



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

# Shoppingdestinationen Göteborg

En studie av perceptuellt promenadavstånd och dess inverkan på en stads image

Kandidatuppsats i marknadsföring  
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet  
FEG311 Marknadsföring, kandidatuppsats  
VT 2014

**Författare**  
Gustav Brengesjö  
Ramtin Ohadi

**Handledare**  
Ove Krafft

# Förord

På uppdrag av Göteborg & Co har denna uppsats skrivits för Handelshögskolan vid Göteborgs universitet inom företagsekonomiska institutionen med inriktning mot marknadsföring. Uppsatsen grundar sig i det kollaborativa projektet Göteborg City Shopping som Göteborg & Co arbetar med i syfte att stärka turismen i Göteborg.

Vi vill först och främst tacka Jessica Blume och Göteborg & Co för möjligheten att skriva en uppsats för en organisation och stad som ligger oss varmt om hjärtat. Slutligen vill vi även rikta ett stort tack till vår handledare Ove Krafft som har stöttat oss i skrivprocessen och varit ett kunskapsrikt bollplank.

**Gustav Brengesjö & Ramtin Ohadi**

Göteborg 2014-05-27

# Sammanfattning

## *Bakgrund*

Den här kandidatuppsatsen har skrivits för Göteborg & Co, som vill marknadsföra Göteborg som en shoppingdestination med promenadavstånd till stora och små attraktioner i centrum. För att kunna positionera Göteborg som den stora småstaden måste två problemfaktorer som tidigare identifierats undersökas. Dessa är stadens image och de inkorrekt perceptuella promenadavstånden i centrum.

## *Syfte*

Syftet med uppsatsen är att ge underlag till en positionsanalys för hur Göteborg & Co kan stärka stadens image som shoppingdestination. Detta görs genom att undersöka stadens image i relation till medborgarnas perceptuella promenadavstånd mellan centrumområdena.

## *Teoretisk referensram*

Den teoretiska referensramen behandlar främst teorier om destinationsimage samt perceptuellt och objektivt avstånd. Teorier om image som förmedlare av löften och förväntningar till besökarna, medborgarnas ambassadörsroll samt kollaborativ destinationsmarknadsföring används för att koppla samman teorierna om destinationsimage och perceptuellt promenadavstånd i ett steg att uppnå syftet.

## *Metod*

En kvantitativ enkätundersökning med kvalitativa inslag utfördes. Data från de 277 respondenterna analyserades med hjälp av SPSS för att erhålla om signifikant skillnad mellan olika grupper och deras svar existerar gällande det perceptuella avståndet i centrala Göteborg. Dessutom användes programvaran Qlikview för att genomföra tydligare och mer adekvata analyser angående respondenternas åsikter om de undersökta promenadruterna.

## *Slutsats*

Resultaten från de statistiska analyserna visar att signifikant inkongruens existerar mellan det perceptuella promenadavståndet och det objektiva avståndet mellan de undersökta centrumområdena. Två primära bakomliggande faktorer har identifierats som bidrar till överestimeringen av promenadavstånden. Dessa är respondenternas kännedom om rutterna samt upplevelsen av att det är för många smågator och svängar i staden. Om Göteborg fortsättningsvis vill kombinera bilden av att vara den stora småstaden med att erbjuda en attraktiv shoppingupplevelse måste inkongruensen mellan upplevt och objektivt promenadavstånd åtgärdas. Annars riskerar Göteborgs image att förvanskas vilket skulle påverka stadens långsiktiga framgång som turistmål.

## **Abstract**

### *Background and problem*

This bachelor thesis is written on behalf of Göteborg & Co, who wish to position Gothenburg as a shopping destination. This is done by communicating a shopping experience with short walking distances between the city main shopping areas and attractions.. In order to succeed in this task, it's necessary to ascertain if the two previously acknowledged preventing factors - the image of the city and the inaccurately perceived walking distances between the main shopping areas - really exists.

### *Purpose*

The purpose of this paper is to provide a basis for a positional analysis of how Gothenburg can strengthen its image as a shopping destination. This is done by examining the city's image in relation to the residents perceived walking distances when walking between the city main shopping areas.

### *Theoretical framework*

The theoretical framework primarily deals with theories of destination image and perceived and objective distances. Theories of expectations and satisfaction, the residents role as ambassadors and the importance of collaborative destination marketing is used to interconnect theories about destination image and perceived walking distances in order to reach the purpose.

### *Method*

A quantitative survey with qualitative elements was conducted. The data from the 277 respondents were then analyzed using SPSS Statistics to obtain significant differences between groups and their responses regarding their perceived walking distances in central Gothenburg. Furthermore, the software Qlikview was used to provide a clearer and more adequate analysis of the respondents' views on different walkways in Gothenburg.

### *Conclusion*

Results from the statistical analysis showed that a significant incongruence exists between residents perceived walking distances and the objective distances. Two primary causative factors for distance overestimation in Gothenburg were distinguished. These were the residents' familiarity with the walking routes and their attitude towards the many pathways and turns along the walkways in the city. In order for Gothenburg to combine the image of a large small town with the image of an appealing shopping destination, the incongruence between perceived and objective walking distances must be eliminated. If not, it could lead to a distortion of the destination's image which would influence the viability of Gothenburg as a tourism destination.

<b>1. Introduktion</b>	1
1.1. Göteborg & Co	1
1.2. Turismens betydelse och utveckling	1
1.3. Uppsatsens utgångsläge	2
<b>2. Problemformulering</b>	3
2.1. Image	3
2.2. Perceptuellt avstånd	4
2.3. Syfte	4
2.4. Avgränsningar	4
2.5. Forskningsfrågor	5
<b>3. Teoretisk referensram</b>	7
3.1. Perceptuellt avstånd	7
3.1.1. Färdriktning och attraktionskraft	7
3.1.2. Tidspress	8
3.1.3. Kännedom	8
3.1.4. Säkerhet	8
3.1.5. Fysiska barriärer	9
3.2. Image	9
3.3. Collaborative Destination Marketing (CDM)	10
3.4. Löften och förväntningar	11
3.5. Lokalbefolkningen	11
3.6. Länken mellan perceptuellt avstånd och image	12
3.7. Sammanfattning av referensram	12
3.8. Teoridiskussion	14
<b>4. Metod</b>	15
4.1. Teoretisk metod	15
4.1.1. Vetenskapliga förhållningssätt	15
4.1.2. Objektivism	15
4.1.3. Forskningsansats	16
4.2. Praktisk metod	16
4.2.1. Val av undersökningsmetod	16
4.2.2. Urval	17
4.2.3. Enkätundersökningens utformning	17

4.2.4	Datainsamling	18
4.3.	Analys av insamlad data	18
4.3.1.	Statistisk analys	19
4.3.2.	Övrig analys	19
4.4.	Källkritik	20
4.5.	Reliabilitet och validitet	21
4.5.1.	Reliabilitet	21
4.5.2.	Validitet	22
4.5.3.	Sammanfattning av reliabilitet och validitet	23
4.6.	Bortfall	23
<b>5.</b>	<b>Resultat och analys</b>	<b>25</b>
5.1.	Korrespondens mellan perceptuellt och objektiva avstånd	25
5.2	Faktorer som påverkar inkongruensen mellan perceptuellt och objektiva avstånd	26
5.2.1.	Kön	27
5.2.2	Sysselsättning	28
5.2.3	Kännedom om promenadrutternas	29
5.2.4.	Kännedom om slutdestinationen	31
5.2.5.	Centrumområdenas upplevda karaktär	33
5.2.6.	Negativa upplevelser i centrumområden	35
5.2.7.	Promenader upplevs längre p.g.a. många svängar och smågator	37
5.2.8.	Promenera tar längre p.g.a. trafikljus och motorfordon	38
5.2.9.	Promenera tar längre p.g.a. vattendrag och placering av broar	40
5.2.10.	Faktorer som inte visade signifikant skillnad	41
5.3.	Analys av det perceptuella avståndets inverkan på destinationsimage	43
<b>6.</b>	<b>Slutsatser</b>	<b>45</b>
6.1.	Svar på forskningsfrågor	45
6.2.	Praktiska rekommendationer till Göteborg & Co	48
6.3.	Rekommendationer till fortsatt forskning	50
<b>7.</b>	<b>Referenser</b>	<b>51</b>
<b>8.</b>	<b>Bilagor</b>	<b>55</b>
8.1.	Bilaga 1 – enkätundersökning	55
8.2.	Bilaga 2 – sammanställning av enkätsvar	64

8.3. Bilaga 3 – SPS-analyser	91
8.4. Bilaga 4 – koordinater för objektivet promenadavstånd	105

## **Tabellförteckning**

<b>Tabell 5.1.1.</b> Jämförelse mellan objektivet och upplevt avstånd hela urvalet	25
<b>Tabell 5.1.2.</b> Överensstämmelse mellan upplevt och objektivet promenadavstånd hela urvalet	26
<b>Tabell 5.2.</b> Exempeltabell på hur testen Mann-Whitney och Wilcoxon presenteras.	26
<b>Tabell 5.2.1.</b> Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivet avstånd, gruppering: Kön	27
<b>Tabell 5.2.2.</b> Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivet avstånd, gruppering: Sysselsättning	28
<b>Tabell 5.2.3.</b> Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivet avstånd, gruppering: Kännedom om promenadrutterna	29
<b>Tabell 5.2.4.</b> Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivet avstånd, gruppering: Kännedom om slutdestinationen	31
<b>Tabell 5.2.5.</b> Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivet avstånd, gruppering: Centrumområdenas upplevd karaktär	33
<b>Tabell 5.2.6.</b> Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivet avstånd, gruppering: Negativa upplevelser i centrumområdena	35
<b>Tabell 5.2.7.</b> Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivet avstånd, gruppering: Många svängar och smågator ökar promenadtid	37
<b>Tabell 5.2.8.</b> Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivet avstånd, gruppering: Trafikljus och motorfordon ökar promenadtid	38
<b>Tabell 5.2.9.</b> Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivet avstånd, gruppering: Vattendrag och placering av broar ökar promenadtid	40

## **Figur- och diagramförteckning**

<b>Figur 3.7.</b> Sammanfattning av referensram	13
<b>Diagram 5.2.1.</b> Vart går du när du vill komma åt shopping? (Kön)	28
<b>Diagram 5.2.3.</b> Uppfattat promenadavstånd mellan centrumområdena	30
<b>Diagram 5.2.4.</b> Kännedom om centrumområdena	32
<b>Diagram 5.2.5.</b> Upplevd karaktär för varje centrumområde	34
<b>Diagram 5.2.6.</b> Upplevd negativ händelse i centrumområdena	36
<b>Diagram 5.2.7.</b> Många svängar och smågator ökar promenadtid	38
<b>Diagram 5.2.8.</b> Trafikljus och motorfordon ökar promenadtid	39
<b>Diagram 5.2.9.</b> Vattendrag och placering av broar ökar promenadtid	41
<b>Diagram 5.2.10.</b> Säkerhet dag- och kvällstid för centrumområden.	42
<b>Figur 6.1.1.</b> Slutsats – faktorer som påverkar (Innerstaden)	46
<b>Figur 6.1.2.</b> Slutsats – faktorer som påverkar (Avenyn)	46
<b>Figur 6.1.3.</b> Slutsats – faktorer som påverkar (Nordstan/Centralen)	47
<b>Figur 6.1.4.</b> Slutsats – faktorer som påverkar (Linné/Haga)	48



# 1. Introduktion

*I detta avsnitt ges först en beskrivning av studiens uppdragsgivare Göteborg & Co och deras arbetssätt för att marknadsföra Göteborg som en internationell turistdestination. Därefter beskrivs kortfattat turismens betydelse och utveckling i Sverige och i Göteborg. Slutligen sammanfattas informationen och förklarar uppsatsens utgångsläge.*

## 1.1. Göteborg & Co

Göteborg & Co är ett företag som bland annat ägs av Göteborgs Stad, Liseberg, Stena, Storhotellgruppen med flera (Göteborg & Co 2014). Företaget är en samverkansplattform vars uppgift är att marknadsföra Göteborg och verka för göteborgarnas bästa. Deras arbete med kommunikationen är ett steg i att nå visionen om att bli:

*“En av Europas mänskligaste och mest attraktiva storstadsregioner att leva och verka i samt att besöka” (Göteborg & Co 2014).*

Idag driver Göteborg & Co projektet *Göteborg City Shopping* vars syfte är att stärka Göteborgs image som turist-, mötes-, och evenemangsstad. Projektet drivs initialt på tre år och involverar parter såsom fastighetsägare, handlare, centrumorganisationer, Svensk Handel och Göteborgs Universitet. I skrivande stund befinner sig projektet i sitt tredje år.

## 1.2. Turismens betydelse och utveckling

Turismen i Sverige har idag ett högt exportvärde mätt utifrån utländska besökares konsumtion i landet. Enligt Tillväxtverket (2013) ökade exportvärdet med 7,5 % till 106,5 miljarder kronor under år 2012. För att sätta det i perspektiv var ökningen cirka 85 % mer än järn- och stålexporten och nästan tre gånger så mycket som den svenska personbilsexporten. Turismen bidrar dessutom till ökad sysselsättning där fler unga och personer med utländsk bakgrund efterfrågas. Under 2012 sysselsatte turismen ungefär 168 000 människor vilket är en ökning med cirka 28 % sedan år 2000. Turismen påvisar alltså positiva trender och god potential i Sverige vilket ger destinationsmarknadsförare en allt mer viktig roll för områdets utveckling.

Göteborg har under åren visat en stark tillväxt inom besöksnäringen. I Göteborg & Co's verksamhetsberättelse (2013) visade turismen en tillväxt för 22:a året i rad med drygt 3 % ökning i jämförelse med föregående år räknat i antal gästnätter som är ett accepterat mått på turismtillväxt. En positiv trend kunde även urskiljas för den totala turistomsättningen där omsättningen har ökat cirka 12 % sedan år 2008. Göteborg & Co menar att mycket av framgången beror till stor del på det genuina samarbete som finns mellan aktörerna i staden. Det är denna samverkan mellan statliga och privata aktörer tillsammans med politiker som har utvecklat Göteborg till en konkurrenskraftig turistdestination. Göteborg & Co kallar konceptet för “One Voice” där en slagkraftig bild av Göteborg som destination skapas genom ett gemensamt uttryck. Detta leder i sin tur till en positiv bild av staden som förhoppningsvis också attraherar företag till att etablera sig i Göteborg.

### 1.3. Uppsatsens utgångsläge

Tidigare uppsatser för Göteborg & Co har bland annat behandlat olika konsumenters attityder, drivkrafter samt associationer gentemot varje centrumområde och Göteborg som helhet. Deras resultat sätter grunden för vårt utgångsläge tillsammans med vetenskapen om turismens betydelse och de frågor och samarbeten som Göteborg & Co driver i dagsläget. Då en positionsanalys har efterfrågats av Göteborg & Co utgick vi från Göteborgs främsta styrka. Staden har en väldigt gynnsam stadsplanering med promenadavstånd mellan centrumområden och attraktioner placerade i anslutning till dessa. Denna geografiska närhet kan anses vara väldigt attraktiv för staden och det är just denna närhet i kombination med en stark shoppingupplevelse som vi ville ta till vara på och undersöka.

*“Göteborg är en stor småstad med charm. Det är ingen huvudstad och det är inte heller Skandinaviens största stad. I Göteborg bor inga kungar eller drottningar, men kanske är det just det som är grejen. Här finns plats för alla och det handlar mer om att vara originell än att vara cool.”*

*(Göteborg & Co 2014)*

Göteborgs förmedlade karaktär som den stora småstaden med promenadavstånd till attraktioner mitt i centrum kommer att präglade uppsatsens utgångsläge. Studiens syfte och forskningsfrågor tar sitt avstamp i diskussioner och rekommenderade forskningsområden från föregående uppsatsskribenter för Göteborg & Co.

## 2. Problemformulering

*Göteborg & Co har i dagsläget som utmaning att samordna stadsdelarna inom Göteborg och positionera staden som en enhetlig destination för att öka synergier mellan shopping och turism. I det här avsnittet diskuterar vi problematiken från två perspektiv - image och perceptuellt avstånd.*

### 2.1. Image

De uppfattningar som innehas om en destination av dess framtida besökare har en betydande inverkan för destinationens framgång som turistmål. Vad besökarna anser om platsens attribut formar deras uppfattningar och bilder, som antingen förhindrar eller bidrar till en framgångsrik utveckling. Men även om destinationen har många attraktioner i hög kvalitet kan en förvrängd image förhindra utveckling och potentiell framgång för destinationen (Hunt 1975). I korta drag menas image vara den övergripande bild för en plats som innehas av en individ (Mossberg 2001). Turistens uppfattade image av destinationen menas ha en inverkan i dennes beslutsprocess där den destination som innehar den mest passande och förmånliga imagen är den som i slutändan väljs (Leisen 2001; O'Leary & Deegan 2005). I takt med att mängden tillgängliga destinationer har ökat har också behovet av att inneha både en gynnsam och en differentierad image har ökat (O'Leary & Deegan 2003). Platsens olika attribut och funktionella fördelar kan dock enkelt efterliknas eller kopieras av konkurrerande destinationer. Men genom att tilldela sin produkt, service eller plats ett symboliskt och emotionellt värde kan differentiering uppnås (Aaker 2012). En stark varumärkesimage reducerar även de riskfaktorer som konsumenter upplever samtidigt som den kan förmedla hög kvalitet och tillgodose konsumenternas emotionella behov (Hosany, Ekinci & Uysal 2006). Vid köp eller konsumtion av immateriella produkter, såsom en resa till en stad, ökar alltså vikten av den image som konsumenten innehar (Mossberg 2001). Konsumenternas innehavda bild av destinationen anses slutligen ha en stor inverkan på besökarnas nöjdhet vilket i sig är kritiskt för att återbesök och positiv word-of-mouth ska uppstå. Detta beror på att den innehavda bilden skapar förväntningar hos besökaren som sedan måste uppfyllas. Om de inte uppfylls kan detta leda till missnöjdhet och en försämring av destinationens image (O'Leary & Deegan 2003, 2005).

Det saknas till stor del forskning inom detta område gällande turisternas upplevda image av Göteborg, både före och efter ett besök. Mossberg (1997) fann i sin artikel att turisterna som besökte Göteborg, i samband med världsmästerskapen i friidrott, saknade en tydlig bild av staden och dess övriga attraktioner. Denna upptäckt visar tillsammans med tidigare kandidatuppsatser, skrivna för Göteborg & Co vid Göteborgs universitet, att destinationen Göteborg saknar en tydlig image. Eftersom en destination som produkt anses komplex, kan försök att förmedla destinationsimagen utan övergripande samarbete mellan dess olika intressenter, resultera i att besökarna får en fragmenterad bild och uppfattning av destinationen (Smith 1994). Det föreligger således styrka i att skapa gemensam marknadsföring gällande turistdestinationen (von Friedrichs Grängsjö 2003a).

## 2.2. Perceptuellt avstånd

Som tidigare nämnts har Göteborg en väldigt gynnsam stadsplanering med gångavstånd mellan sina centrala områden och starka attraktioner placerade i anslutning till dessa. Sandström och Jamejam (2014) ger dock indikationer i sin undersökning att människor i Göteborg har ett perceptuellt avstånd som är längre än det objektiva avståndet till vissa delar inom staden. Det perceptuella avståndet innebär det upplevda avståndet av en sträcka. Deltagarna i deras studie gjorde alltså överestimeringar i sina avståndsbedömningar. Tänkbara förklaringar som diskuteras är att delar av city är av odefinierad karaktär och känns således onaturliga att vistas inom. Vissa områden agerar som barriärer mellan de olika centrumområdena vilket försvårar en naturlig övergång mellan dem. Det visar sig alltså att ett psykologiskt avstånd förhindrar konsumenter från att söka sig till vissa områden. Problemet styrks även av en annan kandidatuppsats som visar att avståndet är den främsta anledningen till varför vissa shoppingkvarter i Göteborg inte besöks (Jigfelt & Rosander 2014). Detta kan te sig motsägelsefullt då staden mer eller mindre har gångavstånd mellan sina områden. Det finns det alltså en viss problematik för Göteborg & Co att marknadsföra Göteborg som den charmiga stora småstaden om centrumområdena inte upplevs vara nära varandra. Genom att djupare undersöka de faktorer som påverkar det perceptuella avståndet mellan stadsdelarna, kan man hitta grunden till att sammanföra dem och skapa en helhetsupplevelse av shoppingen i Göteborg. Denna enhetliga och holistiska image visar sig vara viktig i Göteborgs positionering som stark shopping- & turiststad.

## 2.3. Syfte

Syftet med uppsatsen är att ge underlag till en positionsanalys för hur Göteborg & Co ska stärka Göteborgs image som shoppingdestination. Detta genom att undersöka göteborgarnas perceptuella avstånd mellan fyra centrumområden i staden och dess inverkan på destinationens image.

## 2.4. Avgränsningar

En geografisk avgränsning har gjorts till att endast undersöka centrumområdena i Göteborg. Dessa är Linné/Haga, Avenyn, Innerstaden och Nordstan/Centralen. Avgränsningen är baserad på Göteborg & Co's efterfrågan om en positionsanalys för nämnda centrumområden. Då vår uppsats tar avstamp i tidigare resultat och diskussioner, påverkas vår utgångspunkt av föregående uppsatser avgränsningar. Det gör att vi har använt oss av en snarlik avgränsning gällande Göteborgs centrumområden. Studien ämnar inte att ge en generaliserad bild av perceptuellt avstånd inom ramen för turistdestinationsmarknadsföring utan har som mål att studera fenomenet inom den geografiska ramen, Göteborg City.

Studien har även avgränsats till att endast undersöka individer bosatta i Göteborg och deras syn på avståndet i staden. Avgränsningen gjordes med avseende på tidsramen för uppsatsen då det är både svårt och tidskrävande att hitta turister i staden under april månad.

Studien har ytterligare avgränsats i den mån att objektiv information om stadens infrastruktur inte har samlats in då detta anses vara en komplex och kostsam process. Därför används istället relationen mellan perceptuellt och objektivt avstånd som ett mer kostnadseffektivt mått på infrastrukturens inverkan på avståndsbedömningen i staden (McCormack et al. 2008).

En sista avgränsning har gjorts till att endast undersöka det perceptuella avståndet för gång som transport. Detta på grund av att promenader ger individer möjligheten att interagera med den lokala omgivningen och således erhålla större kännedom om staden (Cohen & Weatherford 1980; Cadwallader 1979).

## **2.5. Forskningsfrågor**

*- I vilken mån råder det inkongruens hos Göteborgarna gällande objektivt och perceptuellt avstånd mellan centrumområden i staden?*

*- Vilka bakomliggande faktorer kan vara orsaker till den funna inkongruensen?*

*- Hur påverkar den funna inkongruensen stadens förmåga att positionera sig som en attraktiv shoppingdestination?*



### 3. Teoretisk referensram

*I denna referensram beskrivs teorier om perceptuellt avstånd, image, Collaborative Destination Marketing, löften och förväntningar samt invånarnas ambassadörsroll. Teorierna sammanfattas därefter för att ge en översikt i de steg som krävs för att uppnå uppsatsens syfte. Slutligen förs en diskussion kring motsägande teorier som har hittats.*

#### 3.1. Perceptuellt avstånd

I denna uppsats definieras det fysiska avståndet som ett objektivet geografiskt avstånd i gångväg och inte i fågelväg. Det perceptuella avståndet symboliserar i sin tur människans subjektiva och upplevda avstånd gentemot olika destinationer. Det fysiska vägvståndet är i sig inte problematiskt att mäta. Genom vetskap av ytterligare fysiska faktorer såsom plats och riktning tillsammans med demografiska variabler som kön och ålder, är det möjligt att undersöka det perceptuella avståndet hos individen. Denna information ligger som grund för individens beslut att besöka ett visst område (Lee 1970; McCormack et al. 2008). Vare sig det fysiska avståndet för en rutt är längre eller inte än en annan rutt spelar ingen roll om den ändå uppfattas som längre. Därför bör fokus ligga på det perceptuella avståndet för att öka antalet besökare i ett område (Mattson & Rengert 1995). Hos individer existerar en svag överensstämmelse mellan perceptuellt och objektivet avstånd (McCormack et al. 2008). I denna uppsats benämns detta som en inkongruens.

##### 3.1.1. Färdriktning och attraktionskraft

Avstånd kan mätas objektivet såväl som subjektivt med över- och underskattande mått. Ur ett geografiskt perspektiv tenderar shoppare att uppleva avstånd in mot centrum som längre än avstånd från centrum (Golledge & Zannaras 1973). Detta förklaras av att centrum har mer trafik och fler smågator som agerar barriärer vilket påverkar avståndsbedömningen. Annan forskning säger att avstånd in mot centrum upplevs kortare eftersom individer tenderar att kartlägga staden med ett fokalt perspektiv där centrum är den plats som är mest attraktiv (Lee 1962). Detta påverkar i sin tur perceptionen där det upplevda avståndet förkortas in mot centrum. Lee tar även upp huruvida det existerar någon skillnad i avståndsbedömning mellan män och kvinnor i förhållande till färdriktningen. Han menar i sin undersökning att kvinnor överlag gör en mindre överskattning av avståndet in mot centrum i jämförelse med männen. Detta menar han påverkas av att kvinnor har ett starkare intresse för shopping än män, varav centrum har starkast attraktionskraft med sitt större shoppingutbud. Dock visar Lee's undersökning att några av de kvinnliga respondenterna uppskattade vissa avstånd från centrum och ut som närmare, vilket ledde till att han inte kunde generalisera förhållandet mellan kön och avståndsbedömning i en viss riktning. Lee's tes gällande attraktionskraftens roll styrks av ytterligare undersökningar som visar att konsumenter gör en lägre överskattning av avstånd när de shoppar saker som är intressanta för dem eller av hög social status (Coshall 1985). En annan undersökning visar att avståndet till landmärken som är attraktiva för individen uppfattas som kortare och tvärtom (Smith 1984).

### 3.1.2. Tidspress

Coshall (1985) tar upp tidspress som en faktor och menar att det har inverkan på det perceptuella avståndet. Hans undersökning visar att konsumenter som shoppar under hög tidspress tenderar att göra en mindre överskattning av avståndet till butiker än de som shoppar under låg tidspress. Han resonerar att konsumenter som har mindre tid och således högre tidspress behöver göra en mer exakt tidsbedömning för att avgöra om de hinner ta sig fram till slutdestinationen i tid. Det är nödvändigt för dem att använda sin tid så effektivt som möjligt vilket tvingar dem till att göra en bättre avståndsbedömning som därmed resulterar i en lägre överestimering av sträckan.

### 3.1.3. Kännedom

Vuxna tenderar att främst överskatta avstånd till det längre vilket möjligen kan beskrivas som en effekt av dålig kännedom eller kunskap om den fysiska omgivningen i ett område (Golledge & Stimson 1997; Pocock & Hudson 1978). Kännedom om ett område kan förbättras genom ökad interaktion, exponering och erfarenhet med området. Gällande promenadrutter mellan områden talar Golledge och Stimson om att människor tenderar att överskatta avståndet för korta och familjära rutter varav de underskattar avståndet för längre och okända rutter. Detta styrks i en undersökningen av McCormack et al. (2008) som menar att människor i områden med förutsättningar för "high-walkability" -HW- (ett mått för gångvänligheten i en stad och dess områden) tenderar att gå mer och har således mer kunskap om olika rutter vilka kan uppfattas vara längre då de blir familjära. Andra undersökningar visar motsatsen där ökad familjaritet och kunskap för en rutt bidrar till en mer korrekt avståndsbedömning då en geografisk referensram har skapats (Thorndyke & Hayes-Roth 1982; Bailly 1986; Cohen & Weatherford 1980).

### 3.1.4. Säkerhet

Det perceptuella avståndet kan även bero på omgivningens säkerhet (Mattson & Rengert 1995). Det görs skillnad på rädsla och fara där det förstnämnda är en subjektiv upplevelse och det sistnämnda är en objektiv och mätbar faktor. Således kan rädsla kännas i en helt ofarlig situation och tvärtom vid exempelvis rökning. I nästan alla fall tenderar en säker omgivning föredras om inte motsatsen söks aktivt för spänningens skull. Rutter genom en säker omgivning uppfattas som kortare än de genom en osäker omgivning och den väg som upplevs som kortast är också den som väljs. Det finns alltså en positiv korrelation mellan dåliga upplevelser, rädsla och ökat perceptuellt avstånd till ett område. Förbättras säkerheten inom ett område platsen göras mer attraktiv och önskvärd. Det ska leda till ökad tillströmning av människor då den förväntade faran minskar varav avståndet upplevs som kortare än tidigare (Koohsari, Karakiewicz & Kaczynski 2013).

När säkerhet nämns som en faktor som influerar bedömningen av promenadavståndet, tenderar tankarna att falla på huruvida områden eller platser innehar låg eller hög grad av kriminalitet eller brott. Människor kan dock även uppleva osäkerhetskänslor som har sitt ursprung i huruvida en plats uppfattas som tydlig eller inte (Andersson 1988). Med det menas att möjligheten att relatera till



platsen avgör graden av osäkerhet som upplevs. Innehar platsen eller området en otydlig karaktär innebär detta en sämre möjlighet för individer att relatera till platsen som därmed upplever högre grad av osäkerhet. En odefinierad karaktär eller en splittrad bild av ett område skapar känslor av olust (Börgeson 2012).

### 3.1.5. Fysiska barriärer

Rutter med många trafikljus eller svängar, där ett val måste göras, uppfattas som längre än raka rutter med färre vägval (Sadalla & Magel 1980; Lee 1962). Infrastrukturella faktorer kan alltså agera som barriärer och således påverka avståndsbedömningen. Detta styrks av bland annat McCormack et al. (2008) som även nämner ytterligare barriärer för fotgängare som exempelvis trafik, spårvägar och broar. De nämner ett exempel där en längre rutt med mindre trafik kan vara att föredra framför en kortare rutt som har mer trafik. Gällande trafikljus som barriär för fotgängare så har det visats att en visuell nedräkningsmekanism på lyktan bidrar till att drastiskt minska den upplevda väntetiden (Keegan & O'Mahony 2003). Stone och McBeath (2010) har med sin undersökning gett andra indikationer på barriärers påverkan där kvinnorna tenderade att överskatta avstånd i högre grad, jämfört med männen, när de var medvetna om att flera alternativa vägar existerade till deras slutdestination. Vidare har det visats att individer ibland uppvisar stora svårigheter när de ska återge en stads utformning (Appleyard 1970). De tenderar att kraftigt förenkla sin bild av stadsplaneringen vilket ytterligare kan indikera att barriärer existerar. Annan forskning visar dock att infrastruktur och älvar kan användas till en stads fördel istället för att betraktas som barriärer (Canter & Tagg 1975). Om planeringen sker på ett eftertänksamt sätt kan dessa "barriärer" istället bli fördelaktiga associationer som bidrar till en enhetlig image av staden.

## 3.2. Image

En destinations förmedlade bild är ett viktigt koncept inom platsmarknadsföring, även kallad destinationsmarknadsföring. Det definieras som ett långsiktigt arbete som ämnar att omskapa, förbättra eller förstärka bilden av en plats (Syssner 2012). Denna definition av destinationsmarknadsföring ger en indikation på att bilden eller imagen av en destination är central vid marknadsföring av platser. Med image menas i denna uppsats den bild som hålls av en individ eller en grupp människor. Bilden är holistisk, levande och ett resultat av gruppens förståelse för avsändarens fabricerade bild (Hatch & Schultz 1997). Image kan också förklaras som summan av en persons uppfattningar, idéer, känslor, förväntningar och intryck av en plats (Kotler 1994). Vid val av destination spelar bilden av platsen stor roll eftersom denna ger konsumenten information om upplevelsen trots att erfarenhet av destinationen saknas (Mossberg 2001). Detta bekräftas även av Baloglu och McCleary (1999) där de konstaterar att vikten av image för konsumentens val av destination har fastställts under tidigare årtiondens forskning. Hunt (1975) konstaterade redan då i sin artikel Image as a factor att imagen för en plats spelar stor roll för utvecklingen och framgången för destinationen. En på förhand positiv bild av destinationen kommer öka sannolikheten att resenären uppskattar kvaliteten på resmålet och därmed får en ökad tillfredsställelse (Chi & Qu

2008; O'Leary & Deegan 2005).

Vikten av destinationsimage har sedan mitten på 70-talet blivit ett av de viktigaste koncepten inom turistdestinationsmarknadsföring. Detta är en effekt av den starka tillväxten inom turistindustrin, globaliseringen och att världen numera är lättillgänglig (O'Leary & Deegan 2003; Shani & Wang 2011). Resenärerna använder sig av destinationsimagen för att kunna jämföra de resmål de funderar på att besöka. Dessa resmål har de oftast väldigt lite kunskap om och använder således de mentala bilder de har för varje destination (O'Leary & Deegan 2003). Även fast det råder viss oenighet i hur en destinationsimage ska definieras, samt vilka komponenter som skapar den, anser Li och Vogelsong (2006) att den generella uppfattningen av en destinations image är den bild som turisterna har av destinationen och inte den bild som marknadsföringsorganisationen av destinationen anser existera. Detta styrks av Ahmed (1991).

