

Aktivitetsfrämjande utemiljöer

En utvärdering av Malmö stads arbete kring främjande av fysisk aktivitet i visions- och planeringskedet

Louise Säfström



Titel: Aktivitetsfrämjande utemiljöer – en utvärdering av Malmö stads arbete kring främjande av fysisk aktivitet i visions- och planeringsskedet

Engelsk titel: Activity-promoting Outdoor Spaces – an Evaluation of the Municipality of Malmö Regarding Their Work on Promoting Physical Activity in the Vision and Planning Stage

© Louise Säfström

Handledare: Marina Queiroz, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Ylva Dahlman, SLU, institutionen för stad och land

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Nyckelord: aktivitetsytor, fysisk aktivitet, gång- och cykeltrafik, stadsplanering, utemiljöer

Key words: activity areas, outdoor spaces, physical activity, urban planning, walking and biking traffic

Omslagsbild: Parkourutövare som använder utemiljön på ett kreativt sätt. Publiceras med tillstånd från Gefle Dagblad. Fotograf: Erik Engelro den 25 maj 2015.

Alla bilder i arbetet publiceras med erforderliga tillstånd.

Publiceringsår: 2017

Publiceringsort: Uppsala

Online publication of this work: <http://stud.epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Ett enkelt sätt att röra på sig är att vara utomhus och därför är utemiljöer som bjuder in till fysisk aktivitet, till exempel ett finmaskigt cykelnät, så viktiga. Kommunerna ansvarar för att de här ytorna skapas. Det här kandidatarbetets syfte är därför att framarbete ett bedömningsunderlag för främjande av fysisk aktivitet i visions- och planeringsskedet och pröva det på en kommun. Kandidatarbetet består av tre delar. Den första är en litteraturundersökning där forskning kring främjande av fysisk aktivitet lästes. Utifrån litteraturen arbetades bedömningsunderlaget, den andra delen, fram. Det är uppdelat i fem kategorier: *Tillgänglighet och läsbarhet*, *Mänsklig skala*, *Gång- och cykelstråk*, *Rekreationsområden* samt *Funktioner och möten*. Den tredje delen bestod av att applicera bedömningsunderlaget på Malmö stads översiktsplan, cykelprogram, trafik- och mobilitetsplan samt program för aktiva mötesplatser. Malmö stad valdes för att det är en stor kommun och för att de har ambitiösa mål. Vid analys och utvärdering av Malmö stad uppdagades tydliga och omfattande strategier som antagligen har kopplingar till relevant forskning. Det viktigaste som Malmö stad behandlar är att göra fysisk aktivitet till en självklar del av staden, till exempel genom många multifunktionella aktivitetsytor jämnt fördelade i staden och på gångavstånd. Även att låta gång- och cykelstråk bli stadens stomme på bekostnad av biltrafiken är ett stort steg som Malmö stad tar mot en mer aktivitetsfrämjande stad.

Abstract

A simple way of being physically active enough is being outside and that is why activity-promoting outdoor spaces, for example an intricate bicycle network, are so important. The municipalities are responsible for creating such spaces. That is why the purpose of this Bachelor thesis is to devise an assessment basis for promoting physical activity in the vision and planning stage and test it on a municipality. The Bachelor thesis is divided into three parts. The first part is a literary review of research concerning promotion of physical activity. The assessment basis, the second part, was devised from the literary review and is divided into five categories: *Availability and readability*, *Human scale*, *Walking and biking paths*, *Recreational areas* and *Functions and encounters*. The third part is where the assessment basis was used to analyse and evaluate the following documents from the Municipality of Malmö: their Comprehensive Plan, Biking Program, Traffic and Mobility Plan and Program for Active Meeting Places. The municipality was chosen because they are a big municipality and they have ambitious goals. During the analysis and evaluation it became clear that the municipality have comprehensive strategies with probable connections to research. The most important factor that the municipality addresses is that physical activity must become a natural part of the city, for example through having multifunctional activity areas throughout the city and within walking distance. Making walking and biking paths the primary structure of the city at the expense of car traffic is also a big step that Malmö stad takes toward a more activity-promoting city.

Innehållsförteckning

1	Introduktion	5
1.1	Bakgrund.....	5
1.2	Syfte och frågeställning.....	6
1.3	Begreppsförklaring.....	7
1.4	Avgränsningar	7
2	Metod	7
2.1	Litteraturundersökning	8
2.2	Bedömningsunderlag	8
2.3	Varför Malmö stad?.....	8
3	Resultat	9
3.1	Active Design Guidelines	9
3.2	Bedömningsunderlag	9
3.2.1	Tillgänglighet och läsbarhet	9
3.2.2	Mänsklig skala	10
3.2.3	Gång- och cykelstråk	11
3.2.4	Rekreatiomsområden.....	12
3.2.5	Funktioner och möten.....	12
3.3	Analys av Malmö stads arbete	13
3.3.1	Tillgänglighet och läsbarhet	13
3.3.2	Mänsklig skala	14
3.3.3	Gång- och cykelstråk	15
3.3.4	Rekreatiomsområden.....	16
3.3.5	Funktioner och möten.....	18
3.4	Sammanfattning av analys.....	19
4	Diskussion	20
4.1	Reflektion kring metoderna och bedömningsunderlaget	20
4.2	Utvärdering av Malmö stads arbete	20
4.3	Att gå vidare med	22
5	Referenslista	23

1 Introduktion

Allvarliga sjukdomar som fetma, typ 2-diabetes samt hjärt- och kärlsjukdomar ökar i samhället. År 2015 var 15 procent av den svenska befolkningen överviktig (Folkhälsomyndigheten 2016). Mer än hälften av vår vakna tid tillbringas vi stillasittande, vilket ökar risken för tidigare nämnda sjukdomar och förtidig död (Folkhälsomyndigheten u.åb).

Rekommendationen för fysisk aktivitet hos vuxna är sammanlagt minst 150 minuter i veckan och kan uppfyllas med 30 minuter rask promenad fem gånger i veckan (Yrkesföreningar för Fysisk Aktivitet, i fortsättningen YFA, 2011). Olika typer av muskelstärkande träning, som styrketräning, bör utföras minst två gånger per vecka och gärna i kombination med annan träning, fortsätter YFA. Ungefär hälften av Sveriges befolkning uppnår detta (Folkhälsomyndigheten u.åa).

Det är inte enkelt att främja fysisk aktivitet genom planering och gestaltning, kanske främst eftersom man inte kan tvinga någon att använda utemiljön. Men speciellt som landskapsarkitekt kan man skapa miljöer som uppmuntrar till fysisk aktivitet och som har stor potential att öka fysisk aktivitet. Det kan till exempel vara utegym eller sammanhängande och användarvänliga gång- och cykelstråk som leder till viktiga målpunkter som arbete, affärer och utrymmen för fysisk aktivitet. Att försöka göra fysisk aktivitet i form av till exempel cykling till jobbet till en daglig rutin är kanske en av landskapsarkitektens viktigaste uppgifter för att förbättra folkhälsan. Dessa uppgifter utförs kanske mest inom den kommunala sektorn. Därför utvärderar detta kandidatarbete en kommuns arbete kring fysisk aktivitet i visions- och planeringsskedet.

1.1 Bakgrund

Boverket pekar på att det på grund av den växande mängden överviktiga i Sverige finns starka skäl för att en kommun aktivt ska arbeta med att främja fysisk aktivitet (2007, s. 17). Aktiviteter som inte kräver någon egentlig utrustning, som att promenera, leder till att människor rör sig mer och att de behåller den vanan, jämfört med träning som kräver till exempel gymutrustning som skivstänger och fria vikter (Ward Thompson 2013). Det är, enligt Ward Thompson, lättare att bibehålla en rutin som inte kräver mycket förberedelse och utrustning, utan att man bara kan gå ut genom dörren.

Enligt Gehl använder många städer förbättring av cykeltrafik som politiska löften, som oftast inte blir mer än just löften (2010, s. 182). Det resulterar oftast i osammanhängande, knappt använda cykelvägar utslängda lite här och där utan alltför mycket åtanke, menar Gehl.

Utformningen av stadsdelar, vägar och städer gör ofta att utövandet av fysisk aktivitet blir svårt och onaturligt (City of New York 2010, s. 16). Det är något underligt då kostnader för sjukvård går ned om det finns ordentliga, sammanhängande gång- och cykelstråk och andra platser för fysisk aktivitet som är enkla att använda (Faskunger 2008, s. 9). Ett annat argument för att kommuner borde satsa mer på gång- och cykeltrafik är att det tar mindre plats än biltrafik (Faskunger 2008, s. 19).

Om man anlade mer gång- och cykelstråk istället för bilvägar skulle det finnas mer utrymme till att skapa attraktiva utemiljöer som invånarna skulle uppskatta och använda, poängterar Faskunger. Gehl konstaterar att man i ett planeringsskede måste börja planera utifrån gångtrafikanter och sedan planera de andra färdmedlen (2010, s. 94). Gång- och cykeltrafik behöver åtminstone vara en del av helhetsplaneringen av staden, menar Faskunger (2008, s. 6).

