att det skulle vara lättare att gå om man bytte till en slät beläggning på trottoaren utmed Esplanaden i centrum. En av de två som har gångproblem går ibland ytterst på trottoaren på den breda kantstenen, där det är slätare. Den andre säger: "jag fuskar ibland och går på cykelbanan. Jag fuskar, för det får man ju inte göra. Jag gör det ibland, det är när jag ser att det inte är någon cyklist." Man efterfrågar fler lösningar som underlättar för funktionshindrade, särskilt vid torget.

Den av kvinnorna bland de **förvärvsarbete** som uttryckt allra störst intresse för naturen pekar ut en gen och bra smitväg som hon tycker borde röjas från nässlor. En av männen säger att han har haft funderingar på en Hälsans stig, som marknadsföring för att få folk att gå, och en av kvinnorna fyller i att det borde finnas lite mer kultur. De talar alltså om vad kommunen kan göra generellt, inte om sig själva. Den andre mannen tror på en Hälsans stig med kilometer-

markeringar och jämför med att man går mer när man har stegräknare: "... alltså för vems skull går man då? För att man ska slå sin arbetskompis och besegra den." Den yngre kvinnan funderar på om man inte skulle kunna stänga centrum för bilar för att få folk att gå mer inne i centrum.

Gruppen diskuterar vidare, och det är uppenbart att man ser lite olika på centrum som en plats att gå på för rekreation. En föredrar absolut att kunna "koppla av i naturen, få tid att tänka" medan en menar att det finns "ett värde i att gå centralt och träffa människor [...] Jag kanske hade gått ännu mer om jag hade bott centralt, av just det skälet", säger han och får stöd av den yngre kvinnan. Hon berättar om sin mormor och morfar: "Jag kan se dem ibland uppe från mitt rum, då står de och pratar på trottoaren med något annat pensionärspar en kvart och sedan går de vidare 25 meter. Sedan träffar de någon annan, så står de där och tjar lite, va."

Fokusgrupper Luleå: förvärvsarbetande och föräldralediga

Den vanligaste anledningen att gå utomhus?

I gruppen förvärvsarbetande bor alla på Porsön och alla har nära till jobbet, som för nästan alla är Luleå tekniska universitet (LTU). Den kvinna som inte arbetar vid LTU har kontor hemma. Övriga har mellan 500 meter och 1 km till arbetet. Två – en kvinna som har 800 meter och en man som har 1 km uppger att de brukar cykla. Den andre mannen som också har 1 km växlar mellan gång och cykel. Övriga kvinnor, varav en har 1 km och tre har kortare väg, brukar gå, men på vintern åker en ofta spark. De allra flesta i den här gruppen går av nyttoskäl minst sju gånger i veckan, men en av kvinnorna går bara en gång i veckan. Två av deltagarna går av andra skäl fjorton respektive åtta gånger per vecka medan övriga går mellan en och fem gånger per vecka.

Också alla i gruppen föräldralediga bor på Porsön. Två av dem går ofta till "Mötesplatsen" i Porsöns centrum, ca 500 m eller lite mer. Den förvärvsarbetande kvinnan går eller cyklar 2 km till sitt arbete. En av de föräldralediga har inte fyllt i någon "daglig verksamhet". Samma person har heller inte fyllt i hur ofta hon går av olika skäl, men vi vet ändå (från samtalet) att hon går ganska mycket. Övriga går fyra till sju gånger i veckan av nyttoskäl. En (den förvärvsarbetande kvinnan) går tre gånger i veckan av andra skäl medan de två föräldralediga går sju gånger i veckan av andra skäl.

Samtalet med de **förvärvsarbetande** inleddes med en diskussion om Porsövägen och hur trafiksepareringen fungerar eller inte fungerar kring den. Detta efter att vi hade noterat att väldigt många människor korsade vägen i plan trots att det fanns en mängd tunnlar och broar. Vi ville försäkra oss om gruppens kommentarer om den frågan, och prioriterade den över den förberedda rundfrågan. Alla håller med om att det är mycket spring över vägen, på flera ställen, och att det är farligt. Någon har tidigare brukat gå över vägen med sina barn men blivit påmind av en kollega om att det var dumt. Så nu använder hon broarna. Man påpekar att broarna ibland innebär en stor omväg. [Det gäller till exempel om man kommer med bussen från centrala Luleå och ska över vägen till universitetet.] Nedfarterna till åtminstone en av tunnlarna (vid idrottsplatsen) är också alldeles för branta, menar en deltagare, som själv varit med om en cykelolycka där.

I Fokusgruppen med **föräldralediga** kvinnor ingick en förvärvsarbetande kvinna, som också ofta var ledig på dagen och var ute och gick dagtid. Medan övriga hade mest fokus på när de gick med barnvagn var det inte så för henne. Förutom att hon inte hade några kommentarer om

barnvagnar och om platser som var bra för barn, skilde hon sig inte på något systematiskt sätt från övriga, och hennes kommentarer har därför behandlats precis som de andras. (På GIS-kartorna har däremot hennes markeringar förts till gruppen "förvärvsarbetande".) På grund av tekniska problem med GIS-karteringen kom vi i viss tidsnöd och uteslöt rundfrågan.

Särkilt viktigt när ni går utomhus?

De **förvärvsarbetande** har många och skiftande svar på frågan om vad som är viktigt. Först svarar en av männen: "Målet", och en kvinna replikerade: "Ja, samtidigt vill man gå säkrare, tycker jag också". "För mig är det viktigt att det är fint, alltså, det är det allra viktigaste", kommenterade en kvinna medan en, som hade flera barn, sa att så var det för henne förut, men att nu gäller att "när jag ska gå, då ska det var effektivt. Då är motionen viktigare än vart jag går". På en fråga om vad som menas med fint kommer exemplen "runt Porsöfjärden" och "skogsområdet runt berget" (nära universitetet) som alla verkar överens om att det är fina platser att gå på.

Annat viktigt som framförs är: "tid för samtal", "frisk luft" och belysning. Men om belysning är man inte ense. Några tycker att det inte spelar någon roll med belysning: "De finaste vägarna är ju varken skottade eller belysta, men de blir ju upptrampade ändå". Det är uppenbart att man mest associerar till promenader med annat syfte än att bara ta sig till affären eller jobbet. Den personen som tar upp belysning som viktigt och en som menar att hon föredrar att gå där det också finns biltrafik associerar mera till kvällstid, säkerhet och till promenader mer för nyttoändamål. En annan kvinna instämmer i att det är tryggare att gå nära bilvägen.

En av de **föräldralediga** börjar med att ta upp ljuset: "Att det är ljust. Jag går hemskt gärna på dagen...". Framkomlighet är det andra kriteriet hon nämner: "På vintern, när det är dåligt plogat då tappar man ju lusten totalt." Och när det är mörkt och sent sitter hon hellre inne. Nästa person prioriterar lättframkomlighet och trygghet: "Att det är lättframkomligt och att man kan gå fort och att man kan gå var man vill utan att man behöver vara rädd att det ska hända någonting." Den tredje tycker också att ljus/bra belysning är viktigt. "Och att det inte finns så många bilar, att det är bra gåväg och att cyklister har sin egen väg. Det är också viktigt när man går med barnvagn", säger hon och får medhåll av övriga. Alla är överens om att belysningen är viktig för dem på vintern, då det är mörkt en stor del av dagen. Man är också enig med den som säger att hon "då helst går där det finns andra som går eller cyklar eller där det finns biltrafik". Gruppen är överens om att man helst vill kunna gå en runda, inte samma väg fram och tillbaka.

Gåendemiljön i stort på Porsön och i Luleå i övrigt?

Alla i gruppen **förvärvsarbetande** är överens om att det är bra att det finns så mycket gång- och cykelvägar på Porsön – även om inte broar och tunnlar används – och att det är farligt att man springer över vägen, särskilt på vintern när det är halt. Men så gör de flesta i alla fall.

Sedan diskuterar gruppen Luleå centrum. "Det som stör mig väldigt mycket inne i centralaste centrala Luleå det är att Smedjegatan skär av gågatan, Storgatan. Och det är nästan alltid grönt för bilar, men när det väl blir grön gubbe då hinner man bara över om man går i rask takt som vuxen och är i sina bästa år. Så barnen hinner aldrig över innan det blir rött och de gamla [...] hinner inte heller över. På det viset är det stressigt att röra sig över Smedjegatan." Så säger en kvinna som själv har barn. Ingen invänder. För övrigt är man överens om att det blivit bättre sedan man avskaffat "cykelmotorvägen" mitt i gågatan och skyltat om till gårdsgata, så att

cyklisterna nu får anpassa sig mer efter de gående. En sak som gruppen uppskattar är också att gågatan är uppvärmd och därför inte hal på vintern.

De **föräldralediga** har mycket synpunkter och mycket att berätta om gåendemiljön. När det gäller Porsön finns det lite olika omdömen. Kanske är det bra eller i alla fall ganska bra. Men en säger: "Jag kan tycka, jag har bott ganska länge på Porsön, att det är lite tråkiga omgivningar där vid bostadshusen, så jag går hellre utåt Björnsbyn och ut i naturen. Och sen händer det faktiskt att jag tar bilen och åker till stan och går i vackrare miljöer i centrum och andra stadsdelar." En säger att hon söker lugnet, men att det är svårt då gångvägarna ofta går nära bilvägarna. Strandpromenaden är i vart fall omtyckt: "...det är så skönt att kunna gå på den här grusade, härliga... och på hösten när det är en massa löv. Det blir så mjukt och skönt att gå på" säger en och får medhåll. Sedan kommenterar hon att det inte är så kul att gå bland husen jämt: "Det är skönt att det finns natur här, då vill man som utnyttja den." Den andra kvinnan beklagar att den vägen inte är plogad på vintern.

Frågan om Porsövägen, där många och särskilt studenter ofta tar sig över på farliga ställen, diskuteras livligt också i den här gruppen. Precis som i den förra gruppen har man svårt att bestämma sig för om det finns eller inte finns ett övergångsställe vid den nya rondellen vid Haparandavägen. Till slut kommer man fram till att det nog inte är så. Det har varit många olyckor innan, så det är bra med tunnel och rondell men "folk korsar ändå där det är närmast. De går inte till tunnel eller övergångsbroar, utan man korsar ju bara. Så jag tror att extra övergångsställen det skulle inte skada" säger en och de andra instämmer.

Om Luleå mer allmänt kommer först en kommentar om Gülzaudden, där man tycker det är fint att promenera men att stigen är lite smal. En säger att det finns gott om gång- och cykelvägar men att det är ett problem ibland: "... är man ute med barnvagn och barnen ska sova, så vill man ju inte gå på en gångväg som är precis vid en väg, för då kör ju bilarna förbi precis hela tiden och kanske väcker dem...". Men i stort sett, det är man enig om, går det bra att ta sig fram gående i hela staden.

Sedan diskuteras man olika rundor som man kan gå, runt sjön till exempel. Och man jämför Porsön med andra stadsdelar. Björkskatan känns trevligare, tycker gruppen, för att det finns stigar mellan kvarteren, för att det är mera villor och för att det är lättare att gå slingor där.

Största problemen?

Bland de **förvärvsarbetande** tas först nedskräpningen upp, särskilt runt Porsöns centrum, men också utmed gångvägarna i området. Skräpet stör en av kvinnorna mycket. Hon får medhåll av två andra. En påpekar ändå att på våren, då allt kommer fram, då kan det ju inte var rent. Men efter vårstädningen, det är man överens om, förfaller allt igen. Kanske är det inte värre än i Luleå centrum, men problem är det – också med hundbajs som inte läggs där det ska.

Vidare berättar man att Porsön är en plats med hög kriminalitet, med bilinbrott och våldsbrott. En av deltagarna har själv blivit överfallen och hotad av missbrukare. Det är en uppenbart obehaglig information för resten av gruppen, och stämningen blir allvarsam. Gruppen övergår till att diskutera vinterväghållningen. Senaste vintern (2009-2010) då snön legat kvar, hade det varit skapligt, men året före då det varit omväxlande kallt och varmt hade det varit "svårt att promenera överhuvudtaget". Visserligen är gång- och cykelvägarna prioriterade, men gruset som läggs på försvinner ofta nedåt när det är varmt på dagen. Sedan blir det halt när det fryser,

och särskilt stora blir problemen i gångtunnlarna där de branta vägarna blir hala och smältvatten inte sällan rinner ned och sedan fryser igen i botten av tunneln. En kvinna, som inte bott så länge på Porsön har också svårt att orientera sig och hitta en säker väg när hon ska cykla. Hon tycker att det känns "som om cykelvägen försvinner".

