



LANDSKAPSARKITEKTUR
TRÄDGÅRD VÄXTPRODUKTIVETENSKAP
Rapportserie

En Walkshop i Lindängen

Erik Fälth, Tim Delshammar

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Maria Johansson, Ines Alvares Ferreira

Institutionen för arkitektur och byggd miljö

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Rapport 2014:26
ISBN 978-91-87117-87-9
Alnarp 2015



LANDSKAPSARKITEKTUR
TRÄDGÅRD VÄXTPRODUKTIONSVETENSKAP
Rapportserie

En Walkshop i Lindängen

Erik Fälth, Tim Delshammar

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Maria Johansson, Ines Alvares Ferreira

Institutionen för arkitektur och byggd miljö

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Rapport 2014:26

ISBN ISBN 978-91-87117-87-9

Alnarp 2015

Sammanfattning

För att understödja attraktiv kollektivtrafik och bra förbindelser mellan olika bostadsområden är det viktigt att miljön stödjer gående. Walkshop är ett pedagogiskt koncept utvecklat i syfte att främja utbytet mellan forskning, utbildning och praktik avseende utformning av stadsmiljö för. Syftet med Walkshop Lindängen var att undersöka hur utemiljön i Lindängen stödjer gåendet inom området. Walkshopen omfattade en och en halvdags schemalagd aktivitet inkluderade föreläsningar från forskning och praktik, fältarbete i form av strukturerade gåturer samt ett seminarium där resultatet från fältarbetet diskuterades. Studentgruppen bedömde platserna som medelgoda i de flesta avseenden. Två platser fick något högre värdering på grund av att miljöerna var bättre skötta och/eller hade mer vegetation. I övrigt upplevdes miljöerna som trygga, men tråkiga. Utvecklingen av stråken kräver ett samarbete mellan kommunen och de olika fastighetsägarna. För en fördjupad kunskap om hur attraktiv miljö är för gående krävs sannolikt undersökningar där de boende deltar.

Nyckelord: gångtrafik, miljonprogram, transporter

Förord

Walkshop Lindängen genomfördes inom projektet Innovationsplattform Malmö Sydost, där kommun, akademi och näringsliv samarbetar för att främja ekologiska, sociala och ekonomiska innovationer vid förnyelse av miljonprogramsområden. Walkshop Lindängen var en delaktivitet inom Innovationsplattformens arbetspaket ”Fysisk utveckling av bostadsområdena och deras integrering med omgivningen”. Inom ramen för detta studerades förutsättningarna för att stärka förbindelser mellan delområden och staden samt stärka stadslivet i områdena genom att förbättra förutsättningarna för gångtrafik.

Aktiviteten genomfördes den 12 och 14 november 2014 med studenter från mastersprogrammet Hållbar stadsutveckling vid SLU Alnarp. Aktiviteten leddes av Maria Johansson och Ines Alvares Ferreira (båda LTH) samt Erik Fälth och Tim Delshammar (båda SLU Alnarp).

Innehållsförteckning

1	Inledning	5
1.1	Syfte	5
1.2	Metod och genomförande	5
1.3	Platsen och de studerade sträckorna	6
2	Resultat	9
2.1	Resultat av frågeformuläret	9
2.2	Kommentarer vid diskussion	12
3	Diskussion och slutsats	14
	Referenser	15

1 Inledning

Vad är det som gör att man väljer att gå en sträcka eller undviker det? Att gå är ett generellt transportsätt som är relaterat till många andra transportmedel, såsom buss, tåg och bil. Man måste gå för att ta sig till de andra transportformerna. För att understödja attraktiv kollektivtrafik och bra förbindelser mellan olika bostadsområden är det viktigt att miljön stödjer gående (Wahlgren et al. 2010). Hur varierad miljön är, hur tätt bostäderna ligger liksom hur vägar och stråk hänger samman är alla exempel på faktorer som har visat sig vara relaterade till hur människor väljer att röra sig i ett område (Gebel et al. 2007). Walkshop är ett pedagogiskt koncept utvecklat i syfte att främja utbytet mellan forskning, utbildning och praktik avseende utformning av stadsmiljö för gående (Johansson et al., in press). Walkshop Lindängen utgick liksom tidigare Walkshops från forskningen om walkability, eller ”gåbarhet”, där utgår från frågan om hur den fysiska miljön kan bidra till - eller motverka - en attraktiv miljö för fotgängare.

