



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap

# Motionslöpning i en tät och funktionsblandad stad

*- exemplifierat av Nyhamnen i Malmö*

*Johanna Andersson*

## **Motionslöpning i en tät och funktionsblandad stad**

*- exemplifierat av Nyhamnen i Malmö*

### **Recreational running in a dense and mixed-use urban structure**

*- exemplified by Nyhamnen in Malmö*

*Johanna Andersson*

**Handledare:** Linnéa Fridell, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Biträdande examinator:** Linn Osvalder, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** A2E

**Kurstitel:** Independent Project in Landscape Architecture

**Kurskod:** EX0846

**Program:** Landskapsarkitektprogrammet

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2019

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** stadsutveckling, förtätning, funktionsblandning, fysisk aktivitet, byggd miljö, motionslöpning

**SLU, Sveriges lantbruksuniversitet**

**Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap**

**Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning**

# FÖRORD

Detta examensarbete utgör mållinjen för mina fem år på Landskapsarkitektprogrammet vid SLU Alnarp, och är ett resultat av fem månaders intensivt arbete. Genom arbetet har jag fått möjlighet att kombinera mitt personliga intresse för motionslöpning med den kunskap som jag har samlat på mig under utbildningen, vilket har varit både berikande och utmanande. Nu är jag redo att anta nya utmaningar som landskapsarkitekt!

Jag vill passa på att rikta ett varmt TACK till några personer som har varit betydelsefulla för arbetet:

Linnéa Fridell, för ett strålande handledarskap.

Filip, för att du alltid stöttar mig (och lagar god mat).

Mamma, pappa, Klara och Simon, för att ni alltid finns där för mig.

Trevlig läsning!



Johanna Andersson  
Alnarp, 190913

## SAMMANDRAG

Detta examensarbete skrivs inom ramarna för Landskapsarkitektprogrammet vid Sveriges Lantbruksuniversitet i Alnarp med syfte att bidra med ökad kunskap kring löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet, samt att undersöka vilka strukturer som verkar stödjande för motionslöpning och hur dessa kan skapas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur.

Genom en inledande litteraturöversikt undersöks teoretiskt hur motionslöpning kan främjas i en tät och funktionsblandad stad. Litteraturöversikten resulterar i slutsatser kring den urbana löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet. För att komplettera litteraturöversikten genomförs referensrundor av urbana motionsspår. Tre referensrundor i Malmö och en i Köpenhamn analyseras utifrån litteraturöversiktens slutsatser. Analysresultatet av referensrundorna sammanställs med slutsatser från litteraturöversikten, vilket leder till arkitektoniska verktyg för hur motionslöpning kan främjas i det urbana landskapet. Genom en fallstudie av Nyhamnen tillämpas de arkitektoniska verktygen och representeras genom diagram, planer och principsektioner, vilket kan ses som ett konceptuellt gestaltungsförslag.

Studien visar att löparnas behov och rumsliga preferenser är personliga och grundar sig i individens bakomliggande motivationsmönster. Ändå tycks rytm, rofylldhet, flexibilitet, synlighet och trygghet vara grundläggande gemensamma behov vid motionslöpning i det urbana landskapet. För att tillgodose dessa är stadens gröna miljöer, samt att dessa är av en viss storlek och finns inom nära avstånd från bostaden bland de viktigaste stödjande strukturerna. Även stråk och kopplingar till och mellan dessa miljöer, samt uppmärksatta motionsspår utgör betydelsefulla stödjande strukturer för motionslöpning. Eftersom den typiska löprundan startar från

ytterdörren rör sig löparen i ett större landskap än endast stadens gröna miljöer och anlagda strukturer för löpning. För att främja motionslöpning krävs således att stödjande strukturer för löpning behandlas i ett vidare stadslandskap.

Kopplat till samtida stadsbyggnadsideal kan stödjande strukturer för motionslöpning urskiljas inom dagens trafikplanering där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras framför personbilen, samt genom satsningar på attraktiva och grönskande gaturum och stråk för rörelse och vistelse. Den täta och funktionsblandade stadsstrukturen som förespråkas inom samtida stadsutveckling tenderar dock att leda till att parker och grönytor i städerna blir mindre och färre då bebyggelsestryck och yteffektiv markanvändning ställs mot invånarnas behov av offentliga platser och rum för umgänge, rekreation och fysisk aktivitet. Särskilt för en oerfaren löpare kan detta innebära en begränsning för löpning i stadens struktur.

En utmaning i samband med förtätning och funktionsblandning är således att säkerställa tillräckligt många och stora parker med närhet från bostaden för alla stadens invånare. För att kunna göra det krävs att tröskelvärden vad gäller distans till, antal och storlek på stödjande strukturer för löpning identifieras. Vidare krävs en tydlig ansvarsfördelning inom den kommunala organisationen för att satsningar på motionslöpning ska ges de resurser och den budget som behövs. Först då kan stödjande struktur för motionslöpning bidra med synergieffekter som är värdefulla för stadslivet i stort, så som att synliggöra motionslöpning som en del av stadens liv, vilket kan inspirera och motivera andra att delta. I förlängningen kan det bidra till ökad trygghet, vardagsmotion och interaktion mellan människor i stadens offentliga rum, vilket går i linje med målsättningar för en tät och funktionsblandad stad.



## ABSTRACT

This master thesis is written within the Landscape Architecture Program at the Swedish University of Agricultural Sciences in Alnarp. The purpose of the study is to contribute with increased knowledge of the recreational runner's needs and spatial preferences in the urban landscape, and to investigate which structures that may support it and how these can be created in a dense and mixed use urban structure.

Through a literature review, a theoretical investigation on how exercise can be promoted in a dense and functionally mixed city is made. In order to relate the literature to contemporary planning practice, reference is made to the municipality of Malmo's planning documents. The literature review results in conclusions about the recreational runner's needs and spatial preferences in the urban landscape. In order to supplement the literature review, test runs of urban running trails are conducted. Three test runs in Malmo and one in Copenhagen are analyzed based on the conclusions from the literature review. The results from the test runs are compiled with conclusions from the literature review, which leads to architectural tools for how recreational running can be promoted in the urban landscape. The tools are applied through a case study of Nyhamnen, which can be seen as a conceptual design proposal.

The study shows that the needs and spatial preferences of the runners are personal and are based on the individual's underlying motivation pattern. Yet, rhythm, calmness, flexibility, visibility and security seem to be common needs when exercising in the urban landscape. To meet those needs, the most important supporting structures are the city's green environments, its size as well as its proximity of ones housing. Connections between these environments, as well as marked urban running trails, also constitute to important supportive structures for recreational running.

As the typical runs starts from the front door, the runner moves in a larger landscape than just the city's green environments and structures for running. Thus, in order to promote recreational running, supportive structures for running are required in a wider urban landscape.

Linked to contemporary urban design ideals, supportive structures for recreational running can be distinguished within today's traffic planning, where pedestrians, cyclists and public transport are prioritized over the car, as well as through investments in attractive and lush streets for movement and visit. However, the dense and mixed use urban structure advocated in contemporary urban development tends to cause parks and green spaces in the cities to become smaller as development pressure and efficient land use are set against the residents' need for public spaces for recreation and physical activity. Especially for an inexperienced runner, this may impose a restriction on running in the city's structure.

Thus, a challenge associated with densification and mixed use urban structure is to ensure sufficient green environment with proximity of ones housing. To achieve this, it is necessary to identify threshold values for distance, number and size of supporting structures for running. Furthermore, a clear division of responsibilities within the municipal organization is required in order for investments in recreational running to be given the resources needed. Only then can the supportive structure for recreational running contribute with synergy effects that are valuable to the city life as a whole, such as making recreational running part of the city life, which can inspire and motivate others to participate. By extension, it can contribute to increased security, everyday exercise and interaction between people in the city's public spaces, which coincides with the goals of a dense and functionally mixed city.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

## INLEDNING

BAKGRUND	8
ARBETETS UTGÅNGSPUNKTER	9
Syfte och mål	9
Frågeställning	9
METOD OCH MATERIAL	9
Litteraturoversikt	10
Referensrundor	10
Fallstudie	12
TILLVÄGAGÅNGSSÄTT	14
AVGRÄNSNINGAR	15
Teoretisk avgränsning	15
Gestaltningmässig avgränsning	15
Geografisk avgränsning	15
DEFINITIONER OCH FÖRTYDLIGANDEN	16
DISPOSITION	17

## LITTERATURÖVERSIKT

<b>SAMTIDA TENSENSER OCH STADSBYGGNADSIDEAL</b>	<b>20</b>
STADSUTVECKLING	20
Dagens stadsbyggnadsideal	20
Förtätning och funktionsblandning	21
Förtätningens effekter på offentliga miljöer	22
Fotgångarplanering	22
Aktiv transport	23
SAMTIDA TENSENSER OCH STADSBYGGNADSIDEAL I MALMÖ STAD	24
Övergripande stadsbyggnads mål	24
Stadens offentliga rum	25
Fotgångarplanering och aktiv transport	25
SAMMANFATTANDE REFLEKTION	26

7

8

9

9

9

9

10

10

12

14

15

15

15

16

17

19

20

20

20

21

22

22

23

24

24

25

25

26

<b>DEN BYGGDA MILJÖNS PÅVERKAN PÅ FYSISK AKTIVITET</b>	<b>27</b>
FYSISK AKTIVITET I BYGGD MILJÖ	27

Fysisk aktivitet

Stödjande strukturer för fysisk aktivitet

Platser och rum för fysisk aktivitet

Sociala strukturers påverkan på fysisk aktivitet

Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet

PLANERING FÖR FYSISK AKTIVITET I MALMÖ STAD	32
---	----

Övergripande mål

Platser och rum för fysisk aktivitet

Demokrati och jämställdhet

Aktiva mötesplatser och basutbud

SAMMANFATTANDE REFLEKTION	34
---------------------------	----

<b>DEN URBANA LÖPAREN OCH DESS LANDSKAP</b>	<b>35</b>
---	-----------

BAKGRUND	35
----------	----

Välfärdsplanering

Jogging

Definition och ansvarsfördelning

DEN URBANA LÖPAREN	36
--------------------	----

Olika löptyper i staden

Motivation

Tidstrategier

Upplevelsen av löpning i det urbana landskapet

DEN URBANA LÖPARENS LANDSKAP	40
------------------------------	----

Motionslöpning i stadens struktur

Motionslöpning i trafikhierarkin

Stödjande strukturer för motionslöpning

PLANERING FÖR FYSISK AKTIVITET I MALMÖ STAD	43
---	----

Urbana motionsspår

SAMMANFATTANDE REFLEKTION	45
---------------------------	----

<b>SLUTSATSER</b>	<b>47</b>
-------------------	-----------

## **REFERENSRUNDOR OCH ARKITEKTONISKA VERKTYG**

### **REFERENSRUNDOR**

#### **UTGÅNGSPUNKT**

Val av referensrundor

Tidpunkt och årstid för referensrundor

#### **MÅLGRUPPSPROFILERING**

#### **DISKUSSION OCH SLUTSATSER EFTER GENOMFÖRDA REFERENSRUNDOR**

### **ARKITEKTONISKA VERKTYG**

#### **SAMMANSTÄLLNING**

#### **ARKITEKTONISKA VERKTYG**

## **FALLSTUDIE**

### **UTVECKLINGSPLANER FÖR NYHAMNEN**

Fördjupad översiktsplan

Process

Målsättningar och strategier

Principer för stadsmiljön

Stadsstruktur och kopplingar

Parker och grönstråk

### **ANALYS**

Kvaliteter

Utmaningar

Möjligheter

### **TILLÄMPNING AV ARKITEKTONISKA VERKTYG**

Planering av stödjande strukturer för motionslöpning

Lokalisering av stödjande strukturer för motionslöpning

Utformning av stödjande strukturer för motionslöpning

**51**

**52**

**52**

**52**

**52**

**54**

**55**

**57**

**57**

**59**

**60**

**61**

**61**

**61**

**61**

**61**

**61**

**62**

**65**

**65**

**65**

**66**

**67**

**69**

**71**

**73**

## **DISKUSSION**

### **RESULTATDISKUSSION**

### **METODDISKUSSION**

#### **TILLVÄGAGÅNGSSÄTT**

#### **METOD**

### **AVSLUTANDE REFLEKTION**

## **KÄLLFÖRTECKNING OCH BILAGOR**

### **REFERENSER**

### **FIGURFÖRTECKNING**

### **BILAGA**

#### **GENOMFÖRDA REFERENSRUNDOR**

**75**

**76**

**80**

**80**

**81**

**83**

**84**

**85**

**89**

**93**

**93**

# INLEDNING

*Denna inledande del syftar till att ge en introduktion till arbetet. Inledningsvis ges en bakgrund till forskningsområdet som arbetet ämnar behandla. Efter det redogörs för de metoder och tillvägagångssätt som har använts, och arbetets avgränsningar och centrala begrepp förklaras. Slutligen ges en översikt över arbetets disposition.*

- BAKGRUND
- ARBETETS UTGÅNGSPUNKTER
- METOD OCH MATERIAL
- TILLVÄGAGÅNGSSÄTT
- AVGRÄNSNINGAR
- DEFINITIONER OCH FÖRTYDLIGANDEN
- DISPOSITION

## BAKGRUND

I modern tid har befolkningsökningen i Sverige aldrig varit så stor som mellan 2010 och 2016, och allra mest ökar befolkningen i tätorterna. Idag bor närmare 87 procent av Sveriges befolkning i en tätort (SCB, 2018). För att människor ska kunna bosätta sig i de största tätorterna krävs ofta nybyggnation av bostäder, vilket i många fall planeras att byggas inom befintlig stadsstruktur, genom så kallad förtätning. Förtätning medför att fler människor ska vistas och samsas om de offentliga rum och grönområden som blir kvar, vilket i förlängningen kan orsaka trängsel och slitage (Boverket 2016). Inom dagens stadsbyggnadsideal pågår också en strömning mot en funktionsblandad stadsstruktur, som förespråkas då den ger närhet till och variation av aktiviteter och funktioner, samt ger förutsättningar för trygghet och säkerhet genom ett omväxlande folkliv hela dygnet (Boverket, 2017; Bellander, 2005). Samtidigt pågår en perspektivförskjutning inom samtida trafikplanering där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras framför personbilen, vilket framhålls som ett sätt att hantera folkhälsa, jämställdhet, föroreningar och trafikstockningar (Lindelöw, Koglin & Svensson, 2016). Dagens trafikplanering innebär även att gatan har kommit att behandlas som ett attraktivt och grönskande rum för vistelse. Detta kan ses som en följd av dagens stadsbyggnadsideal om en tät stad, där grönskande gaturum används för att ersätta färre och minskade parker och grönytor (Wingren et al., 2015). I den täta och funktionsblandade staden uppstår således en målkonflikt om markanvändningen, där bebyggelsestryck och behovet av yteffektiv markanvändning ställs mot invånarnas behov av offentliga platser och rum för umgänge, rekreation och fysisk aktivitet (Faskunger, 2007).

I samhället i stort sker även en individualisering som speglar hur och var vi är fysiskt aktiva (Book, 2009). Det stora intresset för motions-

löpning kan således förklaras med individens behov av en lättillgänglig och flexibel motionsform, samt löpningens oberoende av särskild infrastruktur eller anläggningar (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Trots detta är motionslöpning i det urbana landskapet inte alltid så enkelt som det ofta framstår som och många löpare har behov av strukturer som stödjer aktiviteten (Forsberg, 2012). Mot bakgrund av en allt mer stillasittande befolkning har betydelsen av hur den fysiska miljön kan främja fysisk aktivitet genom stödjande strukturer kommit att betonas (Faskunger, 2007). Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna det största ansvaret för den byggda miljön och således en stor möjlighet att påverka utformning och strukturer som stödjer fysisk aktivitet. I arbetet med stödjande strukturer efterfrågas dock fördjupad kunskap kring vad olika fysiska aktiviteter behöver för utrymme i den byggda miljön för att stimulera människors vardagsmotion (Boverket, 2013). Med allt tätare städer, färre och minskade parker och grönområden samt motionslöpningsens popularitet som motionsforms syftar detta arbete till att bidra med en djupare förståelse kring löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet, samt att undersöka vilka strukturer som stödjer motionslöpning och hur dessa kan skapas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur.

## ARBETETS UTGÅNGSPUNKTER

### Syfte och mål

Arbetets syfte är att bidra med ökad kunskap kring löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet, samt att undersöka vilka strukturer som verkar stödjande för motionslöpning och hur dessa kan skapas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur. Målet för arbetet är att genom en litteraturöversikt och analyser av anlagda motionsspår genom referensrundor formulera arkitektoniska verktyg för hur motionslöpning kan främjas i den täta och funktionsblandade staden, samt att tillämpa dessa genom en fallstudie.

### Frågeställning

Arbetet ämnar besvara huvudfrågan:

*Hur kan motionslöpning främjas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur, exemplifierat av Nyhamnen i Malmö?*

För att svara på huvudfrågan har följande delfråga formulerats, vilken litteraturöversikten ämnar besvara:

*Hur kan stödjande strukturer för motionslöpning skapas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur för att möta löparnas behov och rumsliga preferenser?*

## METOD OCH MATERIAL

Arbetets tillvägagångssätt kan beskrivas som en kvalitativ forskningsmetod, vilken kännetecknas av att behandla småskalig forskning av ett begränsat studieområde med syfte är att beskriva, förklara och tolka olika fenomen för att förstå forskningsområdets helhet (Denscombe, 2014). Vid kvalitativa metoder är forskaren själv ett viktigt redskap för att samla in och tolka data. Metoden blir således i viss mån ”subjektiv”, vilket av Patel och Davidsson (2013) benämns som ett hermeneutiskt förhållningssätt. Denna subjektiva forskarroll ses som en tillgång i arbetet med att skapa en holistisk förståelse, där helheten är mer än summan av delarna (Patel & Davidsson, 2013). Ett kvalitativt tillvägagångssätt och ett hermeneutiskt förhållningssätt har passat för arbetet då det syftar till att bidra med ökad kunskap kring löparens behov och rumsliga preferenser i stadslandskapet samt att undersöka vilka strukturer som verkar stödjande för motionslöpning och hur dessa kan skapas. För att fördjupa kunskapen har praktiskt erfarenhet genom referensrundor utförda av mig själv varit värdefulla. Metoden för arbetet är uppdelad i tre huvuddelar och består av en litteraturöversikt, referensrundor samt en fallstudie, vilka presenteras närmre nedan.

### LITTERATURÖVERSIKT

- bred litteraturöversikt
- fokuserad litteraturöversikt

### REFERENSRUNDOR

- tematiska analyser
- kartstudier
- provrunda
- fotografering
- dagboksanteckningar

### FALLSTUDIE

- Skrivbordsstudier
- Översiktsplan för Nyhamnen
- kartstudier
- Platsbesök
- fotografering
- dagboksanteckningar
- skissa på plats

Figur 1. Arbetets metoder

## LITTERATURÖVERSIKT

Litteratursökningen kan liknas vid en trattmodell som inledningsvis undersöker arbetets tema utifrån ett brett perspektiv, för att sedan gradvis övergå till att behandla problemområdet mer specifikt (Nyberg, 2000). Vid litteratursökningen har jag använt sökorden stadsbyggnadsideal, förtätning, funktionsblandning, fysisk aktivitet, byggd miljö och motionslöpning, samt en kombination av dessa, på de digitala sökmotorerna Google Scholar och Primo. Även rekommendationer från min handledare, Linnéa Fridell, samt referenser i läst material har lett mig vidare i litteratursökningen.

Litteraturöversikten består av tre delar. De två första delarna har ett brett perspektiv och berör samtida tendenser och stadsbyggnadsideal samt den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. Materialet består i huvudsak av policydokument på uppdrag av svenska myndigheter. Dessa delar kan liknas vid det som av Patel och Davidsson (2013) benämns som en deskriptiv forskningsmetod eftersom det redan finns en mängd kunskap inom området. Litteratursökningen har således begränsats till att undersöka några aspekter av forskningsämnet, med fokus på hur fysisk aktivitet i allmänhet och motionslöpning i synnerhet påverkas av dagens stadsbyggnadsideal.

I litteraturöversiktens tredje del har en smalare litteratursökning genomförts för att studera den urbana löparen och dess landskap. Den inledande delen om motionslöpnings utveckling är av deskriptiv karaktär och baseras på svenskt material. I de två följande delarna tar ett explorativt tillvägagångssätt vid för att behandla motionslöpning ur olika perspektiv. En sådan undersökning används när det finns luckor i kunskapen och syftar till att belysa ett problemområde allsidigt (Patel & Davidsson, 2013). På grund av begränsad kunskap kring löparens

behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet, samt vilka strukturer som verkar stödjande för motionslöpning har en explorativ litteratursökning varit värdefull. Materialet som har studeras består av en stor variation av svensk och internationell litteratur, varav två danska studier utgör tyngdpunkten.

### Fokuserad litteraturöversikt

För att relatera litteratur och planeringsteori till praktiken har en fokuserad litteratursökning av planeringsdokument från Malmö stad genomförts. Efter varje avsnitt i litteraturöversikten relateras litteraturen till Malmö stads planeringsdokument. Dokumenten har även varit värdefulla för att inhämta kunskap till fallstudien av Nyhamnen i Malmö. Följande dokument har bedömts som relevanta för arbetet:

- *Översiktsplan för Malmö: Planstrategi (Malmö stad, 2018)*
- *Trafik- och mobilitetsplan (Malmö stad, 2016)*
- *Översiktsplan för Nyhamnen - Fördjupning av översiktsplan för Malmö (Malmö stad, 2019a).*
- *Plan för Malmös gröna och blå miljöer (Malmö stad, 2019b)*
- *Program för aktiva mötesplatser (Andersson & Krook, 2014).*

## REFERENSRUNDOR

Eftersom litteraturöversikten har en bred utgångspunkt resulterar den i generella slutsatser kring löparens behov och rumsliga preferenser i den täta och funktionsblandade staden. För att komplettera litteraturöversikten och för att fördjupa förståelsen för hur löpning kan främjas i det urbana landskapet används referensrundor som analysverktyg för att studera anlagda motionsspår för löpning. Urbana motionsspår är intressanta att

**FÖRE**

- val av motionsspår
- beslut om start- och målpunkt, distans och håll
- kartstudie av motionsspåret

**UNDER**

- insamling av intryck och upplevelser genom fotografering

**EFTER**

- registrering av tidpunkt, veckodag och väderförhållanden
- flödesanteckningar efter rubrikerna rytm, rofylldhet, flexibilitet, synlighet och trygghet

**Figur 2.**

Tillvägagångssätt för referensrundor

studera just i Malmö då teori och studier funna i litteraturoversikten relateras till Malmö stads planeringsdokument, samt eftersom fallstudien behandlar studieområdet Nyhamnen i Malmö. Urbana motionsspår i Köpenhamn är intressanta att studera då staden har likande förhållande vad gäller topografi, väder och stadsstrukturer men är betydligt större än Malmö sett till befolkningsstorlek (Nationalencyklopedin, 2019a).

Inom ramarna för arbetet har tre referensrundor i Malmö och en i Köpenhamn genomförts. Då arbetet fokuserar på hur löpning kan främjas i en tät och funktionsblandad stad valdes de motionsspår som går i en urban miljö och i en varierad stadsstruktur. I Malmö valdes Hylliemilen samt motionsspåren som utgår från Nydalaparken respektive Djupadalsparken för analys. Valet av motionsspår i Köpenhamn utgår från Løb i Byer (Røjskjær Pedersen et al., 2012) där ett antal motionsspår i Danmark presenteras. På liknande sätt som i Malmö valdes motionsspåret Byens grønne puls eftersom det stäcker sig genom ett urbant landskap med varierande stadsmiljöer. Motionsspåren i Malmö och Köpenhamn beskrivs närmre under Val av referensrundor i arbetets tredje del, se sid. 52. Metoderna för referensrundorna kan beskrivas som en triangulering där flera metoder har används före, under och efter genomförda referensrundor. Metoderna presenteras närmre nedan:

**Tematiska analyser**

Analysen av genomförda referensrundor utgår från löptyperna Vardagslöparen och Den självorganiserande löparen som redogörs för i rapporterna Motionsløbere i Danmark (Forsberg, 2012) och Løb i Byer (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Dessa löptypers bakomliggande motivationsmönster, behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet presenteras närmre under Målgruppsprofilering i arbetets

tredje del (sid. 54). I litteraturoversikten lyfts kvinnor och tjejer som en underrepresenterad grupp vad gäller utövandet av fysisk aktivitet i det offentliga rummet (Andersson & Krook, 2015). Eftersom jag själv kan identifiera mig som vardagslöpare, självorganiserad löpare och som kvinna genomförs analyserna med denna grupp som utgångspunkt. Enligt den hermeneutiska forskningsmetodiken kan forskarens subjektiva uppfattning berika studien (Patel & Davidsson, 2013), vilket för arbetet har inneburit att jag själv har gett mig ut på löpturer längs urbana motionsspår för att skapa mig en uppfattning om denna grupps behov och rumsliga preferenser i den urbana miljön.

**Kartstudier**

Inför referensrundorna studerades urbana motionsspår i Malmö och Köpenhamn genom Malmö stads hemsida (Malmö stad, 2019e) samt i Løb i Byer (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Därefter valdes fyra motionsspår för att analyseras genom referensrundor. Innan referensrundorna genomfördes togs beslut om distans, start- och målpunkt samt vilket håll motionsspåret skulle springas.

**Provrundor**

Metoden för referensrundorna baseras på Gehl och Svarres (2013) provrundor, *testwalks*, som syftar till att observera och dokumentera möjligheter och utmaningar i stadsmiljön. Under provrundan går observatören en på förhand bestämd sträcka för att notera upplevelser, hinder, eventuella väntetider och brytpunkter (Gehl & Svarre, 2013). För arbetet har metoden för provrundor modifierats, vilket innebär att provrundorna har utförts i löptempo på 5-6 minuter per kilometer samt att dokumentation har utförts genom fotografering, vilket beskrivs nedan.



### Fotografering

Under referensrundorna användes fotografering som dokumentationsmetod. Enligt Gehl och Svarre kan fotografering användas som metod för att dokumentera samspel mellan människor och miljö, eller avsaknaden av det (2013). Fotografering kan även användas för att beskriva och illustrera en plats (ibid.). För arbetet har fotografering under referensrundorna varit värdefullt för att notera och dokumentera upplevelser längs referensrundorna. Efter genomförd referensrunda användes fotografierna som minnesbilder av upplevelsen längs motionsspåret samt som underlag för analyser. Referensrundorna presenteras i arbetets sjätte del, Källförteckning & Bilagor, där ett urval av fotografier, tagna under referensrundorna, används för att beskriva och illustrera egenskaper längs motionsspåren.

### Dagboksanteckningar

Dagboksanteckningar beskrivs av Gehl och Svarre (2013) som ett verktyg för att registrera interaktionen mellan människa och fysisk miljö samt för att skapa en djupare förståelse för beteenden och rörelsemönster på offentliga platser och rum. För arbetets del användes dagboksanteckningar som metod efter genomförd referensrunda för att inledningsvis registrera tidpunkt, veckodag och väderförhållanden. Därefter kan dagboksanteckningarna liknas vid flödesskrivning om upplevelsena längs motionsspåret. Flödesskrivningen utgick från litteraturöversiktens slutsatser kring löparens behov och preferenser i det urbana landskapet efter rubrikerna rytm, rofylldhet, flexibilitet, synlighet och trygghet.

### FALLSTUDIE

De arkitektoniska verktyg för hur stödjande strukturer för motionslöpning kan planeras, lokaliseras och utformas, som formuleras i arbetets tredje del, tillämpas på Nyhamnen i Malmö. Tillämpningen kan liknas vid en fallstudie. Enligt Denscombe (2014) förknippas fallstudien med kvalitativ forskning och har ett holistiskt perspektiv, vilket skapas genom att flera olika typer av data och forskningsmetoder används. I arbetet har således en triangulering av metoder använts. Metoderna presenterar närmre nedan.

I fallstudier kan flera olika typer av fall studeras (Denscombe, 2014). Enligt Johansson (2000) finns dock en rad kriterier som bör uppfyllas för att studieområdet ska betraktas som ett fall, exempelvis ska studieområdet vara en enskild enhet, det ska studeras i sin kontext med en variation av metoder samt vara samtida. Vidare framhålls att motivet till att välja fall kan vara att fallet är unikt, kritiskt eller typiskt på så sätt att det representerar en kategori av fall (Johansson, 2000). Studieområdet Nyhamnen utgörs av verksamheter och industrier i ett centralt beläget hamnområde i Sveriges tredje största stad. Området står inför en stadsutveckling med målsättning om att utvecklas till en tät och funktionsblandad stadsdel (Malmö stad, 2019a). Eftersom målsättningarna för området går i linje med samtida stadsbyggnadsideal kan Nyhamnen betraktas som ett typiskt fall. Resultatet av sådana fall, menar Denscombe (2014), sannolikt kan generaliseras och tillämpas på andra fall.

### Skrivbordsstudier

För att fördjupa kunskapen om studieområdet Nyhamnen har en fokuserad litteraturstudie av Översiktsplan för Nyhamnen: Fördjupning av översiktsplan för Malmö gjorts (Malmö stad, 2019a). I den fördjupade

översiktsplanen beskrivs planstrategier för området genom planer och diagram. Planer över föreslagen stadsstruktur, övergripande grönstruktur samt diagram över gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik har varit särskilt värdefulla vid tillämpning av de arkitektoniska verktygen.

#### Platsbesök

Platsbesök av studieområdet har varit betydelsefulla för förståelsen av området och ligger till grund för analyser av områdets kvaliteter, utmaningar och möjligheter i förhållande till motionslöpning. Nedan beskrivs de platsbesök och fältstudier som har utförts strukturerat efter en specifik metod. Utöver dessa tillfällen har spontana platsbesök genomförts för att ytterligare fördjupa förståelsen för området.

29 juli, 10.00

#### Fotografering

Baserat på Gehl och Svarres (2013) metod för fotografering användas fotografering under platsbesöket som metod för att dokumentera egenskaper i den fysiska miljön som kan påverka möjligheten till motionslöpning. Fotografierna har varit värdefulla vid analys av studieområdets kvaliteter, utmaningar och möjligheter i förhållande till motionslöpning.

30 augusti, 12.00

#### Dagboksanteckningar

Dagboksanteckningar beskrivs av Gehl och Svarre (2013) som ett verktyg för att registrera interaktionen mellan människan och fysisk miljö samt för att skapa en djupare förståelse för beteenden och rörelsemönster på offentliga platser och rum. Vid platsbesöket användes dagboksanteckningar som metod för att notera egenskaper i den fysiska miljön som kan påverka möjligheterna till motionslöpning. Anteckningar fördes både i

anteckningsblock och på utskrivna planer över studieområdet.

31 augusti, 16.00

#### Skissa på plats

Nord och Birgerstam (1997) beskriver skissen som en metod för att söka sig fram till ett resultat. En skiss som tar form på ett skisspapper öppnar upp till diskussioner, vilket i sin tur leder till bearbetning av skissen samt vidare diskussioner. Skissen som metod står således för en process (ibid.). Vid platsbesöket promenerade jag längs loopen, som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a), och på en utskrivna plan över studieområdet skissade jag på egenskaper i den fysiska miljön som kan påverka möjligheterna till motionslöpning längs den givna rutten, exempelvis kopplingar, siktlinjer hinder och brytpunkter. Skisserna har legat till grund för tillämpningen av de arkitektoniska verktygen.

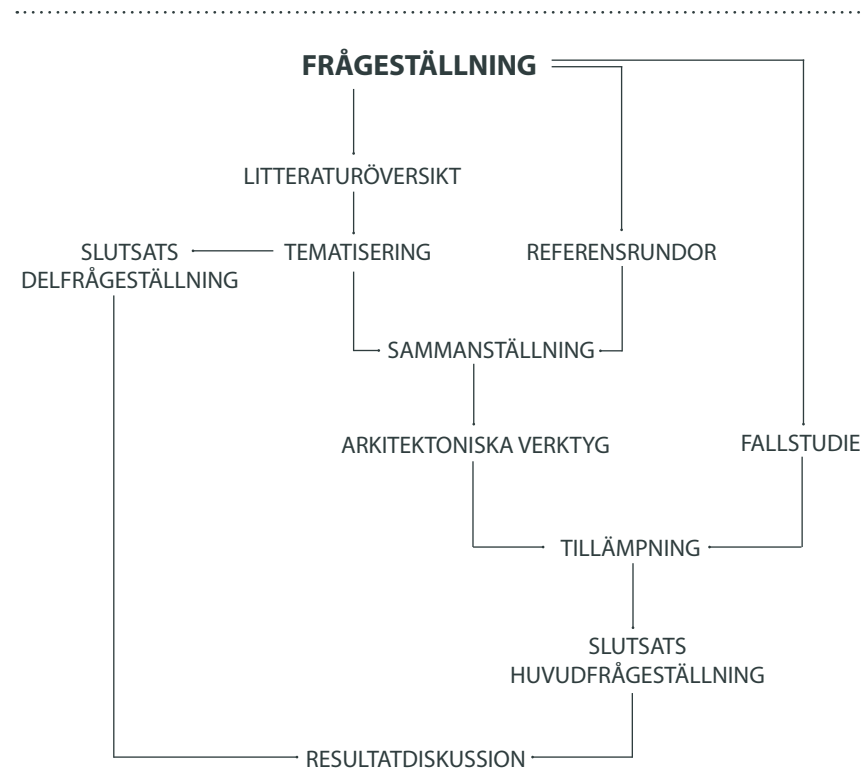
#### Tillämpning av arkitektoniska verktyg

Tillämpningen av de arkitektoniska verktygen har innefattat skrivbordsstudier av Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a), de platsbesök som beskrivs ovan, samt analys av områdets kvaliteter, utmaningar och möjligheter. Därefter har kartmaterial från Malmö stad i form av en dwg-fil över utvecklingsplanerna för området, som presenteras i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a), studerats. Efter det har ett skissarbete tagit vid för att ta fram ett förslag för hur de arkitektoniska verktygen kan tillämpas. Skisserna har gjorts både analogt och digitalt i AutoCAD, och har sedan bearbetats i Adobe Illustrator och i SketchUp. Kartmaterialet och dwg-filen har används med godkännande från Malmö stad.

## TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Arbetets tillvägagångssätt kan liknas vid den forskningsprocess som Patel & Davidsson (2013) beskriver, vilken inleds med att identifiera vad som ska undersökas, för att sedan fatta beslut om hur det ska göras. För arbetet innebar det att ett problemområde inledningsvis identifierades. Efter det formulerades syfte och frågeställningar, vilket följdes av en litteraturöversikt. Därefter genomfördes undersökningen efter valda metoder, vilket följdes av bearbetning och analys av resultaten. Slutligen genomfördes rapportering av arbetet. Denna forskningsprocess är dock något förenklat beskriven då stegen flera gånger har överlappat varandra. Processen har också inneburit att jag har pendlat fram och tillbaka mellan olika steg för att göra revideringar.