Ungefär 28 procent av Sveriges befolkning cyklade regelbundet år 2016 (Trafikanalys 2017). Denna låga siffra kan delvis förklaras med att svenska gång- och cykelstråk har många brister, i form av barriärer, otillgänglighet och osäkra miljöer (Faskunger 2008, s. 19). Brister som finns på gång- och cykelstråk i Sverige är breda gator med hög hastighet och dåliga passager, stråk som slutar tvärt, parkerade bilar och skyltar som minskar framkomligheten, skymmande buskage samt dålig belysning vid busshållplatser och tunnlar, fortsätter Faskunger. Andra vanliga brister är dåligt underhåll i form av gropar i gångbanan, is eller snö som är i vägen samt att det inte alltid finns skyltar som visar vägen till viktiga målpunkter, menar Faskunger. Få sittplatser, inga ledstänger eller fasade kantstenar samt branta trappor är hinder för funktionsvarierade och äldre, fortsätter författaren.

Anledningen till att människor väljer att använda en miljö för till exempel fysisk aktivitet är subjektiv och den skiljer sig mycket mellan olika individer (Schipperijn, Stigsdotter, Randrup & Troelsen 2010). Individuella, sociala, fysiska och politiska faktorer spelar in (Sallis et. al. 2006). Även om man planerar att en viss yta ska användas av en viss grupp, är det inte säkert att det är den gruppen som använder ytan (Lindberg & Schipperijn 2015). Det räcker inte med att endast bygga fler gångvägar eller cykelvägar, utan de måste vara praktiska och attraktiva för att användas (Gehl 2010; Lynch 1960).

Ett av Sveriges folkhälsomål är just fysisk aktivitet och många kommuner presenterar målen på sina hemsidor. Detta antyder att kommunerna arbetar aktivt för att främja fysisk aktivitet. I folkhälsomålet för fysisk aktivitet står det att det ska finnas både spontanidrottsplatser och platser för organiserad idrott i staden och att alla människor, oavsett förutsättningar, ska kunna utöva fysisk aktivitet (Socialdepartementet 2002, s. 80). Målet uppmuntrar också till att stödja gång- och cykelresor (det aktiva resandet) istället för bilresor (det passiva resandet) och Socialdepartementet kommenterar vidare att korta avstånd ökar gång- och cykelstråkens användning.

Det här kandidatarbetet kommer att ta upp flera former av fysisk aktivitet i uterummet, även om fokus ligger på gång- och cykelstråk eftersom denna typ av fysisk aktivitet är enklast att påverka genom utformning.

1.2 Syfte och frågeställning

Syftet är att framarbete och pröva ett bedömningsunderlag för främjande av fysisk aktivitet i visions- och planeringsskedet.

Frågeställning: Vilka åtgärder för främjande av fysisk aktivitet kan med hjälp av bedömningsunderlaget identifieras i Malmö stads visions- och planeringsdokument?

1.3 Begreppsförklaring

Aktiv design: riktlinjer för planering som bidrar till bättre hälsa i samhället (Center for Active Design 2017).

Aktivt resande (transport): att ta sig till en plats genom fysisk aktivitet, till exempel genom att cykla eller att gå.

Användning: innefattar fysisk aktivitet, aktiviteter som att titta på saker, prata med människor samt att uppehålla sig i det offentliga rummet.

Attraktiva miljöer: en miljö där det finns mycket att titta på och göra samt att förutsättningarna är bra, det vill säga inte för mycket vind, sol eller skugga, att det är väl omhändertaget samt att det finns tillräckligt med plats för att vara i miljön (Gehl 2010). En attraktiv miljö är också anpassad till den mänskliga skalan (Gehl 2010).

Fysisk aktivitet: kropps rörelse som ökar energiförbrukningen, till exempel vardagsaktiviteter som att gå eller cykla, spela brännboll, motionera samt hårdare fysisk träning (Folkhälsomyndigheten u.åc).

Grönområde: används i kandidatarbetet för att beskriva en stadsmiljö med mycket vegetation som är gratis och öppen för alla.

Passivt resande (transport): att ta sig till en plats stillasittande, till exempel genom att åka bil, tåg eller buss.

Rekreatiomsområden: ytor i staden som ger plats för framför allt fysisk aktivitet. De är ofta grönområden, men hit räknas också utegym, bollplaner och lekplatser.

1.4 Avgränsningar

Litteraturen som kandidatarbetet utgår ifrån omfattar forskning och teorier som behandlar aktivitetsfrämjande strategier samt aktiva och attraktiva miljöer.

Litteraturen är vetenskapliga böcker och elektroniska dokument.

Bedömningsunderlaget utformas utifrån denna litteratur. Bedömningsunderlaget prövas genom att appliceras på en kommuns dokument. Malmö stad väljs eftersom de arbetar aktivt med att främja fysisk aktivitet samt att det är en stor kommun med många anställda. De dokument som granskas är översiktsplan och specifika aktivitetsfrämjande program eftersom dessa förväntas innehålla kommunens arbete för främjande av fysisk aktivitet i visions- och planeringsskedet.

2 Metod

Nedan följer en beskrivning av de metoder som användes i kandidatarbetet. Den första metoden är en litteraturundersökning. Den andra metoden är ett bedömningsunderlag, som framarbetades som ett resultat av litteraturundersökningen. Bedömningsunderlaget användes för att analysera och utvärdera Malmö stad. Sist kommer en motivering till varför Malmö stad valdes.

2.1 Litteraturundersökning

Litteraturen som användes var böcker samt elektroniska dokument från främst Sciencedirect, EBSCO och googlesökningar. Viktiga sökord var *physical activity*, *urban space/planning*, *gång- och cykel* samt *aktiv transport*. Fler källor valdes ut vid läsning av artiklarna och dokumenten som hittades genom dessa sökord. Källor hämtades också, i liten mån, från tidigare kandidatarbeten inom ämnet.

Kandidatarbetets viktigaste källor var *Active Design Guidelines* (i fortsättningen ADG), Jan Gehls *Cities for People*, Kevin Lynchs *The Image of the City* samt Johan Faskungers *Aktiv transport*.

ADG valdes eftersom dokumentet är mycket omfattande och genomarbetat och har starka kopplingar till landskapsarkitekturteorier. Det utvecklades av New York stad genom ett samarbete mellan olika departement, arkitekter, icke-vinstdrivande organisationer samt exploatörer (LaVorgna et. al. 2013).

Jan Gehls bok valdes för att hans teorier kring en levande, aktiv och attraktiv stad i mänsklig skala är utbredda och ligger bakom mycket av dagens landskapsarkitektur och stadsplanering (Gehl u.å). Han är professor arkitekt och arbetade år 2007–08 på New York City's Department of Transportation där han hjälpte dem att förbättra staden samt göra den mer gångvänlig (Gehl u.å). Förmodligen låg detta till grund för staden New Yorks framtagande av ADG.

Kevin Lynch, professor och stadsplanerare, undersökte orienterbarhet, hur staden upplevs samt hur stadens olika delar påverkar aktiviteten i staden (MITLibraries u.å). Lynch har också influerat landskapsarkitekturen och stadsplaneringen mycket (MITLibraries u.å). Därför valdes hans bok.

Johan Faskunger är fil dr inom fysisk aktivitet och hälsovetenskap (ProActivity u.å). Faskunger har varit anställd på Karolinska Institutet där han undersökte kopplingen mellan fysisk aktivitet och den byggda miljön (ProActivity u.å). Han har tillsammans med Statens folkhälsoinstitut skrivit flera texter om främjande av fysisk aktivitet i stadsmiljö, bland annat den valda källan (ProActivity u.å).

2.2 Bedömningsunderlag

Studier av litteraturen som valdes uppvisade många gemensamma slutsatser och teorier som kompletterar varandra. ADGs översiktliga mål för att främja fysisk aktivitet sammanfattade dessa slutsatser och teorier på ett tydligt sätt och valdes därför som grund till kategorierna i det framarbetade bedömningsunderlaget. Denna grund kompletterades med relevant litteratur för att skapa ett bredare bedömningsunderlag.

2.3 Varför Malmö stad?

Malmö stad har som mål att bli en världsberömd cykelstad (Gatukontoret 2012, s. 2; Stadsbyggnadskontoret 2014b, s. 13, i fortsättningen Sbk) och de påstår att de är den bästa kommunen i Sverige på att främja fysisk aktivitet (Behrmann 2015).

De har omfattande och tydlig information om vad Malmö erbjuder kring fysisk aktivitet, både på sin hemsida och i till exempel översiktsplanen. De dokument som valdes för analys var Malmö stads översiktsplan, cykelprogram, trafik- och mobilitetsplan samt program för aktiva mötesplatser.