Framförallt för att få veta mer om otryggheten får gruppen här en tilläggsfråga om det finns några platser eller stråk som man undviker. Två av kvinnorna pekar ut några gator i en del av området där de oroar sig för att de kan bli överfallna på kvällen. Vid vattnet känns det säkrare. En har ändrat sin kvällsväg hem från träningen från en genare, mer avses till en mer befolkad via Porsöns centrum. Men det är skillnad när det är mörkt tidigt på eftermiddagen, på vintern. Då, när det är mer folk i rörelse, känns det inte så otäckt.

De **föräldralediga** återkommer till de farliga ställena där man korsar vägarna. En pekar ut Torpslingan vid industriområdet som man måste korsa för att komma till Mjölkudden, där bland annat apoteket finns och där det finns bra promenadmöjligheter. En fyller i: "Men det är just för att det här är industriområde, då är det inte så trevligt, gå här över huvud taget för att det är så mycket lastbilar som kör." Två säger att de brukar ta bilen till Mjölkudden för att vägen inte är trevlig och för att det är långt.

Gruppen diskuterar också bristen på toaletter, att det är långt mellan papperskorgarna och att det på Porsön saknas bänkar där man kan sitta till exempel när barnet sover. Det finns bara i centrum och i lekparker menar man, men en har sett nyuppsatta bänkar längs strandpromenaden. Inga kommentarer kommer om eventuella problem i Luleå centrum och ingen följdfråga ställs. Däremot kommenterar en att de inte ser så många problem, men "så undviker man ju sådana saker som blir obehagligt eller farligt. Man promenerar ju inte frivilligt längs en 70-väg om det finns gångbana mellan husen".

Det bästa?

"Ja, det tycker jag är bra med gång- och cykelvägar faktiskt, jag tycker de är rätt bra på det", säger en man i gruppen **förvärvsarbetande**. Han syftar på både Porsön och på Luleå generellt. Ingen säger direkt emot, men en kvinna menar att "det är lite störande med så många mopeder på gångvägarna".

En av kvinnorna pekar ut en "jättetrevlig runda" runt Björskatefjärden. Men den har också ett problem, man måste gå en bit genom ett industriområde. Alla håller med. En kvinna fortsätter: "Det är alltid trevligt när man går eller cyklar genom natur eller småhusområden, men när det gäller industriområden eller [...] de där stråken där Ica och Coop ligger, är det inte så trevligt att gå eller cykla". Hon säger att det är mycket vackert nära vattnet, där man går förbi kanotklubben till exempel. Andra fyller på med att de tycker att det är jättefint vid vattnet nedanför Studentvägen. Där är det möjligt att fortsätta till Björskatan och ta sig runt Björskatefjärden. De ritade flera vägar på kartan, som ligger på bordet. Det finns många "naturnära gång- och cykelvägar som är väldigt vackra", också i skogen. En del är mer upptrampade stigar. Det är mest på sommaren man går där. En av vägarna som ritas ut är den Hälsans stig, som går runt Skuruholmsfjärden.

På vårvintern, när det är vackert väder: "Då är det mer folk på isen än vad det är på gång- och cykelvägarna" säger en av männen. Det är "myriader av människor" som går på isen vid Gultzaudden (i centrala Luleå), som med sin fina natur och vattenkontakt är mycket attraktiv

året om, påpekar en kvinna. Andra berättar att vägar plogas på isen till många platser, att man både går och åker skridskor, cykel eller spark på isen. Fler och fler omtyckta stråk ritas ut på kartan. Diskussionen är livlig. En kvinna menar att det har blivit sämre för skidåkare på senare tid. De som går trampar sönder spåren och skoteråkarna kör sönder dem. En man menar att det är skoterspåren som gör att man kan gå på så många ställen på isen.

Gruppen återkommer till att det är bra med separerade gång- och cykelvägar, men en inflyttad kvinna jämför med Stockholm och tycker det är lite lite folkliv i Luleå, också i centrum på söndagar till exempel. Då är det mesta stängt. På en fråga om man brukar gå till centrum svarar flera att det gör de. De går utmed vattnet, över bron vid Björkskatan och sedan söderut in i centrum. Promenaden tar 45-55 minuter.

Från gruppen **föräldralediga** kommer här många positiva kommentarer om Porsön, en del som motsäger det man tidigare uttalats sig negativt om. Det finns många vägar att välja på, om man inte vill gå så långt så går det lätt att göra små slingor, och gång- och cykelvägen som går mellan husen genom hela bostadsområdet får beröm för att den är "bred och ordentlig". En sammanfattar: "Genom att det är så pass [...] mycket hus så kan man även gå ut när det är mörkt och på kvällen och gå mindre slingor. Många små slingor går jag, blir ganska långt till slut. Och sedan just den här möjligheten att välja som ni säger, på dagen när det är ljus kan man gå ut en långslinga ut mot Björksbyn eller, ja, det är fint." Och det finns många lekplatser, vilket också uppskattas.

När det gäller gåendemiljön utanför Porsön tar gruppen upp många olika områden och stråk där det är fint att gå, till exempel Guldkusten, Mjölkudden-Karsvik och flera badplatser. Möjligheten att gå utmed stränder till Luleå centrum beskrivs ingående av en av deltagarna: "... är det fint att gå Porsön, och så genom hela Björkskatan, och så går man hela vägen längs vattnet, det är bra gångbana hela vägen, Sundet, man kommer bort nederkanten på Bergviken, så går man över förbi Golfängen och så längs hela vattnet där förbi Östermalm, runt Östermalm. Det ingår ju i Hälsans slinga som är runt Skurholmsfjärden." Samma person berättar också att hon gillar att gå i centrum, både längs stränderna men också "... inne bland husen och intressant bara att gå och titta på hus, för det är ju någonting som man, man tittar alltid rakt fram, men om man stannar upp och tittar uppåt så upptäcker man att wow, vi har ganska fina hus här i Luleå...". En annan kommenterar att det är väldigt fint i parken vid residenset, men att det finns trappor som gör det svårt med barnvagn.

En, som tidigare uttalat sig negativt om att gå utmed bilvägar menar att det trevligt på somrarna när det är många som går och springer utmed Björkskatafjärden. Hon summerar: "Det fina med Luleå, tror jag, det är ju att stigarna, alltså att du tar dig vart du vill med en stig, alltså du kan komma ut till Hertsön, du kan komma, det finns som stigar, allting är på något sätt, du kanske måste gå lite omväg, men knutet ihop."

Har ni gjort något för att lösa problem?

"Jag har tänkt tanken", säger en kvinna i gruppen **förvärvsarbetande**, "men längre än så har jag inte kommit". Hon syftar på dem som kastar hundbajspåsar längs med gång- och cykelvägarna. En av de **föräldralediga** har tagit upp frågan om en cykelväg till Kallaxbyn, med en tidigare kollega som arbetade med sådana ärenden, men det var bara muntligt.

Samspelet med andra – särskilt cyklister, mopedister?

En av de **förvärvsarbetande** männen svarar genast: "Värst är nog mopedisterna, skulle jag säga. [...] de som då ska vara klassade som moped och gå 35, men de går ju 50- 60. Och de kör ju ofta efter gång- och cykelvägar". Han får medhåll och fortsätter: "Cyklister tycker jag inte är så farligt, cyklist och gång, tycker jag fungerar ganska bra. Det är sällan man har, det är så mycket problem." Det är man inte helt ense om. Den andre mannen tycker att cyklisterna på gågatan fortfarande är besvärliga. Om biltrafiken menar de flesta att det fungerar bra med separeringen, men att det blir farligt när fotgängarna går på fel ställen. Åsikterna går isär när det gäller frågan om bilförarna stannar eller inte vid övergångsställena. En kvinna med barn i skolåldern är lite kluven till "att ha det 100% separerat". Hennes barn som bara rör sig mellan skolan och hemmet cyklar hela vägen på cykelbana: "Det är väldigt bra, å andra sidan får de aldrig träna sig".

När det gäller de **föräldralediga** verkar mopedisterna vara det egentliga problemet "... därför att de kör fort och de saktar inte alltid ner, de tar inte hänsyn på samma vis som cyklister gör tycker jag" säger en och får medhåll. Samma person kommenterar vidare att barnen blir skrämda av mopedister som kör utan ljuddämpare. Det verkar inte var helt klart på vilken sida man ska gå på gång- och cykelvägen, men cyklisterna verkar – med något undantag – vara hänsynsfulla. En kommenterar: "Jo, annars brukar man vara ganska trevlig även om det är tre barnvagnar som kör, de plinkar, och plink, plink."

Gå mer utomhus? Vad skulle kunna påverka?

I gruppen **förvärvsarbetande** räcker fyra personer genast upp handen och menar att lättja, tidsbrist och klimat är faktorer som påverkar deras gående. Behovet av motion diskuteras, och en av männen säger att han skulle vilja gå mer, och själv tycker att han är lite lat. På vintern känner han sig hindrad av halkan, men han går till jobbet varje dag. Den andre mannen vill gå mera för att "rensa huvudet": "Jag tror det är mental träning – gå bara och liksom slappna av". Kvinnan som har flera barn har valt bort cykeln för att få mer vardagsmotion på väg till och från jobbet, mellan en och två km per dag. Men det är för lite, tycker hon: "Så då känner jag att en motion som jag lättast kan få ytterligare det är att gå ytterligare en halvtimme- trekvart... några dagar per vecka till. Det gäller att planera sin tid lite bättre." Hon får medhåll av en av de andra kvinnorna.

Till slut, säger en av kvinnorna att hon skulle vilja kunna åka skidor hemifrån, och en säger att hon brukar åka spark, men att det beror på grusningen hur det går – om det finns en ogrusad del av vägen. Sedan tillägger hon: " En sak som vi inte har pratat om det är att vi faktiskt har väldigt nära till landsbygden, alltså Björnsbyn... och då kommer man verkligen på landet och det finns massor med vägar där... det känns roligt med att ha det tillgängligt även om jag just nu inte utnyttjar det särskilt mycket." En annan berättar att hon brukar gå där.

De **föräldralediga** återkommer här till problem som de tagit upp tidigare. Det gäller framförallt vintern, då det är många fina vägar till exempel utmed vattnen som man inte kan gå eftersom de inte är vare sig plogade eller belysta. När dagarna är korta blir det en tydlig begränsning som också kan göra att man går mindre för, som en säger: "... man orkar inte gå till centrum [Porsö centrum] och tillbaka åtta gånger för att få en längre promenad." På en fråga om andra begränsningar svarar en att det väl i så fall är latheten medan en kommenterar att hon är så mycket ute och går att det kan bli lite enformigt. Hon får medhåll av den första.

Gå-kartor (Obs. att kartorna är samlade i bilaga 3.)

Västerås: ungdomar och seniorer

De flesta av de markerade vägarna går hemifrån och mot Bäckby centrum. Där finns såväl service som ungdomarnas skola och "mötesplatsen" dit seniorerna brukar gå. Centrum är både någons favoritplats (ung) och en plats som kan kännas otrygg och därför undviks (seniorer).

Ungdomarna har kortare vägar än seniorerna. Några av de senare rör sig ganska långt utanför Bäckby till näraliggande stadsdelar – Skälby i väster och Råby i öster samt till handelsområden både i väster och i norr. En markerar långa turer med hunden – till exempel runt Skälby.

Ungdomarna går mest inom Bäckby utom en som går till sin fotbollsträning i Råby, där han har sin favoritplats. Slingan i den lilla skogen används av flera – även de två flickorna. Den markeras också som "trevlig plats" av en av seniordamerna. Seniorerna markerar tre platser med dålig framkomlighet på vägarna på grund av problem med beläggningen. En av ungdomarna markerar en plats där ombyggnad gör det svårt att ta sig fram.

Intresset för Västerås centrum är, som framgått av fokusgrupperna, ganska svagt. Men ungdomarna visar en del vägar där, som de brukar gå. Endast en av seniorerna ritade en väg i centrum, men vi vet från fokusgrupperna att de är där ibland – men inte direkt för att promenera. (Observera att skalorna är desamma på kartorna över Bäckby respektive Västerås centrum. Det är alltså ett litet område i centrala Västerås som man använder. Notera också att skalorna för Luleå och Älmhult är mindre och de redovisade avstånden där ofta är längre.)



Gång- och cykelvägnätet i Bäckby – viktigt för motionspromenader och spontana möten.



Bäckby centrum med skola och fritidsgård – den centrala mötesplatsen för ungdomar.