Inledningsvis har en litteraturöversikt genomförts med syfte att undersöka möjligheten att främja motionslöpning i en tät och funktionsblandad stadsstruktur. Litteraturöversikten resulterar i slutsatser kring löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet. Därefter har referensrundor av urbana motionsspår genomförts, vilka analyseras utifrån löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet. Slutsatser från litteraturöversikten har sedan sammanställts med analysresultatet efter genomförda referensrundor. Tillsammans resulterar dessa i arkitektoniska verktyg för hur stödjande strukturer för motionslöpning kan planeras, lokaliseras och utformas i det urbana landskapet. Efter det har en fallstudie av Nyhamnen tagit vid och områdets kvaliteter, utmaningar och möjligheter för motionslöpning diskuteras. Därefter har de arkitektoniska verktygen tillämpas på studieområdet. Avslutningsvis dras slutsatser och en diskussion förs om möjligheten att tillgodose löparens behov och rumsliga preferenser för att främja motionslöpning i en tät och funktionsblandad stadsstruktur.



Figur 3. Arbetets tillvägagångssätt

## AVGRÄNSNINGAR

### Teoretisk avgränsning

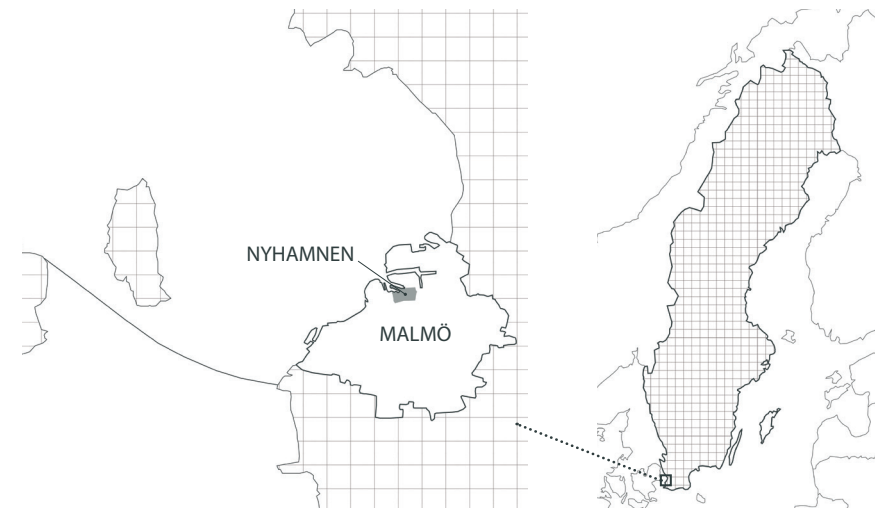
På grund av arbetets breda utgångspunkt avgränsas litteraturöversiktens första del, som behandlar samtida tendenser och stadsbyggnadsideal, till att främst fokusera på den stadsutveckling som pågår i Sverige. Då fysisk aktivitet är ett paraplybegrepp som innefattar all typ av rörelse (Faskunger & Hemmingsson, 2015), begränsas litteraturöversiktens andra del till att fokusera på den fysiska aktivitet som sker självorganiserat och som spontanidrott under fritid som fritidsaktivitet för rekreation och motion. Även fysisk aktivitet som sker genom aktiv transport vid exempelvis ärenden eller arbetspendling behandlas, om än begränsat. Analyser av referensrundorna begränsas till att utgå från löptyperna vardagslöparen och den självorganiserande löparen (Forsberg, 2012; Røjskjær Pedersen et al., 2012), samt utifrån tjejer och kvinnor. Under Målgruppsprofilering, sida 54, beskrivs denna grupp mer utförligt.

### Gestaltningmässig avgränsning

Tillämpningen av de arkitektoniska verktygen begränsas gestaltningmässigt till att redovisas konceptuellt. Tekniska ritningar och bygghandlingar enligt regelverket ligger således utanför arbetets ramar. Vid en eventuell framtida realisering av urbana motionsspår kan lagstadgade aspekter som exempelvis riskintressen, miljökonsekvenser och sociala konsekvenser, som diskuteras i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a), innebära begränsningar. Eftersom detta arbete har avgränsats till att konceptuellt gestalta möjligheterna för motionslöping i Nyhamnen kommer dessa aspekter inte begränsa innovativa idéer och lösningar.

### Geografisk avgränsning

Nyhamnen är idag ett verksamhets- och industriområde i en centralt belägen hamn i Malmö. Området står inför en stadsutveckling med



Figur 4. Nyhamnens läge i Malmö och Sverige. Illustration baserad på bilder från Google Maps.

målsättning om att utvecklas till en tät och funktionsblandad stadsdel (Malmö stad, 2019a). Eftersom målsättningarna går i linje med samtida stadsbyggnadsideal och kan beskrivas som ett typiskt fall (Johansson, 2000; Denscombe, 2014), är området intressant att studera i förhållande till motionslöping. Analyserna av områdets kvaliteter, utmaningar och möjligheter i relation till motionslöping utgår från givna förutsättningar i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a). Likaså begränsas studieområdet geografiskt till att innefatta samma område som behandlas i Översiktsplan för Nyhamnen (ibid.). På grund av arbetets begränsning i tid och budget har referensrundor utförts i Malmö och Köpenhamn.

## DEFINITIONER OCH FÖRTYDLIGANDEN

### Fysisk aktivitet

Definitionen av fysisk aktivitet innefattar alla typer av kroppsrörelser som leder till energiförbrukning (Faskunger & Hemmingsson, 2015). Fysisk aktivitet sker såldes som organiserad idrott och spontanidrott samt som (fysiska) vardagsaktiviteter och fysiskt aktiva transporter (Book, 2008). Då arbetet ämnar undersöka motionslöpning ligger fokus främst på den fysiska aktivitet som sker som spontanidrott under fritid som fritidsaktivitet för rekreation och motion, men även på fysisk aktivitet som sker som aktiv transport vid exempelvis ärenden eller arbetspendling.

### Motionslöpning

Motionslöpning används som begrepp i arbetet för att syfta på löpning som motionsform av personer som inte är tävlingsaktiva, och kan liknas vid begreppet jogging (Nationalencyklopedin, 2019b). I arbetet används även begreppet löpning för att syfta till denna typ av motionsform.

### Stödjande miljöer/strukturer

I arbetet används begreppen stödjande miljöer och stödjande strukturer för att syfta på fysiska och sociala egenskaper i den fysiska miljön som kan stimulera till ökad trivsel och vistelse utomhus samt till fysisk aktivitet i vardagen (Boverket, 2013).

### Stadslandskap, urban miljö, urbant landskap

I arbetet används begreppen stadslandskap, urban miljö och det urbana landskapet för att, i linje med den europeiska landskapskonventionen (Boverket, 2014), beskriva ett område och dess karaktär, vilket ses som ett resultat av och har påverkats av samspelet mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer. Begreppen stad och urban ringar in en smalare definition och syftar till att beskriva ett området med en viss bebyggelse-

och befolkningstäthet, samt med egenskaper som karaktäriserar (den större) stadens sätt att fungera (Nationalencyklopedin, 2019c; Nationalencyklopedin, 2019d).

### Aktiva mötesplatser

Begreppet aktiva mötesplatser utgår från Program för aktiva mötesplatser (Andersson & Krook, 2015) och beskrivs som en plats som främjar spontan fysisk aktivitet och möten mellan människor.

## DISPOSITION

Arbetets sex delar presenteras nedan:

### Inledning

Arbetets inledande del ger en bakgrund till forskningsområdet som arbetet ämnar behandla. Vidare redogörs för de metoder och tillvägagångssätt som har använts och arbetets avgränsningar och centrala begrepp förklaras.

### Litteraturöversikt

Litteraturöversikten undersöker teoretiskt löparnas behov och rumsliga preferenser samt stödjande strukturer för motionslöpning i den täta och funktionsblandade staden, med syfte att besvara arbetets delfrågeställning. Litteraturöversikten består av tre avsnitt. Det första avsnittet ger en övergripande redogörelse för samtida tendenser inom stadsutveckling. Litteraturöversiktens andra avsnitt undersöker fysisk aktivitet i byggd miljö. Det tredje avsnittet studerar den urbana motionslöparen och dess landskap. Efter varje avsnitt relateras litteraturen till samtida planeringspraktik i Malmö stad. Varje avsnitt avslutas med en sammanfattande reflektion. Avslutningsvis förs en diskussion och slutsatser kring den urbana löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet dras.

### Referensrundor & Arkitektoniska verktyg

Genom referensrundor som analysverktyg av urbana motionsspår fördjupas förståelsen för hur motionslöpning kan främjas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur. Inledningsvis beskrivs de utgångspunkter som ligger till grund för referensrundorna samt den målgrupp som analyserna utgår från. Efter det presenteras slutsatser efter genomförda referensrundor, vilka utgår från litteraturöversiktens slutsatser kring löparnas behov och rumsliga preferenser. Slutligen sammanställs dessa

slutsatser med slutsatser från litteraturöversikten och arkitektoniska verktyg för planering, lokalisering och utformning av urbana motionsspår formuleras.

### Fallstudie

Genom en fallstudie av Nyhamnen i Malmö tillämpas de arkitektoniska verktygen för hur motionslöpning kan främjas i stadslandskapet. Inledningsvis ges en övergripande beskrivning av utvecklingsplanerna för studieområdet, baserat på Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a). Efter det analyseras Nyhamnens kvaliteter, utmaningar och möjligheter i förhållande till motionslöpning utifrån platsbesök och en fokuserad litteraturstudie av Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a). Därefter tillämpas de arkitektoniska verktygen på studieområdet och representeras genom diagram, planer och principsektioner.

### Diskussion

Arbetets femte del syftar till att återknyta till arbetets huvudfrågeställning som presenterades inledningsvis genom att diskutera möjligheterna att främja motionslöpning i en tät och funktionsblandad stadsstruktur. Därefter förs en diskussion kring arbetets resultat, metod och tillvägagångssätt. Slutligen beskrivs arbetets bidrag till forskningen och förslag på vidare studier ges.

### Källförteckning & Bilagor

Arbetets avslutande del redovisar inledningsvis de referenser som har använts i arbetet. Efter det presenteras genomförda referensrundor genom flödesanteckningar, fotografier tagna under referensrundorna samt planer som beskriver motionsspåret.



# LITTERATURÖVERSIKT

*Litteraturöversikten utgörs av tre avsnitt som syftar till att teoretiskt undersöka arbetets delfrågeställning. Det första avsnittet ger en övergripande redogörelse för samtida tendenser inom stadsutveckling och dess påverkan på offentliga miljöer. Det andra avsnittet undersöker fysisk aktivitet samt vilka strukturer som verkar stödjande för det. Litteraturöversiktens tredje avsnitt studerar den urbana motionslöparen och dess landskap. Efter varje avsnitt relateras litteraturen till samtida planeringspraktik i Malmö stad. Varje avsnitt avslutas med en sammanfattad reflektion. Avslutningsvis återkopplar litteraturöversikten till arbetets delfrågeställning och slutsatser kring löparnas behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet dras.*

- SAMTIDA TENDENSER OCH STADSBYGGNADSIDEAL
- DEN BYGGDA MILJÖNS PÅVERKAN PÅ FYSISK AKTIVITET
- DEN URBANA LÖPAREN OCH DESS LANDSKAP
- SLUTSATSER



## SAMTIDA TENDENSER OCH STADSBYGGNADSIDEAL

*Detta avsnitt syftar till att studera samtida tendenser inom stadsutveckling och dess påverkan på stadens offentliga platser och rum. Inledningsvis ges en beskrivning av dagens tendenser inom stadsutveckling. Därefter undersöks förtätningens effekter på offentliga miljöer, vilket följs av en undersökning av dagens transportplanering med fokus på fotgängarplanering och aktiv transport. Slutligen relateras litteraturen till Malmö stads planeringspraktik. Avsnittet avslutas med en sammanfattande reflektion.*

### STADSUTVECKLING

#### Dagens stadsbyggnadsideal

Dagens stadsbyggande och stadsutveckling präglas av en rad olika utvecklingstrender, vilka delvis kan vara motsägelsefulla. Det handlar bland annat om klimat- och miljöfrågor, integration och medborgardeltagande, stadstillväxt, befolkningsminskning och ett starkt fokus på ekonomisk tillväxt och konkurrens mellan städer (Olsson, Nilson & Haas, 2016). Detta tas upp i Urbanismer: dagens stadsbyggande i retorik och praktik, där forskare, planerare och arkitekter diskuterar de tendenser som har präglat stadsbyggandet de senaste åren (Olsson, Nilson & Haas, 2016). I strävan efter att hantera samtida samhällsförändringar och utmaningar i arbetet med att skapa bättre och hållbara städer formuleras urbanismer, *stadsbyggnadsideal*, som ger uttryck för olika föreställningar om vad som bör känneteckna städer, hur beslutsfattandet i stadsbyggande bör organiseras och hur stadsmiljöer bör utformas (ibid.).

Genom stadsbyggnadshistorien har flera varianter av den ideala staden formulerats för att möta samtida utmaningar. Trots att nya stadsbyggnadsideal växer fram som reaktioner på samtida stadsutveckling

och på rådande ideal hämtas mycket inspiration från historien (Olsson, Nilson & Haas, 2016). Enligt Olsson, Nilson och Haas (2016) blickar planerare, arkitekter och byggherrar idag ofta tillbaka på hur städer utformades före modernismen. Som en följd av dagens ekonomiska och kulturella globalisering sker även en viss likriktning inom dagens stadsbyggande, i vilken stenstaden ofta framhålls som en förebild för att åstadkomma det som brukar kallas stadsmässighet (ibid.). Detta får stöd av Tunström (2016) som diskuterar ett antal centrala begrepp och teman som präglat svensk stadsbyggnadsdebatt och praktik de senaste åren. Med innerstaden och den traditionella staden som förebild, menar Tunström (2016), att begreppen *bygga stad* och *den täta staden*, har kommit att innebära strukturer som symboliserar just en sådan stad, så som gator i rutnätsstruktur och lokaler i husens bottenvåningar. Tunström (2016) lyfter även begreppen *kvartersstad*, *blandstad* och *promenadstad*, vilka hon menar beskriver ett ideal om den täta rutnätsstruktur som ofta återfinns i stadskärnor. Ett exempel på denna tendens är Stockholms föregående kommunala översiktsplan Promenadstaden (2010), vilket av titeln uttrycker ett innerstadsideal och ett flanörsperspektiv på staden och vardagslivet (Tunström, 2016).

Motbilden till den traditionella staden, menar Tunström (2016) är modernismens planering med förorter och funktionsseparerade områden, vilka inte sällan utmålas som problematiska med låga hälsotal, bristfällig service och en bilberoende befolkning. Den trafikseparerade strukturen från miljonprogrammet stämmer inte heller överens med idealet om promenadstaden. Strategier för utveckling av sådana områden handlar ofta om att göra om den till en blandstad, ge den innerstadskaraktärer samt att låta innerstaden växa utåt (Tunström, 2016). En sådan syn på modernismens planering bekräftas i en artikel i Gröna Fakta, i vilken

Andersson (2015) menar att skälet till att täthet förespråkas inom samtida stadsbyggande är resultatet av den modernistiska staden i form av ödsliga och bilburna städer som saknar offentliga rum och således kontakt mellan människor. Likaså i Rätt tätt (Boverket, 2016) riktas kritik mot att städer och orter historiskt sett har utvecklats genom att växa utåt, vilket förklaras har lett till ett ökat bilberoende och att naturmark och jordbruksmark försvunnit. Även Faskunger (2008) i Samhällsplanering för ett aktivt liv tar upp negativa konsekvenser av den modernistiska staden, så som längre avstånd till kollektivtrafik, arbete och service och därmed sämre förutsättningar för gång och cykling i vardagen. Vidare menar Faskunger (2008) att det i förlängningen innebär en rad negativa konsekvenser för människors levnadsvanor, folkhälsa och miljö. För individen handlar det om ökad risk för stillasittande, övervikt och fetma eftersom det längre avståndet kan öka benägenheten att åka bil, vilket i sin tur påverkar miljön med ökade utsläpp och luftföroreningar både i inner- och ytterområden (ibid.).

### Förtätning och funktionsblandning

I debatten om hållbart stadsbyggande i Sverige är tätt och funktionsblandat det som oftast framhålls som eftersträvansvärt, i kombination med att framförallt bygga centralt och i kollektivtrafiknära lägen (Boverket, 2017). Att bygga staden inåt genom förtätning ses som en strategi för att kunna bygga bostäder och samtidigt motverka att städerna breder ut sig och tar värdefull mark i anspråk (Boverket, 2016). Vidare menar Boverket (2016) att förtätning ofta framställs som positivt och har blivit synonymt med social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet, eftersom tillgängligheten till olika aktiviteter och sannolikheten för möten ökar, liksom möjligheten att använda befintlig infrastruktur. Ytterligare argument som framhålls för en tät stadsmiljö är dess promenadvänlighet tack vare kortare avstånd

mellan målpunkter, samt ökat underlag för kollektivtrafik (Boverket 2016; Boverket, 2013). Idealet om den täta och funktionsblandade staden speglas i kommunernas översiktsplaner där förtätning ofta lyfts som ett medel för att länka ihop olika delar av staden, minska segregationen och öka tryggheten (Boverket, 2016). Boverket (2016) poängterar dock att skillnaden mellan fysisk täthet och upplevd täthet är stor. Att byggnaderna står tätt är inte målet i sig, istället är det kvaliteten som den täta stadsmiljön kan ge i form av närhet till exempelvis arbete, verksamheter och parker som är eftertraktad. Eftersom upplevelsen av att det är nära mellan aktiviteter och boende anges som den viktigaste trivselfaktorn i en stad är det den intensiva staden med hög interaktion mellan människor som är attraktiv. I den täta staden behöver det således också finnas platser och rum för människor att mötas (Boverket, 2016).

Att en stad är funktionsblandad innebär att människor har nära till aktiviteter och funktioner så som bostäder, arbetsplatser, service och gröna miljöer. När det talas om en blandning av bebyggelse handlar det om att olika skalor, verksamhetstyper och upplåtelseformer kombineras på stads-, tätorts- och kommunnivå (Boverket, 2017). I Blandstaden - ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling, menar Bellander (2005) att blandstadens förebild ofta utgår från småstadens centrala delar med en tät och orienterbar bebyggelsestruktur, vilket anses ge närhet mellan verksamheter och människor, samt bidra till ett omväxlande folkliv hela dygnet och därigenom ge förutsättningar för ökad säkerhet och trygghet. Att blandstaden anses ge en varierad boendemiljö och ett minskat resande menar Bellander (2005) är en viktig förklaring till varför den framhålls som planeringsmål i många kommunala plandokument. Även om funktionsblandning och blandstad är väl använda begrepp och ofta positivt laddade saknas en vedertagen definition (Bellander, 2005).

Strävan efter en tät och funktionsblandad stad är dock inte ett nytt stadsbyggnadsideal. Redan under 1960-talet pekade Jacobs, i *The Death and Life of Great American Cities*, på principer som skapar en tät och funktionblandad stad. Jacobs lyfter följande principer, vilka är högst aktuella i dagens stadsbyggande:

- Staden måste ha en tillräcklig täthet för att skapa socialt liv
- Kvarter måste vara tillräckligt korta för att kunna generera ett aktivt gatuliv
- I staden måste finnas inslag av såväl gammalt som nytt för att skapa minne, tidsdjup och berättelser
- Alla delar av staden måste vara funktionsblandade (Jacobs, 1962).

#### Förtätningens effekter på offentliga miljöer

Förtättningsprojekt sker ofta genom omvandling av industrimark och att grönområden och impedimentsytor i städerna tas i anspråk för byggnader eller anläggningar (Boverket, 2013). Det kan handla om infill-projekt i stadskvarter, omvandling av industriområden eller helt nya stadsdelar i centrala hamnområden (Boverket, 2016). I en förtätad stad, där såväl byggnader som människor blir fler, blir belastningen större på de offentliga rum och grönområden som finns kvar, vilket kan få konsekvenser som trängsel och slitage (Boverket, 2016; Wingren et al., 2015). I svenska städer och tätorter finns exempel på parker som är så välbesökta att konstgräs har behövts användas för att hantera slitaget (Andersson, 2015).

I *Urbana nyanser* av grönt skriver Wingren et al. (2015) att en förtätad stad kräver högre effektivitet hos stadens mellanrum och även behöver kompletteras med nya platser och nya former av grönska. I planering och genomförande av förtättningsprojekt är detta dock inte alltid fallet. Istället

är det ofta en utmaning att säkerställa tillräckligt stora parkytor med ett rikt innehåll som inbjuder till aktiviteter som lek, motion och utevistelse (Faskunger, 2007). I *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet*, skriver Faskunger (2007) att färre och minskade grönytor kan få särskilt negativa konsekvenser för vissa samhällsgruppers möjligheter till fysisk aktivitet, exempelvis tenderar barns lektytor att bli mindre och färre vid ny bebyggelse. Även Boverket (2016) pekar på problematiken av att stadens offentliga rum riskerar att förlora viktiga värden i samband med förtätning, så som tillgång till solljus och inslag av gröna och blåa miljöer. Detta får stöd av Andersson (2015) som menar att förtättningsprojekt och nybyggnadsområden inte sällan resulterar i en tätare stadsstruktur än den ideala rutnätsstaden, vilken förvisso också är tätbefolkad. Enligt Andersson (2015) är bostadsområdet Årstadal i Stockholm så tätbebyggt att det mesta inte får plats och har högre exploateringstal än stenkvarteren. Att bedöma täthet efter exploateringstal tycks dock vara problematiskt. Enligt Wingren et al., (2015) läggs fokus vid förtätning ofta felaktigt på exploateringstäthet. Istället efterfrågas metoder som syftar till att bedöma upplevelsen av att befinna sig i en mer eller mindre tät omgivning. Denna rumsliga dimension menar författarna är avgörande för hur människor trivs i staden och korrelerar inte alltid med exploateringstalet (ibid.). Sammantaget uppstår det alltså en målkonflikt inom stadsbyggandet då behovet av fler bostäder genom förtätning kolliderar med behovet av närhet och tillgång till parker och grönytor (Faskunger, 2007).

#### Fotgångarplanering

I *Samhällsplanering* som stimulerar till fysisk aktivitet framhåller Boverket (2012) promenaden som det mest grundläggande sättet att röra på sig och poängterar att alla resor, oavsett om de i görs med cykel, bil eller buss, börjar och slutar med att vi går. Även om fotgängare kan

tänkas ha större rörelsefrihet jämfört med andra trafikanter, eftersom de inte är bundna till en viss infrastruktur, menar Boverket (2012) att de är begränsade vad gäller räckvidd och hastighet samt är känsliga för barriäreffekter, bristfällig belysning och motortrafik. Framkomligheten för fotgängare i den byggda miljön är starkt begränsad på grund av prioritering av biltrafiken, vilket inte sällan resulterar i att trafikskyltar, belysningsarmatur, parkeringsautomater och andra typer av teknisk utrustning placeras i trottoaren för att inte vara i vägen för motortrafiken (Boverket, 2012; Gehl, 2010).

Inom trafikplaneringen används fotgängarplanering som ett sätt att hantera samtida samhällsutmaningar, så som folkhälsa, jämställdhet, föroreningar och trafikstockningar (Lindelöw, Koglin, Svensson, 2016). Inom trafikplanering pågår samtidigt en konflikt mellan strävan efter att öka och sänka hastigheterna i trafiken; å ena sidan för att spara tid i restid, exempelvis vid arbetspendling, å andra sidan att sänka hastigheten i städer för miljö- och säkerhetsaspekter (Banister, 2007). Dessutom råder det oenigheter inom den svenska transportplaneringen om vilka designidéer som mest gynnar och stödjer fotgängarna. Medan den modernistiska transportplaneringen strävar efter en hög framkomlighet med separation av trafikflöden och trafikslag, främjar dagens planering ofta integration, förhandling och avbrott mellan olika trafikanter genom sänkta hastigheter och delade gång- och cykelstråk (Lindelöw, Koglin & Svensson, 2016). Dagens trafikplanering har också kommit att innebära ett perspektivskifte där gatan behandlas som ett rum för vistelse, vilket Wingren et al. (2015) menar kan vara en följd av dagens stadsbyggnadsideal om en tät stad, där grönskande gaturum används som komplement för färre och minskade parkytor. Vidare menar författarna att även om grönskan i gaturummet blir mer styrd och begränsad än den grönska som ges utrymme i parker,

skulle den vara betydelsefull i den förtätade staden där gaturum och torg utgör en allt viktigare del av de offentliga rummen (ibid.). Frågan är dock om ett grönskande gaturum kan ge samma upplevelsemässiga kvaliteter som grönskan i en park kan ge.

#### Aktiv transport

För ökad fysisk aktivitet bland befolkningen spelar transportpolitiken en viktig roll genom insatser för att öka andelen resor som sker genom promenad och cykling (Elinder & Faskunger, 2006). Att välja gång eller cykling istället för bilen för att uträtta ärenden och transportera sig ger ett antal stora vinster för individen och samhället, och benämns som aktiv transport (Faskunger, 2007; Banister, 2007). I Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet framhåller Faskunger (2007) flera fördelar med aktiv transport. Författaren menar att sådan transport dels ger minskad användning av motoriserad transport, vilket medför minskningar av buller, luftföroreningar och kollisioner, dels leder till hälsovinster för individen i form av regelbunden fysisk aktivitet (Faskunger, 2007).

Trots forskning som visar på att det är samhällsekonomiskt lönsamt att investera i gång- och cykelbanor, eftersom att aktiv transport kan motverka ett flertal kroniska sjukdomar, samt är ett flexibelt och klimatsmart sätt att förflytta sig och därigenom bidrar till många kvaliteter i den byggda miljön, är fotgängare och cyklister lågt prioriterade i dagens planering och byggande (Faskunger 2007; Boverket, 2012). Frågor som berör dessa trafikslag väger ofta lätt och ges små resurser i jämförelse med andra trafikslag (Boverket, 2012). Enligt Boverket (2012) beror detta på avsaknaden av en aktör på nationell nivå som driver frågorna. Som följd tenderar fotgängare och cyklister att behandlas som ett enda trafikslag i den svenska transportplaneringen, definierat som G/C-trafik, vilket ofta

resulterar i samnjyttjade gång- och cykelbanor (Lindelöw, Koglin & Svensson, 2016). Lindelöw, Koglin och Svensson (2016) menar att detta kan få negativa konsekvenser eftersom fotgängare och cyklister har olika förutsättningar vad gäller hastighet, färdlängd och krav på infrastruktur. Behovet av att betrakta dessa färsätt som skilda ökar i takt med att cyklingen ökar och att det tillkommer nya cykelfordon som är både snabbare och större (Boverket, 2012). Ett exempel är elcyklar utrustade med elassistans, som får framföras i högst 25 kilometer i timmen. Ett annat exempel är elsparkcyklar som, liksom segways och scootrar, tillhör fordon som saknar tramp- och vevanordning. Dessa fordon har en maxhastighet på 20 kilometer i timmen. Den svenska lagstiftningen för var dessa grupper ska framföras i stadens trafikstruktur är inte glasklar och även på EU-nivå saknas standarder (Transportstyrelsen, 2019). Sammantaget visar litteraturen på utmaningen att i en förtätad stad, där allt fler ska samsas om de offentliga rummen, säkerställa tillräckligt många och stora offentliga rum för att tillgodose befolkningens behov av rekreation och fysisk aktivitet. Fortsättningsvis blir det därför intressant att undersöka hur den byggda miljön kan stödja fysisk aktivitet i allmänhet och motionslöpning i synnerhet.

## SAMTIDA TENDENSER OCH STADSBYGGNADSIDEAL I MALMÖ STAD

*I detta avsnitt presenteras en fördjupad litteraturöversikt baserad på Översiktsplan för Malmö (Malmö stad, 2018), Trafik- och mobilitetsplan (Malmö stad, 2016) samt Plan för Malmös gröna och blå miljöer (Malmö stad, 2019b), med syfte att relatera samtida planeringspraktik till planeringsteori som presenterades i föregående litteraturöversikt.*

### Övergripande stadsbyggnads mål

Enligt Översiktsplan för Malmö stad (2018) beräknas stadens invånarantal till omkring 378 000 år 2027. Det betyder en genomsnittlig tillväxt på omkring 5000 invånare per år och innebär ett behov på omkring 1 900 bostäder per år. En övergripande prioritering för att tillgodose behovet av bostäder är att staden i huvudsak ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen (Malmö stad, 2018). Att växa inåt framhålls av Malmö stad (2018) som en robust strategi eftersom byggandet kan anpassas efter behov samtidigt som det minskar behovet av att ta jordbruksmark i anspråk. Strategin går i linje med översiktsplanens strävan efter att bygga en tät och funktionsblandad stad med ledstjärnorna flexibilitet, multifunktionalitet och yteffektivitet (Malmö stad, 2018). Vidare framhålls funktionsblandning som ett verktyg för att skapa ett intensivt och rikt stadsliv eftersom en sådan stad upplevs som nära och främjar möten mellan människor, vilket i sin tur bidrar till att öka attraktiviteten och minska stadens miljöbelastning. Förtätning och funktionsblandning ses också som ett medel för att skapa ett mer socialt sammanhållet Malmö eftersom en sådan stadsstruktur främjar rörelser mellan olika delar av staden och erbjuder fler mötesplatser (ibid.)

### Stadens offentliga rum

I Översiktsplan för Malmö stad (2018) lyfts målsättningen om att närheten till grönskande stadsrum ska öka och att grönskan ska få ta mer plats i den byggda miljön. Stadens offentliga platser framhålls som viktiga funktioner och som behöver kompletteras med fler och bättre fungerande allmänna ytor i samband med att ny bebyggelse tillkommer i och utanför innerstaden. I arbetet med förtätning och funktionsblandning påpekas även att stadens parker behöver utvecklas och kompletteras för att möta en växande befolknings behov av rekreation och stillhet. Samtidigt betonas en problematik då staden förtätas och parker och grönska behöver tillskapas, vilket kan innebära målkonflikter mellan kvantitet och kvalitet, samt mellan olika typer av markanvändning och utrymmesbehov. I sammanhanget framhålls funktionsblandning som ett verktyg för att skapa närhet och synergieffekter genom yteffektiv markanvändning, samutnyttjande och multifunktionella lösningar (Malmö stad, 2018). Vidare pekar Översiktsplan för Malmö stad på vikten av att en kontinuerlig diskussion förs kring huruvida optimala utrymmeskrav alltid måste uppfyllas eller om det är tillräckligt att uppnå ”gott nog” för att sammantaget uppnå en hållbar stadsutveckling (2018, sid. 20). Diskussionen om utrymmeskonflikter tas även upp i Plan för Malmös gröna och blå miljöer (Malmö stad, 2019b), som menar att planens inriktningsmål kan komma i konflikt med andra kommunala mål som en följd av att det uppstår konkurrens om marken. Dokumentet pekar på en risk då allt fler ytor bebyggs och kollektivtrafik och cykelvägsnät utvecklas, vilket samtidigt minskar möjligheterna att tillskapa plats för gröna och blå miljöer samt gröna gatumuljöer. En planeringspraktik där olika typer av mål vägs mot varandra efterfrågas därför (Malmö stad, 2019b).

### Fotgängarplanering och aktiv transport

Målsättningen för trafikplaneringen som framhålls i Översiktsplan för Malmö stad (2018) stävar efter ett miljöanpassat trafiksystem som bidrar till att mindre naturresurser och energi tas i anspråk. Förtätning anges gå i linje med denna målsättning då det bidrar till att fler malmöbor väljer trafikslag med liten miljöpåverkan, så som att gå, cykla eller åka kollektivt (Malmö stad, 2018). I Trafik- och mobilitetsplan (Malmö stad, 2016) lyfts utmaningen att anspråket på stadens ytor ökar i takt med att regionen och Malmö växer. Detta gäller även stadens gator och torg där allt fler människor och intressen ska samsas. I sammanhanget lyfts gång, cykel och kollektivtrafik som mer yteffektiva trafikslag jämfört med personbilen, både när det gäller parkeringsytor och ytor för rörelse. Genom att förbättra möjligheterna för människor att förflytta sig med dessa trafikslag skapas ett mer jämlikt, demokratiskt och tillgängligt transportsystem med större mobilitet och rörelsefrihet. Även trafiksäkerheten stärks då dessa trafikslag ökar (Malmö stad, 2016). I Översiktsplan för Malmö stad (2018) betonas även vikten av att skapa attraktiva trafikmiljöer och gaturum för både rörelse som vistelse. Målsättningen är att gatorna ska vara naturliga etableringsstråk för handel i bebyggelsens bottenplan och att gator ska utformas så att korsande rörelser underlättas. Vidare menas att attraktiva gaturum bidrar till lägre och jämnare hastigheter och förbättrar samspelet med andra i trafiken, vilket i sin tur minskar säkerhetsrisker. I sammanhanget framhålls trädplaneringar i gaturummet som ett verktyg för att minska buller, ge skugga och bidra till bättre luftkvalitet och en bättre miljö att vistas i (Malmö stad, 2018).



## SAMMANFATTANDE REFLEKTION

Täthet och förtätning har i dagens stadsbyggande kommit att bli synonymt med ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet (Boverket, 2017; Boverket, 2016). En tät och funktionsblandad stad ska dock inte ses som ett självändamål, istället är det upplevelsen av att det är nära mellan målpunkter och interaktionen mellan människor som gör en sådan stad attraktiv (Boverket, 2016). I en förtätad stad ska mer rymmas, även fler människor, vilket inte sällan resulterar i en ökad belastning på de offentliga ytor som blir kvar (Boverket, 2016, Wingren et al., 2015). Inom trafikplaneringen sker samtidigt en perspektivförskjutning där gatan har kommit att behandlas som ett attraktivt och grönskande rum för rörelse och vistelse, vilket kan vara en följd av dagens stadsbyggnadsideal där grönskande gaturum används som komplement för färre och minskade parkytor (Wingren et al., 2015). I en tät och funktionsblandad stad uppstår således en målkonflikt om markanvändningen då behovet av fler bostäder ställs mot befolkningens behov av platser för umgänge, rekreation och fysisk aktivitet (Faskunger, 2007). Dessa tendenser speglas i Malmö stads planeringsdokument. Förtätning och funktionsblandning framhålls som en strategi för att tillgodose en ökande befolknings behov av fler bostäder utan att staden breder ut sig och tar värdefull mark i anspråk (Malmö stad, 2018). Vidare anges samnyttjande och multifunktionella lösningar som verktyg vid diskussionen om utrymmeskrav och målkonflikter om markanvändningen i staden (ibid.). I Översiktsplan för Malmö stad (2018) lyfts även målsättningen om att skapa attraktiva gaturum för rörelse och vistelse. Sammantaget kan det konstateras att även om befolkade gaturum kan gå i linje med idealet om en tät och funktionsblandad stad där integration och möten mellan människor kan främjas, finns det en risk att målsättningen om attraktiva och grönskande gaturum används som argument för att tumma på utrymmeskrav för parker och grönområden vid diskussion om stadens markanvändning. Ifrågasättas bör också ifall

ett grönskande gaturum kan ge samma upplevelsemässiga och rekreativa kvaliteter som större parker och grönområden kan ge, eller om det snarare används som argument för att ersätta färre och minskade parkytor i den täta och funktionsblandade staden.