De är alla textdokument och inget av dem är juridiskt bindande. Analysen bestod av att anteckningar togs samtidigt som de valda dokumenten lästes elektroniskt ett efter ett och anteckningarna sammanställdes sedan i det framarbetade bedömningsunderlagets olika kategorier under rubriken Analys av Malmö stads arbete.

3 Resultat

Nedan presenteras först ADGs översiktliga mål som ligger till grund för det framarbetade bedömningsunderlaget. Det framarbetade bedömningsunderlaget är uppdelat i fem kategorier som här presenteras mer utförligt. Sedan följer analysen av Malmö stads arbete kring fysisk aktivitet i visions- och planeringsskedet. Den är uppdelad i de fem kategorierna och börjar med analysaspekter för varje kategori. Resultatet avslutas med en sammanfattning av analysen.

3.1 Active Design Guidelines

Dokumentet riktar in sig på vardagsmotion i stadsmiljö och presenterar inledningsvis följande översiktliga mål (City of New York 2010, ss. 6–7):

- » Staden ska ha många funktioner tillsammans istället för separerade.
- » Kollektivtrafik, mataffärer, närproducerad mat, torg, parker, öppna ytor och rekreatiomsområden ska vara tillgängliga och designade för att maximera aktivt användande.
- » Staden ska ha gångvänliga stråk som är sammanhängande, har trafikdämpande inslag, grönska, och belysning.
- » Cykling i form av transport och rekreation ska vara enkelt och inbjudande. Det kan till exempel vara sammanhängande cykelnät och trygga inom- och utomhusparkeringar för cyklar.
- » Trappor ska vara utformade för att uppmuntra användning och placerade med eftertanke.
- » Byggnader och andra inslag ska uppmuntra till fysisk aktivitet. Det kan till exempel vara omklädningsrum, duschar, drickfontän och levande bottenvåningar längs rekreatiomsstråk.

3.2 Bedömningsunderlag

Nedan följer de fem kategorierna i det framarbetade bedömningsunderlaget. Varje kategori avslutas med analysaspekter som sammanfattar kategorin.

3.2.1 Tillgänglighet och läsbarhet

Begreppet tillgänglig innebär att det ska vara lätt för alla, oavsett funktionsvariationer, att använda miljöer. Det handlar bland annat om avstånd, vila, trygghet och orienterbarhet. Enligt Gehl är 500 meter det längsta avstånd som de flesta människor är villiga att gå för att komma till sitt mål (2010, s. 121).

ADG har som mål att rekreationsområden och service ska finnas inom 500 meter från hemmet och arbetet (City of New York 2010, s. 118). Boverket påstår att avståndet är 300 meter (2007 s. 14) och Frank, Andresen & Schmid säger att det är en kilometer (2004). Vid cykling är avståndet tre till fem kilometer (Meyer & Dumbagh 2004).

Ett exempel från Aker Brygge i Oslo visar att sittplatser ökar fysisk aktivitet. Genom att man bytte ut och dubblerade antalet sittplatser märkte man att mängden människor som använde bänkarna och utemiljön också fördubblades (Gehl, 2010, s. 17).

Gångtunnlar, skymmande buskage, monotona fasader utan ingångar, dålig förvaltning och dålig belysning skapar otrygghet och sämre orienterbarhet konstaterar Gehl (2010, ss. 99–101).

Lynchs begrepp läsbarhet, alltså möjligheten att se och förstå kopplingar mellan stadens olika delar tillgängliggör också staden (1960, ss. 2–3). Han fortsätter sin förklaring med att konstatera att en läsbar stad har lättidentifierbara distrikt, landmärken samt stråk och att de hänger ihop på ett enkelt och tydligt sätt. Kartor, gatunummer och väganvisningar samt sammanhängande, logiska och översiktliga stråk är enkla medel för att öka läsbarheten, orienterbarheten och aktiviteten i en stad (Boverket 2007, s. 41; City of New York 2010, s. 28; Lynch 1960, s. 4; ss. 51–52).

Analysaspekter:

- » Vilka maxavstånd från hemmet till målpunkter anges?
- » Vilka möjligheter till vila finns i det offentliga rummet?
- » Hur skapas trygga miljöer?
- » Hur tar man hänsyn till läsbarhet och orienterbarhet?

3.2.2 *Mänsklig skala*

Människor kan se relativt mycket horisontellt men det är en stor ansträngning att titta uppåt eller nedåt (Gehl 2010, s. 33). Detta gör att människor uppfattar sin miljö i ögonhöjd och därför behöver det mesta i miljön hända på den höjden, fortsätter Gehl. Vid vanlig gångtakt, cirka 5 km/h, kan man ta in många detaljer och man får många intryck (Gehl 2010, s. 44). En attraktiv och använd miljö innehåller något att titta på, därför är det viktigt att miljön är anpassad till vår hastighet och vår ögonhöjd (Gehl 2010, s. 77). Finns det inte något att titta på upplevs promenaden som meningslös, tråkig och otrygg, vilket leder till att ingen vill gå där, konstaterar författaren.

Alla offentliga miljöer ska ge utrymme för människors fantasi, kanske främst genom att skapa möjligheter för barn men även för vuxna att leka och röra sig som de vill (Gehl 2010, s. 159). Det kan innebära att gränser mellan plattor kan användas som avgränsningar för en bollplan eller att man kan gå balansgång på en mur.

Förtätningen i Sverige resulterar ofta i att offentliga ytor, som torg och parker, inte alltid planeras in i nya bostadsområden, trots att man vet att de är viktiga för människors hälsa och rörelse samt sociala sammanhållning (Boverket 2007, s. 13). Täthet betyder ofta att byggnaderna är höga och det bidrar till att miljön vid botten av dessa hus blir både mörk och blåsig vilket minskar dess användning, menar Gehl (2010, s. 68).

Analysaspekter:

- » Hur anpassas miljön till människans syn, skala och hastighet?
- » Finns det påverkbara ytor och hur fungerar de?
- » Hur skapas attraktiva och användbara utemiljöer i förtätningsområden?

3.2.3 Gång- och cykelstråk

Att cykla bidrar till en mer levande och välkomnande stad, bättre hälsa och det är bättre för miljön än att åka bil (Faskunger 2008 s. 14; Gehl 2010, s. 6; Vägverket 2000, s. 19). Det här gäller även att gå då principer för den ena går att applicera på den andra.

En kombination av en sammanhängande struktur med korta gångavstånd, attraktiva offentliga miljöer och en variation av funktioner ökar aktiviteten men också säkerheten i staden (Gehl 2010, s. 6). Trädalleér, planteringar och andra gröna ytor längs stråk förstärker stråken och ökar deras användning (Boverket 2007, s. 48; Lynch 1960, s. 96). Människor går och cyklar mer om stråken binder samman viktiga målpunkter (Faskunger 2008, s. 19). Gångstråken behöver generellt bli bredare, ha gångvänlig markbeläggning och träd som skuggar, påstår Gehl (2010, s. 113). Stråken behöver vara trygga och synliga (City of New York 2010, s. 30). Landmärken placerade längs stråket gör det också attraktivare och mer använt, menar Lynch (1960, s. 96).

Gång- och cykeltrafik tar upp mindre plats än biltrafik, vilket innebär att många fler kan transportera sig samtidigt (Gehl 2010, s. 105). Mindre biltrafik ger mer plats att skapa aktivitetsfrämjande och attraktiva miljöer för gående och cyklister i staden, vilket bidrar till färre olyckor och mindre kostnader för samhället (Vägverket 2000, s. 19; Faskunger 2008, s. 14). När en av San Fransiscos stora bilder totalförstördes i en jordbävning märkte man snabbt att staden klarade sig bra utan trafikleden (Gehl 2010, s.9). Idag är den en boulevard med spårvagnstrafik och breda trottoarer med plats för både gående och cyklister, konstaterar Gehl (2010, s. 9).

Det viktigaste för att skapa en levande stad är att planera utifrån gångtrafikanter från början (Gehl 2010, s. 94). Att bredda gång- och cykelstråk, bygga bilvägar med minimimått samt addera trafik hinder som trafikgupp och avsmalningar minskar bilarnas närvaro och deras hastighet (City of New York 2010, s. 38). Dessa trafik hinder kan vara upphöjda korsningar för gång- och cykelstråk, bilfria områden eller kvarter i staden, minskat vägutrymme för bilar, rondeller samt busshållplatser med mittrefuger (Faskunger 2008, s. 6; s. 27). Upphöjda korsningar minskar kollisionsolyckor med upp till 50 procent (Vägverket 2000, s. 48). Målade cykelstråk i korsningar minskar antalet personskador med tio procent (Vägverket 2000, s. 49). Det är också viktigt att det finns parkeringsplatser för cyklar eller möjligheter att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken för att gynna de som kombinerar olika transportmedel (City of New York, s. 29; Gehl 2010, ss. 184–185).