1.1 Syfte

Syftet med Walkshop Lindängen var att undersöka hur utemiljön i området stödjer gåendet inom området. Det vidare syftet är att kunna använda denna kunskap vid fysiskt förnyelsearbete.

1.2 Metod och genomförande

Walkshopen omfattade en och en halvdags schemalagd aktivitet inkluderade föreläsningar från forskning och praktik, fältarbete i form av strukturerade gåturer samt ett seminarium där resultatet från fältarbetet diskuterades.

Fyra föreläsningar introducerade studenterna till idéerna bakom, och resultaten från forskningsprojektet Urban Walking.

Gåturer genomfördes på samma sätt som inom forskningsprojektet Urban Walking (se Johansson et al., accepted). I Walkshop Lindängen studerades två sträckor. Halva studentgruppen började med sträcka 1 och den andra gruppen

började med sträcka 2. Därefter bytte grupperna plats. Varje sträcka analyserades enligt följande upplägg:

- Inledningsvis togs studenterna till startpunkten för den sträckan och instruerades av en undersökningsledare att individuellt gå i sin vanliga promenadtakt mot en specifik destination (Lindängen Centrum). De ombads att stanna vid tre utmärkta punkter längs med sträckan A, B, C och skatta sin aktuella känsla i en så kallad ”affect grid” (Johansson et al. 2012). Resultatet av studenternas emotionella respons sammanställdes i ett diagram (se figur 4-7).
- Efter att studenterna gått hela sträckan fick de fylla i ett formulär med frågor om intentionen att särskilt välja eller särskilt undvika den aktuella sträckan samt frågor om bland annat transportvanor och personliga bakgrundsfrågor (Johansson et al., accepted). Resultatet sammanställdes i ett diagram (se figur 8).
- Därefter fick studenterna besvara frågor om upplevelsen av att gå hela sträckan. Frågeformuläret utgick från ACRES - the active commuting scale (Wahlgren et al. 2010). Resultatet sammanställdes i ett diagram (se figur 3).

Sammanlagt 19 studenter (13 kvinnor och 6 män, medelålder 28 år) deltog i gåturer utmed sträcka 1. 17 studenter (12 kvinnor och 5 män, medelålder 29 år) deltog i gåturer utmed sträcka 2. Samtliga deltagande studenter var vid tillfället studenter på mastersprogrammet Hållbar stadsutveckling vid SLU Alnarp. De flesta som studerar på detta program har en kandidat inom planering och vanliga inriktningar är samhällsplanerare, miljövetare och kandidat i byggd miljö.

Slutligen fick studenterna vid två tillfällen diskutera sina erfarenheter från gåturer. Den första diskussionen hölls direkt efter det att de båda gåturer hade genomförts. De kvantitativa data som samlades in under de strukturerade gåturer analyserades statistiskt. Resultaten presenterades och diskuterades gemensamt av forskare, studenter och representanter från Malmö stad vid det avslutande halv-dagsseminariet.

Vid de avslutande seminarierna deltog utöver studentgruppen och aktivitetsledarna även Åse Svensson (LTH), Elin Engqvist (Malmö stad, Gatukontoret), Jörgen Andersson (Malmö stad, Områdesprogram Lindängen) samt Åse Andreasson och Emily Evenäs (båda Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret).