I den studerade litteraturen framhålls att den funktionsblandade staden ger ökad närhet till målpunkter i staden, vilket ökar förutsättningar för gång, cykling och kollektivtrafik (Boverket, 2017; Boverket, 2016; Boverket, 2013). Prioritering av dessa trafikslag tycks bidra till ökad hållbarhet då det i förläningen leder till minskad biltrafik samt förbättrad folkhälsa genom aktiv transport (Faskunger, 2007). Tendensen skildras även i Malmö stads planeringsdokument där gång, cykling och kollektivtrafik förespråkas med argument om hållbarhet, yteffektivitet, jämlikhet, demokrati och trafiksäkerhet (Malmö stad, 2018; Malmö stad, 2016). Trots satsningar på gång- och cykeltrafik har dessa trafikslag fortfarande låg prioritet och ges små resurser i förhållande till fordonstrafik, vilket resulterar i att de behandlas som ett enda trafikslag och därmed får samnyttjade gång- och cykelbanor (Faskunger, 2007; Boverket, 2012; Lindelöw, Koglin & Svensson, 2016). I takt med att allt fler cyklister och flera olika typer av fordon färdas längs dessa stråk finns det ett stort behov av en nyanserad bild av gång- och cykeltrafiken (Boverket, 2012). I en allt tätare stad med allt fler människor som rör sig till fots, på cykel eller med nya typer av elfordon blir det intressant att studera tillgängligheten längs stadens gång- och cykelbanor. Attraktiviteten längs dessa stråk kan tänkas vara betydelsefull för benägenheten att välja promenader och cykling framför personbilen. Längs dessa stråk finns således stora möjligheter till aktiv transport och vardagsmotion, inte minst motionslöpning. Hur dessa stråk används för fysisk aktivitet samt hur den byggda miljön påverkar möjligheterna till fysisk aktivitet ämnar arbetets nästa del att behandla.

## DEN BYGGDA MILJÖNS PÅVERKAN PÅ FYSISK AKTIVITET

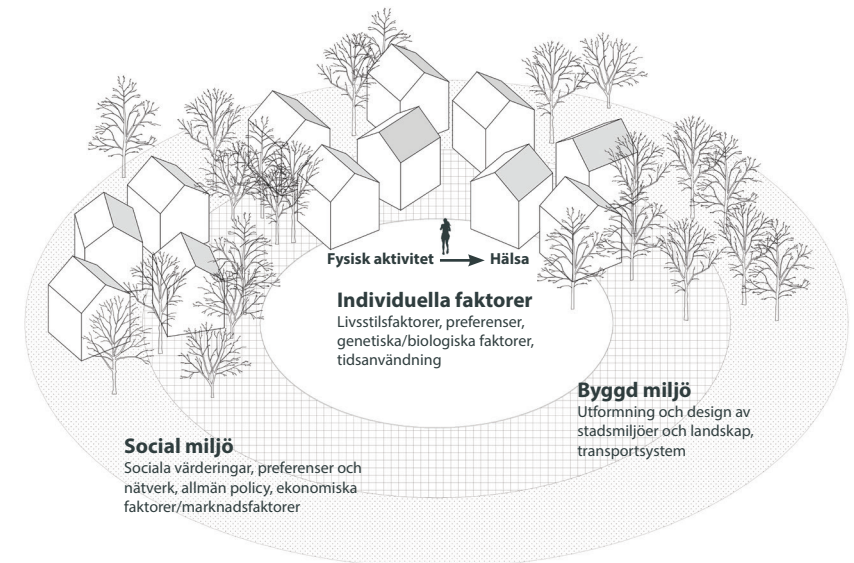
*Detta avsnitt ämnar undersöka på vilket sätt strukturer i den byggda miljön påverkar möjligheten till fysisk aktivitet. Inledningsvis ges en beskrivning av fysisk aktivitet samt de strukturer som verkar stödjande för det. Efter det studeras på vilka platser fysisk aktivitet tar plats samt vem som är aktiv i stadens offentliga rum. Därefter undersöks hur den byggda miljön påverkar möjligheterna till fysisk aktivitet. Slutligen relateras litteraturöversikten till samtida planeringspraktik i Malmö stad. Avsnittet avslutas med en sammanfattande reflektion.*

### FYSISK AKTIVITET I BYGGD MILJÖ

#### Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet är den livsstilsvana som förutom kosthållning och rökning påverkar vår hälsa mest och som de flesta människor kan styra. Hur mycket, eller snarare hur lite, vi rör på oss har ett samband med många vanliga sjukdomar, så som hjärt-kärl-sjukdomar, typ 2-diabetes, högt blodtryck, cancer, depressioner och fetma (Faskunger & Hemmingsson, 2015). I dagens samhälle har fysisk aktivitet flyttats från vardagens rutiner till fritidens motionspass och träning, men många människor motionerar inte tillräckligt mycket på fritiden för att kompensera för minskningen av vardagsaktiviteter, så som att cykla till jobbet eller att utföra hushållssysslor. Motion på fritiden har inte heller lyckats engagera de mest stillasittande grupperna i samhället (Faskunger, 2007). I Svensk idrottsforskning, skriver Schantz (2006), att individens fysiska aktivitet är beroende av både inre och yttre faktorer, vilka kan stimulera eller motverka beslutet om att utöva fysisk aktivitet. Som exempel på yttre faktorer ger författaren att motionsspår och cykelbanor kan stimulera fysisk aktivitet medan buller och luftföroreningar kan motverka densamma. Vidare ges ålder, kön och upplevd tidspress som exempel på inre faktorer som

påverkar individens beslut avseende fysisk aktivitet (Schantz, 2006). På liknande sätt menar Faskunger (2007) att individens benägenhet till att utöva fysisk aktivitet påverkas av ett antal demografiska, biologiska och livsstilmässiga faktorer. Utöver dessa är individen omgiven av både den byggda miljön och en social miljö, vilka tillsammans skapar förutsättningar för eller hinder till fysisk aktivitet (Faskunger, 2007).



**Figur 5.** Bestämningsfaktorer för fysisk aktivitet. Illustration baserad på Konceptuell översiktsmodell för bestämningsfaktorer för fysisk aktivitet på olika nivåer (Faskunger, 2007, ss. 24).



För att främja hälsa och för att förbättra fysisk kapacitet rekommenderar Folkhälsomyndigheten (2013) att alla från 18 år och uppåt är fysiskt aktiva i en måttlig intensitet i sammanlagt minst 150 minuter i veckan. Vidare rekommenderas att aktiviteten sprids ut över flera av veckans dagar och att de utförs i pass om minst tio minuter (Folkhälsomyndigheten, 2013). Enligt Faskunger och Hemmingsson (2015) kan den fysiska aktiviteten integreras i de vardagliga aktiviteterna eftersom aktiviteter så som att gå eller cykla till jobbet är minst lika effektiva för hälsa och energiförbrukning. Sådana aktiviteter är dessutom mer tidseffektiva och flexibla jämfört med organiserade träningspass och är således lättare att upprätthålla (ibid.). Detta resonemang går i linje med själva definitionen av fysisk aktivitet, vilket är ett övergripande begrepp som innefattar alla kroppsrörelser som leder till energiförbrukning (Faskunger & Hemmingsson, 2015; Schantz, 2006). Likaså skriver Book (2008) i *Idrott i planering – idrott för utveckling* att fysisk aktivitet handlar om mer än organiserad träning och tävling och delar således in fysisk aktivitet i följande grupper:

- *organiserad idrott*
- *spontanidrott*
- *(fysiska) vardagsaktiviteter*
- *fysiskt aktiva transporter* (Book, 2008, sid. 23).

#### Stödande strukturer för fysisk aktivitet

Inom folkhälsoarbete används begreppet stödande strukturer. Begreppet representerar ett hälsofrämjande perspektiv inom folkhälsoforskning som fokuserar på hur resurser i människors livsvärld kan främja utvecklingen mot positiv hälsa i form av välmående och livskvalitet (Andersson & Ejlertsson, 2009). Enligt Faskunger (2007) har detta perspektiv bidragit till ett större fokus på jämställdhet jämfört med det traditionella

individperspektivet som syftar till att enbart påverka individen att förändra sin livsstil genom information och fakta. På likande sätt som folkhälsa har fysisk aktivitet och motion traditionellt sett betraktats ur ett individperspektiv och en stillasittande livsstil har framförallt varit individens ansvar att förändra. Likaså har insatser för att främja fysisk aktivitet ofta varit inriktade på att förmedla information samt att erbjuda hälsovägledning som stöd för individens förändring (Faskunger, 2008). Faskunger (2008) menar att eftersom sådana strategier inte har varit särskilt effektiva har olika aktörer och myndigheter blivit mer medvetna om samhällsstrukturens betydelse för människors förutsättningar för fysisk aktivitet. Denna perspektivförskjutning framhålls då insatser som förbättrar den byggda miljön för fysisk aktivitet sannolikt har bättre förutsättningar att nå en större del av befolkningen och ses som ett mer realistiskt alternativ för att främja rörelse hos de minst aktiva samhällsgrupperna, jämfört med insatser som handlar om att informera och sprida fakta till individen (Faskunger, 2007). Således har arbetet med att främja fysisk aktivitet hos befolkningen kommit att inkludera även yttre miljöfaktorer, och då särskilt hur den fysiska miljön kan påverka fysisk aktivitet inom befolkningen (Schantz, 2006). Detta breda perspektiv innebär att ansvaret för folkhälsoarbete och stödande strukturer är delat, dels mellan olika nationella, regionala och kommunala nivåer, dels mellan olika sektorer, så som vård och omsorg, stadsbyggnad, trafik, skola, naturvård och friluftsliv (Boverket, 2013). Genom det kommunala planmonopolet, menar Boverket (2013), att kommunerna har det största ansvaret för folkhälsa. Eftersom kommunerna ansvarar för planering, byggande och förvaltning av den byggda miljön har de stor möjlighet att påverka utformning och strukturer som stödjer fysisk aktivitet (Boverket, 2013).

### Platser och rum för fysisk aktivitet

För möjligheten att utöva fysisk aktivitet krävs det att offentliga platser och rum stödjer aktiviteten (Boverket, 2013). Enligt Book (2008) finns det platser och rum i den offentliga miljön som är anlagda specifikt för fysisk aktivitet, exempelvis idrottsanläggningar och -arenor och näridrottsplatser. Utöver dessa finns det en rad andra miljöer som kan användas för fysisk aktivitet, till exempel:

- *grönytor*
- *skolgården*
- *bostadsgården*
- *offentliga rum och platser*
- *cykel- och gångvägar* (Book, 2008, sid. 23).

Bland dessa, menar Boverket (2013), är grönstrukturen den främsta och viktigaste strukturen i den byggda miljön för att främja fysisk aktivitet, vilket förklaras med att den vanligaste typen av aktivitet i parker och grönområden är just fysisk aktivitet. Även bostadsområdets utformning tycks ha en stor betydelse för befolkningens hälsa och fysiska aktivitet eftersom bostadens närmiljö framhålls som den mest populära platsen för motion och rekreation (Faskunger, 2008). Tillgänglighet och närhet till parker och grönområden är därför mycket viktiga inslag i byggd miljö (Faskunger, 2007). Likaså nämns blåstruktur, så som vattendrag, sjöar, hav och stränder som viktiga stödjande strukturer för fysisk aktivitet. På grund av att Sverige är starkt präglad av årstidernas skiftningar påverkas möjligheterna till fysisk aktivitet även av faktorer så som ljus, mörker, temperatur och väglag (Boverket, 2013).

Enligt Ward Thompson (2013) leder aktiviteter utomhus till större

aktivitetsnivå jämfört med att stanna inomhus. Författaren menar att attraktiviteten hos stadens offentliga rum således är av stor betydelse för individens benägenhet att ta sig utomhus, och i förlängningen för att utöva fysisk aktivitet. Vidare menas att attraktiviteten ofta är förknippad med naturliga element och en miljö som är fri från barriärer i form av fysiska begränsningar, sociala hinder och upplevd otrygghet (ibid.). Attraktiviteten verkar även vara kopplad till närhet och tillgänglighet, vilket tas upp av Gladwell et al. (2013), som menar att närhet och tillgång till gröna miljöer främjar fysisk aktivitet eftersom det kan bidra till uppfattningen av en liten insats, vilket i förlängningen kan ge ökad motivation. Fysisk aktivitet i en grön omgivning kan dessutom hjälpa individen att uppnå en större intensitet utan att upplevelsen av ansträngning förändras. Om individen uppfattar aktiviteten som lättare har den därmed potential att vara roligare, samtidigt som motivationen för aktiviteten enklare kan upprätthållas (Gladwell et al. 2013). På liknande sätt är det av stor betydelse att anläggningar, faciliteter och platser för motion och rekreation är lättillgängliga för att uppmuntra en fysiskt aktiv livsstil, vilket av Faskunger (2007) förklaras som ett dos-responsförhållande: ju fler platser och faciliteter i ett bostadsområde, desto större är sannolikheten att de boende är regelbundet fysiskt aktiva.

Att vistas och att vara fysiskt aktiv i naturmiljöer tycks dessutom föra med sig flera hälsofördelar. Exempelvis visar Annerstedts (2011) avhandling Nature and Public Health - Aspects of Promotion, Prevention and Intervention att vissa naturmiljöer har hälsofrämjande effekter, så som att motverka depression, fetma och kognitiva störningar. Studien indikerar också att vissa skogsmiljöer kan vara associerade med lägre stressnivåer samt att tillgång till fridfull natur kombinerat med fysisk aktivitet har en skyddande effekt mot mental ohälsa (ibid.). Detta går i linje med Kaplans

(1995) studie som pekar på att vistelse i naturlika miljöer kan skänka mental återhämtning eftersom vi endast behöver ägna dem spontan uppmärksamhet. En viktig egenskap i en sådan miljö är upplevelsen av att befinna sig i en annan värld (ibid.). På liknande sätt menar Berggren-Bärring och Grahn (1995) att människans upplevelsevärden av parker är kopplade till faktorer så som tysthet, storlek och form. För mental återhämtning lyfts parkkaraktärerna rofylld, rymd och artrik som de viktigaste (ibid.). Sammantaget tyder studierna på att de hälsofördelar och värden som parker och naturmiljöer kan bringa är avhängig dess storlek. På grund av bebyggelsestryck och behov av yteffektiv markanvändning i tätorterna riskerar dock större parker och grönytor att gå förlorade (Boverket, 2013; Berggren-Bärring & Grahn, 1995).

#### Sociala strukturers påverkan på fysisk aktivitet

Sättet att vara fysiskt aktiv på har förändrats och trenden går mot att allt fler väljer bort motion och idrott i föreningsform. Istället föredrar många att utöva mer flexibla aktiviteter där de själva kan välja var, när och hur aktiviteten ska utföras, vilket ofta benämns som spontanidrott (Andersson & Krook, 2015). Denna förändring förklaras av Andersson och Krook (2015) som en spegling av samhället i stort där det har skett en ökad individualisering. Att stödja fysisk aktivitet i stadens offentliga rum genom att utveckla så kallade aktiva mötesplatser, menar författarna, är en fråga om demokrati eftersom alla ska ha möjlighet att känna sig bekväma och hitta platser att vara fysiskt aktiva på (ibid.). Däremot lyfter Krook (2014), i en artikel i Arkitekten, problematiken kring att majoriteten av de platser för fysisk aktivitet som finns i Sveriges städer och tätorter är byggda för bollspel, och 80 procent av dem som använder platserna är redan aktiva killar eller män. Vidare menar författaren att denna ojämna fördelning inte kan förklaras med individens egna val utan grundar sig

i sociala strukturer kopplade till kön och klass, etnicitet, sexualitet och ålder. Skillnaderna i tillgången till fysisk aktivitet är således stora mellan olika grupper i samhället och påverkar vilka möjligheter vi har att vara fysisk aktiva i stadens offentliga rum (ibid.).

I Planera för rörelse lyfter Boverket (2013) kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning, förtidspensionärer och äldre som de grupper i samhället som är särskilt hälsomässigt sårbara för brist på fysisk aktivitet och ett ökat stillasittande. Dessa gruppers behov samt de faktorer i den fysiska miljön som verkar stödjande för deras fysiska aktivitet är därför särskilt viktiga att uppmärksamma (Boverket, 2013). För kvinnor är upplevd otrygghet, rädsla att utsättas för våld, mörker och tid på dygnet faktorer som påverkar den fysiska aktiviteten i högre grad än det påverkar mäns (Krook, 2014). Även för barn är den byggda miljöns utformning mycket påtaglig för möjligheten till fysisk aktivitet, då denna grupp till stor del speglar vuxnas situation, vilket har inneburit minskad aktiv transport och ökat stillasittande (Faskunger, 2007). Äldre människor framställs som en av de mest sårbara grupperna i samhället eftersom brister direkt blir påtagliga för deras rörlighet. Trygghet, säkerhet och tillgänglighet nämns här som nyckelfaktorer, vilka i hög grad påverkar den fysiska aktiviteten bland äldre (Faskunger, 2007; Bergman Stamblewski, 2008). Eftersom otrygghet anges som ett hinder för fysisk aktivitet för flera grupper, menar Faskunger (2007), att en rad faktorer som rör säkerhet och trygghet har konsekvenser för människors rörelsemönster vid utevistelse. Genom att förbättra belysning, skapa siktlinjer, bygga trafikseparerade gång- och cykelvägar samt sänkta hastigheter kan upplevelsen av trygghet stärkas med hjälp av den byggda miljön. Samtidigt efterfrågas forskning kring vilka trygghets- och säkerhetsaspekter som påverkar olika former av fysisk aktivitet samt för vilka grupper (Faskunger, 2007).

### Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet

På regeringsuppdraget Byggd miljö och fysisk aktivitet har Faskunger (2007) gjort en kunskapssammanställning över forskning kring den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. Sammantaget menar författaren att det finns en rad faktorer i den byggda miljöns utformning som skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet och promenadvänlighet. Några framträdande exempel som Faskunger (2007) lyfter är tillgänglighet och närhet till utbud, service och andra målpunkter i staden, att staden är utformad enligt rutnätssystem, att flera alternativa färdvägar för gående och cyklister erbjuds samt ett stort utbud av parker, grönytor och gröna stråk. Hinder i den byggda miljön för fysisk aktivitet och promenader kännetecknas istället av långa promenadavstånd till målpunkter, bristfällig tillgänglighet till kollektivtrafik, en fysisk miljö som är anpassad efter bilismens behov och låg boendetäthet (Faskunger, 2007). Vidare indikerar kunskapssammanställningen att bostadsområdets grad av bebyggelsestäthet har ett samband med både högintensiv fysisk aktivitet, så som löpträning, och vardaglig fysisk aktivitet, medan utglesning av städer (urban sprawl) påverkar människors rörelsemönster och fysisk aktivitet negativt (ibid.).

Enligt Faskunger (2007) visar forskning inom området att bostadsområdets och städernas utformning kan påverka människors aktivitetsmönster positivt eller negativt, men studier som fokuserar på vilka specifika fysiska egenskaper som har effekt på olika former av fysisk aktivitet och för olika grupper är bristfällig. Särskilt svensk forskning efterfrågas eftersom den forskning som finns i huvudsak är genomförd i engelskspråkiga länder, där den byggda miljön skiljer sig åt från den i Sverige (Faskunger, 2007). Likaså efterfrågas av Boverket (2013) en fördjupad kunskap kring vad olika fysiska aktiviteter behöver för utrymme i den byggda miljön för

att stimulera människors vardagsmotion. Detta tas även upp av Javad Koohsari et al. (2015), som menar att det finns en problematik i att de som planerar och gestaltar stadens landskap inte vet hur mycket eller vilken typ av infrastruktur som krävs för att främja fysisk aktivitet, och efterfrågar således kunskap om tröskelvärden kring hur stor en offentlig plats borde vara samt hur många faciliteter som behövs för att uppmuntra till fysisk aktivitet.

## PLANERING FÖR FYSISK AKTIVITET I MALMÖ STAD

*Iföljande avsnitt presenteras en fördjupad litteraturöversikt kring Malmö stads arbete med fysisk aktivitet i stadens offentliga rum. De dokument som har studerats är Översiktsplan för Malmö stad (Malmö stad, 2018), Program för aktiva mötesplatser (Andersson & Krook, 2015), Plan för Malmös gröna och blå miljöer (Malmö stad, 2019b) samt Trafik- och mobilitetsplan (Malmö stad, 2016).*

### Övergripande mål

I takt med att sättet att vara aktiv på har förändrats och att allt fler väljer bort motion i föreningsform har efterfrågan på mer flexibla aktiviteter utan krav på regelbunden träning och tävling ökat (Andersson & Krook, 2015; Malmö stad, 2016). I Översiktsplan för Malmö stad (2018) lyfts vikten av att genom fysisk planering erbjuda alla malmöbor möjligheten att aktivera sig oberoende av tid eller organisering. Genom att skapa ett mångsidigt utbud av mötesplatser som ger möjlighet till rekreation, idrott och lek för alla åldrar och grupper i samhället menas att förutsättningar för god hälsa och välfärd kan ges. Detta eftersom tillgång till parker inom korta avstånd ger upphov till ökad fysisk aktivitet, vilket i sin tur ger minskad risk för flera livsstilsrelaterade sjukdomar och förbättrad mental hälsa (Malmö stad, 2018).

### Platser och rum för fysisk aktivitet

I Plan för Malmös gröna och blå miljöer (2019b) framhålls parker, naturområden och vattenmiljöer som viktiga platser för malmöbornas möjligheter att vara fysiskt aktiva, för socialt umgänge och för mental återhämtning. Malmös övergripande grönbå nätverk förklaras bestå av park-, natur- och vattenmiljöer som är sammanbundna med gröna och blå rekreativa stråk. Stråken bidrar till ökad tillgänglighet till viktiga målpunkter så som hav och naturområden, vilket i sin tur ökar

malmöbornas möjligheter till fysisk aktivitet genom promenader, jogging och cykling, samt tillgång till rekreativa miljöer (ibid.). Enligt Plan för Malmös gröna och blå miljöer (2019b) är parkerna i staden i regel anlagda för andra typer av aktiviteter än de som efterfrågas idag och pekar därför på möjligheten att öka användningen av parkytorna genom att anpassa utformningen till de behov som olika brukargrupper har. Jämställdhet och jämlikhet framhålls i sammanhanget som grundläggande i planering och förvaltning för att ge alla malmöbor en god och rättvis tillgång till gröna och blå miljöer samt lika förutsättningar att röra på sig utomhus (Malmö stad, 2019b; Andersson & Krook, 2015).

### Demokrati och jämställdhet

I Översiktsplan för Malmö stad (2018) framhålls stadsrummet som viktig gemensam kontaktyta för möten mellan människor och för att stimulera demokrati och delaktighet, vilket i förlängningen bidrar till en god samhällsutveckling. Just upplevelsen av att ha tillgång till sin stad, oavsett kön, ålder, socioekonomiska förutsättningar eller fysisk och mental förmåga, lyfts som en demokratisk rättighet som ökar människors rörelsefrihet (Malmö stad, 2016). Enligt Program för aktiva mötesplatser (Andersson & Krook, 2015) är dock malmöbornas hälsa och aktivitetsmönster strukturellt ojämnt fördelat i staden. Pojkar och män tar mer plats än kvinnor och flickor. Även klass och etnicitet påverkar möjligheten att interagera med staden. Likaså påverkar ålder och var i staden en bor aktivitetsnivån hos stadens invånare (ibid.). Problematiken tas även upp i Översiktsplan för Malmö stad (2018), vilken pekar på att kvinnor i högre utsträckning än män känner sig otrygga i det offentliga rummet. Enligt Översiktsplan för Malmö stad (2018) sammanfaller strategier för trygghet och jämställdhet i hög grad med strategin att bygga en tät och funktionsblandad stad, där syftena främst är att befolka

stadsrummen, öka människors rörelser i staden, minska trafikens barriäreffekter samt att göra stadens rum tydliga, överskådliga och orienterbara.

#### Aktiva mötesplatser och basutbud

I Program för aktiva mötesplatser föreslås ett basutbud av aktiva mötesplatser med syfte att tillgodose efterfrågan av att utöva spontan fysisk aktivitet i stadens offentliga rum (Andersson & Krook, 2015). För att platserna ska vara aktiva mötesplatser framhålls att de ska innehålla plats för socialt umgänge och lokaliseras i närhet till där folk bor, vistas eller rör sig. Särskilt platser i anslutning till gång- och cykelstråk bör prioriteras då de både är enkla att nå och syns av förbipasserande, vilket kan locka nya användare och skapa trygghet. Platser för olika typer av spontan aktivitet föreslås lokaliseras i kluster, eftersom möten mellan människor i olika åldrar, med olika intressen och utövare av olika aktiviteter kan främjas om de befinner sig nära varandra. I Program för aktiva mötesplatser föreslås att alla malmöbor ska ha tillgång till följande stödjande strukturer för fysisk aktivitet inom 500 meter från bostaden:

- *En multifunktionell aktivitetsyta: bollplan med flexibla lösningar som gör att innehåll och form kan varieras, i kombination med andra aktiviteter i anslutning till vistelseyta och sociala funktioner*
- *Markerade promenad- och löpslingor med km-markeringar, karta över rundan, belysning samt tillgång till vatten*
- *En klippt gräsmatta om minst 2000 m<sup>2</sup>*
- *Utegym eller annan plats för funktionell träning (Andersson & Krook, 2015, sid. 26).*



## SAMMANFATTANDE REFLEKTION

Mot bakgrund av en allt mer stillasittande befolkning har betydelsen av hur den fysiska miljön kan stödja fysisk aktivitet betonats (Faskunger, 2007; Schantz, 2006). Denna perspektivförskjutning har kommit att innebära ett ökat fokus på jämställdhet, vilket går i linje med definitionen för folkhälsa (Faskunger, 2007). Ansvaret för folkhälsoarbete och stödjande strukturer är delat, men på grund av det kommunala planmonopolet tycks kommunerna ha det största ansvaret för den byggda miljön och således stor möjlighet att påverka utformning och strukturer som stödjer fysisk aktivitet (Boverket, 2013). I den litteratur som har studerats lyfts stadens gröna miljöer som en av de viktigaste strukturerna för fysisk aktivitet eftersom den vanligaste aktiviteten i sådana miljöer är just motion (Boverket, 2013). Även bostadsområdets utformning framhålls som betydelsefull då det är den mest populära platsen för motion och rekreation (Faskunger, 2008). Benägenheten att ta sig utomhus tycks vara kopplad till naturliga element och att miljön är fri från barriärer och hinder (Ward Thompson, 2013). Likaså lyfts tillgänglighet och närhet till platser och rum för fysisk aktivitet som viktiga för människors benägenhet att röra på sig, särskilt eftersom det kan ge ökad motivation och därmed större sannolikhet att aktiviteten upprätthålls (Faskunger, 2007; Gladwell et al., 2013). Kopplat till planeringspraktik i Malmö stad framhålls gröna stråk mellan park-, natur- och vattenmiljöer som en strategi för att på ett yteffektivt sätt erbjuda god och lika tillgång till gröna och blå målpunkter i och omkring staden samt öka malmöbornas möjlighet till fysisk aktivitet (Malmö stad, 2019b).

Vidare skildras i litteraturen en individualisering av fritiden som tycks spegla samhället i övrigt, en trend som går mot att vår motion och fysiska aktivitet blir allt mer självorganiserad (Andersson & Krook, 2015; Krook, 2014). I takt med detta ökar efterfrågan på miljöer i staden som stödjer

fysisk aktivitet. Trots att platser för spontanidrott är allmänt tillgängliga tenderar de att rikta sig till en begränsad målgrupp (Krook, 2014). Grupper i samhället som är särskilt sårbara för brist på fysisk aktivitet, samt de miljöfaktorer som verkar stödjande för deras fysiska aktivitet, är därför särskilt viktiga att uppmärksamma (Boverket, 2013; Faskunger, 2007). Att vi går mot mer självorganiserande motionsformer speglas i Malmös stads planeringsdokument då det tycks finnas en stor efterfrågan på platser för spontanidrott hos malmöborna (Andersson & Krook, 2015). I Program för aktiva mötesplatser föreslås ett basutbud av aktiva mötesplatser för att främja möten mellan människor och för att uppmuntra och inspirera till fysisk aktivitet (ibid.).

Sammantaget pekar den studerade litteraturen på kopplingen mellan fysisk aktivitet och byggd miljö, men det råder fortfarande oklarheter kring hur den byggda miljön bör utformas för att stödja fysisk aktivitet samt hur mycket av de olika faktorerna som krävs. Problematiken tycks ligga i en bristfällig kunskap kring hur både subjektiva och objektiva miljöfaktorer påverkar människors benägenhet till fysisk aktivitet, samt hur de skiljer sig åt mellan olika grupper (Faskunger, 2007). Likaså saknas kunskap vad gäller olika aktiviteters utrymme samt vilken typ av infrastruktur och hur mycket som behövs (Boverket, 2013; Javad Koohsari et al., 2015). På grund litteraturöversiktens generella slutsatser kring stödjande strukturer för fysisk aktivitet i den byggda miljö blir det intressant att fortsättningsvis i arbetet mer specifikt studera löparens behov och preferenser i den urbana miljön samt vilka strukturer som kan verka stödjande för motionslöpning.

## DEN URBANA LÖPAREN OCH DESS LANDSKAP

*Detta avsnitt ämnar undersöka den urbana löparens behov och rumsliga referenser samt de strukturer som verkar stödjande för motionslöpning. Inledningsvis ges en övergripande bakgrund av motionslöpnings utveckling i Sverige. Efter det undersöks den urbana löparens bakomliggande motivationsmönster, strategier för löpning samt upplevelseaspekter kopplat till löpning. Därefter studeras vilka strukturer som stödjer motionslöpning i det urbana landskapet. Slutligen relateras litteraturen till samtida planeringspraktik i Malmö stad. Avsnittet avslutas med en sammanfattande reflektion.*

### BAKGRUND

#### Välfärdsplanering

I Sverige introduceras konditionslöpning som en del av välfärdssamhället under sent 1950-tal för att bekämpa stegrande hälsoproblem och kostnader kopplade till välfärdssjukdomar (Qviström, 2017). Med skogen och naturen som det naturliga landskapet för motionslöpning, och med bilen som det självklara transportmedlet, byggdes motionscentraler upp i utkanten av tätorten, där de större skogsområdena fanns (Qviström, 2017; Bengtsson, 2015). Motionscentralerna var en viktig del i den nationella satsning som gjordes på motion och löpning under 1960-talet, där konditionslöpning behandlades som en naturrelaterad aktivitet, med starka band till rekreation och friluftsliv snarare än till sport, och som kräver sin egen infrastruktur (Bengtsson, 2015; Qviström, 2017). På 1970-talet konkretiserades motionsanläggningarnas utformning genom riktlinjer och ritningar på omklädningsrum och gym samt specificeringar vad gäller motionsspårens längd och antal parkeringsplatser (Bengtsson, 2015). Vidare gav riktlinjerna detaljerade beskrivningar för byggandet av löparbanor, exempelvis om dränering, byggmaterial och belysning

samt vikten av varierad terräng och en viss spårbredd för att underlätta en multifunktionell användning (Qviström, 2012). En sådan standardiserad syn på motionslöpning och anläggningar för aktiviteten, menar Qviström (2017), var en del av det samtida välfärdssamhället som strävande efter sociala förbättringar, och gick i linje med den modernistiska stadsplaneringen som skulle erbjuda lättillgängliga platser för alla. Som ett resultat av förändrade samhällsstrukturer på 1980-talet och 1990-talet har motionscentraler helt eller delvis privatiserats eller stängts (Qviström, 2012). Löpspår och utrustning för utomhusträning används dock fortfarande för motionslöpning och fritid, även i de fall där kommunerna av kostnadsskäl valt att dra in på skötselarbetet (Qviström, 2012; Bengtsson, 2015). Spårens sträckning är i stort sett densamma som när de anlades och insatserna handlar snarare om att underhålla än att utveckla. Idag satsar många kommuner på att komplettera motionsspåren med andra andra typer av anläggningar, så som utegym, vilket har inneburit ett uppsving för användningen (Bengtsson, 2015).

#### Jogging

I *Competing geographies of recreational running* skildrar Qviström (2017) hur en joggingvåg på 1970-talet svepte in över Sverige från Nordamerika med en grundläggande idé om att motionslöparen kan springa var som helst, allt hen behöver är ett par joggingskor. Förespråkare framställde jogging som en mer inkluderande motionsform jämfört med konditionslöpning i skogen, eftersom alla har lika tillgång till platser för jogging (ibid.). Qviström (2017) menar att just denna enkelhet och oberoendet av en särskild miljö eller infrastruktur var avgörande i marknadsföringen av den nordamerikanska joggingen, vilket öppnade upp ett vidare landskap för löparen, även om initiativet att springa samt att hitta lämpliga platser var upp till individen själv. Förutom att joggingen erbjöd en annan geografisk



frihet jämfört med den traditionella konditionslöpningen, erbjöds också löparna alternativa idéer om självförbättring, där syftet med att springa inte är att springa snabbt eller att slå någon annan, istället springer löparen för sin egen skull och tävlar mot sig själv för att bli bättre och för att må bättre (ibid.).

#### Definition och ansvarsfördelning

Trots ett stort intresse för motionslöpning saknas det idag på en nationell nivå riktlinjer och strategier för motionsspår (Bengtsson, 2015). Genom kommunala dokument och intervjuer med tjänstepersoner har Bengtsson (2015) studerat hur ett 40-tal svenska kommuner förvaltar motionsanläggningar och arbetar med frågor kring motionsspår. Författaren menar att motionsspåren inte sällan är en bortglömd resurs i kommunerna och att ansvaret ofta delas mellan olika förvaltningar inom kommunens organisation (ibid.). Den otydliga ansvarsfördelningen, menar Bengtsson (2015) kan innebära en risk att motionsanläggningarna glöms bort när pengarna till förvaltningarna ska fördelas och kan vara en förklaring till varför satsningar på motionsspår tenderar att falla mellan stolarna. Detta resonemang får stöd av Lindström (2016) som har studerat hur och var motion och löpning tas upp i kommunala dokument. Studien pekar på ett mönster där skogen, i linje med 1970- och 1980-talens planering av motionsspår, ses som det ideala landskapet för motionslöpning. Författaren menar att osäkerheten kring huruvida motionslöpning ska betraktas som en friluftaktivitet, en idrott eller en form av rekreation, kan vara en förklaring till den otydliga ansvarsfördelningen (ibid.). Detta går i linje med Qviströms (2016) resonemang i *The nature of running: On embedded landscape ideals in leisure planning* där författaren menar att konditionslöpningens tvetydiga definition som fritid *och* sport på 1970-talet har lett till en situation där den definieras som ingen av dessa.

## DEN URBANA LÖPAREN

### Olika löptyper i staden

I samhället i stort sker en individualisering som även speglar hur och var vi är fysiskt aktiva (Book, 2009). Behovet av en flexibel motionsform som passar stadsbans livsstil kan således förklara den urbana löpningens popularitet (Røjskjær Pedersen et al., 2012). I den danska rapporten *Løb i byer* identifieras olika löptyper som skiljer sig åt beroende på hur de använder staden, vilka rumsliga preferenser de har och hur löpningen är organiserad (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Författarna menar att detta i stor utsträckning beror på löparens bakomliggande motivationsmönster. Motion, gemenskap och upplevelse framhålls som de tre viktigaste typerna av motivation. Motion förklaras handla om målet med löpträningen, för vissa löpare är det viktigt att bibehålla vikten medan andra fokuserar på resultat i form av förbättrad prestation. Gemenskap speglar löparens sociala behov under löpningen; å ena sidan finns det löpare som värnar om att springa individuellt och värdesätter flexibiliteten med löpning, å andra sidan finns det löpare för vilka gemenskapen är en viktig motivation. Likaså skiljer upplevelseaspekten sig åt mellan olika löpare. Medan vissa löpare endast har ett begränsat intresse för att byta ut stadsmiljöer och därmed söker sig till välkända platser, använder sig andra löpare av stadens rum för att variera träningen och för att uppleva staden (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Baserat på de tre aspekterna för motivation har författarna delat in de danska löparna i fem olika löptyper. Av dessa utgör vardagslöparen merparten av de löpare som joggar i staden. Det primära motivet för vardagslöparen är hälsa och motion, med både ett kroppsligt och mentalt fokus. Typiska bakomliggande motiv för löpträning för denna löptyp är att hålla vikten, mental återhämtning samt att varva ner från en hektisk vardag. Ibland springer vardagslöparen med en vän men oftast springer hen själv. För vardagslöparen är löpturen ett frirum för avkoppling och mental återhämtning (Røjskjær Pedersen et al., 2012).