*"What people think about a destination's image is strategically more important than what marketers knows about the destination" (Ahmed 1991, s. 25)*

En image fyller olika funktioner och förmedlar olika attribut till mottagaren. Image tillskrivs, enligt Grönroos (2000), funktioner som att förmedla förväntningar genom extern marknadskommunikation. Konsumenter tenderar att välja de företag eller destinationer som de upplever har en positiv image och som verkar motsvara deras förväntningar. En annan funktion kan vara filtrering av förväntningar eftersom förväntningarna om destinationen påverkar hur konsumenterna utvärderar destinationen. Om konsumenten innehar en positiv image så fungerar den som ett skydd mot negativa erfarenheter. Om imagen däremot är negativ så förstärks de negativa erfarenheter. Grönroos menar alltså att image kan anta rollen som kvalitetsförstärkare. Om den upplevda kvaliteten av en destination överensstämmer med dess image kommer imagen att bevaras eller förstärkas. En turistdestination som har en fastställd image måste konstant arbeta med att infria de visioner och bilder som förmedlas utåt. Om platsen inte uppfyller de löften och bilder som förmedlats blir konsekvensen en diffus och icke trovärdig image som i förlängningen skadar förtroendet från besökare, intressenter och invånare (von Friedrichs Grängsjö 2003b).

### **3.3. Collaborative Destination Marketing (CDM)**

Denna uppsats bör förstås utifrån aspekten av dess olika intressenter. Dit hör Göteborg & Co, centrumorganisationerna, butikerna och turisterna. Existensen av de olika intressenterna gör att turistdestinationen bör fokusera på att samordna dem och utnyttja de synergier som då uppstår (von Friedrichs Grängsjö 2003a; Wang & Fesenmaier 2007). Dock kan samordningen försvåras av att de olika organisationerna på destinationen främst drivs av egna intressen. En övergripande organisation kan inte heller ensam förmedla en fullvärdig turistupplevelse. Detta leder till att organisationer ibland försöker marknadsföra en turistdestination själv (Wang 2011). Von Friedrichs Grängsjö (2001) menar dock att när individuella intressenter marknadsför en destination och

förbiser vikten av en gemensamt projicerad bild, misslyckas utvecklingen av en holistisk bild vilket förhindrar destinationen att lyckas på lång sikt. Syssner (2012) diskuterar detta kritiskt och påpekar dock att en alltför enhetlig bild av en destination även kan exkludera och förblinda. Den exkluderande effekten innebär att de som inte passar in i den förmedlade bilden utesluts. Den förblindande effekten innebär att de som förlitar sig på bilden som förmedlas riskerar att missa mångfalden som förbisets till förmån för det renodlade budskapet. Dock menas att den potentiella baksidan av att förmedla en enhetlig och schematisk bild av en destination vägs upp av de synergier som organisationer tillsammans uppnår genom att samarbeta (Wang 2011). Samarbetet är en starkt bidragande faktor till framgången av en destination och därför bör en enhetlig bild av en destination vara att föredra.

### **3.4. Löften och förväntningar**

För att få hållbar utveckling inom turistnäringen i Göteborg krävs det att de som besöker staden får sina förväntningar uppfyllda, upplever staden på ett positivt sätt och blir nöjda med sin vistelse. Förväntningar och i vilken mån konsumenter upplever nöjdhet är starkt sammanlänkade. Det vill säga att kunders nöjdhet baseras på vilka förväntningar som bidrog till konsumtionen av varan, tjänsten eller destinationen (Ojasalo 2001). Redan i Helson's artikel (1948) presenteras hur en individs nöjdhet har sitt ursprung i jämförelsen samt överensstämmelsen mellan förväntningar och upplevelser. Inom Service Marknadsföring finns det bred acceptans för att länken mellan förväntningar och nöjdhet hör samman på detta sätt (se exempelvis Grönroos 1982; Parasuraman, Zeithaml & Berry 1988). Hanefors och Mossberg (2007) argumenterar dock för att upplevd nöjdhet utifrån ett destinationsperspektiv är mer komplext vilket beror på att alla inblandade parter måste uppfylla de förväntningar som besökaren har på destinationen. Men en destinationsimage förmedlar, precis som en produktimage, förväntningar och löften till dess besökare (Tasci 2011). Vill destinationen då ha nöjda besökare blir vikten av en destinationsimage och uppfyllandet av dess förväntningar viktiga aspekter att jobba med (O'leary & Deegan 2003). I vår problemformulering diskuterades det löfte som Göteborgs image förmedlar om den stora småstaden. För att staden ska nå långsiktig framgång som turistdestination måste detta löfte också infrias.

### **3.5. Lokalbefolkningen**

Turism kan ses som ett möte mellan människor, turister samt mellan turist och destinationens invånare (Hanefors & Mossberg 2007). Invånarna kan anta en slags ambassadörsroll i mötet med turisten. Eftersom invånarna i staden kommer att vara de som oftast träffar turisten så innehar de en stark position att påverka turistens attityd och uppfattning om destinationen (Braun, Kavaratzis & Zenker 2010). Det är därför viktigt att hantera de egna invånarnas attityder mot turister men också se till att den förmedlade imagen är väl förankrad hos dem (Jurowski 2011). Invånarna i en stad har möjligheten att styrka och skapa trovärdighet i de budskap som destinationens

myndigheter vill förmedla till turisten (Braun et al. 2010). Vidare menar de att invånarnas beteende i sig självt är en integrerad del av destinationen och behöver således hanteras för att förstärka bilden som destinationen vill att dess besökare ska inha. Vi har i denna studie, på grund av dess avgränsningar, undersökt promenadavstånden mellan Göteborgs fyra centrumområden för personer som bor i Göteborg. Ovannämnda teorier är kopplingen och anledningen till varför det inte bör anses vara irrelevant att undersöka hur stadens invånare upplever promenadruterna.

### **3.6. Länken mellan perceptuellt avstånd och image**

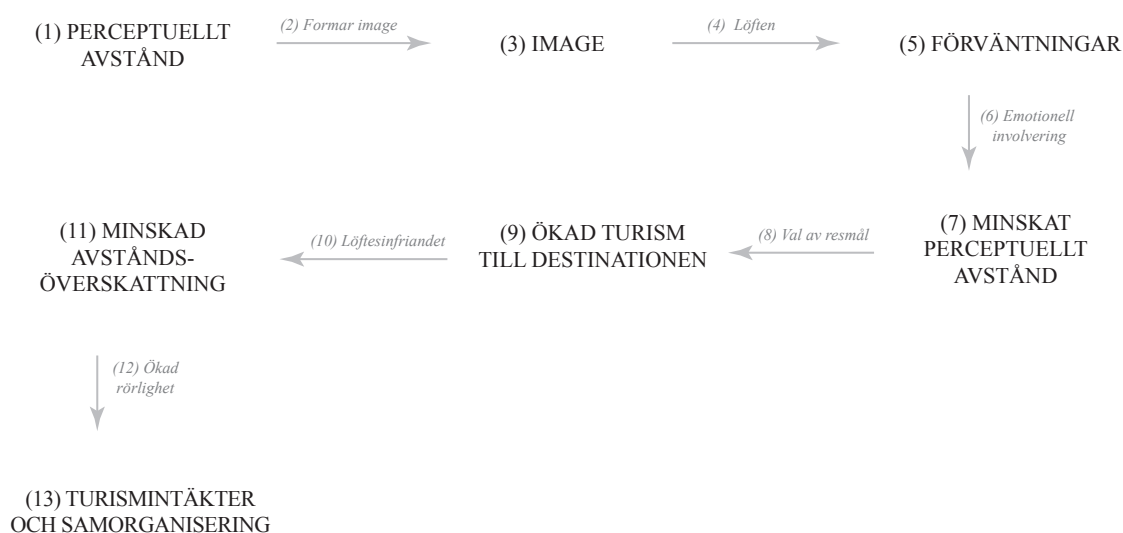
Den subjektiva avståndsbedömningen kan även påverkas av individens emotionella involvering till destinationen (Bratfisch 1969; Pocock & Hudson 1978). Om involveringen är stark uppskattar individen avstånden som kortare. Detta styrks även i senare forskning (Strzalecki 1978). Bratfisch menar att tre faktorer påverkar relationen mellan avståndsbedömning och emotionell involvering: individens egna tillskrivna betydelse för destinationen, intresset för destinationen och graden av kunskap om destinationen. Vidare indikeras att en stad med en oklar image kan leda till en generell överskattning av avstånd inom staden (Canter & Tagg 1975). Sammanvävs teorierna skulle teser därmed kunna utvecklas om att karaktären eller bilden i en stad påverkar den emotionella involveringen. Har staden, eller i vårt fall områden inom staden, en stark image så kan den emotionella involveringen hos individen stärkas som i sin tur bedömer avstånden som kortare.

Det perceptuella avståndet har en inverkan i turistens val av resedestination (Ankomah & Crompton 1992). Detta bekräftas också i en senare studie som visat att avståndet till en destination är den viktigaste faktorn vid valet av resmål (Ankomah, Crompton & Baker 1996). Samtidigt beskrev vi i avsnitt 3.2 image att konsumenter tenderar att välja de företag eller destinationer som de upplever har en positiv image och som verkar motsvara deras förväntningar (Grönroos 2000). Således kan vår teoridiskussion ställas i en större kontext där en stark karaktär eller image hos en destination kan leda till en starkare emotionell involvering hos potentiella turister som i sin tur bedömer avståndet som kortare vilket ökar chansen att de väljer just den destinationen som resmål. Samtidigt diskuterar de att denna effekt skulle kunna motbalanseras och skapa missnöje hos turisten om det upplevda avståndet till destinationen inte stämmer överens med förväntningarna.

### **3.7. Sammanfattning av referensram**

Hittills i referensramen har vi behandlat teorier inom perceptuellt avstånd, image, CDM, löften och förväntningar samt invånarnas ambassadörsroll. I detta sammanfattande avsnitt presenteras ett väldigt övergripande samband som kopplar ihop teorierna (Figur 3.7). Detta ger oss underlag för den information vi behöver för att uppnå uppsatsens syfte. Med teorikopplingen ämnar vi att förtydliga länken mellan perceptuellt avstånd och image.

Teorier om det (1) perceptuella avståndet bidrar till förståelse för potentiella faktorer som kan påverka avståndsbedömningen inom en destination. En inkongruens mellan perceptuellt och objektivt avstånd kan agera som hinder för att samordna destinationen till en enhetlig bild. Genom att bearbeta faktorerna som påverkar avståndsbedömningen (2) formas och stärks en destinations image. Presenterade teorier menar att en stark och enhetlig (3) image har en central roll för en destinations framgång. Imagen blir ett (4) löfte som förmedlas ut till omvärlden och skapar (5) förväntningar om destinationen hos potentiella turister. Om en individ har stora förväntningar på en destination så ökar även den (6) emotionella involveringen som i sin tur ger en (7) minskad överskattning av avståndet till destinationen. Det har konstaterats att avståndet till en destination är den faktor som har störst inverkan i turisternas (8) val av resmål. Med ett minskat perceptuellt avstånd till destinationen borde fler turister välja destinationen som resmål vilket (9) ökar turismen dit. När turisterna väl besöker destinationen har (10) löftet om närheten infriats varav den förmedlade imagen även är väl förankrad hos lokalbefolkningen som antar en ambassadörsroll. Destinationens faktiska identitet blir alltså kongruent med dess image och uppfyller således de förväntningar som turisten hade. Den tydliga imagen som kommer med detta bidrar enligt teorierna till ett (11) mindre överskattat avstånd inom en stad än om imagen hade varit otydlig. Detta kan leda till (12) ökad rörlighet inom destinationen som slutligen kan resultera i (13) ökade turismintäkter och bättre samorganisering av destinationen.



Figur 3.7. Sammanfattning av referensram

### 3.8. Teoridiskussion

De resultat som teorier om perceptuellt avstånd presenterar säger i några fall emot varandra. Det blir då viktigt att diskutera vårt förhållningssätt gentemot dessa teorier. Vad som är viktigt att ha i åtanke är att alla undersökningarna är baserade på individernas subjektiva avståndsbedömning. Individer som har olika bakgrund, åsikter, förutsättningar och svar vars mätbarhet inte är exakt. Detta är nog den främsta förklaringen till varför kontraster mellan teorierna uppkommer. Därför har vi en allmänt öppen syn på teorier som behandlar perceptuellt avstånd.

Det första motsägande resultatet är teorierna om avståndsbedömning i färdriktning in mot och ut från centrum. Golledge & Zannaras (1973) menar att avstånd in mot centrum uppfattas som längre eftersom fler barriärer finns i centrum i form av mer trafik och fler vägval. Detta motsäger resultatet från Lee (1962) som påstår att avstånd in mot centrum uppfattas som kortare eftersom det finns en starkare attraktionskraft i centrum. Detta styrks av Coshall (1985) och Pocock & Hudson (1978). Resultaten härstammar från två olika perspektiv vars tillförlitlighet är svåra att bedöma. Vi har valt att utgå från det resultat som citeras mest frekvent i de artiklar vi har kommit i kontakt med. Vi har utgångspunkt från Lee's teorier men avvisar inte Golledge & Zannaras' teorier.

Det andra motsägande resultatet gäller avståndsbedömningen till ett område i förhållande till kännedomen om promenadrutternas dit. Golledge & Stimson (1997) samt McCormack et al. (2008) menar att det perceptuella avståndet blir längre ju mer familjärt ett område blir och ju bättre kännedom som innehas för omgivningen där. Detta går emot Thorndyke & Hayes-Roth (1982), Bailly (1986) samt Cohen & Weatherford's (1980) resultat som visar att korrekt avståndsbedömning uppstår då kännedomen en promenadrutt ökar, detta då bland annat en geografisk referensram skapas. Respondenterna i McCormack et al. undersökning hade en viktig begränsning som kan ha påverkat resultatet. Deras respondenter fick från sin bostad uppskatta tiden det tar att promenera till närmsta butik, café, busshållplats eller exempelvis livsmedelsaffär. Den "närmsta" destinationen för respondenten behövde inte nödvändigtvis vara den objektiva närmsta slutdestinationen. Respondentens kunskap om omgivningen kan alltså ha påverkat resultatet i stor mån vilket gör att reliabiliteten i deras undersökning sjunker. Thorndyke & Hayes-Roth har utfört sin undersökning i en stor lokal där vissa av respondenterna fick god kunskap om rutterna i förväg och några i mindre grad varav avståndsbedömningen jämfördes. Vi anser att deras undersökning är mer reliabel gällande erhållet resultat för kunskap om rutter som påverkande faktor av avståndsbedömning. Detta har även lett oss till att undersöka det upplevda gångavståndet och inte fågelvägen då erfarenheten och kunskapen om rutterna kan ha en direkt inverkan i avståndsbedömningen (Cadwallader 1979).

## 4. Metod

*De centrala delarna som diskuteras i detta avsnitt berör studiens vetenskapliga synsätt, forskningsansats, databehandling, dataanalys samt en utvärdering av studiens reliabilitet och validitet.*

### 4.1. Teoretisk metod

#### 4.1.1. Vetenskapliga förhållningssätt

Uppsatsens valda vetenskapliga förhållningssätt har sin grund i positivismen och beskriver vårt sätt att förhålla oss till vetenskapen och dess uppkomst. Det positivistiska förhållningssättet var enligt författarna Patel och Davidsson (2011) från början en reaktion på filosofisk spekulering och ovetenskap och har sitt ursprung i naturvetenskaplig forskning. Företeelser och upptäckter ska vara verkliga och tillgängliga för människors förnuft och sinnen (Patel & Davidsson 2011; Bryman 2011). Det finns inom positivismen en rad principer som denna uppsats väljer att använda sig av. Patel och Davidsson menar att verifierbarhetsprincipen härstammar från ett försök att skapa en gränslinje mellan vad som är och inte är vetenskap genom ett förhållningssätt där alla påståenden i teorin bekräftas av observationer. Positivistisk forskning kännetecknas även av en värderingsfri tanke vilket innebär att man är objektiv (Bryman 2011). Hur denna uppsats förhållit sig till det, samt den problematik som uppstår, beskrivs i nästa avsnitt. Vidare anses även reduktionsprincipen vara en del av ett positivistiskt förhållningssätt. Denna princip innebär att problemet som undersöks kan brytas ner i mindre beståndsdelar som studeras var för sig i syfte att få ny kunskap om helheten.

Ett annat vetenskapligt förhållningssätt som ofta ses som positivismens motsats är hermeneutiken med grund inom tolkningsläran (Patel & Davidsson 2011; Bryman 2011). Här menas att studier av sociala verkligheter kräver ett annat förhållningssätt jämfört med naturvetenskapliga studier. Inom hermeneutiken flyttas fokus från att förklara det mänskliga beteendet, vilket positivismen står för, till att försöka förstå beteendet (Bryman 2011).

#### 4.1.2. Objektivism

Som tidigare nämnts är objektivism, enligt Bryman (2011), nyckelbegrepp för det positivistiska vetenskapssynsättet. Studien antar en objektiv ståndpunkt vilket innebär att sociala företeelser ses som yttre händelser som ligger utanför vårt inflytande och som existerar oberoende av hur vi agerar. Det föreligger dock enligt Holme och Solvang (1997) en inneboende problematik då de anser det vara omöjligt att inneha en helt objektiv ståndpunkt och separera människan helt från sina intressen. De menar samtidigt att medvetenheten om detta gör att en objektiv ståndpunkt ändå kan erhållas. Detta nås genom att forskaren har ett tydligt och klart förhållande till sina intressen och på så vis distanserar till dem. Vi som uppsatsförfattare har genom en mängd val präglat studiens utformning och utförande. Valen kan gälla frågeställning, metod, tema och hur vi har valt att

presentera resultatet. Utifrån dessa aspekter blir målet med objektivitet orimligt och ett ideal vi inte kan uppnå. Här bör istället objektivitet ses som något kopplat till undersökningsproceduren och den saklighet samt öppenhet som finns i framställningen av materialet. Vidare menar Holme och Solvang att det är forskarens uppgift att tydligt framhålla de aspekter av studien som anses influerade av personliga motiv och intressen. Vi ämnade att förhålla oss objektiva och värderingsfria till granskningen av litteraturen, empirin som presenteras och resultatet av studien.

### **4.1.3. Forskningsansats**

Det finns inom dagens forskning framför allt tre olika synsätt på relationen mellan teori och empiri. Dessa är deduktion, induktion och abduktion (Patel & Davidsson 2011). Dessa tre synsätt ger forskaren olika sätt att arbeta eller se på relationen mellan just teori och empiri.

Patel och Davidsson menar att valet av ett deduktivt synsätt är att gå bevisandets väg. Utifrån den kunskap som innehas inom ett område och dess existerande teorier, undersöks en eller flera företeelser som då underkastas empirisk granskning. Det vill säga att teorierna utgör den grund som forskaren använder sig av vid granskning av empirin. Genom sin kunskap från tidigare teorier drar forskaren slutsatser om enskilda fall och företeelser (Bryman 2011). Risken med att anta ett deduktivt synsätt är att existerande teorier kan verka inskränkande på forskaren och leda till att nya rön inte upptäcks. Väljs ett induktivt synsätt istället ses detta som att gå upptäckandets väg där empirin studeras vilket senare kan leda till formulerandet av en teori. Risken med detta synsätt är att forskaren inte vet hur väl den nya teorin är applicerbar generellt. Detta synsätt anses inte heller vara helt förutsättningslöst då även forskare som jobbar induktivt är oundvikligen färgade av de idéer och föreställningar som innehas sedan tidigare (Patel & Davidsson 2011).

## **4.2. Praktisk metod**

### **4.2.1 Val av undersökningsmetod**

Vid val av undersökningsmetod finns generellt sett två olika strategier för att genomföra forskning - kvalitativ eller kvantitativ metod. Dessa gör skillnad på hur generering, bearbetning och analysering sker av den information som har samlats in (Patel & Davidsson 2011). Valet mellan en kvalitativ eller en kvantitativ undersökningsmetod bör baseras på det valda problemområdet och hur syftet är formulerat (Holme & Solvang 1997). Denna uppsats har haft som syfte att dra slutsatser om Göteborgs image utifrån studier om perceptuellt och objektivt promenadavstånd mellan stadens shoppingkvarter. Utifrån de presenterade teorierna har vi dragit slutsatser och har således inte utvecklat teorier eller ökat förståelsen för existerande teorier. Enligt Holme och Solvang bör därmed en kvantitativ studie genomföras då även ett deduktivt synsätt och positivistiskt förhållningssätt föreligger. Studien menas vara deduktiv då den från existerande teori försöker dra slutsatser om enskilda fall. Således följs bevisandets väg och de teorier används som hjälp för att härleda företeelser i enskilda fall. Teorier om perceptuellt avstånd och destinationsimage



används som grund när vi gör observationer och drar slutsatser om Göteborgs centrumområden och Göteborg City Shopping. Studien ämnar vidare att använda sig av ett positivistiskt förhållningssätt till vetenskapen då vi arbetat utifrån verifierbarhetsprincipen där existerande teorier ska kunna bekräftas av empirin. Kunskap och upptäckter som har gjorts har varit verkliga och tillgängliga för vårt förnuft och våra sinnen varav vi har som avsikt att bekräfta eller avisa teorier utifrån faktiska observationer. Vidare har problemet, i enlighet med reduktionsprincipen, brutits ner i mindre beståndsdelar för att på detta sätt skapa förståelse för helheten. Detta har gjorts genom att studera problemet med Göteborgs image genom det rådande perceptuella avståndet.

#### **4.2.2. Urval**

Det ideala för en studie är att göra en så kallad totalundersökning vilket innebär att hela populationen undersöks. Med population menas alla enheter som önskas studeras. Då detta är en resurskrävande och svår process kan istället ett stickprov eller ett urval av individer studeras (Eliasson 2010). Målet med ett stickprov är att kunna dra slutsatser om hela populationen fast med mindre resursåtgång. Studiens urvalsram har motiverats utifrån de avgränsningar som gjorts där den begränsade tidsramen har varit avgörande. Det urval vi har gjort ter sig stämma överens med det som kallas tillgänglighetsurval där de enheter som finns tillgängliga har fått delta i studien (Holme & Solvang 1997). Eftersom detta inte är ett slumpmässigt urval menas att slutsatserna inte är generaliserbara varav de istället kan tendera till att vara missvisande. Eftersom enkätundersökningen har spridits på sociala medier, varav flertalet respondenter har delat vidare undersökningen, hävdar vi snarare att ett snöbollsurval har genomförts (Eliasson 2010). Enkäten var tillgänglig för deltagande i sju dagar vilket har möjliggjort för så många som möjligt att delta i undersökningen. Vi har i största möjliga mån, med tidsbegränsningen i beaktning, försökt uppnå ett sannolikhetsurval för att slutsatserna ska kunna generaliseras.

#### **4.2.3. Enkätundersökningens utformning**

Datainsamlingen har skett med hjälp av en webbaserad enkätundersökning. Detta går i enlighet med Patel och Davidsson (2011) som hävdar att den teknik som används för insamling av information ska överensstämja med studiens frågeställning samt den tid och de medel som finns tillgängliga. En webbaserad enkätundersökning är effektiv både gällande tid och kostnad. Enkäten startade med ett missivbrev där syftet klargjordes (*se Bilaga 1*). Detta missivbrev var vår enda möjlighet att motivera deltagarna att faktiskt besvara hela enkätundersökningen (Patel & Davidsson 2011). I och med detta lades stor vikt vid utformningen av missivbrevet där ord vägdes mot ord. Vidare var vår enkätundersökning anonym vilket anses bidra till högre grad av ärliga svar från respondenterna. Frågorna i enkäten utformades utifrån studiens syfte och forskningsfrågor vilket är Bryman's första tumregel. Vidare har vi i största möjliga mån försökt undvika ledande frågor för att upprätthålla den objektiva ståndpunkt vi har valt att följa.

Enkätundersökningens primära syfte var att undersöka respondenternas perceptuella avstånd för de aktuella promenadrutterna inom Göteborgs centrum. Frågorna gällande avståndsbedömningen

utformades som så att startplatsen för varje promenadrutt var fast medan slutdestinationen var tolkningsbar för varje respondent. Respondenterna skulle sedan svara på hur lång tid de bedömde att varje promenadsträcka skulle ta. De gavs fem olika svarsalternativ: 1-5 min, 6-10 min, 11-20 min, 21-30 min och över 30 min. Tidsspannen motsvarar avstånden 0-405 m, 406-805 m, 806-1610 m, 1611-2414 m och mer än 2414 m. Avstånden har erhållits genom att multiplicera tiden med en gånghastighet på 4,828 km/h (Ainsworth et al. 2000).

#### **4.2.4 Datainsamling**

##### *Enkätundersökningen*

Vid insamlingen av data har vi använt Googles webbaserade tjänst "Google drive". Detta visade sig vara lyckat då insamlingen skedde utan störande inslag eller problem. Vi lät den webbaserade enkäten vara öppen för deltagande mellan 28 april till och med 5 maj 2014. Vi kvarhöll rätten att förlänga detta tidsspann ifall vi ansåg att fler respondenter behövdes för att studiens syfte skulle nås. Deltagandet var frivilligt och besvarandet av frågorna skedde utan inflytande av oss författare. Den 5 maj hade vi 277 respondenter vilket ansågs vara tillräckligt. Användandet av "Google drive" som plattform för enkäten visade sig även vara fördelaktigt när data skulle analyseras och presenteras. All data exporterades då till ett exceldokument vilket möjliggjorde enkel hantering och överföring till andra statistiska program.

##### *Datainsamling av objektiva avstånd*

För att få fram de objektiva avstånden mellan de fyra undersökta centrumområdena har online-verktyget "Google-Maps" använts. Detta på grund av användarvänligheten i online-verktyget och studiens tidsbegränsning. Vid beräkning av de objektiva avstånden var startpunkten för de undersökta promenaderna samma som startpunkten som angavs i enkätundersökningen. Sträckan har ansetts ta slut så snart man anträt in i det efterfrågade området. Detta har varit i linje med de metoder som McCormack et al. (2008) har använt sig av. Där har författarna alltid använt det närmaste avståndet för att beräkna det objektiva avståndet. De objektiva avstånden kategoriserades sedan på samma sätt som frågorna i enkätundersökningen, 1 = 0-405 m, 2 = 406-805 m, 3 = 806-1610 m, 4 = 1611-2414 m och 5 = mer än 2414 m. Koordinaterna som har använts för beräkningen av objektiva avstånd presenteras i *Bilaga 4*.

### **4.3. Analys av insamlad data**

Med målet att besvara forskningsfrågorna analyserades insamlad data för att se om det existerade signifikant differens i det perceptuella och objektiva avståndet mellan de fyra undersökta centrumområdena. Totalt har tolv olika promenadrutter undersökts. Dessutom granskades huruvida olika faktorer influerade respondenternas förmåga att uppskatta avstånden.

### 4.3.1. Statistisk analys

*Korrespondens mellan perceptuellt och objektiva avstånd.*

Deskriptiv statistik för deltagarnas upplevda tidsåtgång att promenera de tolv sträckorna beräknades. Medelvärde och standardavvikelse beräknades och sammanställdes. Eftersom kategorisk data användes utfördes ett Wilcoxon ranksummetest för icke-parametriska variabler för att undersöka om det fanns signifikant skillnad mellan perceptuellt och objektiva avstånd. Med hjälp av fem olika kategoriseringar fastställdes andelen deltagare som överestimerade, underestimerade och korrekt estimerade avstånden för sträckorna. Samtidigt beräknades differensvärden genom att subtrahera de kategoriserade värdena för det perceptuella avståndet med de kategoriserade värdena för det objektiva avståndet.

*Hur olika faktorer påverkar skillnaden mellan perceptuellt och objektiva avstånd.*

Medelvärden och standardavvikelser för differensvärdena beräknades och användes för alla statistiska beräkningar som berörde olika faktorer inverkan på skillnaden mellan perceptuellt och objektiva promenadavstånd. Medelvärdet för varje differensvärde antog antingen ett positivt eller negativt värde och avslöjade vilken grupp som har över- eller underestimerat avstånden. Storleken på differensmedelvärdena avslöjar, oavsett om de är positiva eller negativa, graden av korrespondens mellan perceptuellt och objektiva avstånd för den aktuella gruppen. För att säkerhetsställa om det förelåg statistiskt signifikant skillnad mellan perceptuellt och objektiva avstånd användes även här Wilcoxon's test. Urvalet delades därefter in i olika grupperingar för att testa om det förelåg signifikant skillnad mellan dessa grupperingar. Exempelvis om respondenternas sysselsättning signifikant påverkade deras förmåga att bedöma avstånden på de undersökta sträckorna. Testerna för detta utfördes parvis vilket innebär att indelningen gjordes i grupper om två för varje undersökt faktor. Dessa två gruppers differensmedelvärden och standardavvikelser beräknades. Genom att jämföra vilket av differensmedelvärdena som låg närmast noll (0 = objektiva avstånd) kunde vi se vilken av grupperna som hade den mest korrekta avståndsbedömningen. För att statistiskt säkerhetsställa skillnaderna mellan dessa olika grupperingar utfördes även ett Mann-Whitney test.

För alla statistiska beräkningar användes programvaran SPSS Statistics ver. 21. Fullständig presentation av beräkningarna från SPSS Statistics redovisas i *Bilaga 3*.

### 4.3.2. Övrig analys

Datorprogrammet Qlikview användes för att på ett tydligt sätt analysera respondenternas attityd gentemot de efterfrågade faktorerna. Fördelen med Qlikview är att programmet ger en smidig överblick över svarsandelar utifrån eftersökta variabler. Resultatet från Qlikview ges i diagram och lättöverskådliga tabeller vilket ytterligare anses ha bidragit till att bra resonemang har kunnat föras. Fullständig presentation av respondenternas svar i diagram ges i *Bilaga 2*.

## 4.4. Källkritik

Granskningen av källorna som använts har varit en viktig process för att säkerställa uppsatsens tillförlitlighet, upplägg och enkätens utformning. Vi har under arbetets gång strävat efter att följa de fyra källkritiska kraven äkthet, oberoende, färskhet och samtidighet (Ejvegård 2003).

### *Äkthetskrav*

Att en källa är äkta och inte förfalskad kan te sig svårt att avgöra. För att få fram pålitlig sekundärdata har vi använt oss av godkända databaser från Göteborgs universitetsbibliotek. Vidare kan diskussion föras om de tidigare kandidatuppsatsernas pålitlighet. Metoderna för dessa uppsatser har granskats noga varav en bedömning har gjorts att deras resultat har kunnat användas som grund till vår problemformulering och våra forskningsfrågor.

### *Oberoendekrav*

Vi har strävat efter att kvalitetssäkra resonemang från artiklar och böcker genom att i så stor mån som möjligt granskat primärkällan till alla referat och påståenden. Vid motsägelser mellan källor har vi bland annat använt oss av Ejvegårds bedömning att källan vars uppgifter styrks av en eller flera oberoende källor anses vara mer pålitlig.

### *Färskhetskrav*

Ejvegård menar att nyare källor bör presentera mer aktuella resultat och rön utan att förbise tidigare viktig fakta. Dessa källor anses vara mer pålitliga. Uppsatsens källor sträcker sig från år 1948 till idag. De allra tidigaste källorna som har använts agerar ofta som grund till senare undersökningar. Det sker alltså en påbyggnad och utveckling av forskningen. Färskhetskravet kan därmed delvis anses vara uppfyllt men man bör också ha i beaktning att omständigheterna på 40-talet skiljer sig från dagens förutsättningar. De undersökningar som har utförts gällande det perceptuella avståndet hos befolkningen under den tiden bör ställas mot den välfärd och samhällssyn som rådde. I den mån brister styrkan i några av källorna.

### *Samtidighetskrav*

Här bedöms upphovsmannens närhet till informationen som angetts. Många av våra källor har genom mätningar och observationer undersökt testpersoner på plats. Detta gäller främst författarna till källorna som behandlar det perceptuella avståndet. Vi kan därmed göra bedömningen att majoriteten av våra källor uppfyller samtidighetskravet.

## 4.5. Reliabilitet och validitet

### 4.5.1. Reliabilitet

Reliabiliteten är tillförlitligheten och användbarheten hos ett mätinstrument (Ejvegård 2003). Hög reliabilitet i en undersökning innebär att resultatet blir likartat om samma mätmetod används igen oberoende av vem som utför undersökningen. Ett sätt att mäta reliabiliteten är att tillämpa återtestning där samma individ utför enkäten två gånger. Skiljer sig svaren mellan undersökningarna avsevärt så anses testet ha låg reliabilitet. Ejvegård menar dock att man bör ha i beaktning att individens svar kan påverkas av att denne har fått ökat vetande och större erfarenhet kring ämnet av att redan ha testats en gång tidigare.