1.3 Platsen och de studerade sträckorna

Lindängen är ett bostadsområde i södra Malmö, beläget söder om Inre ringvägen vid Munkhättegatan. 92 % av områdets bostäder finns i flerfamiljshus (Malmö stad 2013), varav den största delen byggdes på 1970-talet i samband med rekordårens miljonprogram. Flerbostadshusen i området ägs av privata fastighetsägare

eller bostadsrättsföreningar. Lindängens centrum ägs privat. Därutöver äger Malmö stad skolfastigheter i området.

Lindängen är ett av de fem prioriterade områden som ingår i Malmös femåriga områdesprogram (2010-2015). Områdesprogrammet syftar till att stärka den sociala hållbarheten i de områden i Malmö där välfärden är som lägst (Malmö stad 2014, hemsida). I Lindängen bor cirka 6700 invånare med en boendetäthet på 230 personer/100 lgh, jämfört med Malmösnittet på 206 personer/100 lgh (Malmö stad 2013). Enligt en undersökning 2011 upplever 61 % av de boende i Lindängen en otrygghet vid vistelse utomhus i området (Malmö stad 2013).

Lindängen har en varierad bebyggelse med ett grönområde i norr, skolor och centrumanläggning centralt och Lindängens idrottsplats i söder. Området delas i öst-västlig riktning av Munkhättegatan. Förutom ett småhusområde från senare tid i områdets södra del präglas Lindängen av miljonprogrammets höga skivhus och långsträckta lägre lamellhus, uppförda runt 1970, i en relativt gles och fri gruppering utan tydlig struktur (Tykesson 2002). Byggnadernas rätvinkliga placering är dock relativt genomgående och ger upphov till långa siktlinjer och en öppen karaktär.

De studerade sträckorna är båda cirka 350 meter långa. Gåturerna utmed de båda sträckorna genomfördes strax före respektive strax efter lunch. Vädret var mulet och blåsigt med en temperatur på 10°C. Marken var torr och träden hade delvis fällt sina löv. Vid plats 1C pågick ett högljutt vägarbete då den ena studentgruppen genomförde sin gåtur.

Sträcka 1 gick genom kvarteret Kantaten som ritades 1969 och byggdes runt 1970. Den rätvinkliga grupperingen av områdets byggnader bildar gårdarna, där utemiljön varierade beroende på om gården är underbyggd eller inte. I de fall då gården var placerad över ett underliggande garage var växtligheten mer begränsad och dominerades av asfalt och betong (Tykesson 2002). Sträcka 1 startade i änden av en säckgata in mellan husen (Plats 1A). Därefter gick den vidare in på en bostadsgård (Plats 1B) för att sedan avslutas vid ett kommunalt gång- cykelstråk (Plats 1C).

Sträcka 2 gick genom de nordvästra delarna av Kastanjegården, söder om kvarteret Vårsången. Området präglas av en mer blandad småskalig bebyggelse (Tykesson 2002).

Sträcka 2 startade vid ett gång- cykelstråk i Kastanjegårdsparken (Plats 2A). Därefter gick den vidare till de mer småskaliga flerbostadshusen (Plats 2B) för att sedan avslutas på det kommunala gång- cykelstråk där även sträcka 1 avslutades (Plats 2C).



Figur 1. Rutt 1. Från vänster plats 1A, 1B och 1C. Foto: Erik Fälth



Figur 2. Rutt 2. Från vänster plats 2A, 2B och 2C. Foto: Erik Fälth

2 Resultat

Resultatet av denna aktivitet redovisas dels i form av diagram där svaren från frågeformulären har sammanställts, dels i form av en sammanfattning av de båda seminarier som hölls i anslutning till gåturerna.