En annan dansk rapport, *Motionsløbere i Danmark*, har även den identifierat fem typer av löpare i staden, vilka skiljer sig åt vad gäller deras önskemål och behov (Forsberg, 2012). Grupperna är baserade på motiven för att utöva motionslöpning, huruvida de är anslutna till någon förening, deras förhållande till andra motionsidrotter samt antal år som de har löptränat, med syfte att skapa en förståelse för vem den typiska löparen i staden är (Forsberg, 2012). I studien presenteras den självorganiserande löparen som den största gruppen av de danska löparna. Typiskt för denna grupp är att de är unga personer som inte är medlem i någon förening. De utövar löpningen på egen hand och har jogging som sin primära träningsform. Fördelningen mellan könen är jämn, där nästan lika många kvinnor som män regelbundet utövar motionslöpning (Forsberg, 2012).

Utöver de olika löptyperna pekar Forsbergs (2012) rapport på att faktorer som familjesituation, arbete och inkomst har betydelse för löparens förhållande till motionsformen. Exempelvis springer föräldrar till barn under 18 år generellt mer än folk utan barn, vilket förklaras bero på löpningens flexibilitet och tidseffektivitet. Vidare visar rapporten att motionslöpning i övervägande grad tilltalar folk som inte är fysiskt aktiva under dagen och som arbetar många timmar under veckan (Forsberg, 2012). En viktig anledning till att valet av motionsform faller på just motionslöpning, menar Forsberg (2012), beror på att folk utan fysisk belastning på arbetet typiskt arbetar inomhus och när arbetsdagen är över har många av dessa människor behov av att komma ut för att få frisk luft och vara fysiskt aktiva.

#### Motivation

En viktig förutsättning för att upprätthålla regelbunden fysisk aktivitet är känslan av motivation (Faskunger & Hemmingsson, 2015). I

Vardagsmotion - vägen till en hållbar hälsa (Faskunger & Hemmingsson, 2015) beskrivs motivation som själva drivkraften för att påbörja och bibehålla en förändring. För stark motivation krävs en inre vilja att utvecklas, medan svagare motivation kommer från skuld känslor från exempelvis utebliven träning. För att långsiktigt upprätthålla motivationen måste den således vara stark och komma inifrån (Faskunger & Hemmingsson, 2015). Detta går i linje med den allt mer hälsofrämjande inriktningen inom folkhälsoarbete, samt en större medvetenhet om samhällsstrukturens betydelse för människors förutsättningar för fysisk aktivitet, som ersatt tidigare mer individriktade kampanjer (Faskunger, 2007; Faskunger, 2008).

Faskunger och Hemmingsson (2015) tar även upp begreppen motiv och förflyttning. Författarna menar att motiven för att börja motionera ofta har med kroppsvikten eller andra hälsobehov att göra. När individen väl har kommit igång och börjat röra på sig blir motivet istället att uppnå vissa känsloupplevelser, så som välbefinnande och tillfredsställelse efter att ha utfört aktiviteten. Begreppet förflyttning förklaras istället vara den utveckling en person gör, vilket i förlängningen kan stärka motivationen (Faskunger & Hemmingsson, 2015). Enligt Faskunger och Hemmingsson (2015) stärks motivationen genom aktiviteter som fortlöper och upprepas under en längre period.

Faskunger och Hemmingssons (2015) resonemang om tillfredsställelse efter genomförd fysisk aktivitet kan även urskiljas i en studie av Shipway och Holloway (2010), där flera deltagare angav att de fick kontakt med sin egen kropp genom löpningen, samt att de uppskattade sin kropp för vad den klarar av att göra snarare än hur den ser ut. Den fysiska ansträngning som löpning kräver resulterar således i en känsla av tillfredsställelse efter

löpning. I motsats till detta skildras i Jography (Cook et al. 2016) hur somliga deltagare i studien beskriver löpningens fysiska ansträngning som smärtsam, opraktisk och meningslös. Meningslösheten som löpningen förknippas med tycks för en del löpare handla om svårigheten att se resultatet och nyttan med en enskild löprunda i ett större sammanhang (Cook et al. 2016). Författarna menar att det krävs en djupare förståelse för löpningens långsiktiga fördelar samt en förmåga att associera flera positiva aspekter och (hälso-)fördelar för att löparen ska kunna värdesätta den enskilda löprundan (Cook et al. 2016).

#### Tidsstrategier

Hur löparen finner och skapar tid till löpning diskuteras av Book (2009) i en artikel i Svensk idrottsforskning. Genom en undersökning av ett femtiotal personer redogör författaren för olika tidsstrategier och tidsrumsliga strategier för att möjliggöra fysisk aktivitet i vardagen. Flera deltagare i studien framhåller just löpning som en strategi för att på en begränsad tid och med stor flexibilitet utöva fysisk aktivitet. Vidare nämns tidsstrategier så som att utöva motion tidigt på morgonen eller sent på kvällen, samt under lunchtimmen, eftersom det inte stör övriga familjens aktiviteter (ibid.). Detta går i linje med Forsbergs (2012) resonemang om att motionslöpning har stora likheter med olika former av vardagsmotion, vilka kännetecknas av att de utnyttjar den fysiska miljön och de lediga stunderna i vardagen.

Löparens tids- och rumsliga strategier handlar också om stadens rytm under dygnet. I Movium Fakta presenteras Qviström och Fridells (2019) studie av dagboksintervjuer med stadslöpare. Flera deltagare i studien angav att stadens rytm och trängsel kan upplevas som problematisk och utgöra barriärer för löpningen. Rytmerna i löpningen förklaras gå förlorad

om trafiken är intensiv, exempelvis vid löpning i de centrala delarna av staden under lunchtimmen, vilket handlar om svårigheten att rent fysisk ta sig fram samt att planera sin löpning. Vidare menar författarna att rytmen i löpningen också kan handla om direkta hinder i form av rödljus eller stora vägar, samt indirekta hinder i form av känslan av var det är kulturellt och socialt accepterat att springa. Som exempel ges att löparen kan uppleva löpningen som olustig eller känna sig i vägen i en park med lugnare tempo (ibid.). Liknande observationer går att ta del av i den danska rapporten *Løb i Byer* (Røjskjær Pedersen et al., 2012) där rytm och mental återhämtning framställs som viktiga aspekter för löpning, vilket innebär att många löpare söker sig bort från stadens trängsel och till stadens gröna omgivningar och rekreativa platser. Sådana platser kännetecknas av att de uppfattas som stadsrum där det är socialt accepterat att springa och där andra också är fysiskt aktiva (ibid.).

Även upplevelsen av trygghet kan kopplas till tids- och rumsliga strategier, vilka förändras med dygnets cykliska rytm. I Qviström & Fridells (2019) dagboksintervjuer angav somliga deltagare att de söker sig till befolkade platser för sin löpning, exempelvis till en idrottsplats när fotbollslaget tränar, medan en öde idrottsplats undviks. Således framstår löpning i stadslandskapet som ett pussel av platser som upplevs som trygga och socialt accepterade för fysisk aktivitet. Enligt Qviström och Fridell (2019) har stadens löpare sannolikt även tidsstrategier under året för att exempelvis hantera mörker, kyla och halka och efterfrågar således en ökad kunskap kring hur dygns-, vecko- och årstidsrytmer påverkar löpningen i stadslandskapet. En indikation på veckorytmer framgår i Jography, där Cook, et al., (2015) har studerat 65 dokumenterade löpturer från 12 löpare. Studien visar på att löparna hade cykliska rytmer under veckorna då de i regel sprang kortare rundor under veckodagarna och

längre rundor på helgen, vilket var kopplat till arbetstider och dagsljus (ibid.).

#### Upplevelsen av löpning i det urbana landskapet

Löpning och löpare är idag synliga i den urbana miljön och som en del av stadens liv. Löparna bidrar till att nyansera och skapa mångfald i stadslivet genom att de befolkar stadens offentliga rum och utmanar våra föreställningar om de offentliga rummens funktioner. Åsynen av löpare kan också bidra till ökad upplevd trygghet och kan motivera andra att delta (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Genom löpningens rörelse, teknik och tempo, menar Røjskjær Pedersen et al. (2012), att löparen får en särskild upplevelse av staden och sin närmiljö, jämfört med vardagens funktionsbestämda förflyttning mellan olika målpunkter. Samtidigt framhålls att för de flesta av stadens löpare utgör rytmen i löpningen den viktigaste preferensen vid val av plats att springa. Upplevelser under löpturen kan därför vara i konflikt med löpningens syfte, som för många löpare handlar om ett oavbrutet flöde och mental avkoppling (ibid.).

Upplevelsen under löprundan handlar också om löparens synlighet i staden. Stråk och torg är exempel på platser där löparen är mycket synlig och där personer som inte springer eller utövar fysisk aktivitet rör sig. På dessa platser skiljer sig löparen från normen genom sin klädsel, tempo och snabba andhämtning (Røjskjær Pedersen et al., 2012). En intressant tendens som skildras av Røjskjær Pedersen et al. (2012) är att oerfarna löpare önskar att vara mindre synliga medan erfarna löpare inte känner sig exponerade i stadens rum. Även Qviström och Fridells (2019) studie av dagboksintervjuer pekar på att det finns platser och tillfällen då löpning kan ge en känsla av obehag då löparen inte passar in i stadsmiljön. För att löpningen ska normaliseras som en del av stadens liv menar författarna

att det behövs centrala och samlande platser och stråk som befolkas av löpare vissa tider samt en kännedom om att spåret används av andra löpare (ibid.).

I *Løb i Byer* (Røjskjær Pedersen et al., 2012) skildras fenomenet gemensamhetsindividualism, vilket förklaras vara en informell löpgemenskap som utspelar sig i städer där många löpare springer samtidigt och på samma platser utan att för den delen springa tillsammans i en organiserad löpgrupp. Författarna menar att även om många av stadens löpare är självorganiserande, är löpning både en individuell och social upplevelse, som inkluderar övriga stadsbor och andra stadslöpare (ibid.). Fenomenet kan kopplas till Gehls (2007) tre typer av utomhusaktiviteter, vilka delas in i nödvändiga, valbara och sociala aktiviteter, beroende på vilka krav de ställer på den fysiska miljön. Enligt Gehl (2007) sker nödvändiga aktiviteter oberoende av omständigheter så som väder och vind. Valbara aktiviteter sker om det finns ett önskemål om att göra dessa och ifall den fysiska miljön och vädret inbjuder till det, medan sociala aktiviteter inkluderar all typ av kommunikation mellan människor i staden, även passiva kontakter som att se och höra andra. Sociala aktiviteter kräver således närvaro av människor (ibid.). Kopplat till Gehls resonemang sker alltså löpning som valbar aktivitet om den fysiska miljön tillgodoser löparens behov och preferenser, exempelvis behovet av rytm i löpningen och avkoppling i en grön omgivning. Löpning som social aktivitet sker då löparen söker sig till befolkade platser eller där andra löpare springer. Eftersom både upplevelsespekten och den sociala kontakten är betydelsefull för löpningen och löparen krävs att den fysiska miljön inbjuder och stödjer aktiviteten samt att miljön befolkas av andra löpare eller övriga stadsbor. Löpning som nödvändig aktivitet kan istället kopplas till då löprundan kombineras med nödvändiga vardagliga

aktivitet, så som att utföra ett ärende eller som aktiv transport till och från arbetsplatsen, vilket skildras i Jography (Cook et al., 2016). Genom att göra löpningen till en nödvändig aktivitet upplevs den sannolikt som mer meningsfull och kan motivera löparen till att utföra aktiviteten, medan upplevelsen under löpningen kan tänkas vara underordnad funktionen.

## DEN URBANA LÖPARENS LANDSKAP

### Motionslöpning i stadens struktur

Då upplevelsen under löprundan har visat sig vara betydelsefull för val av plats att springa är det intressant att studera var i staden löparna faktiskt springer. I Løb i Byer beskrivs den ideala löprundan för många löpare som rekreativ, i en grön och lugn miljö och med mjukt underlag (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Samtidigt framhålls flexibilitet och tidseffektivitet som de stora fördelarna med löpning som motionsform, vilket innebär att många löpare startar och slutar sin löprunda vid ytterdörren och springer i sin bostadsnära miljö. De väljer den kortaste vägen från hemmet till närmsta gröna eller blåa omgivning, så som parker, sjöar, hav och kanaler, medan sträckan fram och tillbaka genom staden uppfattas som en transportsträcka. Trots att stadens gröna och blå rum framhålls som de mest uppskattade är trottoarer och vägar de mest använda platserna bland stadens löpare (ibid.). Enligt Røjskjær Pedersen et al. (2012) är stadens struktur således i stark kontrast till löparnas önskemål. Liknande tendenser framgår av Qviström och Fridells (2019) studie av dagboksintervjuer. Majoriteten av deltagarna förespråkar skogen som ideal för löpning men på grund av vardagens rutiner och av praktiska skäl angav flera deltagare svårigheten att prioritera turer till skogen en vardag och att de därför springer i stadsmiljön under veckodagarna. Vidare uttryckte deltagarna att de söker sig till parker eller grönområden vid löpning i stadsmiljön

eftersom sådana miljöer är fria från avbrott från trafiken (ibid.). Dessa preferenser vad gäller löpning i staden bekräftas i Forsbergs (2012) studie av motionslöpare i Danmark. Majoriteten av deltagarna angav att de föredrar att springa i skog, park eller andra naturområden utanför staden, men eftersom de flesta startar sin löprunda från hemmet och springer i sin lokala miljö innebär det att de till stor del springer längs trottoarer eller vägar i staden. Eftersom fåtalet av löparna föredrar att springa i stadens urbana miljöer, menar Forsberg (2012), att vissa löpare sannolikt är missnöjda med de möjligheter som deras närmiljö erbjuder. Resonemangen får stöd av Qviström & Fridell (2019) som menar att den ideala löprundan som löparna lyfter till stor del är motsatsen till vad staden kan erbjuda, i form av blandad trafik och begränsad växtlighet.

Även om löpning ofta framställs som en enkel motionsform tack vare dess oberoende av särskild infrastruktur och anläggningar, menar Forsberg (2012) att motionslöpning i staden inte alltid är så enkelt som det framstår som. Författaren menar att många löpare har behov av att miljön är anpassad för aktiviteten, sociala kontakter med andra löpare samt rådgivning om utrustning och kost (ibid.). Enkelheten i löpning ifrågasätts även i Qviström och Fridells (2019) studie som menar att löpning i den urbana miljön kräver kreativitet, kompromisser och erfarenhet. Enligt Qviström och Fridell (2019) handlar kreativiteten i löpningen om att pussla ihop grönområden för att hålla igång löpningens rytm och för att slippa stanna vid rödljus. Kompromisser handlar om att rytmen i löpningen, så som att behöva stanna eller sakta ner, samt att möjligheterna att koppla av under löprundan kompromissas bort vid löpning i staden. En bristfällig miljö för löpning kräver att löparen har strategier för att anpassa och se möjligheter i löpningen. Detta är något som erfarna löpare tycks behärska, medan oerfarna löpare har färre strategier att välja mellan. Staden kan således

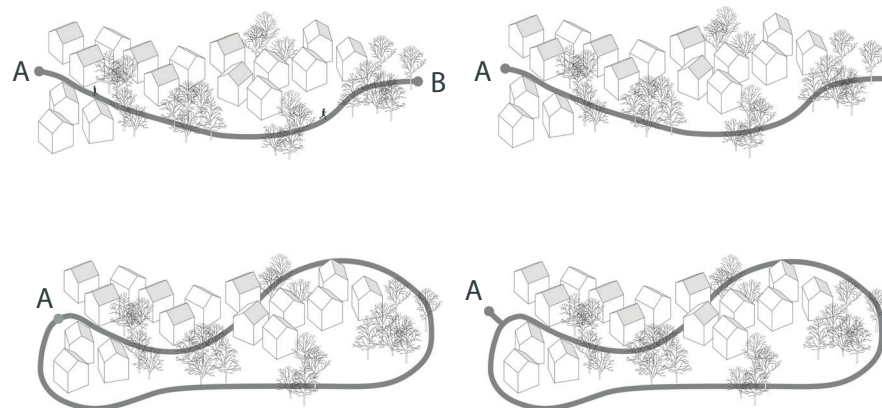


upplevas som begränsande för löpning, särskilt för nybörjaren (ibid.). Sammantaget kan det konstateras att eftersom löparna i staden rör sig i ett vidare landskap än stadens gröna och blå miljöer behöver stödjande strukturer betraktas i ett större perspektiv för att kunna tillgodose löparnas behov och rumsliga preferenser.

#### Motionslöpning i trafikhierarkin

I *Løb i byer* skildras hur städer och tätorter innehåller ett myller av olika aktiviteter, funktioner och flöden av människor (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Stadens multifunktionalitet och de olika trafikhierarkierna förklaras vara en förutsättning för de aktiviteter som tar plats i de offentliga rummen. Likaså är det en förutsättning för stadens löpare som ofta springer längs trottoarer, cykelbanor och gator där många andra trafikanter också färdas (ibid.). Enligt Røjskjær Pedersen et al. (2012)

utgör löparen en ny typ av trafikant i gaturummet och utmanar således stadens traditionella trafikhierarki. Eftersom löparna inte har en särskild fil eller löpspår att följa behöver de trixa sig fram mellan stadens övriga trafikanter. Löpningens oberoende av en specifik plats eller anläggning gör den mycket flexibel och ger löparna frihet att själva skapa sina löprundor, men i samspel med andra trafikanter kan flexibiliteten begränsas (ibid.). Røjskjær Pedersen et al. (2012), menar att löparna därför kan betraktas som hemlösa i trafikstrukturen. Problematiken skildras även i *Jography* (Cook et al., 2016), där löparna i studien i regel följer vägnätets struktur, men undviker gågator eller gångstråk för att minska risken för kollisioner med fotgängare. Detta förklaras bero på att löparna uppfattar att trottoarer främst tillhör fotgängare samt att de ser sig själva som en minoritet som frångår stadens norm på det sätt de rör sig. Löparna upplever därför att de har ansvaret att på ett trafiksäkert sätt passera eller väja för fotgängare (ibid.).



**Figur 6.**  
Funktionsbesämd rörelse från A-B och löpning med aktiviteten som syfte från A-A. Illustration baserad på figur 1-4 i *Jography* (Cook et al., 2016, ss. 745-746).

En annan intressant aspekt handlar om hur löparens rörelse i staden och i trafikstrukturen skiljer sig åt jämfört med den övriga trafiken. I *The sustainable mobility paradigm* förklarar Bannister (2007) hur förflyttning inom trafikplanering ses som en tvungen aktivitet och inte en aktivitet som folk önskar göra i sig. Det är således målet på destinationen som är anledningen till att förflyttningen genomförs (ibid.). I motsats till detta beskriver Cook et al. (2016) att stadens löpare inte rör sig mellan två olika punkter (A-B) utan istället har samma start- och målpunkt (A-A). Målet för löpningen är därför inte att ta sig någonstans eller att göra något vid målet, istället är löpningen som aktivitet målet i sig. Under löprundan flyttas alltså fokus från start- och målpunkt till de upplevelser och kvaliteter som löpningen kan erbjuda (ibid.).

### Stödjande strukturer för motionslöpning

I Løb i Byer (Røjskjær Pedersen et al., 2012) lyfts digitala strukturer i form av internetforum och mobilapplikationer som en samtida tendens som kan stödja motionslöpning. Med sådana strukturer kan löparen hämta löpslingor, orientera sig med hjälp av mobilen, registrera och dela sina motionsrundor digitalt, ta del av träningsupplägg samt få kontakt med andra löpare. Genom att motionsslingorna synliggörs digitalt kan de inspirera och uppmuntra andra löpare att upptäcka nya platser och löprundor (ibid.). De digitala strukturerna verkar dock inte konkurrera ut uppmätta och fysiska motionsspår. Enligt Qviström & Fridells (2019) studie av dagboksintervjuer finns det en stor tilltro till och ett stort värde i sådana motionsspår eftersom de kan samla och synliggöra löparna och löpningen som en naturlig del av staden, vilket i förlängningen kan innebära att tröskeln för löpning sänks, särskilt för nybörjaren. För att främja motionslöpning i staden förespråkar Qviström och Fridell (2019) således urbana motionsspår. Författarna menar att dessa kan avlasta behovet av strategier, exempelvis behovet av att planera sin löprunda (ibid.). Likaså lyfter Røjskjær Pedersen et al. (2012) behovet av särskilda motionsspår för att ge löparna en plats i stadens trafikstruktur, för att optimera rytmen för löparen samt för att möta efterfrågan på löpning som aktiv transport till och från arbetet. Att synliggöra urbana motionsspår menar Røjskjær Pedersen et al. (2012) är centralt för att motivera och inspirera till löpning.

Då litteraturen har pekat på att löparen i regel startar sin löprunda från ytterdörren och springer i ett vidare stadslandskap, bör inte de stödjande strukturerna för löpning begränsas till att endast utgöras av staden gröna miljöer och anlagda strukturer för motionslöpning. Likaså tycks stödjande strukturer för löpning skilja sig åt mellan olika löpare då löparnas behov

och rumsliga preferenser är individuella och grundar sig i löparens bakomliggande motivationsmönster (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Den studerade litteraturen tyder ändå på att det finns gemensamma strukturer som kan verka stödjande för motionslöpning. Några av dessa presenteras i Løb i Byer, där löparnas rumsliga preferenser har sammanfattats till följande elva faktorer:

- *närhet*
- *basfaciliteter*
- *trygghet*
- *trafiksäkerhet*
- *orienterbarhet*
- *rytm*
- *gröna och blå rum*
- *stadsliv*
- *kort distans*
- *lång distans*
- *löptekniska faciliteter*

(fritt översatt från Røjskjær Pedersen et al., 2012, s. 44-45).

Eftersom de rumsliga preferenserna är individuella och skiljer sig åt mellan olika löpare varierar även vikten av de olika preferenserna mellan olika löpare (ibid.). Ändå kan det antas att platser eller miljöer där dessa faktorer uppfylls kan ge goda förutsättningar för och verka stödjande för motionslöpning. Även i Qviström & Fridells (2019) dagboksstudie framgår en rad rumsliga preferenser hos staden löpare. Bland dessa nämns sammanhängande och tydligt markerade stråk som betydelsefulla, både för löparna själva och för andra trafikanters skull. Likaså nämns valmöjligheten att kunna anpassa löpningen efter dagsform eller motivation, samt infrastruktur i form av mjukt underlag, toaletter och vattenposter som betydelsefulla stödjande strukturer (ibid.).

## PLANERING FÖR FYSISK AKTIVITET I MALMÖ STAD

*I följande avsnitt presenteras en fördjupad litteraturöversikt kring hur Malmö stad arbetar för att främja motionslöpning i staden. baserat på Program för aktiva mötesplatser (Andersson & Krook, 2015), artikeln *The nature of running: On embedded landscape ideals in leisure planning* (Qviström, 2016), samt mailkontakt med Maria Kaneberg och Eva Delshammar, som arbetar som landskapsarkitekter på fastighets- och gatukontoret på Malmö stad.*

### Urbana motionsspår

Som en del av den nationella satsning som gjordes under 1960- till 1980-talet och i linje med riktlinjerna för löpning, anlades motionscenter i och i anslutning till Malmö. På grund av kommunens begränsade tillgång på skog anlades motionsspår i Torups bokskogar, som tillhör grannkommunen Svedala, för att kunna erbjuda malmöborna motion i en skogsmiljö (Qviström, 2016). Även den avvecklade flygplatsen Bulltofta omvandlades till ett rekreationsområde med motionsspår och tillhörande faciliteter (Malmö stad, 2019c). Både Torup och Bulltofta finns kvar idag, och används fortfarande för motion och friluftsliv (Malmö stad, 2019d).

Utifrån Program för aktiva mötesplatser (Andersson & Krook, 2015) tycks Malmö stads satsningar på motionsspår ha flyttats från skogen till staden. I programmet framhålls motionsspår i urbana miljöer som kärnan i ett aktivt Malmö och som ett sätt att möjliggöra och underlätta de allra vanligaste motionsformerna; promenader och löpning. Målsättningen är att erbjuda alla malmöbor tillgång till motionsspår inom 500 meter från bostaden. Med tydliga markeringar och kartor kan slingorna få en samlande funktion av motionärer, vilket kan bidra till ökad trygghet. Genom strategisk placering som knyter samman aktivitetsplaner kan slingorna inspirera och

utmana till ytterligare aktiviteter (ibid.). Ytterligare argument för urbana motionsspår, som lyfts i Program för aktiva mötesplatser (Andersson & Krook, 2015), är att befintlig infrastruktur, så som gång- och cykelvägar, kan användas och därmed fylla flera syften. Motions slingor framstår således som enkla och billiga att anlägga och underhålla, eftersom de går genom befintliga miljöer och utnyttjar befintliga strukturer. Således bör de också kunna anläggas inom relativt kort tid (ibid.). Utifrån Program för aktiva mötesplatser (Andersson & Krook, 2015) och information om spåren på Malmö stads hemsida (Malmö stad, 2019e) finns det idag dock endast ett fåtal anlagda motionsspår i Malmö och många av stadens invånare har således inte tillgång till ett motionsspår inom 500 meter.

För att få ytterligare information om hur Malmö stad arbetar med planering och utformning av motionsspår har mailkontakt med tjänstepersoner på Malmö stad förts. Enligt Maria Kaneberg<sup>1</sup> används Program för aktiva mötesplatser som utgångspunkt vid utformning av löpslingor, även om varje löpslinga måste anpassas till den specifika miljö de anläggs i. I regel anläggs tre slingor av olika längd för att passa så många motionärer som möjligt, varav minst en ska vara helt belyst. Slingorna markeras med olika färger och ofta kilometeranvisningar för att underlätta orienteringen. En problematik som Kaneberg nämner är att slingorna måste förhålla sig till redan fasta strukturer i staden eftersom markeringar fästs på belysningsstolpar, vilket ibland innebär ett pusslande för att skapa en bekväm och trevlig runda som samtidigt upplevs som trygg. Samtidigt innebär det att stråket till stor del utnyttjar befintlig belysning och blir till stor del belyst, vilket inger en känsla av trygghet för motionärerna. Vidare förklaras att ambitionen är att skapa ett nätverk av löpslingor över hela staden, men på grund av begränsad budget och resurser är det ett arbete som får ta tid.

<sup>1</sup> Maria Kaneberg, landskapsarkitekt på Fastighets- och gatukontoret Malmö stad, mailkontakt 190716



Som nämnt ovan har de slingor som finns i Malmö idag i regel lagts till i en befintlig struktur. Hyllemilen är dock ett undantag där principer från Program för aktiva mötesplatser till viss del har frångåtts för att utformat ett specifikt motionsspår för Hyllie. Eva Delshammar<sup>2</sup> förklarar att i den nya stadsdelen Hyllie började planerna för ett motionsspår i ett tidigt skede eftersom det skulle ta lång tid innan parkerna blev klara. Syftet med Hyllemilen var således att skapa ett värde för de som bor i området under byggtiden. Arbetet med Hyllemilen stötte dock på hinder då etapper av slingan går genom exploateringsområden, vilket innebar att etapper längs spåret stängdes av på grund av byggnation. Att markera ut slingan visade sig också vara en utmaning då belysningsstolpar bitvis saknas.

<sup>2</sup> Eva Delshammar,  
landskapsarkitekt  
på Fastighets- och  
gatukontoret Malmö  
stad, mailkontakt  
190716

## SAMMANFATTANDE REFLEKTION

1960- och 1980-talens riktlinjer för motionslöpning och tillhörande anläggningar kan ses som ett standardiserat förhållande till löpning, med skogen och naturen som löpningens naturliga miljö och bilen som det självklara transportmedlet till anläggningarna (Qviström, 2017; Bengtsson, 2015). Malmö stad är ett intressant exempel i sammanhanget då motionscenter för löpning anlades i grannkommunen för kunna erbjuda invånarna motion i en skogsmiljö, i enlighet med de nationella riktlinjerna och utan platsspecifik anpassning (Qviström, 2016). När den nordamerikanska joggingvågen drog in över Sverige kom motionslöpning att betraktas som en mer inkluderande motionsform och oberoende av en särskild infrastruktur (Qviström, 2017). Att jogging marknadsfördes som just oberoende av infrastruktur har dock lett till att motionslöpning inte sällan tas för givet, samt en osäkerhet kring aktivitetens definition som friluftsliv, idrott eller rekreation (Qviström, 2016; Lindström, 2016). I förlängningen har det lett till en otydlig ansvarsfördelning mellan olika förvaltningar inom kommunerna, vilket ofta resulterar i att satsningar på motionsspår faller mellan stolarna (Bengtsson, 2015).

Samhällsstrukturen i stort tycks spegla hur vi är fysiskt aktiva (Book, 2009). Idag värdesätts motionsformer som är flexibla och tidseffektiva, vilket också är löpningens stora fördelar. Den ideala löprundan beskrivs dock fortfarande av många löpare vara kopplad till rekreativa miljöer så som skog och natur. På grund av tidsbrist i vardagen startar många löpare sin löprunda vid ytterdörren och väljer den kortaste vägen till stadens gröna omgivning (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Även om de gröna och blå omgivningarna framställs som de mest uppskattade, tycks trottoarer och vägar vara de mesta använda platserna för löpning i staden. Detta tyder på att löparna sannolikt är missnöjda med vad staden och närmiljön erbjuder, då de ideal som löparna lyfter är i stark kontrast till

staden (Forsberg, 2012; Qviström & Fridell, 2019).

I trafikstrukturen har löparen kommit att bli en ny trafikant som utmanar våra föreställningar om trafikens hierarkier. Eftersom löparna inte har en särskild fil att följa kan löpningen upplevas som flexibel, men i samspel med andra trafikanter tycks löparnas rörelse bli begränsad (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Trottoarerna upplevs främst tillhöra fotgängare och eftersom löparna frångår normen vad gäller tempo och de sätt de rör sig längs trottoarerna upplever många löpare att de har ansvar att väja (Cook et al., 2016). Sammantaget kan det konstateras att miljöer för löpning inte bör begränsas till parker, grönområden och anlagda strukturer för löpning utan bör betraktas i staden som helhet. Därför är transportsträckor till och kopplingar mellan stadens parker, grönområden och anlagda strukturer intressanta att studera i förhållande till upplevelsen av löprundan samt för ökad förståelse för hela det stadslandskap som löparen rör sig i.

Vidare indikerar litteraturen att de behov och rumsliga preferenser som stadens löpare har är personliga, och grundar sig i löparens bakomliggande motiv till att utföra aktiviteten (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Eftersom löprundans start- och målpunkt ofta är densamma blir löpningen som aktivitet målet i sig och därmed är upplevelsen under löprundan central (Cook et al., 2016). Upplevelsen av löprundan handlar för de flesta av stadens löpare om oavbruten rytm och avkoppling i samband med löpning. Samtidigt kan dessa värden också stå i konflikt med upplevelseaspekten. När löpning och löpare synliggörs i staden bidrar det till att normalisera löpning som en naturlig del i stadens liv och kan motivera andra att springa. Genom att befolka platser och stråk bidrar löparna även till trygghet. Att springa i staden innebär att löparen frångår stadens norm och på vissa platser i staden är löparen mycket synlig (Røjskjær Pedersen et al., 2012).

Att inte passa in i stadsrummet kan ge en känsla av obehag, vilket är särskilt påtagligt för nybörjaren (Qviström & Fridell, 2019). Många löpare söker sig därför till platser och stråk där andra också löptränar, vilket beskrivs som en informell löpgemenskap (Røjskjær Pedersen et al., 2012).

Utifrån litteraturen framgår det att löpning i staden inte alltid är så enkelt och flexibelt som det framstår som och många löpare har behov av en miljö som stödjer aktiviteten (Forsberg, 2012). Även om digitala stödjande strukturer har öppnat upp för möjligheter att planera och ta del av löpslingor digitalt tycks det finnas en stor tilltro till uppmätta motionsspår (Røjskjær Pedersen et al., 2012; Qviström & Fridell, 2019). Urbana motionsspår kan avlasta behovet av kreativitet, kompromisser och erfarenhet, något som framhålls vara särskilt viktigt för en ovan löpare (Qviström & Fridell, 2019). I planeringsdokumenten från Malmö stad förespråkas urbana motionsspår för sin samlande funktion, att de bidrar till att skapa trygghet genom att befolka stråk samt knyter samman aktiva mötesplatser. Eftersom motionsspåren i regel anläggs i befintlig struktur behöver de anpassas efter gång- och cykelbanor och belysningsstolpar där markeringar fästs, samtidigt som det innebär att dessa strukturer samnyttjas. Målsättning är att alla malmöbor ska ha tillgång till ett motionsspår inom 500 meter från bostaden, men på grund av begränsad budget och resurser finns endast ett fåtal anlagda motionsspår (Andersson & Krook, 2015).

## SLUTSATSER

*Genom att återkoppla till arbetets delfrågeställning diskuteras stödjande strukturer för motionslöpning och slutsatser kring löparnas behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet dras. Dessa slutsatser ligger till grund för tematisering av analyser av anlagda motionsspår genom referensrundor, som presenteras i arbetets tredje del.*

Delfrågeställning:

*Hur kan stödjande strukturer för motionslöpning skapas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur för att möta löparnas behov och rumsliga preferenser?*

### STÖDJANDE STRUKTURER FÖR MOTIONSLOPNING

Den täta och funktionsblandade staden framhålls i dagens stadsbyggande som särskilt attraktiv då den ger närhet mellan målpunkter och skapar interaktion mellan människor (Boverket, 2016). En sådan stadsstruktur används synonymt med ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet, samt som ett verktyg för att prioritera gång, cykling och kollektivtrafik (Boverket, 2017; Boverket, 2016). I den täta och funktionsblandade staden ska fler funktioner och service rymmas, även fler människor, vilket inte sällan resulterar i en målkonflikt om markanvändningen där behovet av fler bostäder ställs mot invånarnas behov av platser för umgänge, rekreation och fysisk aktivitet (Boverket, 2016; Faskunger, 2007). Mot bakgrund av detta kan motionslöpning i staden sägas gå i linje med dagens ideal om en tät och funktionsblandad stad, tack vare dess flexibilitet och yteffektivitet. Löpning sammanfaller även med dagens hållbarhetsmål och krav på tillgänglighet eftersom aktiviteten i regel sker i den bostadsnära

miljön. När löpning tar plats i staden blir det dessutom en social aktivitet som befolkar offentliga platser och rum, vilket i förlängningen kan bidra till ökad trygghet. Utifrån litteraturen kan det dock konstateras att löpning i staden inte är så enkelt som det ofta framställs som och många löpare, särskilt nybörjare, har behov av en miljö som stödjer aktiviteten. Nedan presenteras de stödjande strukturer för motionslöpning som utifrån litteraturen framstår som särskilt betydelsefulla.