Vid användning av enkäter som mätinstrument har forskaren en väldigt liten möjlighet att kontrollera reliabiliteten i förväg vilket är en osäkerhetsfaktor vid mätningen (Patel & Davidson 2011). Istället bör säkerhetsställning ske så att varje fråga i enkäten uppfattas som den är tänkt. Vidare ska formuleringen av frågorna vara noggranna så att dessa inte är ledande eller otydliga så att de missuppfattas (Bryman 2011). Patel och Davidson menar att enkäten kan testas på folk innan den publiceras för att undvika felformuleringar. Vi lät därför flertalet vänner, anhöriga samt vår handledare utföra enkäten varav lämpliga justeringar gjordes för att öka neutraliteten samt minska risken för otydlighet i frågorna. Vi har strävat efter ett tydligt upplägg på enkäten med klar rubricering och hjälptexter där vi upplevde att det behövdes.

Då vi avsåg att mäta det perceptuella avståndet mellan centrumområden valde vi att fråga efter uppskattad tid istället för uppskattat avstånd. Detta då vi ansåg att människor har lättare att uppskatta tid än avstånd samtidigt som det har visat sig att tidsbedömning ger ett högre reliabilitetsvärde vid återtestning (Leslie et al. 2005). Gällande frågorna som behandlade det uppskattade avståndet mellan centrumområdena, valde vi medvetet att ha en specifik startpunkt och en mindre specifik slutdestination. Exempelvis ombads respondenterna att uppskatta avståndet från Kungssportsplatsen till centrumområdet Linné/Haga. Denna fråga kan te sig vara någorlunda otydlig och påverka tillförlitligheten i resultatet då slutdestinationen blir subjektiv. Denna problematik var vi medvetna om innan enkäten publicerades. Vi resonerade att startpunkten inte bör vara ett område, ex. Linné/Haga, då respondenten skulle kunna se föregående svar gällande avståndet i motsatt riktning och därmed välja samma svar. Det kan då ge ett felaktigt resultat eftersom det inte skulle handla om avståndsbedömning längre, utan om att få enhetliga svar. Samtidigt är det svårt att kontrollera den objektiva startpunkten om den är ett område. Vidare resonerade vi att vi inte har tillräckligt med underlag för att välja en specifik slutdestination som alla har kännedom om. Det viktiga för oss var att få fram det perceptuella avståndet för respondenternas subjektiva slutdestination av centrumområdet. Då Göteborg & Co använder sig av benämningar Linné/Haga, Nordstan/Centralen, Avenyn och Innerstaden så är det viktigt att vi undersöker avståndsbedömningen till just dessa benämningar.

En tidigare uppsats för Göteborg & Co (Jigfelt & Rosander 2014) visar att det finns en oklarhet kring Innerstadens avgränsningar i Göteborg City. För att underlätta för våra respondenter utformade vi en karta med avgränsningar för centrumområdena (*se Bilaga 1*). I ett tidigt stadiet i enkätundersökningen uppmanades respondenterna att noga studera kartan innan de fortsatte med undersökningen. Därmed hoppades vi på en ökad tillförlitlighet i respondenternas svar.

Vid analys av svaren kunde vi se en respondent som ställde sig frågan huruvida det var den personliga säkerhetsupplevelsen eller den allmänt kända säkerhetsupplevelsen som efterfrågades i enkäten. Respondenten menade att förutsättningarna är olika från person till person. Även om detta inte var något som missuppfattades av testpersonerna så hade frågan kunnat förtydligas så att den avsåg den personliga uppfattningen av säkerheten. Den personliga uppfattningen är dock ändå präglad av andras uttalade uppfattning såväl som den egna upplevelsen. Nästkommande fråga som behandlade den egna upplevelsen bidrog till att vi fick en bra uppfattning om respondentens åsikt kring säkerhetsaspekten i ett centrumområde oavsett vilket perspektiv respondenten antog i den första frågan. Pondera att respondenten ansåg att ett område inte är säkert men svarade att inga negativa upplevelser hade upplevts där. Då kan det istället handla om att området har en dålig image mer än att området faktiskt utgör en objektiv fara.

Utformningen på frågorna i enkäten hade inget neutralt svarsalternativ. Att ha med alternativet "ingen åsikt" har i undersökningar visat sig hämma den kognitiva processen som krävs för att uttrycka den sanna åsikten (Krosnick et al. 2002). Detta kan dock öka pressen på respondenter som de facto inte har någon åsikt i frågan. Vi har ändå valt att inte ta med alternativet då många av enkätfrågorna kräver en del tankeverksamhet. Samtidigt har vi ansett att en övergripande majoritet av respondenterna har bra grund till att besvara frågorna.

#### **4.5.2. Validitet**

Ejvegård (2003) definierar validiteten som relevans i de frågor som ställs. Dessa ska vara direkt kopplade till vad avses mätas. I vårt fall har det handlat om det perceptuella avståndet. Att pröva validiteten antas vara svårare än att mäta reliabiliteten. Prediktionen av en undersökning behöver ställas mot det verkliga utfallet för att få fram validiteten. Ejvegård nämner exemplet om utförandet av en opinionsundersökning för de kommande allmänna valen där prognosen jämförs med det verkliga utfallet. Är skillnaden mellan opinionen och utfallet litet anses prognosen vara valid. Vidare menar Patel och Davidson (2011) att stark validitet kan uppnås genom god teoriuppbyggnad, bra instrument och noggrannhet vid själva mätningen. För att vidare styrka validiteten i undersökningen bör även en expert inom undersökt problemområde konsulteras (Patel & Davidsson 2011). I denna studie har detta delvis uppnåtts genom att enkätundersökningens utformning och frågor har diskuterats med vår handledare som är verksam inom aktuellt område och har god insikt i problemet. Dock innehar denna studie brister gällande den samtida validiteten som innebär att forskaren testat huruvida samma svar kan erhållas genom att ställa samma frågor fast med en annorlunda metod. Exempelvis kan en enkätundersökning bytas ut mot intervjuer

(Patel & Davidsson 2011). Att brister existerar i den samtida validiteten får anses bero på studiens begränsade tidsram.

Enkätundersökningens frågor togs fram i syfte att besvara forskningsfrågorna. Den teoretiska referensramen och problemformuleringen har genomgående agerat stark grund till bearbetandet av frågorna. Majoriteten av dem behandlar det perceptuella avståndet där teorins tänkbara faktorer appliceras till Göteborg. Frågetecknen kan tänkas råda kring hur frågor angående centrumområdenas karaktär överensstämmer med teorier gällande områdets attraktionskraft då detta är en koppling som har gjorts. Denna faktor kan ha påverkat validiteten i undersökningen. I överlag har vårt starka teoretiska underlag tillsammans med ett tillförlitligt mätinstrument bidragit till en god validitet i undersökningen.

### **4.5.3. Sammanfattning av reliabilitet och validitet**

Sammanfattningsvis anser vi att undersökningens reliabilitet är god. Frågan kring säkerheten hade kunnat förtydligas för att underlätta för respondenterna och öka tillförlitligheten i svaren. Den icke-specifika slutdestinationen kan även ha haft en inverkan på slutresultatet och analysen. Validiteten anser vi vara god då vi med ett starkt teoretiskt underlag har undersökt vad vi avsåg att undersöka, nämligen det perceptuella avståndet hos göteborgarna och bakomliggande faktorer kring en inkongruens i avståndsbedömningen.

## **4.6. Bortfall**

Bortfall är något som är vanligt vid utförandet av en undersökning (Bryman 2011). Detta kan bero på att respondenterna inte anser att de har tid att svara på enkäten, att de väljer att avsluta enkäten i förtid, att de upplever frågorna som för svåra att svara på eller att det handlar om problem av teknisk karaktär (Dahmström 2011). Detta är exempel på partiell förlust vilket är när respondenterna i en undersökning inte svarar på alla frågor som ställs i undersökningen. Bortfall likt detta har påverkat oss i mycket liten utsträckning. Av det totala antalet respondenter på 277 stycken föll 1,8 % bort (5 stycken). Bortfallet på 1,8 % har berott på tekniska problem i vår webbaserade enkätundersökning som har skapat dubletter. Övriga bortfall i studien har berott på att 1,44 % (4 stycken) av de som har besvarat enkäten inte har uppfyllt kriteriet av att någon gång ha varit bosatt i staden. Vårt totala bortfall på 3,24 % tyder på att undersökningen har varit lyckad.





## 5. Resultat och analys

I detta avsnitt presenteras det resultat som har erhållits från den utförda enkätundersökningen. Varje faktor, tagen från teorin, som kan ha en inverkan på avståndsbedömningen diskuteras utifrån de statistiska analyser och diagram som framtagits. Slutligen analyseras teorikopplingen mellan perceptuellt avstånd och destinationsimage.

### 5.1. Korrespondens mellan perceptuellt och objektiva avstånd

För att ta reda på huruvida det existerar differens mellan respondenternas upplevda avstånd och det objektiva promenadavståndet, har insamlad data från enkätundersökningen analyserats. Medelvärden av det upplevda avståndet för varje promenadrutt beräknades tillsammans med standardavvikelsen för samma sträcka. I *Tabell 5.1.1*. åskådliggörs hur respondenterna har upplevt avstånden på de tolv undersökta promenadrutterna. Tabellen presenterar avstånden och standardavvikelseerna i kategoriska enheter. Vidare så redovisas även differensvärdena för varje promenadrutt. I *Tabell 5.1.2*. visas andelen av respondenterna som upplevde promenadsträckorna som längre, kortare eller lika långt som det objektiva avståndet.

Tabell 5.1.1. Jämförelse mellan objektiva och upplevt avstånd för hela urvalet

nr.	Sträcka	Objektivt avstånd	Upplevt avstånd	Differensvärde
		(Kategorisk <sup>a</sup> )	(Kategorisk <sup>a</sup> )	Upplevt avstånd - Objektivt avstånd
			$\mu \pm \sigma$	$\mu \pm \sigma$
(1)	<b>Drottningtorget - Innerstaden*</b>	1	1,71 ± 0,697	0,71 ± 0,697
(2)	<b>Drottningtorget - Avenyn*</b>	2	2,46 ± 0,661	0,46 ± 0,661
(3)	<b>Drottningtorget - Linné/Haga*</b>	3	3,66 ± 0,625	0,66 ± 0,625
(4)	<b>Kungsportsplatsen - Avenyn*</b>	1	1,18 ± 0,415	0,18 ± 0,415
(5)	<b>Kungsportsplatsen - Linné/Haga</b>	3	3,04 ± 0,559	0,04 ± 0,559
(6)	<b>Kungsportsplatsen - Nordstan/Centralen*</b>	1	1,54 ± 0,601	0,54 ± 0,601
(7)	<b>Valand - Innerstaden*</b>	1	1,8 ± 0,690	0,8 ± 0,690
(8)	<b>Valand - Nordstan/Centralen*</b>	2	2,57 ± 0,629	0,57 ± 0,629
(9)	<b>Valand - Linné/Haga*</b>	3	2,76 ± 0,682	-0,2351 ± 0,682
(10)	<b>Järntorget - Innerstaden*</b>	1	2,59 ± 0,736	1,59 ± 0,736
(11)	<b>Järntorget - Avenyn**</b>	3	2,91 ± 0,583	-0,0933 ± 0,583
(12)	<b>Järntorget - Nordstan/Centralen*</b>	3	3,41 ± 0,661	0,41 ± 0,661

<sup>a</sup>Distans kategorier; 1 = 0 – 405 m, 2 = 406 – 805 m, 3 = 806 – 1610 m, 4 = 1611 – 2414 m, 5 = över 2414 m.

\*p < 0,001, \*\*p > 0,05

För att testa huruvida det råder signifikant skillnad mellan det perceptuella och objektiva avståndet har Wilcoxon's test genomförts. Resultaten från testet indikerade att signifikant skillnad fanns mellan det upplevda och objektiva avståndet på alla undersökta promenadrutter utom den mellan

Kungsporsplatsen till Linné/Haga. *Tabell 5.1.2.* visar att det var relativt hög andel som upplevde avstånden korrekt. Den andelen som har estimerat över eller under det objektiva avståndet presenteras också. Tittar man på hela urvalet så har respondenterna överestimerat alla sträckor ( $p < 0,001$ ) förutom tre stycken. Dessa sträckor är Kungsporsplatsen till Linné/Haga där signifikant skillnad inte råder, Järntorget till Avenyn ( $p < 0,05$ ) och Valand till Linné/Haga ( $p < 0,001$ ) som är underestimerade.

*Tabell 5.1.2. Andel av hela urvalet för överensstämmande mellan upplevt och objektivt avstånd.*

nr.	Sträcka	Upplevt avstånd < Objektivt Avstånd	Upplevt avstånd = Objektivt Avstånd	Upplevt avstånd > Objektivt Avstånd
		i procent	i procent	i procent
(1)	Drottningtorget - Innerstaden	0,00%	42,91%	57,09%
(2)	Drottningtorget - Avenyn	5,97%	45,52%	48,51%
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga	1,49%	36,94%	61,57%
(4)	Kungsporsplatsen - Avenyn	0,00%	82,84%	17,16%
(5)	Kungsporsplatsen - Linné/Haga	12,69%	70,90%	16,42%
(6)	Kungsporsplatsen - Nordstan/Centralen	0,00%	51,12%	48,88%
(7)	Valand - Innerstaden	0,00%	33,96%	66,04%
(8)	Valand - Nordstan/Centralen	3,73%	39,18%	57,09%
(9)	Valand - Linné/Haga	32,84%	55,97%	11,19%
(10)	Järntorget - Innerstaden	0,00%	6,34%	93,66%
(11)	Järntorget - Avenyn	20,52%	67,54%	11,94%
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen	4,85%	53,36%	41,79%

## 5.2. Faktorer som påverkar inkongruensen mellan perceptuellt och objektivt avstånd

För att besvara studiens andra forskningsfråga undersöktes bakomliggande faktorerna till inkongruensen mellan perceptuellt och objektivt promenadavstånd. De tabeller som visas i kommande avsnitt redovisar de olika grupperingarnas differensmedelvärden och standardavvikelse. I *Tabell 5.2.* förklaras först hur resultaten av Mann-Whitney testet och Wilcoxon testet presenteras.

*Tabell 5.2. Exempeltabell på hur testen Mann-Whitney och Wilcoxon presenteras.*

Sträcka	$n = xx$	$\mu \pm \sigma$	$n = xx$	$\mu \pm \sigma$
Kungsporsplatsen - Avenyn		0,1639 ± 0,41382*		0,1986 ± 0,41721*
Kungsporsplatsen - Linné/Haga**		0,0984 ± 0,53644**		0,00 ± 0,57536

Resultat av Mann-Whitney testet.

\* $p < 0,001$ , \*\* $p > 0,05$

Resultat av Wilcoxon testet.

\* $p < 0,001$ , \*\* $p > 0,05$

## 5.2.1. Kön

Tabell 5.2.1. Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivt avstånd, gruppering: Kön

nr.	Sträcka	Män		Kvinnor	
		n = 136	$\mu \pm \sigma$	n = 132	$\mu \pm \sigma$
(1)	Drottningtorget - Innerstaden		0,6912 ± 0,72536*		0,7197 ± 0,66899*
(2)	Drottningtorget - Avenyn**		0,3603 ± 0,65175*		0,5606 ± 0,65682*
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga**		0,5662 ± 0,60495*		0,75 ± 0,63456*
(4)	Kungsportsplatsen - Avenyn		0,1765 ± 0,40152*		0,1894 ± 0,43038*
(5)	Kungsportsplatsen - Linné/Haga		0,5294 ± 0,61993		0,5606 ± 0,58293
(6)	Kungsportsplatsen - Nordstan/Centralen		0,0294 ± 0,57014*		0,0606 ± 0,54922*
(7)	Valand - Innerstaden		0,8088 ± 0,72536*		0,7879 ± 0,65417*
(8)	Valand - Nordstan/Centralen**		0,5000 ± 0,63246*		0,6439 ± 0,61944*
(9)	Valand - Linné/Haga		-0,2794 ± 0,66323*		-0,1894 ± 0,70041**
(10)	Järntorget - Innerstaden		1,5515 ± 0,70784*		1,6364 ± 0,76441*
(11)	Järntorget - Avenyn**		-0,1544 ± 0,51465*		-0,0303 ± 0,64132
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen		0,375 ± 0,61989*		0,4394 ± 0,70177*

\*p < 0,001, \*\*p > 0,05

Tabell 5.2.1. visar differensmedelvärdena och standardavvikelserna uppdelat mellan könen för att se huruvida denna faktor påverkade avståndsbedömningen. Mann-Whitney testet indikerade att kvinnorna, i jämförelse med männen, till högre grad har överestimerat avstånden mellan sträckorna: (2) Drottningtorget till Avenyn, (3) Drottningtorget till Linné/Haga, (8) Valand till Nordstan/Centralen. På sträckan mellan (11) Järntorget till Avenyn har männen underestimerat sträckan till högre grad än kvinnorna. På övriga sträckor upptäcktes ingen signifikant skillnad mellan könen gällande avståndsbedömningen.

Göteborg är en stad vars centrumområden ligger relativt nära varandra, sammankopplade med många olika vägalternativ. Därför anses en av anledningarna till inkongruensen ha koppling med teorin om att promenadrutter med många vägsäl ökar tendensen att uppfatta sträckan som längre än vad den egentligen är (Sadalla & Magel 1980). Den signifikanta skillnaden från vår undersökning kan kanske också förklaras med hjälp av Stone & McBeath's exempel (2010). De visade att kvinnorna i högre grad, jämfört med männen, överskattade sträckor som de visste hade flera alternativa vägar till slutdestinationen. Sträckorna (2), (3) och (8) har ur ett stadsplaneringsperspektiv många olika vägar som leder till slutdestinationerna vilket kan ha påverkat våra kvinnliga respondenters avståndsbedömning. En annan aspekt som kan göras gällande är teorierna kring attraktionskraft där Lee (1962) menar att kvinnor gör en mindre överskattning än männen av avstånd in mot centrum eftersom det är där det mest attraktiva shoppingutbudet finns. Vår enkätundersökning ger en indikation att Nordstan/Centralen är en mindre attraktiv shoppingdestination för kvinnor än för män vilket kan ha orsakat skillnaden mellan könen (Diagram 5.2.1.). Det innebär alltså att kvinnornas högre grad av avståndsöverestimering till

Nordstan/Centralen påverkades av att de inte anser att shoppingen är lika attraktiv där. Vi kan dock inte urskilja någon tydlig slutsats från de övriga signifikanta sträckorna.

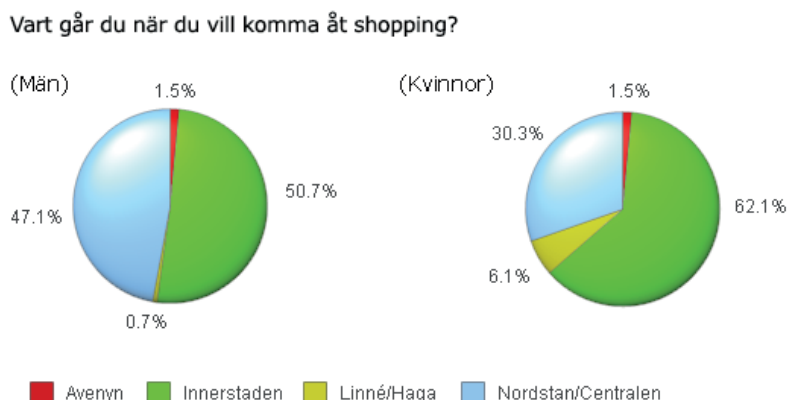


Diagram 5.2.1. Vart går du när du vill komma åt shopping? (Kön)

## 5.2.2. Sysselsättning

Tabell 5.2.2. Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektiva avstånd, gruppering: Sysselsättning

nr.	Sträcka	Inte arbetande		Arbetande	
		n = 165	$\mu \pm \sigma$	n = 103	$\mu \pm \sigma$
(1)	Drottningtorget - Innerstaden**		0,7273 ± 0,69285*		0,6699 ± 0,70556*
(2)	Drottningtorget - Avenyn**		0,5152 ± 0,64018*		0,3689 ± 0,68586*
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga		0,6727 ± 0,60651*		0,6311 ± 0,65664*
(4)	Kungsportsplatsen - Avenyn		0,1939 ± 0,4403*		0,1650 ± 0,37304*
(5)	Kungsportsplatsen - Linné/Haga**		0,0970 ± 0,56552**		-0,0388 ± 0,54092
(6)	Kungsportsplatsen - Nordstan/Centralen		0,5818 ± 0,59544*		0,4854 ± 0,60818*
(7)	Valand - Innerstaden		0,8485 ± 0,7037*		0,7184 ± 0,66299*
(8)	Valand - Nordstan/Centralen		0,5879 ± 0,61474*		0,5437 ± 0,65345*
(9)	Valand - Linné/Haga**		-0,1879 ± 0,69482*		-0,3107 ± 0,65722*
(10)	Järntorget - Innerstaden		1,600 ± 0,69668*		1,5825 ± 0,79858*
(11)	Järntorget - Avenyn**		-0,0303 ± 0,57831		-0,1942 ± 0,57834*
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen**		0,4727 ± 0,66776*		0,301 ± 0,63916*

\*p < 0,001, \*\*p > 0,05

Tabell 5.2.2 visar differensmedelvärdena och standardavvikelserna uppdelat mellan de som angav att de är arbetande och de som inte är arbetande. Mann-Whitney testet indikerade att det råder signifikant skillnad mellan arbetande och icke arbetande på sex av de tolv undersökta promenadstråken. På sträckorna: (1) Drottningtorget till Innerstaden, (2) Drottningtorget till Avenyn, (5) Kungsportsplatsen till Linné/Haga och (12) Järntorget till Nordstan/Centralen har de som inte arbetar till högre grad överestimerat avstånden än de som arbetar. För sträckorna (9)

Valand till Linné/Haga och (11) Järntorget till Avenyn finns en signifikant skillnad där de som arbetar har underestimerat avstånden till högre grad än de som inte arbetar.

Nu görs antagandet att de som arbetar i större utsträckning har en högre tidspress när de får tillfälle att shoppa i Göteborg. Detta görs efter att resonemang och diskussioner förts, där kontentan blivit att arbetare i större mån styrs av reglerade tider än de andra alternativen som respondenterna hade som val för sysselsättning i enkätundersökningen. Teorier om tidspress, samt dess påverkan på människors förmåga att bedöma avstånd, menar att människor under tidspress överskattar i lägre grad den tidsåtgång som krävs för att promenera en sträcka (Coshall 1985). Författaren menar att detta beror på att människor under tidspress inte har tid att göra felbedömningar av avståndet och därför är mer noggranna i sina bedömningar. Således läggs större vikt vid att minnas och utvärdera avstånd. Detta skulle ge en förklaring till varför de som, i vår studie angav att de arbetar, uppvisade en signifikant skillnad mot de som inte arbetar gällande bedömning av avstånden för sträckorna (1), (2), (5) och (12). På dessa sträckor har avståndsbedömningen för de som arbetar varit mer korrekt, alltså närmare nollvärde, vilket stämmer överens med Coshall's teorier.

### 5.2.3. Kännedom om promenadrutterna

Tabell 5.2.3. Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivt avstånd, gruppering: Kännedom om promenadrutterna.

nr.	Sträcka	n	'Ganska' eller 'Mycket bekant' med promenadrutten	n	'Inte alls' eller 'Inte särskilt' bekant med promenadrutten
			$\mu \pm \sigma$		$\mu \pm \sigma$
(1)	Drottningtorget - Innerstaden**	257	0,6770 ± 0,67948*	11	1,3636 ± 0,80904**
(2)	Drottningtorget - Avenyn	263	0,4563 ± 0,66323*	5	0,600 ± 0,54772
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga**	243	0,6214 ± 0,60701*	25	1,00 ± 0,70711*
(4)	Kungsportsplatsen - Avenyn	266	0,1805 ± 0,41363*	2	0,500 ± 0,70711
(5)	Kungsportsplatsen - Linné/Haga*	248	0,004 ± 0,52081	20	0,550 ± 0,75915**
(6)	Kungsportsplatsen - Nordstan/Centralen**	263	0,5285 ± 0,59108*	5	1,400 ± 0,54772**
(7)	Valand - Innerstaden*	258	0,7476 ± 0,67197*	10	1,600 ± 0,69921**
(8)	Valand - Nordstan/Centralen**	261	0,5556 ± 0,62155*	7	1,1429 ± 0,69007**
(9)	Valand - Linné/Haga**	256	-0,2578 ± 0,66564*	12	0,2500 ± 0,86603
(10)	Järntorget - Innerstaden*	247	1,5425 ± 0,71937*	21	2,1905 ± 0,67964*
(11)	Järntorget - Avenyn**	250	-0,1160 ± 0,58645**	18	0,2222 ± 0,42779**
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen	242	0,3926 ± 0,66228*	26	0,5385 ± 0,64689*

\* $p < 0,001$ , \*\* $p > 0,05$

Tabell 5.2.3. visar differensmedelvärdena och standardavvikelserna uppdelat mellan de som ansåg sig "ganska bekanta" eller "mycket bekanta" och de som ansåg sig "inte alls" eller "inte särskilt" bekanta med promenadrutterna. Mann-Whitney testet indikerade att det fanns en signifikant skillnad mellan grupperingarnas förmåga att estimerar avstånden mellan centrumområden för

nio av tolv undersökta promenadrutter. På sträckorna: (1) Drottningtorget till Innerstaden, (3) Drottningtorget till Linné/Haga, (5) Kungssportsplatsen till Linné/Haga, (6) Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen, (7) Valand till Innerstaden, (8) Valand till Nordstan/Centralen och (10) Järntorget till Innerstaden har de som ansåg sig ha “mycket god” eller “ganska god” kännedom om promenadrutterna överskattat avstånden till lägre grad än de övriga. På sträckorna (9) Valand till Linné/Haga och (11) Järntorget till Avenyn har de som ansåg sig ha “mycket god” eller “ganska god” bekantskap med promenadrutterna underestimerat avstånden medan de som svarade att de “saknar” eller inte har någon “särskilt god” bekantskap med promenadrutterna överestimerat avstånden. Detta innebär, oavsett om överestimering eller underestimering har förekommit, att de med “mycket god” eller “ganska god” bekantskap om promenadrutterna hade lägre differensmedelvärden än de som saknade bekantskap med sträckorna.

McCormack et al. (2008) nämner begreppet “high-walkability” (HW) som ett epitet för städer med god gångvänlighet. De menar att individer i städer med HW tenderar att gå mer. Detta leder till att de skaffar mer kunskap om olika promenadrutter mellan områden varav dessa uppfattas vara längre då de blir familjära. Vår undersökning visar att respondenterna överlag är väldigt bekanta med promenadrutterna i Göteborg (se Bilaga 2). Vi kan vidare urskilja att respondenterna tyckte (88,4% som tillsammans svarat “Ganska” eller “Mycket”) att de fyra centrala shoppingkvarteren ligger inom promenadavstånd till varandra efter att ha granskat kartan på Göteborg City (Diagram 5.2.3.). Vi kan därmed göra antagandet att Göteborg, med sina centrumområden relativt nära varandra, upplevs som en HW-stad. Detta borde gett resultatet att respondenterna visade en högre grad av överskattning för sträckorna mellan centrumområdena i staden eftersom dessa sträckor ansågs familjära för dem och således bör kännas längre. Så är dock inte fallet i vår undersökning vilket går emot McCormack et al. (2008) teorier. Vi ser att de som hade bättre kännedom om promenadrutterna gjorde en lägre överskattning av avståndet för sju av tolv sträckor. Detta kan då istället förklaras med hjälp av Thorndyke och Hayes-Roth’s (1982) teorier som menar att individer erhåller en mer korrekt avståndsbedömning i takt med att familjariteten och kännedomen för en promenadrutt ökar. Respondenterna tycks ha skapat sig en tydlig geografisk referensram vilket bidrar till en mer korrekt avståndsbedömning. Resultaten som vår undersökning gett indikerar att en kombination av teorier från McCormack et al. samt Thorndyke och Hayes-Roth är lämplig att tillämpa. Denna är att städer med HW bidrar till ökad kännedom som ökar familjariteten och således leder till en lägre överskattning av avståndet.

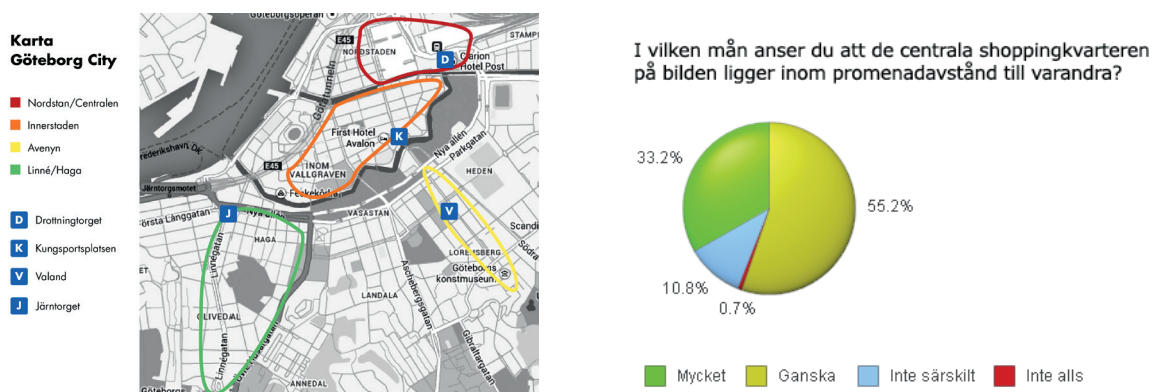


Diagram 5.2.3. Uppfattat promenadavstånd mellan centrumområdena

## 5.2.4. Kännedom om slutdestinationen

Tabell 5.2.4. Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivt avstånd, gruppering: Kännedom om slutdestinationen.

nr.	Sträcka	'Mycket' eller 'Ganska' god kännedom om slutdestinationsområdet		'Inte alls' eller 'Inte särskilt' god kännedom om slutdestinationsområdet	
		n	$\mu \pm \sigma$	n	$\mu \pm \sigma$
(1)	Drottningtorget - Innerstaden	268	0,7019 ± 0,69481*	3	1,0 ± 1,0
(2)	Drottningtorget - Avenyn	253	0,4466 ± 0,66824*	15	0,6667 ± 0,48795**
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga	245	0,6408 ± 0,63502*	23	0,8261 ± 0,49103*
(4)	Kungsportsplatsen - Avenyn	253	0,1700 ± 0,39687*	15	0,400 ± 0,63246 **
(5)	Kungsportsplatsen - Linné/Haga**	245	0,0245 ± 0,55756	23	0,2609 ± 0,54082**
(6)	Kungsportsplatsen - Nordstan/Centralen	260	0,5462 ± 0,60387*	8	0,50 ± 0,53452**
(7)	Valand - Innerstaden**	268	0,7887 ± 0,68580*	3	1,667 ± 0,57735
(8)	Valand - Nordstan/Centralen	260	0,5692 ± 0,63292*	8	0,6250 ± 0,51755**
(9)	Valand - Linné/Haga	245	-0,2367 ± 0,67832*	23	-0,2174 ± 0,73587
(10)	Järntorget - Innerstaden	268	1,5925 ± 0,73851*	3	1,6667 ± 0,57735
(11)	Järntorget - Avenyn	253	-0,0909 ± 0,58726**	15	-0,1333 ± 0,51640*
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen**	260	0,4192 ± 0,66141*	8	0,00 ± 0,53452

\*p < 0,001, \*\*p > 0,05

Tabell 5.2.4. visar differensmedelvärdena och standardavvikelserna uppdelat mellan de som ansåg sig ha "ganska" eller "mycket god" kännedom om slutdestinationsområdet och de som ansåg sig ha "inte särskilt" eller "inte alls" någon kännedom. Mann-Whitney testet indikerade att signifikant skillnad fanns huruvida dessa två grupper upplevde promenadavstånden för tre sträckor: (5) Kungsportsplatsen till Linné/Haga, (7) Valand till Innerstaden och (12) Järntorget till Nordstan/Centralen. På promenadrutterna (5) och (7) ser vi en högre grad av överestimering av avståndet bland de som hade "inte särskilt" eller "inte alls" god kännedom om slutdestinationsområdena för dessa sträckor. De som svarat att de ansåg sig ha "god" eller "mycket god" kännedom om Nordstan/Centralen har i högre grad överestimerat avståndet på sträckan (12) än de som svarade att de saknade eller inte hade särskilt god kännedom om området.