Analysaspekter:

- » Hur är gång- och cykelstråk sammanhängande, användarvänliga och attraktiva?
- » På vilket sätt ser man till att gång- och cykelstråk finns med tidigt i planeringskedet?
- » Hur inskränker man biltrafiken?
- » Vilka möjligheter finns det att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken samt att parkera den?

3.2.4 Rekreatiomsområden

Rekreatiomsområden anses vara särskilt viktiga för att öka befolkningens fysiska aktivitet (Boverket 2007, s. 39). Att cykla i rekreatiomsområden gör att fler kommer ut i det gröna, vilket också bidrar till bättre hälsa (Boverket 2007, ss. 17–20; City of New York 2010, s. 46). Rekreatiomsområden ska vara tillgängliga från hemmet och arbetet för att användas, samt vara gratis (Aradi, Halvorsen Thorén & Fjørtoft 2015; Boverket 2007, s. 17; City of New York 2010, s. 86).

Aktivitet på en plats ökar om det finns välskötta planteringar och att andra människor använder platsen (Pikora, Giles-Corti, Bull, Jamrozik & Donovan 2003; Ward Thompson 2013). Människor är mer aktiva i områden som innehåller basketplaner, racketplaner, sportplaner samt gångstråk, löpspår, lekytor och dryckesfontäner (City of New York 2010, s. 30). Den fysiska aktiviteten ökar dessutom mer av gruppaktiviteter som fotbollsplaner, trampoliner, gungor, klätterställningar och skateparker än av individuella aktiviteter som utegym, gymnastikutrustning och boxning (Lindberg & Schipperijn 2015).

Ytor som innehåller många olika aktiviteter och funktioner som passar många olika samhällsgrupper verkar öka den fysiska aktiviteten på platsen (Lindberg & Schipperijn 2015). Dessa ytor kallas ofta multifunktionella ytor.

Genom fysiskt aktiv lek utvecklas bland annat barns balans, motorik och självständighet (Fjørtoft 2004). Faskunger konstaterar att barn kan använda nästan vilken miljö som helst för lek, bara det finns plats för den (2008, s. 22). Vidare påstår han att för att främja barns fysiska aktivitet behövs mer än bara standardlekplatser, där miljöer med till exempel tåliga buskage är ett bra exempel. Barn som leker i den typen av miljö får bättre hälsa och motorik än de som bara leker på standardlekplatser (Fjørtoft 2004).

Analysaspekter:

- » Hur skapas tillgängliga, väl omhändertagna och aktivitetsfrämjande rekreatiomsområden?
- » Vilka möjligheter finns till främst gruppaktiviteter men också till individuella aktiviteter i rekreatiomsområden?
- » Finns multifunktionella ytor i staden och hur fungerar de?
- » Hur främjas barns fysiskt aktiva lek?

3.2.5 Funktioner och möten

Det är viktigt att många olika funktioner, all den service människan behöver i sin vardag, finns tillgänglig i närområdet (McCormack, Giles-Corti & Bulsara 2008). Levande bottenvåningar som är anpassade till den mänskliga skalan samt olika typer av service ökar aktiviteten och attraktiviteten i staden eftersom det finns mycket att titta på (City of New York 2010, s. 88; Gehl 2010, s. 77). Ju mer skolor, mataffärer, kiosker och andra viktiga målpunkter som finns i ett område, desto mer går de som bor eller arbetar i området (McCormack, Giles-Corti & Bulsara 2008).

Andra viktiga funktioner kan vara stationer och busshållplatser, omklädningsrum och duschar. Det är även viktigt att rekreationsområden finns tillgängliga i närområdet, då dessa är viktiga för den mer krävande fysiska aktiviteten, till exempel löpning och längre promenader (City of New York 2010, s. 26). Koncentration av aktiviteter ökar användningen (Lynch 1960, s. 50).

Finns service som många olika samhällsgrupper använder inom samma område främjas möten mellan dem, vilket ökar tryggheten och därmed aktiviteten (Gehl 2010, s. 28). Viktiga målpunkter ökar också platsens attraktivitet och användning (Lynch 1960, ss. 75–77).

ADG uppmanar till dialog mellan planerare i kommuner, sakkunniga, förvaltare, användargrupper och invånare för att skapa fungerande miljöer för fysisk aktivitet (City of New York 2010, s. 8). Faskunger konstaterar att nulägesundersökningar är viktiga att göra och att varje berörd förvaltning på kommunen bör formulera tydliga strategier och planeringsmetoder för att öka fysisk aktivitet i staden (2008, s. 49).

Analysaspekter:

- » Hur ser man till att service och andra viktiga funktioner finns nära hemmet och arbetet?
- » Hur möjliggörs möten mellan olika samhällsgrupper i det offentliga rummet?
- » Hur samarbetar förvaltningar, kommuner och invånare vid planering?

3.3 Analys av Malmö stads arbete

Analysen presenterar hur väl Malmö stads arbete motsvarar varje kategori i bedömningsunderlaget. Den är uppdelad i det framarbetade bedömningsunderlagets fem kategorier och de är i sin tur uppdelade i varje analysaspekt.

3.3.1 Tillgänglighet och läsbarhet

- » Vilka maxavstånd från hemmet till målpunkter anges?

Malmö stad konstaterar att korta avstånd ökar fysisk aktivitet och förbättrar både fysisk samt mental hälsa (Sbk 2014b, s. 23). Dessutom underlättar det för barns sociala, motoriska och mentala utveckling, fortsätter planstrategin. Malmö stads mål är att alla invånare ska ha som mest en kilometer från hemmet eller arbetsplatsen till närmaste stadsdelspark, park som är minst 5 hektar, samt som mest 300 meter till närmaste park, torg eller natur (Sbk 2014a). Dessutom ska viktiga målpunkter vara inom två kilometer från hemmet och arbetsplatsen (Sbk 2014b, s. 43).

Aktivitetsytor ska finnas inom 500 meter från alla invånares hem (Gatukontoret 2015, s. 26). Det ska helst finnas alla följande typer av ytor inom detta avstånd: en multifunktionell yta på minst 0,1–0,4 ha, markerade promenad- och löpslingor med distansmarkeringar, kartor, belysning samt tillgång till vatten, en klippt gräsyta som är minst 0,2 ha samt ett utegym eller liknande, utvecklar gatukontoret. Dessa aktivitetsytor kallar Malmö stad för basutbud av aktivitetsytor.

- » Vilka möjligheter till vila finns i det offentliga rummet?

Genom att placera umgängesytor, viloplatser, i samband med aktivitetsytor kan människor förutom att vila också iakttä andra som använder aktivitetsytorna och kanske själva våga prova dem (Gatukontoret 2015, s. 26).

» Hur skapas trygga miljöer?

Man ska alltid ta hänsyn till trygghet och säkerhet vid utformning av både offentliga rum och trafikmiljöer, konstaterar planstrategin (2014b, s. 40). Närvaron av andra människor på platsen gör den tryggare och attraktivare (Gatukontoret 2015, s. 12). Malmö stad lägger mycket vikt på att alla, oavsett ålder, kön, fysisk och mental förmåga, tryggt ska kunna röra sig i hela staden (2016, s. 21). Om en plats dessutom har många funktioner som är sammankopplade ökar användningen, den sociala interaktionen och därmed tryggheten ytterligare, konstaterar gatukontoret (2015, s. 32).

» Hur tar man hänsyn till läsbarhet och orienterbarhet?

I Malmö stad ska äldre och funktionsvarierade självständigt kunna orientera och röra sig i staden, då detta ökar deras livskvalitet (2016, s. 21).

3.3.2 *Mänsklig skala*

» Hur anpassas miljön till människans syn, skala och hastighet?

Malmö stad konstaterar att stadens viktigaste beståndsdel är människorna som rör sig i samt till och från den (2016, s. 12). Fysisk aktivitet, både aktivt resande och aktivitetsutövning, kan vara ett naturligt sätt att ta plats i det offentliga rummet och befolka det, göra det till människornas plats (Gatukontoret 2015, s. 13). Många människor som går skapar en levande och sammanhållen stad och därför ska gatorna vara anpassade till gående människor, förklarar planstrategin (Sbk 2014b, s. 22; s. 42). Ett bra sätt att planera med människan i fokus är enligt Malmö stad att skapa fler gångfartsområden i centrum, vilket de vill göra (Sbk 2014b, s. 42). Det ska vara lätt att korsa vägar när man går eller cyklar, förklarar planstrategin.

» Finns det påverkbara ytor och hur fungerar de?

Gatukontoret poängterar att element och ytor i staden som egentligen inte alls är till för fysisk aktivitet kan användas till det (Gatukontoret 2015, s. 14). Trappor, bänkar och annan utrustning som ramper, kan användas för skate, balansövningar, styrketräning, lek och parkour, enligt gatukontoret. Denna oväntade användning väljer kommunen att bejaka (Gatukontoret 2015, s. 65). Fler exempel på hur invånarna påverkar sina ytor är att frusna dammar används till skridskoåkning, att invånare åker skateboard på torg samt att de spelar fotboll i parker, berättar gatukontoret (2015, s. 49).