### Grönstruktur

För att stödja fysisk aktivitet i stort är närhet och tillgänglighet till grönstruktur, samt till anläggningar och faciliteter för fysisk aktivitet, av stor vikt (Boverket, 2013; Gladwell et al. 2013). Likaså är bostadsområdets utformning bland det viktigaste stödjande strukturerna för fysisk aktivitet (Faskunger, 2008). För motionslöpning specifikt tycks gröna och rekreativa miljöer, samt att dessa har inslag av naturlika element, vara särskilt betydelsefulla (Røjskjær Pedersen et al., 2012; Qviström & Fridell, 2019; Forsberg, 2012). Vistelse och fysisk aktivitet i sådana miljöer kan bidra med både fysiska och mentala hälsofördelar, men en avgörande faktor för detta tycks vara att miljöerna är av en viss storlek (Boverket, 2013; Berggren-Bärring & Grahn, 1995). För att den urbana miljön ska kunna stödja fysisk aktivitet i allmänhet och löpning i synnerhet samt ge mentala hälsofördelar krävs således närhet och tillgänglighet till stora parker och grönområden. I den täta och funktionsblandade staden tenderar dock sådana strukturer att bli mindre och färre då bebyggelsestryck och behovet av yteffektiv markanvändning ställs mot invånarnas behov av offentliga platser och rum för umgänge, rekreation och fysisk aktivitet (Faskunger, 2007). En utmaning i samband med förtätning och funktionsblandning blir således att säkerställa tillräckligt många och stora parker med närhet från bostaden för alla stadens invånare. Även om fokus för arbetet ligger

på motionslöpning är dessa strukturer sannolikt betydelsefulla för fysisk aktivitet i allmänhet och för stadslivet i stort.

### Stråk och kopplingar

Utifrån litteraturoversikten är det tydligt att löparen ofta startar sin löprunda från ytterdörren och orienterar sig mot stadens gröna omgivningar, vilket innebär att de mest använda platserna för löpning i stadsmiljön är trottoarer och vägar (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Det är således sannolikt att attraktiva kopplingar till och mellan stadens parker och gröna miljöer kan stödja motionslöpning. Möjligheter att utveckla sådana kopplingar kan urskiljas inom den samtida trafikplaneringen där en perspektivförskjutning har kommit att innebära att fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras framför personbilen genom integration av olika trafikslag och genom sänkta hastigheter (Lindelöw et al., 2016). Likaså har gaturummet kommit att behandlas som ett attraktivt och grönskande rum för rörelse och vistelse (Wingren et al., 2015). Lägre hastigheter och integration mellan trafikslag kan sannolikt bidra till att trafikstrukturen upplevs som mindre begränsande för löparen då barriärer och brytpunkter kan undvikas, medan grönskande och attraktiva stråk kan möjliggöra motionslöpning i en sammanhängande miljö där rytmen i löpningen kan upprätthållas och där löparen kan få mental återhämtning. Stråken kan även tänkas vara betydelsefulla för aktiv transport och vardagsmotion eftersom dessa kan öka individens benägenhet att välja promenader och cykling framför personbilen. Dock pekar den studerade litteraturen på att allt fler cyklister och olika typer av fordon färdas längs stadens gång- och cykelbanor (Boverket, 2012). För motionslöparen är det därför av stor vikt att dessa stråk och kopplingar är tillräckligt breda för att löparens ska kunna passera fotgängare och cyklister utan att behöva väja eller anpassa tempot. Det finns även en risk att målsättningar

om attraktiva och grönskande stråk används som argument för att tumma på utrymmeskrav för parker och grönområden vid diskussion om markanvändningen i den täta och funktionsblandade staden. Ifrågasätts bör också ifall ett grönskande gaturum kan ge samma upplevelsemässiga och rekreativa kvaliteter som större parker och grönområden kan ge.

### Urbana motionsspår

Eftersom löparen i regel startar sin löprunda från ytterdörren innebär det att hen använder ett vidare stadslandskap under löprundan än endast stadens gröna miljöer och anlagda strukturer för löpning (Røjskjær Pedersen et al., 2012; Qviström & Fridell, 2019; Forsberg, 2012). Samtidigt som stödjande strukturer för löpning inte ska begränsas till att endast utgöras av sådana miljöer tyder litteraturen på att det finnas en stor tilltro till och ett stort värde i urbana motionsspår eftersom de samlar och synliggör löparna och löpningen som en naturlig del av stadens liv (Qviström & Fridell, 2019). Urbana motionsspår kan dessutom ge löparna en plats i stadens trafikstruktur, vilket framstår som viktigt för både löparna och andra trafikanter (Røjskjær Pedersen et al., 2012). I förlängningen tycks urbana motionsspår kunna minska löparens behov av strategier för att möjliggöra löpning i staden och således bidra till att tröskeln för löpning sänks, vilket är särskilt betydelsefullt för nybörjaren (Qviström & Fridell, 2019). I den täta och funktionsblandade staden där samnyttjande och yteffektivitet ofta framhålls som ledord har urbana motionsspår potential att möta invånarnas behov av motion och rekreation. I linje med dagens stadsbyggnadsideal är urbana motionsspår yteffektiva eftersom stödjande strukturer för löpning kan samutnyttjas med annan infrastruktur, så som gång- och cykelvägar och belysning. Urbana motionsspår kan dessutom bidra med synergieffekter i staden då löparna befolkar stadsrummet och löpningen synliggörs, vilket kan bidra till känslan av trygghet och att

andra kan bli inspirerade och motiverade att börja l ptra.na.

### Kunskapslucka

Den studerade litteraturen pekar på en kunskapslucka kring hur den byggda miljön bör utformas för att stödja fysisk aktivitet samt vilket behov av infrastruktur och utrymme olika aktiviteter har (Boverket, 2013; Javad Koohsari et al., 2015). Problematiken tycks ligga i en bristfällig kunskap kring hur både subjektiva och objektiva miljöfaktorer påverkar människors benägenhet till fysisk aktivitet, samt hur de skiljer sig åt mellan olika grupper (Faskunger, 2007). Fördjupad kunskap kring detta  r särskilt viktigt då det finns en ojämn fördelning och stora skillnader i tillgång till fysisk aktivitet mellan olika grupper i samhället. Eftersom att alla ska ges lika möjlighet att känna sig bekväma att utöva fysisk aktivitet i stadens offentliga rum handlar stödjande strukturer för fysisk aktivitet i förlängningen om demokrati (Andersson & Krook, 2015). Stadens ofta bristfälliga stödjande strukturer för löpning verkar dels bero på att motionslöpning i staden (jogging) historiskt sett har marknadsförts som oberoende av infrastruktur, vilket har lett till att aktiviteten tas för givet, dels som ett resultat av osäkerheten kring hur den byggda miljön bör utformas för att stödja fysisk aktivitet i stort (Qviström, 2016; Faskunger, 2007). För att kunna främja löpning i samband med förtätning och funktionsblandning behöver tröskelvärden vad gäller distans till, antal och storlek på stödjande strukturer för löpning identifieras. Malmö stads m ls tning om att erbjuda alla malmöbor ett basutbud av aktiva mötesplatser inom 500 meter från bostaden kan ses som ett försök till detta.

### LÖPARNAS BEHOV OCH RUMSLIGA PREFERENSER

Utifrån litterat r versikten  r det tydligt att löparnas behov och rumsliga preferenser personliga och grundar sig i löparens bakomliggande motiv till att utföra aktiviteten (R jskj r Pedersen et al., 2012). Ändå tycks stadens löpare ha några gemensamma grundläggande behov och rumsliga preferenser som är betydelsefulla för upplevelsen av motionslöpning i det urbana landskapet. Dessa presenteras nedan:

#### Rytm och rofylldhet

Eftersom l prundans start- och målpunkt ofta är densamma  r löpningen som aktivitet målet i sig under löprundan och därmed är upplevelsen central (Cook et al., 2016). Upplevelsen av löprundan tycks f r många löpare vara kopplad till löpningens rytm och möjligheten till mental återhämtning, vilket innebär att många löpare söker sig bort från stadens trängsel och till stadens gröna omgivningar och rekreativa platser. Sådana platser kännetecknas av att de uppfattas som stadsrum där det  r socialt accepterat att springa och där andra också är fysiskt aktiva (R jskj r Pedersen et al., 2012). Utifrån detta kan det antas att löparnas behov av rytm och rofylldhet kan tillgodoses vid löpning i sammanhängande miljöer utan hinder eller brytpunkter. Även goda kopplingar mellan stadens gröna miljöer kan sannolikt möta löparens behov av rytm och rofylldhet. Inom dagens stadsbyggande förespråkas prioritering av fotgängare och cyklister genom sänkta hastigheter samt grönskande och attraktiva gaturum f r rörelse och vistelse (Lindelöw et al., 2016; Wingren et al., 2015). Genom att anlägga sådana stråk mellan stadens parker och gröna miljöer kan löparens behov av rytm och rofylldhet sannolikt m tas. Samtidigt tenderar parker och grönytor att bli mindre och färre i samband med förtätning och funktionsblandning (Faskunger, 2007), vilket kan

begränsa möjligheten till motionslöpning i staden. För att erbjuda möjlighet till mental återhämtning under löprundan bör miljön vara fri från störande element, stor mängd information och trafik. Samtidigt kan det tänkas att upplevelsen under själva löprundan kan vara i konflikt med möjligheten till avkoppling. Upplevelseaspekterna bör därför vägas mot löparens behov av rofylldhet och avkoppling.

#### Flexibilitet

Flexibilitet framhålls som en av löpningens stora fördelar och tycks vara kopplat till aktivitetens oberoende av särskilda strukturer eller anläggningar, vilket gör att motionslöpning kan ta plats i princip var som helst (Røjskjær Pedersen et al., 2012; Forsberg, 2012). Samtidigt kan löparen betraktas som hemlös i trafikhierarkin på grund av denna avsaknad av infrastruktur (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Eftersom det många gånger krävs kompromisser, kreativitet och erfarenhet för att möjliggöra löpning i staden, innebär det att staden kan upplevas som begränsande för motionslöpning, särskilt för ovana löpare (Qviström & Fridell, 2019). Sammantaget kan det därför konstateras att motionslöpning i staden inte är så enkelt som det ofta framställs som och att många löpare har behov av stödjande strukturer. För att ta tillvara på löpningens flexibilitet bör stråk och kopplingar mellan stadens parker säkerställas. Det sådana stråk och kopplingar kan löprundan anpassas efter dagsform eller motivation. Eftersom löparen rör sig i ett större landskap än endast stadens parker och anlagda strukturer för löpning kan det tänkas att löpning längs anlagda motionsspår står i kontrast till löparnas önskemål om flexibilitet eftersom sådana strukturer kan upplevas som oflexibla och svåra att variera. Likaså är löpning i en urban miljö och längs markerade spår i kontrast till löparens önskemål om löpning i en grön och rofylld miljö. Stödjande strukturer för löpning behöver således behandlas i ett vidare perspektiv.

#### Synlighet och trygghet

Den studerade litteraturen pekar på att många löpare söker sig till befolkade platser för sin löpning eftersom åsynen av andra löpare kan bidra till upplevelsen av trygghet. Genom att springa där andra också löptränar kan löparen känna sig bekväm i aktiviteten samtidigt som åsynen av löpare kan motivera och inspirera andra att delta (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Utifrån litteraturen kan det konstateras att uppmätta motionsspår kan avlasta löparens behov av strategier, vilket i förlängningen kan bidra till att tröskeln för löpning sänks, särskilt för nybörjaren. Urbana motionsspår kan sannolikt även möta löparnas behov av synlighet och trygghet eftersom sådana spår bidrar till att samla löparna och löpningen i staden. Samtidigt som löparens behov av synlighet och trygghet möts uppstår synergieffekter i staden. När löparna samlas blir motionslöpning en social aktivitet som befolkar stadens offentliga platser och rum. Integration och möten mellan människor uppstår och andra kan bli motiverade och inspirerade att börja löpträna. I förlängningen kan det bidra till ökad trygghet och ökad fysisk aktivitet bland befolkningen. Genom att samnyttja motionsspåren med andra strukturer i staden blir de dessutom yteffektiva. Det ska dock poängteras att löparnas behov av trygghet och synlighet genom samlande stråk och folkliv kan så i konflikt till behovet av rytm och rofylldhet. Även dygns- och årstidsväxlingar bör beaktas vid planering av miljöer för löpning.



# REFERENSRUNDOR & ARKITEKTONISKA VERKTYG

*Genom referensrundor som analysverktyg av urbana motionsspår fördjupas förståelsen för hur motionslöpning kan främjas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur. Inledningsvis beskrivs de utgångspunkter som ligger till grund för referensrundorna samt den målgrupp som analyserna utgår från. Efter det presenteras slutsatser efter genomförda referensrundor, vilka utgår från litteraturstudiens slutsatser kring löparens behov och preferenser i det urbana landskapet. Slutligen sammanställs slutsatser från referensrundorna med slutsatser från litteraturöversikten till arkitektoniska verktyg för hur stödjande strukturer för motionslöpning kan planeras, lokaliseras och utformas. De arkitektoniska verktygen tillämpas i arbetets fjärde del genom en fallstudie av Nyhamnen i Malmö.*

- REFERENSRUNDOR
- ARKITEKTONISKA VERKTYG

## REFERENSRUNDOR

### UTGÅNGSPUNKT

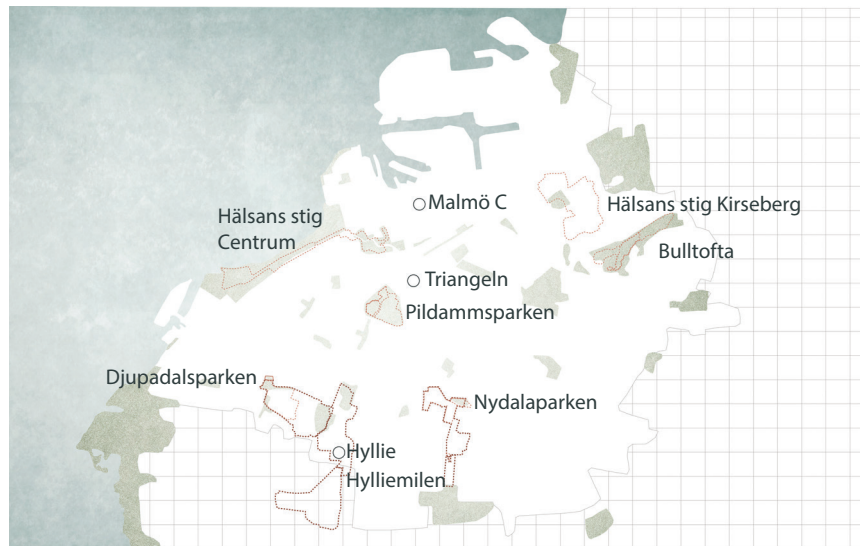
#### Val av referensrundor

I Malmö finns flera anlagda motionsspår som går genom olika typer av stadsmiljöer, så som parker, naturområden, urbana miljöer och längs vatten. Slingan vid Ribersborg och vid Kirseberg är anlagda i samarbete med Hälsans stig och har en särskild utformning. De andra är anlagda av Malmö stad (Malmö stad, 2019e). Då arbetet fokuserar på hur löpning kan främjas i en tät och funktionsblandad stad valdes de spår som går i en urban miljö och varierad stadsstruktur. De spår som har studerats passerar olika bostadsområden, parkmiljöer och aktiva mötesplatser. Motionsspåren som utgår ifrån Nydalaparken respektive Djupadalsparken har anlagts i en befintlig struktur. Motionsspåret som utgår från Hyllie går delvis i en ny struktur och delar av slingan har utformats i samband med stadsutvecklingen av Hyllie. Motionsspåren i Malmö markeras med klisterlappar på belysningsstolpar och förmedlas genom informationstavlor vid utegymen som spåren utgår från (Andersson & Krook, 2015). Valet av motionsspår i Köpenhamn utgår från Løb i Byer (Røjskjær Pedersen et al., 2012), där ett antal motionsspår i Danmark presenteras, varav två går i en urban miljö i Köpenhamn. På liknande sätt som i Malmö valdes motionsspåret Byens grønne puls eftersom det sträcker sig genom ett urbant landskap med varierande stadsmiljöer. Motionsspåret anlades i en befintlig stadsstruktur 2008 och skyltas genom markeringar i gatan (ibid.).

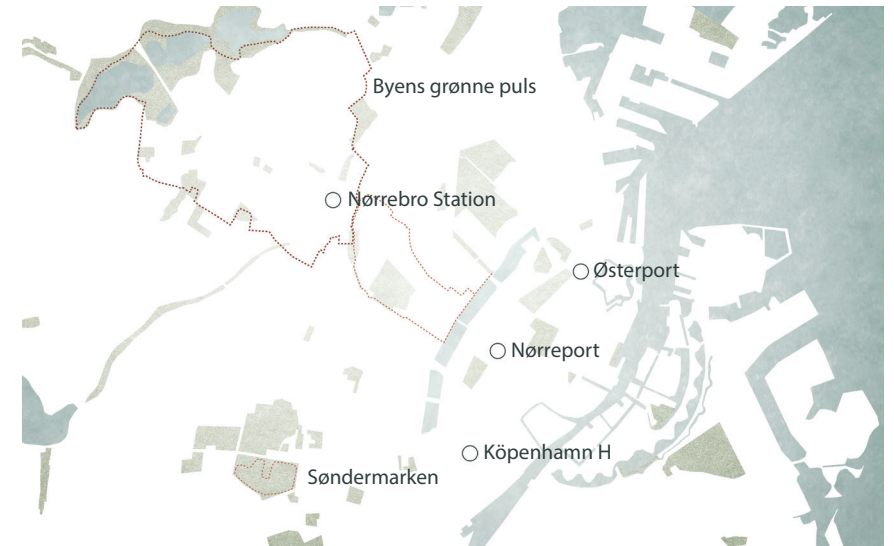
#### Tidpunkt och årstid för referensrundor

Referensrundorna har genomförts under spridda tidpunkter och veckodagar. Eftersom arbetet har utförts under vår och sommar har referensrundorna analyserats under samma period. Att undersöka motionsspår under vår och sommar ger goda förutsättningar för att studera motionsspåren vid dagsljus och såldes dess omgivning, samt hur och av

vem de används. Däremot ger studien en begränsad bild kring belysning och trygghetsaspekter, vilket kan ses som en brist i sammanhanget. Vår och sommar är sannolikt den tid på året då attraktiviteten i den fysiska miljön och benägenheten hos individen är som störst för att ge sig ut på en löprunda. Således är det av stor vikt att den fysiska miljön stödjer och uppmuntrar aktiviteten under denna period. Om den fysiska miljön för löpning är god och löpningen upplevs som lustfylld under vår och sommar har den potential att upprätthållas även under höst och vinter, även om förutsättningarna vad gäller dagsljus, väder och temperatur sannolikt är sämre och kan upplevas som en barriär för att löpträna utomhus.



**Figur 7.** Urbana motionsspår i Malmö. Illustration baserad på Motionsspår (Malmö stad, 2019e).



**Figur 8.** Urbana motionsspår i Köpenhamn. Illustration baserad på Løb i Byer (Røjskjær Pedersen et al., 2012, ss. 20 & 24).

## MÅLGRUPPPROFILERING

Litteraturöversikten visade på att löparnas rumsliga preferenser är personliga och grundar sig i individens bakomliggande motivationsmönster. Genom att definiera målgrupper, menar Andersson och Krook (2015), att olika gruppers behov och preferenser kan lyftas och riktade insatser göras. För att ringa in en relevant målgrupp utgår jag från rapporterna *Motionsløbere i Danmark* (Forsberg, 2012) och *Løb i Byer* (Røjskjær Pedersen et al., 2012) där olika grupper av löpare i staden presenteras. I respektive rapport presenteras fem olika löptyper där *vardagslöparen* och *den självorganiserande löparen* utgör huvuddelen av löparna i staden. Karaktäristiskt för löparna i dessa grupper är att det huvudsakliga motivationsmönstret är kopplat till fysisk och mental hälsa, vilket handlar om att hålla sig i form samt möjligheten till återhämtning och avkoppling. Även upplevelseaspekter och gemenskap i löpning är en viktig motivation (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Löparna i dessa grupper springer i regel självorganiserat eller med en vän och under en typisk löprunda springer de 5-7,5 kilometer (Forsberg, 2012; Røjskjær Pedersen et al., 2012). De viktigaste rumsliga preferenserna för denna grupp är närhet, trygghet, orienterbarhet, rytm, gröna och blå omgivning samt kort distans, därefter basfaciliteter och trafiksäkerhet (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Vidare pekar litteraturöversikten på kvinnor och tjejer som en underrepresenterad grupp vad gäller utövandet av fysisk aktivitet i det offentliga rummet (Andersson & Krook, 2015). Eftersom jag själv kan identifiera mig som vardagslöpare och självorganiserad löpare, samt som kvinna, genomförs analyserna med denna grupp som utgångspunkt. Enligt Patel och Davidson (2003) kan forskarens subjektiva uppfattning berika studien, vilket för arbetet har inneburit att jag själv har gett mig ut på löpturer längs urbana motionsspår för att skapa mig en uppfattning om denna grupps behov och preferenser i det urbana landskapet.

## DISKUSSION OCH SLUTSATSER EFTER GENOMFÖRDA REFERENSRUNDOR

### Rytm

Under referensrundorna upplevde jag att löpningens rytm ofta sammanföll med löpning i park eller naturlika miljöer. Dessa miljöer upplevdes sannolikt som lugna eftersom de var fria från trafik och innehöll en liten mängd information. I sådana miljöer följde motionsspåret ofta naturliga gång- och cykelstråk, vilket gjorde att jag inte behövde rikta uppmärksamheten på att leta efter nästa markering av spåret utan kunde fokusera på själva löpningen. Jag upplevde att rytmen i löpningen påverkades negativt när jag behövde orientera mig och rikta uppmärksamheten på att följa spårets markering, eftersom det tog fokus från själva löpningen. Samtidigt tenderade jag att missa markeringar och springa fel då jag hade ett inre fokus på löpningen och dess rytm. Jag kunde upprätthålla rytmen i löpningen under en längre tid när jag sprang i större parker och naturmiljöer eller längs parkstråk. Rytmen i löpningen bröts då dessa miljöer slutade, ofta begränsade av vägar. Motionsspåren vid Nydalaparken samt vid Djupadalsparken korsade inte några större vägar, istället passerade de genom tunnlar eller viadukter. Detta underlättade för rytmen i löpningen men kan upplevas som otryggt kvällstid. Vidare tenderade rytmen i löpningen brytas när jag sprang längs smala gångstråk eller trottoarer och behövde vika av för att undvika konflikter med fotgängare. Detta var särskilt påtagligt längs trottoarer i de centrala delarna av Köpenhamn, men likande situationer uppstod längs gång- och cykelstråk i Malmö. I sammanhanget är det intressant att notera att delade gång- och cykelbanor med en bredd på 4 till 6 meter upplevdes som tillräckligt breda för att möta både fotgängare och cyklister, medan jag vid några tillfällen behövde vika för att passera fotgängare längs gångbanor med en bredd på 2,5 meter.

### Rofyllighet

Upplevelsen av rofyllighet var under referensrundorna ofta kopplad till park- och naturmiljöer samt till gång- och cykelbanor längs parkstråk. Gemensamt för dessa miljöer var att omgivningen upplevdes som lugn och att jag kunde springa ostört från övrig trafik. Längs trottoarer i tätta stadsstrukturer och i trafikerade gaturum, exempelvis i de centrala delarna av Köpenhamn, upplevde jag sällan känslan av rofyllighet eller avkoppling i löpningen. Jag upplevde även att mängden information, folkliv samt fotgängare och cyklister längs gång- och cykelbanorna bröt möjligheten till avkoppling. Däremot påverkade inte upplevelser kopplade till natur och utblickar i landskapet möjligheten till rofyllighet och avkoppling negativt. Estetiskt tilltalande parkmiljöer och utblickar upplevdes snarare som positivt för motivationen, troligtvis för att jag kunde uppleva detta på håll och samtidigt upprätthålla rytmen i löpningen.

### Flexibilitet

De genomförda referensrundorna erbjöd flera olika slingor med olika distans att välja mellan. Referensrundorna i Malmö varierade mellan 0,6 och 10,7 kilometer, vilket kan tänkas passa flera löptyper i staden. Motionsspåret Byens grønne puls i Köpenhamn på totalt 20 kilometer (6+14 km) upplevdes dock för långt för vardagslöparen, och riktar sig snarare till löpare som vill upptäcka nya delar av staden. Möjligheten att förkorta slingan hade sannolikt underlättat användningen för flera löptyper. Eftersom de genomförda referensrundorna gick i ett relativt platt landskap upplevdes de som lätta att springa, utan större utmaningar i form av varierande topografi. Att motionsspåren upplevs som lätta kan tänkas underlätta motivationen och sänka tröskeln för en ovan löpare. Samtidigt innebär det också begränsningar för att variera löpningen och utmana sig

själv under löprundan. Samtliga slingor passerade aktiva mötesplatser och löpningen kunde därför kombineras med andra aktiviteter.

### Synlighet

De genomförda referensrundorna i Malmö markerades med klisterlappar på belyningsstolpar. Markeringarna upplevdes som anonyma och var bitvis svåra att följa. Ibland ”drunknade” de i övrig information i stadslandskapet och längs vissa etapper saknades markeringar eller var glest placerade. Jag upplevde att det var särskilt svårt att uppfatta när spåret vek av från större gång- och cykelbanor mot mindre gångstråk. Detta var särskilt påtagligt då spåret gick längs trottoarer med mycket information i gaturummet. Motionsspåret vid Djupadalsparken markerades med rosa klisterlappar, vilka var väl synliga på håll, jämfört med blåa och gröna markeringar längs Hylliemilen som var svårare att uppfatta. Längs spåret vid Nydalaparken och längs Byens grønne puls användes markeringar i gatan för att visa spårets riktning. Dessa slingor upplevdes som enkla att följa, särskilt då spåret svängde. Vissa etapper av Byens grønne puls gick genom centrala delar av Köpenhamn där andra aktiviteter som inte var kopplade till fysisk aktivitet pågick. På dessa platser stack jag ut som löpare och kände mig malplacerad. Liknande upplevelse fick jag längs Hylliemilen då spåret bitvis passerade nära in på privata uteplatser. Förutom Hylliemilen har de genomförda referensrundorna lagts till i en befintlig stadsstruktur, vilket innebär att de följer befintliga gång- och cykelstråk. Underlag och belysning är därför inte anpassat efter motionslöpning. Delar av Hylliemilen har skapats specifikt för motionsspåret och spåret har därför bitvis särskilda markeringar för slingan samt stenhjul som underlag. Dessa etapper var enkla att följa och bekväma att springa längs med.

### Trygghet

Samtliga referensrundor utgick från och passerade befolkade parker, aktiva mötesplatser och stråk där andra också var aktiva. Miljöerna upplevdes i stort som trygga. Att se och höra andra upplevde jag var positivt för känslan av trygghet, samtidigt var ett stort folkliv ibland ett hinder för rytmen i löpningen och upplevelsen av rofylldhet. Att passera trafikerade vägar genom tunnlar eller viadukter gjorde att slingan upplevdes som trafiksäker och underlättade löpningens rytm. Sannolikt kan dessa passager upplevas som mindre trygga kvällstid. Likaså kan parkmiljöer upplevas som ensliga kvällstid. Eftersom referensrundorna genomfördes under dagsljus ger de endast en begränsad bild av den upplevda tryggheten längs motionsspåren. Av de genomförda referensrundorna var det endast Byens grønne puls som erbjöd toaletter och vattenposter.

## ARKITEKTONISKA VERKTYG

*I denna del sammanställs litteraturöversiktens slutsatser med slutsatser från referensrundorna till arkitektoniska verktyg för att möta löparens behov och rumsliga preferenser. De arkitektoniska verktygen delas därefter upp i olika skalnivåer efter hur motionslöpning kan främjas genom planering, lokalisering och utformning av stödjande strukturer.*

	LITTERATURÖVERSIKT	REFERENSRUNDOR	ARKITEKTONISKA VERKTYG
RYTM	Löparna har behov av sammanhängande miljöer och stråk, samt en miljö som är fri från hinder och barriärer, för att slippa avbrott i löpningens rytm. Goda kopplingar till och mellan stadens gröna miljöer och anlagda strukturer för löpning är därför betydelsefulla.	Löpningens rytm sammanföll med löpning i park eller naturlika miljöer. Rytmen kunde upprätthållas en längre tid i sammanhängande miljöer, så som i parker eller parkstråk, samt längs breda gång- och cykelstråk. Delade gång- och cykelbanor på 4 till 6 meters bredd upplevdes som tillräckligt breda för att möta fotgängare och cyklister, medan gångbanor på 2,5 meters bredd ibland upplevdes som trånga.	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Säkerställ sammanhängande miljöer för löpning genom att koppla ihop stadens gröna miljöer med stråk</li> <li>→ Säkerställ att spåret har en bredd om 4-6 meter om det kombineras med gång- och cykelbanor, samt är åtminstone bredare än 2,5 meter om det samnyttjas av fotgängare</li> <li>→ Undvik hinder och brytpunkter längs spåret, exempelvis trafikljus</li> </ul>
ROFYLLDHET	För att erbjuda mental återhämtning under löprundan bör miljön vara fri från störande element, stor mängd information och trafik. Samtidigt kan det tänkas att upplevelsen under själva rundan kan vara i konflikt med möjligheten till avkoppling. Upplevelseaspekterna bör därför vägas mot löparens behov av rofylldhet och avkoppling.	Rofylldhet hade samband med löpning i park- och naturmiljöer och parkstråk. Löpning i en lugn omgivning som var fri från trafik gav avkoppling. Estetiskt tilltalande parkmiljöer och utblickar upplevdes som positivt för avkoppling och motivation under löpningen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erbjud naturupplevelser och lokalisera motionsspåret till en estetisk tilltalande miljö skild från trafik</li> </ul>



	LITTERATURÖVERSIKT	REFERENSRUNDOR	ARKITEKTONISKA VERKTYG
FLEXIBILITET	För att löpningen ska upplevas som flexibel har löparna behov av en miljö som stödjer aktiviteten. Det innebär att det ska vara möjligt att anpassa löpningen efter dagsform eller motivation, samt att förlänga eller förkorta en redan påbörjad runda. Eftersom löparen rör sig i ett vidare landskap än stadens parker och anlagda strukturer för löpning bör miljöer och platser för löpning ses i ett större perspektiv.	Motionsspår på flera olika distanser och med olika karaktärer kan tilltala flera olika löptyper. Slingor som är lätta att springa kan underlätta motivationen för mer oerfarna löpare, medan varierande topografi kan erbjuda utmaningar för andra löpare. Slingor som passerar aktiva mötesplatser möjliggör att kombinera löpningen med andra aktiviteter.	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Säkerställ närhet och tillgänglighet till motionsspår i hela staden</li> <li>→ Erbjud motionsspår på flera olika distanser och gör det möjligt att förlänga eller förkorta en redan påbörjad runda</li> <li>→ Lokalisera motionsspår till aktiva mötesplatser för möjligheten att kombinera löpning med andra aktiviteter</li> <li>→ Om så är möjligt, erbjud en varierande topografi för möjligheten till utmaning under löpningen</li> </ul>
SYNLIGHET	Löparna har behov av platser och stråk där löpare samlas, eftersom åsynen av andra som springer kan motivera och inspirera att själv delta, vilket i förlängningen kan sänka tröskeln för löpning, särskilt för nybörjaren. Uppmätta motionsspår tycks kunna möta detta behov.	Motionsspår bör ha tydliga markeringar och dessa bör sitta tätt, särskilt vid svängar, eller kompletteras med markeringar i gatan. Särskild löpfil med mjukt underlag gör det enkelt och bekvämt att följa spåret.	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erbjud särskild löpfil med mjukt underlag där så är möjligt, exempelvis stenmjöl eller bark</li> <li>→ Säkerställ tydlig markering av spåret i båda riktningarna, exempelvis markeringar i marken som komplement till skyltar på belysningsstolpar</li> </ul>
TRYGGHET	För att det ska upplevas tryggt att springa i staden har löparna behov av befolkade stråk samt god belysning. Likaså bör dygns- och årstidsväxlingar beaktas vid planering av miljöer för löpning.	Att springa där andra är aktiva bidrar till känslan av trygghet. Tunnlar och viadukter underlättar för löpningens rytm, men kan utgöra barriärer kvällstid. Även parkmiljöer kan upplevas som ensliga och otrygga kvällstid.	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Lokalisera motionsspår till platser och stråk som är befolkade under en stor del av dygnet</li> <li>→ Säkerställ god belysning längs hela slingan</li> <li>→ Säkerställ basfaciliteter som toaletter och vattenposter</li> </ul>

## ARKITEKTONISKA VERKTYG

Eftersom löparen ofta startar löprundan från ytterdörren och använder stora delar av staden för sin löpning behöver ett helhetsgrepp tas för att kunna skapa ett stadslandskap som stödjer aktiviteten. Samtidigt pekar litteraturen på att anlagda motionsspår kan synliggöra löpningen och samla löpare i staden, vilket i förlängningen kan inspirera och motivera till löpning samt bidra till känslan av trygghet (Forsberg, 2012; Røjskjær Pedersen et al., 2012). Urbana motionsspår tycks också underlätta för löpning eftersom det minskar behovet av kompromisser, kreativitet och erfarenhet, vilket kan sänka tröskeln för en oerfaren löpare (Qviström & Fridell, 2019). Stödjande strukturer för löpning finns således på olika skal- och planeringsnivåer och de arkitektoniska verktygen som presenterades ovan kan delas upp därefter.

Verktygen delas upp efter hur städande strukturer för motionslöpning kan planeras, lokaliseras och utformas. Planering för en löpvänlig stadsmiljö handlar om att säkerställa närhet till och goda kopplingar mellan stadens gröna miljöer och strukturer för löpning. På stadsdelsnivå innebär det att stödjande strukturer för motionslöpning (urbana motionsspår där så är möjligt) lokaliseras till andra strukturer och funktioner i närmiljön, så som aktiva mötesplatser, att de tilltalar en bred målgrupp genom en variation av distanser och utmaningar, samt att hinder och korsningspunkter undviks. På en detaljerad nivå syftar de stödjande strukturerna till att säkerställa en löpmiljö som är trygg, bekväm och att basbehoven tillgodoses. Vidare bör planering, lokalisering och utformning av stödjande strukturer för motionslöpning göras plats- och projektspecifikt. De arkitektoniska verktygen kan därför följas helt eller delvis beroende på platsens och projektets förutsättningar, exempelvis om strukturerna läggs till i en befintlig stadsstruktur eller planeras i ett tidigt skede i samband med stadsutveckling.