Teorier menar att dålig kännedom eller kunskap om den fysiska omgivningen i ett område gör att vuxna tenderar att överskatta avstånd till det längre (Golledge & Stimson 1997). Andra teorier menar att kunskapen eller kännedomen om ett område är relaterat till individers emotionella involvering som således påverkar deras avståndsbedömning (Bratfish 1969; Canter & Tagg 1975). Våra resultat för sträckorna (5) och (7) överensstämmer med teorierna i den mån att individer överskattar avståndet till områden de har dålig kännedom eller kunskap om. Att våra respondenter skulle ha en emotionell involvering för centrumområdena kan vi varken urskilja eller bekräfta. Resonemang kan dock föras att emotionell involvering skapas genom att utbilda individerna om området vilket skulle öka kännedomen. Resultaten visar att kännedomen om centrumområdena hos göteborgarna var väldigt god överlag (Diagram 5.2.4.). Detta kan vara en förklarande faktor till

varför endast sträckorna (5) och (7) visade signifikant skillnad. Sträcka (12) visar ett resultat som går emot ovannämnda teorier om avståndsbedömning i relation till kännedom om ett område. Med detta i åtanke kan man diskutera tydligheten i frågan som respondenterna besvarande gällande “Hur väl de känner till centrumområdena?”. Vi anser att frågan möjligtvis kan uppfattas som vag eller förenklad, och således innehåller en något svag reliabilitet. Detta kan i sin tur påverka resultatet av denna frågas inverkan på förmågan att bedöma avstånd.

Hur väl känner du till centrumområdena?

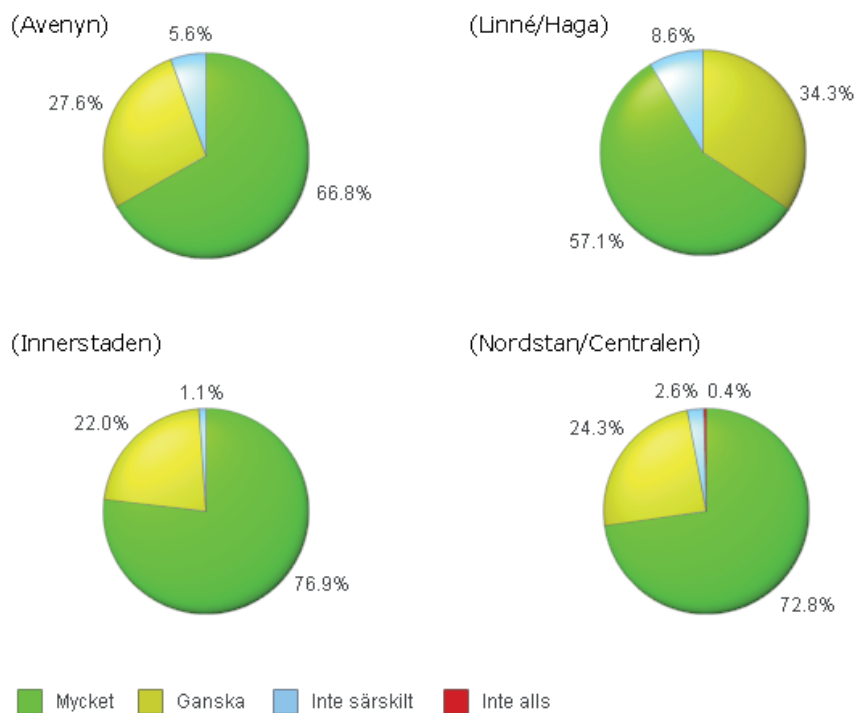


Diagram 5.2.4. Kännedom om centrumområdena.



## 5.2.5. Centrumområdenas upplevda karaktär

Tabell 5.2.5. Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektiva avstånd, gruppering: Centrumområdenas upplevda karaktär.

nr.	Sträcka	Hur tydlig karaktär har slutdestinationen, 'Mycket tydlig' eller 'tydlig'		Hur tydlig karaktär har slutdestinationen, 'Mycket otydlig' eller 'otydlig'	
		n	$\mu \pm \sigma$	n	$\mu \pm \sigma$
(1)	Drottningtorget - Innerstaden	128	0,7031 ± 0,67996*	140	0,7071 ± 0,71466*
(2)	Drottningtorget - Avenyn	187	0,4385 ± 0,69577*	81	0,5062 ± 0,57279*
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga**	239	0,6318 ± 0,60668*	29	0,8621 ± 0,74278*
(4)	Kungsportsplatsen - Avenyn	187	0,1872 ± 0,40461*	81	0,1728 ± 0,44131*
(5)	Kungsportsplatsen - Linné/Haga**	239	0,0126 ± 0,53829	29	0,3103 ± 0,66027**
(6)	Kungsportsplatsen - Nordstan/Centralen	187	0,5294 ± 0,59833*	81	0,5802 ± 0,60959*
(7)	Valand - Innerstaden**	128	0,7344 ± 0,73693*	140	0,8571 ± 0,64117*
(8)	Valand - Nordstan/Centralen	187	0,5936 ± 0,64388*	81	0,5185 ± 0,59395*
(9)	Valand - Linné/Haga	239	-0,2552 ± 0,68426*	29	-0,0690 ± 0,65088
(10)	Järntorget - Innerstaden	128	1,5859 ± 0,76875*	140	1,600 ± 0,70762*
(11)	Järntorget - Avenyn	187	-0,0856 ± 0,59852	81	-0,1111 ± 0,54772
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen	187	0,4064 ± 0,66846*	81	0,4074 ± 0,64765*

\* $p < 0,001$ , \*\* $p > 0,05$

Tabell 5.2.5. visar differensmedelvärdena och standardavvikelseerna uppdelat mellan de som ansåg att centrumområdena har "mycket tydlig" eller "tydlig" karaktär och de som ansåg att karaktären var "mycket otydlig" eller "otydlig". Hur respondenterna uppfattade varje områdes karaktär har sedan applicerats på slutdestinationen. Mann-Whitney testet indikerade att signifikant skillnad råder för sträckorna: (3) Drottningtorget till Linné/Haga, (5) Kungsportsplatsen till Linné/Haga och (10) Valand till Innerstaden där de som upplever att slutdestinationen har en "mycket tydlig" eller "tydlig" karaktär i lägre grad överestimerat avstånden. Detta innebär att deras differensmedelvärden ligger närmare noll vilket gör att deras avståndsbedömning ligger närmare det objektiva avståndet.

En destination vars karaktär är stark påverkar individers emotionella involvering och således också deras avståndsbedömning (Bratfisch 1969; Canter & Tagg 1975). Appliceras detta på våra resultat innebär det att sträckorna (3), (5) och (10) har slutdestinationer som är av tydlig karaktär enligt våra respondenter. Vid granskning av respondenternas svar är det tydligt att de anser att Linné/Haga, i jämförelse med övriga centrumområden, har tydligast karaktär (Diagram 5.2.5.). Detta skulle i sådana fall bekräfta ovannämnda teorier. Detta motsägs dock av den upptäckta signifikansen för sträcka (10), där slutdestinationen Innerstaden har den minst tydliga karaktären av de fyra undersökta centrumområdena. En förklarande faktor skulle kunna vara att själva definitionen "Innerstaden" anses vara otydlig bland våra respondenter. En plats med otydlig eller svag karaktär kan vara orsak till att osäkerhetskänslor skapas (Andersson 1988). Dessa osäkerhetskänslor har sitt ursprung i att individer upplever platsen som splittrad (Börgesson 2012). Denna problematik framgick även i en föregående uppsats för Göteborg & Co (Jigfelt & Rosander 2014). Det är svårt

att dra några generella slutsatser från vår undersökning gällande avståndsbedömning med karaktär som faktor. Däremot indikerar våra resultat att tydligare karaktär hos ett centrumområde bidrar till en mer korrekt avståndsbedömning.

Hur tydlig karaktär anser du att varje område har?

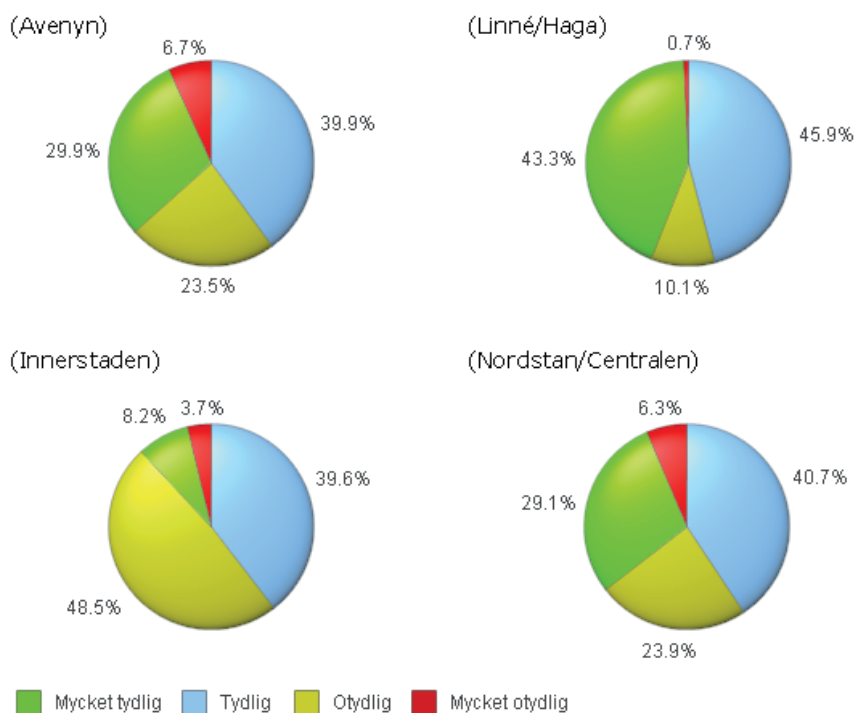


Diagram 5.2.5. Upplevd karaktär för varje centrumområde.

## 5.2.6. Negativa upplevelser i centrumområden

Tabell 5.2.6. Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivt avstånd, gruppering: Negativa upplevelser i centrumområden.

nr.	Sträcka	Har inte upplevt någon negativ händelse		Har upplevt någon negativ händelse	
		n	$\mu \pm \sigma$	n	$\mu \pm \sigma$
(1)	Drottningtorget - Innerstaden	231	0,7273 ± 0,71572*	37	0,5676 ± 0,55480*
(2)	Drottningtorget - Avenyn	164	0,4817 ± 0,68706*	104	0,4231 ± 0,61836*
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga	242	0,6694 ± 0,63623*	26	0,5385 ± 0,50839*
(4)	Kungssportsplatsen - Avenyn	164	0,1829 ± 0,41253	104	0,1827 ± 0,41253**
(5)	Kungssportsplatsen - Linné/Haga**	242	0,0661 ± 0,55015	26	- 0,1538 ± 0,61269**
(6)	Kungssportsplatsen - Nordstan/Centralen**	175	0,5943 ± 0,61679*	93	0,4516 ± 0,56175*
(7)	Valand - Innerstaden	231	0,8268 ± 0,70733*	37	0,6216 ± 0,54525*
(8)	Valand - Nordstan/Centralen	175	0,5829 ± 0,64571*	93	0,5484 ± 0,59920*
(9)	Valand - Linné/Haga	242	- 0,2273 ± 0,68928*	26	- 0,3077 ± 0,61769**
(10)	Järntorget - Innerstaden	231	1,5974 ± 0,72699*	37	1,5676 ± 0,80071*
(11)	Järntorget - Avenyn	164	- 0,0793 ± 0,62646*	104	- 0,1154 ± 0,50833*
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen	175	0,4114 ± 0,69637*	93	0,3978 ± 0,59234*

\*p < 0,001, \*\*p > 0,05

Tabell 5.2.6. visar differensmedelvärdena och standardavvikelserna uppdelat mellan de som svarade att de personligen har upplevt en negativ händelse och de som svarat att de inte har upplevt detta. Detta har sedan applicerats på slutdestinationen för promenaden. Mann-Whitney testet visade en signifikant skillnad mellan de två grupperingarna för sträckorna: (5) Kungssportsplatsen till Linné/Haga och (6) Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen. De respondenter som har haft en negativ upplevelse på slutdestinationen för dessa sträckor överestimerade avstånden i högre grad än de som inte har haft en negativ upplevelse. På övriga sträckor saknas det signifikant skillnad mellan medelvärdet för hur dessa två grupperingar har bedömt promenadavstånden.

I teorier om säkerhet, i relation till hur det perceptuella avståndet bedöms, så är den allmänt vedertagna uppfattningen att osäkerhet i ett område resulterar i överestimering av avståndet (Mattson & Rengert 1995). Detta överensstämmer med resultatet för sträckorna (5) och (6) där de som har upplevt negativa händelser innehar högre medelvärden och således i högre grad överestimerat avstånden. Att signifikans inte råder på fler sträckor trots att många har angett att de har personliga negativa erfarenheter, får anses bero på respondenternas möjlighet att tolka frågorna och själva lägga in vad begreppet "negativ händelse" innebär. Vi kan urskilja från undersökningen att våra respondenter har upplevt flest negativa händelser i Avenyn (*Diagram 5.2.6.*). Dock visar inte resultatet på någon signifikant överestimering för promenaderna dit. Här framgår det bland annat inte huruvida de själva har blivit utsatta för en händelse, bevittnat eller endast hört om det vilket kan ha påverkat resultatet. En personlig negativ händelse ger dock en högre osäkerhetskänsla och bör således leda till överestimering av avstånden. I *Diagram 5.2.6.* tas dock ingen hänsyn till

vilken säkerhetsuppfattning respondenterna rent generellt hade. Även om en personlig negativ erfarenhet saknas, kan ändå en negativ uppfattning om områdenas säkerhet innehas. För en diskussion kring respondenternas säkerhetsuppfattning, se avsnitt 5.2.10. om faktorer som inte visade signifikant skillnad.

Har du själv upplevt någon negativ händelse i något av centrumområdena?

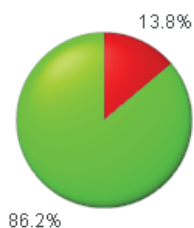
(Avenyn)



(Linné/Haga)



(Innerstaden)



(Nordstar/Centralen)



■ Ja ■ Nej

Diagram 5.2.6. Upplevd negativ händelse i centrumområdena.

## 5.2.7. Promenader upplevs längre p.g.a. många svängar och smågator

Tabell 5.2.7. Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektiva avstånd, gruppering: Många svängar och smågator ökar promenadtid.

nr.	Sträcka	'Inte alls' eller 'Inte särskilt'		'Ganska' eller 'Mycket'	
		n = 223	$\mu \pm \sigma$	n = 45	$\mu \pm \sigma$
(1)	Drottningtorget - Innerstaden**		0,6682 ± 0,68918*		0,8889 ± 0,70525*
(2)	Drottningtorget - Avenyn		0,4350 ± 0,660350*		0,5778 ± 0,65674*
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga**		0,6054 ± 0,61977*		0,9111 ± 0,59628*
(4)	Kungsportsplatsen - Avenyn**		0,1570 ± 0,38850*		0,3111 ± 0,51444*
(5)	Kungsportsplatsen - Linné/Haga**		0,000 ± 0,54525		0,2667 ± 0,57997**
(6)	Kungsportsplatsen - Nordstan/Centralen**		0,5022 ± 0,58413*		0,7556 ± 0,64511*
(7)	Valand - Innerstaden**		0,7578 ± 0,66753*		1,00 ± 0,76871*
(8)	Valand - Nordstan/Centralen		0,5471 ± 0,63408*		0,6889 ± 0,59628*
(9)	Valand - Linné/Haga**		-0,2915 ± 0,67134*		0,0444 ± 0,67270
(10)	Järntorget - Innerstaden*		1,5247 ± 0,75222*		1,9333 ± 0,53936*
(11)	Järntorget - Avenyn**		-0,1300 ± 0,58981*		0,0889 ± 0,51444
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen**		0,3722 ± 0,62999*		0,5778 ± 0,78303*

\*p < 0,001, \*\*p > 0,05

Tabell 5.2.7. visar differensmedelvärdena och standardavvikelserna uppdelat mellan de som upplevde att en promenad mellan centrumområdena tar längre tid på grund av många smågator och svängar och de som inte upplevde detta. Mann-Whitney testet visade en signifikant skillnad mellan hur de två grupperna har upplevt avstånden för tio av de tolv promenadrutter. De som upplevde att smågator och svängar påverkar promenadtiden har i högre grad, jämfört med de som inte upplevde det, överestimerat avstånden för rutterna: (1) Drottningtorget till Innerstaden, (3) Drottningtorget till Linné/Haga, (4) Kungsportsplatsen till Avenyn, (5) Kungsportsplatsen till Linné/Haga, (6) Kungsportsplatsen till Nordstan/Centralen, (7) Valand till Innerstaden, (10) Järntorget till Innerstaden, (12) Järntorget till Nordstan/Centralen. De som inte upplevde att faktorn påverkar promenadtiden har underestimerat avstånden för sträckorna: (9) Valand till Linné/Haga och (11) Järntorget till Avenyn medan de som upplevde att det påverkar promenadtiden har överestimerat avstånden för samma sträckor.

Teorier om psykologiska barriärer menar att många svängar och smågator gör att tendensen att överskatta avstånd ökar (Sadalla & Magel 1980; Lee 1962). Studiens resultat visar på en signifikant skillnad och förtydligar problemet med barriären. Dock kan vi, med hjälp av svaren från enkätundersökningen, urskilja att det är en relativt låg andel av respondenterna (16,7% som tillsammans svarat "Ganska" eller "Mycket") som faktiskt upplever svängarna och smågatorna som en faktor till längre upplevd promenadtid (Diagram 5.2.7.). Detta kan vara ett tecken på att smågatorna och svängarna har blivit en del av Göteborgs image. Istället för att se faktorerna som barriärer kan de istället bli fördelaktiga associationer till destinationen (Canter & Tagg 1975).

Göteborgs löfte eller image som den stora småstaden är då kongruent med tanken om många smågator och därmed svängar. En annan förklaring till den låga andelen kan vara att frågan är svår att besvara på ett kognitivt plan. Tidigare forskare har låtit sina testpersoner gå vissa sträckor med svängar för att strax därefter be dem uppskatta avståndet (ex. Sadalla & Magel 1980). Det finns en risk att vår metod med enkätundersökningen har påverkat vårt resultat vilket rutterna (1), (4) och (7) indikerar då det knappt finns några skarpa svängar eller smågator på dessa promenadsträckor.

I vilken mån upplever du att många smågator och svängar gör att det tar längre tid att promenera i Göteborg City?

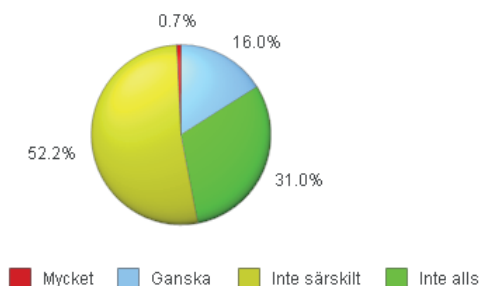


Diagram 5.2.7. Många svängar och smågator ökar promenadtid.

## 5.2.8. Promenera tar längre p.g.a. trafikljus och motorfordon

Tabell 5.2.8. Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektiva avstånd, gruppering: Trafikljus och motorfordon ökar promenadtid.

nr.	Sträcka	'Inte alls' eller 'Inte särskilt'		'Ganska' eller 'Mycket'	
		n = 122	$\mu \pm \sigma$	n = 146	$\mu \pm \sigma$
(1)	Drottningtorget - Innerstaden		0,6639 ± 0,67555*		0,7397 ± 0,71491*
(2)	Drottningtorget - Avenyn		0,4590 ± 0,64472*		0,4589 ± 0,67596*
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga		0,7295 ± 0,61707*		0,5959 ± 0,62785*
(4)	Kungsportsplatsen - Avenyn		0,1639 ± 0,41382*		0,1986 ± 0,41721*
(5)	Kungsportsplatsen - Linné/Haga**		0,0984 ± 0,53644**		0,00 ± 0,57536
(6)	Kungsportsplatsen - Nordstan/Centralen		0,4836 ± 0,59243*		0,5959 ± 0,60548*
(7)	Valand - Innerstaden		0,8279 ± 0,72377*		0,7740 ± 0,66198*
(8)	Valand - Nordstan/Centralen**		0,6230 ± 0,5274*		0,5274 ± 0,60109*
(9)	Valand - Linné/Haga		-0,1721 ± 0,65167*		-0,2877 ± 0,70426*
(10)	Järntorget - Innerstaden		1,5820 ± 0,70230*		1,6027 ± 0,76546*
(11)	Järntorget - Avenyn		-0,1148 ± 0,59191**		-0,0753 ± 0,57638
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen**		0,3115 ± 0,64388*		0,4863 ± 0,66681*

\*p < 0,001, \*\*p > 0,05

Tabell 5.2.8. visar differensmedelvärdena och standardavvikelseerna uppdelat mellan de som upplevde att en promenad mellan centrumområdena tar längre tid på grund av många trafikljus och mycket motorfordon som stör längs promenadrutten och de som inte upplevde detta. Mann-

Whitney testet visade att de som upplevde att trafikljus eller motorfordon bidrar till en längre promenadtid, har i högre grad överestimerade avståndet för sträckan: (12) Järntorget till Nordstan/Centralen i jämförelse med de som inte upplever detta. De respondenter som inte upplevde att trafikljus eller motorfordon bidrar till att promenadtiden upplevs som längre, har i högre grad överestimerat avståndet för sträckorna: (5) Kungssportsplatsen till Linné/Haga och (8) Valand till Nordstan/Centralen.

Likt svängar och smågator så kan även trafikljus och motorfordon agera barriärer (McCormack et al. 2008; Sadalla & Magel 1980; Lee 1962). Resultatet för sträcka (12) kan anses vara reliabel då området kring Järntorget och Nordstan/Centralen oftast är väldigt trafikerad. Vi kan inte urskilja något riktigt samband för sträckorna (5) och (8) vars promenadavstånd har överskattats trots att barriärerna inte upplevs påverka promenadtiden. Respondenter anser dock att trafikljus och motorfordon har en relativt stor påverkan (54,4% som tillsammans svarat "Ganska" eller "Mycket") på den upplevda promenadtiden (Diagram 5.2.8.).

I vilken mån upplever du att trafikljus och motorfordon gör att det tar längre tid att promenera i Göteborg City?

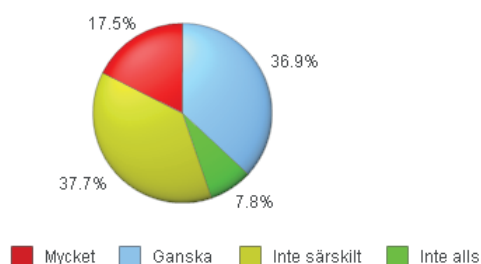


Diagram 5.2.8. Trafikljus och motorfordon ökar promenadtid.

Respondenternas negativa uppfattning gällande denna faktor bekräftas ytterligare av respondenternas kommentarer kring vad Göteborgs stad skulle behöva göra för att man oftare ska välja att promenera mellan de olika centrumområdena för shopping. Cirka 25 kommentarer menar att biltrafiken är ett hinder för detta. En anonym respondent uttryckte följande:

*“Som det är i dagsläget promenerar jag alltid men skulle tycka det var bra om det lades mer fokus på fotgängare gentemot biltrafik, till exempel genom att minska väntetiden vid rödljus och liknande för fotgängare. Har sedan länge tyckt att Innerstaden dessutom borde göras bilfri för att öka andelen fotgängare och göra Innerstaden mer attraktiv och livlig än den är idag.”*

Respondenten ger bra insikt i problemet som också kan kopplas till det perceptuella avståndet. Studier visar att trafikljus med en visuell nedräkningsmekanism på lyktan tenderar att drastiskt

minska den upplevda väntetiden (Keegan & O'Mahony 2003). Det är ett psykologiskt problem som kan bearbetas och således påverka Göteborgarnas avståndsbedömning. Vi kan dock i dagsläget inte statistiskt säkerställa att trafikljus och motorfordon påverkar avståndsbedömningen förutom i tre fall varav två av dessa går emot erkänd och bekräftad teori.

### 5.2.9. Promenera tar längre p.g.a. vattendrag och placering av broar

Tabell 5.2.9. Medelvärde, standardavvikelse för differensvärden mellan upplevt och objektivt avstånd, gruppering: Vattendrag och placering av broar ökar promenadtid

nr.	Sträcka	'Inte alls' eller 'Inte särskilt'		'Ganska' eller 'Mycket'	
		n = 189	$\mu \pm \sigma$	n = 79	$\mu \pm \sigma$
(1)	Drottningtorget - Innerstaden		0,6878 ± 0,68643*		0,7468 ± 0,72445*
(2)	Drottningtorget - Avenyn		0,4656 ± 0,63173*		0,4430 ± 0,72936*
(3)	Drottningtorget - Linné/Haga**		0,6032 ± 0,64097*		0,7848 ± 0,5700*
(4)	Kungsportsplatsen - Avenyn		0,1640 ± 0,3989*		0,2278 ± 0,45148*
(5)	Kungsportsplatsen - Linné/Haga**		0,0106 ± 0,57417		0,1266 ± 0,51558**
(6)	Kungsportsplatsen - Nordstan/Centralen		0,5238 ± 0,59761*		0,5949 ± 0,61015*
(7)	Valand - Innerstaden		0,7619 ± 0,67747*		0,8861 ± 0,71589*
(8)	Valand - Nordstan/Centralen		0,5661 ± 0,62918*		0,5823 ± 0,63261*
(9)	Valand - Linné/Haga**		-0,2910 ± 0,65637*		-0,1013 ± 0,72669
(10)	Järntorget - Innerstaden**		1,5397 ± 0,78195*		1,7215 ± 0,59779*
(11)	Järntorget - Avenyn		-0,1270 ± 0,57866**		-0,0127 ± 0,58821
(12)	Järntorget - Nordstan/Centralen		0,3757 ± 0,65366*		0,4810 ± 0,67673*

\*p < 0,001, \*\*p > 0,05

Tabell 5.2.9. visar differensmedelvärdena och standardavvikelserna uppdelat mellan de som upplevde att en promenad mellan centrumområdena tar längre tid på grund av vattendrag och placeringen av broar längs med promenadrutten och de som inte upplevde detta. Mann-Whitney testet visade att de som upplevde att vattendrag och placeringen av broar påverkade promenadtiden har i högre grad, jämfört med de som inte upplever detta, överestimerat avstånden för sträckorna: (3) Drottningtorget till Linné/Haga, (5) Kungsportsplatsen till Linné/Haga och (10) Järntorget till Innerstaden. På sträckan (9) Valand till Linné/Haga har de, som upplevde att faktorn påverkar promenadtiden, i högre grad underestimerat avstånden än de som upplever detta.

Vattendrag kan agera som barriär mellan två destinationer och därmed ha en överskattande inverkan på avståndet hos individen (Sadalla & Magel 1980). Sträckorna (3), (5) och (10), där en statistisk signifikans har påvisats, anser vi är intressanta ur den synpunkten att de går över vattendrag. Detta resultat anses alltså bekräfta teorierna om att vattendrag kan skapa en överestimering av sträckor. Den underestimering som har skett för sträcka (9) anser vi vara missvisande då det inte finns några vattendrag eller broar från Valand till Linné/Haga. Att vattendragen i Göteborg agerar barriärer kan dels styrkas av undersökningen som visar att nästan en



tredjedel av respondenterna anser att vattendrag och placering av broar är ett problem (29,5% som tillsammans svarat “Ganska” eller “Mycket”) (Diagram 5.2.9.). Respondenterna skriver även att staden bör ta tillvara på och utnyttja närheten till vattnet både inne i centrum men också i utkanten av staden (se Bilaga 2). För att återkoppla till teorier om barriärer så behöver en älv nödvändigtvis inte agera barriär och därmed inte bidra till en lika stor överskattning av avståndet hos individen (Canter & Tagg 1975). Detta förutsätter att barriären är funktionellt integrerad med staden men också att den på ett karaktäristiskt plan bidrar till stadens image. Vi anser att respondenterna är väl medvetna om Göteborgs närhet till vattnet men att de upplever en svag integrering mellan staden och vattnet. Genom att förbättra integreringen av vattendragen skulle möjligtvis en minskning kunna ske av det nuvarande överskattade promenadavståndet mellan sträckorna.

I vilken mån upplever du att vattendrag och placering av broar gör att det tar längre tid att promenera i Göteborg City?

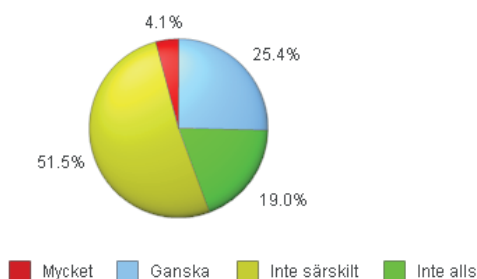


Diagram 5.2.9. Vattendrag och placering av broar ökar promenadtid.

### 5.2.10. Faktorer som inte visade signifikant skillnad

I referensramen och vid genomgång av aktuell forskning gällande perceptuellt promenadavstånd erhöles teorier som framhöll faktorer som tidigare studier påvisat skillnad i bedömningen av promenadavstånd. Vi valde därför i enlighet med studiens deduktiva ansats att utforma enkätundersökningen för att få förståelse och belysa dessa faktorer för att i slutändan kunna se vilka faktorer som påverkar avståndsbedömningen. Vidare har vår ambition om att inneha ett objektiva förhållningssätt resulterat i att de flesta potentiella faktorerna har varit föremål för våra respondents åsikter och bedömning. Exempelvis benämns spårvagns- och lokaltrafik som faktorer som påverkar promenadbeteendet på ett negativt sätt (McCormack et al. 2008). Eftersom centrala Göteborg inte bara är till för shopping utan även fungerar som centrum för stadens spårvagns- och lokaltrafik fanns det på förhand en förväntan från oss författare att detta skulle ha påverkan i hur respondenterna upplevde de undersökta promenadrutterna. Men vid de statistiska mätningarna framkom inga skillnader i perceptuellt avstånd mellan de som upplevde spårvagnar och lokaltrafiken som störande för promenaderna och de som inte upplevde detta. Förklaringen

hämtas troligtvis från de teorier som Canter & Tagg (1975) presenterar där de menar att vissa infrastrukturella aspekter av en stad kan, om de används rätt, snarare bidra till en stads karaktär. Eftersom spårvagnstrafik är ett relativt ovanligt transportmedel i en svensk stad föranleder det oss att anta att den i Göteborg innehar en karaktärsbyggande funktion snarare än en barriärsskapande funktion.

Som visats i avsnitt 5.2.6. har signifikant skillnad för respondenternas avståndsbedömning identifierats mellan de som har upplevt någon negativ händelse inom något av de fyra undersökta centrumområdena och de som uppgett att de inte har upplevt detta. Denna indelning av respondenterna visade sig ge signifikant skillnad på endast två av tolv undersökta promenadsträckor. I enkätundersökningen frågade vi även efter respondenternas uppfattning om respektive områdes säkerhet, dagtid och kvällstid (*Diagram 5.2.10.*). Då många respondenter uppgett att de på kvällstid upplever många av dessa områden som osäkra, förväntades det att signifikant skillnad skulle existera i dessa två grupperingarnas bedömning av promenadavståndet. Men vid statistisk analys av dessa data visades ingen signifikant skillnad på någon av sträckorna. Detta leder oss till att ifrågasätta huruvida tolkningen av frågorna resulterat i felaktiga eller skeva svar. Detta är givetvis något som inte kan skyllas på respondenterna utan ansvaret ligger hos oss som författare.

Hur säkert anser du att varje centrumområde är att vistas i?

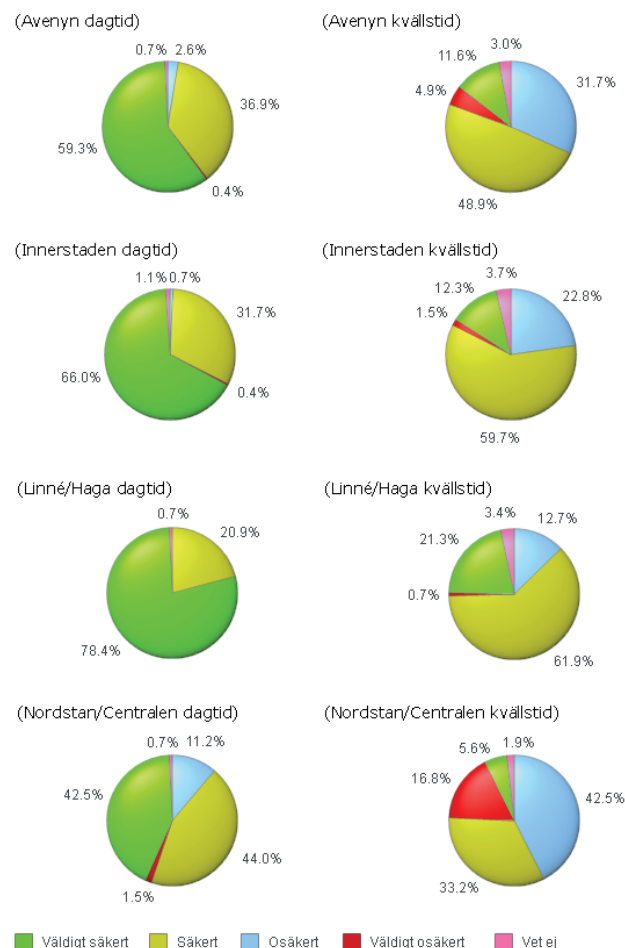


Diagram 5.2.10. Säkerhet dag- och kvällstid för centrumområdena.