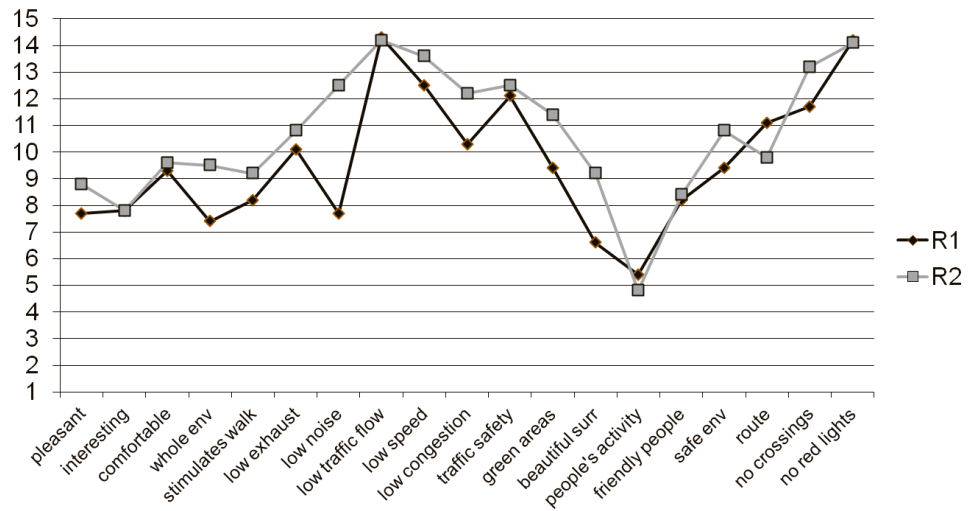
2.1 Resultat av frågeformuläret

De båda sträckorna liknade varandra när det gällde upplevelsen av hela rутten. Högre betyg fick sträckorna när det gäller låg trafikintensitet och god trafiksäkerhet samt gångstråk obrutna av trafikleder. Lägre betyg gavs främst för den låga graden av aktiviteten längs stråken. Gemensamt för båda rutterna var också att förekomsten av grönområden får ett betyg något över medel.

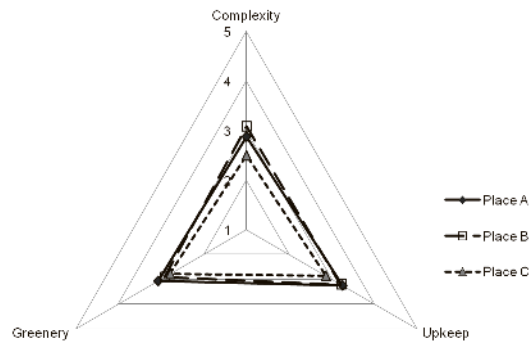
Båda rutterna hade också likheter när det gäller de betyg som de enskilda platserna fick. Studentgruppen bedömde platserna som medelgoda i de flesta avseenden. Plats 2A (grönska och skötselnivå) och 2B (skötselnivå) fick högre än medelbetyg. Platserna 1C och 2C var två olika punkter längs samma kommunala gång- och cykelstråk. Det var de båda platser som fick lägst betyg.

Studentgruppens känslomässiga upplevelse av platserna längs båda sträckorna analyserades med avseende på hur positiv känslan var (valence) och i vilken grad man kände sig aktiverad av miljön (arousal). Platserna upplevdes som medelgoda.

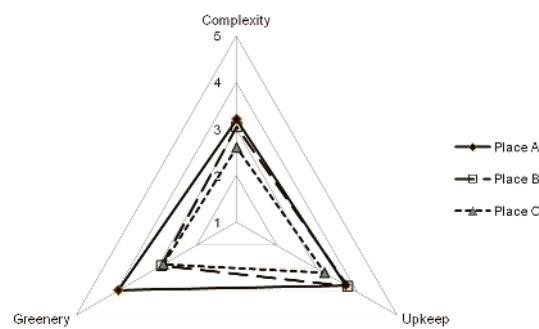
Studenternas ombads även uppskatta längden på respektive sträcka vilket resulterade i ett snitt på 344 m för sträcka 1 och 322 m för sträcka 2, vilka båda ligger nära den faktiska längden på 350 m. Spridningen i uppskattning varierade dock från 100 m till 600 m.