### Planering av stödjande struktur för motionslöpning

- Säkerställ sammanhängande miljöer för löpning genom att koppla ihop stadens gröna miljöer med stråk
- Säkerställ närhet och tillgänglighet till motionsspår i hela staden

### Lokalisering av stödjande strukturer för motionslöpning

- Undvik hinder och brytpunkter längs spåret, exempelvis trafikljus
- Erbjud naturupplevelser och lokalisera motionsspåret till en estetisk tilltalande miljö skild från trafik
- Erbjud motionsspår på flera olika distanser och gör det möjligt att förlänga eller förkorta en redan påbörjad runda
- Lokalisera motionsspår till aktiva mötesplatser för möjligheten att kombinera löpning med andra aktiviteter
- Om så är möjligt, erbjud en varierande topografi för möjligheten till utmaning under löpningen
- Lokalisera motionsspår till platser och stråk som är befolkade under en stor del av dygnet

### Utformning av stödjande strukturer för motionslöpning

- Säkerställ att spåret har en bredd om 4-6 meter om det kombineras med gång- och cykelbanor, samt är åtminstone bredare än 2,5 meter om det samnyttjas av fotgängare
- Erbjud särskild löpfil med mjukt underlag där så är möjligt, exempelvis stenmjöl eller bark
- Säkerställ tydlig markering av spåret i båda riktningarna, exempelvis markeringar i marken som komplement till skyltar på belysningsstolpar
- Säkerställ god belysning längs hela slingan
- Säkerställ basfaciliteter som toaletter och vattenposter

# FALLSTUDIE

*De arkitektoniska verktygen, som presenterades i arbetets föregående del, tillämpas genom en fallstudie av Nyhamnen i Malmö. Tillämpningen kan ses som ett konceptuellt gestaltungsförslag för hur stödjande strukturer för motionslöpning kan planeras, lokaliseras och utformas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur. Inledningsvis ges en övergripande beskrivning av utvecklingsplanerna för studieområdet, baserat på Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a). Efter det analyseras Nyhamnens kvaliteter, utmaningar och möjligheter i förhållande till motionslöpning utifrån platsbesök och en fokuserad litteraturstudie av Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a). Därefter tillämpas de arkitektoniska verktygen på studieområdet och representeras genom diagram, planer och principsektioner.*

- UTVECKLINGSPLANER FÖR NYHAMNEN
- TILLÄMPNING AV ARKITEKTONISKA VERKTYG

## UTVECKLINGSPLANER FÖR NYHAMNEN

### Fördjupad översiktsplan

Varje kommun ska enligt plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan. Översiktsplanen är vägledande inför beslut om användningen av mark- och vattenområden och hur stadsmiljön ska utvecklas. När det finns behov av mer ingående utredningar av ett område tas fördjupningar av översiktsplanen fram. Den fördjupade översiktsplanen sätter ramar för områdets långsiktiga utveckling, med utgångspunkt i de strategier och övergripande planeringsriktlinjer som lagts fast i den kommunövergripande översiktsplanen (Malmö stad, 2019a).

### Process

På uppdrag av kommunstyrelsen har Malmö stads stadsbyggnadskontor tagit fram ett förslag till Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a). Samråd och utställning av planförslaget visade på ett stöd för dess övergripande stadsbyggnadsstruktur och inriktning mot en nära, tät, grön och funktionsblandad stadsdel, med ett effektivt markutnyttjande och utvecklade kopplingar till centrala staden. Stadsbyggnadsnämnden antog i april 2019 översiktsplanen och under hösten samma år väntas kommunfullmäktige anta planen (ibid.).

### Målsättningar och strategier

I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) framhålls områdets centrala läge, både i regionen och i staden som en viktig anledning för att utveckla området. Planen pekar framförallt på närheten till centralstationen, möjligheten att utvidga stadskärnan mot havet samt att länka ihop Malmös västra och östra delar som områdets stora potential. Effektivt markutnyttjande, funktionsblandning och samnyttjande framhålls som ledord i planeringen, med målsättningen om att skapa en grönskande stadsdel med innerstadskaraktär. En sådan stadsmiljö

framhålls som varierad och upplevelserik, vilket i förlängningen lockar till utevistelse och möten. Vidare hänvisar planen till Agenda 2030 med argument om att lokala förändringar ger avtryck i omvärlden. För att omvandlingen av Nyhamnen ska bidra till en positiv utveckling både lokalt och globalt menas att inriktningen om att utveckla Malmö som en tät och funktionsblandad stad med effektiv markanvändning och ett miljöanpassat transportsystem även är en målsättning för utvecklingen av Nyhamnen. Eftersom Nyhamnen kommer att utvecklas och bebyggas stegvis under en lång tid föreslås en process som stimulerar temporär användning och som lockar besökare till evenemang, kultur och aktiviteter, samtidigt som det inte förhindrar genomförandet av utbyggnaden (Malmö stad, 2019a).

### Principer för stadsmiljön

För att uppnå målen och för att stödja planeringen av Nyhamnen har principer för utformningen av stadsmiljön formulerats. Nedan presenteras en summering av de utvecklingsplaner för området som presenteras i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a).

### Stadsstruktur och kopplingar

Enligt Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) innebär utvecklingen av området en naturlig utvidgning av Malmös stadskärna. Genom nya nord-sydliga gång- och cykelstråk, i form av broar över bangården, knyts den nya stadsdelen närmre Malmös gamla delar. Omvandlingen av Nyhamnen ger även bättre kopplingar mellan östra och västra Malmö. Med utfyllnader i Nyhamnsbassängen ökar marken för ny bebyggelse samtidigt som genare kopplingar mellan Hullkajen och stadens centrum skapas. Genom öppningsbara gång- och cykelbroar kopplas Nyhamnspiren och Ångbåtsbron till övriga staden. Vidare pekar Översiktsplan för Nyhamnen på att den befintliga siktlinjen från

Hamnparken längst ut på Nyhamnspiren och in mot Malmös centrala delar ska bibehållas (Malmö stad, 2019a).

I Översiktsplan för Nyhamnen föreslås att den nya stadsstrukturen ska bestå av varierande slutna och halvöppna kvartersformer, med korta fasadlängder, varierande hushöjder och funktionsblandning inom kvarteren, vilket menas göra stadsdelen upplevelserik och promenadvänlig (Malmö stad, 2019a). Områdets struktur ska bestå av två delar med olika karaktär; den västra delen omkring hamnbassängen och närmast centralstationen föreslås få en tät urban innerstadskaraktär med inslag av höga hus, medan den östra delen får en grön och intim stadskaraktär där arbetsplatser, bostäder och service samsas. Vidare menas att stadsstrukturen, med dess bebyggelse, parker och gator, ska utformas så att det i ett senare skede ska kunna expandera norrut in i Mellersta Hamnen (Malmö stad, 2019a).

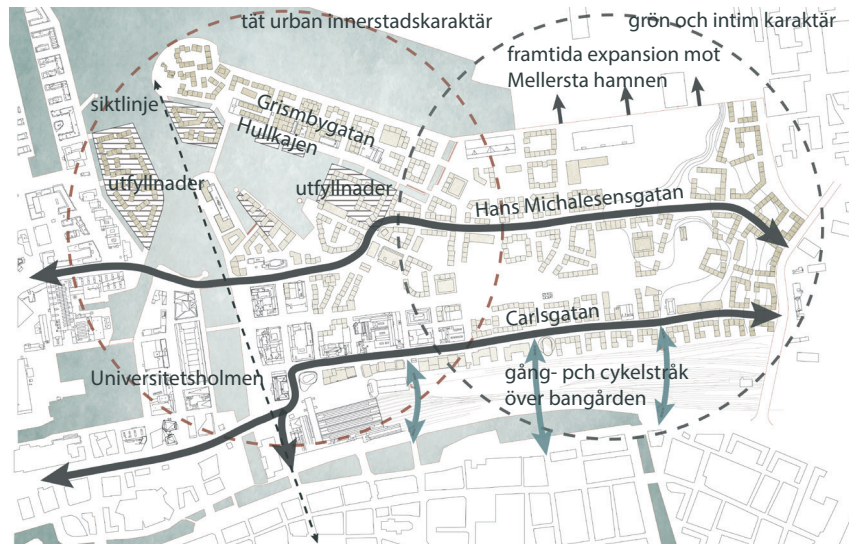
För att det ska vara tryggt att röra sig tills fots och med cykel inom, till och från Nyhamnen ska stadshuvudgator gestaltas så att de får en samlande funktion och samtidigt ger underlag för handel och service. Hans Michelsensgatan och Carlskatan lyfts fram som två viktiga trafikstråk i öst-västlig riktning för kollektivtrafik och genomfartstrafik. Mellan dessa gator ska lugna kvarter utan genomfartstrafik skapas (Malmö stad, 2019a). Se figur 9 sid. 63.

#### Parker och grönstråk

Enligt Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) ska grönska ständigt vara närvarande i området, vilket menas kunna skapas genom ett grönt nätverk av parker, gröna stråk, trädkantade gator, grönskande förgårdsmark samt genom grönska på fasader och tak. Vidare föreslås

att nya parker ska anläggas längs en ”loop” som stäcker sig längs Jörgen Kocksgatan, kajmiljöerna kring hamnbassängerna och genom en stor park i de nordöstra delarna av Nyhamnen. Jörgen Kocksgatan föreslås bli Nyhamnens gröna och lugna kärna och ska utformas som ett stråk som binder ihop de östra och västra delarna av området. Stråket föreslås bli 30-40 meter brett med trädplaneringar i flera rader. Längs stråket placeras parker, skolor och aktiva mötesplatser. Med nya broar över till Universitetsholmen och Varvsstaden kan stråket förlängas till Västra hamnen. I den nya parken i Nyhamnens nordöstra del ska marknivån höjas genom en sluttning upp till Västkustvägens nivå, samt få en utformning så att den i framtiden kan utvidgas norrut till Mellersta hamnen (Malmö stad, 2019a).

I Översiktsplan för Nyhamnen framhålls områdets vattennära läge som en viktig kvalitet och som ska tillvaratas för att erbjuda vistelse och aktivitet vid och på vattnet (Malmö stad, 2019a). Genom att minska höjdskillnaden mellan kajkanter och vattnet, exempelvis med trappor, ramper och bryggor, kan tillgängliga vattenmiljöer skapas. Samtidigt behöver kajer anpassas så att bebyggelsen skyddas mot höga havsvattenstånd. Nya utfyllnader och öar i vattenrummet mellan Nyhamnen och Västra hamnen ger, förutom mer byggbar mark, även möjlighet att skapa en ny typ av stadsmiljö i Malmö, så som kanaler och småskaliga vattenrum (Malmö stad, 2019a). Se figur 10 sid. 63.



**Figur 9.** Diagram över stadsstruktur och kopplingar för Nyhamnen. Illustration baserad på Stadsstruktur i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a, ss. 10-11).



**Figur 10.** Diagram över parker, grönstråk och vattenmiljöer för Nyhamnen. Illustration baserad på Stadsstruktur i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a, ss. 10-11).





**Figur 11.** Grimsbygatan mot Hamnparken (t.v)

**Figur 12.** Hullkajen mot Västra Hamnen (t.h)



**Figur 13.** Jörgen Kocksgatan mot Universitetsholmen (t.v)

**Figur 14.** Hullkajen och Nyhamnsbassängen (t.h)



## ANALYS

Nedan presenteras studieområdets kvaliteter, utmaningar och möjligheter i relation till stödjande strukturer för motionslöpning och urbana motionsspår, vilka har identifierats genom en fokuserad litteraturstudie av Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) och genom platsbesök. De metoder som har använts under platsbesöken beskrivs i arbetets metoddel, se sid. 13.

### Kvaliteter

Det centrala läget i Malmö och närheten till centralstationen får anses vara två av Nyhamnens viktigaste kvaliteter. Särskilt uppenbar blir närheten genom siktlinjen mellan Hamnparken och Stortorget. I området ges flera utblickar mot både hav och stad, vilket upplevs som spännande kontraster. Från Västkustvägen ges en utblick över hela Nyhamnen. Eftersom Nyhamnen idag är ett verksamhets- och industriområde består det av stora strukturer och breda gaturum. Rörelserna i och genom området sker till stor del med personbil eller andra motorfordon, medan trottoarerna används av få fotgängare och cyklister. För löparen innebär det att konflikter om utrymmet med dessa trafikanter undviks.

### Utmaningar

Nyhamnen har idag bristfällig kontakt med havet och hamnbassängerna eftersom flera kajer tillhör verksamheter och industrier och är inhägnade med staket. Bristen på grönstruktur är påtaglig och återfinns endast i Hamnparken. Området utgörs till stor del av hårdgjorda ytor och gaturummen saknar i regel trädplanteringar, vilket bidrar till upplevelsen av storskalighet och stora avstånd inom Nyhamnen. Eftersom det finns få infarter till området, endast från Skeppsbron i väster och från Västkustvägen i öster, upplevs det som isolerat från övriga staden.

De utmaningar som kan urskiljas för att skapa ett motionsspår i Nyhamnen handlar om områdets begränsning till ytan. Loopen som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) är cirka tre kilometer lång. Längs loopen finns det potential att anlägga ett motionsspår, men för att löparen ska kunna förlänga och förkorta löprundan krävs goda kopplingar såväl inom området som till omgivningen. I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslås öppningsbara broar för att koppla samman Nyhamnen med Västra hamnen. Sådana kopplingar möjliggör en förlängning av löprundan men riskerar samtidigt att bryta rytmen då broarna öppnas. Rytmen i löpningen riskerar även att brytas då loopen korsar kollektivtrafikleden Hans Michelsensgatan, vilket den gör på två ställen.

I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) menas att en tät och funktionsblandad stad kan skapas genom samnyttjande och yteffektiv markanvändning. För att möjliggöra mer byggbar yta föreslås utfyllnader i hamnbassängerna (ibid.). Vid utveckling av Nyhamnen ligger en utmaning i att säkerställa tillräckligt många och stora offentliga platser och rum för de människor som ska bo, arbeta och besöka området för att undvika trängsel och slitage. Även om Jörgen Kocksgatan föreslås som en grön och lugn miljö i Nyhamnens mitt kan stråket tänkas bli mycket välbesökt då service och målpunkter, så som förskolor, skolor, kultur och service, ska placeras längs stråket samt att det ska fylla flera funktioner, exempelvis som spridningskorridor och fördröjning av dagvatten (Malmö stad, 2019a). Specifika utmaningar för löpning handlar om att löparen vissa tider på dygnet kan vara tvungen att kompromissa med löpningens rytm och möjligheten för avkoppling.

## Möjligheter

Motionslöpning kan anses gå i linje med målsättningen om en tät och funktionsblandad stad (Malmö stad, 2019a), eftersom löpning är en flexibel och yteffektiv motionsform. Genom att planera och anlägga motionsspår i samband med stadsutvecklingen av Nyhamnen ges möjligheten att anlägga platsspecifika spår för löpning och i enlighet med löparens behov och preferenser i stadslandskapet. Vidare kan motionsspåren anläggas i ett tidigt skede och behöver inte anpassas på samma sätt som när de läggs till i en befintlig struktur. I Översiktsplan för Nyhamnen efterfrågas verktyg för "place making" av området under byggnation och för att överbrygga den långa process som utvecklingen kommer att innebära (Malmö stad, 2019a). Att anlägga motionsspår i ett tidigt skede skulle kunna vara ett sådant verktyg.

Genom att anlägga motionsspår i Nyhamnen skapas fler anlagda strukturer för löpning för malmöborna och i en del av staden där det idag saknas. Den täta och funktionsblandade stadsstruktur som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) innebär att många på sikt kommer att bo och arbeta i Nyhamnen. Motionsspår genom området kan således möta många människors behov av fysisk aktivitet och rekreation. Loopen som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) ger goda förutsättningar för att skapa en slinga på ungefär tre kilometer. För den självorganiserande löparen och för vardagslöparen (Röjskjær; Forsberg, 2012) får en sådan distans dock anses som en relativt kort löprunda, men med nya kopplingar kan barriärer överbryggas och tillgängligheten till områdets omgivning öka. Exempelvis föreslår Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) att nya nord-sydliga gång- och cykelstråk över bangården skapas, vilket knyter Nyhamnen närmre Malmös gamla stadskärna, samt en förlängning av Jörgen

Kockgatan med ett nytt gång- och cykelstråk till Västra hamnen. Även de utfyllnader och nya öar som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) öppnar upp för möjligheten att variera och förlänga löpningen i och utanför Nyhamnen. Med trädplanteringar i gaturummen, som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a), går det att skapa gröna kopplingar i form av genvägar genom loopen.

Vidare har loopens potential att bli ett samlande grönt stråk som kopplar ihop parker, funktioner, service och aktiva mötesplatser i Nyhamnen. I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslås att Jörgen Kockgatan blir ett grönt stråk på cirka en kilometer, med dubbla trädrader och en bredd om 30-40 meter. Därmed ges goda förutsättningar för att skapa en särskild löpfil längs ett sammanhängande stråk och utan hinder eller brytpunkter. I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslås även att området ska få två olika karaktärer; stora parker i de östra delarna av Nyhamnen och närhet till vatten i de västra. I linje med detta är det möjligt att erbjuda löpning i varierande stadsrum. Exempel på sådana skulle kunna vara löpning genom park och längs parkstråk, längs kajer och kanaler, längs breda trottoarer med särskild löpfil samt genom en varierande topografi i den nya parken som föreslås i de nordöstra delarna av Nyhamnen (Malmö stad, 2019a), och längs broar över bangården.

## TILLÄMPNING AV ARKITEKTONISKA VERKTYG

Denna del syftar till att tillämpa de arkitektoniska verktygen för hur stödjande strukturer för motionslöpning kan planeras, lokaliseras och utformas, som formulerades i arbetets föregående del. Tillämpningen tar avstamp i de utvecklingsplaner som presenteras i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) och som har analyserats ovan. Tillämpningen begränsas till att behandla samma geografiska område som behandlas i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a). Även om förslaget sneglar på omgivningen och föreslår åtgärder utanför planområdet ges inga specifika förslag för hur dessa bör utformas. Likaså är arbetet begränsat till att konceptuellt gestalta möjligheterna för löpning i Nyhamnen, tekniska lösningar behandlas därför inte. Förslaget presenteras inledningsvis genom en illustrationsplan som förmedlar helheten, för att sedan redogöra för förslaget genom en inzoomning från dess kontext i staden till nedslag på olika etapper längs motionsspåren.





Förlängd loop  
4 kilometer

Loopen  
3 kilometer

Detalj kajmiljö  
figur 23-24.

Navigationsgatan  
genom loopen

Detalj lokalgata  
figur 25-26.

Detalj parkstråk  
figur 21-22.

Jörgen Kocksgatan  
1 kilometer

Park

Södra Frihamnskajen

Hullkajen

Skola

Skola

Aktiv mötesplats

Park

Hans Michalesensgatan

Skola

Skola

Torg

Park

Aktiv mötesplats

Skola

Park

Skola

Skola

Park

Bangård

Malmö C

N 1:5000

Figur 15. Illustrationsplan



## PLANERING AV STÖDJANDE STRUKTURER FÖR MOTIONSLÖPNING

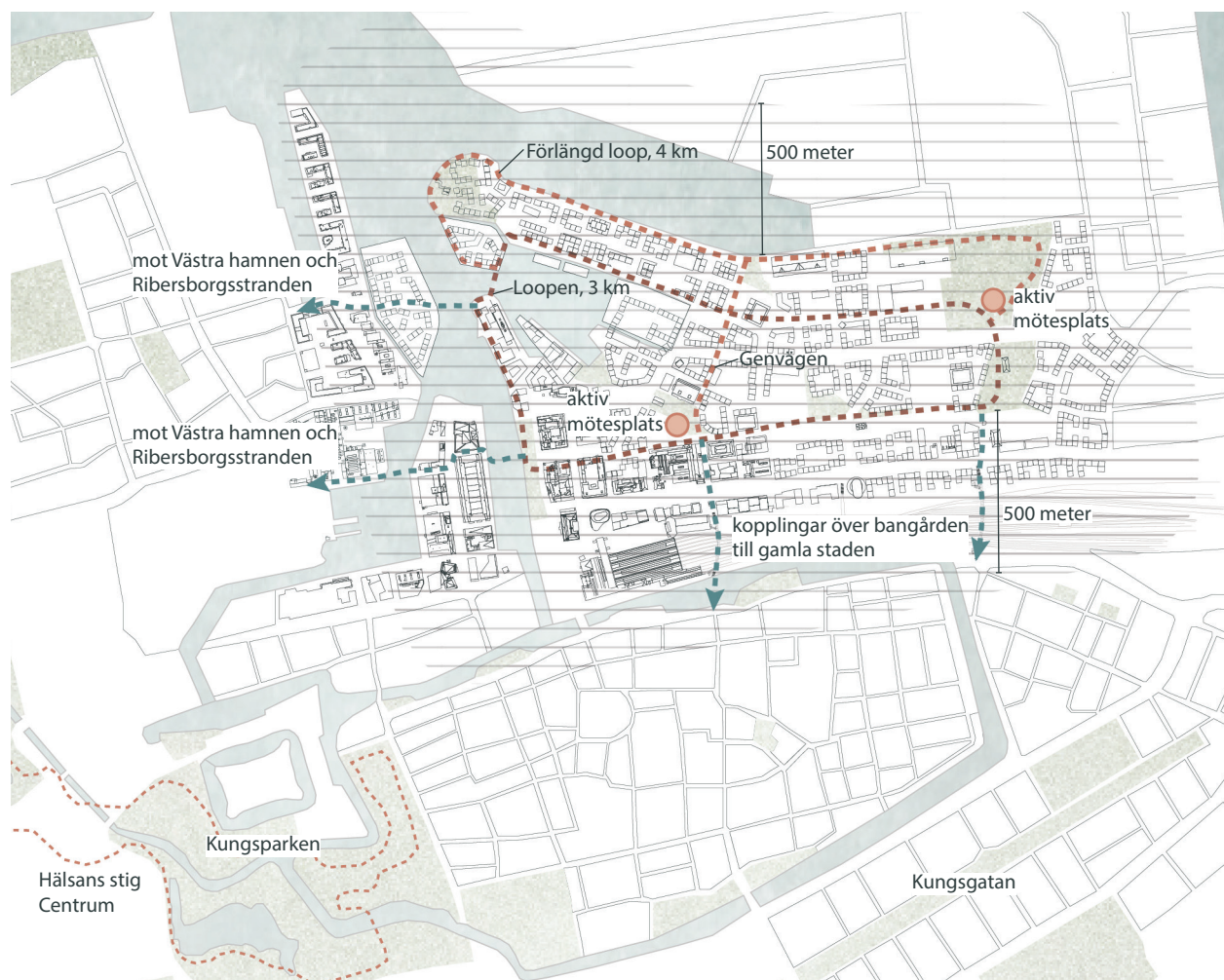
- *Säkerställ sammanhängande miljöer för löpning genom att koppla ihop stadens gröna miljöer med stråk*
- *Säkerställ närhet och tillgänglighet till motionsspår i hela staden*

I samband med stadsutvecklingen av Nyhamnen är det möjligt att planera för och utforma platsspecifika motionsspår i enlighet med löparens behov och preferenser i det urbana landskapet. Med nya motionsspår i Nyhamnen kan både boende och personer som arbetar i området erbjudas närhet och tillgänglighet till motionsspår för fysisk aktivitet och rekreation. Nya motionsspår i Nyhamnen öppnar även upp för löpning längs anlagda strukturer i en del av staden där det idag saknas.

I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslås att flera parker ska tillskapas i samband med utvecklingen av området, och att dessa kopplas samman med en grön loop. Genom att ta fasta på dessa parker och på loopen kan ett nätverk av motionsspår skapas i Nyhamnen. Nätverket får två fasta punkter i form av aktiva mötesplatser med utegym, toaletter, vattenpost och informationstavla om motionsspåren. Med nya motionsspår och aktiva mötesplatser med utegym, samt med de parker och grönytor som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a), kan Nyhamnen möta målsättningen om att erbjuda ett basutbud av platser för vardagsaktiviteter och rekreation inom 500 meter från bostaden, enligt Malmö stads Program för aktiva mötesplatser (Andersson & Krook, 2015).

Nätverket av motionsspår erbjuder en flexibilitet som innebär att löparen kan förlänga eller förkorta sin löprunda inom Nyhamnen. Goda kopplingar till omgivningen gör det även möjligt att förlänga rundan utanför Nyhamnen. Med de nord-sydliga broarna över bangården och de öppningsbara broarna till Västra hamnen, som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a), kan löparen förlänga sin löprunda, exempelvis till det befintliga motionsspåret Hälsans stig centrum som går längs Ribersborgsstranden och genom Kungs- och Slottsparken,

samt till Malmös gamla stadskärna och grönstråket Kungsgatan. För att kopplingarna mellan Nyhamnen och dess omgivning ska upplevas som tillgängliga och attraktiva bör de anpassas efter löparens behov och preferenser. Löparens önskan om rytm i löpningen och möjlighet till avkoppling under löpningen kan i sammanhanget antas vara några av de viktigaste preferenserna. Broar över bangården liksom broar över kanalerna och hamnbassängerna bör således vara tillräckligt breda för att löparen ska kunna passera fotgängare och cyklister utan att denna behöver väja eller avbryta löpningen. De öppningsbara broar som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) bör öppnas vid återkommande klockslag för att löparen ska slippa avbrott i löpningen. Broarna kan även ge mervärden genom att erbjuda löparen en varierande topografi. Genom att skapa aktiva mötesplatser vid brofästena kan löparen kombinera löpningen med andra övningar om löparen behöver vänta på att bron ska fällas ner. Hur kopplingarna mellan de gröna miljöerna utanför Nyhamnen bör utformas ligger utanför arbetets ramar, men även här bör preferenserna rytm och avkoppling beaktas.



**Figur 16.** Nya motionsspår i Nyhamnen i relation till befintliga motionsspår i Malmö.

**Figur 17.** Nätverk av motionsspår i Nyhamnen och kopplingar till omgivningen. 500 meter buffertzoon från motionsspåren.



## LOKALISERING AV STÖDJANDE STRUKTURER FÖR MOTIONSLÖPNING

- *Undvik hinder och brytpunkter längs spåret, exempelvis trafikljus*
- *Erbjud naturupplevelser och lokalisera motionsspåret till en estetisk tilltalande miljö skild från trafik*
- *Erbjud motionsspår på flera olika distanser och gör det möjligt att förlänga eller förkorta en redan påbörjad runda*
- *Lokalisera motionsspår till aktiva mötesplatser för möjligheten att kombinera löpning med andra aktiviteter*
- *Om så är möjligt, erbjud en varierande topografi för möjligheten till utmaning under löpningen*
- *Lokalisera motionsspår till platser och stråk som är befolkade under en stor del av dygnet*

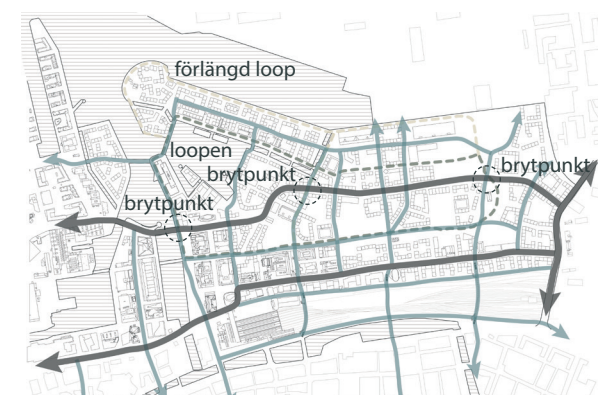
Genom att anlägga motionsspår längs loopen kan ett sammanhängande motionsspår på tre kilometer skapas. För att ge möjlighet att förkorta eller förlänga löprundan inom Nyhamnen föreslås dels en genväg genom loopen, dels en extra loop som förlänger löprundan. Genvägen lokaliseras till lokalgatan Navigationsgatan (se figur 18, sid. 72) som sträcker sig från den aktiva mötesplatsen i områdets västra del till kanalerna i norr. Lokalgatan är en del av det gång- och cykelnät som presenteras i Översiktsplan för Nyhamnen och som pekats ut som en viktig siktlinje från den västra parken längs Jörgen Kockgatan och mot Frihamnsbassängen (Malmö stad, 2019a). Enligt Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslås Navigationsgatan få en bredd på 12 till 16 meter, vilket ger goda förutsättningar för att skapa en särskild löpfil samtidigt som träd kan planteras i gatan. Exempel på hur en lokalgata kan utformas ges i figur 25-26, sida 74. För att förlänga löprundan till närmre fyra kilometer anläggs en extra loop runt Nyhamnspiren (se figur 18, sid. 72). Södra Frihamnskajen föreslås därför anpassas till motionslöpning. I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslås kajen få en bredd på runt 20 meter, vilket innebär att den kan rymma både dubbla trädreder och en löpfil. I figur 23-24 sid. 74) ges exempel på hur ett motionsspår kan ta plats längs kajmiljöer, exemplifierat av Hullkajen som har liknande mått som Södra Frihamnskajen.

I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslås att området ges två olika karaktärer; stora parker i de östra delarna av Nyhamnen och närhet till vatten i de västra. Vid lokalisering och utformning av motionsspåren bör Nyhamnens karaktär och kvaliteter tillvaratas för att erbjuda upplevelser under löprundan. Motionsspåren föreslås därför få olika karaktärer som förstärker de olika typer av stadsmiljöer som spåren passerar. Sådana miljöer är kaj, kanal, grönstråk och park, samt mer urbana platser som gaturum och torg. Flera av dessa miljöer kan utformas som intima och grönskande, för att erbjuda löparen en lugn och rofylld miljö. Även den varierande topografin i den nya parken i Nyhamnens nordöstra del samt längs broarna över bangården kan förstärkas för att ge upplevelser under löpningen (se figur 20, sid. 72).

I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslås att Jörgen Kocksgatan blir ett samlande stråk med en bredd på 30-40 meter och med trädplanteringar i flera rader. Stråket ska även fredas från genomfartstrafik (ibid.). Jörgen Kocksgatan har därför stor potential att erbjuda löpning i en grön och sammanhängande miljö utan hinder eller avbrott. Eftersom kollektivtrafik och övrig trafik föreslås samlas längs Carlsgatan och Hans Michaelensgatan fredas motionsspåren i stort från hinder och korsningspunkter. Dock korsas loopen av kollektivtrafikleden Hans Michalesensgatan på två ställen och genvägen genom loopen (Navigationsgatan) på ett ställe. Hur dessa korsningspunkter bör utformas för att främja löpning blir viktigt för rytmen och upplevelsen under löpningen. Exakt utformning redogörs inte för inom ramarna för detta arbete men inspiration bör kunna hämtas från Kungsgatan i Malmö där fotgängare, cyklister och moped klass II har företräde framför fordonstrafik, genom en så kallad cykelöverfart (Transportstyrelsen, 2015).



**Figur 18.** Motionsspår i Nyhamnen; loopen, en förlängning av loopen, genvägen och kopplingar till omgivningen.



**Figur 19.** Diagram över cykelvägnät (blå) och kollektivtrafikstråk (grå), samt brytpunkter med motionsspår. Illustration baserad på Gång- och cykeltrafik samt Kollektivtrafik (Malmö stad, 2019a, ss.



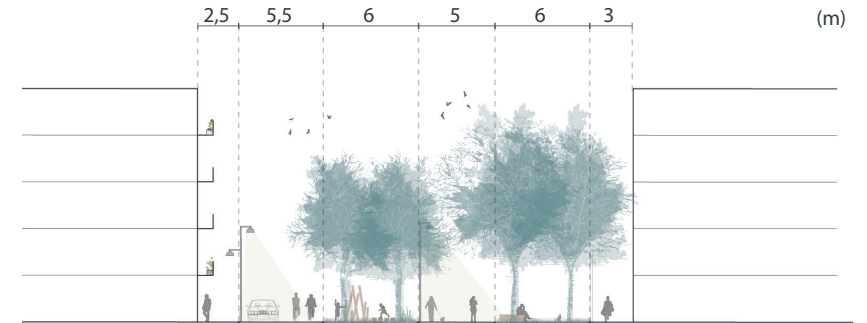
**Figur 20.** Diagram. Typologier längs motionsspåren.

- |             |         |              |                         |
|-------------|---------|--------------|-------------------------|
| ● Lokalgata | ● Kanal | ● Parkstråk  | ≡ Broar och brytpunkter |
| ● Kaj       | ● Park  | ≡ Kopplingar |                         |

## UTFORMNING AV STÖDJANDE STRUKTURER FÖR MOTIONSLOPNING

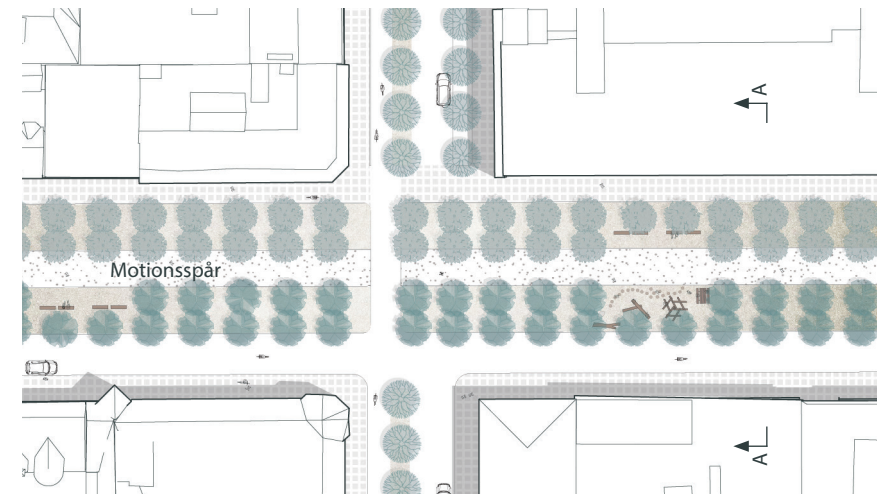
- Säkerställ att spåret har en bredd om 4-6 meter om det kombineras med gång- och cykelbanor, samt är åtminstone bredare än 2,5 meter om det samnyttjas av fotgängare
- Erbjud särskild löpfil med mjukt underlag där så är möjligt, exempelvis stenmjöl eller bark
- Säkerställ tydlig markering av spåret i båda riktningarna, exempelvis markeringar i marken som komplement till skyltar på belysningsstolpar
- Säkerställ god belysning längs hela slingan

Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslår flera strukturer som ger goda förutsättningar för att skapa särskilda löpspår inom området, exempelvis genom breda gaturum och kajmiljöer samt att somliga stråk ska fredas från genomfartstrafik. För att visa på hur motionsspår kan utformas i Nyhamnen görs nedslag på tre olika stadsmiljöer längs spåren; motionsspår längs parkstråk, kaj och lokalgata.



Figur 21. Jörgen Kocksgatan. Sektion A-A

1:500



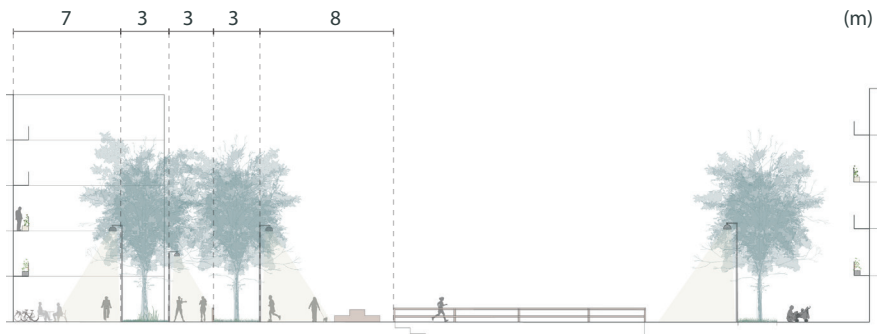
Figur 22. Jörgen Kocksgatan. Plan.

1:1000

### Jörgen Kocksgatan

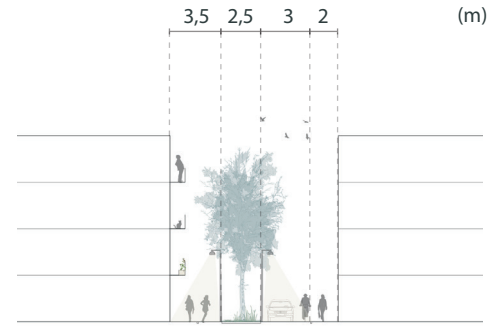
Stråket föreslås få en bredd på 30-40 meter och med flera trädrader (Malmö stad, 2019a). Mellan trädraderna, i mitten av stråket, skapas en löparbana med stenmjöl som underlag. Pollare som markerar distanser kan sättas upp tätare längs denna etapp för att möjliggöra intervallträning. Breda cykelbanor kan användas för angöring i anslutning till bebyggelsen.