» Hur skapas attraktiva och användbara utemiljöer i förtättningsområden?

Vid förtätning är det viktigt att man skapar en mer aktiv utemiljö (Malmö stad 2016, s. 46). Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska därför vara stadens stomme när man bygger nytt (Malmö stad 2016, s. 38). Man ska bygga korta kvarter som skapar variation, ljus och rörelse i stadsrummet menar kommunen (2016, s. 49). Det är viktigt att det finns en variation av butiker, kontor, bostäder och service i bottenvåningar för att aktivera och göra gaturummet tryggare men också attraktivare, anser Malmö stad. Även belysning och uteserveringar bidrar till detta, fortsätter kommunen. Stadens attraktivitet och sammanhållning ökar ytterligare om det finns mycket att titta på, om det finns skugga, relativt lite buller, att miljön är välkommande samt att man använder ljud, ljus och lukt i utformningen, förklarar planstrategin (Sbk 2014b, s. 23; s. 56).

3.3.3 Gång- och cykelstråk

- » Hur är gång- och cykelstråk sammanhängande, användarvänliga och attraktiva?

År 2013 gick 15 procent av Malmös befolkning regelbundet och 22 procent cyklade regelbundet (Malmö stad 2016, s. 11). Kommunen strävar efter att aktivt resande ska vara normen (Gatukontoret 2012, s. 2). För att aktivt resande ska bli norm vill kommunen satsa på säkerhet, trygghet, bekvämlighet, skötsel, bra utformning samt orienterbarhet för gång- och cykelstråk (Sbk 2014b, s. 43). För att uppnå dessa tänker sig kommunen att man kan anlägga utrymme framför bilar i korsningar, cykelräcken att hålla sig i när man behöver stanna samt att sätta upp cykelkartor, väganvisningar och tidsangivelser (Gatukontoret 2012, ss. 26–28).

Det behövs också sammanhängande gång- och cykelnät som skapas genom att nya och befintliga målpunkter längs stråken uppmärksammas och att själva stråken förstärks med till exempel trädrader (Sbk 2014a). Att ha bilder, tecken och text i gångytor är ett bra sätt att visa vägen eller uppmuntra till olika färdssätt som kan utföras på gångvägen, till exempel rullskridskor, konstaterar gatukontoret (2015, s. 74).

Gångtrafiken prioriteras främst genom utformning av gator, till exempel gångfartsgator, generösa trottoarbredder samt olika material (Sbk 2014a).

Dessa ytor behöver vara attraktiva och bekväma för att användas och bidrar då till mer liv i staden som i sin tur gör att fler använder stadsrummen (Malmö stad 2016, s. 34). Den goda orienterbarheten och närheten till målpunkter bidrar också till högre aktivitet, fysisk aktivitet och attraktivitet (Gatukontoret 2012, ss. 34–38). Det måste finnas ett mervärde förutom transport på gång- och cykelstråk, konstaterar Malmö stad.

Motionsslingor är också en del av gångnätet och är den vanligaste och mest använda formen av fysisk aktivitet i staden (Gatukontoret 2015, s. 33). Det finns dock en brist på bra löpspår som ligger nära invånarnas hem, konstaterar gatukontoret. Ofta kan det befintliga gångnätet utnyttjas och kompletteras, det behövs i princip bara tydliga markeringar, väganvisningar och kartor (Gatukontoret 2015, s. 36).

Malmö stad hade år 2012 över 47 mil cykelstråk och har, enligt sig själva, kommit långt med att anpassa staden till cykling med hjälp av flera innovativa lösningar för cyklisterna (Gatukontoret 2012, s. 2).

Enligt översiktsplanen finns det ett huvudcykelnät i Malmö som är effektivt och till stora delar skilt från biltrafiken (Sbk 2014a). Det är tydligt utmärkt med skyltar och genom cykelkartor samt har en visuellt tydlig utformning, fortsätter översiktsplanen. Det finns mycket lokalgator där cyklar och bilar delar körfält, så cykelnätet är finmaskigt (Sbk 2014a; 2014b s. 44). Men kommunen är också medveten om att gång- och cykelstråken har brister som hål i stråken, dålig sikt, övervuxna stråk och mörka tunnlar (Gatukontoret 2012, ss. 17–18). Huvudstråken och gränserna mellan gång- och cykelstråk är ofta otydliga vilket skapar otrygghet och osäkerhet, fortsätter gatukontoret.

Malmö stad påstår att cykelnätet i innerstaden är heltäckande och att de vanligaste färdssätten i innerstaden är att gå, cykla eller åka kollektivt (Sbk 2014b, s. 13).

- » På vilka sätt ser man till att gång- och cykelstråk finns med tidigt i planeringsskedet?

I planstrategin anser man att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara grunden i trafiksystemet (Sbk 2014b, s. 7). Rekreatiomsområden och fritidsaktiviteter ska också tidigt tas upp i planeringen (Sbk 2014a). Ett starkt argument som Malmö stad presenterar för att inte ta bilen är att gång-, cykel- och kollektivtrafik är billigare och pålitligare för individen (Gatukontoret 2012, s. 3; Malmö stad 2016, s. 19). Genom att gå eller cykla tar samma resa ungefär lika lång tid, eftersom den inte påverkas av rusningstrafik, fortsätter gatukontoret. Enligt Malmö stads beräkningsmodell är det också långsiktigt billigare för kommunen, vilket redovisas i ett räkneexempel där man konstaterar att man tjänar omkring 1,5 miljard kronor per år om antalet människor som går och cyklar ökar med 100 000–200 000 personer till 2030 (Malmö stad 2016, s. 24). Dessa pengar tjänas in som folkhälsovinster, det vill säga mest som minskade sjukvårdskostnader (Gatukontoret 2012, s. 7).

- » Hur inskränker man biltrafiken?

Man konstaterar att biltrafiken sker på de gåendes villkor (Sbk 2014b, s. 13). Stora trafikleder, huvudgator, byggs allt eftersom om till stadshuvudgator, vilket innebär att man genom utformning minskar bilarnas framkomlighet och hastighet samt ökar gång- och cykeltrafikens framkomlighet (Malmö stad 2016, s. 47; Sbk 2014b, s. 43). Det viktigaste är att gång- och cykelstråk byggs ut på bekostnad av biltrafiken (Malmö stad 2016, s. 11). Mängden markparkeringar ska också minska för att ge plats åt människans aktivitet, då främst ytor att gå och cykla på men även fritidsområden och idrottsplatser (Sbk 2014a).

- » Vilka möjligheter finns det att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken samt att parkera den?

Möjligheten till kombinationsresor, till exempel att cykla till tåget, ska främjas och detta görs genom att tidigt se till att det finns ordentliga cykelparkeringar med till exempel övervakning, omklädningsrum och service vid stationer och hållplatser (Malmö stad 2016, s. 40; Sbk 2014b, s. 44).

3.3.4 Rekreatiomsområden

- » Hur skapas tillgängliga, väl omhändertagna och aktivitetsfrämjande rekreatiomsområden?

Bara att vistas i grönområden gör att den fysiska aktiviteten och det sociala umgänget ökar, påstår kommunen (2016, s. 24). Ett mångsidigt utbud av olika typer av rekreatiomsområden bidrar också till detta och även till förbättrad psykisk hälsa (Sbk 2014b, s. 23). Utbudet kan bestå av mötesplatser, grönskande stadsrum och parker samt naturområden, beskriver planstrategin. Dessa platser ska ge plats åt spontanidrott, rörelse och fritidsaktivitet (Sbk 2014b, s. 35). Gröna stråk kan användas för att knyta samman parker, grönområden samt andra ytor med varandra för att öka deras användning och därmed den fysiska aktiviteten (Malmö stad 2016, s. 51).

Malmö stad vill profilera sig som en aktiv stad och därför ska alla projekt inom staden innehålla funktioner som på något sätt främjar fysisk aktivitet (Gatukontoret 2015, s. 6; s. 23). Projekten ska vara inspirerande, välförvaltade och välutformade, fortsätter gatukontoret (2015, s. 43).

Parker, stränder, torg, naturområden, gång- och cykelstråk samt vatten är exempel på platser som är gratis, tillgängliga för alla och som främjar fysisk aktivitet, konstaterar gatukontoret (2015, s. 12).

Även trappor, bänkar, stenar, räcken, stubbar och stockar kan användas för fysisk aktivitet (Gatukontoret 2015, s. 38). Alla aktivitetsytor behöver inte vara stora, utan kan vara en liten del av någon helt annan funktion, till exempel ett pingisbord på ett torg eller en studsatta infälld någonstans i en yta (Gatukontoret 2015, s. 44).

- » Vilka möjligheter finns till främst gruppaktiviteter men också till individuella aktiviteter i rekreationsområden?

Eftersom Malmö stad anlägger löpspår och till exempel fotbollsytor finns säkert en bakomliggande tanke om att skapa platser för båda typerna av aktiviteter.