### **5.3. Analys av det perceptuella avståndets inverkan på destinationsimage**

I introduktionen nämnde vi att Göteborgs styrka och framgång ligger i det samarbete som finns mellan alla aktörer i staden. Konceptet "One Voice" har syftet att skapa en enhetlig och slagkraftig bild av Göteborg. Det är den enhetliga shoppingupplevelsen tillsammans med närheten till centrumområdena som ligger till grund för syftet och således den tredje och sista forskningsfrågan. Vi analyserar den genom att koppla samman en rad teorier (se avsnitt 3.7.) som i detta avsnitt appliceras på Göteborg.

Presenterade teorier menar att en stark och enhetlig image har en central roll för en destinations framgång. En enhetlig destination definieras av att dess image och identitet är kongruent. Om Göteborgs identitet är en stor småstad med promenadavstånd till attraktioner mitt i centrum så behöver även omgivningen uppfatta och uppleva staden som sådan. Göteborgs identitet som en stad med god geografisk sammanhållning blir ett löfte till alla potentiella turister som skapar sig förväntningar om destinationen. Förväntningar skapar i sin tur en emotionell involvering som gör att avståndet till destinationen känns närmre vilket ligger som grund till turistens val av resmål. Detta borde alltså, i någon mån, bidra till ökad turism för Göteborg. Det blir viktigt för staden att nå upp till turisternas förväntningar vilket görs genom att uppfylla löftet om en bra shoppingupplevelse inom promenadavstånd. Här kommer det perceptuella avståndet in i bilden varav den i nuläget agerar hinder för att samordna centrumområdena till en enhetlig bild av Göteborg. Att bearbeta inkongruensen mellan objektivet och perceptuellt avstånd blir alltså en central uppgift i löftesinfriandet och stärkandet av Göteborgs image. Då undersökningen har utförts på göteborgare så kan vi inte säga något om turisternas perceptuella avstånd i Göteborg. Däremot kan vi säga att göteborgarna antar en ambassadörsroll där de har stort inflytande i att påverka besökarnas attityd och uppfattning om destinationen. Det är därför i sin tur viktigt att hantera göteborgarnas attityd och väl förankra den förmedlade imagen hos dem. Om göteborgarna anser att avstånden till centrumområdena är inom promenadavstånd så påverkar detta de turister som kommer i kontakt med invånarna. Den tydliga imagen bidrar till mindre överskattningar av avstånden inom Göteborg. Detta leder i sin tur till ett mer sammanvävt centrum där mer rörelse och handel sker mellan centrumområdena i syfte att få en hel shoppingupplevelse i staden.



## 6. Slutsatser

*I detta avsnitt besvaras studiens frågeställningar för att uppnå syftet. Därmed påvisas studiens kunskapsbidrag här. Även praktiska rekommendationer till Göteborg & Co och dess intressenter presenteras samt förslag till vidare forskning.*

### 6.1. Svar på forskningsfrågor

*I vilken mån råder det inkongruens hos Göteborgarna gällande objektiva och perceptuella avstånd mellan centrumområden i staden?*

På elva av de tolv undersökta promenadrutterna existerade det statistiskt säkerställd skillnad mellan objektiva och perceptuella avstånd. På nio av dessa elva sträckor var avstånden överestimerade och på två av sträckorna var de underestimerade. Den sträcka där störst differens mellan perceptuella och objektiva avstånd återfanns, gick från Järntorget till Innerstaden. Det objektiva avståndets kategoriserade värde var 1 (1-5 min) medan det kategoriserade medelvärdet för respondenternas perceptuella avstånd var 2,59. Våra respondenter har alltså upplevt ett mycket längre avstånd än vad som egentligen föreligger. De sträckorna med näst störst och tredje störst inkongruens gick även de in mot Innerstaden. Differensmedelvärdet var 0,8 för sträckan från Valand till Innerstaden och 0,71 för sträckan från Drottningtorget till Innerstaden. Promenadrutterna där våra respondenter underestimerade avståndet är två till antalet, från Valand till Linné/Haga (differensmedelvärde: -0,2351) och från Järntorget till Avenyn (differensmedelvärde: -0,0933). Dessa två promenadrutter berör alltså samma sträcka vilket är den mellan Avenyn och Linné/Haga. Vi konstaterar att det råder inkongruens mellan Göteborgarnas perceptuella avstånd och det objektiva avståndet för elva av tolv undersökta promenadrutter.

*Faktorer som bidrar till inkongruensen för sträckor till Innerstaden*

Inkongruensen som förelåg på promenadsträckorna till Innerstaden berodde främst på huruvida respondenterna haft kännedom om promenadsträckorna och hur de har upplevt svängarna och smågatorna längs med promenadstråken. Promenaderna till Innerstaden uppvisade den största inkongruensen av alla undersökta områden. Gällande kännedomen om promenadrutterna uppvisade de som hade god kännedom en överestimering men dock till lägre grad än de som inte hade god kännedom. Dessutom såg vi att många svängar och smågator agerar barriärer till området som bidrar till en högre grad av överestimering av avståndet (Sadalla & Magel 1980; McCormack et al. 2008). I vår studie påverkade denna faktor avståndsbedömningen signifikant där de som inte upplevde faktorn som påverkande också hade en mer korrekt avståndsbedömning än de som upplevde det motsatta. Slutsatsen blir att kännedomen om promenadsträckorna samt att många svängar och smågator påverkar inkongruensen mellan det perceptuella och objektiva avståndet för promenader till Innerstaden (Figur 6.1.1.).

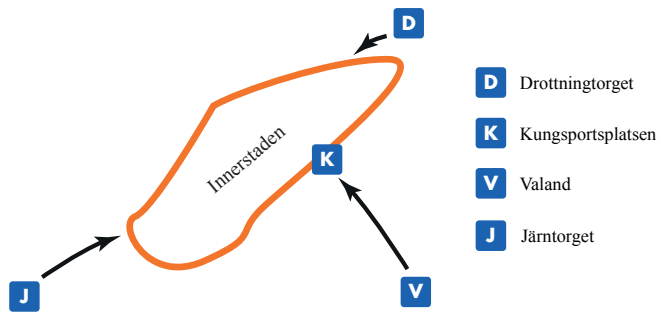
### Sträckor till Innerstaden

Signifikant skillnad för bland annat:

- kännedom om promenadrutterna
- svängar och smågator

Övrigt:

- otydlig/svag karaktär
- otydliga gränser för området



Figur 6.1.1. Slutsats - faktorer som påverkar (Innerstaden)

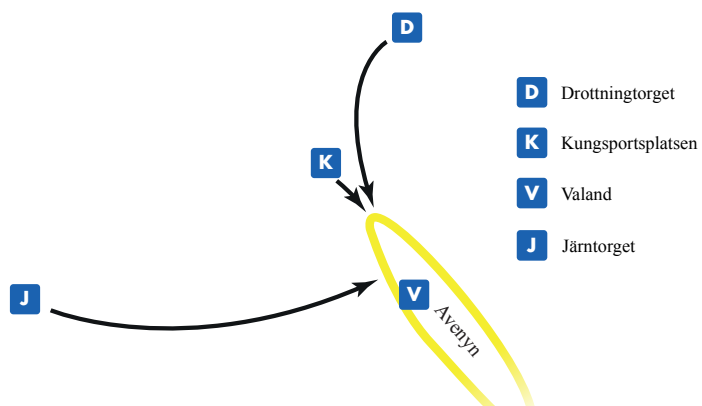
### Faktorer som bidrar till inkongruensen för sträckor till Avenyn

Inkongruensen för promenaderna till Avenyn förekom på alla tre undersökta sträckor och bestod av både över- och underestimeringar av avstånden. Kännedomen om Avenyn verkar ha varit en viktig faktor för hur avstånden bedömdes. Respondenternas kännedom om promenadrutterna till Avenyn påverkade också avståndsbedömningen. God familjaritet med rutten till Avenyn ledde till lägre grad av överestimering. Demografiska variabler så som sysselsättning och kön påverkade också graden av överestimering för avstånden till Avenyn. De som arbetar har en lägre avståndsbedömning jämfört med de som inte arbetar då de tvingas att göra mer korrekta avståndsbedömningar under tidspress (Coshall 1985). Männerna uppvisade en kortare avståndsbedömning jämfört med kvinnorna. Detta är ett resultat av att kvinnor i högre grad påverkas av att det finns flera alternativa vägar till en destination (Stone & McBeath 2010). Slutsatsen blir att kännedom om området och promenadrutterna dit samt sysselsättning och kön påverkar inkongruensen mellan det perceptuella och objektiva avståndet för promenader till Avenyn (Figur 6.1.2.).

### Sträckor till Avenyn

Signifikant skillnad för bland annat:

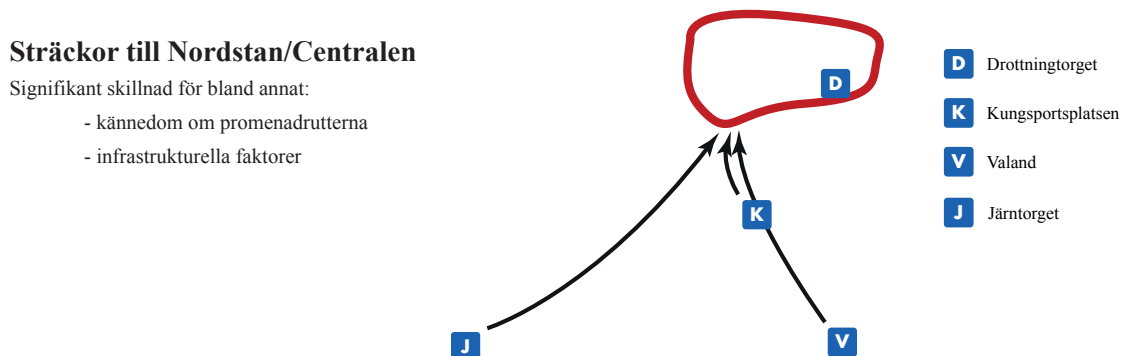
- kännedom om området
- bekantskap om promenadrutterna
- sysselsättning och kön



Figur 6.1.2. Slutsats - faktorer som påverkar (Avenyn)

### Faktorer som bidrar till inkongruensen för sträckor till Nordstan/Centralen

Den inkongruens som förelåg för promenadrutterna till Nordstan/Centralen berodde på att respondenterna hade överestimerat avstånden för alla tre undersökta sträckor. De faktorer som ter sig ha haft inverkan på inkongruensen i avståndsbedömningen till Nordstan/Centralen var kännedomen om promenadrutterna samt infrastrukturella faktorer. De som ansåg sig ha god kännedom om promenadrutterna uppvisade en mer korrekt avståndsbedömning jämfört med de som inte hade det. De infrastrukturella faktorerna som påverkade promenaderna till Nordstan/Centralen var både många svängar och smågator samt trafikljus och motorfordon. Dessa två faktorer bidrog till att avståndet har överestimerats (Sadalla & Magel 1980; McCormack et al. 2008). Slutsatsen blir att kännedom om promenadrutterna samt infrastrukturella faktorer påverkar inkongruensen mellan det perceptuella och objektiva avståndet för promenader till Nordstan/Centralen (Figur 6.1.3.).



Figur 6.1.3. Slutsats - faktorer som påverkar (Nordstan/Centralen)

### Faktorer som bidrar till inkongruensen för sträckor till Linné/Haga

Den inkongruens som förekom på en av sträckorna till Linné/Haga berodde på en överestimering av avståndet. Den andra sträckans inkongruens berodde på ett underestimerat avstånd. Den tredje sträckan visade på kongruens mellan perceptuellt och objektivt promenadavstånd. Faktorer som påverkade inkongruensen till Linné/Haga var kännedomen om promenadrutterna, områdets karaktär samt infrastrukturella faktorer. De som inte ansåg sig ha god kännedom om promenadrutterna till Linné/Haga uppvisade en högre inkongruens än de som var bekanta med promenadrutterna. Om området ansågs ha en tydlig eller mycket tydlig karaktär, uppvisades ett lägre differensmedelvärde för alla undersökta promenadrutter till Linné/Haga. Vidare hade de infrastrukturella faktorerna en inverkan på det perceptuella avståndet till området. Respondenternas upplevelse hur vattendrag och placeringen av broar påverkar hade också en signifikant påverkan på avståndsbedömningen. De som ansåg att detta var ett problem för promenader i Göteborg har även upplevt avstånden som längre till området. Respondenternas upplevelse av många svängar och smågator hade också inverkan på avståndsbedömningen. Slutsatsen blir att kännedom om promenadrutterna, områdets karaktär samt infrastrukturella faktorer påverkar inkongruensen mellan det perceptuella och objektiva avståndet för promenader till Linné/Haga (Figur 6.1.4.).

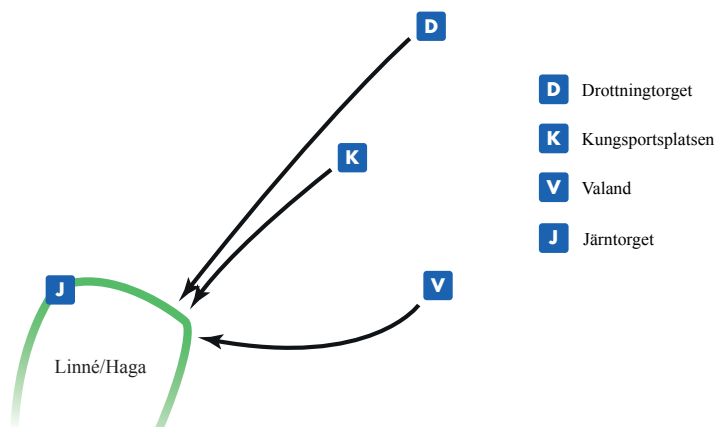
### Sträckor till Linné/Haga

Signifikant skillnad för bland annat:

- kännedom om promenadrutterna
- områdets karaktär
- infrastrukturella faktorer

Övrigt:

- området med tydligast karaktär



Figur 6.1.4. Slutsats - faktorer som påverkar (Linné/Haga)

*Hur påverkar den funna inkongruensen stadens förmåga att positionera sig som en attraktiv shoppingdestination?*

Då signifikant skillnad kunde urskiljas för flera faktorer gällande promenader mellan Göteborgs centrumområden kan vi dra slutsatsen att detta försvårar Göteborg & Co's arbete med att positionera staden som en enhetlig destination. En image skapar på ett sätt löften hos omvärlden. För att Göteborgs image som den mysiga och charmiga stora småstaden ska vara trovärdig behöver bearbetning av avståndsfaktorerna ske för att infria detta förmedlade löfte. I nuläget skapas förväntningar hos besökare om en geografisk närhet i staden som i viss mån inte upplevs av göteborgarna själva. Som ambassadörer för Göteborg har de stort inflytande i turisternas attityd och beslut vilket innebär att vissa centrumområden kan försummas om de upplevs som för långt bort. Skillnaden mellan kommunicerad image och faktisk image kan skapa missnöje hos turisterna som i sin tur skapar sig en oklar bild av Göteborg. Detta leder till en större överestimering av avstånden i centrum och motverkar syftet med att samorganisera Göteborg för att skapa en enhetlig och slagkraftig bild av staden.

## 6.2. Praktiska rekommendationer till Göteborg & Co

Vår första rekommendation är att stärka bekantskapen med promenadrutterna. Det är denna faktor som influerar avståndsbedömningen på flest av våra undersökta sträckor vilket visar på dess betydelse. Då våra respondenter, som någon gång varit boende i staden, redan upplever sig ha en god kännedom om promenadrutterna blir då nästa steg att se till att detta även upplevs av turisterna. Det är därmed viktigt att förmedla just en specifik och attraktiv promenadväg mellan varje område och inte många olika då det ökar osäkerheten som därmed ökar avståndskänslan. Det finns exempel på hur städer arbetar för att förmedla promenadrutter till sina besökare. I Hannover används exempelvis en "red line" som målats på gatorna för en specifik rutt. Vid stadens centralstation kan turisterna köpa en informativ karta varav man helt enkelt guidar sig själv runt staden på cirka en och en halv timma och får uppleva olika attraktioner längs vägen. En av fördelarna



med att kommunicera ut en lämplig promenadväg mellan centrumområde är att överskattningen av avståndet minskar. Detta är en effekt av att de överflödiga vägalternativen längs med promenadrutten utesluts i fotgängarens tankar och därmed även osäkerheten som associeras med att rutten upplevs ha för många svängar. En annan fördel är att man kanske besöker områden som i vanliga fall inte hade besökts. För göteborgarna hade den här rutten kunnat fungera som en härlig promenadsträcka istället för sightseeing. Detta leder i sin tur att deras kännedom om områdena ökar vilket minskar deras överskattning av avståndet för sträckorna.

Vår andra rekommendation är att placera skyltar med riktning och tidsangivelser till centrumområdena längs med rutterna för att bearbeta inkongruensen mellan perceptuellt och objektivt avstånd. Dessa skyltar skulle också kunna ange en specifik attraktion för att stärka dragningskraften till området som därmed ger incitament till ett besök. Skyltarna agerar som påminnelser för fotgängarna att det objektiva avståndet angett i tid inte är lika långt som deras perceptuella avstånd. Detta ökar förhoppningsvis rörligheten mellan centrumområdena som leder till ökad handel.

Vår tredje rekommendation är att jobba med de identifierade barriärerna. Då trafikljus och motorfordon ansågs förlänga promenadtiden rekommenderar vi att man ur ett stadsplaneringssyfte tillämpar nedräknare för trafikljusen. Detta skulle enligt teorier minska det överskattade avståndet drastiskt. En annan faktor är spårvagnstrafiken som enligt våra statistiska analyser inte upplevs som en barriär utan mer som en del av stadens karaktär. Detta bör även åstadkommas med vattnet och placeringen av broarna utmed promenadrutterna. Integrera vattnet mer med staden och på ett attraktivt sätt förmedla att broarna fungerar som länkar mellan stadens delar. Då kan dessa faktorer istället gå från att vara barriärer till att fungera som unika inslag i stadsbilden. Detta kommer i sin tur leda till att promenadrutterna erhåller en tydligare karaktär vilket minskar det upplevda avståndet i centrum. För att återkoppla till tidigare rekommendation, gällande en röd linje genom centrum för nykomna turister, skulle ett liknande koncept kunna skapas kring stadens vattendrag. Konceptet skulle förslagsvis kunna kallas för "The Blue Line" som syftar på stadens närhet till vattnet. Man får helt enkelt guida sig själv längs med vattnet och den blåa linjen från Nordstan/Centralen till Linné/Haga och tvärtom. Längs med promenadrutten finns det attraktioner som är nära kopplat till vattnet. Detta medför att integreringen mellan vattnet och staden ökar vilket stärker Göteborgs karaktär.

Vår fjärde och sista rekommendation är att arbeta vidare med att kommunicera ut tydligare karaktärer och drag för de fyra centrala shoppingområdena. Om områdena har unika karaktärsdrag kommer attraktionskraften att bli tydligare för besökaren varav avståndet upplevs som kortare. Specifikt anser vi att det är viktigt att det tydligt förmedlas när besökaren har nått fram till destinationsområdet för att skapa en tydlig bild av området och således minska avståndsöverskattningen.

### **6.3. Rekommendationer till fortsatt forskning**

Uppsatsens undersökning och analys blev i viss mån begränsad då majoriteten av respondenterna var mellan 16 - 44 år gamla. Vi rekommenderar därför att studier på den äldre målgruppen genomförs för att få en jämnare demografisk spridning och således öka generaliserbarheten i slutsatserna.

I denna uppsats har vi identifierat faktorer som visat en signifikant skillnad i avståndsbedömningen för promenadsträckor. För att djupare analysera dessa faktorer, som bidrar till en inkongruens, rekommenderar vi att en kvalitativ studie utförs som undersöker dem närmre. Det kan handla om information som respondenterna besitter, medvetet eller undermedvetet, men inte kan förmedla i en kvantitativ studie. Detta skulle belysa problemet och således bidra till djupare underlag för bearbetandet av inkongruensen.

I denna uppsats har en avgränsning gjorts att endast undersöka göteborgarnas avståndsbedömning. Det sista förslaget till fortsatt forskning blir därför att undersöka turisternas avståndsbedömning mellan centrumområdena i Göteborg innan och efter att problemet med inkongruensen bearbetats. På så sätt kan slutsatser dras kring det perceptuella avståndets inverkan på handel och turism för en destination.

## 7. Referenser

- Aaker, D. A. (2012). *Building strong brands*: Simon and Schuster.
- Ahmed, Z. U. (1991). Marketing your community: Correcting a negative image. *The Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 31(4), 24-27.
- Ainsworth, B. E., Haskell, W. L., Whitt, M. C., Irwin, M. L., Swartz, A. M., & Strath, S. J. (2000). Compendium of physical activities: an update of activity codes and MET intensities.
- Anderson, O., Ahlberg, E., Alm, B., ARKUS., & Ejhed, J. (1988). *Rum och ljus*: Arkus.
- Ankomah, P. K., & Crompton, J. L. (1992). Tourism cognitive distance: A set of research propositions. *Annals of tourism research*, 19(2), 323-342.
- Ankomah, P. K., Crompton, J. L., & Baker, D. (1996). Influence of cognitive distance in vacation choice. *Annals of tourism research*, 23(1), 138-150.
- Appleyard, D. (1970). Styles and methods of structuring a city. *Environment and Behavior*.
- Bailly, A. S. (1986). Subjective distances and spatial representations. *Geoforum*, 17(1), 81-88.
- Baloglu, S., & McCleary, K. W. (1999). A model of destination image formation. *Annals of tourism research*, 26(4), 868-897.
- Börgeon, M. (2012). *Starka platser: centrumutveckling i Partnerskap 2010-2012*. Göteborg: Göteborgs stad.
- Bratfish, O. (1969). A further study of the relation between subjective distance and emotional involvement. *Acta Psychologica*, 29, 244-255.
- Braun, E., Kavartzis, M., & Zenker, S. (2010). My city–my brand: the role of residents in place branding. Paper presented at the Fiftieth European Regional Science Association Congress, Joenköping, Sweden.
- Bryman, A., & Bell, E. (2011). *Business Research Methods 3e*: Oxford university press.
- Cadwallader, M. (1979). Problems in Cognitive Distance Implications for Cognitive Mapping. *Environment and Behavior*, 11(4), 559-576.
- Canter, D. V., & Tagg, S. K. (1975). Original Citation.
- Chi, C. G.-Q., & Qu, H. (2008). Examining the structural relationships of destination image, tourist satisfaction and destination loyalty: An integrated approach. *Tourism management*, 29(4), 624-636.
- Cohen, R., Weatherford, D. L., & Byrd, D. (1980). Distance estimates of children as a function of acquisition and response activities. *Journal of Experimental Child Psychology*, 30(3), 464-472.
- Coshall, J. T. (1985). Urban consumers' cognitions of distance. *Geografiska Annaler. Series B. Human Geography*, 107-119.
- Dahmström, K. (2011). *Från datainsamling till rapport-att göra en statistik undersökning, femte upplagan*. Studentlitteratur AB, Lund, Sverige.
- Ejvegård, R. (2003). *Vetenskaplig metod*. Studentlitteratur, Lund.
- Eliasson, A. (2010). *Kvantitativ metod från början*: Studentlitteratur.

- Golledge, R., & Stimson, R. (1997). *Spatial Behaviour: A Geographic Perspective*. 1997. Guilford, New York.
- Golledge, R. G., & Zannaras, G. (1973). Cognitive approaches to the analysis of human spatial behavior. I W. H. Ittelson (Ed.), *Environment and Cognition* (ss. 59-94). New York: Seminar Press.
- Göteborg & Co. (2014). Affärsidé och vision. Hämtad 25 maj, 2014, från <http://corporate.goteborg.com/om-goteborg-co/affarside/>
- Göteborg & Co. (2014). Ägare. Hämtad 25 maj, 2014, från <http://corporate.goteborg.com/om-goteborg-co/agare/>
- Göteborg & Co. (2014). Detta är Göteborg. Hämtad 25 maj, 2014, från <http://goteborg.com/>
- Göteborg & Co. (2014). Mötes- och evenemangsstaden. Hämtad 25 maj, 2014, från <http://corporate.goteborg.com/valj-goteborg/moten/a-meetings-and-events-city/>
- Göteborg & Co. (2014). Plattform för samverkan. Hämtad 25 maj, 2014, från <http://corporate.goteborg.com/om-goteborg-co/betydelsen-av-var-verksamhetaa/>
- Göteborg & Co. (2014). Verksamhetsberättelse. Hämtad 25 maj, 2014, från <http://corporate.goteborg.com/om-goteborg-co/verksamhetsberattelse/>
- Grönroos, C. (1982). *Strategic Management and Marketing in the Service Sector: Swedish School of Economics and Business Administration*.
- Grönroos, C. (2000). *Service management and marketing: a customer relationship management approach*: John Wiley & Sons Incorporated.
- Hanefors, M., & Mossberg, L. (2007). *Turisten i upplevelseindustrin: Studentlitteratur*.
- Hatch, M. J., & Schultz, M. (1997). Relations between organizational culture, identity and image. *European Journal of marketing*, 31(5/6), 356-365.
- Helson, H. (1948). Adaptation-level as a basis for a quantitative theory of frames of reference. *Psychological review*, 55(6), 297.
- Holme, I. M., Solvang, B. K., & Nilsson, B. (1997). *Forskningsmetodik: om kvalitativa och kvantitativa metoder: Studentlitteratur*.
- Hosany, S., Ekinci, Y., & Uysal, M. (2006). Destination image and destination personality: An application of branding theories to tourism places. *Journal of Business Research*, 59(5), 638-642.
- Hunt, J. D. (1975). Image as a factor in tourism development. *Journal of Travel research*, 13(3), 1-7.
- Jigfelt, A., & Rosander, A. (2014). *Shoppingdestinationen Göteborg*.
- Jurowski, C. (2011). Tourism Development and Destination Community Residents. I Y. Wang & A. Pizam (Eds.), *Destination Marketing and Management: Theories and Applications* (ss. 284-297): CABI.
- Keegan, O., & O'Mahony, M. (2003). Modifying pedestrian behaviour. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(10), 889-901.
- Koohsari, M. J., Karakiewicz, J. A., & Kaczynski, A. T. (2013). Public Open Space and Walking The Role of Proximity, Perceptual Qualities of the Surrounding Built Environment, and Street Configuration. *Environment and Behavior*, 45(6), 706-736.

- Kotler, P. (1994). *Analysis, planning, implementation and control*: Prentice Hall International.
- Krosnick, J. A., Holbrook, A. L., Berent, M. K., Carson, R. T., Hanemann, W. M., Kopp, R. J., Smith, V. K. (2002). The impact of "no opinion" response options on data quality: Non-attitude reduction or an invitation to satisfy? *Public Opinion Quarterly*, 66(3), 371-403.
- Lee, T. (1962). "Brennan's law" of shopping behaviour. *Psychological Reports*.
- Lee, T. (1970). Perceived distance as a function of direction in the city. *Environment and Behavior*.
- Leisen, B. (2001). Image segmentation: the case of a tourism destination. *Journal of services marketing*, 15(1), 49-66.
- Leslie, E., Saelens, B., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., Coffee, N., & Hugo, G. (2005). Residents' perceptions of walkability attributes in objectively different neighbourhoods: a pilot study. *Health & place*, 11(3), 227-236.
- LI, X. R., & VOGELSONG, H. (2006). Comparing methods of measuring image change: A case study of a small-scale community festival. *Tourism Analysis*, 10(4), 349-360.
- Mattson, M., & Rengert, G. (1995). Danger, distance, and desirability. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 3(3), 70-78.
- McCormack, G. R., Cerin, E., Leslie, E., Du Toit, L., & Owen, N. (2008). Objective Versus Perceived Walking Distances to Destinations Correspondence and Predictive Validity. *Environment and Behavior*, 40(3), 401-425.
- Mossberg, L. (2001). *Upplevelser och marknadsföring: Turism-marknadsföring*.
- Mossberg, L. L. (1997). The event market. *Annals of tourism research*, 24(3), 748-751.
- O'Leary, S., & Deegan, J. (2003). People, pace, place: Qualitative and quantitative images of Ireland as a tourism destination in France. *Journal of Vacation Marketing*, 9(3), 213-226.
- O'Leary, S., & Deegan, J. (2005). Ireland's image as a tourism destination in France: Attribute importance and performance. *Journal of Travel research*, 43(3), 247-256.
- Ojasalo, J. (2001). Managing customer expectations in professional services. *Managing Service Quality*, 11(3), 200-212.
- Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., & Berry, L. L. (1988). Servqual. *Journal of retailing*, 64(1), 12-37.
- Patel, R. och Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder*.
- Pocock, D. C. D., Hudson, R., Wirtschaftswissenschaftler, G., Hudson, R., Geographer, E., Britain, G., . . . Géographe, E. (1978). *Images of the urban environment*: Macmillan London.
- Sadalla, E. K., & Magel, S. G. (1980). The perception of traversed distance. *Environment and Behavior*, 12(1), 65-79.
- Sandström, H., & Jamejam, M. (2014). Göteborg, en shoppingdestination?-En studie om konsumenters drivkrafter till att besöka en plats för shopping.
- Shani, A., & Wang, Y. (2011). Destination Image Development and Communication. I Y. Wang & A. Pizam (Eds.), *Destination Marketing and Management: Theories and Applications* (ss. 130-146): CABI.

- Smith, C. (1984). The relationship between the pleasingness of landmarks and the judgement of distance in cognitive maps. *Journal of Environmental Psychology*, 4(3), 229-234.
- Smith, S. L. (1994). The tourism product. *Annals of tourism research*, 21(3), 582-595.
- Stone, J. P., & McBeath, M. K. (2010). Gender differences in distance estimates when exposed to multiple routes. *Environment and Behavior*, 42(4), 469-478.
- Strzalecki, A. (1978). The relation between subjective distance and emotional involvement: Further Experiment. *Acta Psychologica*, 42(5), 429-440.
- Syssner, J. (2012). *Världens bästa plats?: platsmarknadsföring, makt och medborgarskap*: Nordic Academic Press.
- Tasci, A. D. A. (2011). Destination Branding and Positioning. I Y. Wang & A. Pizam (Eds.), *Destination Marketing and Management: Theories and Applications* (ss. 113-126): CABI.
- Thorndyke, P. W., & Hayes-Roth, B. (1982). Differences in spatial knowledge acquired from maps and navigation. *Cognitive psychology*, 14(4), 560-589.
- Tillväxtverket. (2013). *Ekonomi och sysselsättning*. Hämtad 25 maj, 2014, från <http://www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/faktaochstatistik/faktaomturism/ekonomiochsysselsattning/>
- von Friedrichs Grängsjö, Y. (2001). *Destinationsmarknadsföring: en studie av turism ur ett producentperspektiv*. Diss. Stockholm : Univ., 2001. Stockholm.
- von Friedrichs Grängsjö, Y. (2003a). Destination networking: co-opetition in peripheral surroundings. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33(5), 427-448.
- von Friedrichs Grängsjö, Y. (2003b). Destinationsmarknadsföring: Företag i nätverk. I M. Larsson (Ed.), *Svensk turismforskning: en tvärvetenskaplig antologi om turister, turistdestinationer och turistorganisationer*. (ss. 145-174). Östersund: European Tourism Research Institute (ETOUR).
- Wang, Y. (2011). Collaborative Destination Marketing: Principles and Applications. I Y. Wang & A. Pizam (Eds.), *Destination Marketing and Management: Theories and Applications* (ss. 259-281): CABI.
- Wang, Y., & Fesenmaier, D. R. (2007). Collaborative destination marketing: A case study of Elkhart county, Indiana. *Tourism management*, 28(3), 863-875.

# 8. Bilagor

## 8.1. Bilaga 1 - enkätundersökning

### Göteborg

Påverkar storleken på Göteborg City vår vilja att ta oss runt till fots i centrum?

Du behöver varken heta Glenn eller rensa fesk för att delta i den här undersökningen. Det enda vi vill är att du någon gång har varit bosatt i Göteborg. Vi är två Handelsstudenter som på uppdrag av Göteborg & Co skriver vår kandidatuppsats. Nu behöver vi din hjälp. Din åsikt väger tungt och kommer att påverka arbetet med att stärka stadens image. Hur är det att ta sig runt till fots i Göteborg City?

Enkäten är helt anonym och beräknas ta cirka 10 minuter.

Ett stort tack till dig som ställer upp!