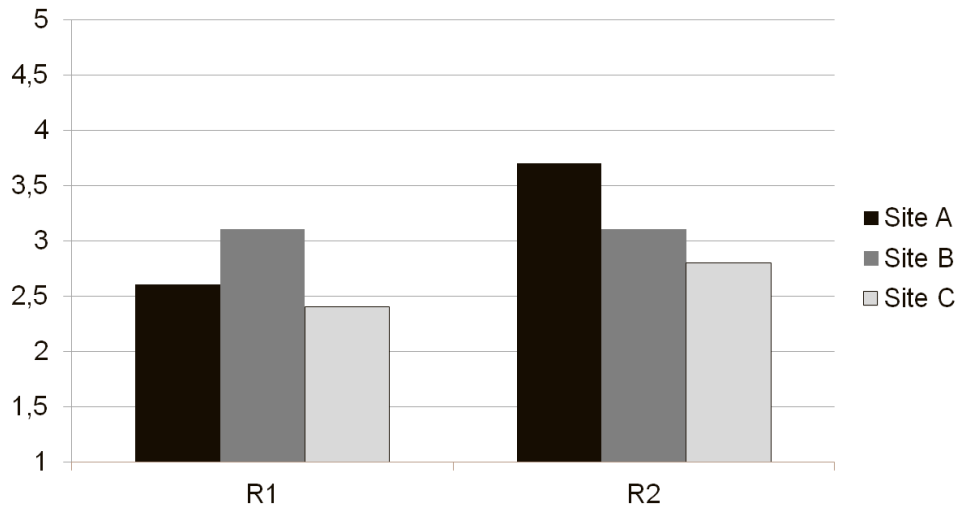
Figur 3. Skattning av rutterna enligt ACRES - the active commuting route environment scale (Wahlgren et al. 2010)



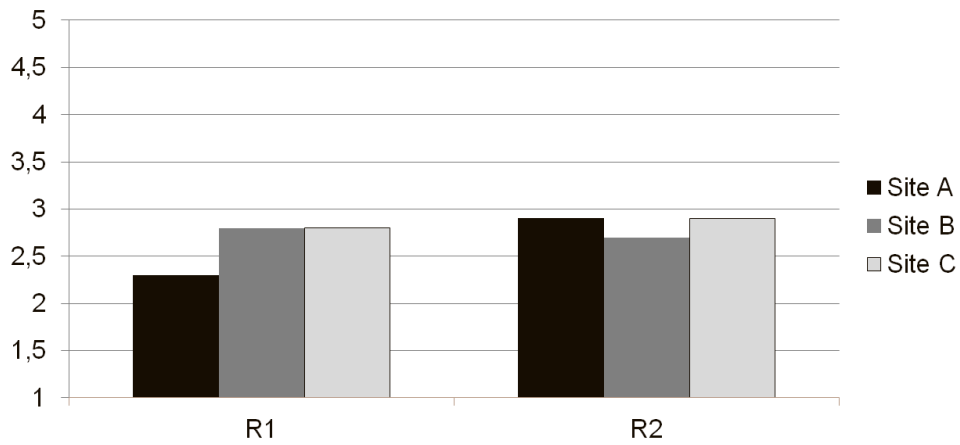
Figur 4. Diagram över upplevda designkvaliteter, sträcka 1.