- » Finns multifunktionella ytor i staden och hur fungerar de?

Gatukontoret förklarar att genom en variation av aktiviteter och storlek på aktivitetsytor ska Malmö stad skapa en mångfald av fysiska aktiviteter för att få så många som möjligt att bli mer fysiskt aktiva (2015, s. 6). Det går inte att skapa en yta som passar alla, men det ska finnas ytor för alla, fortsätter gatukontoret (2015, s. 12). Det viktigaste är att ytorna kan användas utan förkunskap och gärna utan utrustning (Gatukontoret 2015, s. 14). Gatukontoret konstaterar också att det ska vara lätt att ta sig till aktivitetsytorna utan bil genom att de ligger nära hemmet eller gång- och cykelstråk samt att utformningen ska vara lekfull. Lek behöver inte vara bara för barn, utan det är viktigt att främja vuxnas lek också eftersom leken gör det enklare att våga röra på sig (Gatukontoret 2015, s. 69). Gatukontoret presenterar puckelbollplanen i Kroksbäcksparken som ett bra exempel på detta (2015, s. 71). Den är kuperad och målen är olika stora, vilket gör att det blir svårt även för den mest vana fotbollsspelaren att spela, förklarar gatukontoret.

Malmö stad anser att deras parker bör växa och blir mer multifunktionella för att ge mer möjlighet till rekreation och främst fysisk aktivitet (Sbk 2014b, s. 7; s. 12). Kommunen ser en stor potential i att bygga om de många, stora bollplanerna i staden till multifunktionella ytor (Gatukontoret 2015, s. 18).

Multifunktionella ytor är ett yteffektivt sätt att tillgodose flera behov, fortsätter översiktsplanen och planstrategin (Sbk 2014a; 2014b, s. 35). Ett exempel på detta är att låta dagsparkeringar bli ytor för fysisk aktivitet på kvällar genom att ha basketkorgar, volleybollnät eller flyttbar gymutrustning på dem (Gatukontoret 2015, s. 73). Multifunktionalitet handlar inte bara om att platsen ska ha olika aktivitetsfrämjande inslag, utan också ha plats för vila och till exempel odling (Gatukontoret 2015, s. 14). Gatukontoret pekar också på att multifunktionalitet styrs av utövarnas fantasi, till exempel genom att parkourutövare använder sittbänkar, murar eller andra höjdskillnader som träningsredskap.

- » Hur främjas barns fysiskt aktiva lek?

Barns fysiska aktivitet är särskilt viktig att främja, då aktiva barn ofta fortsätter att vara aktiva i sitt vuxna liv (Gatukontoret 2015, s. 10). Det är viktigt att offentliga miljöer ger möjlighet för barn att självständigt röra sig, till exempel genom att gå eller cykla till skolan och idrottsplatsen eller att leka (Sbk 2014b, s. 41). Därför är det extra viktigt att gator vid skolor och fritidsområden utformas trygga, tillgängliga och lättorienterbara (Sbk 2014a). Barns fysiska aktivitet främjas av närhet till lekplatser, stadsdelsparker, naturområden och fritidsanläggningar samt bra skolutemiljöer, konstaterar planstrategin.

3.3.5 Funktioner och möten

- » Hur ser man till att service och andra viktiga funktioner finns nära hemmet och arbetet?

Platser för fysisk aktivitet både inomhus och utomhus ska placeras strategiskt, nära gång-, cykel- och kollektivtrafik samt gärna nära skolor (Sbk 2014a). Kommunen lägger mycket vikt på att platser för fysisk aktivitet, både inne och ute, ska fördelas jämnt i hela Malmö stad för att tillgodose så många människors aktivitetsbehov som möjligt (Sbk 2014b, s. 35). Man konstaterar att alla nya stadsdelar ska byggas med så stor blandning av funktioner som möjligt samt att det krävs starka incitament för att bebygga parkmark (Sbk 2014a; 2014b, s. 30). En tät och blandad stad skapar närhet till människor och funktioner, ett rikare stadsliv samt mer rörelse i hela staden (Sbk 2014a). Detta leder ofta till mer utomhusvistelse och fysisk aktivitet, genom att det blir lätt att välja att gå eller cykla när det är korta avstånd till målpunkter (Sbk 2014a).

- » Hur möjliggörs möten mellan olika samhällsgrupper i det offentliga rummet? Nya, sammanhängande stråk i staden ger möjligheter för många olika samhällsgrupper att mötas (Sbk 2014b, s. 13).

- » Hur samarbetar förvaltningar, kommuner och invånare vid planering? Förutom basutbudet av aktivitetsytor som kommunen förespråkar, bör det finnas specialaktivitetsytor i staden (Gatukontoret 2015, s. 43). Dessa specialaktivitetsytor ska utformas med hjälp av invånarna för att skapa en mångfald av aktiviteter som invånarna faktiskt kommer att utöva, anser gatukontoret. Gatukontoret påstår att de bästa idéerna kommer från invånarna och att platserna blir bäst om sakkunniga tas in vid planering och utformning av invånarnas idéer (2015, s. 50). Kommunen anser dessutom att ökad delaktighet från invånarna vid utformning av trafiksystemet och staden bidrar till bättre fysisk och psykisk hälsa (Gatukontoret 2015, s. 23; Malmö stad 2016, s. 22). Specialaktivitetsytorna kan vara skateboardramper, rollerderby, bmx, agility, klättring, parkour och havsbad enligt gatukontoret (2015, s. 45). För att stärka delaktigheten gör kommunen regelbundet resvaneundersökningar, inventeringar av stadsmiljöns innehåll och ibland även slumpmässiga intervjuer med sina invånare (Malmö stad 2016, s. 22; Gatukontoret 2015, s. 17). Detta är ett sätt för kommunen att öka sin förståelse för vad som behöver göras och vad befolkningen vill ha (Gatukontoret 2012, s. 14).

Då många invånare vill minska biltrafiken och öka antalet gång- och cykelvägar konstaterar Malmö stad att fler förmodligen skulle gå och cykla om det finns bättre möjligheter till det. Övergången till ökad gång- och cykeltrafik från den utbredda biltrafiken handlar mycket om att förändra attityder och beteenden hos människor (Malmö stad 2016, s. 25). Kommunen anser att attitydförändringar kan åstadkommas genom att synliggöra konsekvenser av planeringen de förespråkar men också genom att synliggöra konsekvenser av att resa mycket passivt respektive aktivt.

I flera av Malmö stads dokument finns det presenterat hur varje förvaltning inom kommunen ska arbeta för att följa dokumentens innehåll (Malmö stad 2016, s. 56). Många av kommunens planer och program har tydliga strategier som ska underlätta att få med till exempel aktivitetsytor i alla projekt (Gatukontoret 2015, s. 56). Malmö stad pekar också på att samarbete mellan olika förvaltningar och kommuner, organisationer och näringsliv ofta leder till snabbare och bättre lösningar (2016, s. 60; Gatukontoret 2015, s. 23).

För att det ska gå att anlägga tillräckligt med fungerande gång- och cykelstråk samt aktivitetsytor är det viktigt att se till att översiktsplanen har tydliga direktiv och stöd för dem samt att detaljplaner avsätter tillräckligt stora ytor i närheten av invånarnas hem, arbete och skola, påpekar gatukontoret (2015, s. 53). Man konstaterar också att man kommer att följa upp det som anläggs utifrån kommunens dokument kring fysisk aktivitet för att se om dessa planer och program är tillräckligt styrande och precisa (Malmö stad 2016, s. 66).

3.4 Sammanfattning av analys

Malmö stad uppfyller punkterna inom de flesta kategorier väl. Under den första kategorin, Tillgänglighet och läsbarhet, konstaterar Malmö kommun att korta avstånd ökar fysisk aktivitet och förbättrar hälsan. Deras definition för ett kort avstånd varierar inom spannet 300–2000 meter beroende på vilken typ av aktivitet som avses. Möjlighet till vila behandlas lite och då mer som en tillfällig vila som ska leda till aktivitet snarare än att huvudfokus är vila. Trygghet för Malmö stad handlar mycket om närvaron av andra människor i stadsrummet samt trafiksäkerhet. Läsbarhet och orienterbarhet tas knappt upp, de dyker snarare upp som en outtalad följd av andra strategier.

I den andra kategorin, Mänsklig skala, konstaterar kommunen att människan är stadens viktigaste beståndsdel och detta stödjer de genom att tala om gångfartsområden och annan typ av hämning av trafik. Synen tas inte specifikt upp, men synintryck nämns som ett sätt att göra stadens rum attraktivare. Man påpekar att ytor i Malmö ska gå att påverka, att det är okej att använda en yta på ett sätt som den inte är programmerad för. Vid förtätning uttrycker kommunen att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara stommen och att det ska finnas en variation av funktioner i alla stadens områden. Kommunen presenterar ett antal exempel på hur staden kan bli attraktivare.