Älmhult: ungdomar, seniorer och förvärvsarbete

I Älmhult var det bara tre ungdomar – två pojkar och en flicka – som deltog och vi kan se att de har färre markeringar än seniorerna och de förvärvsarbetande. Det är samma tendens som i Bäckby och i fokusgrupperna. De bor alla i norra delen av Älmhult och rör sig mest till skolan och centrum och norrut mot sjön. Pojkarna ritade ett par slingor (vid Näset mot sjön respektive i skogen i öster) där de brukar springa. Flickan, som brukar gå för motion, markerar två trevliga platser: en vid sjön, där det är vackert och en väg som hon tycker är säker och bra. Hon markerar också platser som hon undviker och ställen där trafiken gör det svårt att ta sig fram. Det gör inte pojkarna. Men en markerar en "snabb väg" utan hinder som "trevlig plats".

Seniorerna bor alla öster om järnvägen och rör sig i huvudsak på den sidan, mot centrum respektive utåt mot naturen. Korsar järnvägen gör man för att komma till Bökhult och Näset vid sjön Möckeln och till kyrka och kyrkogård väster om IKEA. Många går på olika gång- och cykelvägar inom staden, eller på stigar nära bebyggelsen, men en går ganska långt ut utanför staden på små byvägar. Seniorerna är, som väntat, de som har mest anmärkningar på trafikmiljön, på dålig snöröjning, dåliga markbeläggningar och avsaknad av övergångsställe, som gör det svårt att ta sig fram. De markerar trafikfarliga platser, där reglerna är oklara och två tunnlar (Köpmantunneln och vid Maxi) som anses otrygga på grund av mörker och dålig sikt (vid Maxi) respektive farlig cykeltrafik (Köpmantunneln). En redovisar två platser i centrum som hon undviker kvällstid beroende på stökiga ungdomar där. Men de markerar också åtta trevliga platser. Det handlar till exempel om fina planteringar (torget) och bra beläggningar och övergångsställen (på flera platser i centrum). Resten rör områden där det är vackert och man får naturupplevelser, inte minst vid sjön.

De förvärvsarbetande bor ganska utspritt – på båda sidor om järnvägen. De rör sig mot centrum och kommunhuset, där de arbetar men också åt många olika håll, och de markerar många promenadvägar både i och utanför tätbebyggelsen. Den som bor utanför tätorten går mycket i tjänsten. Det har satt tydliga avtryck i kartan. De förvärvsarbetande sätter ut ett par platser som undviks på grund av mörker och en också för att området känns ensligt på kvällen. En av tunnarna under järnvägen markeras som otrygg. Ett par platser utmed Esplanaden tas upp som besvärlig att passera på grund av den röriga trafiken. Tillsammans ritar också gruppen in elva trevliga platser. En är vid IKEA och handlar om att det är mycket folk, en är idrottsanläggningarna vid Haganässkolan. Alla övriga är på ett eller annat sätt relaterade till naturen.

Det blev många vägar och platser markerade av de tre grupperna. En stor del av dessa gällde promenader för motion och rekreation. För att tydligare se hur man gick när man kunde välja mer fritt och för att få bättre syn på relationen till stadens nät respektive omgivande natur och byvägar gjorde vi en karta med bara de vägar som deltagarna angivit att de använde för rekreation och motion och som saknade specifika mål. Här kan man se att såväl trottoarer som de kommunala gång- och cykelvägarna används, men att det tycks finnas en tendens att rörelserna går mera utåt mot naturen och landet än in mot centrum. Markeringen av trevliga platser (här finns alla markeringar med) har en klar tendens att ligga utanför tätbebyggelsen, medan den mer centrala delen av staden har fått både positiva och negativa markeringar.



Parken mellan järnvägsstationen och kommunhuset – med omtyckt grönska och utsmyckning.

Köpmantunneln under järnvägen – en viktig passage men där gående seniorer upplever osäkerhet i samspelet med cyklister.

Luleå: förvärvsarbetande och föräldralediga

Att alla bor på Porsön och har nära till både jobbet och till Porsöns centrum gör att kartan domineras av vägar som används för rekreation och motion. Luleå har många promenadvägar utmed stränder, och många har också markerats av deltagarna i GIS-karteringen. Eftersom en del vägar går också till Luleå centrum, och flera har markerat att man går ända dit, är det nog så att man ibland kombinerar nytta med nöje, och uträttar något ärende. Men totalt sett gav såväl GIS-karteringen som fokusgrupperna intrycket att deltagarna gick ofta och långt av annat än nyttskäl.

Genom att den i fokusgruppen föräldralediga som faktiskt var förvärvsarbetande här överförs till sin "rätta" kategori kom den att bestå av fem personer medan de föräldralediga bara blev tre. Skillnaden i de gåendevanor som markeras på GIS-kartorna är inte så stor. Såväl förvärvsarbetande som föräldralediga markerar många långa vägar. Som nämnts ovan går flera ibland till centrum, utmed vattnen eller alternativt genom ett industriområde, som är den genaste vägen, men också den som man hade många klagomål på. Särskilt föräldralediga markerar trafiken där som farlig och bullrig och området som fult och trist. Flera klagar på bristande snöröjning på olika vägar. En förvärvsarbetande kvinna, som är en av dem som gör flest markeringar, är också den som markerar flest otrygga platser och en plats som hon undviker. Dessa har alla samband med skog och mörker. En annan markerar Porsöns centrum som otryggt fredag-lördagkvällar. Flera markeringar av farlig trafikmiljö görs på Porsön, där det här – liksom i de efterföljande fokusgrupperna – görs kommentarer om saknade övergångsställen och folk som korsar Porsövägen på farliga platser.



Gågatan i centrala Luleå – med plats för både gående och cyklist, men svårt att korsa tvärgatan.

Björkskatan vid Porsön – ett av Luleås många populära vatten som man gärna går utmed eller på.

Många trevliga platser markeras också utmed vägarna av båda grupperna. De är ofta relaterade till vatten och utsikt eller till skogsmark på Porsön eller på andra platser. De föräldralediga markerar särskilt platser där man kan sitta och där barn kan leka och en av dem uppmärksammar stadsparkens blommor.

Under fokusgruppsamtalen diskuterades livligt alla fina promenadvägar och vilka platser som var bäst att gå på. På papperskartan, som låg på bordet, kom allt fler markeringar av strandpromenader, isvägar med mera. Vi valde att digitalisera dem och sammanställa en karta över

samtliga vägar (om vi inte missade någon) som togs upp av våra forskningspersoner i Luleå. Den kan vara värd att reflektera över. Det stora utbudet av strandnära och andra omtyckta promenadvägar och det engagemang de väckte hos deltagarna gav ett starkt intryck av att Luleå lyckats förvalta en av sina naturliga förutsättningar väl.

Resultat i punktform

Ovan beskrivs resultatet som en hel berättelse strukturerad utifrån de olika platserna och de frågor som ställdes i fokusgrupp och i GIS-karteringen. Ur det lyfter vi här några konkreta resultat som framstår tydligt. Det är sådant som bekräftar teori och tidigare erfarenhet men också en del som vi inte lika självklart kunde förvänta oss. Det betyder inte att övriga resultat är mindre viktiga. Med ytterligare kunskap som kan tillkomma inom projektet kan nya samband komma fram och nya tolkningar göras. I nuläget är det ändå följande resultat som vi särskilt vill nämna, men utan rangordning och utan att påstå att de gäller utanför de miljöer där vi har arbetat:

- Närmiljön, framförallt till bostaden är särskilt viktig för viljan att gå, både för nytta och nöje.
- Närhet är viktig – även för de som går långa sträckor. Närhet till målpunkter eller närhet till vägar som man tycker om att gå uppskattas och påverkar positivt uppfattningen om närmiljön.
- Estetik och omväxling utmed vägen är viktig – särskilt för fritidsanvändning, sannolikt mindre för ungdomarna. Planteringar, ”vacker natur” och inte minst vatten skattas högt. Småskalig stadsmiljö, ”vackra hus” och folkliv likaså.
- Möjlighet att träffa vänner och ha möjlighet att sitta ned på strategiska platser utmed gångvägnätet är viktigt – inte minst för ungdomar och äldre.
- Promenader utan specifikt mål går i stor utsträckning utåt från bebyggelsen – till skog, strand och småvägar – men också i den egna närmiljön och i mindre mån i stadscentrum (Västerås, Luleå).
- Gångtrafik till specifika mål går oftare inåt, till lokalt centrum, eller till stadens centrum
- Gångator/gårdsgator i centrum uppfattas positivt.
- Separerade gång- och cykelvägar uppskattas i princip av alla – men när det är mörkt är ganska många oroliga att gå där få rör sig och passera där man har dålig uppsikt över väg och omgivning.
- Trottoarer utmed bilvägar uppfattas ibland som säkrare när det är mörkt än separata GC-vägar men utanför bostadskvarteren också som bullriga, tråkiga och osäkra – särskilt i verksamhetsområden med tung trafik.
- Genhet är viktig. Många tar risker i trafiken för att slippa omvägar.

- GC-tunnlar fungerar generellt sett dåligt: väljs bort för att de innebär omvägar, orsakar oro för överfall eller kollisioner (med cykel).
- Belysning är viktig i många fall – för trygghet och säkerhet – men är ett hinder för att uppleva stjärnhimlen.
- Valet av material på gångytorna och anläggningsarbetets utförande är mycket viktigt – särskilt för dem som har gångsvårigheter.
- Underhållet av gångytor och vägar samt av anslutningar till byggnader etc. är mycket viktigt – särskilt för de som har svårt att ta sig fram över hinder.
- Snöröjningen är mycket viktig – särskilt för de som har svårt att ta sig fram över hinder – och den anses allmänt vara eftersatt.
- Städningen av vägområdet är mycket viktigt – påverkar trivseln särskilt för dem som går promenader.
- Logik, sammanhang och korrekt skyltning i gångvägnätet är viktigt för orientering och för samspelet mellan trafikantgrupper.
- Samspelet på GC-vägar är inte sällan problematisk för de långsamma gångtrafikanterna, dvs. en del äldre och föräldralediga (och barn).
- Biltrafikanter och cyklisters tempo och hänsynstagande i korsningspunkter upplevs av flera som dåligt anpassat till de gående.
- Biltrafikanter och cykeltrafikanter intrång på gångytor och bristande efterlevnad av trafikregler upplevs som besvärande, förvirrande och farlig av många – särskilt i centrala, ej trafikseparerade områden. Flera av de medverkande medger ändå att de själva begår sådana fel.

Diskussion och slutsatser

Diskussionen inleds med en beskrivning av studiens karaktär samt av möjligheten att tolka resultaten. Vidare diskuteras hur perspektiv och resultat i den här studien skiljer sig från vad man kan se i den dominerande litteraturen och kommentarer görs om gångvänligheten i de undersökta städerna. I detta avsnitt finns också korta, strukturerade diskussioner och slutsatser utifrån de olika gåendegrupper som undersökts.

Om tolkning av resultaten

I det här projektet studerar vi förutsättningarna för att färdas till fots på olika platser i Sverige och där anledningarna till att gå (eller springa) kan var vilka som helst. Vi har hållit oss till mindre och medelstora städer och till det vi kan kalla vardagsmiljöer. Fokus ligger därför snarare på hur man rör sig från hemmet till olika mål och för rekreation än på till exempel hur en mer specifik miljö, som till exempel stadens centrum, fungerar som gåendemiljö. Det perspektivet är särskilt uttalat i den här kvalitativa delstudien som utgår från forskningspersonerna/-grupperna. Den skiljer sig på många sätt från kvantitativa studier av specifika platser där man räknar antal gående och noterat vart de rör sig och samtidigt mäter egenskaper i miljön.

I litteraturen har vi mest funnit studier från stora städer. I många fall är det täta, centrala delar av städerna som undersökts, och gångvänligheten har ofta bedömts utifrån hur många som väljer en viss väg. I vår studie är det deltagarnas/gruppernas egna berättelser som ligger till grund för tolkning och bedömning av vad som är gångvänligt respektive problematiskt i miljön. I stället för siffror på hur många som gör ett förutbestämt val jämför vi hur deltagares/grupperns mönster – deras vanor och synpunkter – skiljer sig eller sammanfaller och tolkar det i förhållande till deras livssituation, till teori och egna iakttagelser och kunskaper om platserna. På så sätt konstruerar vi bilder av miljöernas gångvänlighet. Från kvantitativa studier av stora, täta städer kan vi visst få relevant, teoretisk kunskap. Samtidigt är det inte förvånande att vi får en delvis annan bild av vad gångvänlighet kan innebära utifrån en kvalitativ studie i små, svenska städer i nordiskt klimat.