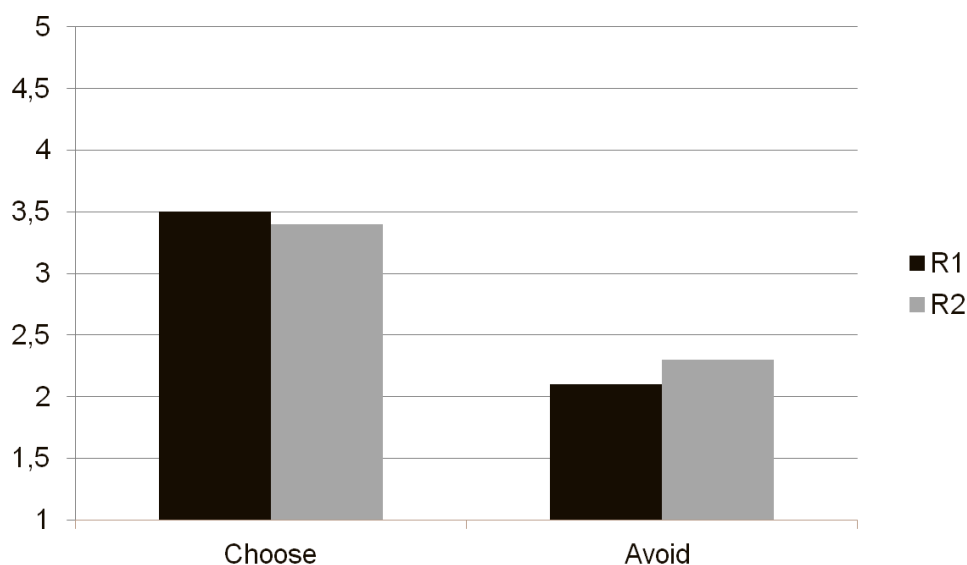
Figur 5. Diagram över upplevda designkvaliteter, sträcka 2.



Figur 6. Diagram över hur positivt de olika platserna upplevdes av deltagarna (valence), sträcka 1.



Figur 7. Diagram över i vilken grad deltagarna kände sig aktiverade på de olika platserna (arousal), sträcka 2.



Figur 8. Diagram över intentionen att välja respektive sträcka.

2.2 Kommentarer vid diskussion

Flera studenter kommenterade efter genomförd Walkshop att den undersökta miljön var ”trygg men tråkig”. Detta återspeglades också i svaren på frågeformuläret. Det hände inte så mycket längs sträckorna. Området var lugnt och tryggt. Det var inget som direkt kändes fel men heller inget som direkt stack ut positivt. Området upplevdes inte som skräpigt.

En student kommenterade att området kan kännas tryggt för att det är en ”bekant” miljö för oss i Sverige: det är en typ av miljö många har erfarenhet av. Många i studentgruppen hade bilden av att Lindängen var en stökig och otrygg miljö. Därför blev det en oväntad upplevelse av ett relativt lugnt område.

Områdets öppenhet var en annan förklaring till att det upplevs som relativt tryggt. Det var bra sikt. Att området var bilfritt bidrog till en känsla av säkerhet.

Men de långa siktlinjerna i området var också en viktig anledning till att området upplevdes som tråkigt. En student ansåg att området ”saknar mysfaktor”.

De undersökta delarna av Lindängen jämfördes av studenterna med Seved, ett annat område i Malmö som studenterna besökte under kursen. I Seved upplevde studentgruppen ”en känsla av att vara ombonad och innesluten”. Ytorna i Lindängen saknade ”inramning”. En student menade att det vore önskvärt att bryta dessa långa siktlinjer och kanske arbeta med stråken lite mer likt Västra hamnen, där det fanns ”mindre rum” i utemiljön. Ett annat förslag var att arbeta med variation i grönskan för att göra miljön mer intressant, främst det kommunala cykelstråk som värderades lägst i båda sträckorna. Kanske var det här bristen på ”inramning” var som störst vilken förklarade låga betyget på dessa platser.

Flera studenter ansåg att upplevelsen av låg aktivitet i området kan ha berott på när övningen genomfördes. En student menade att man tenderar att jämföra en miljö med det man är van vid. Flera i studentgruppen jämförde med upplevelsen av innerstaden där det finns mer aktivitet. Miljön hade blivit attraktivare med fler aktiviteter, till exempel kaféer och affärer föreslås. Studentgruppen upplevde cykelstråket som en "baksida". Ett förslag för att skapa liv var därför att entréerna mot stråket.

Någon menade också att det inte räcker som aktivitet att en massa människor passerar. Det påpekas att det känns som att alla som rör sig i området är på väg någon annan stans. De stannar inte upp vilket gör sträckorna till transportsträckor.