I den tredje kategorin, Gång- och cykelstråk, tar kommunen upp att de vill göra aktivt resande till norm och det på bekostnad av biltrafiken, det största passiva resandet. En rad åtgärder beskrivs för att åstadkomma detta, där fokus ligger på att synliggöra gång- och cykelstråken. De viktigaste strategierna för att minska biltrafik är hastighetshämmande åtgärder och att minska bilarnas yta i staden. Gång- och cykelstråk, samt andra aktivitetsfrämjande ytor, ska tidigt tas upp i planeringen inom kommunen.

Under den fjärde kategorin, Rekreationsområden, lägger kommunen mycket vikt på att det ska finnas variation, att ytorna ska vara välutformade och uppmuntra till fysisk aktivitet. Man presenterar en rad olika typer av rekreationsområden och strategier kring hur de kan anläggas i staden. Kommunen skiljer inte på gruppaktiviteter och individuella aktiviteter, utan vill främja dem båda lika mycket. Multifunktionalitet är dock viktigt inom Malmö stad. Man anser att variation och ett stort utbud främjar fysisk aktivitet mer än att det finns samma sak i alla rekreationsområden. Barns fysiska aktivitet handlar mycket om trygga resor till och från skola, hemmet och aktivitetsytor, men även om deras självständighet.

I den femte och sista kategorin, Funktioner och möten, anser kommunen att platser för fysisk aktivitet ska placeras strategiskt och att så stor blandning av olika funktioner som möjligt är att föredra. De antar att fler invånare kommer att resa aktivt om det är nära till deras målpunkter.

Sammanhängande stråk öppnar inte bara för ökat aktivt resande utan också för möten mellan olika samhällsgrupper. Kommunen är väldigt positiv till samarbete mellan invånare, andra kommuner och professioner, då de anser att det blir bättre om man samarbetar. De poängterar att det är viktigt att det finns tydliga strategier och stöd i kommunens dokument för att se till att det finns ytor som bidrar till att invånarna blir mer fysiskt aktiva.

4 Diskussion

Diskussionen inleds med en diskussion kring de valda metoderna och bedömningsunderlaget. Sedan följer en utvärdering av Malmö stads arbete kring främjande av fysisk aktivitet i visions- och planeringsskedet och sist presenteras sätt att bygga vidare på detta kandidatarbete.

4.1 Reflektion kring metoderna och bedömningsunderlaget

Arbetet med litteraturundersökningen gav mycket information och underlättade framtagandet av bedömningsunderlaget, men det var tidskrävande. Det finns säkerligen mycket relevant litteratur som inte beaktats och som hade varit användbar. Många aspekter påverkar främjande av fysisk aktivitet och alla har inte tagits med i detta kandidatarbete. Bedömningsunderlagets grund var ADG, som uttalat handlar om att främja fysisk aktivitet. Det är ett genomarbetat dokument, men det innehåller många strategier som inte helt är riktade till landskapsarkitekter. Det är möjligt att andra dokument, som inte tagits i beaktning, hade kunnat användas för att skapa en än bättre grund för bedömningsunderlaget att stå på.

Det är svårt att utforma ett dokument för främjande av fysisk aktivitet och sedan vara nöjd. Vissa aspekter, som till exempel trygghet, är viktigt för alla typer av miljöer och är därför kanske inte helt relevant i ett bedömningsunderlag för främjande av fysisk aktivitet. Detsamma gäller begreppen läsbarhet och orienterbarhet. Kanske är dessa två begrepp så pass självklara i dagens planering att de inte behöver vara med i bedömningsunderlaget.

4.2 Utvärdering av Malmö stads arbete

Enligt bedömningsunderlaget märks det att Malmö stad tar fysisk aktivitet på allvar. Enligt mig så verkar de inte utveckla planer endast för att de måste eller på grund av en politisk agenda, som Gehl konstaterar att en del kommuner tyvärr gör. Alla de analyserade dokumenten är genomarbetade samt lättlästa och strategierna är ofta motiverade. Program för aktiva mötesplatser (Gatukontoret 2015) och cykelprogrammet (Gatukontoret 2012) är de kanske viktigaste aktivitetsfrämjande dokumenten inom kommunen. De presenterar konkreta strategier för kommunen att förverkliga sina mål om att bli en aktiv stad och att bli kända internationellt för sitt cykelpräglade trafiksystem.

Dessutom finns det stöd för dokumentens strategier i kommunens översiktsplan (Sbk 2014a), planstrategi (2014b) och trafik- och mobilitetsplan (Malmö stad 2016). Enligt mig kan alla de analyserade dokumenten tillsammans verkligen leda till att Malmö stad uppnår sina ambitiösa mål.

Ett exempel på ett ambitiöst mål som Malmö stad har är att gång- och cykelstråk samt aktivitetsytor ska finnas med i alla deras projekt samt att det ska in tidigt i planeringsskedet, vilket även Gehl styrker. Det krävs mer för att skapa en använd plats för fysisk aktivitet än det gör för att skapa en använd bilväg eller bostad. Det är också enligt mig lättare att motivera ett vägbygge eller ett bostadsbygge, vilket innebär att det behövs tydliga riktlinjer och helst bestämmelser om aktivitetsytor för att de ska byggas. De dokument som granskats är inte juridiskt bindande, vilket kan göra att den som verkligen vill kan bortse från strategierna om fysisk aktivitet. Min åsikt är att ett viktigt steg framåt skulle kunna vara att skapa juridiskt bindande riktlinjer för fysisk aktivitet.

Det kan tyckas självklart med sammanhängande gång- och cykelstråk i en stad för att de ska användas i större utsträckning, vilket både Faskunger och Malmö stad pekar på. Därför är det förvånande att gång- och cykelstråk, enligt min erfarenhet, så ofta slutar i intet. Enligt mig är det viktigt att sammanhängande stråk skapas då det antagligen är ett effektivt sätt att minska det passiva resandet.

Ett annat effektivt sätt att minska det passiva resandet är inskränkning av biltrafik. En av de största anledningarna att människor väljer bilen är att det är bekvämare och snabbare. Om det går fortare att cykla till målpunkten än att ta bilen, kommer, enligt mig, antagligen fler att bli mer fysiskt aktiva genom att cykla. Malmö stad konstaterar att man ska begränsa biltrafikens framkomlighet och hastighet, men definierar inte hur. Det bör vara kommunens nästa steg att definiera det och där kan de enligt mig ta hjälp av ADGs, Faskungers och Vägverkets inskränkingsmetoder.

Många dokument, till exempel ADG, pekar på att det är viktigt att involvera många olika intressenter i planeringen för att främja fysisk aktivitet. Malmö stad betonar att de vill ha med invånare, sakkunniga och andra förvaltningar i sina projekt kring fysisk aktivitet för att det skapar bättre lösningar. Det ligger enligt min åsikt mycket i det, då det öppnar för att skapa ytor som invånarna faktiskt vill ha och kommer att använda istället för att kommunen ska gissa sig till vad som eftertraktas och riskera att ytorna står tomma. Den största vinsten är kanske variationen som skapas, vilket gynnar staden på fler sätt än bara en mer fysiskt aktiv befolkning. Ju fler olika typer av miljöer som finns nära varandra i staden, desto fler kommer att använda den enligt mig. Det leder till att stadsrummet blir mer befolkat och att fler möts, vilket också Lynch beskriver. Här räknas också multifunktionella ytor in. De kan skapa möjlighet att kombinera olika aktiviteter, till exempel att fotbollsmatchen avslutas med styrketräning. Denna typ av kombinationsträning är enligt mig, och som YFA också poängterar, bra för hälsan.

Att medvetet se till att man rör på sig, genom att till exempel åka till gymmet är enligt min erfarenhet mycket jobbigare än om rörelsen sker i form av transport till jobbet varje dag. Att skapa platser som inte kräver varken speciell utrustning eller förkunskap är en viktig aspekt som Malmö stad presenterar. Detta styrks av Ward Thompson.

Det är högst subjektivt vad som gör att en person väljer att utöva en aktivitet på en viss plats, vilket Sallis et al och Schipperijn, Stigsdotter, Randrup & Troelsen konstaterar. Det kanske viktigaste är att en yta inte är helt programmerad, utan att det finns plats för invånarnas fantasi. Precis som Malmö stad påpekar är det mycket viktigt att bejaka spontant uppkomna aktiviteter, så länge de inte bryter mot lagen eller är stötande. Både Gehl och Lindberg & Schipperijn poängterar också att detta är viktigt.

Något som också är viktigt är att förmedla risker med för mycket stillasittande men kanske mest att förmedla vilka positiva effekter som fysisk aktivitet har. Bara genom att fysisk aktivitet som att cykla till jobbet blir en vana för många fler kan enorma folkhälsovinster göras, vilket Malmö stads räkneexempel visar. Det är ett bra sätt att tydligt visa att inte bara individen, men också samhället tjänar på att öka den fysiska aktiviteten.