Om gångvänliga miljöer

Ett resultat som uppenbart sticker ut är i hur stor utsträckning gående för rekreation/motion sker i ytterkanterna av tätorterna, där tillgången på "vacker natur" är god och samtidigt nära till hands i de områden där våra forskningspersoner bor. Det är en uppenbart uppskattad resurs, som inte lika självklart finns i större städer. Detta innebär inte att det inte finns intresse för gåendemiljön i centrum, men det är ändå uppenbart att gångvägar och lågtrafikerade småvägar i omgivningarna och även lugna villagator är omtyckta och använda för rekreation och motion. Så, oavsett det fokus som stadsbyggandet idag har på förtätning och på urbant stadsliv kan vi konstatera att föreställningen om svenskarnas förkärlek för "natur" får stöd i vår delstudie (jfr. t.ex. Berglund och Jergeby 1998). Vi kan här också jämföra med Anette Kullenbergs studie av mellanstora svenska städer som kom fram till det för henne överraskande resultatet: "Det bästa med den svenska staden är naturen" (Dagens Nyheter 1990). Idag kan vi ändå ana att något har

förändrats. Önskan om ordentligt anlagda vägar, om belysning (men inte överallt) om öppenhet och kontakt med bebyggelsen lyser igenom resultaten. Men intresset för att kunna gå långa promenader i gröna miljöer är mycket tydligt i den här studien, och det omfattar olika grupper. Mot bakgrund av värdet från hälsosynpunkt av promenader (och löpning) kan detta resultat ses som viktigt, och något som bör undersökas vidare.

Svårare att tolka utifrån den här delstudien är synen på stadens centrum. I den lilla staden Älmhult finns trots mycket kritik mot framförallt trafiksituationen och gångytornas kvalitet en uttalat positiv hållning till gatumiljön som attraktiv att färdas till fots i. Man kan nog påstå att deltagarna uppfattar centrala Älmhult som en i grunden gångvänlig miljö där tillgången till serviceutbud, inklusive restauranger/kaféer och möjlighet till "fönstershopping" gör det lätt att förena nytta med nöje. I Luleå och Västerås bor forskningspersonerna längre från centrum, de använder det för nyttans skull, men i mindre utsträckning för promenader med undantag för strandnära promenader i Luleå. Positiva kommentarer gäller för övrigt äldre delar av centrum med "attraktiv arkitektur", samt några parker. Eftersom vi inte haft med personer som bor i eller nära centrum i dessa städer kan vi heller inte säga något om hur de ser på sin vardagsmiljö. Men vi kan se att centrum i stort inte är så särskilt attraktiv som miljö att promenera i för de grupper vi har talat med. Jämförelsen med Älmhult antyder också att den traditionella gatan med många entréer och direkt tillgång till butiker etc. direkt från gatan ger en mer attraktiv miljö för gående än de mer storskaliga miljöerna med gallerior etc., som finns i Luleå och i ännu högre grad Västerås. I det avseendet stämmer resultatet med litteraturen om gångvänlighet i urbana miljöer (se t.ex. Gehl och Gemzoe 2006).

Gåendemiljön från olika gruppers perspektiv

Här har vi valt att ytterligare sammanfatta och tolka vad som utmärker situationen i förhållande till var och en av de olika grupperna. Vi diskuterar resultaten utifrån följande frågeställningar:

- Varför går man?,
- Varför går man inte?
- Positiva miljöaspekter?
- Negativa miljöaspekter?
- Vad skulle få personerna att gå mer?
- Annat som kommit upp?

Unga

De unga förefaller ha ett i huvudsak rationellt förhållande till att gå. Det gäller både i Västerås och i Älmhult. Man går för att det är praktiskt eller det är det enda alternativet – till skola, kollektivtrafik och till aktiviteter i närområdet. Man går också för att träffa kompisar och umgås i utemiljön. En anledning att inte gå är att det är bekvämare att cykla. För motion är det vanligare att man springer, men en flicka gillar inte att springa men att gå "powerwalk" med sin far och promenera med kompisar. Några uttalar att de tycker om att gå, en går så lite som möjligt men gillar att cykla. I trafikmiljön framstår genhet och framkomlighet som viktigt. Särskilt de unga uppfattar GC-vägar med få korsningar som positivt och precis som andra störs man av och undviker omvägar till gångtunnlar. Miljön i allmänt tycks betyda mindre för unga än för övriga. Det uttalades direkt av ungdomarna i Västerås och stöds av att de unga markerar relativt sett få "trevliga platser". I Älmhult uppskattar ungdomarna platser utmed sjön. Flickan som promenerar

för motion har synpunkter som mer liknar övriga grupper. Det gäller både ”vackra platser” och lugna gator (positivt) och rörig trafiksituation (negativt). För de socialt inriktade unga i Västerås är tillgång till sittplatser i centrala lägen viktig. Västeråsflickorna som brukar gå och samtala söker också en avskild miljö. Miljöer som stödjer möten – med andra unga – är viktigt, men också att kunna umgås med någon och samtidigt promenera. Det går inte att se något i miljön eller i de ungas situation som med någon säkerhet skulle få dem att gå mer. De går så mycket som de vill, bara lättjan påpekas som ett hinder av en deltagare.

Vi har noterat att de unga visar på färre och kortare vägar än till exempel de förvärvsarbetande. Eftersom de har rekryterats utifrån ett ganska stort urval (i skola respektive fritidsgård) kan vi misstänka att våra deltagare snarare (med ett undantag) tillhör de som är mer aktiva som gående än sina kompisar. Det skulle därför vara intressant att veta mer om omfattningen och karaktären när det gäller ungas resande till fots och om det i en större studie går att finna fler egenskaper i miljön eller i övrigt som möjligen kan stimulera unga till att gå mer.

Förvärvsarbetande

De vuxna, förvärvsarbetande i såväl Luleå som Älmhult, uppger att de går av många olika anledningar: till jobb, service och andra mål och i mycket hög utsträckning för motion och rekreation. Behovet av att motionera för hälsans skull betonas. Både löpning och promenader förs fram liksom att medvetet välja att gå till nyttomål för att få motion. Man går inte för att storhandla, och den som har mer än ca en kilometer till jobbet verkar oftast välja andra färdstätt, men en del går ibland. Avstånd och behovet att transportera saker är alltså ett hinder för att gå för vardagsändamål. Däremot går eller springer många i den här gruppen långa sträckor för motion och rekreation. Halka på vintern och upplevd otrygghet, särskilt kvällar är hinder för att gå, men som man delvis har strategier (alternativa vägar) för att lösa. I båda städerna finns många attraktiva miljöer för rekreativa promenader som beskrivs med entusiasm av deltagarna. Det är framförallt gröna miljöer men också delar av stadskärnan och lugna villagator. Men, när man tränar eller allmänt vill ta sig snabbt fram uttrycker några att effektiviteten är viktigare än omgivningen. Det kan tolkas som att direkta hinder, till exempel vägkorsningar och besvärligt underlag är särskilt negativt då. Klagomål på dåliga, dvs. ojämna och dåligt underhållna gångytor är tydliga när det gäller centrum i Älmhult och gångtunnlar vintertid i Luleå. Det finns, naturligt nog, en förväntan om att det ska vara bekvämt för alla att gå i centrum. Den uppvärmda gågatan i Luleå uppskattas. För rekreativa promenader uppskattas också grusade, mjukare ytor. Positivt i trafikmiljön är tillgången till gågator och GC-vägar. Negativt är den ibland dåliga kontinuiteten i gångvägnätet, felplacerade gångtunnlar och behovet att korsa intensiv – och i Älmhult rörig – trafik i stadscentrum och vid några skolor. I Luleå verkar okynneskörning med moped vara ett problem.

Vuxna är en grupp som kan förväntas vara kompetenta gångtrafikanter, och det stämmer för våra forskningspersoner. Men hinder i form av korsande vägar och dålig eller halkig beläggning är ändå ett uttalat problem. Kommentarer om vikten av effektivitet och närhet samt intresset för kombinerade motions- och nyttopromenader antyder att vuxnas upplevda tidspress kan vara en faktor att särskilt beakta i planeringen, för att förbättra deras möjligheter att färdas mer till fots till vardags. Ett ökat intresse för hälsa kommer också fram som en fråga värd att undersöka vidare som en potentiellt allt viktigare drivkraft för att gå eller springa i framförallt bostadens

närområde. Problemen med gångtunnlar, som accentueas vid vinterväglag och vintermörker, kan för nordliga städer ha en särskild dignitet.

Föräldralediga

De föräldralediga var bara tre kvinnor i Luleå (men i fokusgruppen deltog också en person som ofta var dagledig och som i flera avseenden hade samma förutsättningar och prioriteringar för att färdas till fots i vardagen). För de tre föräldralediga är barnvagnen och dagledigheten det som tydligast skiljer mellan dem och andra vuxna när det gäller förutsättningarna för att gå. De föräldralediga har mer tid för att gå, och både barnen och de själva behöver frisk luft och omväxling. De går ofta också långt till viss service som saknas i närområdet, till centrala staden och på många olika promenadrundor – både korta och långa. De går mycket, ibland så mycket att de avstår för att det blir enformigt. Annars tycks det mest vara dålig framkomlighet och mörker som gör att man avstår från att gå. Dessa faktorer, som inskränker valmöjligheterna, påverkar i sin tur upplevelsen av enformighet.

Jämfört med gruppen förvärvsarbetande kan man se att de föräldralediga är en känsligare grupp när det gäller miljöfaktorer. Dagsljus eller god belysning samt god framkomlighet framförs som de viktigaste, mest grundläggande miljöfaktorerna. Breda, väl underhållna och trygga, befolkade vägar efterfrågas. Det positiva i en estetiskt tilltalande miljö med många fina platser, som till exempel de strandnära promenaderna erbjuder, är också något som den här gruppen trycker särskilt på. Där upplever man också frihet från störningar och från obehagliga överraskningar. Eftersom man ofta är ute länge är tillgång till bänkar och toaletter särskilt viktigt för den här gruppen. Självklart också platser anpassade för barn. En byggd miljö som ger möjlighet att välja olika rundor, som ger variation i längd och innehåll ses som mycket positivt. Det innebär alltså att sammanhängande nät med begränsad maskvidd är viktigt. Inte minst gäller det när det är mörkt, och på vintern då många strandpromenader inte är framkomliga med barnvagn. Som särskilt negativt upplever man miljön i ett industriområde med tung trafik. Trafikbuller och snabba mopeder är starkt negativa miljöfaktorer som väcker och skrämmer barn i vagn.

I den här studien verkade de föräldralediga röra sig mycket utomhus med barnvagn till olika mål., De promenerar för att uppleva miljöer och människor och samtidigt för att utträtta ärenden. Något som skulle kunna få dem att gå ännu mer – vintertid – är belysning och plogning av fler attraktiva gångvägar. Kanske är de inte typiska, men även om de inte är det pekar de på en livsstil och ett förhållande till gående som är intressant och som borde kunna gynnas genom tekniska åtgärder. Föräldralediga/barnvagnsförare villkor och inställning till gående och gåendemiljö är en möjlig fråga att studera vidare.

Seniorer

De seniorer i Västerås och i Älmhult som deltog i studien hade ganska skiftande förutsättningar när det gällde ålder och hälsa men samstämmigheten i gruppernas bedömningar var ändå tämligen god. Går gör de av många olika skäl: för att komma till service, aktiviteter och annat och för rekreation och motion. Hälsan är för några ett avgörande hinder för att gå mer än korta sträckor. Seniorerna kommer med mycket kritik, men samtidigt redovisar de många promenadstråk och riktigt många trevliga platser och de uttalar också en i grunden positiv hållning till sina städer. Som särskilt positivt i Älmhult bedöms stadsplanen med torget, kvarteren och gågatan samt tillgången till fina strövområden och platser utmed sjön. I Västerås

uppfattas det som en stor fördel att det finns många vägar att välja på, mycket service och aktiviteter i närområdet. De fina planteringarna på gårdarna (gårdar som man kan gå igenom) lyfts särskilt fram liksom att det är lätt att orientera sig i området, att det är luftigt och att det finns en liten skog. Att Bäckby är i stort sett plant innebär också, kommenterar man, att här är det många som går med rullator..

När det gäller negativa faktorer i miljön har seniorerna mycket synpunkter på gångytorna, där bristande vinterväghållning och ojämna ytor gör att man lätt kan snubbla och halka och för några orsakar onödigt smärta. Smågatstenen i centrala Älmhult upplevs särskilt negativt. I trafikmiljön klagas på övergångsställen som saknas eller har dåligt sikt och intensiv bil- och busstrafik att korsa. Allmänt rörig trafik, med cyklister som kör i fel riktning eller inkräktar på de gåendes utrymme är ett annat problem i Älmhult. Samspelet med cyklister framstår som svårt för seniorerna. Det gäller både upplevd trängsel och osäkerhet i gångtunnlar i Älmhult och rent allmänt att man inte hör när cyklister kommer bakifrån och inte använde ringklockan, vilket de sällan anses göra. Social otrygghet kvällstid är en negativ faktor som påtalas tydligt i Västerås, mindre i Älmhult. Det verkar inte som om seniorerna generellt sett vill gå mer, men de som har svårt att gå menar att en jämnare beläggning skulle kunna få dem att färdas mer tillfots, och i Västerås tänker en att en vacker park skulle kunna locka honom att gå mer.