/Gustav och Ramtin



go:teborg&co

Fortsätt »

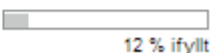


\*Obligatorisk

Har du någon gång varit bosatt i Göteborg?\*

- Nej
- Ja

« Bakåt Fortsätt »



\*Obligatorisk

### Demografi

Ålder?\*

- 15 år och yngre
- 16 - 24 år
- 25 - 44 år
- 45 - 64 år
- 65 år och äldre

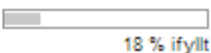
Kön \*

- Man
- Kvinna

Sysselsättning \*

- Studerande
- Arbetande
- Arbetssökande
- Pensionär
- Övrigt:

« Bakåt Fortsätt »



\*Obligatorisk

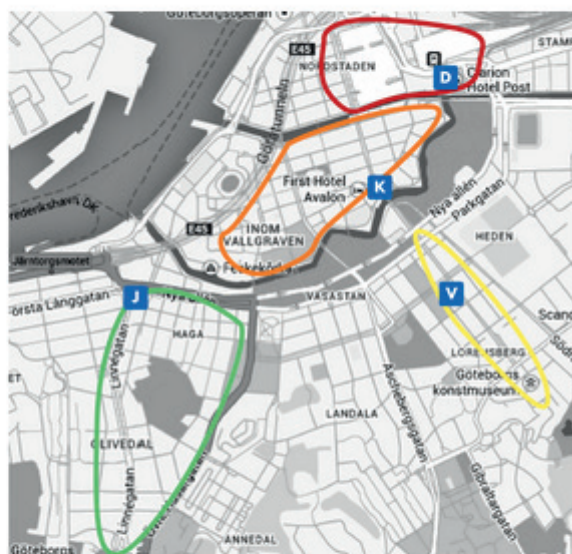
## Göteborg som promenadstad

Vi har delat in Göteborg City i fyra centrumområden: Linné/Haga, Avenyn, Innerstaden och Nordstan/Centralstationen. Studera kartan för att se avgränsningarna för varje område. Kommande frågor kommer att vara baserade på denna information.

### Karta Göteborg City

- Nordstan/Centralen
- Innerstaden
- Avenyn
- Linné/Haga

- D Drottningtorget
- K Kungsporsplatsen
- V Valand
- J Järntorget



I vilken mån anser du att de centrala shoppingkvarteren på bilden ligger inom promenadavstånd till varandra? \*

Inte alls      Inte särskilt      Ganska      Mycket

<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

« Bakåt    Fortsätt »

25 % ifyllt

\*Obligatorisk

## Kännedom

Hur väl känner du till centrumområdena? \*

Inte alls      Inte särskilt      Ganska      Mycket

Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

« Bakåt    Fortsätt »

31 % ifyllt

Nu följer några frågor där du ombeds uppskatta vilken tid som du tror krävs för dig att promenera från en plats till en annan. Det är alltså inte fågelvägen, kollektivtrafikvägen eller bilvägen som efterfrågas.

« Bakåt    Fortsätt »

37 % ifyllt



\*Obligatorisk

## Kungsportsplatsen



Tänk dig att du står mitt på Kungsportsplatsen. Hur lång tid tror du det tar för dig att gå i normal gångtakt till följande platser: \*

1 - 5 min   6 - 10 min   11 - 20 min   21 - 30 min   > 30 min

Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hur bekant känner du dig med promenadrutterna från Kungsportsplatsen till följande områden? \*

Inte alls bekant   Inte särskilt bekant   Ganska bekant   Mycket bekant

Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[« Bakåt](#)   [Fortsätt »](#)

43 % ifyllt

\*Obligatorisk

## Järntorget



Tänk dig att du står mitt på Järntorget. Hur lång tid tror du det tar för dig att gå i normal gångtakt till följande platser: \*

	1 - 5 min	6 - 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	> 30 min
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hur bekant känner du dig med promenadrutterna från Järntorget till följande områden? \*

	Inte alls bekant	Inte särskilt bekant	Ganska bekant	Mycket bekant
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[« Bakåt](#) [Fortsätt »](#)

50 % ifyllt

\*Obligatorisk

## Hållplatsen Valand



Tänk dig att du står på hållplatsen Valand. Hur lång tid tror du det tar för dig att gå i normal gångtakt till följande platser: \*

1 - 5 min   6 - 10 min   11 - 20 min   21 - 30 min   > 30 min

Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hur bekant känner du dig med promenadrutterna från hållplatsen Valand till följande områden? \*

Inte alls bekant   Inte särskilt bekant   Ganska bekant   Mycket bekant

Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[« Bakåt](#)   [Fortsätt »](#)

56 % ifyllt

\*Obligatorisk

## Drottningtorget



Tänk dig att du står på Drottningtorget strax utanför Centralstationen. Hur lång tid tror du det tar för dig att gå i normal gångtakt till följande platser: \*

	1 - 5 min	6 - 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	> 30 min
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hur bekant känner du dig med promenadrutterna från Drottningtorget till följande områden? \*

	Inte alls bekant	Inte särskilt bekant	Ganska bekant	Mycket bekant
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

« Bakåt Fortsätt »

62 % ifyllt

\*Obligatorisk

## Centrumrådenas karaktär

Hur tydlig karaktär anser du att varje centrumområde har? \*

Exempel på en plats med mycket tydlig karaktär är Las Vegas som starkt förknippas med spel.

	Mycket otydlig	Otydlig	Tydlig	Mycket tydlig
Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vilket av centrumområdena besöker du helst när du vill åt följande faktorer? \*

	Avenyn	Innerstaden	Linné/Haga	Nordstan/Centralen
God stämning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Café & restauranger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spänning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Shopping	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[« Bakåt](#) [Fortsätt »](#)

 68 % ifyllt

\*Obligatorisk

## Säkerhetsaspekter

Nu följer några frågor om centrumområdenas säkerhet.

Hur säkert anser du att varje centrumområde är att vistas i? (Dagtid) \*

	Väldigt osäkert	Osäkert	Säkert	Väldigt säkert	Vet ej
Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hur säkert anser du att varje centrumområde är att vistas i? (Kvällstid) \*

	Väldigt osäkert	Osäkert	Säkert	Väldigt säkert	Vet ej
Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>


Övriga tankar/åsikter om säkerheten i de olika centrumområdena

Frivillig fråga för att utveckla föregående svar

Har du själv upplevt någon negativ händelse i något av centrumområdena? \*

	Ja	Nej
Avenyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nordstan/Centralen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linné/Haga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Innerstaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[« Bakåt](#) [Fortsätt »](#)

 75 % ifyllt

\*Obligatorisk

I vilken mån upplever du att följande faktorer gör att det tar längre tid att promenera i Göteborg City? \*

	Inte alls	Inte särskilt	Ganska	Mycket
Många smågator och svängar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafikljus och motorfordon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spårvagns- och lokaltrafiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vattendrag och placeringen av broar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

I vilken mån upplever du att följande faktorer minskar din benägenhet att promenera på rutterna mellan centrumområdena i Göteborg City? \*

	Inte alls	Inte särskilt	Ganska	Mycket
Inget folk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utformningen av promenadstråken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avsaknad av parker och grönområden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Händelsefattiga promenadstråk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
För mycket folk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[« Bakåt](#) [Fortsätt »](#)

 81 % ifyllt

\*Obligatorisk

## Avslutande tankar

Vad skulle Göteborgs stad behöva göra för att du oftare ska välja att promenera mellan de olika centrumområdena när du shoppar? \*

[« Bakåt](#) [Fortsätt »](#)


 87 % ifyllt

## Klart

Glöm inte att klicka på "skicka" för att slutföra undersökningen. Stort tack för din medverkan!

[« Bakåt](#) [Skicka](#)

Skicka aldrig lösenord med Google Formulär

 100 %: Du är klar.

## 8.2. Bilaga 2 - sammanställning av enkätsvar

### Demografiska variabler

Bosatt_Göteborg	
Ja	100.0%
Nej	

Ålder	
16 - 24 år	48.9%
25 - 44 år	47.0%
45 - 64 år	3.7%
65 år och äldre	0.4%

Kön	
Kvinna	49.3%
Man	50.7%

Sysstelsättning	
Arbetande	38.4%
Arbetsökande	1.5%
Pensionär	0.7%
Studerande	59.3%



## Hur tydlig karaktär har följande områden?



## Vart går du när du vill komma åt följande faktorer?

### Café & restauranger



Avenyn	11.2%
Innerstaden	11.6%
Linné/Haga	76.9%
Nordstan/Centralen	0.4%

### Shopping



Avenyn	1.5%
Innerstaden	56.3%
Linné/Haga	3.4%
Nordstan/Centralen	38.8%

### God stämning



Avenyn	7.5%
Innerstaden	12.7%
Linné/Haga	79.9%

### Spänning



Avenyn	46.6%
Innerstaden	25.7%
Linné/Haga	19.4%
Nordstan/Centralen	8.2%

## Tidsuppskattning från Drottningtorget till övriga områden.

### Tidsuppskattning från Drottningtorget till Avenyn



### Tidsuppskattning från Drottningtorget till Innerstaden

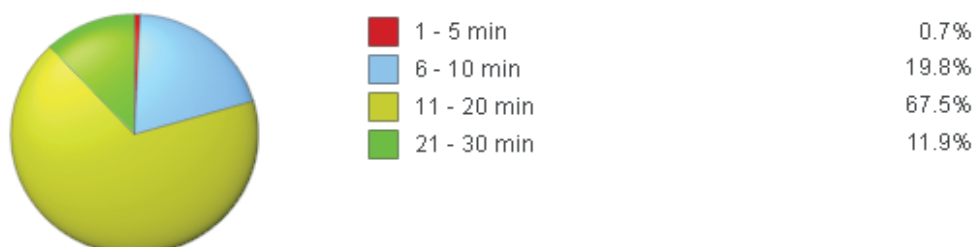


### Tidsuppskattning från Drottningtorget till Linné/Haga



## Tidsuppskattning från Järntorget till övriga områden.

### Tidsuppskattning från Järntorget till Avenyn



### Tidsuppskattning från Järntorget till Innerstaden

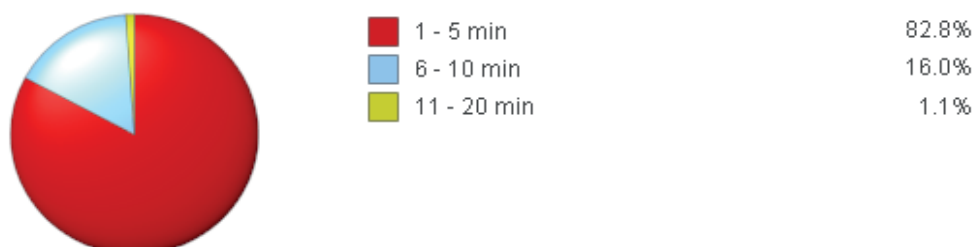


### Tidsuppskattning från Järntorget till Nordstan/Centralen



## Tidsuppskattning från Kungsportsplatsen till övriga områden.

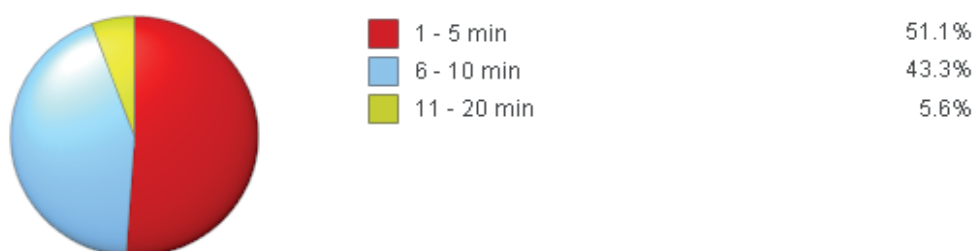
### Tidsuppskattning från Kungsportsplatsen till Avenyn



### Tidsuppskattning från Kungsportsplatsen till Linné/Haga



### Tidsuppskattning från Kungsportsplatsen till Nordstan/Centralen



## Tidsuppskattning från Valand till övriga områden.

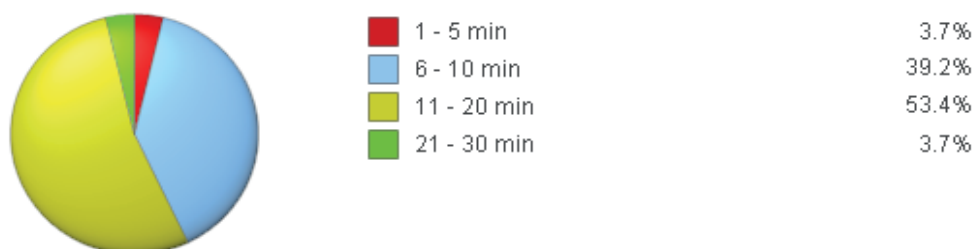
### Tidsuppskattning från Valand till Innerstaden



### Tidsuppskattning från Valand till Linné/Haga



### Tidsuppskattning från Valand till Nordstan/Centralen



## Bekanta promenadrutter från Drottningtorget till övriga områden.

### Bekanta rutter från Drottningtorget till Avenyn



### Bekanta rutter från Drottningtorget till Innerstaden



### Bekanta rutter från Drottningtorget till Linné/Haga



## Bekanta promenadrutter från Järntorget till övriga områden.

### Bekanta rutter från Järntorget till Avenyn



### Bekanta rutter från Järntorget till Innerstaden



### Bekanta rutter från Järntorget till Nordstan/Centralen





## Bekanta promenadrutter från Kungsportsplatsen till övriga områden.

### Bekanta rutter från Kungsportsplatsen till Avenyn



### Bekanta rutter från Kungsportsplatsen till Linné/Haga



### Bekanta rutter från Kungsportsplatsen till Nordstan/Centralen



## Bekanta promenadrutter från Valand till övriga områden.

### Bekanta rutter från Valand till Innerstaden



### Bekanta rutter från Valand till Linné/Haga



### Bekanta rutter från Valand till Nordstan/Centralen



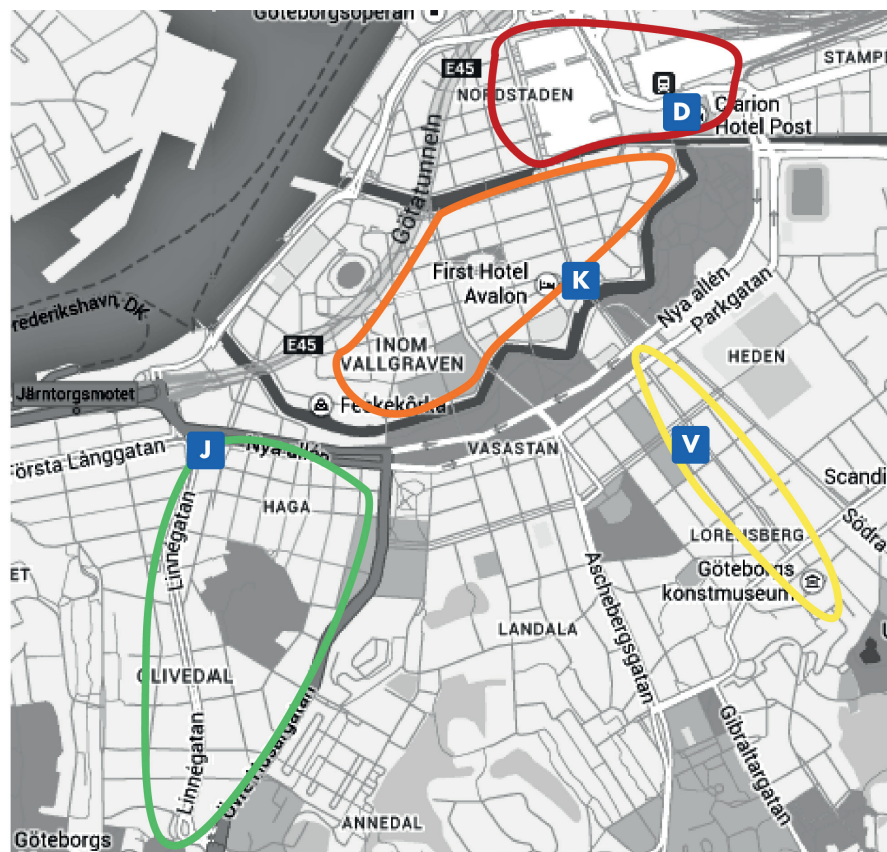
## Hur god kännedom har du om följande områden?



## Karta Göteborg City

- Nordstan/Centralen
- Innerstaden
- Avenyn
- Linné/Haga

- D Drottningtorget
- K Kungssportsplatsen
- V Valand
- J Järntorget



I vilken mån anser du att de centrala shoppingkvarteren på bilden ligger inom promenadvstånd till varandra? (kartan med de olika centrumområdena)

Upplevt promenadvstånd mellan centrumområdena



<span style="color: yellow;">■</span> Ganska	55.2%
<span style="color: red;">■</span> Inte alls	0.7%
<span style="color: blue;">■</span> Inte särskilt	10.8%
<span style="color: green;">■</span> Mycket	33.2%

I vilken mån promenadbenägenhet minskar på grund av följande faktorer.

### Avsaknad av gröna parker och grönområden



### Händelsefattiga promenadstråk



### Utformning av promenadstråken



### För mycket folk

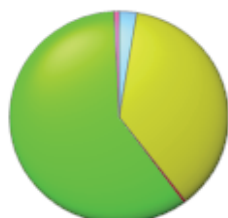


### Inget folk



## Säkerhetsuppfattning i centrumområdena

### Avenyn dagtid



Osäkert	2.6%
Säkert	36.9%
Väldigt osäkert	0.4%
Väldigt säkert	59.3%
Vet ej	0.7%

### Avenyn kvällstid



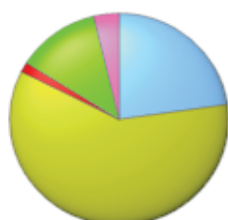
Osäkert	31.7%
Säkert	48.9%
Väldigt osäkert	4.9%
Väldigt säkert	11.6%
Vet ej	3.0%

### Innerstaden dagtid



Osäkert	0.7%
Säkert	31.7%
Väldigt osäkert	0.4%
Väldigt säkert	66.0%
Vet ej	1.1%

### Innerstaden kvällstid



Osäkert	22.8%
Säkert	59.7%
Väldigt osäkert	1.5%
Väldigt säkert	12.3%
Vet ej	3.7%

## Säkerhetsuppfattning i centrumområdena

### Linné/Haga dagtid



Säkert	20.9%
Väldigt säkert	78.4%
Vet ej	0.7%

### Linné/Haga kvällstid



Osäkert	12.7%
Säkert	61.9%
Väldigt osäkert	0.7%
Väldigt säkert	21.3%
Vet ej	3.4%

### Nordstan/Centralen dagtid



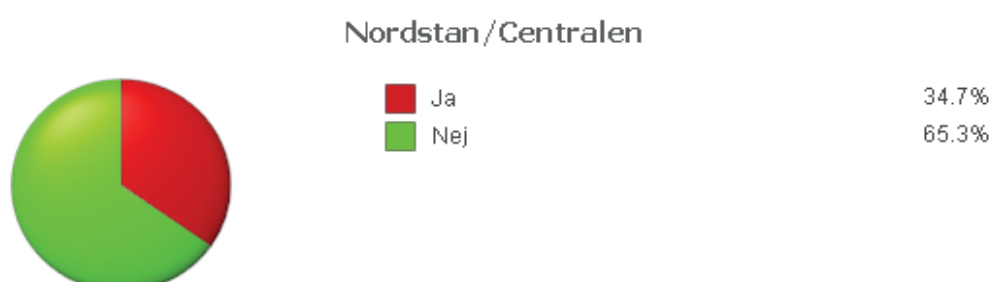
Osäkert	11.2%
Säkert	44.0%
Väldigt osäkert	1.5%
Väldigt säkert	42.5%
Vet ej	0.7%

### Nordstan/Centralen kvällstid



Osäkert	42.5%
Säkert	33.2%
Väldigt osäkert	16.8%
Väldigt säkert	5.6%
Vet ej	1.9%

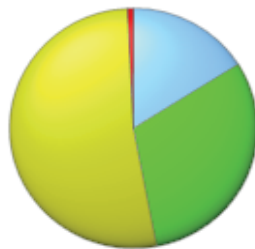
## Upplevda negativa incidenter i områdena.





Längre upplevd promenadtid på grund av följande faktorer.

#### Många smågator och svängar



Ganska	16.0%
Inte alls	31.0%
Inte särskilt	52.2%
Mycket	0.7%

#### Trafikljus och motorfordon



Ganska	36.9%
Inte alls	7.8%
Inte särskilt	37.7%
Mycket	17.5%

#### Spårvagns- och lokaltrafik



Ganska	30.6%
Inte alls	13.8%
Inte särskilt	46.3%
Mycket	9.3%

#### Vattendrag och placering av broar



Ganska	25.4%
Inte alls	19.0%
Inte särskilt	51.5%
Mycket	4.1%

### Övriga tankar/åsikter om säkerheten i de olika centrumområdena

Konstigt folk på centralen. Tomt på övriga ställen än avenyn.

Nordstan/ Centralen är fortfarande säker eftersom man vet att det finns mycket vakter, men samtidigt finns alla människor som kan anses vara hotande även här.

Nordstan är osäkert pga alla konstiga folk som är i brunnsparken.

Det är väl mest transportsträckorna mellan dessa områden som känns osäkra. Typ sidogator osv.

-

Jag anser att stan är säker med givetvis skapas en naturlig osäkerhet på kvällen pga. Mörker och alkohol

Mycket sprit kvällstid -> mindre säkert.

I övrigt väldigt säkert - däremot har man väl varit med om "osäkra situationer" men det är inget jag skulle vilja påstå präglar de olika stadsdelarna i sin helhet

Det beror helt på vem du är. Vita män rör sig säkrare på platser än rasifierade kvinnor. Alla lägen. Oklart formulerade frågor, menar ni hur säker jag känner mig att vistas i dessa områden?

Det är klart man kan känna sig otrygg stundtals, kanske främst "nordstan/centralen", men å andra sidan har jag aldrig råkat ut för något. Jag bor i "innerstaden". Jag känner mig mest paranoid och lite fånig när jag ibland kikar över axel för att speja på folk så att dom inte tar fart efter mig.

Avenyn vistas jag mycket sällan på kvällstid (läs: nattetid) utan att vara berusad. Det påverkar förstås bedömningsförmågan...

Många mörka smågator och stråk i Linne/haga. Många smågator man inte tar kvällstid.

Mycket bråk på Avenyn

Känns som större rån/tjuvrisk runt centralen och avenyn

Ni borde åka till Amsterdam, sen bilda er en uppfattning om vad Göteborg skulle kunna vara. Stan är stendöd/turistig.

Bor själv på Drottninggatan och eftersom det knappt finns några boende där så kan det kännas väldigt osäkert pga helt tomt. Min vision är göra innerstaden tillgänglig för boende istället för bara kontor.

Jag har hört att flest brott begås på avenyn, därför känns det osäkrast trots att det är mycket folk och poliser där även kvälls- och nattetid.

Det har aldrig hänt mig något otrevligt och jag jämför säkerhet i ett globalt perspektiv. Jag är också en naivt icke-orolig människa.

Kvällstid är det mörkt, fler alkohol o/e drogpåverkade personer på kvällstid, färre människor ute på kvällarna men kanske fler "gäng" som vill imponera på varandra.

När det gäller Nordstan är det trångt vilket ökar känslan av risk för stölder.

Det är svårt att svara på hur långt det är att gå till "linné-haga", för det är väldig skillnad på att gå till hagakyrkan resp olivedalsgatans hållplats.

Generellt sett är det uteliggare, fyllon och tiggare som drar ner känslan av säkerhet. Kanske är dags att se på vad man gjort i andra städer (ex. New York/Bloomberg) för att råda bot på problemet.

Nordstan känns inte alls så säkert, och eftersom Nordstan ligger i anslutning till Brunnsparken gör detta att när man varje gång ska hem sent på kvällen känner sig lite osäker.

Nordstan är en plats där jag sällan känner mig säker eller bekväm.

-saknade alternativet "inte alls" på vart man känner ex.spänning.

Möjligheten kan ju ex. vara att man finner att Gbg inte kan erbjuda det

Beror helt på.

Avenyn - misstänker att det är den plats i Göteborg där flest misshandel sker med tanke på att det är mycket fylla kvällstid.

Sedan har jag svarat Osäkert på Innerstaden för det känns inte som att det är mycket folk som rör sig där kvällstid, därmed känns det mer osäkert.

Linné/Haga är det fler restauranger och lugnare ställen och inte massa klubbar, och jag tror att det är lugnare människor som hänger där kvällstid.

Nordstan/centralen tycker jag också känns säkrare då det rör sig nyktra människor där också, till skillnad från Avenyn.

Allt kokar ner till alkohol och fylla. Säger man fel sak till aggressiva fulla människor riskerar man att åka på en smäll. Förbjud alkoholen! :)

Jag tänker på mängden alkoholpåverkade människor per areaenhet när jag tänker på säkerhet i städer.

Haga är ju betydligt tommare på folk på kvällarna än vad Linné är, så den förra känns mer osäker.

Polisens närvaro kan hjälpa till lugnare stämning.

**Vad skulle Göteborgs stad behöva göra för att du oftare ska välja att promenera mellan de olika centrumområden när du shoppar?**

Om Göteborgarna hade lärt sig att hålla till höger när man går hade världen blivit en oerhört mycket bättre plats

-

Framhåva vattnet

Ingenting

Fler butiker mellan centrumområdena, ej bara centrerade i dem.

Utformat mer för gångare än för spårvagnstrafiken

Ta en stadsplaneringsarkitekt för att göra en översyn av staden och inte fråga folk den här typen av frågor på facebook :) .

Inget, det beror mkt på vädret

Inget. Jag går jämt.

Enklare och tydligare mindre trafik man måste slåss mot hade vart gött

Göra promenadstråken trevligare och mysigare att promenera på.

Binda ihop dem bättre

Få avenyn att stå ut från innerstaden och nordstan så att avenyn besöks för dess karaktär. Det är på avenyn flagskeppsbutikerna skall ligga! Och fler lyxiga butiker. Gör som på Paris paradgata och reglera hur det ser ut på utsidan av butikerna. Bind samman Linné med en mer påkostad kungspark (trädgårdsutställning? Ljussättning?) alt marknad med små trevliga stånd.

Sån rullbana som de har på flygplatser så man går "snabbare"

Färre cykelbanor med arga cyklister

få dom mer sammanhängande på något sätt

Tydligare samband mellan områdena

Fler småbutiker på promenadstråk som är lite tråkigare att gå, t ex längs med ån från Brunnsparken till lilla torget.

Förlänga promenadstråk med butiker i bottenplan så att shoppingturen fortsätter längst med promenaden

Göra promenadstråken tydligare och enklare. Tydligare och finare väg att gå genom kungsparken till exempel. Känns svårt med all trafik.

Vet ej.

Vattenkraner som finns vid kungssportsplatsen

Övrraska mig på något vis, oklart vad, något som får mig att längta tillbaka och gå runt igen.

Skapa mer naturliga "shopingvägar". Typiskt bra exempel är att man kan gå kungsgatan -> kungsport -> kompassen -> nordstan. Vad det gäller typ haga nygata, så finns det ingen fortsättning när man väl har gått längs hela gatan.

-

Bättre gångväg mellan Järntorget och centrum.

Tydligare separera cykel och gångbanor likt vid Allén.

Bättre trottoar utmed kanalen från Centralen till Kungssportsplatsen.

Ta bort bilar

Rullband!

Lättare att ta sig över de trafikerade stråken

vet ej

Bra fråga. Jag promenerar redan ganska mycke men blir ofta tidsbrist att gå från ett område till ett annat för att kolla upp något och sedan gå tillbaka igen. Då är spårvagnen ett bra komplement. Annars skulle man gärna få bort lite mer trafik så promenaden blir mer njutningsfull och mindre präglad av buller, tutande och stress.

Prioritera fotgängare högre än bilar.

Mer levande promenadstråk och mindre asfalterade vägar, bjuda in till uteliv och uteserveringar samt ta vara på vattnet som finns både inne i staden och precis i utkanten.

Fler butiker och inte mer caféer!

Fler aktiviteter längst promenadgatorna.

Ev lite med "trädgård"; buskar, blommor, rabatter, träd med FÄRGER

Göra gångvägar ännu mer intressanta. Tydlighet vart vägarna är, skyltar liksom cykelvägar.

Ingenting, promenerar alltid

Jag promenerar nästan alltid före kollektiv trafik då jag anser att det är trevligt och i mångt mycket ett lika snabbt alternativ.

bredda trottoarerna
Trevligare promenadstråk
Fler inslag av kultur ute på gator och torg.
Hålla regn och vind borta!
Placera olika sorters butiker i olika områden. Behöver inte finnas samma på alla ställen.
Varför förutsätter ni att jag inte promenerar? Jag promenerar så ofta jag hinner, och så ofta vädret tillåter.
Vet inte. det är inte något jag har tänkt på . Om du är och shoppar i Nordstan så skulle jag utan tvekan promenera till Innerstaden och Avenyn men skulle aldrig tänka mig att promenera till Järntorget ( Linné/haga området), det tar tid. Medans promenaden mellan de tre andra är ganska behaglig och finns ställen att titta på under promenaden.
ingen kommentar / kommer inte på något
.
Göteborg är en av de städer i vilken jag helst promenerar mellan områden. Den enda faktor som gör att jag oftare tar vagnen är för att man alltid är stressad och inte har tid, trots att det faktiskt inte tar så lång tid. Att spårvagnstrafiken går ofta och stannar nästan precis utanför många ställen gör att det blir smidigare och man är lite lat...
I föregående fråga svarade jag att spårtrafiken gör att det tar längre tid att promenera, jag saknade spårtrafiken som val i frågan under. Det jag menar är att spårtrafiken gör att det blir SA smidigt att åka spårvagn att man blir för lat för att gå. Göteborg skulle behöva sätta upp olika bilder på Gustav genom staden där han gör olika poser. Det skulle göra det värt att gå runt stan.
Inget går alltid
Fylla ut gapen mellan områdena för att föra dem närmare varandra för att man på så sätt inte ödslar tid. Mindre trafik är också önskvärt.
Överkomma barriärer som tex biltrafiken i allen innebär. Också "döda" områden utan butiker och stadsliv gör att man instället tar spårvagn eller buss.
Inget, jag tycker det funkar bra som det gör nu!
Bättre väder
Bygga en vädermaskin som gör att det slutar regna och blåsa så j?=#€%a mycket i stan.
men skämt åsido. trevligare promenadstråk skulle såklart vara ännu bättre. t ex vasagatan med alla träd är väldigt trevligt att promenera i. men det är inte så trevligt att promenera igenom stora korsningar med mycket trafik, spårvagnsstationer m.m.
Härligare stråk
Skapa mer framkomliga och tydliga gångvägar
Promenerar ganska mycket redan, folk som gillar att promenera kommer att promenera. Vill man ta sig mellan de olika områdena är dock kollektivtrafiken mycket bra vilket gör att folk tar den.
Ta bort alla uteliggare och tiggare
Jag gör det redan
Bättre shoppingområde mellan järntorget och avenyn/innerstan.
Shopping gör man i innerstaden o Nordstan främst, som är väl sammanlänkade. Varken Avenyn eller Linné lockar om det är just det man är ute efter.. De är bättre på restauranger o nattliv.
Knyt samman delarna utan döda ytor mellan dom som jag ibland upplever att det kan vara. Förenkla passeringar av allén.
En "shopping" spårvagn
Det är ok som det är.
Som det är i dagsläget promenerar jag alltid men skulle tycka det var bra om det lades mer fokus på fotgängare gentemot biltrafik, till exempel genom att minska väntetiden vid rödljus och liknande för fotgängare. Har sedan länge tyckt att innerstaden dessutom borde göras bilfri för att öka andelen fotgängare och göra innerstaden mer attraktiv och livlig än den är idag.
Det är bara för långa avstånd. Bra kollektivtrafik gör att man helt enkelt hellre väljer det alternativet.
vet ej
Få områdena att bli tätare (a la. Vasastan), dvs. kvartersstad med rutnätsmönster där slutna kvarter/kvartersbildning gör det lätt att orientera sig. Grönområdena som anläggs och finns ska vara välplanerad och inte slentrianmässigt anlagda bara för att "grönt är skönt". Marken ska användas och utnyttjas maximalt när det gäller såväl bebyggelse, parker, infrastruktur (väg, järnväg, spårväg etc.) och vatten/kanaler.
Färre tiggare.