Främjande av fysisk aktivitet är inte en lätt uppgift. Malmö stad har förstått att det inte finns några strategier eller utformningar som garanterar fysisk aktivitet, men att man kan underlätta och ge möjlighet till fysisk aktivitet, vilket både ADG och Faskunger pekar på.

4.3 Att gå vidare med

Det finns säkerligen mycket annan forskning som är värd att beakta för att förfina bedömningsunderlaget. Specifika faktorer för till exempel funktionsvarierade eller olika kön är något som är viktigt att arbeta in i bedömningsunderlaget, eftersom de ofta bortses från i planering.

Det kan ändå vara värt att använda underlaget i sin nuvarande form för analys och utvärdering av fler kommuner. Kan underlaget väcka tankar och ge en djupare förståelse för kommunerna när de arbetar med frågor kring fysisk aktivitet har bedömningsunderlaget redan gjort ett bra och viktigt arbete.

Bedömningsunderlaget skulle kunna vara en grund till att utveckla en vägledning för kommuner som vill konkretisera och förverkliga sina visioner kring fysisk aktivitet. På sikt kommer det förmodligen att behövas hårdare regler för att se till att aktivitetsytor finns i staden, eftersom bristande fysisk hälsa är ett växande samhällsproblem.

5 Referenslista

- Aradi R., Halvorsen Thorén K. & Fjørtoft I. (2015). The urban landscape as affordance for adolescents' everyday physical activity. *Landscape Research*, 41(5), ss. 569–584. DOI: 10.1080/01426397.2015.1077943
- Behrmann, A. (2015). *Stadens rum sätter folk i rörelse*. Tillgänglig: <http://malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/2015-05-28-Stadens-rum-satter--folk-i-rorelse-.html> [2017-05-05]
- Boverket. (2007). *Bostadsnära natur - inspiration & vägledning*. Karlskrona: Boverket. ISBN 978-91-85751-35-8 Tillgänglig: http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf
- Center for Active Design (2017). *About*. Tillgänglig: <https://centerforactivedesign.org/about/> [2017-03-28]
- City of New York (2010). *Active Design Guidelines (ADG) – Promoting Physical Activity and Health in Design*. New York: City of New York. Tillgänglig: <https://centerforactivedesign.org/guidelines/>
- Faskunger, J. (2008). *Aktiv transport: på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*. Östersund: Statens folkhälsoinstitut. ISBN 978-91-7257-577-6 Tillgänglig: [https://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/21549/R200831_aktiv_transpor_t_0811\(1\).pdf](https://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/21549/R200831_aktiv_transpor_t_0811(1).pdf)
- Fjørtoft, I. (2004). Landscape as Playscape: The Effects of Natural Environments on Children's Play and Motor Development. *Children, Youth and Environments* 14(2), ss. 21–44 Tillgänglig: https://www.researchgate.net/publication/252182057_Landscape_as_Playscape_The_Effects_of_Natural_Environments_on_Children's_Play_and_Motor_Development
- Folkhälsomyndigheten (u.åa). *Aktivitetsnivå i befolkningen*. Solna och Östersund: Folkhälsomyndigheten. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/far/rekommendationer/aktivitetsniva-i-befolkningen/> [2017-04-10]
- Folkhälsomyndigheten (u.åb). *Stillasittande - en oberoende riskfaktor*. Solna och Östersund: Folkhälsomyndigheten. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/far/teori-och-vetenskap/stillasittande-en-oberoende-riskfaktor/> [2017-04-04]
- Folkhälsomyndigheten (u.åc). *Vad är fysisk aktivitet?* Solna och Östersund: Folkhälsomyndigheten. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/far/inledning/vad-ar-fysisk-aktivitet/> [2017-04-04]
- Folkhälsomyndigheten (2016). *Övervikt och fetma*. Solna och Östersund: Folkhälsomyndigheten. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/statistikdatabaser-och-visualisering/nationella-folkhalsoenkaten/levnadsvanor/overvikt-och-fetma/> [2017-04-10]
- Frank L. D., Andresen M. A., Schmid T. L. (2004). Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars. *American Journal of Preventive Medicine*, 27(2), ss. 87–96. DOI: 10.1016/j.amepre.2004.04.011

- Gatukontoret (2012). *Cykelprogram för Malmö stad 2012–2019*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig: <http://malmo.se/download/18.3744cbfb13a77097d8748de/1491304922305/Cykelprogram+f%C3%B6r+Malm%C3%B6+stad+2012-2019+2012-10-30.pdf#search='cykelplan>
- Gatukontoret (2015). *Program för aktiva mötesplatser – strategi för utveckling av platser och strukturer för ökad fysisk aktivitet på allmän plats i Malmö*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig: http://malmo.se/download/18.4cc94c3815be8cd0d0b105e/1494414563968/PA_MP_beslutad+140203_liten.pdf
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, D.C.: Island Press.
- Gehl (u.å). *Story*. Tillgänglig: <http://gehlpeople.com/story/> [2017-05-15]
- LaVorgna M., Levine S., Soldevere J., Chin C., Weinberg J., Frank J. (2013). *Mayor Bloomberg Announces First Ever Center For Active Design To Promote Physical Activity And Health In Buildings And Public Spaces Through Building Code And Design Standard Changes*. Tillgänglig: <http://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/250-13/mayor-bloomberg-first-ever-center-active-design-promote-physical-activity-and> [2017-04-10]
- Lindberg M. & Schipperijn J. (2015). Active use of urban park facilities - Expectations versus reality. *Urban Forestry & Urban Greening*, 14, ss. 909–918. DOI: 10.1016/j.ufug.2015.08.007
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: The MIT Press.
- Malmö stad. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan – för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig: http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf
- McCormack G. R., Giles-Corti B. & Bulsara M. (2008) The relationship between destination proximity, destination mix and physical activity behaviours, *Preventive Medicine*, 46(1), ss. 33–40. DOI: 10.1016/j.ypmed.2007.01.013
- Meyer M. D., Dumbaugh E. (2005). *Does the built environment influence physical activity? Examining the evidence*. Washington, D.C.: Transportation Research Board and the Institute of Medicine Committee. ISBN 978-0-309-09498-6
Tillgänglig: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr282.pdf> [2017-04-17].
- MITLibraries (u.å). *Preliminary Inventory to the Papers of Kevin Lynch MC.0208*. Tillgänglig: <http://libraries.mit.edu/archives/research/collections/collections-mc/mc208.html> [2017-05-15]
- Pikora T., Giles-Corti B., Bull F., Jamrozik K. & Donovan R. (2003). Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social Science & Medicine* 56(8), ss. 1693–1703. DOI: 10.1016/S0277-9536(02)00163-6
- ProActivity (u.å). *Om ProActivity*. Tillgänglig: <http://proactivity.se/om/> [2017-05-31]
- Sallis J. F., Cervero R. B., Ascher W., Henderson K. A., Kraft M. K. & Kerr J. (2006). An Ecological Approach to Creating Active Living Communities. *Annual Review of Public Health*, 27, ss. 297–322. DOI: 10.1146/annurev.publhealth.27.021405.102100
- Schipperijn J., Stigsdotter U. K., Randrup T. B. & Troelsen J. (2010). Influences on the use of urban green space – A case study in Odense, Denmark. *Urban Forestry & Urban Greening*, 9(1), ss. 25–32. DOI: 10.1016/j.ufug.2009.09.002
- Socialdepartementet (2002). *Mål för folkhälsan* (Regeringens proposition 2002/03:35). Stockholm: Regeringskansliet. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/49bbe3/contentassets/04207325e75943408c69a55643ea1d3e/mal-for-folkhalsan>

- Stadsbyggnadskontoret (Sbk). (2014a). *Översiktsplan för Malmö*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret. Tillgänglig: http://kartor.malmo.se/rest/ol/2.1/?config=../configs-2.1/config_op.js
- Stadsbyggnadskontoret (Sbk). (2014b). *Översiktsplan för Malmö – Planstrategi*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret. Tillgänglig: http://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d6ac4/1491302698823/OP2012_planstrategi_antagen_140522.pdf
- Trafikanalys. (2017). *RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2015–2016*. (Statistik 2017:13). Stockholm: Trafikanalys Tillgänglig: <http://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/rvu-sverige-2016.pdf?>
- Vägverket. (2000). *Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik*. (Publikation 2000:8). Borlänge: Vägverket. Tillgänglig: http://www.cyklistbloggen.se/wp-content/uploads/2015/09/2000_8_nationell_strategi_for_okad_och_saker_cykeltrafik.pdf
- Ward Thompson C. (2013). Activity, exercise and the planning and design of outdoor spaces. *Journal of Environmental Psychology*, 34, ss. 79–96. DOI: 10.1016/j.jenvp.2013.01.003
- Yrkesföreningar för Fysisk Aktivitet (YFA) (2011). *Rekommendationer för fysisk aktivitet*. Järna: Yrkesföreningar för Fysisk Aktivitet. [2017-04-10]