När det gäller seniorerna stämmer resultaten väl med litteraturen. Det är ändå viktigt att utreda vidare de grundläggande förutsättningarna i form av säkra gångytor och en fattbar situation som gynnar många gåendegrupper men är särskilt avgörande för de som inte längre är så vitala och snabba. Frågan om trygghet lyfts mest av seniorer och föräldralediga. Det är i båda fallen grupper som kan ha särskilt svårt att komma undan en obehaglig situation. Otrygghet kopplas ofta till att vara ute ensam. Här har vi inte haft fokus på i vilken grad personerna har sällskap eller inte men kan utifrån samtalen anta att seniorer och föräldralediga ofta går utan sällskap och därmed också upplever en särskild utsatthet när det är mörkt och ensligt eller när man måste gå på platser som domineras av till exempel grupper av ungdomar.

Slutsatser

Nedan redovisas slutsatser om sådant som kan ha särskild betydelse när det gäller att förbättra förutsättningarna för att ta sig fram till fots i staden och dess nära omgivning, alltså att åstadkomma mer gångvänliga miljöer. Det bör här påpekas att deltagarna i studien i stor utsträckning valt sig själva och att resultaten kan ha färgats av att de sannolikt har lite mer än genomsnittligt intresse för gåendefrågor och kanske också för, stadsbyggande och närmiljöer. Därför kan till exempel tendenser som kommit fram vara överskattade, men de kan ändå peka på viktiga frågor av betydelse för planering och utformning av stadsmiljö.

Utan tvekan är färdstättet att gå viktigt för olika grupper människor och i olika sammanhang. Det är påfallande att vuxna och äldre är positiva till att gå för rekreation, motion och hälsa, och att det finns de som ser gående till vardagens nyttomål som en möjlighet att samtidigt motionera. Tidsbrist såväl som intresset för motion och hälsa kan här ses som nyckelfaktorer att ta hänsyn till i planering för ett ökat gående. Det är mindre säkert att ungdomar tycker det är viktigt att gå, men de går ofta ändå av praktiska skäl och för att träffa andra unga. Bra, strategiskt placerade mötesplatser skulle kunna locka dem att gå mer.

Omgivningens upplevelsevärden konkurrerar med kravet på jämt underlag och god belysning när det gäller att vara viktigast som förutsättning för en gångvänlig miljö. Möjlighet att välja och variera behövs för att det inte ska vara enformigt för de som går mycket. Effektivitet och framkomlighet är viktigt för många personer som motionerar eller har bråttom till vardagsmål, men snabba vägar som delas med cyklister och mopedister blir lätt till problem för barnvagnsförare och många äldre. En alltför komplicerad miljö kan precis som en mörk och ödslig leda till osäkerhet och upplevd otrygghet.

Det finns inga genvägar till en perfekt miljö för alla gåenderesor, utan det behövs anpassning till situationen: till platsens möjligheter och till de grupper som har intresse och behov av att färdas just där. Det krävs vidare insikt i att såväl rekreation, motion som transport är viktiga mål för de som går, och att många olika slags resor idag företas till fots, inte sällan på andra trafikanters villkor. De attribut för en gångvänlig miljö som Sothworth (2005) ställde upp motsägs inte, men nyanseras och förklaras något i denna studie. Frågan om en för olika grupper rimlig komplexitet, som i sin tur beror av såväl miljön, gåenderesans syfte och målpunkter som samspelet mellan olika trafikanter, saknas i Southworths lista men framstår tydligt i den här studien. Till slut ska också läsaren erinras om att en viktig kategori gångtrafikanter– yngre barn – inte representerats i den här studien. I ett barnperspektiv hade sannolikt fokus på säkerhet, trygghet och måttlig komplexitet blivit ännu tydligare.

Referenser

- Berglund, U., Jergeby, U. (1988) *Promenera till nytta och nöje – En studie av pensionärens utnyttjande och upplevelser av utemiljön i Aspudden och Gröndal i Stockholm*. Research Reports, Inst. för sociologi, Uppsala universitet 1988: 1.
- Berglund, U., Jergeby, U. (1998). *Stadsrum människorum: att planera för livet mellan husen*. Byggnadsrådet T8: 1998.
- Berglund, U., Nordin, K. (2010). *Guide till Barnkartor i GIS – ett verktyg för barns inflytande i stads- och trafikplanering*. Rapporter Institutionen för stad och land. Sveriges lantbruksuniversitet, Uppsala 2010: 1.
- Boone-Heinonen, J., Popkin, B.M., Song, Y, Gordon-Larsen, P. (2010). What neighborhood area captures built environment features related to adolescent physical activity? *Health & Place*. Article in press.
- Dagens Nyheter (1990). *Staden* (Särtryck).
- Frank, L. D., Saelens, B. E., Powell, K. E., Chapman, J. E. (2007). Stepping towards causation: Do built environments or neighborhood and travel preferences explain physical activity, driving, and obesity? *Social Science & Medicine* 65: 1898–1914.
- Gehl, J., Gemzoe, L. (2006). *New city spaces*. The Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Guo, Z. (2009) Does the pedestrian environment affect the utility of walking? A case of path choice in downtown Boston. *Transportation Research D* 14: 343–352.
- Herzog, T.R., Chernick, K.K., (2000). Tranquility and danger in urban and natural settings. *Journal of Environmental Psychology* 20: 29-39.
- Hydén, C., Nilsson, A., Risser, R., (1998). *How to enhance Walking and Cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer*. Department of Traffic Planning and Engineering, University of Lund, Sweden & FACTUM Chaloupka, Praschl & Risser OHG, Vienna, Austria.
- Jakobsson, A. (2009). A sensory garden. I Jakobsson, A. *Experiencing landscape while walking. On the interplay between garden design, sensory experience and medical spa philosophy at Ronneby Spa*. SLU: Acta universitatis Agriculturae Sueciae.
- Johansson, C., Berglund, U., Nilsson, A., Wennberg, H., Larsson, H. (2011). *Planering och utformning för ett ökat gående - Litteraturstudie, expertseminarium och trafik- och stadsplanerarens syn på utemiljöns förutsättningar för gångtrafik*. Luleå tekniska universitet. Institutionen för samhällsbyggnad och naturresurser. Luleå: Universitetstryckeriet.
- Kelly, C. E., Tight, M.R., Hogson, F. C., Page, M. W. (2011) A comparison of three methods for assessing the walkability of the pedestrian environment. *Journal of Transport Geography* 19(6): 1500–1508.
- Kuo, F. E., Bacaicoa, M., Sullivan, W.C. (1998). Transforming inner city landscapes: Trees, sense of safety and preference. *Environment and Behavior* 30: 28-59.
- Lindelöw, D. (2009). *Strategier för ett ökat gående och cyklande - en litteraturstudie om olika faktorerens betydelse*. Bulletin 249. Institutionen för teknik och samhälle. Tekniska högskolan i Lund.
- Naess, P. (2006). *Urban Structure Matters: Residential Location, Car Dependence and Travel Behaviour*. New York/London: Routledge.
- Nassauer, J.L. (1995) Messy ecosystems, orderly frames. *Landscape Journal* 14: 161-170.

- Owen, N., Humpel, N., Leslie, E., Bauman, A., Sallis, J. F. (2004). Understanding environmental influences on walking: Review and research agenda. *American Journal of Preventive Medicine* 27(1): 67-76.
- Saelens, B. E., Sallis, J. F., Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of behavioral Medicine* 25(2):80-91.
- Sauter, D, Wedderburn, M., Buchanan, C. (2008). Measuring walking towards internationally standardized monitoring methods of walking and public space. Paper presented at *the 8th International conference on survey methods in transport*, Annecy, France, May 25-31, 2008.
- SCB (2011a). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2010 och befolkningsförändringar 2010* http://www.scb.se/Pages/TableAndChart_308468.aspx.
- SCB (2011b). *MI 38 SM 1101, korrigerad version, Tätorter 2010* http://www.scb.se/statistik/MI/MI0810/2010A01/MI0810_2010A01_SM_MI38SM1101.pdf.
- Southworth, M., (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*. 131(4)
- Troped, P., Wilson, J., Matthews, C., Cromely, E., Melly, S. (2010). The Built Environment and Location-Based Physical Activity *American Journal of Preventive Medicine* 38 (4):429-438.
- Vibeck, V. (2010). *Fokusgrupper: Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Lund: Studentlitteratur.
- Wennberg, H. (2009). *Walking in old age: A year-round perspective on accessibility in the outdoor environment and effects of measures taken*. Lunds universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Bulletin 247.

Bilaga 1: Frågor inbyggda i ArcGIS-applikationen "GÅ-kartor i GIS"

Var bor du? (Markeras med symbol)*

Vägar du går till vardags t.ex. till skola, arbete, service, buss eller tåg? (Ritas på skärmen, flerval)

- till skola
- till arbete, praktik, ideellt arbete
- till dagverksamhet
- till buss eller tåg
- för att handla mat och dagligvaror
- för att äta lunch
- för att uträtta andra ärenden
- Övrigt eller kommentar

Vägar du går av andra skäl? (Ritas på skärmen, flerval)

- motionspromenad
- nöjespromenad
- med hunden
- till vänner och bekanta
- till nöje, kultur
- till fritidsaktivitet (regelbunden)
- till en plats utomhus, t.ex. parken, torget, badet
- och jogga eller springa
- Övrigt eller kommentar

Platser där det är svårt att ta sig fram? (Markeras med symbol, flerval, beskrivning)

- P g a fysiska hinder i miljön
- P g a trafik, trängsel eller annat
- Beskriv problemet

Farliga, otrygga eller otrevliga platser utmed dina vägar? (Markeras med symbol, beskrivning)

- Skriv en kommentar

Platser du undviker att gå till, igenom eller förbi? (Markeras med symbol, beskrivning)

- Skriv en kommentar

Trevliga eller intressanta platser längs dina vägar? (Markeras med symbol, beskrivning)

- Skriv en kommentar

Vill du avsluta?

*Text inom parentes finns inte inbyggd i systemet – där finns särskild hjälptext, samt möjlighet att konsultera handledare)

Bilaga 2: Frågeguide fokusgrupper

Frågor till fokusgrupper

Inledande rundfrågor (korta - ej diskussionsfrågor – ställs i mån av tid)

1. Vad är den vanligaste anledningen till att du går utomhus – av nyttskäl: (till arbete, skola, butik, kommunal service etc.? (hur ofta ungefär, hur långt är det?)
2. Vad är den vanligaste anledningen till att du går utomhus – för rekreation, till nöjen, bekanta etc? (hur ofta ungefär, hur långt är det?)

Öppen fråga om prioriteringar

3. Vad är särskilt viktigt för dig när du går utomhus (omgivning, trygghet, folkliv, olika mål, nytta/nöje)

Omdömen om gåendemiljön

4. Vad tycker ni om miljön för gående i stort i (platsens namn)
5. Vad är de största problemen i din gåendemiljö? (vilka platser?, varför?, när?, platser som undviks, incidenter; illustreras om möjligt med deltagarnas bilder/alt jfr GIS-kartering)
6. Vad är det bästa/intressantaste i din gåendemiljö? (vilka platser?, Varför?; illustreras om möjligt med deltagarnas bilder/alt jfr GIS-kartering)

Fråga om påverkan

7. Gör du något för att lösa problem eller förbättra miljön för gående? Vad? (säger till lärare/fritidsledare, kontaktar myndigheter, skriver insändare/meddelar pressen etc.)

Synpunkter på andra

8. Hur är samspelet med andra trafikantgrupper (särskilt cyklister och mopedister)?

Viljan att öka gåendet?

9. Skulle du vilja gå mer utomhus? (Varför?, nytta/nöje?)
10. Vad tror du skulle få dig/er att välja att gå mer (personligen resp. gruppen, totalt sett resp. jämfört andra färdmedel)?

Bakgrundsfrågor:

(Ställs direkt vid ankomst, före GIS-kartering)

Förnamn (kön):

Ålder:

Ev. "Daglig" sysselsättning (arbete, skola, praktik, annat..., dagledig?):

Hur ofta?

Vart tar du dig för din "sysselsättning"?

Hur långt är det?

