Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Gestaltning av löpspår i staden

- Illustrerat i stadsdelen Veddesta, Stockholm

Henry Larsson & Emil Olsson

Examensarbete • 30 hp
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Institutionen för stad och land
Uppsala 2020

“Boverket har på uppdrag av regeringen utrett sambandet mellan folkhälsa och stadsplanering och kommit fram till att det inte alls är mer information till invånarna som behövs, utan att det är själva planeringen av städer som måste förändras. Genom medveten stadsplanering kan just sådana strukturella omställningar uppnås. Det handlar om att planera och gestalta städer så att människor i sin vardag kan leva ett mer aktivt liv, vara mer involverade i stadens utveckling och känna större tillhörighet.”

Citat Titti Olsson

Redaktör STAD 2
Ökad ohälsa är ett strukturellt problem
Publicerad 23 september 2013

Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Kurs: EX0860, Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E - landskapsarkitektprogrammet – Uppsala, 30 hp
Kursansvarig institution: institutionen för stad och land
Nivå: Avancerad A2E
© 2020 Författarnas namn, e-post: Henry Larsson, henry_l@live.se & Emil Olsson, emil.ohlsson95@gmail.com
Titel på svenska: Gestaltning av löpspår i staden - Illustrerat i stadsdelen Veddesta, Stockholm
Titel på engelska: Designing running trails in the city - Illustrated in the urban district of Veddesta, Stockholm
Handledare: Gudrun Rabenius, SLU, institutionen för stad och land
Examinator: Thomas Oles, SLU, institutionen för stad och land
Biträdande examinator: Tomas Eriksson, SLU, institutionen för stad och land
Omslagsbild: Löpning i urban miljö, fotad i centrala Uppsala av författarna
Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren. Där inget annat anges är de författarens egna. De bilder som inleder varje kapitel i arbetet är tagna av författarna och inte nödvädigtvis kopplade till arbetet utan är där för att ge en känsla för upplevelsen av löpning i staden.
Originalformat: A3
Nyckelord: Löpning, urbana löpspår, stad, folkhälsa, gestaltning, stadsplanering, landskapsarkitektur
Elektronisk publicering: https://stud.epsilon.slu.se

SAMMANDRAG

Plats för fysisk aktivitet och rörelse blir allt mindre i staden på grund av förtätning, som är en rådande trend inom planering i Sverige. Samtidigt ökar stillasittandet hos befolkningen vilket redan är ett allvarligt folkhälsoproblem. För att motverka denna trend behöver staden planeras och utformas med strukturer som underlättar för människor att leva ett mera aktivt liv i vardagen. Investeringar som gynnar gående och cyklister har redan gjorts under de senaste åren. Att planera för löpare kan vara ett ytterligare steg för att stärka möjligheten till rörelse i staden.

Löpning är en av de vanligaste och mest populära träningsformerna bland befolkningen idag. Tyvärr är stadsmiljön ofta dåligt anpassad för löpning. Barriärer, hög täthet, långa avstånd och få grönområden, är några av de mest begränsande faktorerna. En metod för att underlätta löpning i staden är att planera löpspår med god utformning och tillgänglighet.

Studien riktar sig till andra landskapsarkitekter och personer som arbetar med planering av våra städer och vill inspirera samt bidra till debatten om planering för fysisk aktivitet.

Löpning är en form av träning som med sin enkelhet har stor potential att förbättra folkhälsan. Syftet är att undersöka hur löpning i staden kan främjas genom gestaltning av löpspår i stadsdelen Veddesta i Stockholm. Veddesta är idag ett industriområde men håller på att utvecklas till en tätbebyggd stadsmiljö.

Som grund till gestaltningsförslaget har en litteraturstudie genomförts för att kartlägga det nuvarande kunskapsläget inom löpning. Dessutom har testlöprundor och landskapsanalyser utförts. Förarbetet har utmynnat i ett antal principer för en god löparmiljö, som i sin tur applicerats på gestaltningen. Principerna är flyt, orienterbarhet, närhet, topografi, grön och blåstruktur, markmaterial, trygghet och säkerhet, valmöjlighet, facilitet samt eskapism/rofylldhet. Gestaltningsförslaget ämnar illustrera hur Veddesta kan planeras och utformas för att uppmuntra fler i stadsdelen att springa.