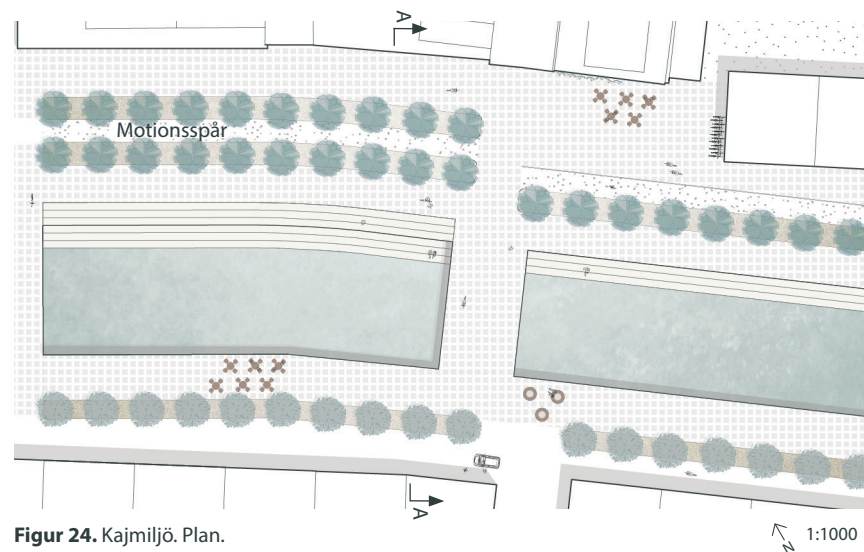
Figur 23. Kajmiljö. Sektion A-A.

1:500



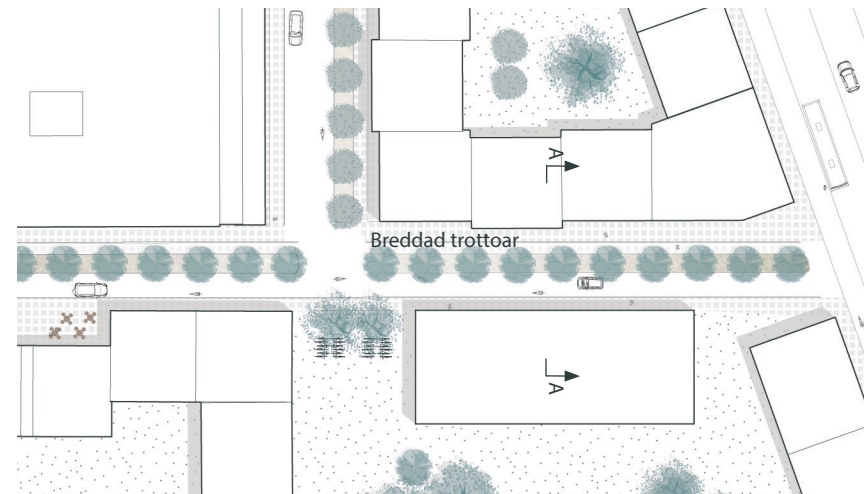
Figur 25. Lokalgata. Sektion A-A.

1:500



Figur 24. Kajmiljö. Plan.

1:1000



Figur 26. Lokalgata. Plan.

1:1000

## Kajmiljö

Kajerna som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) varierar i bredd på 14-24 meter, vilket ger utrymme för löpfil. Längs de breda kajerna, vilket Hullkajen är ett exempel på, kan dubbla trädrader planteras och en löpslinga kan anläggas mellan dessa. Träden kan samtidigt ge löparen skydd för vind. Längs smalare kajmiljöer rymms en trädrad och löpfilen kan samnyttjas med promenadstråk längs kajen. När dessa samnyttjas bör de vara åtminstone bredare än 2,5 meter för att undvika konflikter mellan fotgängare och löpare.

## Lokalgata

Lokalgatan Grimsbygatan varierar i bredd på 12 till 16 meter och är en del av det cykelnät som pekas ut i Översiktsplan för Nyhamnen, samt som en viktig siktlinje genom området (Malmö stad, 2019a). Utöver cykelstråk ska gatan kunna användas för angöring till bostäder. Cykelbana och körbar yta för angöring kan således samnyttjas. En trädrad avgränsar cykel- och körbanan från den breddade trottoaren för fotgängare och löpare. För att säkerställa god tillgänglighet längs trottoaren är inte stensmjöl lämpligt, men motionsspåret kan ändå markeras med särskild beläggning för att synliggöra och uppmuntra till löpning.

## DISKUSSION

*Denna del syftar till att återknyta till arbetets huvudfrågeställning, som presenterades i arbetets inledande del, genom att diskutera möjligheten att främja motionslöpning i en tät och funktionsblandad stadsstruktur. Inledningsvis förs en diskussion om arbetets resultat. Efter det diskuteras arbetets tillvägagångssätt och metod. Avsnittet avslutas med en reflektion om vad arbetet kan bidra med till forskningen och förslag på vidare studier ges.*

- RESULTATDISKUSSION
- METODDISKUSSION
- AVSLUTANDE REFLEKTION

## RESULTATDISKUSSION

*I denna del ringas arbetets huvudfrågeställning in genom att diskutera hur stödjande strukturer för motionslöpning kan skapas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur.*

Huvudfrågeställning:

*Hur kan motionslöpning främjas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur, exemplifierat av Nyhamnen i Malmö?*

### Stödjande strukturer för motionslöpning

Utifrån litteraturöversikten kan det konstateras att motionslöpningens stora fördel är dess flexibilitet, vilket innebär att aktiviteten är oberoende av särskilda anläggningar eller infrastruktur. Trots detta kan löparen uppleva stadslandskapet som begränsande då det många gånger krävs strategier för att möjliggöra motionslöpning. Enligt Qviström & Fridell (2019) har erfarna löpare fler strategier att välja mellan jämfört med ovana löpare. Det kan därför konstateras att motionslöpning i stadslandskapet inte alltid är så enkelt som det ofta framstår som och att många löpare har behov av strukturer som stödjer aktiviteten. Resultatet av litteraturöversikten visar att närhet och tillgänglighet till stora parker och grönområden för alla stadens invånare utgör betydelsefulla strukturer för motionslöpning. Likaså är kopplingar till och mellan stadens parker och gröna miljöer, samt att dessa är tillräckligt breda för att löparens ska kunna passera fotgängare och cyklister utan att behöva väja, av stor vikt. Även uppmätta motionsspår lyfts som betydelsefulla för att avlasta löparens behov av strategier och för att ge löparna en plats i trafikstrukturen.

Möjligheterna att säkerställa eller tillskapa dessa stödjande struktur i en tät och funktionsblandad stadsstruktur varierar. Som litteraturöversikten

pekar på tenderar parker och grönytor att bli mindre och färre vid förtätningsprojekt. För motionslöpning kan det innebära en begränsning vid löpning i det urbana landskapet då de viktigaste stödjande strukturerna för aktiviteten är just parker och gröna omgivningar, samt att dessa är av en viss storlek och finns inom nära avstånd från bostaden. Motionslöpning kan däremot främjas av den samtida trafikplaneringen där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras framför personbilen, samt genom satsningar på attraktiva och grönskande stråk för rörelse och vistelse. Med prioritering av dessa trafikslag och genom sänkta hastigheter kan trafikstrukturen upplevas som mindre begränsande för motionslöpare. Samtidigt kan attraktiva och grönskande stråk utgöra kopplingar till och mellan stadens gröna miljöer, vilket kan underlätta löpningens rymt samtidigt som löparen kan få mental återhämtning under löprundan. I linje yteffektivitet och samnyttjande, som förespråkas som verktyg i en tät och funktionsblandad stad, kan urbana motionsspår anläggas eftersom sådana spår är yteffektiva då de samutnyttjas med annan infrastruktur, så som gång- och cykelvägar och belysning. Urbana motionsspår kan även bidra med synergieffekter i staden genom att löparna befolkar och synliggör löpningen som en del av stadens liv, vilket kan bidra till att andra kan bli inspirerade och motiverade att börja löpträna. I förlängningen kan motionslöpning bidra till känslan av trygghet, uppmuntra till vardagsmotion och ge ökad interaktion mellan människor i stadens offentliga rum, vilket går i linje med målsättningar för den täta och funktionsblandade staden.

Resultatet av litteraturöversikten pekar även på att löparnas behov och rumsliga preferenser är personliga och grundar sig i löparens bakomliggande motiv för att utföra aktiviteten (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Det ligger därför en svårighet i att tillgodose alla löpars

behov och rumsliga preferenser genom stödjande strukturer. Arbetet har visat att medan somliga stödjande strukturer kan tillgodose vissa behov eller rumsliga preferenser, kan de samtidigt vara i konflikt med andra. Exempelvis kan löparnas behov av trygghet och synlighet genom samlande stråk och folkliv vara i konflikt med löparen önskan om rytm och rofylldhet under löprundan. Likaså kan det tänkas att löpning längs anlagda motionsspår är i kontrast till löparnas önskemål om flexibilitet eftersom sådana strukturer kan upplevas som oflexibla och svåra att variera. Löpning i en urban miljö och längs markerade motionsspår motsäger även löparnas önskemål om löpning i en grön och rofylld miljö. För att tillgodose flera behov och rumsliga preferenser behöver stödjande strukturer för löpning behandlas i ett vidare perspektiv, vilket stöds av insikten om att löparen använder ett större landskap för sin löpning än endast stadens gröna miljöer och anlagda strukturer för löpning. Stödjande strukturer för motionslöpning menar jag därför snarare handlar om att skapa ett löpvänligt stadslandskap än att anlägga ett motionsspår. De arkitektoniska verktygen som har formulerats i arbetet kan ses som ett försök till att behandla hela staden som löparens landskap.

Utifrån litteraturöversikten saknas kunskap om vilka strukturer samt hur mycket av dessa som krävs för att stödja fysisk aktivitet (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Även för löpning skulle sådan kunskap vara värdefull för att säkerställa stödjande strukturer för motionslöpning i en tät och funktionsblandad stadsstruktur. Genom att identifiera tröskelvärden för distans till, antal och storlek på stödjande strukturer för löpning kan dessa säkerställas. För att kunna göra det krävs dock en fördjupad förståelse. Malmö stads strävan efter att tillgodose ett basutbud av aktiva mötesplatser inom 500 meter från bostaden (Andersson & Krook, 2015), kan ses som ett försök till att definiera tröskelvärden. Även de

genomförda referensrundorna i detta arbete kan fungera som riktmärken för tröskelvärden. Exempelvis upplevdes gång- och cykelbanor på 4-6 meters bredd som tillräckligt breda för att som löpare passera fotgängare och cyklister utan att behöva väja eller anpassa tempot, medan trottoarer och gångbanor på 2,5 meters bredd upplevdes trånga. Studier av tröskelvärden i arbetet är dock begränsade och fortfarande saknas värdefull kunskap om hur mycket av de stödjande strukturerna som krävs eller hur de bör utformas för att främja motionslöpning.

#### Stödjande strukturer för motionslöpning i Nyhamnen

Tendenserna om tätt och funktionsblandat, liksom prioritering av fotgängare, cyklister och kollektivtrafik, som förespråkas i dagens stadsbyggnadsideal, speglas även i Malmö stads planeringsdokument. Enligt dokumenten ger en sådan stadsstruktur ökad hållbarhet, yteffektivitet, jämlikhet, demokrati och trafiksäkerhet (Malmö stad, 2018; Malmö stad, 2016). För att möta invånarnas behov av såväl fler bostäder som platser för umgänge, rekreation och motion, framhålls samnyttjande och multifunktionella lösningar som verktyg. Vidare menas att ökad trygghet och jämställdhet har samband med en tät och funktionsblandad stadsstruktur där syftet främst är att befolka stadsrummen, öka människors rörelser i staden och minska trafikens barriäreffekter (Malmö stad, 2018).

Fallstudien av Nyhamnen i Malmö visar att Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslår flera strukturer som ger goda förutsättningar för att skapa stödjande strukturer för motionslöpning. Genom att ta fasta på loopen och de parker som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) kan ett nätverk av motionsspår skapas. Loopen och parkerna har potential att tillsammans utgöra en sammanhängande miljö där löparnas behov av rytm och rofylldhet kan tillgodoses. Vidare föreslås

breda gaturum och kajer, att kollektivtrafik samlas längs två leder samt att somliga stråk ska fredas från genomfartstrafik. Dessa gaturum, kajer och stråk har potential att rymma urbana motionsspår och kan tillsammans utgöra ett nätverk av motionsspår i Nyhamnen. I linje med samtida trafikplanering har dessa miljöer potential att utformas som attraktiva och grönskande stråk som bildar kopplingar mellan parkerna. Stråken kan dessutom synliggöra löpningen och löparna i området, vilket kan bidra till känslan av trygghet både för löparna själva och för andra som rör sig i området. I Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) föreslås även nya nord-sydliga broar över bangården samt öppningsbara broar till Västra hamnen, vilka kan utgöra kopplingar för att möjliggöra en förlängning av löprundan utanför Nyhamnen. Genom att anlägga urbana motionsspår i Nyhamnen erbjuds boende och personer som arbetar i området närhet och tillgänglighet till motionsspår för fysisk aktivitet och rekreation. Nya motionsspår och aktiva mötesplatser med utegym, samt de parker och grönytor som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) gör att Nyhamnen kan möta Malmö stads målsättning om att erbjuda alla malmöbor ett basutbud av platser för vardagsaktiviteter och rekreation inom 500 meter från bostaden (Andersson & Krook, 2015). Nya motionsspår i Nyhamnen öppnar även upp för löpning längs anlagda strukturer i en del av staden där det idag saknas.

Trots de övervägande goda förutsättningar för motionslöpning som ges i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) kan vissa utmaningar urskiljas. Utmaningarna ligger främst i Nyhamnens begränsning till ytan. Längs loopen är det möjligt att skapa ett motionsspår på tre kilometer, vilket får anses som en relativt kort löprunda i förhållande till vardagslöparens och den självorganiserande löparens typiska löprunda på 5-7,5 kilometer (Røjskjær Pedersen et al., 2012; Forsberg, 2012).

För att löparen ska kunna förlänga löprundan krävs goda kopplingar till omgivningen. Broarna över bangården liksom broarna över kanalerna och hamnbassängerna, som föreslås i Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a), behöver således vara tillräckligt breda för att löparen ska kunna passera fotgängare och cyklister utan att behöver väja eller avbryta löpningen. Eftersom motionsspåren sannolikt även kommer att befolkas av gångtrafikanter kan det innebära att trängsel uppstår, vilket påverkar löpningens rytm och möjligheten till återhämtning. Att spåren ges en tillräcklig bredd är därför betydelsefullt. Vid stadsutveckling av Nyhamnen ligger även en utmaning i att säkerställa tillräckligt många och stora offentliga platser och rum för de människor som ska bo, arbeta och besöka området för att undvika trängsel och slitage. Tröskelvärden för distans till, antal och storlek på stråk och offentliga platser och rum skulle sannolikt bidra till att säkerställa ett löpvänligt landskap, och således kunna möta flera löptypers behov och rumsliga preferenser.

#### Process och ansvarsfördelning

I Översiktsplan för Nyhamnen efterfrågas verktyg för place making av området under byggtiden för att överbrygga den långa process som utvecklingen kommer att innebära (Malmö stad, 2019a). Genom att planera för och anlägga stödjande strukturer för motionslöpning i samband med stadsutvecklingen av Nyhamnen kan löparnas behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet tillgodoses. Eftersom stödjande strukturer för motionslöpning handlar om ett löpvänligt stadslandskap i stort behöver insatser göras på olika skalnivåer. De arkitektoniska verktygen för hur stödjande struktur för motionslöpning kan planeras, lokaliseras och utformas har försökt ringa in detta. Tillämpningen av verktygen behöver anpassas projektspecifikt och efter projektets skede, det vill säga om de stödjande strukturerna läggs till i en befintlig struktur



eller i samband med förtätning och funktionsblandning. Erfarenheter från Malmö stad visar på svårigheter att anlägga urbana motionsspår i ett tidigt skede. Exempelvis kan etapper längs spåren komma att stängas av på grund av byggnation och belysningsstolpar kan vara bristfälliga<sup>1</sup>. Att anlägga motionsspår i en befintlig struktur innebär istället att spåret behöver förhålla sig till redan fasta strukturer i staden, men också att det kan utnyttja befintlig infrastruktur och belysning<sup>2</sup>.

Det kommunala planmonopolet innebär att kommunerna har det största ansvaret för att främja motionslöpning. Svårigheterna att anlägga stödjande struktur för motionslöpning i en såväl ny som befintlig struktur kan förklaras med att ansvaret för motionslöpning ofta är delat mellan olika förvaltningar inom kommunerna, vilket kan få till följd att satsningar på motionslöpning faller mellan stolarna (Bengtsson, 2015). Detta speglas även i Malmö stads organisation då arbetet med urbana motionsspår har begränsad budget och resurser, och är därför ett arbete som tar tid<sup>1&2</sup>. Utifrån de studerade planeringsdokumenten från Malmö stad kan det även antas att planering, anläggning och drift av urbana motionsspår sker inom olika förvaltningar inom kommunens organisation. Exempelvis arbetar Kaneberg<sup>2</sup> och Delshammar<sup>1</sup> på Fastighets- och gatukontoret medan Översiktsplan för Nyhamnen har arbetats fram av Stadsbyggnadskontoret. Att planera för, anlägga och underhålla stödjande struktur för motionslöpning kräver således förankring och tydlig ansvarsfördelning inom den kommunala organisationen. Med en tydlig ansvarsfördelning, större budget och mer resurser skulle satsningar på stödjande struktur för motionslöpning i det urbana landskapet kunna bidra med synergieffekter som är värdefulla för stadslivet i stort.

<sup>1</sup>Eva Delshammar, landskapsarkitekt på Fastighets- och gatukontoret Malmö stad, mailkontakt 190716

<sup>2</sup>Maria Kaneberg, landskapsarkitekt på Fastighets- och gatukontoret Malmö stad, mailkontakt 190716

## METODDISKUSSION

*I denna del diskuteras arbetets tillvägagångssätt och de metoder som har använts.*

### TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Syftet med arbetet har varit att bidra med ökad kunskap kring löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet, samt att studera vilka strukturer som verkar stödjande för motionslöpning och hur dessa kan skapas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur. För att göra det genomfördes inledningsvis en litteraturöversikt med syfte att teoretiskt undersöka forskningsämnet. På grund av begränsade studier som berör motionslöpning ur ett landskapsarkitektoniskt perspektiv utgår den studerade litteraturen från ett brett forskningsfält. Litteraturen har därför inte alltid direkt koppling till motionslöpning, men kan ändå på olika sätt påverka möjligheterna till motionslöpning i det urbana landskapet. I litteraturöversiktens två första delar låg fokus främst på att studera hur fysisk aktivitet i stort påverkas av fysiska strukturer i den byggda miljön, medan det tredje avsnittet undersökte motionslöparen och dess landskap. Eftersom den studerade litteraturen pekar på att fysisk aktivitet i den offentliga miljön är ojämnt fördelat mellan olika grupper i samhället (Krook, 2014), skulle en fördjupad studie av hur sociala strukturer påverkar möjligheterna till fysisk aktivitet berikat och nyanserat litteraturöversikten ytterligare.

På grund av litteraturöversiktens breda perspektiv resulterade den i generella slutsatser kring löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet. De genomförda referensrundorna av urbana motionsspår har därför varit betydelsefulla som komplement. Referensrundorna utgick från löpningens vardagslöparen och den

självorganiserande löparen, som redogörs för i de danska studierna Motionsløbere i Danmark (Forsberg, 2012) och Løb i byer (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Vidare pekade litteraturöversikten på kvinnor och tjejer som en underrepresenterad grupp vad gäller fysisk aktivitet i den offentliga miljön (Boverket, 2013). Eftersom jag kan identifiera mig som vardagslöpare och självorganiserande löpare, samt som kvinna, har referensrundorna genomförts med denna grupp som utgångspunkt. Analyser av genomförda referensrundor utgick från litteraturöversiktens slutsatser kring löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet, samt utifrån mina subjektiva upplevelser under löprundorna. Tillsammans har detta bidragit till fördjupad kunskap kring löparens behov och rumsliga preferenser samt stödjande strukturer för motionslöpning. Även om Patel och Davisson (2013) menar att forskarens subjektiva upplevelser kan berika studien kan detta tillvägagångssätt kritiserars då det endast tar mina personliga upplevelser i beaktande. Intervjustudier med en grupp av motionslöpare skulle sannolikt ge en djupare förståelse och ett breddat perspektiv, samt en mer nyanserad bild av motionslöpning.

Analysresultatet av de genomförda referensrundorna sammanställdes med slutsatser från litteraturöversikten och resulterade i arkitektoniska verktyg för hur stödjande strukturer för motionslöpning kan planeras, lokaliseras och utformas i det urbana landskapet. Även om de arkitektoniska verktygen grundar sig i litteraturöversikten och i de genomförda referensrundorna är de påverkade av min personliga erfarenhet och kunskap som motionslöpare och som landskapsarkitekt. Trots att detta har gett arbetet en subjektiv prägel kan jag genom mitt personliga perspektiv, med många års erfarenhet av löpning i stadslandskapet och som landskapsarkitekt med ett stort intresse för hur stadens offentliga rum används, belysa forskningsämnet från ett annorlunda perspektiv. Arbetet

bidrar därmed till en nyanserad bild av motionslöpning i stadens struktur, och således sambandet mellan landskapsarkitektur och motionslöpning.

Tillämpningen av de arkitektoniska verktygen syftade till att studera vilka strukturer som verkar stödande för motionslöpning samt hur dessa kan främjas i samband med förtätning och funktionsblandning. Tillämpningen, som exemplifierades genom Nyhamnen, kan liknas vid en fallstudie. Eftersom målsättningarna för stadsutvecklingen av Nyhamnen går i linje med samtida stadsbyggnadsideal kan studieområdet betraktas som ett typiskt fall (Denscombe, 2014). Enligt Denscombe (2014) kan resultatet av sådana fall generaliseras och tillämpas på andra fall. Sammantaget tyder resultatet av fallstudien på utmaningen att i samband med förtätning och funktionsblandning säkerställa tillräckligt många och stora parker med närhet från bostaden för alla stadens invånare, samt möjligheten att skapa goda kopplingar mellan stadens parker, vilket går i linje med den samtida transportplaneringen och satsningar på attraktiva och grönskande gaturum. Dessa slutsatser menar jag kan generaliseras och tillämpas på andra fall.

## METOD

### Material

I litteraturöversiktens första avsnitt diskuteras samtida tendenser och stadsbyggnadsideal. Litteraturen som denna del grundar sig på kan ifrågasättas för att inte vara dagsfäsk. Exempelvis refererar jag till Funktionsblandning på rätt sätt (Boverket, 2017), Rätt tätt: en idéskrift om förtätning av städer och orter (Boverket, 2016), samt till Blandstaden-ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling (Bellander, 2005). Likaså refererar jag bland annat till Lindelöw, Koglin och Svensson

(2016), när samtida tendenser inom fotgängarplanering behandlas. Det kan tänkas att stadsutvecklingspraktiken håller högre tempo än de (policy-)dokument som finns att tillgå. Detsamma gäller sannolikt även inom trafikplaneringen. Enligt Olsson, Nilsson och Haas (2016) pågår en rad olika utvecklingstrender parallellt. Författarna nämner bland annat klimat- och miljöfrågor, medborgardeltagande, befolkningsminskning och ett starkt fokus på ekonomisk tillväxt och konkurrens mellan städer. För att nyansera bilden av samtida stadsutveckling kunde jag i arbetet ha breddat fokuset för att inte endast studera täthet och funktionsblandning. I litteraturöversikten nämns även att förtättningsprojekt kan ske som helt nya stadsdelar i centrala hamnområden (Boverket, 2016). Detta är något som studieområdet Nyhamnen är ett exempel på men som inte studeras närmre i arbetet. Även detta är en intressant aspekt som skulle varit berikande för arbetet.

### Referensrundor

Urvalet av referensrundor utgår från befintliga urbana motionsspår i Malmö och Köpenhamn. Eftersom de genomförda referensrundorna inte finns i min bostadsnära miljö har genomförandet inneburit att jag har cyklat eller åkt kollektivt till en på förhand bestämd utgångspunkt längs spåret, ofta ett utegym eller annan aktiv mötesplats, och sprungit ett varv längs motionsspåret. Analyserna av referensrundorna har därför inte tagit transportsträckorna till motionsspåren eller kopplingarna mellan stadens parker i beaktande. Således kan det hävdas att referensrundorna har analyseras som ett utsnitt av en miljö, vilket är i konflikt med litteraturöversikten som tyder på att den typiska löprundan startar från ytterdörren och att löparen använder ett vidare landskap för sin löpning än endast stadens gröna miljöer och anlagda strukturer för löpning (Forsberg, 2012; Røjskjær Pedersen et al., 2012). Eftersom samtliga

referensrundor endast genomfördes en gång och eftersom områdena som motionsspåren gick genom inte var kända av mig sedan tidigare, behövde jag troligtvis lägga mer energi på att följa spårets sträckning jämfört med om jag hade haft erfarenhet av spåren och omgivningen på förhand. En andra löprunda hade troligtvis gett en mer nyanserad bild av upplevelsen av motionsspåren eftersom spårets sträckning hade varit lättare att följa.

#### Målgrupp

Som tidigare nämnt grundar sig analysresultatet av referensrundorna i mina subjektiva upplevelser under löpning längs de urbana motionsspåren. Även om jag som motionslöpare representerar de vanligaste löptyperna genom vardagslöparen och den självorganiserande löparen (Forsberg, 2012; Røjskjær Pedersen et al., 2012), kan det ifrågasättas om generella slutsatser kan dras utifrån en sådan begränsad studie. Enkätstudier eller intervjustudier med ett större antal deltagare av dessa löptyper hade sannolikt gett en mer nyanserad bild av upplevelsen av urbana motionsspår. Samtidigt kan det tänkas att stödjande strukturer för att främja motionslöpning för denna löptyp kan tillgodose fler löptypers behov och rumsliga preferenser. Likaså kan stödjande strukturer för motionslöpning i stort, så som sammanhängande grönstruktur och stråk och kopplingar mellan dessa miljöer, sannolikt också stödjande andra typer av fysisk aktivitet, så som aktiv transport och vardagsmotion.

#### Tillämpning av arkitektoniska verktyg

Tillämpningen av de arkitektoniska verktygen har utgått från Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö stad, 2019a) och baseras på målformuleringar och strukturplaner i densamma. Samtidigt har platsbesöken utgått från Nyhamnens befintliga struktur, vilket är i stor kontrast till den stadsdel som beskrivs i Översiktsplan för Nyhamnen (2019a). På grund

av gestaltningsmässiga avgränsningar och att tillämpningen utgår från målformuleringar och strukturplaner resulterade fallstudien i en övergripande och konceptuell gestaltning som till viss del har bristfällig förankring till platsen. Inledningsvis var ambitionen för tillämpningen att göra ett mer ingående gestaltningsförslag för ett motionsspår i Nyhamnen, men på grund av insikten om att motionslöpning tar plats i ett vidare stadslandskap behövde studieområdet betraktas i ett större perspektiv. Ett detaljerat gestaltningsförslag blev således för stort för att rymmas inom ramarna för arbetet. Likaså talade insikten om att satsningar på motionsspår behöver göras på olika skalnivåer och sker inom olika förvaltningar inom kommunerna talade emot att endast fokusera på ett motionsspår.

## AVSLUTANDE REFLEKTION

### Mitt bidrag till forskningen

Detta arbete bidrar till forskning genom att diskutera och nyansera löparens behov och rumsliga preferenser i det urbana landskapet. Arbetet bidrar också med fördjupad förståelse för hur motionslöpning kan främjas i en tät och funktionsblandad stadsstruktur genom att undersöka hur samtida stadsbyggnadsideal påverkar möjligheterna för motionslöpning i det urbana landskapet.

### Förslag på vidare studier

Eftersom den typiska löprundan startar vid löparens ytterdörr är stadens gator och trottoarer de mest använda platserna för motionslöpning (Forsberg, 2012; Røjskjær Pedersen et al., 2012). Studier som undersöker hur gaturummen kan främja motionslöpning genom att utgöra kopplingar till och mellan stadens gröna miljöer och anlagda strukturer för löpning skulle därför vara intressanta. Likaså skulle studier av tröskelvärden kring hinder och brytpunkter längs dessa kopplingar, samt tekniska lösningar för hur urbana motionsspår kan anläggas i gaturummet vara värdefulla. På grund av den otydliga ansvarsfördelningen kring motionslöpning inom den kommunala organisationen och mellan de olika förvaltningarna (Bengtsson, 2015), skulle ett arbetssätt som stödjer kommunernas arbete med motionslöpning vara värdefullt för att satsningarna på urbana motionsspår ges de resurser och den budget som behövs.

# KÄLLFÖRTECKNING & BILAGOR

*Inledningsvis redovisas de referenser som har använts i arbetet. Efter det presenteras genomförda referensrundor genom flödesanteckningar, fotografier tagna under referensrundorna samt planer som beskriver motionsspåret.*

- REFERENSER
- FIGURFÖRTECKNING
- BILAGOR

## REFERENSER

Andersson, T. (2015). Sju reflektioner om täthet. *Gröna fakta*, vol. 2, ss. 2-3. Tillgänglig: <http://www.tidningenutemiljo.se/wp-content/uploads/2015/04/Gröna-Fakta-nr-2-2015-Förtätning.pdf> [190816]

Andersson I. & Ejlertsson G. (2009). *Folkhälsa som tvärvetenskap: möten mellan ämnen*. Lund: Studentlitteratur AB.

Andersson C. & Krook A. (2015). *Program för aktiva mötesplatser*. Malmö: Gatukontoret Malmö stad. Tillgänglig: [https://malmo.se/download/18.198e132616aa40a135ad83c/1559724478213/PAMP\\_beslutad+140203\\_liten.pdf](https://malmo.se/download/18.198e132616aa40a135ad83c/1559724478213/PAMP_beslutad+140203_liten.pdf) [190816]

Annerstedt, M. (2011). *Nature and Public Health: Aspects of Promotion, Prevention, and Intervention*. Diss. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet.

Banister, D. (2007). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, vol. 15, ss. 73-80.

Bellander, G. (2005). *Blandstaden- ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?* Karlskrona: Boverket. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/blandstaden.pdf> [190816]

Bengtsson, J. (2015). Motionsspår i Skåne och Sörmland - en inventering av anläggningar och strategier. *LTV-fakultetens faktablad*, vol. 6. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet.

Bergman Stamblewski, A. (2008). *Äldres miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och ett hälsosamt åldrande*. R 2008:35. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Book, K. (2008). Fysiska miljöer för fysisk aktivitet – en mångfacetterad utmaning. I Gunnarsson, F. (red.). *Idrott i planering – idrott för utveckling*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting, ss. 23-30. Tillgänglig: <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-396-4.pdf> [190816]

Book, K. (2009). Det ser tjockt ut! Tankar kring hur och var vi skapar tid för fysisk aktivitet. *Svensk idrottsforskning*, vol. 3, ss. 56-60. Stockholm: Centrum för idrottsforskning. Tillgänglig: <https://centrumforidrottsforskning.se/wp-content/uploads/2014/04/Tid-fysisk-aktiviet.pdf> [190816]

Boverket (2017). *Funktionsblandning på rätt sätt*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/klimatsmarta-strukturer/funktionsblandning-pa-ratt-satt/> [190816]

Boverket (2016). *Rätt tätt: En idéskrift om förtätning av städer och orter*. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2016/ratt-tatt/> [190816]



Boverket (2014). *Europeiska landskapskonventionen*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/kulturvarden/andra-Styrmedel-for-kulturvarden/landskapskonventionen/> [190909]

Boverket (2013). *Planera för rörelse! - en vägledning om byggs miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen*. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2013/planera-for-rorelse.pdf> [190816]

Cook, S., Shaw J., & Simpson, P. (2015) Jography: Exploring Meanings, Experiences and Spatialities of Recreational Road-running. *Mobilities*, vol. 11:5, ss. 744-769. Tillgänglig: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/17450101.2015.1034455?needAccess=true> [190816]

Denscombe (2014). *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.

Faskunger, J. (2008). *Samhällsplanering för ett aktivt liv - fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa*. Östersund: Statens folkhälsoinstitut. (2008:30).

Faskunger, J. (2007). *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet - en kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet"*. R 2007:3. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut.

Faskunger, J. & Hemmingsson, E. (2015). *Vardagsmotion: vägen till hållbar hälsa*. Stockholm: Forum.

Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, vol. 12: 2, ss. 219-245. DOI: 10.1177/1077800405284363

Folkhälsomyndigheten (2013). *Rekommendationer*. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/fysisk-aktivitet-och-matvanor/fysisk-aktivitet/rekommendationer/> [190816]

Forsberg, P. (2012). *Motionsløbere i Danmark – Portræt af danske motionsløbere*. Köpenhamn: Idrættens analyseinstitut.

Gehl, J. (2007) *Livet mellem husene: Udeaktiviteter og udemiljøer*. 2. uppl. Köpenhamn: Arkitektens forlag.

Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington, DC: Island Press.

Gladwell F, V., Brown K, D., Wood, C., Sandercock R, G. & Barton L, J. (2013). The great outdoors: how a green exercise environment can benefit all. *Extreme Physiology & Medicine*, vol. 2:3. Tillgänglig: <https://extremephysiolmed.biomedcentral.com/track/pdf/10.1186/2046-7648-2-3> [190816]

Grahn, P. & Stigsdotter K, U. (2010). The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration. *Landscape and Urban Planning*, vol. 94, ss. 264-275.

Jacobs, J. (1962). *The Death and Life of Great American Cities*. London: Cape.

Javad Koohsari, M., Mavoa, S., Villianueva, K., Sugiyama, T., Badland, H., Kaczynski T, A., Owen, N. & Giles-Corti, B. (2015). Public open space, physical activity, urban design and public health: Concepts, methods and research agenda. *Health & Place*, vol. 3, ss. 75-82. Tillgänglig: <http://willsull.net/la570/resources/Physical-Activity/KoohsariEtAl2015.pdf> [190816]

Johansson, R. (2000). Ett bra fall är ett steg framåt. Om fallstudier, historiska studier och historiska fallstudier. *Nordic Journal of Architectural Research*, vol 13: 1–2, ss. 65–71.

Kaplan, S. (1995). The restorative benefits of nature: towards an integrative framework. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 15, ss. 169-182.

Krook, A. (2014). Rätten att svettas. *Arkitekten*, vol. 2, ss 48-49. Stockholm: Sveriges Arkitekter.

Lindelöw, D., Koglin, T., & Svensson, Å. (2016). Pedestrian planing and the challenges of instrumental rationality in transport planning: emerging strategies in three Swedish municipalities. *Planning Theory & Practice*, vol. 17:3, ss. 405-420. Tillgänglig: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14649357.2016.1199813?needAccess=true> [190819]

Lindström, L. (2016). Planerar kommunerna för motionslöpning? – en studie av Sveriges 20 största kommuner. *LTV-fakultetens faktablad*, vol. 16. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet.