Hur tar du dig dit? (färdmedel – inkl delresor)

Hur ofta går du totalt sett ut av nyttskäl*? ggr per vecka alt..... ggr per månad

Hur ofta går du totalt sett ut av andra skäl**? ggr per vecka alt..... ggr per månad

*Med nyttskäl menas att gå till skola, arbete, service, tåg, buss mm som krävs i vardagen

**Andra skäl kan t.ex. vara rekreation, motion, att gå till fritidsaktivitet eller vänner

Bilaga 3: Kartor

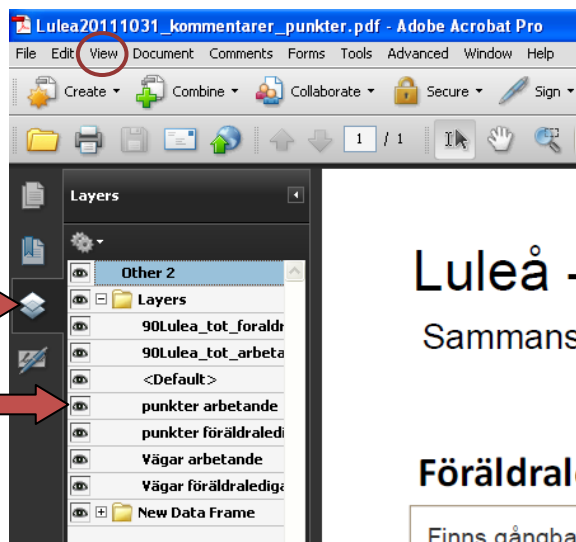
Det här är en klickbar PDF

Det innebär att kartornas olika lager, te.x. *vägar arbetande* eller *punkter föräldralediga*, går att kombinera på olika sätt genom tända och släcka dem.

Funktionen heter Layers/Lager. Den finns under symbolen med två lager i fönstrets vänstra kant.

Lagren tänds och släcks genom klick på symbolen med ett öga.

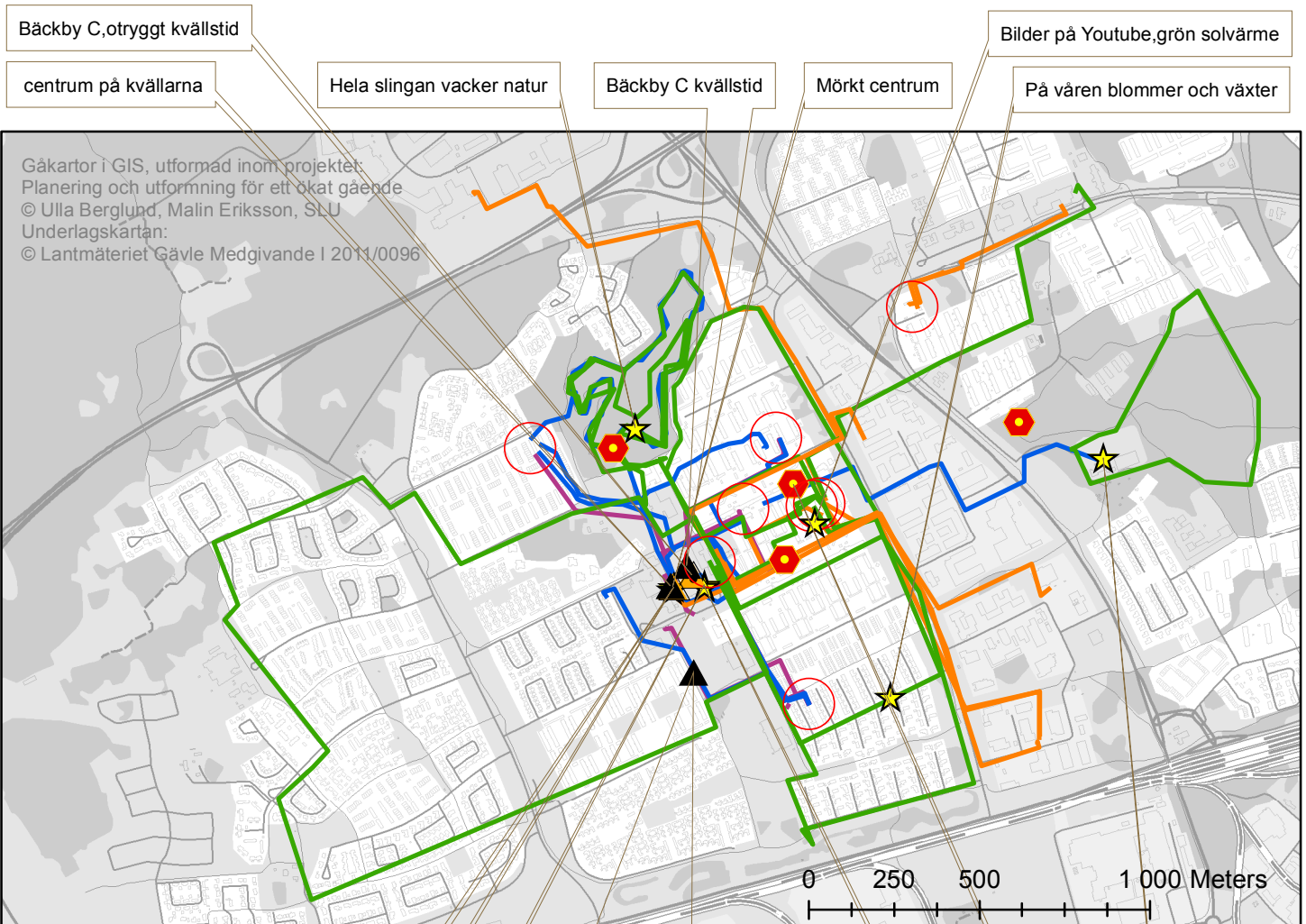
Om du inte kan se symbolen för Layers/Lager, högerklicka i dokumentet och välj Show Navigation Panel Buttons. Alternativt gå in under menyn View/Visa högst upp i fönstret, välj Navigation Panels/Navigeringsrutor och sedan Layers/Lager.



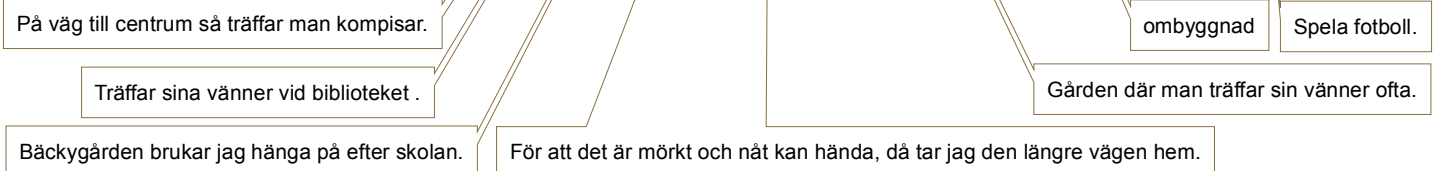
Bäckby, Västerås - ungdomar och seniorer

Sammanställning av samtliga vägar och platser 22- 23/9 - 2010, med kommentarer till platserna.

Seniorer



Ungdomar



- Bostad
- ⬠ Svårt att ta sig fram
- ▲ Farliga/otrygga/otrevliga platser
- ▲ Platser som undviks
- ★ Trevliga/intressanta platser

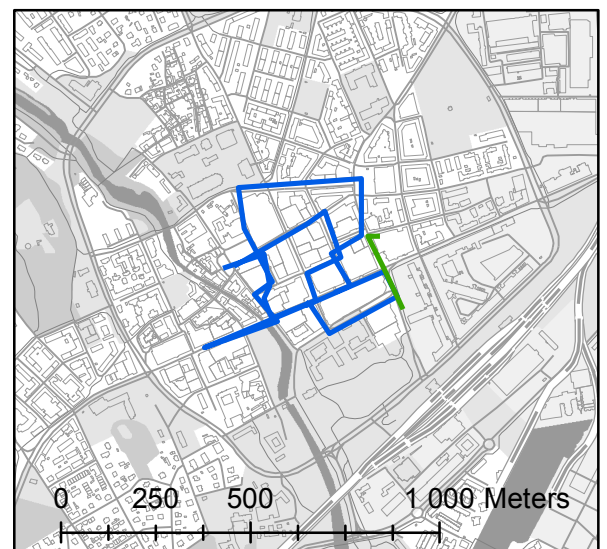
Vägar seniorer

- vardagliga ärenden
- rekreation/motion mm.

Vägar ungdomar

- vardagliga ärenden
- rekreation/motion mm.

Västerås centrum



Skala 1:20 000 i A4.

Älmhult - ungdomar, arbetande och seniorer

Sammanställning av samtliga vägar och platser 14/10 2010 och 3/5 2011, med kommentarer till platserna.

Kommentarer ungdomar:

Det är väldigt fint, utsikt.

Hela vägen är en trevlig och säker väg.

det är en snabb väg utan några hinder eller korsningar

Undviker att gå igenom byn, eftersom det är mycket bilar.

Farliga, bilar från alla håll

Farliga, bilar från alla håll

Jag hittar inte ut ifrån platsen.

Kommentarer arbetande:

Fint rekreationsområde

Vacker bokskog o kulturlandskap

Fin fågelsång på våren

mycket trafik

mycket folk

Mörkt område som känns ensligt på kvällar

Haganässkolan och idrottsanläggningar med olika idrottsaktiviteter

Vacker bokskog och trevliga promenadvägar.

Ormakullagården, trevlig plats med gammalt hus och skog

tunnel, lite avskjilt

naturskönt

naturskönt

Fin skogsväg att springa på. Mitt i skogen men ändå nära hemma

Hela Haganäs Parken med motionsspår och naturen

Kommentarer seniorer:

Vackert

Vackert, från barndomen

Vacker slinga, väldigt central

Dålig snöplogning, gäller Norra Esplanaden

naturupplevelse

kunderna till Maxi är ovetande om att de korsar gc-bana

otydligt vilken sida gående och cyklister ska vara på, tvetydiga vägmärken

mörk tunnel med dålig sikt

övergångsställe saknas

gatsten vid domus och apoteket, svårt att gå på

skogsområde, naturupplevelse

bra asfalt, tryggt, bra övergångsställen, generellt för de vägar jag går

Gång och cykeltrafik

markbeläggningen är problematisk i skogen

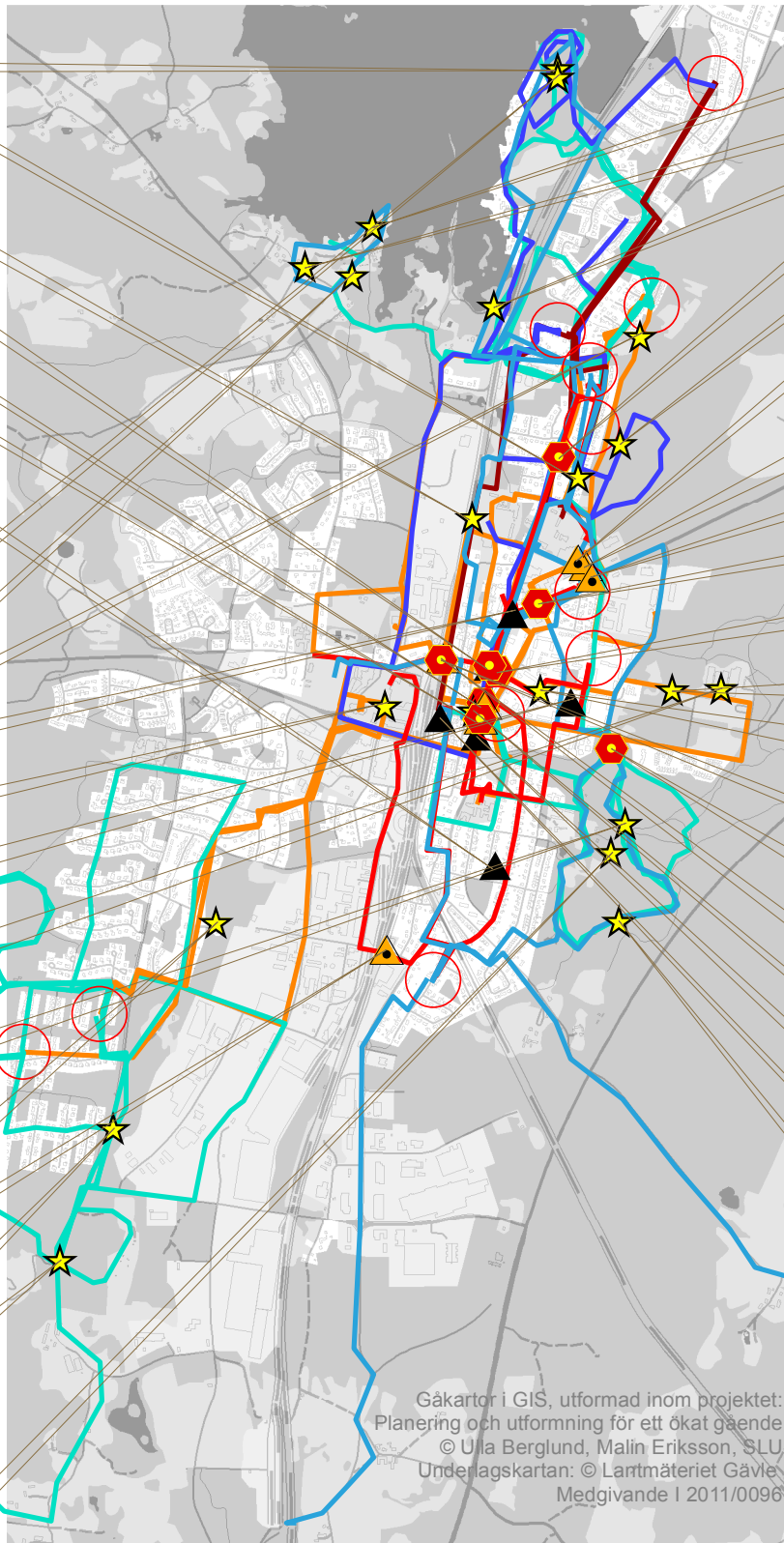
Farlig cykeltrafik, skulle inte gå på kvällen, skumt, otryggt