Valet av undersökningsgrupp diskuterades: Studenterna reflekterade över det faktum att alla i gruppen är svenska medborgare och således relativt välbekanta med den här typen av miljöer. Det kan ha betydelse för hur man värderar miljöerna. Därför är det viktigt att framförallt ta fasta på upplevelsorna av stråket som gjorts utifrån de boendes perspektiv.

Aktiviteten genomfördes en blåsig novemberdag. Hur hade resultatet blivit en solig dag i maj? En student påpekade att årstiden gör det lite svårt att svara på frågorna som rör upplevelsen av gröna miljöer under vinterhalvåret.

3 Diskussion och slutsats

Syftet med Walkshop Lindängen var att undersöka hur utemiljön i området stödjer gåendet inom området.

De båda utvalda sträckorna i Lindängen erbjuder enligt studentgruppen en ”medelmiljö” för en fotgängare, vilket både de kvalitativa och kvantitativa resultaten visar. Beroende på i vilket perspektiv en betraktare väljer att se på ett sådant resultat, kan det framstå som positivt, negativt eller just medel. ”Tråkigt” är en tolkning av ett medelresultat. En annan tolkning är ”tryggt”. Miljöerna har i tidigare undersökningar upplevts som otrygga (Malmö stad 2013). Frånvaron av biltrafik längs de båda sträckorna gör att gåendemiljön känns säker.

Mer aktivitet och variation önskas längs de båda sträckorna, till exempel genom mer varierande grönska och rumsbildningar genom brutna siktlinjer. När det gäller ökad aktivitet skulle det kunna ske med fler kommersiella verksamheter utmed stråket. Det skulle också kunna utvecklas om fler av bostäderna hade entréer utemot stråket.

Det är värt att notera att det är cykelstråken, inte bostadsgårdarna eller parkmiljön, som får lägst betyg. Det är alltså viktigt att utveckla dessa stråk för att göra hela miljön mer attraktiv för gående. Utvecklingen av stråken kräver ett samarbete mellan kommunen (Gatukontoret) och de olika fastighetsägarna.

För en fördjupad kunskap om hur attraktiv miljön är för gående krävs sannolikt undersökningar där de boende deltar.

Referenser

- Gebel K., Bauman A. E., Petticrew M. (2007). The physical environment and physical activity: a critical appraisal of review articles. *Am J Prev Med*, 32:361-369.
- Innovationsplattform Malmö Sydost (2014). *Innovationsplattform Malmö Sydost*.
<http://innovationsplattform.se/om-innovationsplattform-malmo-sydost/arbetspaket/arbetspaket-3/>
[2014-11-20]
- Johansson, M., Karlsson, J., Pedersen, E. & Flykt, A. (2012). Factors governing human fear of brown bear and wolf. *Human dimensions of wildlife*, 17(1): 58-74.
- Johansson, M. Sternudd, C. & Ferreira, I. (in press). The Walkshop: a tool to integrate research on human aspects of sustainable urban design in teaching. *Högre Utbildning*.
- Johansson, M. Sternudd, C. & Kärrholm, M. (accepted). Perceived urban design qualities and affective experiences of walking. *Journal of Urban Design*
- Malmö stad (2013). *Områdesprogrammen i Malmö, Faktaunderlag 2013*. Malmö stad, stadskontoret
- Malmö stad (2014). *Områdesprogram för ett socialt hållbart Lindängen*. <http://malmo.se/Kommun--politik/Sa-arbetar-vi-med.../Omradesprogram/Fem-omraden/Lindangen.html> [2014-11-20]
- Tykesson, T. (2002). *Bostadsmiljöer i Malmö, Inventering. Del 3: 1965-75*, Malmö Kulturmiljö, Länsstyrelsen Skåne län
- Wahlgren, L. , Stigell, E. & Schantz, P. (2010). The active commuting route environment scale (ACRES): Development and evaluation. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, vol. 7, ss. art 58