Malmö stad (2019a). *Översiktsplan för Nyhamnen - Fördjupning av Översiktsplan för Malmö*. Tillgänglig: <https://malmo.se/fopnyhamnen> [190819]

Malmö stad (2019b). *Bulltofta rekreatiomsområde*. Tillgänglig: <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Parker-och-gronomraden/Bulltofta-rekreatiomsomrade.html> [190819]

Malmö stad (2019c). *Bokskogen – mycket mer än bara skog*. Tillgänglig: <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Besoksmal/Bokskogen/Valkommen-till-Bokskogen.html> [190819]

Malmö stad (2019d). *Motionsspår*. Tillgänglig: <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Gora/Idrott--traning/Motionsspar.html> [190819]

Malmö stad (2019e). *Plan för Malmös gröna och blå miljöer*. Tillgänglig: [https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f822315/1557246084597/Plan%20f%C3%B6r%20Malm%C3%B6s%20gr%C3%B6na%20och%20bl%C3%A5%20milj%C3%B6er\\_ej%20antagen.pdf](https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f822315/1557246084597/Plan%20f%C3%B6r%20Malm%C3%B6s%20gr%C3%B6na%20och%20bl%C3%A5%20milj%C3%B6er_ej%20antagen.pdf) [190819]

Malmö stad (2018). *Översiktsplan för Malmö: Planstrategi*. Tillgänglig: [https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPLAN+F%C3%96R+MALM%C3%96\\_antagen\\_31maj2018\\_lowres.pdf](https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPLAN+F%C3%96R+MALM%C3%96_antagen_31maj2018_lowres.pdf) [190819]

Malmö stad (2016). *Trafik- och mobilitetsplan*. Tillgänglig: [https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM\\_TROMP\\_210x297mm\\_SE.pdf](https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf) [190819]

Nationalencyklopedin (2019a). *Köpenhamn*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/köpenhamn> [190910]

Nationalencyklopedin (2019b). *Jogging*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/jogging> [190910]

Nationalencyklopedin (2019c). *Stad*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/stad> [190910]

Nationalencyklopedin (2019d). *Urban*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/urban>[190910]

Nord, L. & Birgerstam, P. (1997). *Skissandet som didaktiskt fenomen*. Pedagogiskt utvecklingsarbete, vol. 34. Uppsala: Sveriges lantbruksuniversitet.

Nyberg, R. (2000). *Skriva vetenskapliga artiklar och avhandlingar – med stöd av IT och internet*. Lund: Studentlitteratur.

Olsson, K., Nilsson, D., Haas, T. (red.) (2016). *Stadsbyggande idag - urbanismer i retorik och praktik*. I: Urbanismer - Dagens byggande i retorik och praktik, ss. 9-19. Scandbook: Falun.

Patel, R. & Davidsson, B. (2003). *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.

Qviström, M. (2017). Competing geographies of recreational running: The case of the "jogging wave" in Sweden in the late 1970s. *Health &*

*Place*, vol. 46, ss. 351-357.

Qviström, M. (2016). The nature of running: On embedded landscape ideals in leisure planning. *Urban forestry & Urban Greening*, vol. 17, ss. 202-201.

Qviström, M. (2012). Landscape with a heartbeat: tracing a portable landscape for jogging in Sweden (1958-1971). *Environment and Planning*, vol. 45, ss. 321-328.

Qviström, M. & Fridell, L. (2019). Att trixa sig genom staden – planering för ett löpvänligt stadslandskap. *Movium fakta*, vol. 1.

Røjskjær Pedersen, L., Scytter, H., Schouenborg, DM. & Møller Christensen, S. (2012). *Løb i Byer*. Hausenberg: Realdania

SCB (2018). *Befolkningen ökar svagt på landsbygden*. Tillgänglig: <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2018/befolkningen-okar-svagt-pa-landsbygden/> [190819]

Schantz, P. (2006). Rörelse, hälsa och miljö – utmaningar i en ny tid. *Svensk idrottsforskning*, vol. 3, ss. 4-7.

Schäfer Elinder, L. (red.), Faskunger, J. (red.), von Haartman, F., Lamming, P. & Swanberg, P. (2006). *Fysisk aktivitet och folkhälsa*. R 2006:13. Stockholm: Statens Folkhälsoinstitut. Tillgänglig: [https://www.nynashamn.se/download/18.19abfca31197776dea580002701/1462966815179/R200613\\_Fysisk\\_aktivitet\\_0701.pdf](https://www.nynashamn.se/download/18.19abfca31197776dea580002701/1462966815179/R200613_Fysisk_aktivitet_0701.pdf) [190816]

Stockholms stad (2010). *Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm*. Stockholms stad: Stockholm.

Transportstyrelsen (2019). *Vilka regler gäller för elscootrar?*  
Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Debattartiklar1/eldrivna-sparkcyklar--vad-galler/> [190910]

Transportstyrelsen (2015). *Cykelpassager och cykelöverfarter*. TS 2015:10. Norrköping: Transportstyrelsen.

Tunström, M. (2016). Urbanism är språk. I: Olsson, K., Nilsson, D., Haas, T. (red.), *Urbanismer - Dagens byggande i retorik och praktik*, ss. 33-46. Scanbook: Falun.

Ward Thompson, C. (2013). Activity, exercise and the planning and design of outdoor spaces. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 34, ss. 79-96.

Wingren, C., Alsanius, A., Karlén, H. & Lidström, V. (2015). Urbana nyanser av grönt: Om grönskans roll i en förtätad klimatsmart stad. *Stad & Land*, vol. 187. Movium: Sveriges lantbruksuniversitet.

#### PERSONLIG KONTAKT

**Maria Kaneberg**, landskapsarkitekt, fastighets- och gatukontoret, Malmö stad

**Eva Delahammar**, landskapsarkitekt, fastighets- och gatukontoret, Malmö stad

## FIGURFÖRTECKNING

*Figurer illustrerade eller fotograferade av författare om inget annat anges.*

**Figur 1.** Arbetets metoder.

**Figur 2.** Tillvägagångssätt för referensrundor.

**Figur 3.** Arbetets tillvägagångssätt.

**Figur 4.** Nyhamnens läge i Malmö och Sverige. Illustration baserad på bild från Google Maps.

Tillgänglig: <https://www.google.se/maps/place/Sverige/@61.7527319,8.4445685,5z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x-465cb2396d35f0f1:0x22b8eba28dad6f62!8m2!3d60.128161!4d18.643501?hl=sv> [190902]

Tillgänglig: <https://www.google.se/maps/place/Malmö/@55.5702456,12.9459333,12z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x465305a574c491ff:0xd3a905dfbd4888e5!8m2!3d55.604981!4d13.003822?hl=sv> [190902]

**Figur 5.** Bestämningsfaktorer för fysisk aktivitet. Illustration baserad på Konceptuell översiktsmodell för bestämningsfaktorer för fysisk aktivitet på olika nivåer, ss. 24. I: Faskunger, J. (2007). *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet – en kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet"*. R 2007:3. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut.

**Figur 6.** Funktionsbestämd rörelse från A-B och löpning med rörelsens som syfte från A-A. Illustration baserade på figur 1-4, ss. 745-746. I: Cook, S., Shaw J., & Simpson, P. (2015) *Jography: Exploring Meanings, Experiences and Spatialities of Recreational Road-running. Mobilities*, vol. 11:5, ss. 744-769.

Tillgänglig: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/17450101.2015.1034455?needAccess=true> [190816]

**Figur 7.** Urbana motionsspår i Malmö. Illustration baserad på *Motionsspår*. I: Malmö stad (2019e).

Tillgänglig: <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Gora/Idrott--traning/Motionsspår.html> [190819]

**Figur 8.** Urbana motionsspår i Köpenhamn. Illustration baserad på Byens grönnepuls (ss. 24) och Söndermarken (ss. 20). I: Røjskjær Pedersen, L., Scytter, H., Schouenborg, DM. & Møller Christensen, S. (2012). *Løb i Byer*. Hausenberg: Realdania

**Figur 9.** Diagram över stadsstruktur och koppningar för Nyhamnen. Illustration baserad på Stadsstruktur, ss. 10-11. I: Malmö stad (2019a). *Översiktsplan för Nyhamnen – Fördjupning av översiktsplan för Malmö*.

**Figur 10.** Diagram över parker, grönstråk och vattenmiljöer för Nyhamnen. Illustration baserad på Stadsstruktur, ss. 10-11. I: Malmö stad (2019a). *Översiktsplan för Nyhamnen – Fördjupning av översiktsplan för Malmö*.

**Figur 11.** Grimsbygatan mot Hamnparken. [Fotografi 190729]

**Figur 12.** Hullkajen mot Västra Hamnen. [Fotografi 190729]

**Figur 13.** Jörgen Kocksgatan mot Universitetsholmen. [Fotografi 190729]

**Figur 14.** Hullkajen och Nyhamnsbassängen. [Fotografi 190729]

**Figur 15.** Illustrationsplan.

**Figur 16.** Nya motionsspår i Nyhamnen i relation till befintliga motionsspår i Malmö. Illustration baserad på Motionsspår. I: Malmö stad (2019e) *Motionsspår*. Tillgänglig: <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Gora/Idrott--traning/Motionsspar.html> [190819]

**Figur 17.** Nätverk av motionsspår i Nyhamnen och kopplingar till omgivningen.

**Figur 18.** Motionsspår i Nyhamnen; loopen, en förlängning av loopen, genvägen och kopplingar till omgivningen.

**Figur 19.** Diagram över cykelvägnär och kollektivtrafikstråk. Illustration baserad på Gång- och cykeltrafik samt Kollektivtrafik, ss. 41. I: Malmö stad (2019a). *Översiktsplan för Nyhamnen - Fördjupning av översiktsplan för Malmö*.

**Figur 20.** Diagram. Typologier längs motionsspåren.

**Figur 21.** Sektion Jörgen Kocksgatan.

**Figur 22.** Plan Jörgen Kocksgatan.

**Figur 23.** Sektion Kajmiljö.

**Figur 24.** Plan Kajmiljö.

**Figur 25.** Sektion Lokalgata.

**Figur 26.** Plan Lokalgata.

**Figur 27.** Plan över Hylliemilen. Illustration baserad på Hylliemilen. I: Malmö stad (2019e), *Motionsspår*. Tillgänglig: [https://malmo.se/download/18.cb832751656711ccfbc3cd/1536054400444/KARTA-HYLLIEMILEN\\_180904.pdf](https://malmo.se/download/18.cb832751656711ccfbc3cd/1536054400444/KARTA-HYLLIEMILEN_180904.pdf) [190902]

**Figur 28.** Markeringar på pollare och stenmjöl som underlag längs naturslingan. Utblickar i landskapet. [Fotografi 190512]

**Figur 29.** Byggarbetsplatser och markeringar på tillfälliga belysningsstolpar längs stadsslingan genom Hyllie. [Fotografi 190512]

**Figur 30.** Bred gång- och cykelbana med stenmjöl parallellt. Planskild korsning gör att rytmen i löpningen kan upprätthållas. [Fotografi 190512]

**Figur 31.** Plan över motionsspår som utgår från utegymet i Nydalaparken respektive Lindängsparken. Illustration baserad på Nydalaparken. I: Malmö stad (2019e). *Motionsspår*. Tillgänglig: <https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f814b6c/1555507343550/motionssparN->



HL.pdf [190902]

**Figur 32.** Planskild korsning. [Fotografi 190721]

**Figur 33.** Markering i gatan visar hur motionsspåret svänger. [Fotografi 190721]

**Figur 34.** Motionsspåret följer gångbanan. [Fotografi 190721]

**Figur 35.** Från utegymet i Djupadalsparken utgår tre motionsspår. Illustration baserad på Djupadalsparken. I: Malmö stad (2019e). *Motionsspår*. Tillgänglig: <https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f-814b6c/1555507343550/motionssparNHL.pdf> [190902]

**Figur 36.** Stenmjöl längs stråk i Djupadalsparken. [Fotografi 190724]

**Figur 37.** Stenmjöl parallellt med gång- och cykelbana, samt planskild korsning. [Fotografi 190724]

**Figur 38.** Planskild korsning över motorled. [Fotografi 190724]

**Figur 39.** Från Nørrebroparken utgår två motionsspår på sex och 14 kilometer. Illustration baserad på Byens grönnepuls (ss. 24) och Söndermarken (ss. 20). I: Røjskjær Pedersen, L., Scytter, H., Schouenborg, DM. & Møller Christensen, S. (2012). *Løb i Byer*. Hausenberg: Realdania

**Figur 40.** Löpning längs trottoar. Mycket information och flera korsningspunkter. [Fotografi 190617]

**Figur 41.** Sliten markering. [Fotografi 190617]

**Figur 42.** Rofylld löpmiljö i Utterslev Mose. [Fotografi 190617]

## BILAGA

### GENOMFÖRDA REFERENSRUNDOR

*Följande avsnitt presenterar flödesanteckningar efter genomförda referensrundor.*

MALMÖ

#### Hylliemilen

Söndag, 12 maj, kl. 10.00

Soligt, blåsigt, 15 grader

Distans: 5,7 + 5 km = 10,7 kilometer

Motionsspåret Hylliemilen är, som namnet antyder, en mil långt. Det är uppdelat i två kortare slingor; stadsslingan och naturslingan. Stadsslingan är belyst och är 5,7 kilometer. Den går genom områdena Hyllie, Kroksbäck och Holma och passerar bostadsområden, kontor och parker. Naturslingan går genom varierande naturlika miljöer och går bitvis parallellt med ridstigar. Denna del av Hylliemilen är 5 kilometer lång och är delvis obelyst (Malmö stad, 2019e). Under referensrundan sprang jag hela Hylliemilen. Jag startade vid utegymmet i Hyllie och sprang medsols, vilket innebar att jag först sprang stadsslingan och sedan naturslingan.

#### Rytm

Få hinner och endast enstaka vägar behövde korsas längs stadsslingan. Kroksbäcksparken och grönområdet norr om Hyllie upplevdes som sammanhängande miljöer. Naturslingan upplevdes som helhet som en sammanhängande miljö, utan större hinder eller avbrott. Det var enkelt att följa naturslingans sträckning. Rytmen i löpningen bröts när



**Figur 27.** Plan över Hylliemilen. Illustration baserad på Motionsspår (Malmö stad, 2019e).



sammanhängande miljöer slutade, ofta begränsade av vägar. Rytmen bröts också när jag behövde rikta uppmärksamheten på att orientera mig längs slingan och följa markeringarna, vilket innebar en konflikt i att dels följa markeringarna, dels att komma in i en rytm i löpningen.

#### Rofylldhet

Omgivningen runt stadsslingan innehöll mycket information, särskilt i Hyllie. På grund av veckodag och tidpunkt var det mycket aktivitet i parker, på de aktiva mötesplatser som jag passerade samt längs gång- och cykelbanor. Den del av slingan som gick genom Kroksbäcksparken upplevdes som grön och rofylld. Den sista delen av stadsslingan tillbaka genom Hyllie gick förbi byggarbetsplatser och upplevdes kaotisk, med avstängda vägar och tillfälliga belysningsstolpar. Naturslingan bjöd på flera olika typer av naturmiljöer. Omgivningen upplevdes som varierande och rofylld. Från spåret fick jag utblickar mot både staden och byar i landskapet. Upplevelserna och utblickarna från naturslingan påverkade inte rytmen eller avkopplingen under löpningen negativt. Jag mötte enstaka löpare längs naturslingan.

#### Flexibilitet

Hylliemilen är uppdelad i två motionsspår med olika teman, vilket gör det möjligt att variera löpningen. Även möjligt att variera längden genom att springa en av slingorna eller båda. Både stadsslingan och naturslingan upplevdes som platta, utan större nivåskillnader eller utmaningar. Vid Kroksbäcksparken passerades kullar som kan användas för intervallträning.

#### Synlighet

Redan inledningsvis var det svårt att hitta till utegymmet som motionsspåret

utgår från då det låg dolt mellan byggarbetsplatser. Från utegymmet saknades markeringar för motionsspåret, troligtvis gömda av byggstaket eller att belysningsarmatur bytts ut och nya klisterlappar inte satts upp. Första delen av slingan genom Hyllie var därför svårt att följa. Delen som gick genom Kroksbäck och längs gång- och cykelbanor vid Kroksbäcksparken var enklare att följa eftersom spåret följde naturliga gång- och cykelbanor. Jag upplevde att det var svårt att uppfatta när motionsspåret svänger av från större gång- och cykelbanor och sprang för långt eller missade att svänga av vid några tillfällen. I stort upplevdes gång- och cykelbanorna som tillräckligt breda för att möta cyklister och fotgängare. Efter referensrundorna mättes dessa stråk till mellan fyra och sex meter breda, enligt mätverktyget på eniro.se (Källhänvisning?). Stadsslingan hade till största del asfalt som underlag då den följde gång- och cykelvägar, bitvis fanns även stenmjöl parallellt. Längs naturslingan var det lättare att följa spårets sträckning. Spåret gick längs en särskild stig, ofta med stenmjöl som underlag, och omgivningen innehöll mindre information, jämfört med stadsslingan.

#### Trygghet

Det kändes olustigt att springa över Holma torg. Jag var den enda som var fysiskt aktiv och jag sprang nära inpå folks privata uteplatser. Både stadsslingan och naturslingan var i stort skilda från biltrafik, endast någon mindre väg behövde passeras. Byggtrafik bitvis genom Hyllie. Stadsslingan och naturslingan kan kanske fylla olika funktioner under dygnet och året, beroende på dagsljus och dagsform. Naturslingan upplevdes som väl anpassad till aktiviteten och jag mötte andra som också sprang eller promenerade. Även i Kroksbäcksparken upplevdes det som accepteras att springa, med utegym och bollplaner i närheten där andra också var aktiva.





**Figur 28.** Markeringar på pollare och stenmjöl som underlag längs naturslingan. Utblickar i landskapet.



**Figur 29.** Byggarbetsplatser och markeringar på tillfälliga belysningsstolpar längs stadsslingan genom Hyllie.



**Figur 30.** Bred gång- och cykelbana med stenmjöl parallellt. Planskild korsning gör att rytmen i löpningen kan upprätthållas.

## Nydala, Hermodsdal och Lindängen

Söndag 21 juli, kl 13.00.

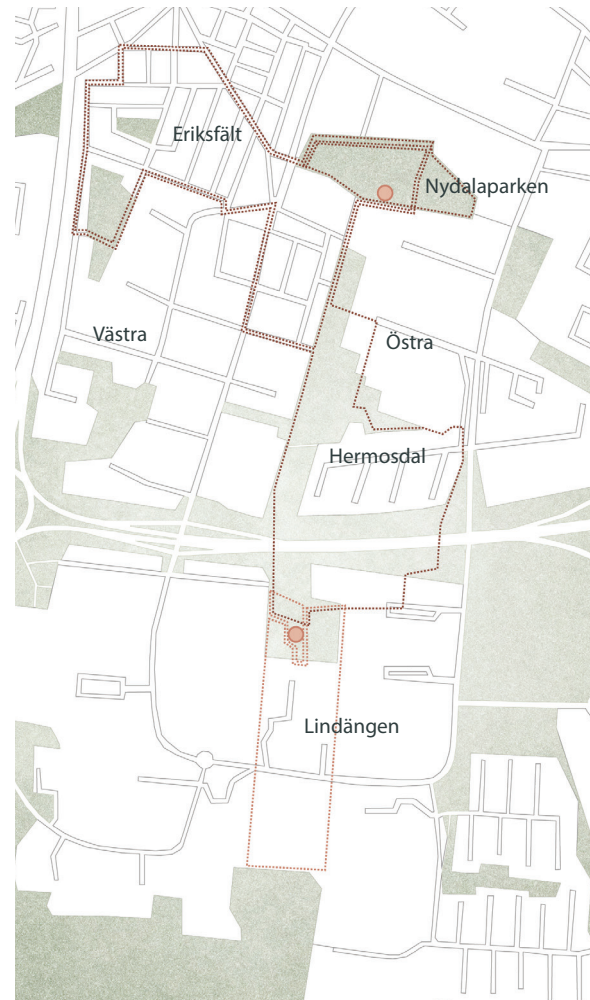
Växlande molnighet, blåsig, 20 grader

Distans 7,6 km

Motionsspåren invigdes i april 2019. De fem slingorna varierar i längd, från 0,6 till 5,6 kilometer och utgår från aktivitetssytan i Nydalaparken och från utegymmet i Lindängsparken (Malmö stad, 2019e). Motionsspåren går genom varierande strukturer, så som längs gång- och cykelbanor i parker, förbi bostadsområden med flerfamiljshus och längs trottoarer i områden med villor och radhus. Vid referensrundan sprang jag slingan på 5,6 kilometer från Nydalaparken och lade till slingan på 2 kilometer som utgår från Lindängsparken, vilket blev en runda på 7,6 kilometer.

### Rytm

Största delen av referensrundan följde gång- och cykelbanor i parker eller längs parkstråk. Istället för korsningspunkter med bilvägar gick gång- och cykelbanor genom tunnlar under vägarna. Vid några tillfällen delade sig gång- och cykelbanan och motionsspåret skyltades då längs gångbanan. Längs dessa sträckor upplevde jag att det ibland blev trångt, vid något tillfälle fick jag springa utanför gångbanan för att undvika kollisioner. Efter referensrundan mättes dessa gångbanor till 2,5 meter breda, enligt eniro.se (Källhänvisning?). Eftersom motionsspåret till stor del följde gång- och cykelbanor i parkmiljöer och passerade större bilvägar med tunnlar upplevdes miljön som sammanhängande och jag hittade ett bra flyt i löpningen. Vid enstaka tillfällen upplevde jag hinder längs vägen, så som en avstängd gång- och cykeltunnel och en bil parkerad på trottoaren. Den sista delen av referensrundan gick längs trottoarer. Jag upplevde att



**Figur 31.** Plan över motionsspår som utgår från utegymmet i Nydalaparken respektive Lindängsparken. Illustration baserad på Motionsspår (Malmö stad, 2019e).

det var svårt att känna flyt i löpningen längs denna del på grund av att miljön innehöll mycket information, för att slingan svängde flera gånger och för att jag behövde passera några övergångsställen.

#### Rofylldhet

Motionsspåret gick till största del i parker och längs parkstråk. Miljö upplevdes därför som rofylld och grön, trots att mycket folk vistades i parkerna, på de aktiva mötesplatser och att det var mycket rörelse längs gång- och cykelbanorna.

#### Flexibilitet

Från aktivitetsytan i Nydalaparken och från utegymmet i Lindängsparken finns det flera motionsspår av olika längd av att välja bland. Referensrundan innehöll få nivåskillnader och utmaningar, och upplevdes därför som lätt att springa. Jag passerade flera aktiva mötesplatser så som bollplaner, lekplatser och utegym.

#### Synlighet

Referensrundan upplevdes som relativt lättläst eftersom den naturligt följde gång- och cykelbanor i parkmiljöer och längs parkstråk. Längs trottoarerna i villagatorna var det svårare att följa motionsspårets markeringar då jag upplevde att miljön innehöll mycket information och eftersom spåret svängde vid flera tillfällen. På några platser fanns markeringar i gatan som visade spårets riktning, troligtvis som rest efter invigningen av spåren, vilket underlättade orienteringen. Svängar var annars problematiska. Underlaget var i huvudsak asfalt eller betongplattor. Några trottoarer längs villagatorna var av stenmjöl.

#### Trygghet

Gång- och cykelbanor skildes till stor del från trafik. Endast någon bilväg behövde korsas över övergångsställe, annars tunnlar under större gator. Miljön som motionsspåret gick genom upplevdes som trygg att springa i. Eftersom löprundan genomfördes dagtid under sommaren var parker och aktiva mötesplatser välbesökta. Parkmiljöerna kan sannolikt upplevas som ensliga och isolerade kvällstid. Det var många som rörde sig längs gång- och cykelbanorna som motionsspåret gick längs men jag var den enda som sprang.





**Figur 32.** Planskild korsning.



**Figur 33.** Markering i gatan visar hur motionsspåret svänger.



**Figur 34.** Motionsspåret följer gångbanan.



## Djupadalsparken

Onsdag 24/7 kl. 7.00

Solig och stilla morgon, 20 grader

Distans: 5 kilometer

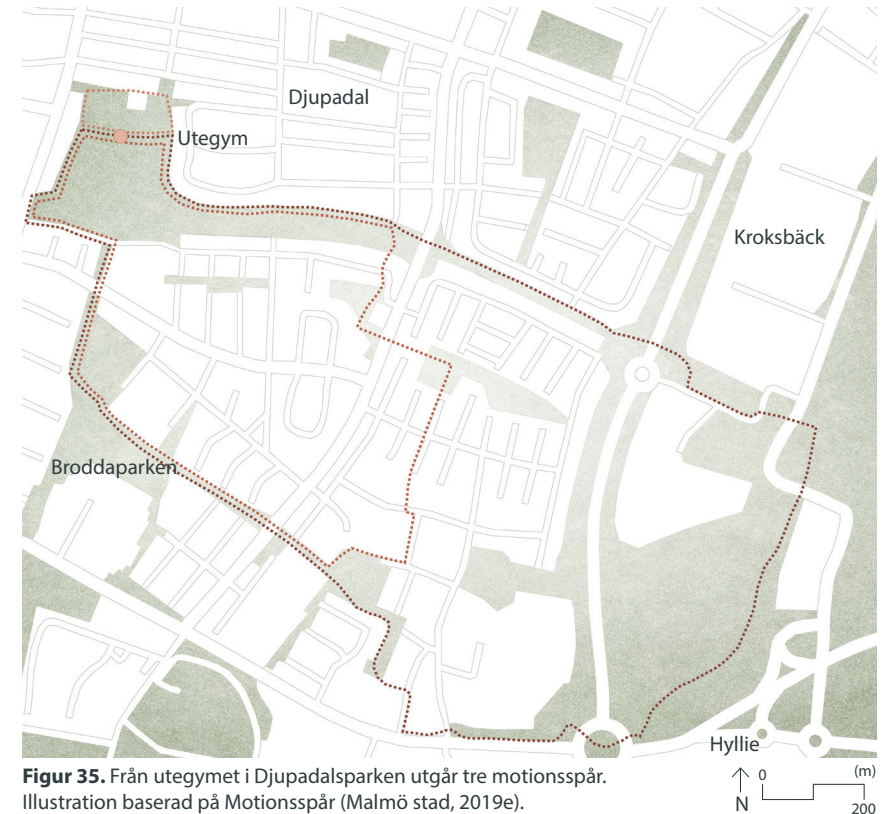
Från Djupadalsparken utgår tre stycken motionsspår, vilka varierar i distans från 500 meter till 5 kilometer (Malmö stad, 2019e). Under referensrundan sprang jag motionsspåret på fem kilometer och sprang medsols.

### Rytm

Slingan gick främst längs gång- och cykelbanor i parkstråk, förbi kolonilotter och i gröna omgivningar i bostadsområden. Endast enstaka mindre vägar behövde korsas, annars viadukter över trafikerade leder. Jag hittade enkelt ett flyt i löpningen som jag kunde behålla stora delar av rundan. Jag sprang genom flera sammanhängande miljöer utan avbrott, så som i park och grönområden. Gång- och cykelbanorna upplevdes som tillräckligt breda eftersom jag kunde passera cyklisterna och fotgängarna med hund utan att det upplevdes som trångt. På eniro.se, efter genomförd referensrunda, mättes bredden på dessa stråk till 6 meter.

### Rofyllighet

Slingan gick till största del i parker, grönområden och längs parkstråk. Som helhet upplevdes den som lugn och rofylld, med lite övrig information längs gång- och cykelbanorna. En etapp gick längs en trafikerad väg. Eftersom referensrundan genomfördes en tidig sommarmorgon var det lite trafik, det kan tänkas vara mer trafikerat andra tider. Även lite trafik längs gång- och cykelbanorna. Slingan bjöd på upplevelser i form av



**Figur 35.** Från utegymmet i Djupadalsparken utgår tre motionsspår. Illustration baserad på Motionsspår (Malmö stad, 2019e).

blomstrande kolonilotter och utblickar mot landskapet utanför staden.

#### Flexibilitet

Tre slingor att välja mellan på olika distanser. Slingan jag sprang passerade utegym, bollplaner och lekplatser. Slingan gick ihop med Hylliemilen, vilket gör det möjligt att koppla ihop dess för att springa en lång runda.

#### Synlighet

Motionsspåret upplevdes som logiskt, det gick längs gång- och cykelstråk i parker eller grönområden, och var därför enkelt att följa. Vid enstaka ställen sprang jag fel eller för långt och fick vända tillbaka. Markering saknades bitvis eller var glest placerade. Något förvirrande när markeringen för slingan jag följde gick ihop med markeringar för Hylliemilen. Längs vissa etapper smala grusvägar parallellt med gång- och cykelbanorna, annars bestod slingan i huvudsak av asfalt.

#### Trygghet

De gång- och cykelstråk som spåret till stor del följde upplevdes som samlande och jag mötte fler som var ute och promenerade, sprang eller tränade på utegymmet. Slingan upplevdes som trygg. Eftersom spåret till stor del går längs parkstråk och är skild från trafik kan det sannolikt upplevas som ensligt och mindre tryggt kvällstid.



**Figur 36.** Stenmjöl längs stråk i Djupadalsparken.



**Figur 37.** Stenmjöl parallellt med gång- och cykelbana, samt planskild korsning.



**Figur 38.** Planskild korsning över motorled.



## KÖPENHAMN

### Byens grønne puls

Måndag 17 juni, kl. 12.00  
Soligt, lätt bris, 25 grader  
Distans: 14 kilometer

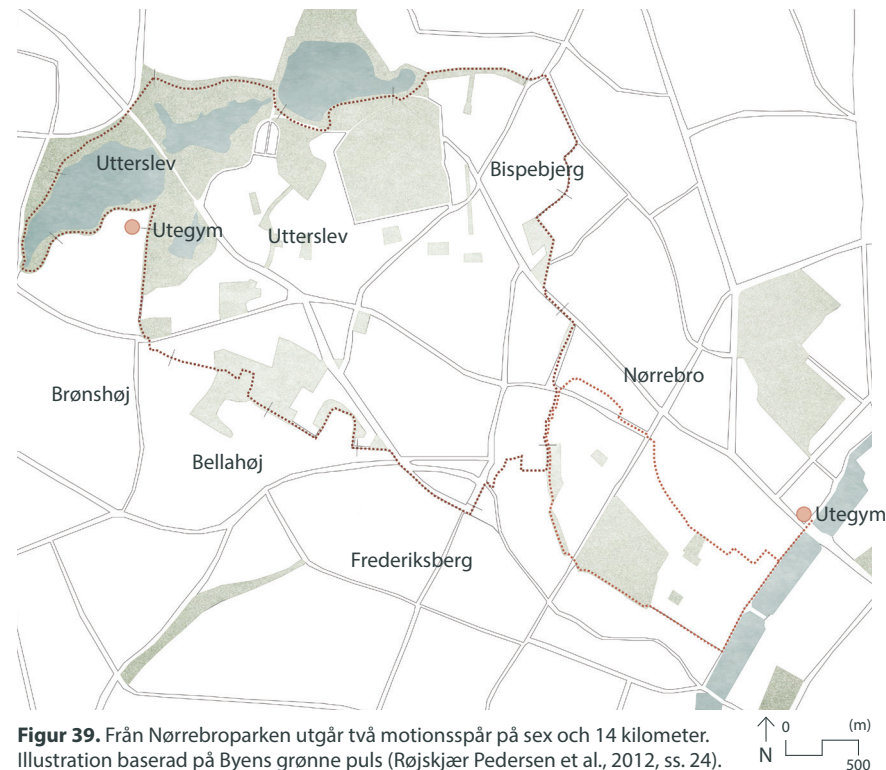
Byens grønne puls är Köpenhamns första motionsspår i staden. Det anlades 2008 med målsättning om att öka tillgången till aktiva mötesplatser utomhus, liksom att skapa nya förbindelser för fotgängare och cyklister mellan olika stadsdelar. Motionsspåret är totalt 20 kilometer långt och sträcker sig från Nørrebroparken till Utterslev Mose. Det består av två slingor på sex och 14 kilometer (Røjskjær Pedersen et al., 2012). Under referensrundan sprang jag den långa slingan på 14 kilometer. Jag började vid Nørrebroparken och sprang medsols.

#### Rytm

Motionsspåret gick till stor del genom en urban miljö och passerade flera korsningar där jag fick vänta vid trafikljus. Spåret gick också längs gång- och cykelstråk i parkmiljöer och längs trottoarer. En etapp gick runt rekreationsområdet Utterslev Mose. I de urbana delarna upplevde jag att det var svårt att hitta en rytm i löpningen, kanske på grund av en stor mängd information och att det var mycket folk som rörde sig längs gång- och cykelbanor och trottoarer. Trottoarerna upplevdes bitvis som trånga och jag fick flytta mig eller anpassa mitt tempo för att passera fotgängare. I rekreationsområdet Utterslev Mose, längs parkstråk och längs gång- och cykelvägar kunde jag lättare fokusera på löpningen och hitta ett flyt.

#### Rofyllighet

Rekreativområdet Utterslev Mose upplevdes som en rofylld miljö att



**Figur 39.** Från Nørrebroparken utgår två motionsspår på sex och 14 kilometer. Illustration baserad på Byens grønne puls (Røjskjær Pedersen et al., 2012, ss. 24).

springa i, med flera olika slingor att välja mellan. Området upplevdes vara i stor kontrast till övriga slingan som till stor del gick i en urban och tät stadsstruktur, med flera korsningspunkter, mycket information och bitvis mycket trafik. Gång- och cykelbanor längs parkstråk upplevdes som en grön och lugn miljö.

#### Flexibilitet

Spåret gick genom varierande landskap och i varierad stadsstruktur, men är sannolikt för långt för att tilltala vardagslöparen eller den självorganiserande löparen. Genvägar behövs för att löparen ska kunna förkorta rundan. Spåret markerades med en logga i gatan och en pil markerade spårets riktning. Eftersom pilen endast markerade riktningen från det ena hållet är slingan enkelriktad.

#### Synlighet

Underlaget var till största del asfalt men även grus i några parker, längs parkstråk och i Utterslev Mose. Markeringarna var på vissa ställen slitna och hade delvis försvunnit. På några ställen pågick arbeten i gatan och trottoarer eller gång- och cykelbanor leddes om. Jag hittade inte någon skylt om motionsspåret i Nørrebroparken, parken var delvis avstängd på grund av arbeten. Vid Utterslev Mose fanns en informationstavla om slingorna som går där. I Utterslev Mose fanns utegym, flera vattenposter och toaletter. Bitvis var det svårt att följa spåret eftersom flera markeringar var slitna och svåra att uppfatta. Pilarna som markerade riktningen var värdefulla för orienterbarheten.

#### Trygghet

Jag mötte flera andra löpare, att jag sprang kring lunchtid kan ha spelat in. Spåret passerade flera idrottsplatser och parker. Längs vissa etapper,

särskilt längs trottoarer i de mer centrala delarna av staden, kände jag mig exponerad och att jag stack ut som löpare. Vid Utterslev Mose, i parkerna och längs parkstråken upplevdes det mer naturligt att springa. Motionsspåret upplevdes i stort som trafiksäkert, men jag förlorade rytmen längs trånga trottoarer och när jag fick vänta vid trafikljus.



**Figur 40.** Löpning längs trottoar. Mycket information och flera korsningspunkter.



**Figur 41.** Sliten markering.



**Figur 42.** Rofylld löpmiljö i Utterslev Mose.