fina planteringar

Olustigt lördagkvällar, onyktra, högljudda

stökiga ungdomar

Hela slingan, Så vackert, naturen, vår och höst



Gåkartor i GIS, utformad inom projektet: Planering och utformning för ett ökat gående © Ulla Berglund, Malin Eriksson, SLU Underlagskartan: © Lantmäteriet Gävle Medgivande I 2011/0096



0 250 500 1 000 Meters Skala 1:30 000 i A4.



Bostad



Svårt att ta sig fram



Farliga/otrygga/otrevliga platser



Platser som undviks



Trevliga/intressanta platser

Vägar seniorer

— vardagliga ärenden

— rekreation/motion mm.

Vägar ungdomar

— vardagliga ärenden

— rekreation/motion mm.

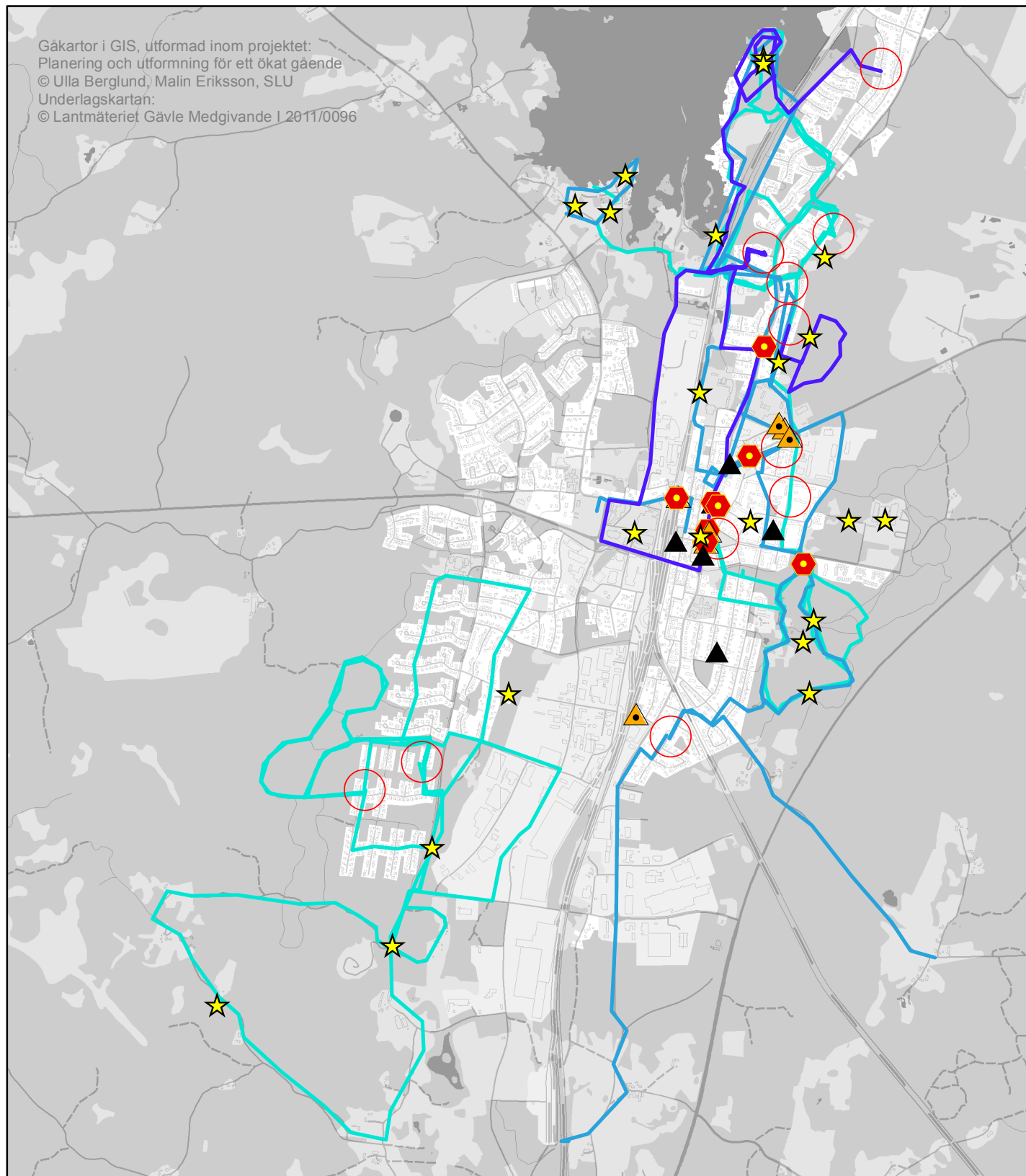
Vägar arbetande

— vardagliga ärenden

— för rekreation/motion mm.

Älmhult - ungdomar, arbetande och seniorer

Sammanställning vägar som används för rekreation och motion och som saknar specifika målpunkter och samtliga markeringar av platser. 14/10 2010 och 3/5 - 2011.



Här bor jag



Svårt att ta sig fram



Farliga, otrygga eller otrevliga platser



Platser som jag undviker



Trevliga eller intressanta platser

Vägar ungdomar



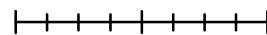
Vägar seniorer



Vägar arbetande



0 250 500 1 000 Meters



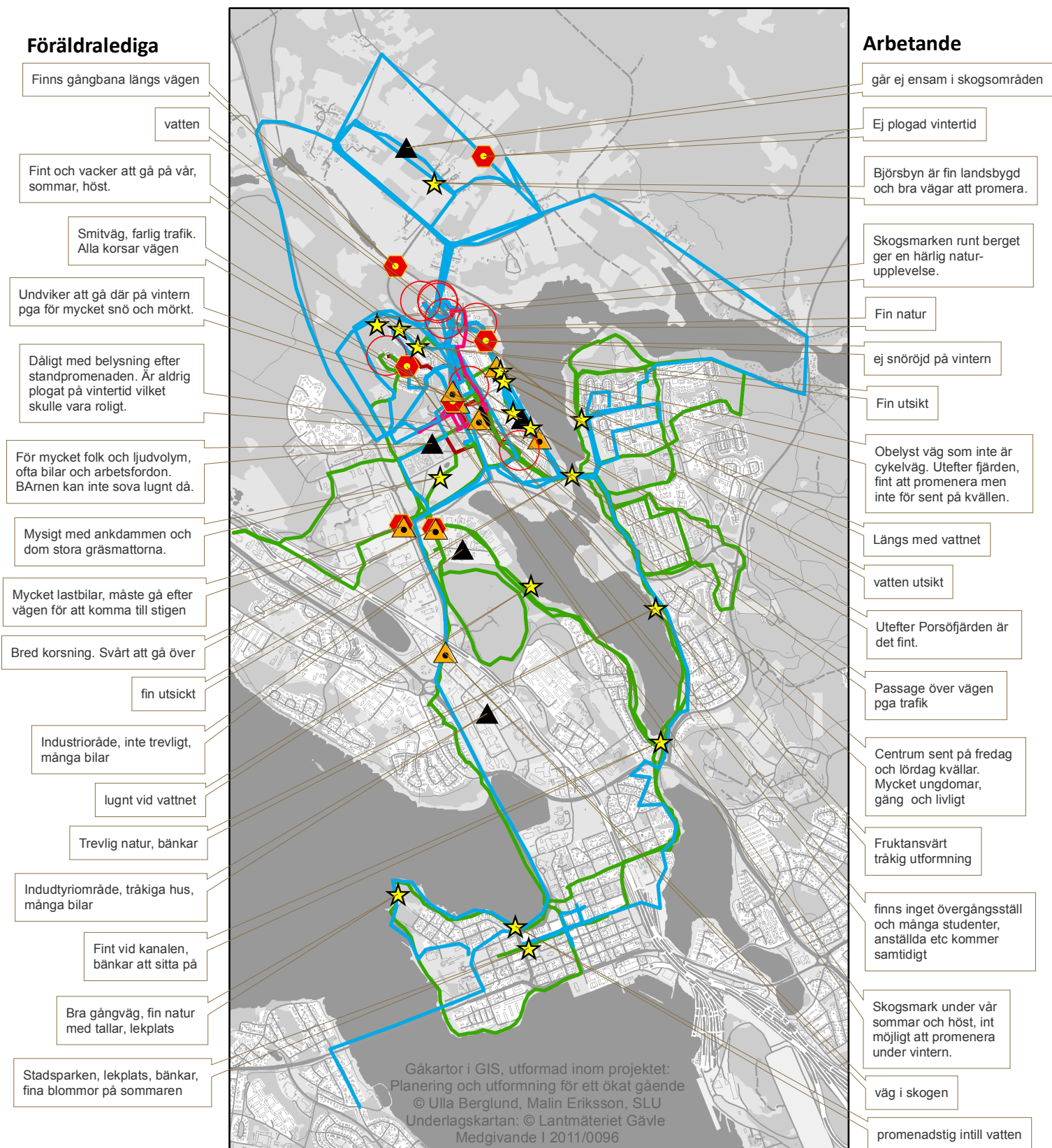
Skala 1:30 000 i A4.

N



Luleå - föräldralediga och arbetande

Sammanställning av samtliga vägar och platser 25- 26/10 - 2010, med kommentarer till platserna.



0 500 1 000 2 000 Meters

Skala 1:40 000 i A4.

- Bostad
- Svårt att ta sig fram
- ▲ Farliga/otrygga/otrevliga platser
- ▲ Platser som undviks
- ★ Trevliga/intressanta platser

- Vägar arbetande
 - vardagliga ärenden
 - rekreation/motion mm.
- Vägar föräldralediga
 - vardagliga ärenden
 - rekreation/motion mm.