Minska biltrafiken, utnyttja vattnet bättre.
Låta spårvagnar bli tunnelbana
Mindre trafik och fler övergångsställen. Kanske gå-väg skyltar? Typ motsvarande som finns för cyklisterna? Men man har ju iof mobilen, så då kanske 3G/4g täckning räcker :)
Mer grönska och blomsterarrangemang längs med vägarna och gågatorna. Bidrar till att man får lust att gå istället för att åka lokatrafik etc.
Riv taket på Nordstan. Gör om området till en grönt shoppingströk. Ta hand om gatorna längs kanalen, från dem leds man lätt bort
Ta bort spårvagnarna, för då hade man gått mer.
.
Vet ej
Samma standard i olika centrumområden
Inte mycket, jag promenerar alltid när jag shoppar
Något att uppleva / se på vägen.
Inte mycket, går redan runt
Intressantare stopp på vägen som lämpar sig att klara av genom promenad. En livligare gatumiljö med grönområden, konst mm, som gör det värt att ta vägen om till fots. Bättre utnyttjande av närheten till vallgravarna och dess vatten.
Intressantare stopp på vägen som lämpar sig att klara av genom promenad. En livligare gatumiljö med grönområden, konst mm, som gör det värt att ta vägen om till fots. Bättre utnyttjande av närheten till vallgravarna och dess vatten.
Jag går nästan alltid och det fungerar utmärkt!
Mer trevliga promenadstråk
Caféer och liknande mellan omr
Mer trevliga promenadstråk
Caféer och liknande mellan omr
Inget särskilt. Promenerar som det är! ♡♡
Information om dem
Promenerar alltid mellan de olika områdena (om det inte regnar).
Tycker redan att det är perfekt att promenera, brukar själv alltid gå för att uppleva så mycket som möjligt
Binda ihop områdena mer och göra promenadstråken intressantare, att det händer saker på vägen, det kan vara affärer, restauranger, caféer etc. En lång händelsefattig transportsträcka blir ingen glad av.
Inget
*
Promenerar väldigt ofta redan mellan nordstan/centrum - avenyn eller innerstaden. Bort till Haga/linne promenerar jag dock endast till/från innerstaden, annars tar det för lång tid. För det mesta handlar promenad vs. kollektivtrafiken om tiden för mig.
Mer sammanhängande promenadstråk, där det händer saker hela vägen. Skyltar! Typ valand ditåt x km.
Bo mer centralt
- mer promenad-stråk, promenadgator
Jag promenerar så ofta jag kan och trivs med det.
Bjuda ut mer
Konstutställning längs vägen eller liknande: nu ska man igenom en död zon varje gång man ska byta område. Inte så kul...
Lite mer grönt vore trevligt!
Jag promenerar ganska ofta, cyklar dock mest. Bra med styr&ställ, satsa mer på att det ska bli lättanvänt!
Få bättre väder? :) Jag promenerar väldigt ofta som det är faktiskt. Kanske att det skulle vara mindre "tomrum" mellan t ex kungälv och avenyn på kvällarna, lite läskigt att gå där.
Mysigare sträckor mellan områdena att ge de olika områdena mer karaktär så att inte "det mesta" finns i ett av områdena. Sätta upp gångavståndsskyltar (ungefär som de man ser på cykelbanor, när man ser avstånd till olika områden). Sätt upp "avstånd till nordstan", "avstånd till Haga/Linné", "avstånd till Avenyn" (i minutavstånd för gående, förslagsvis med en vandrare vit gubbe bredvid för att förtydliggöra) på alla stora hållplatser så att man väljer att gå för att man inser hur kort avståndet är istället för att ta vagnen/bussen.
Hade jag vetat att det handlade om konsumtion och shopping som väg till att jag ska gå hade jag inte gett er min tid. Men om Gbg satsade på annat än bar- och butikskedjor och dessutom gav hamnen till folket skulle jag gärna promenera genom alla stadsdelar/majornabo

Mer blommor o träd
Mer grönområden och fler promenadstråk
Mer tydliga gångbanor som inte är i direkt anslutning till cykelbanor. Många cyklister vet inget om trafikregler och tror de cyklar tour de France med fri väg när de trampar sig genom stan.
Billigare shopping
Mer grönt
Är nöjd som det är, bättre luncher i innerstaden alternativt attraktivare shopping i Linné hade varit intressant
Gångbro?
Inget
Tydliga skyltar med hur långt det är
vet ej
Tycker det är ok som det är
Minska trafiken i allén, typ som man gjorde på Järntorget. Ett annat bra förslag enligt mig är att sätta upp en miljon affischer på Frälsarn.
Jag promenarar alltid om jag har tid.
Jag tycker det är bra
Mindre turister
Na
Jag går redan väldigt mycket, då jag bor i Vasa så är det mycket enkelt att ta sig överallt till fots. Så jag ser inte vad man skulle kunna göra istället.
Svårt att säga något konkret faktiskt..
Gräv ner allén och gör till en stor park
Säkerheten i Nordstan om något.
Tunnelbana skulle göra det hela än mer attraktivt
Tydligare vad som är cykel- resp. Gångbana
Bredare gator och tydligare promenadstråk.
mer grönområden
Jag promenerar alltid när jag shoppar i göteborg. Tilläggas bör också att jag mycket sällan shoppar i butiker i göteborg. När jag gör det är det oftast i förbifarten eller att jag "cruisar" runt i staden i syfte att just röra på mig/hitta på något. Så vad Göteborgs stad skulle kunna göra mer, kan jag inte svara något vidare på. Jag är i stort nöjd.
Vet inte. Bor inte kvar.
tydligare tanke vilken del som är shopping område och var nöje och mat ligger
-
Mindre trafikarbeten!
Få en logisk ihop koppling.
Mer som händer mellan dem. T.ex. torghandel, artister, konstverk, upplyst i lite roligare tappning etc
Inget direkt, det är bra.
Det är ju jättesmidigt att bara ta spårvagnen en hållplats och om man har månadskort så kostar det ingenting. Så varför promenera??
Ta bort bilar i stan
Mer sammanhängande och mindre trafik som stör. Bilar och vägar gör det inte direkt trevligare att gå.
Öppna fik emellan stråken eller gör nåt annat kul där emellan
Att det är sommartid underlättar när man promenerar mellan områdena.
Linne/Haga känns för långt bort.
Göra rutterna mer attraktiva - inte bara transportsträckor. På kvällstid mer belysning. Mysig belysning. Skapa känsla med ljus, eller varför inte ljud. Det har gjorts på andra ställen i världen. Finns exempel i USA.
Ingenting, det är bra som det är!
Minska trafiken.
Kanske märka ut promenadstråk i asfalten med olika färger.
Höja västrafiks biljettpriser ännu mer.
Minska biltrafiken i stadskärnan.
Mindre biltrafik
Rullband så att man kunde vila benen vid längre sträckor.

Mer blommor o träd
Mer grönområden och fler promenadstråk
Mer tydliga gångbanor som inte är i direkt anslutning till cykelbanor. Många cyklister vet inget om trafikregler och tror de cyklar tour de France med fri väg när de trampar sig genom stan.
Billigare shopping
Mer grönt
Är nöjd som det är, bättre luncher i innerstaden alternativt attraktivare shopping i Linné hade varit intressant
Gångbro?
Inget
Tydliga skyltar med hur långt det är
vet ej
Tycker det är ok som det är
Minska trafiken i allén, typ som man gjorde på Järntorget. Ett annat bra förslag enligt mig är att sätta upp en miljon affischer på Frälsarn.
Jag promenerar alltid om jag har tid.
Jag tycker det är bra
Mindre turister
Na
Jag går redan väldigt mycket, då jag bor i Vasa så är det mycket enkelt att ta sig överallt till fots. Så jag ser inte vad man skulle kunna göra istället.
Svårt att säga något konkret faktiskt..
Gräv ner allén och gör till en stor park
Säkerheten i Nordstan om något.
Tunnelbana skulle göra det hela än mer attraktivt
Tydligare vad som är cykel- resp. Gångbana
Bredare gator och tydligare promenadstråk.
mer grönområden
Jag promenerar alltid när jag shoppar i göteborg. Tilläggas bör också att jag mycket sällan shoppar i butiker i göteborg. När jag gör det är det oftast i förbifarten eller att jag "cruisar" runt i staden i syfte att just röra på mig/hitta på något. Så vad Göteborgs stad skulle kunna göra mer, kan jag inte svara något vidare på. Jag är i stort nöjd.
Vet inte. Bor inte kvar.
tydligare tanke vilken del som är shopping område och var nöje och mat ligger
-
Mindre trafikarbeten!
Få en logisk ihop koppling.
Mer som händer mellan dem. T.ex. torghandel, artister, konstverk, upplyst i lite roligare tappning etc
Inget direkt, det är bra.
Det är ju jättesmidigt att bara ta spårvagnen en hållplats och om man har månadskort så kostar det ingenting. Så varför promenera??
Ta bort bilar i stan
Mer sammanhängande och mindre trafik som stör. Bilar och vägar gör det inte direkt trevligare att gå.
Öppna fik emellan stråken eller gör nåt annat kul där emellan
Att det är sommartid underlättar när man promenerar mellan områdena.
Linne/Haga känns för långt bort.
Göra rutterna mer attraktiva - inte bara transportsträckor. På kvällstid mer belysning. Mysig belysning. Skapa känsla med ljus, eller varför inte ljud. Det har gjorts på andra ställen i världen. Finns exempel i USA.
Ingenting, det är bra som det är!
Minska trafiken.
Kanske märka ut promenadstråk i asfalten med olika färger.
Höja västrafiks biljettpriser ännu mer.
Minska biltrafiken i stadskärnan.
Mindre biltrafik
Rullband så att man kunde vila benen vid längre sträckor.

<p>Mer bilfria gator</p> <p>Jag promenerar ofta mellan butiker redan i dagsläget och upplever att de flesta butiker finns att tillgå från grönsakstorget till Brunnsparken/nordstan.</p> <p>Oftast väljer jag ett av områdena för shopping, tex antingen avenyn eller innerstaden.</p> <p>Göteborg är en promeadvänlig innerstad</p> <p>Mysigare gator</p> <p>Gör det redan ofta.</p> <p>Tydligare promenadstråk för att enkelt ta sig mellan områdena, gärna så att man smidigt kommer fram utan att trängas med bilister och spårvagnar.</p> <p>Sluta att gräva upp gatorna så att man kan komma fram!</p> <p>Promenerar i princip alltid i stan när jag shoppar. Det kanske hade varit trevligt med att plantera och göra gångstråken mellan stadsdelarna trevligare</p> <p>Förenkla övergången från Brunnsparken till Södra Hamngatan, då menar jag hela fyrkorsningen när jag har exempelvis Golden Days som mål.</p> <p>Trevligare promenadstråk. Skyltar som visar avstånd och snabbaste väg kanske? Men även om det blir mer lättillgängligt att ta sig mellan områdena så kvarstår det faktum att de flesta butiker finns i nordstan och då går man gärna där.</p> <p>Ha mer saker(butiker och caféer ) på vägen! Framförallt mysiga matställen!</p> <p>När jag shoppar? Snävt fokus? Jag promenerar mycket redan och annars cyklar jag. Väljer ofta olika vägar för att se mer. Ofta genom parker/grönområden/Har inget period-västtrafikenkort.</p> <p>Oftare...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ännu mera grönt/fina planteringar i parkerna</li> <li>- Mera konst!</li> <li>- Mindre reklam</li> <li>- Vackra miljöer på annat sätt.</li> <li>- Tydligare kultur kring cykling/promenadväg</li> <li>- Mer promenadleder bortom trottoarerna som går precis bredvid bilvägarna</li> </ul> <p>Växter och grönt! Bilfria stråk!</p>
<p>Fler bänkar även där det inte finns en park etc. Har man många kassar t.ex så är det skönt att bara ta ett par minuter här o där o sen vandra vidare.</p> <p>Bygg fler hus mellan dem</p> <p>Minimera biltrafiken.</p> <p>Mer grönområden, i stil med de preliminära lösningarna på Avenyn under ombyggnationsperioden av byggnaderna längre upp på gatan.</p> <p>Jag brukar promenera mellan de olika områdena. Parkerna vid Allén kunde ju livats upp med tex. caféer åtminstone sommardag.</p> <p>jag går redan</p> <p>Jag tycker att det är en oklar fördelning av butiker idag i de olika stadsdelarna. Detta ligger nog främst på förvaltningsföretagen (ex Wallenstam). De borde vara mer måna om att skapa tydliga distrikt, ex ett för mode, ett för inredning, etc. Hade förvaltningsföretagen fokuserat mindre på att få in intäkter i form av hyra från stora kedjor och mer på mångfald genom olika butiker hade staden blivit mycket mer intressant. Göteborgs stadskärna känns tyvärr lite döende, om du frågar mig som driver butik i innerstaden.</p> <p>Jag tror inte att Göteborgs stad kan göra så mycket utan att det mer är en attitydfråga hos folket. För min del handlar det oftast om att jag alltid har mycket att bära på och av den anledningen oftast väljer buss eller spårvagn.</p> <p>Oavbrutet optimerat promenerande så långt det är möjligt.</p> <p>Fler trevliga promenadstråk mellan platserna.</p> <p>Nordstan har närheten till butiker.</p> <p>Innerstaden är ganska spretig.</p> <p>Linne vet jag ingenting om när det kommer till shopping.</p> <p>Avenyn är mer cafe/restaurang än shopping.</p> <p>Jag skulle säga en tydligare utmärkning/konsilldering av shoppingstråk.</p> <p>Off topic men Avenyn, som är det första en icke göteborgare tänker på när man nämner Göteborg, är väldigt "luddig". Jag skulle vilja ta bort körfälten helt och hållet och bara ha kvar spåren i mitten, bredda gångstråken till ofantligt breda och</p>



Off topic men Avenyn, som är det första en icke göteborgare tänker på när man nämner Göteborg, är väldigt "luddig". Jag skulle vilja ta bort körfälten helt och hållet och bara ha kvar spåren i mitten, bredda gångstråken till ofantligt breda och profilera avenyn på ett tydligare vis med exempelvis bara restauranger längs hela avenyn. Ljussätta skiten på ett snyggt sätt och göra den lite "grönare" hade varit gött också. Få in Götaplatsen på ett snyggare sätt.
.
Lättare att ta sig fram som gångtrafikanter
Binda ihop dem bättre.
Vet ej
Vet ej. En större blandning och enlighet i staden
Sätta hållplatserna för kollektivtrafiken längre ifrån varandra så att det lönar sig att gå.
Jag promenerar för det mesta redan nu, men fler stråk som binder ihop de olika områden så att man kontinuerligt kan gå mellan dem utan "transportsträckor".
Lummigare stråk, behåll träden på Vasagatan och se för guds skull till att vi kan promenera utefter vår vackra kanal (två förutsättningar för det är renare vatten och färre fyllon i parkerna).
Vägvisning för fotgängare kanske?
Ingen åsikt.
Bygga ut längs älven
Göra mer gånliga gator, varför inte grusgångar genom parkerna? Det håller cyklister och brädåkare borta, vilket nog är bra för gågator
Naturliga promenadstråk genom att skapa en mer händelserik rutt. Bättre upplyst, inte några människotomma områden
Skapa ännu trevligare promenad gator. Mindre biltrafik i innerstan.
Trevligare och mysigare promenadstråk. Mer parkkänsla
Roligare promenadstråk. Ett fik i parken mellan innerstaden och Haga hade varit mysigt. Går man halva halva vägen för att fika, känns inte andra halvan mot Haga så lång eftersom man då haft en liten paus.
Mer bord-och-bänkar i parkerna hade sammankopplat flera statsdelar, samt lite fler aktiviteter i parkerna.
Utnyttja att vi är en havsstad, det skulle bidra till mer promenader mellan delarna.
Promenerar redan ofta.
Vet ej, det beror väl på vilken typ av shopping man är ute efter.
Smidare promenadstråk som gör att man inte behöver passera så många stora vägar
Röja upp efter snö och saltning tidigare kanske.
Jag vet inte, jag tycker att det är promenadvänligt
-
Helikopterrutter. Vore förjävla härligt!
Göra promenadstråken roligare, så det händer mer och man kanske "stannar" på vägen
Jag cyklar alltid och upplever inte denna problematik. Men jag bor vid Järntorget och väljer alltid olika vägar när jag ska ta mig in till stan till fots, vilket kan tyda på att det saknas en naturlig gångväg mellan dessa stadsdelar. (detta gäller inte avenyn, där finns en naturlig bra väg)
Avgränsa promenadstråken från kollektivtrafiken i så hög grad som möjligt.
Bättre promenadstråk mellan innerstaden och Haga/Linne
..
Jag promenerar mellan dessa centrumområden så ofta jag kan då jag passar på att "röra på mig". När det är mycket folk på nordstan går jag inte dit. Promenaden från drottningtorget till diverse stadsdelar kunde vara bättre utformad. Nu är det ingen direktväg att promenera till Haga dit måste man gå långvägar för att komma fram för att inte störas av folkmassor eller trafikstopp.
Tydligare avgränsningar mellan gång/cykelbana och tydligare vart cyklister ska väja för fotgängare.
Vet inte
Tydligare hänvisning till vart promenadstråken finns och hur man tar sig från plats A till B. Vissa stråk är mer självklara än andra (jämför kungsportsavenyn till avenyn vs. Järntorget till centralen.)
Vet ej.
Ytterligare konstinslag på gatorna/torgen är aldrig fel.
Göra centrumområdena till ett dvs promenadstråk med fler affärer och restauranger även mellan områdena.

Färre trafikljus/korsande stora billeder.
<p>Annan tanke: Helt oklart för mig vad frågan om vart jag beger mig när jag söker "spänning" innebar, och det fanns inget vet ej -alternativ. Ha med det nästa gång?</p>
Tydligare karaktär på respektive område, varför ska jag gå till de olika ställena? Gör det tydligare för turister med promenadstråk. Avenyn är värdelöst, fixa till stans paradgatan & var mer kräsen med vilka varumärken som får etablera sig där.
Om jag promenerar eller åker kollektivt beror till stor del på vädret och vem jag är ute och shoppar med och det är saker som Göteborgsstad har svårt att påverka.
Alla skulle kanske kunna ha varsin butler som bar på väskor.
Att det var mer sammanfogade och mindre uppdelade. En tydlig karaktär är viktigt men viktigare att det finns naturliga övergångar mellan områdena.
Vet ej
Koppla samman områdena bättre och göra naturliga "vägar" som skapar gångtrafik. I synnerhet till Linne och Haga från innerstan. Samt lägga fler cafeer och matställen och parker som gör det naturligt att gå den vägen. Exemplevis det man gjort men Rosenlund nu, fast det krävs lite mer :)
Jag tycker faktiskt att det är ganska bra. Dock håller jag mig oftast till innerstan och nordstan när jag shoppar, alternativt att jag åker någon annanstans (Frölunda torg), men det beror främst på att det är kul att variera.
Men det är samtidigt lite trevligt att inte ha allting på ett och samma ställe tycker jag. Och det är inte mycket man kan göra åt det mer än att det hade kunnat vara lite bättre väder så folk VILL vara ute och promenera mer. Men det är ju inte så mycket att göra åt.
Framförallt skapa en tydlig, snabb väg mellan linné och innerstan. Nu känns det på tok för långt bort att gå, mycket bättre att ta en vagn.
Minska regnvolymer!
Avenyn är en turistfälla med många dyra och tråkiga restauranger, få affärer och med få aktiviteter för göteborgare. För att öka flödet från innerstaden till vasa, som är ett utmärkt promenadstråk, behöver man fokusera på avenyn. Minska mängden bilar ytterligare, och upprätta någon typ av handel som inte är ännu en klädaffär eller dyr restaurang. Subventionera hyrorna eller bygg tätare hus om så krävs. Det är inget Champs elysess och kommer aldrig bli, så vi borde sluta sträva efter det.
Inget, det är redan enkelt att promenera mellan dem så väljer i regel att alltid göra det så länge vädret inte är för hemskt. Går ju ofta minst lika snabbt att gå som att ta spårvagn (om den inte kommer direkt så man slipper vänta) oavsett.
Mer utsmyckning och tydligare promenadstråk
Kanske kan sätta upp skyltar med avstånd till olika stadsdelar. Det kan alltid vara trevligare miljöer men annars fungerar det ganska bra redan nu.
Skapa mera gröna stråkar, speciellt när promenadvägar går parallell med spårvägar (Ytor mellan räls kompletteras med gräsytor) vilket dämpar ljudet.
Plantera mera träd längs promenadvägar.
Bättre möjligheter att undvika trafik.
Mysigare stråk
Lättillgänglighet
Mindre trafik
Vet ej
Kartor

## 8.3. Bilaga 3 - SPSS-analyser

### Medelvärden för alla sträckor (kategoriserade data)

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum	Percentiles		
						25th	50th (Median)	75th
Upplevt avstånd mellan Drottningtorget och Avenyn	268	2,46	,661	1	4	2,00	2,00	3,00
Upplevt avstånd mellan Drottningtorget och Innerstaden	268	1,71	,697	1	4	1,00	2,00	2,00
Upplevt avstånd mellan Drottningtorget och Linné/Haga	268	3,66	,625	1	5	3,00	4,00	4,00
Upplevt avstånd mellan Järntorget och Avenyn	268	2,91	,583	1	4	3,00	3,00	3,00
Upplevt avstånd mellan Järntorget och Innerstaden	268	2,59	,736	1	5	2,00	3,00	3,00
Upplevt avstånd mellan Järntorget och Nordstan/Centralen	268	3,41	,661	1	5	3,00	3,00	4,00
Upplevt avstånd mellan Kungssportsplatsen och Avenyn	268	1,18	,415	1	3	1,00	1,00	1,00
Upplevt avstånd mellan Kungssportsplatsen och Linné/Haga	268	3,04	,559	2	5	3,00	3,00	3,00
Upplevt avstånd mellan Kungssportsplatsen och Nordstan/Centralen	268	1,54	,601	1	3	1,00	1,00	2,00
Upplevt avstånd mellan Valand och Innerstaden	268	1,80	,690	1	4	1,00	2,00	2,00
Upplevt avstånd mellan Valand och Linné/Haga	268	2,76	,682	1	5	2,00	3,00	3,00
Upplevt avstånd mellan Valand och Nordstan/Centralen	268	2,57	,629	1	4	2,00	3,00	3,00

### Wilcoxon Test Statistics<sup>a</sup> Upplevt avstånd – Objektivt avstånd (Alla sträckor)

	Upplevt - Objektivt avstånd Drottningtorget och Avenyn	Upplevt - Objektivt avstånd Drottningtorget och Innerstaden	Upplevt - Objektivt avstånd Drottningtorget och Linné/Haga	Upplevt - Objektivt avstånd Järntorget och Avenyn	Upplevt - Objektivt avstånd Järntorget och Innerstaden	Upplevt - Objektivt avstånd Järntorget och Nordstan/Centralen
Z	-9,334 <sup>b</sup>	-11,414 <sup>b</sup>	-11,778 <sup>b</sup>	-2,593 <sup>c</sup>	-14,117 <sup>b</sup>	-8,542 <sup>b</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,010	,000	,000

#### Test Statistics<sup>a</sup>

	Upplevt - Objektivt avstånd Kungssportsplatsen och Avenyn	Upplevt - Objektivt avstånd Kungssportsplatsen och Linné/Haga	Upplevt - Objektivt avstånd Kungssportsplatsen och Nordstan/Centralen	Upplevt - Objektivt avstånd Valand och Innerstaden	Upplevt - Objektivt avstånd Valand och Linné/Haga	Upplevt - Objektivt avstånd Valand och Nordstan/Centralen
Z	-6,593 <sup>b</sup>	-1,311 <sup>b</sup>	-10,914 <sup>b</sup>	-12,421 <sup>c</sup>	-5,337 <sup>b</sup>	-10,988 <sup>b</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,190	,000	,000	,000	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.

### Medelvärden för gruppering Kön

#### Report

Kön		Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Linné/Haga	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Kvinna	Mean	,5606	,7197	,7500	-,0303	1,6364	,4394
	Std. Deviation	,65682	,66899	,63456	,64132	,76441	,70177
Man	Mean	,3603	,6912	,5662	-,1544	1,5515	,3750
	Std. Deviation	,65175	,72536	,60495	,51465	,70784	,61989

#### Report

Kön		Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linné/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Linné/Haga	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Kvinna	Mean	,1894	,0606	,5606	,7879	-,1894	,6439
	Std. Deviation	,43038	,54922	,58293	,65417	,70041	,61944
Man	Mean	,1765	,0294	,5294	,8088	-,2794	,5000
	Std. Deviation	,40152	,57014	,61993	,72536	,66323	,63246

### Mann-Whitney Test för gruppering Kön

#### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Linné/Haga	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	7533,000	8654,500	7678,000	7988,500	6511,500	8579,500
Z	-2,522	-,555	-2,320	-1,884	-,807	-,701
Asymp. Sig. (2-tailed)	,012	,579	,020	,060	,420	,483

#### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linné/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Linné/Haga	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	8918,500	8742,000	8627,000	8968,000	8383,500	8007,000
Z	-,139	-,462	-,621	-,014	-1,048	-1,721
Asymp. Sig. (2-tailed)	,890	,644	,535	,989	,295	,085

a. Grouping Variable: KönNumber

### Wilcoxon Signed Ranks Test för grupperingen Kön (Kvinnor)

#### Test Statistics<sup>a,b</sup>

	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Linné/Haga	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Z	-7,454 <sup>c</sup>	-8,261 <sup>c</sup>	-8,700 <sup>c</sup>	-,549 <sup>c</sup>	-9,928 <sup>c</sup>	-6,042 <sup>c</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,583	,000	,000

#### Test Statistics<sup>a,b</sup>

	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linné/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Linné/Haga	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Z	4,630 <sup>c</sup>	-1,265 <sup>c</sup>	7,942 <sup>c</sup>	-8,792 <sup>c</sup>	-3,003 <sup>c</sup>	8,262 <sup>c</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,206	,000	,000	,003	,000

a. KönNumber = Kvinna

b. Wilcoxon Signed Ranks Test

c. Based on positive ranks.

d. Based on negative ranks.

## Wilcoxon Signed Ranks Test för grupperingen Kön (Män)

### Test Statistics<sup>a,b</sup>

	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Z	5,655 <sup>c</sup>	7,897 <sup>c</sup>	7,955 <sup>c</sup>	3,363 <sup>d</sup>	-10,054 <sup>c</sup>	6,047 <sup>c</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,001	,000	,000

### Test Statistics<sup>a,b</sup>

	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Z	4,707 <sup>c</sup>	6,603 <sup>c</sup>	7,505 <sup>c</sup>	8,788 <sup>d</sup>	4,541 <sup>c</sup>	7,244 <sup>c</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,546	,000	,000	,000	,000

a. KönNumber = Man

b. Wilcoxon Signed Ranks Test

c. Based on positive ranks.

d. Based on negative ranks.

## Medelvärden för grupperingen high/low walkability

### Report

Uppfattning_Promenad		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn
Ganska eller Mycket	Mean	6751	4388	6329	1772
	Std. Deviation	68884	65859	62796	41455
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	9355	6129	8387	2258
	Std. Deviation	72735	66720	58291	42502

### Report

Uppfattning_Promenad		Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Ganska eller Mycket	Mean	10295	5316	7722	5570
	Std. Deviation	54770	60019	68796	63939
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	1613	6452	10000	6774
	Std. Deviation	63754	60819	68313	54081

### Report

Uppfattning_Promenad		Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Ganska eller Mycket	Mean	2532	15485	10970	3797
	Std. Deviation	67901	71513	59932	65685
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	10968	19355	10645	6129
	Std. Deviation	70023	81386	44238	66720

## Mann-Whitney Test för grupperingen high/low walkability

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	2950,000	3083,500	3069,500	3459,000	3232,500	3296,000
Z	-1,953	-1,612	-1,688	-,808	-1,361	-1,050
Asymp. Sig. (2-tailed)	,051	,107	,091	,419	,174	,294

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	3021,000	3333,500	3183,000	2859,000	3572,000	2977,500
Z	-1,796	-,944	-1,356	-2,213	-,303	-1,924
Asymp. Sig. (2-tailed)	,072	,345	,175	,027	,762	,054

a. Grouping Variable: Uppfattning\_Promenad\_Number

## Wilcoxon Signed Ranks Test för grupperingen high/low walkability

### Test Statistics<sup>a</sup>

Uppfattning_Promenad_Number		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn
Ganska eller Mycket	Z	-10,600 <sup>b</sup>	8,532 <sup>b</sup>	-10,865 <sup>b</sup>	6,044 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	4,284 <sup>b</sup>	3,800 <sup>b</sup>	4,564 <sup>b</sup>	2,646 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,008

### Test Statistics<sup>a</sup>

Uppfattning_Promenad_Number		Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Ganska eller Mycket	Z	-,834 <sup>b</sup>	-10,135 <sup>b</sup>	-11,522 <sup>b</sup>	-10,101 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,404	,000	,000	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	1,387 <sup>b</sup>	4,066 <sup>b</sup>	4,664 <sup>b</sup>	4,379 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,166	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Uppfattning_Promenad_Number		Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Ganska eller Mycket	Z	5,380 <sup>b</sup>	-13,227 <sup>b</sup>	-2,467 <sup>b</sup>	-7,675 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,014	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	1,775 <sup>b</sup>	4,974 <sup>b</sup>	-,816 <sup>b</sup>	3,788 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,439	,000	,414	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Drottningtorget till Innerstaden

### Report

Differens Drottningtorget till Innerstaden

From_Drott_Inne	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,6770	257	,67948
Inte Alls eller Inte Särskilt	1,3636	11	,80904

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Drottningtorget till Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Innerstaden
Mann-Whitney U	768,500
Z	-2,806
Asymp. Sig. (2-tailed)	,005

a. Grouping Variable: Prom\_Drott\_Inne

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Drottningtorget till Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

From_Drott_Inne		Differens Drottningtorget till Innerstaden
Ganska eller Mycket	Z	-11,068 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-2,877 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,004

a. Wilcoxon Signed Ranks Test  
b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Drottningtorget till Avenyn

### Report

Differens Drottningtorget till Avenyn

From_Drott_Aveny	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,4563	263	,66323
Inte Alls eller Inte Särskilt	,6000	5	,54772
Total	,4590	268	,66069

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Drottningtorget till Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Avenyn
Mann-Whitney U	578,000
Wilcoxon W	35294,000
Z	-,513
Asymp. Sig. (2-tailed)	,608

a. Grouping Variable: Prom\_Drott\_Aveny

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Drottningtorget till Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

From_Drott_Aveny		Differens Drottningtorget till Avenyn
Ganska eller Mycket	Z	9,186 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-1,732 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,083

a. Wilcoxon Signed Ranks Test  
b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Drottningtorget till Linné/Haga

### Report

Differens Drottningtorget till Linne/Haga

From_Drott_Linne	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,6214	243	,60701
Inte Alls eller Inte Särskilt	1,0000	25	,70711
Total	,6567	268	,62536

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Drottningtorget till Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Linne/Haga
Mann-Whitney U	2199,000
Wilcoxon W	31845,000
Z	-2,577
Asymp. Sig. (2-tailed)	,010

a. Grouping Variable: Prom\_Drott\_Linne

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Drottningtorget till Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

From_Drott_Linne		Differens Drottningtorget till Linne/Haga
Ganska eller Mycket	Z	-11,113 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-3,987 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test  
b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Kungsportsplatsen till Avenyn

### Report

Differens Kungsportsplatsen till Avenyn

Prom_Kungs_Avenyn	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,1805	266	,41363
Inte Alls eller Inte Särskilt	,5000	2	,70711
Total	,1828	268	,41526

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Kungsportsplatsen till Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Kungsportsplatsen till Avenyn
Mann-Whitney U	179,500
Wilcoxon W	35690,500
Z	-1,211
Asymp. Sig. (2-tailed)	,226

a. Grouping Variable: Prom\_Kungs\_Avenyn

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Kungsportsplatsen till Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_Kungs_Avenyn		Differens Kungsportsplatsen till Avenyn
Ganska eller Mycket	Z	-6,517 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-1,000 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,317

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Kungsportsplatsen till Linné/Haga

### Report

Differens Kungsportsplatsen till Linne/Haga

Prom_Kungs_Linne	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,0040	248	,52081
Inte Alls eller Inte Särskilt	,5500	20	,75915
Total	,0448	268	,55910

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Kungsportsplatsen till Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Kungsportsplatsen till Linne/Haga
Mann-Whitney U	1390,000
Wilcoxon W	32266,000
Z	-4,093
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000

a. Grouping Variable: Prom\_Kungs\_Linne

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Kungsportsplatsen till Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_Kungs_Linne		Differens Kungsportsplatsen till Linne/Haga
Ganska eller Mycket	Z	-,122 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,903
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-2,668 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,008

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Kungsportsplatsen till Nordstan/Centralen

### Report

Differens Kungsportsplatsen till Nordstan/Centralen

Prom_Kungs_Nordstan	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,5285	263	,59108
Inte Alls eller Inte Särskilt	1,4000	5	,54772
Total	,5448	268	,60107

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Kungsportsplatsen till Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Kungsportsplatsen till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	221,500
Wilcoxon W	34937,500
Z	-2,866
Asymp. Sig. (2-tailed)	,004

a. Grouping Variable: Prom\_Kungs\_Nordstan

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Kungsportsplatsen till Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_Kungs_Nordstan		Differens Kungsportsplatsen till Nordstan/Centralen
Ganska eller Mycket	Z	-10,746 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-2,070 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,038

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Valand till Innerstaden

### Report

Differens Valand till Innerstaden

From_Valand_Inner	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,7674	258	,67197
Inte Alls eller Inte Särskilt	1,6000	10	,69921
Total	,7985	268	,69000

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Valand till Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Valand till Innerstaden
Mann-Whitney U	549,000
Wilcoxon W	33960,000
Z	-3,442
Asymp. Sig. (2-tailed)	,001

a. Grouping Variable: Prom\_Valand\_Inner

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Valand till Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

From_Valand_Inner		Differens Valand till Innerstaden
Ganska eller Mycket	Z	-12,133 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-2,859 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,004

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Valand till Nordstan/Centralen

### Report

Differens Valand till Nordstan/Centralen

From_Valand_Nordstan	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,5556	261	,62155
Inte Alls eller Inte Särskilt	1,1429	7	,69007
Total	,5709	268	,62905

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Valand till Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	517,000
Wilcoxon W	34708,000
Z	-2,207
Asymp. Sig. (2-tailed)	,027

a. Grouping Variable: Prom\_Valand\_Nordstan

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Valand till Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

From_Valand_Nordstan		Differens Valand till Nordstan/Centralen
Ganska eller Mycket	Z	-10,761 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	2,271 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,023

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Valand till Linné/Haga

### Report

Differens Valand till Linne/Haga

From_Valand_Linne	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	-,2578	256	,66564
Inte Alls eller Inte Särskilt	,2500	12	,86603
Total	-,2351	268	,68201

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Valand till Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Valand till Linne/Haga
Mann-Whitney U	1047,000
Wilcoxon W	33943,000
Z	-2,090
Asymp. Sig. (2-tailed)	,037

a. Grouping Variable: Prom\_Valand\_Linne

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Valand till Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

From_Valand_Linne		Differens Valand till Linne/Haga
Ganska eller Mycket	Z	5,788 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-1,000 <sup>c</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,317

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on positive ranks.

c. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Järntorget till Innerstaden

### Report

Differens Järntorget till Innerstaden

Prom_Järntorget_Inner	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	1,5425	247	,71937
Inte Alls eller Inte Särskilt	2,1905	21	,67964
Total	1,5933	268	,73609

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Järntorget till Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Järntorget till Innerstaden
Mann-Whitney U	1446,500
Z	-3,708
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000

a. Grouping Variable: Prom\_Järntorget\_Inner

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Järntorget till Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_Järntorget_Inner		Differens Järntorget till Innerstaden
Ganska eller Mycket	Z	-13,519 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-4,164 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Järntorget till Avenyn

### Report

Differens Järntorget till Avenyn

Prom_Järntorget_Avenyn	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,1160	250	,58645
Inte Alls eller Inte Särskilt	,2222	18	,42779
Total	,0933	268	,58274

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Järntorget till Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Järntorget till Avenyn
Mann-Whitney U	1617,000
Z	-2,412
Asymp. Sig. (2-tailed)	,016

a. Grouping Variable: Prom\_Järntorget\_Avenyn

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Järntorget till Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_Järntorget_Avenyn		Differens Järntorget till Avenyn
Ganska eller Mycket	Z	-3,075 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,002
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-2,000 <sup>c</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,046

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on positive ranks.

c. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Bekantskap Järntorget till Nordstan/Centralen

### Report

Differens Järntorget till Nordstan/Centralen

Prom_Järntorget_Nordstan	Mean	N	Std. Deviation
Ganska eller Mycket	,3926	242	,66228
Inte Alls eller Inte Särskilt	,5385	26	,64689
Total	,4067	268	,66103

## Mann-Whitney Test för gruppering Bekantskap Järntorget till Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	2746,500
Wilcoxon W	32149,500
Z	-1,193
Asymp. Sig. (2-tailed)	,233

a. Grouping Variable: Prom\_Järntorget\_Nordstan

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Bekantskap Järntorget till Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_Järntorget_Nordstan		Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Ganska eller Mycket	Z	-7,896 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-3,300 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,001

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.