Luleå - arbetande och föräldralediga

Luleå 25- 26/10 - 2010 Sammanställning av samtliga vägar från GIS- kartering och fokusgrupper.

fina vägar (fokusgruppsamtal)

— annat

— promenad

— vinterpromenad

— plogad vinterväg

Vägar arbetande (GIS- kartering)

— vardagliga ärenden

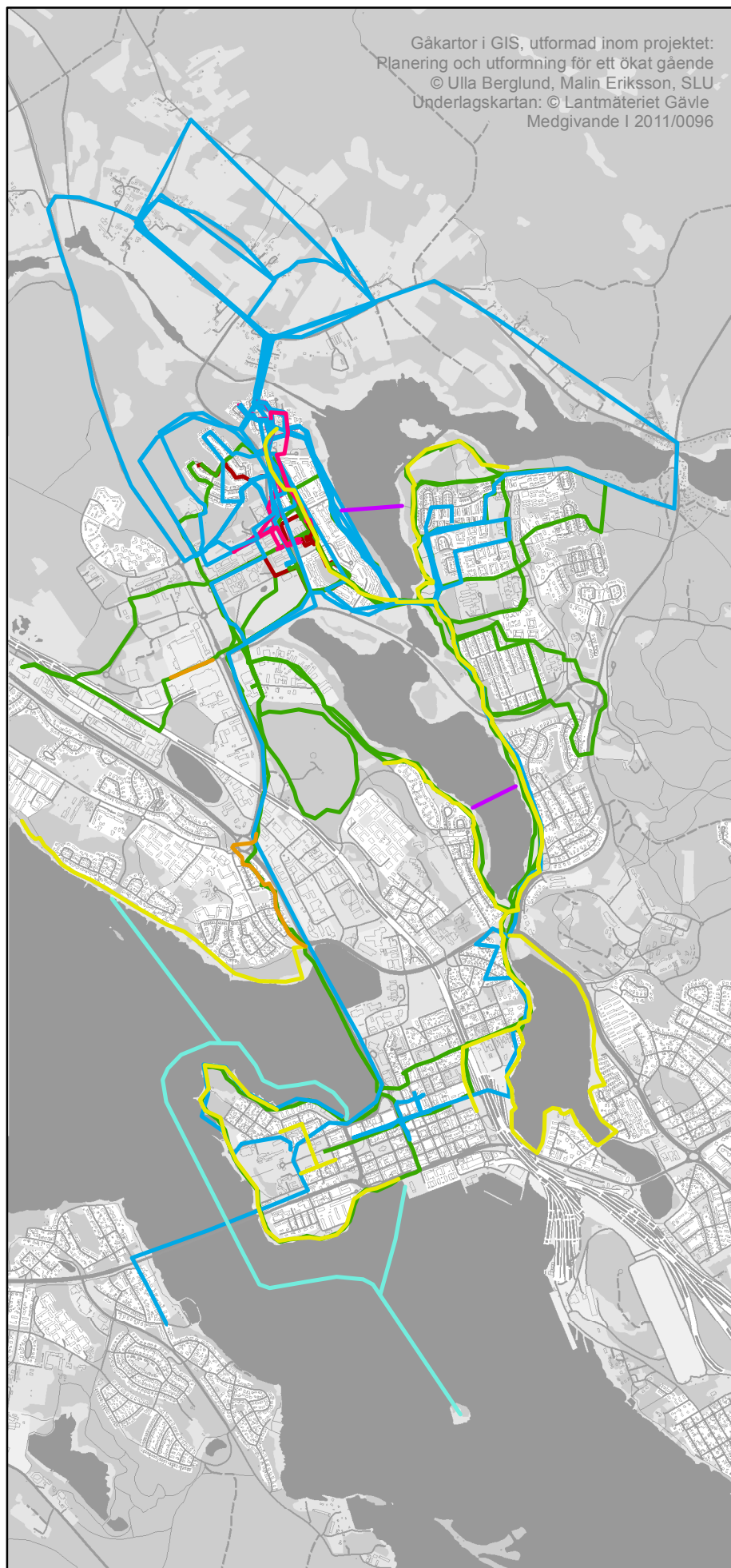
— rekreation/motion mm.

Vägar föräldralediga (GIS- kartering)

— vardagliga ärenden

— rekreation/motion mm.

Gåkartor i GIS, utformad inom projektet:
Planering och utformning för ett ökat gående
© Ulla Berglund, Malin Eriksson, SLU
Underlagskartan: © Lantmäteriet Gävle
Medgivande I 2011/0096



Skala 1:40 000 i A4.

0 500 1 000 2 000 Meters

I serien Rapporter Institutionen för stad och land har tidigare publicerats:

- 2/2011 Landskapsarkitektur. Daniel Msangi.
Land Acquisition for Urban Expansion: Process and Impacts on Livelihoods of Peri Urban Households, Dar es Salaam, Tanzania.
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-22-8
- 1/2011 Landskapsarkitektur. Ulla Berglund, Malin Eriksson, Jenny Nord, Andrew Butler, Hans Antonson, Karin Hammarlund, Per Hedfors & Ann Åkerskog.
Om landskap och landskapsanalys för väg och järnväg - ett kunskapsunderlag med fokus på begrepp och exempel
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-21-1
- 2/2010 MKB-centrum. Asplund, E., Hilding-Rydevik, T., Håkansson, M. & Skantze, A.
Vårt uppdrag är utveckling - hållbar utveckling och regional tillväxt
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-20-4
- 1/2010 Landskapsarkitektur Berglund, U., Nordin, K.
Barnkartor i GIS- ett verktyg för barns inflytande
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-19-8
- 7/2009 MKB-centrum Kågström, M.
Hur ska man hantera det här med hälsa? En kunskapsöversikt om hälsans roll i konsekvensbeskrivning och transportplanering
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-04-4
- 6/2009 MKB-centrum Åkesson, G., Calengo, A., Tanner, C
It's not a question of doing or not doing it - it's a question of how to do it. Study on Community Land Rights in Niassa Province, Mozambique (English version)
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-04-4
- 5/2009 Naturvägledning Arnell, A., Jansson, S., Sandberg, E., Sonnvik, P.
Naturvägledning i Sverige - en översikt
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-16-7
- 4/2009 Sida's Helpdesk for Environmental Assessment MKB-centrum Engström, L
Liquid Biofuels - Opportunities and Challenges in Developing Countries
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-15-0
- 3/2009 Landskapsarkitektur Hedfors, P. (red.)
Urban naturmark i landskapet en syntes genom landskapsarkitektur. Festskrift till Clas Florgård
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-14-3
- 2/2009 Miljökommunikation Andersson, Y., Setterwall A., Westberg L.
Miljökommunikation för miljöinspektörer
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-13-6
- 1/2009 Landskapsarkitektur Berglund, U., Nordin, K., Eriksson, M.
Barnkartor i GIS och trafiksäkerhet. Ett forskningsprojekt i samarbete med Örbyhus skola
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-12-9
- 7/2008 MKB-centrum Sandström, U. G, Hedlund, A.
Behovsbedömning av detaljplaner
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-11-2
- 6/2008 Landsbygdsutveckling Emanuelsson, M., Johansson, E., Ekman, A-C.
Peripheral Communities, Crisis, Continuity and Long-term Survival
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-04-4

- 5/2008 Landskapsarkitektur Norrman, S., Lagerström, T.
Grönsöö park och trädgårdar
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-06-8
- 4/2008 MKB-centrum Hedlund, A., Johansson, V.
Miljökonsekvensbeskrivning. Aktörernas roller och betydelse
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-10-5
- 3/2008 Landsbygdsutveckling Palmer, S., Nilsson, A., Roigart, A.
Dynamic Change in Rice Production Systems in the Mekong Delta. A students field report from An Gian
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-09-9
- 2/2008 Landskapsarkitektur Florgård, C
Översyn av landskapsarkitektprogrammet SLU, Uppsala
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-08-2
- 1/2008 MKB-centrum Lindblom, U., Rodéhn, J.
MKB-tillämpningen i Sverige. Antalet MKB för verksamheter och åtgärder 2005 och 2006
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-07-5
Cumulative Effects in Swedish Impact Assessment Practice
ISSN: 2541-12548, ISBN: 978-91-85735-02-0
- 7/2007 Norrman, S. & Lagerström, T. (2008), Landskapsarkitektur,
Grönsöö park och trädgårdar - historik och vårdprogram 2007,
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-06-8
- 6/2008 Emanuelsson, M., Johansson, E. & Ekman, A-K. (2008), Landsbygdsutveckling,
Peripheral Communities. Crisis, Continuity and Long-term Survival,
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-05-1
Nr 11 i serien Skrifter från forskningsprojektet Flexibilitet som tradition, Ängersjöprojektet,
ISSN: 1650-9102
- 5/2007 Lerman, P. & Hedlund, A. (2007), MKB-centrum SLU,
Miljöbedömning och andra konsekvensanalyser i vattenplanering,
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-04-4
- 4/2007 MKB-centrum SLU. (2007), MKB-centrum SLU,
Biologisk mångfald i miljökonsekvensbeskrivningar och strategiska miljöbedömningar.
Bakgrundsdokument till konventionen om biologisk mångfald, beslut VIII/28:
Frivilliga riktlinjer om konsekvensbedömning innefattande biologisk mångfald,
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-03-7
- 3/2007 Wärnbäck, A. (2007), MKB-centrum SLU,
Cumulative Effects in Swedish Impact Assessment Practice,
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-02-0
- 2/2007 Myhr, U. (2007), Landskapsarkitektur,
Miljövärdering av utemiljöer. Metodbeskrivning för EcoEffect Ute,
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-01-3
- 1/2007 Helmfrid, H. (2007), Landsbygdsutveckling,
Naturesyn. Tre svar på vad natur är,
ISSN: 1654-0565, ISBN: 978-91-85735-00-6

Det är svårt att tänka sig något mer miljövänligt sätt att färdas än att ta sig fram till fots. Att gå är också ett färd sätt som de allra flesta människor använder sig av ofta och i olika syften, men som i jämförelse med andra trafikslag har tagit lite plats i planering och forskning. Med ett ökat intresse för hållbar utveckling och med en trend mot tätare städer är det naturligt att ge mer uppmärksamhet åt förutsättningarna för att gå och för de som går. Inte minst eftersom vi också vet att möjligheten vardagsmotion är viktig för folkhälsan. Det är bakgrunden till forskningsprojektet "Planering och utformning för ett ökat gående – Systematisk förbättring av förutsättning i utemiljö för att färdas till fots" som startade 2010 och beräknas pågå till 2013. I projektet studeras hur gångtrafikanter väljer väg, varför vissa företeelser blir hindrande/upplevs som riskfyllda eller, tvärtom, lockar till att gå.

I den här rapporten redovisar vi en kvalitativ studie, som syftar till att beskriva gångtrafikanter situation i några stadsmiljöer. Mer precis gäller det att få kunskap om förutsättningarna för att gå sett i ett brukarperspektiv och knutet till förutsättningarna i miljön. De metoder som har använts är "deltagandekartering" (participative mapping) och fokusgruppssamtal. Frågor som belyses är: varför, var och vart man går och hur olika kategorier av fotgängare väljer att gå, samt vad omgivningen betyder i sammanhanget. Resultatet pekar ut faktorer som utifrån brukarnas perspektiv framstår som viktiga. Studien genomfördes i Luleå, Västerås och Älmhult med grupper av tonåringar, förärvsarbetande, föräldralediga respektive seniorer.

Resultaten pekar på att gående som färd sätt är viktigt för olika grupper människor och i olika sammanhang. Det är påfallande att vuxna och äldre är positiva till att gå för rekreation, motion och hälsa, och att det finns de som ser gående till vardagens nyttomål som en möjlighet att samtidigt motionera. Tidsbrist såväl som intresset för motion och hälsa kan här ses som nyckelfaktorer att ta hänsyn till i planering för ett ökat gående. Det är mindre säkert att ungdomar tycker det är viktigt att gå, men de går ofta ändå av praktiska skäl och för att träffa andra unga. Bra, strategiskt placerade mötesplatser skulle kunna locka dem att gå mer.

Omgivningens upplevelsevärden konkurrerar med kravet på jämnt underlag och god belysning när det gäller att vara viktigast som förutsättning för en gångvänlig miljö. Möjlighet att välja och variera behövs för att det inte ska vara enformigt för de som går mycket. Effektivitet och framkomlighet är viktigt för många personer som motionerar eller har bråttom till vardagsmål, men snabba vägar som delas med cyklister och mopedister blir lätt blir till problem för barnvagnsförare och många äldre. En alltför komplicerad miljö kan precis som en mörk och ödlig leda till osäkerhet och upplevd otrygghet. Det finns inga genvägar till en perfekt miljö för alla gåenderesor, utan det behövs anpassning till situationen: till platsens möjligheter och till de grupper som har intresse och behov av att färdas just där. Det krävs vidare insikt i att såväl rekreation, motion som transport är viktiga mål för de som går, och att många olika slags resor idag företas till fots, inte sällan på andra trafikanters villkor.

Rapporten ges ut vid institutionen för stad och land, SLU - Sveriges lantbruksuniversitet. I serien utges rapporter från avdelningarna för landsbygdsutveckling, landskapsarkitektur, miljökommunikation samt Centrum för naturvägledning, som alla är en del av institutionen.

Föreliggande rapport är utgiven vid avdelningen för landskapsarkitektur. Ämnesansvarig redaktör är Ulla Berglund.

Landskapsarkitektur är konsten att väga samman funktion, skönhet, hållbarhet och ekonomi till utformning av människans byggda yttre miljö – i vid mening hennes landskap. Ämnet rör sig över en bred skala, från fysisk planering av regioner och kommuner till gestaltning av urbana rum, med människan i centrum och oftast med växtligheten som en viktig utgångspunkt. Ämnesområdet baseras på många olika vetenskapliga discipliner, vilket skapar en flervetenskaplig miljö för både grundutbildning och forskning. Sådana grundläggande discipliner är teknik, naturvetenskap, samhällsvetenskap och konstvetenskap.