## Medelvärden för gruppering Kännedom om Avenyn

### Report

Känne_Avenyn_N		Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Kungsporsplatsen till Avenyn
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	,6667	-,1333	,4000
	Std. Deviation	,48795	,51640	,63246
Ganska eller Mycket	Mean	,4466	-,0909	,1700
	Std. Deviation	,66824	,58726	,39687

## Mann-Whitney Test för gruppering Kännedom om Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Kungsporsplatsen till Avenyn
Mann-Whitney U	1537,500	1825,500	1557,000
Z	-1,369	-,299	-1,786
Asymp. Sig. (2-tailed)	,171	,765	,074

a. Grouping Variable: Känne\_Avenyn\_N

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Kännedom om Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

Känne_Avenyn_N		Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Kungsporsplatsen till Avenyn <sup>9</sup>
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-3,162 <sup>b</sup>	-1,000 <sup>c</sup>	-2,121 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,002	,317	,034
Ganska eller Mycket	Z	-8,833 <sup>b</sup>	-2,439 <sup>c</sup>	-6,266 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,015	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering Kännedom om Innerstaden

### Report

Känne_Inner_N		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Valand till Innerstaden
Inte Alls eller Inte särskilt	Mean	1,0000	1,6667	1,6667
	Std. Deviation	1,00000	,57735	,57735
Ganska eller Mycket	Mean	,7019	1,5925	,7887
	Std. Deviation	,69481	,73851	,68580

## Mann-Whitney Test för gruppering Kännedom om Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Valand till Innerstaden
Mann-Whitney U	318,000	372,500	137,000
Z	-,652	-,206	2,180
Asymp. Sig. (2-tailed)	,514	,836	,029

a. Grouping Variable: Känne\_Inner\_N

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Kännedom om Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

Känne_Inner_N		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Valand till Innerstaden <sup>9</sup>
Inte Alls eller Inte särskilt	Z	-1,342 <sup>b</sup>	-1,633 <sup>b</sup>	-1,633 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,180	,102	,102
Ganska eller Mycket	Z	-11,348 <sup>b</sup>	-14,031 <sup>b</sup>	-12,345 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Kännedom om Linné/Haga

### Report

Känne_Linne_N		Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Linne/Haga	Differens Valand till Linne/Haga
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	,8261	,2609	-,2174
	Std. Deviation	,49103	,54082	,73587
Ganska eller Mycket	Mean	,6408	,0245	-,2367
	Std. Deviation	,63502	,55756	,67832

## Mann-Whitney Test för gruppering Kännedom om Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Linne/Haga	Differens Valand till Linne/Haga
Mann-Whitney U	2354,500	2232,500	2738,000
Z	-1,477	2,061	-,251
Asymp. Sig. (2-tailed)	,140	,039	,802

a. Grouping Variable: Känne\_Linne\_N

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Kännedom om Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

Känne_Linne_N		Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Linne/Haga	Differens Valand till Linne/Haga
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	4,146 <sup>b</sup>	-2,121 <sup>b</sup>	-1,387 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,034	,166
Ganska eller Mycket	Z	-11,040 <sup>b</sup>	-,691 <sup>b</sup>	-5,160 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,490	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering Kännedom om Nordstan/Centralen

### Report

Känne_Nordstan_N		Differens Järntorget till Nordstan/Centralen	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	,0000	,5000	,6250
	Std. Deviation	,53452	,53452	,51755
Ganska eller Mycket	Mean	,4192	,5462	,5692
	Std. Deviation	,66141	,60387	,63292

## Mann-Whitney Test för gruppering Kännedom om Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

		Differens Järntorget till Nordstan/Centralen	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U		688,500	1022,000	992,000
Z		-1,826	-,094	-,250
Asymp. Sig. (2-tailed)		,068	,925	,802

a. Grouping Variable: Känne\_Nordstan\_N

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Kännedom om Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

Känne_Nordstan_N		Differens Järntorget till Nordstan/Centralen	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Nordstan/Centralen?
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	,000 <sup>a</sup>	-2,000 <sup>a</sup>	-2,236 <sup>a</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,046	,025
Ganska eller Mycket	Z	-8,593 <sup>b</sup>	-10,733 <sup>b</sup>	-10,768 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. The sum of negative ranks equals the sum of positive ranks.

c. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Negativ Händelse i Avenyn

### Report

Negativhändelse_AvenynNum		Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn
Ja	Mean	,4231	-,1154	,1827
	Std. Deviation	,61836	,50833	,41253
Nej	Mean	,4817	-,0793	,1829
	Std. Deviation	,68706	,62646	,41824

## Mann-Whitney Test för gruppering Negativ Händelse i Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

		Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn
Mann-Whitney U		8204,500	8236,000	8512,000
Z		-,580	-,572	-,040
Asymp. Sig. (2-tailed)		,562	,568	,968

a. Grouping Variable: Negativhändelse\_AvenynNum

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Negativ Händelse i Avenyn

### Test Statistics<sup>a</sup>

Negativhändelse_AvenynNum		Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn?
Ja	Z	-5,777 <sup>a</sup>	-2,268 <sup>a</sup>	-4,146 <sup>a</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,023	,000
Nej	Z	-7,343 <sup>b</sup>	-1,615 <sup>b</sup>	-5,135 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,106	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering Negativ Händelse i Innerstaden

### Report

Negativhändelse_InnerstadenNum		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Valand till Innerstaden
Ja	Mean	,5676	1,5676	,6216
	Std. Deviation	,55480	,80071	,54525
Nej	Mean	,7273	1,5974	,8268
	Std. Deviation	,71572	,72699	,70733

## Mann-Whitney Test för gruppering Negativ Händelse i Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Valand till Innerstaden
Mann-Whitney U		3849,000	4149,500	3681,000
Z		-1,062	-,312	-1,512
Asymp. Sig. (2-tailed)		,288	,755	,131

a. Grouping Variable: Negativhändelse\_InnerstadenNum

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Negativ Händelse i Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

Negativhändelse_InnerstadenNum		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Valand till Innerstaden?
Ja	Z	-4,379 <sup>a</sup>	-5,232 <sup>a</sup>	-4,600 <sup>a</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000
Nej	Z	-10,581 <sup>b</sup>	-13,124 <sup>b</sup>	-11,564 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Negativ Händelse i Linné/Haga

### Report

Negativhändelse_LinnéHagaNum		Differens Drottningtorget till Linné/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Linné/Haga	Differens Valand till Linné/Haga
Ja	Mean	5385	11538	13077
	Std. Deviation	50839	61269	61769
Nej	Mean	6694	0661	2273
	Std. Deviation	63623	55015	68928

## Mann-Whitney Test för gruppering Negativ Händelse i Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Linné/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Linné/Haga	Differens Valand till Linné/Haga
Mann-Whitney U	2789,000	2580,000	2919,000
Z	-1,078	-1,887	-,678
Asymp. Sig. (2-tailed)	,281	,059	,498

a. Grouping Variable: Negativhändelse\_LinnéHagaNum

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Negativ Händelse i Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

Negativhändelse_LinnéHagaNum		Differens Drottningtorget till Linné/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Linné/Haga	Differens Valand till Linné/Haga <sup>9</sup>
Ja	Z	3,742 <sup>b</sup>	-1,265 <sup>c</sup>	-2,309 <sup>c</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,206	,021
Nej	Z	-11,191 <sup>b</sup>	-1,862 <sup>c</sup>	-4,874 <sup>c</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,063	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering Negativ Händelse i Nordstan/Centralen

### Report

Negativhändelse_NordstanCentralenNum		Differens Järntorget till Nordstan/Centralen	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Ja	Mean	3978	4516	5484
	Std. Deviation	59234	56175	59920
Nej	Mean	4114	5943	5829
	Std. Deviation	69637	61679	64571

## Mann-Whitney Test för gruppering Negativ Händelse i Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	8049,500	7176,000	7916,500
Z	-,163	-1,796	-,412
Asymp. Sig. (2-tailed)	,870	,072	,680

a. Grouping Variable: Negativhändelse\_NordstanCentralenNum

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Negativ Händelse i Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

Negativhändelse_NordstanCentralenNum		Differens Järntorget till Nordstan/Centralen	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Ja	Z	5,393 <sup>b</sup>	-6,044 <sup>c</sup>	-6,527 <sup>c</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000
Nej	Z	-6,690 <sup>b</sup>	-9,100 <sup>c</sup>	-8,851 <sup>c</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Upplevt karaktär i Nordstan/Centralen

### Report

Karaktär_Avenyn_N		Differens Järntorget till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Drottningtorget till Avenyn
Mycket Otydlig eller Otydlig	Mean	1111	1728	5062
	Std. Deviation	54772	44131	57279
Tydlig eller Mycket Tydlig	Mean	10856	1872	4385
	Std. Deviation	59852	40461	69577

## Mann-Whitney Test för gruppering Upplevt karaktär i Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn
Mann-Whitney U	7160,500	7368,000	7346,500
Z	-,786	-,427	-,596
Asymp. Sig. (2-tailed)	,432	,669	,551

a. Grouping Variable: Karaktär\_Avenyn\_N

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Upplevt karaktär i Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

Karaktär_Avenyn_N		Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn
Mycket Otydlig eller Otydlig	Z	5,980 <sup>b</sup>	-1,800 <sup>c</sup>	3,276 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,072	,001
Tydlig eller Mycket Tydlig	Z	-7,289 <sup>b</sup>	-1,942 <sup>c</sup>	-5,754 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,052	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering Upplevt karaktär i Innerstaden

### Report

Karaktär_Innerstaden_N		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Valand till Innerstaden
Mycket Otydlig eller Otydlig	Mean	,7071	1,6000	8571
	Std. Deviation	,71466	,70762	,64117
Tydlig eller Mycket Tydlig	Mean	,7031	1,5859	7344
	Std. Deviation	,67996	,76875	,73693

## Mann-Whitney Test för gruppering Upplevt karaktär i Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Valand till Innerstaden
Mann-Whitney U	8933,000	8921,500	7868,000
Wilcoxon W	18803,000	17177,500	16124,000
Asymp. Sig. (2-tailed)	,963	,947	,054

a. Grouping Variable: Karaktär\_Innerstaden\_N

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Upplevt karaktär i Innerstaden

### Test Statistics<sup>a</sup>

Karaktär_Innerstaden_N		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Valand till Innerstaden
Mycket Otydlig eller Otydlig	Z	-8,090 <sup>a</sup>	-10,288 <sup>b</sup>	-9,397 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000
Tydlig eller Mycket Tydlig	Z	-8,082 <sup>b</sup>	-9,684 <sup>b</sup>	-8,138 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering Upplevt karaktär i Linné/Haga

### Report

Karaktär_LinneHaga_N		Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Valand till Linne/Haga
Mycket Otydlig eller Otydlig	Mean	,8621	,3103	,0690
	Std. Deviation	,74278	,66027	,65088
Tydlig eller Mycket Tydlig	Mean	,6318	0,126	-,2552
	Std. Deviation	,60668	,53829	,68425

## Mann-Whitney Test för gruppering Upplevt karaktär i Linné/Haga

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Valand till Linne/Haga
Mann-Whitney U	2834,500	2652,500	2989,000
Z	-1,815	-2,583	-1,356
Asymp. Sig. (2-tailed)	,069	,010	,175

a. Grouping Variable: Karaktär\_LinneHaga\_N

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Upplevt karaktär i Linné/Hag

### Test Statistics<sup>a</sup>

Karaktär_LinneHaga_N		Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Valand till Linne/Haga
Mycket Otydlig eller Otydlig	Z	-4,044 <sup>b</sup>	-2,324 <sup>b</sup>	-,577 <sup>c</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,020	,564
Tydlig eller Mycket Tydlig	Z	-11,103 <sup>b</sup>	-,361 <sup>b</sup>	-5,403 <sup>c</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,718	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering Upplevt karaktär i Nordstan/Centralen

### Report

Karaktär_NordstanCentralen_N		Differens Järntorget till Nordstan/Centralen	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Mycket Otydlig eller Otydlig	Mean	4074	,5802	5185
	N	81	81	81
Tydlig eller Mycket Tydlig	Std. Deviation	,64765	,60959	,59395
	Mean	4064	,5294	5936
	N	187	187	187
	Std. Deviation	,66846	,59833	,64388

## Mann-Whitney Test för gruppering Upplevt karaktär i Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	7570,000	7238,500	7028,000
Z	-,007	-,649	-1,055
Asymp. Sig. (2-tailed)	,995	,516	,292

a. Grouping Variable: Karaktär\_NordstanCentralen\_N

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering Upplevt karaktär i Nordstan/Centralen

### Test Statistics<sup>a</sup>

Karaktär_NordstanCentralen_N		Differens Järntorget till Nordstan/Centralen?	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Mycket Otydlig eller Otydlig	Z	4,803 <sup>b</sup>	-,6179 <sup>b</sup>	5,935 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000
Tydlig eller Mycket Tydlig	Z	-7,069 <sup>b</sup>	-,9005 <sup>b</sup>	-9,259 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

## Medelvärden för gruppering efter Hur Många svängar och smågator påverkar promenadtid

### Report

Prom_längreTid_Sväng		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	6682	4350	6054	11570	10000
	Std. Deviation	68918	66035	61977	38850	54525
Ganska eller Mycket	Mean	8889	5778	9111	3111	2667
	Std. Deviation	71421	65674	59628	51444	57997

### Report

Prom_längreTid_Sväng		Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	5022	7578	5471	2915	15247
	Std. Deviation	58413	66753	63408	67134	75222
Ganska eller Mycket	Mean	7556	10000	6889	0444	19333
	Std. Deviation	64511	76871	59628	67270	53936

### Report

Prom_längreTid_Sväng		Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	1300	3722
	Std. Deviation	58981	62999
Ganska eller Mycket	Mean	0889	5778
	Std. Deviation	51444	78303

## Mann-Whitney Test för gruppering efter Hur Många svängar och smågator påverkar promenadtid

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	4164,500	4431,500	3805,000	4307,000	3936,500	3969,000
Z	-1,970	-1,370	-2,899	-2,291	-2,854	-2,495
Asymp. Sig. (2-tailed)	,049	,171	,004	,022	,004	,013

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	4182,000	4419,500	3772,000	3475,500	4116,000	4243,000
Z	-1,968	-1,420	-2,946	-3,584	-2,301	-1,832
Asymp. Sig. (2-tailed)	,049	,155	,003	,000	,021	,067

a. Grouping Variable: Prom\_längreTid\_Sväng

## Wilcoxon Signed Ranks Test

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Sväng		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-10,232 <sup>b</sup>	-8,214 <sup>b</sup>	-10,391 <sup>b</sup>	-5,596 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000
Ganska eller Mycket	Z	-5,097 <sup>b</sup>	-4,452 <sup>b</sup>	-5,555 <sup>b</sup>	-3,500 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Sväng		Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	,000 <sup>b</sup>	-9,688 <sup>b</sup>	-11,232 <sup>b</sup>	-9,747 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000
Ganska eller Mycket	Z	-2,828 <sup>b</sup>	-5,058 <sup>b</sup>	-5,353 <sup>b</sup>	-5,089 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,005	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Sväng		Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-5,942 <sup>b</sup>	-12,764 <sup>b</sup>	-3,223 <sup>b</sup>	-7,597 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,001	,000
Ganska eller Mycket	Z	1,447 <sup>b</sup>	-6,208 <sup>b</sup>	-1,155 <sup>b</sup>	-3,875 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,655	,000	,248	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. The sum of negative ranks equals the sum of positive ranks.

d. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering efter Hur Spårvagns- och Lokaltrafiken påverkar promenadtid

### Report

Prom_längreTid_Spavagn		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	6522	4596	6770	11553	10870
	Std. Deviation	66390	62243	60830	39622	56337
Ganska eller Mycket	Mean	7850	4579	6262	2243	10187
	Std. Deviation	74007	71744	65190	44102	54912

### Report

Prom_längreTid_Spavagn		Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	5280	7888	5963	1988	15776
	Std. Deviation	61301	66530	58501	65973	67675
Ganska eller Mycket	Mean	5701	8131	5327	2897	16168
	Std. Deviation	58458	72854	69115	71387	82009

### Report

Prom_längreTid_Spavagn		Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	0932	3665
	Std. Deviation	57881	62938
Ganska eller Mycket	Mean	0935	4673
	Std. Deviation	59133	70467

## Mann-Whitney Test för gruppering efter Hur Spårvagns- och Lokaltrafiken påverkar promenadtid

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Avenyn	Differens Kungsporsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	7841,000	8440,000	8327,000	8004,000	7816,500	8210,500
Z	-1,362	-,310	-,523	-1,500	-1,606	-,732
Asymp. Sig. (2-tailed)	,173	,757	,601	,134	,108	,464

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	8533,000	8031,000	7944,000	8512,000	8527,000	7757,500
Z	-,145	-1,056	-1,208	-,180	-,168	-1,545
Asymp. Sig. (2-tailed)	,885	,291	,227	,857	,866	,122

a. Grouping Variable: Prom\_längreTid\_Spävagn

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering efter Hur Spårvagns- och Lokaltrafiken påverkar promenadtid

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Spävagn		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Avenyn
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-8,739 <sup>a</sup>	-7,551 <sup>b</sup>	-9,397 <sup>b</sup>	-4,630 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000
Ganska eller Mycket	Z	-7,374 <sup>a</sup>	-5,556 <sup>b</sup>	-7,120 <sup>b</sup>	-4,707 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Spävagn		Differens Kungsporsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-1,941 <sup>b</sup>	-8,211 <sup>b</sup>	-9,801 <sup>b</sup>	-9,067 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,052	,000	,000	,000
Ganska eller Mycket	Z	-,354 <sup>b</sup>	-7,206 <sup>b</sup>	-7,665 <sup>b</sup>	-6,297 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,724	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Spävagn		Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen <sup>c</sup>
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-3,672 <sup>b</sup>	-11,022 <sup>b</sup>	-2,025 <sup>b</sup>	-6,378 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,043	,000
Ganska eller Mycket	Z	-3,890 <sup>b</sup>	-8,843 <sup>b</sup>	-1,622 <sup>b</sup>	-5,693 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,105	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering efter Hur Trafikljus och Motorfordon påverkar promenadtid

### Report

Prom_längreTid_Trafikljus		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Avenyn	Differens Kungsporsplatsen till Linne/Haga
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	,6639	,4590	,7295	,1639	,0984
	Std. Deviation	,67555	,64472	,61707	,41382	,53644
Ganska eller Mycket	Mean	,7397	,4589	,5959	,1986	,0000
	Std. Deviation	,71491	,67596	,62785	,41721	,57536

### Report

Prom_längreTid_Trafikljus		Differens Kungsporsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	,4836	,8279	,6230	-,1721	,15820
	Std. Deviation	,59243	,72377	,65968	,65167	,70230
Ganska eller Mycket	Mean	,5959	,7740	,5274	-,2877	,16027
	Std. Deviation	,60548	,66198	,60109	,70426	,76546

### Report

Prom_längreTid_Trafikljus		Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	-,1148	,3115
	Std. Deviation	,59191	,64388
Ganska eller Mycket	Mean	-,0753	,4863
	Std. Deviation	,57638	,66681

## Mann-Whitney Test för gruppering efter Hur Trafikljus och Motorfordon påverkar promenadtid

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Avenyn	Differens Kungsporsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungsporsplatsen till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	8442,500	8858,000	8033,000	8531,000	8076,000	8012,500
Z	-,803	-,084	-1,567	-,908	-1,645	-1,596
Asymp. Sig. (2-tailed)	,422	,933	,117	,364	,100	,111

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	8635,000	7977,000	8057,500	8824,500	8613,500	7595,000
Z	-,479	-1,656	-1,506	-,142	-,560	-2,328
Asymp. Sig. (2-tailed)	,632	,098	,132	,887	,575	,020

a. Grouping Variable: Prom\_längreTid\_Trafikljus

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering efter Hur Trafikljus och Motorfordon påverkar promenadtid

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Trafikljus	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-7,598 <sup>b</sup>	-6,419 <sup>b</sup>	-8,374 <sup>b</sup>	4,066 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000
Ganska eller Mycket	Z	-8,533 <sup>b</sup>	-6,787 <sup>b</sup>	-8,289 <sup>b</sup>	-5,209 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Trafikljus	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-2,000 <sup>b</sup>	-6,952 <sup>b</sup>	-8,345 <sup>b</sup>	-7,587 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,046	,000	,000	,000
Ganska eller Mycket	Z	-.007 <sup>b</sup>	-8,423 <sup>b</sup>	-9,219 <sup>b</sup>	-7,966 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,994	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Trafikljus	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen?	
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-2,833 <sup>b</sup>	-9,567 <sup>b</sup>	-2,111 <sup>b</sup>	-4,818 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,005	,000	,035	,000
Ganska eller Mycket	Z	-4,569 <sup>b</sup>	-10,397 <sup>b</sup>	-1,571 <sup>b</sup>	-7,078 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,116	,000

- a. Wilcoxon Signed Ranks Test  
 b. Based on negative ranks.  
 c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering efter Hur Trafikljus och Motorfordon påverkar promenadtid

### Report

Prom_längreTid_Broar	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	6878	4656	6032	1640
	Std. Deviation	68643	63173	64097	39890
Ganska eller Mycket	Mean	7468	4430	7848	2278
	Std. Deviation	72445	72936	57000	45148

### Report

Prom_längreTid_Broar	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	5238	7619	5661	2910
	Std. Deviation	59761	67747	62918	65637
Ganska eller Mycket	Mean	5949	8861	5823	1013
	Std. Deviation	61015	71589	63261	72669

### Report

Prom_längreTid_Broar	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen	
Inte Alls eller Inte Särskilt	Mean	-1270	3757
	Std. Deviation	57866	65366
Ganska eller Mycket	Mean	-0127	4810
	Std. Deviation	58821	67673

## Mann-Whitney Test för gruppering efter Hur Trafikljus och Motorfordon påverkar promenadtid

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	7162,000	7356,500	6271,500	7007,000	6676,500	6999,500
Z	-.575	-.209	-2,341	-1,212	-1,708	-.909
Asymp. Sig. (2-tailed)	,566	,835	,019	,225	,088	,363

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	6785,000	7464,000	6356,000	6442,500	6810,500	6799,500
Z	-1,314	-.003	-2,151	-1,949	-1,370	-1,292
Asymp. Sig. (2-tailed)	,189	,998	,031	,051	,171	,197

- a. Grouping Variable: Prom\_längreTid\_Broar

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering efter Hur Trafikljus och Motorfordon påverkar promenadtid

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Broar	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-9,601 <sup>b</sup>	-8,160 <sup>b</sup>	-9,353 <sup>b</sup>	-5,231 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000
Ganska eller Mycket	Z	-6,206 <sup>b</sup>	-4,627 <sup>b</sup>	-7,178 <sup>b</sup>	-4,025 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Broar	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-.258 <sup>b</sup>	-9,005 <sup>b</sup>	-10,319 <sup>b</sup>	-9,195 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,796	,000	,000	,000
Ganska eller Mycket	Z	-2,132 <sup>b</sup>	-6,179 <sup>b</sup>	-6,937 <sup>b</sup>	-6,018 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,033	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Prom_längreTid_Broar	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen?	
Inte Alls eller Inte Särskilt	Z	-5,570 <sup>b</sup>	-11,702 <sup>b</sup>	-2,955 <sup>b</sup>	-6,846 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,003	,000
Ganska eller Mycket	Z	-1,240 <sup>b</sup>	-7,936 <sup>b</sup>	-1,192 <sup>b</sup>	-5,108 <sup>b</sup>
	Asymp. Sig. (2-tailed)	,215	,000	,847	,000

- a. Wilcoxon Signed Ranks Test  
 b. Based on negative ranks.  
 c. Based on positive ranks.

## Medelvärden för gruppering efter Sysselsättning

### Report

Arbetande		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga
Inte Arbetande	Mean	7273	5152	6727	1939	10970
Arbetande	Std. Deviation	69285	64018	60651	44030	56552
Arbetande	Mean	6699	3689	6311	1650	10388
Arbetande	Std. Deviation	70556	68586	65664	37304	54092

### Report

Arbetande		Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden
Inte Arbetande	Mean	5818	8485	5879	1879	16000
Arbetande	Std. Deviation	59544	70370	61474	69482	69668
Arbetande	Mean	4854	7184	5437	3107	15825
Arbetande	Std. Deviation	60818	66299	65345	65722	79858

### Report

Arbetande		Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Inte Arbetande	Mean	10303	4727
Arbetande	Std. Deviation	57831	66776
Arbetande	Mean	1942	3010
Arbetande	Std. Deviation	57834	63916

## Mann-Whitney Test för gruppering efter Sysselsättning

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	8071,500	7437,500	8170,500	8381,000	7586,500	7710,000
Z	-,756	-1,904	-,601	-,289	-1,848	-1,440
Asymp. Sig. (2-tailed)	,450	,057	,548	,773	,065	,150

### Test Statistics<sup>a</sup>

	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden	Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Mann-Whitney U	7654,000	8105,500	7579,500	8198,500	7347,500	7431,500
Z	-1,527	-,716	-1,668	-,534	-2,255	-1,938
Asymp. Sig. (2-tailed)	,127	,474	,095	,593	,024	,053

a. Grouping Variable: Arbetande

## Wilcoxon Signed Ranks Test för gruppering efter Sysselsättning

### Test Statistics<sup>a</sup>

Arbetande		Differens Drottningtorget till Innerstaden	Differens Drottningtorget till Avenyn	Differens Drottningtorget till Linne/Haga	Differens Kungssportsplatsen till Avenyn	Differens Kungssportsplatsen till Linne/Haga
Inte Arbetande	Z	9,077 <sup>b</sup>	8,057 <sup>b</sup>	9,512 <sup>b</sup>	5,166 <sup>b</sup>	2,180 <sup>b</sup>
Arbetande	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,029
Arbetande	Z	6,938 <sup>b</sup>	4,818 <sup>b</sup>	6,961 <sup>b</sup>	4,123 <sup>b</sup>	1,730 <sup>b</sup>
Arbetande	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,465

### Test Statistics<sup>a</sup>

Arbetande		Differens Kungssportsplatsen till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Innerstaden	Differens Valand till Nordstan/Centralen	Differens Valand till Linne/Haga	Differens Järntorget till Innerstaden
Inte Arbetande	Z	8,931 <sup>b</sup>	9,847 <sup>b</sup>	8,880 <sup>b</sup>	3,359 <sup>b</sup>	11,130 <sup>b</sup>
Arbetande	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,001	,000
Arbetande	Z	6,289 <sup>b</sup>	7,606 <sup>b</sup>	6,488 <sup>b</sup>	4,355 <sup>b</sup>	8,713 <sup>c</sup>
Arbetande	Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000

### Test Statistics<sup>a</sup>

Arbetande		Differens Järntorget till Avenyn	Differens Järntorget till Nordstan/Centralen
Inte Arbetande	Z	674 <sup>b</sup>	7,397 <sup>b</sup>
Arbetande	Asymp. Sig. (2-tailed)	,500	,000
Arbetande	Z	3,244 <sup>b</sup>	4,322 <sup>b</sup>
Arbetande	Asymp. Sig. (2-tailed)	,001	,000

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

c. Based on positive ranks.



## 8.4. Bilaga 4 - koordinater för objektivt promenadavstånd

Från		Till	
<b><u>Drottningtorget</u></b> <b>Södra Hamngatan 67</b> <b>411 06 Göteborg</b>	57.707639, 11.973474	<b><u>Linné/Haga</u></b> <b>Haga Nygata 38</b> <b>411 22 Göteborg</b>	57.698313, 11.960549
		<b><u>Innerstaden</u></b> <b>Södra Hamngatan 53</b> <b>411 06 Göteborg</b>	57.706991, 11.971629
		<b><u>Avenyn</u></b> <b>Kungsportsavenyn 2</b> <b>411 36 Göteborg</b>	57.702342, 11.972612

Från		Till	
<b><u>Kungsportsplatsen</u></b> <b>Kungsportsplatsen 1</b> <b>411 10 Göteborg</b>	57.704208, 11.969329	<b><u>Linné/Haga</u></b> <b>Haga Nygata 38</b> <b>411 22 Göteborg</b>	57.698313, 11.960549
		<b><u>Nordstan/Centralen</u></b> <b>Östra Hamngatan 38</b> <b>411 22 Göteborg</b>	57.698313, 11.960549
		<b><u>Avenyn</u></b> <b>Kungsportsavenyn 2</b> <b>411 36 Göteborg</b>	57.702342, 11.972612

Från		Till	
<b><u>Valand</u></b> <b>Kungsportsavenyn 19</b> <b>411 36 Göteborg</b>	57.700582, 11.974543	<b><u>Linné/Haga</u></b> <b>Haga Nygata 38</b> <b>411 22 Göteborg</b>	57.698313, 11.960549
		<b><u>Nordstan/Centralen</u></b> <b>Östra Hamngatan</b> <b>411 05 Göteborg</b>	57.707170, 11.968284
		<b><u>Innerstaden</u></b> <b>Kungsportsplatsen 1</b> <b>411 10 Göteborg</b>	57.703765, 11.970001

Från		Till	
<b><u>Järntorget</u></b> <b>Olof Palmes plats 3</b> <b>413 04 Göteborg</b>	57.700287, 11.952949	<b><u>Avenyn</u></b> <b>Kungsportsavenyn 2</b> <b>411 36 Göteborg</b>	57.702342, 11.972612
		<b><u>Nordstan/Centralen</u></b> <b>Östra Hamngatan</b> <b>411 05 Göteborg</b>	57.707170, 11.968284
		<b><u>Innerstaden</u></b> <b>Esperantoplatsen 5</b> <b>411 15 Göteborg</b>	57.702603, 11.956211