Dagens stadsbyggnadsideal med tät och hög bebyggelse innebär strukturer som försvårar för löpning, såsom många korsningar och mindre grönområden. Det begränsade utrymmet i staden innebär också att det kan uppstå konflikter mellan fotgängare, löpare, cyklister och bilar. Att planera för löpare, såväl som för gående och cyklister, kan skapa en stadsmiljö med bättre rörelseflöden. Löpare har nämligen intressen som ställer höga krav på miljön. Detta är intressen som även sammanfaller med kvalitéer för en god livsmiljö överlag. Att planera för löpare har potential att bidra till en struktur som främjar rörelse och stärker folkhälsan.

Effekterna av att utforma löpspår i staden behöver dock undersökas ytterligare. Det finns också behov av en djupare diskussion om planering av löpare i staden är en önskvärd metod när man planerar städer för ökad fysisk aktivitet. Denna studie hoppas kunna bidra till en sådan diskussion.

ABSTRACT

Space and place for physical activity and movement are becoming smaller in the city due to densification, which is a prevailing trend in planning in Sweden. At the same time, the percentage of the population undertaking a sedentary lifestyle is increasing rapidly which is already a serious public health problem.

To turn the situation, the cities have to be planned and designed with structures that will make it easier to live a more active lifestyle. Especially in everyday life. Investments promoting pedestrian movement and biking have already been made in the past years. To plan with the runners in mind may be another step towards strengthening the possibilities for movement in the city.

Running is one of the most common and popular training forms among people today. Unfortunately, the urban environment is poorly suited for running. Barriers, high density, long distances, and limited access to green areas are some of the most limiting factors.

The study is aimed towards other landscape architects and people working with the planning of our cities and wants to inspire and contribute to the debate on planning for physical activity. Running is a form of training that with its simplicity has great potential to improve public health. The purpose is to investigate how urban running may be supported by designing urban running trails in the new city district of Veddesta in Stockholm. Veddesta is today an industrial area but is undergoing a development towards a new densely built city district.

The design proposal is based on a literature study investigating the current knowledge in the area of running and related science. In addition to that, test-runs were carried out as well as a landscape analysis. The preparatory study has resulted in several principles supporting a good running environment, which have then been applied to the design.

The principles consist of flow, orientability, vicinity, topography, green and blue structure, ground surface, safety and security, option, facility, escapism/ sereneness. The design proposal aims to illustrate how Veddesta could be planned and designed to encourage more people in the district to start running.

Today's urban building vision with dense and high buildings implicates structures that make running more difficult. Examples of this are frequently occurring crossings and less green space. The limited space in the urban environment may cause conflicts, stress, and competition between pedestrians, cyclists, runners, and cars. To involve the aspect of running in the development of the city may create an urban environment with a much better flow of movement. It has also shown to create even more value. Runners have principles that put a high demand on the surroundings. These principles are interests that coincide with qualities for an overall good living environment. To plan for runners may, therefore, make for a better city environment which promotes movement and strengthens the public health.

However, the effects of designing urban running trails need further investigation. There is also a need for a deeper discussion if planning for runners in the city is a desirable method when planning cities for increased physical activity. This study hopes to contribute to such a discussion.

SUMMERY

INTRODUCTION

Background

Sweden's population is increasing and cities are growing in size. This has led to ongoing densification where cities are built more densely and more must be accommodated on less space. Inside the denser city, places for physical activity and movement are decreasing. Meanwhile increasing numbers in the population are undertaking a sedentary lifestyle which is already a serious public health concern (WHO 2020; Folkhälsomyndigheten 2019). Therefore, new neighborhoods need to be planned and designed with structures that make it easier for people to live a more active life in their everyday lives. Investments that favor walking and cycling paths have already been made in recent years. Investments that favor running could be another tool for increased movement in the city.

Running is one of the most common and popular forms of exercise among the population today (Qviström 2018). Unfortunately, the cities are poorly adapted to running in urban environments (Ettema 2015; Fridell, Aldén, Qviström 2019; Qviström 2018). Barriers, high density, long-distance, and small areas are some of the most limiting factors. One method of promoting running in the city is to plan running trails with good design and accessibility. This study aims to design an urban running trail in the planned new district of Veddesta, Stockholm. Veddesta is today a secluded industrial area. The area is on the other hand planned to be developed into a new district in the urban building project of Barkarbystaden.

The work aims to investigate how running in the city can be promoted and how an urban running trail can be designed to meet runner´s preferences and thus encourage an increased number of runners in the city. The work is based on a proposal for an urban structure for the district. It is developed by AIX Architects, which was commissioned by Järfälla Municipality (AIX Arkitekter 2018). The study also uses some already existing detailed development plans.

Purpose

Running is a form of training which, with its simplicity, has a great potential for improving public health. However, the conditions for running in the city are not always the best. Just going out on a run through the cityscape can be challenging. The aim of this study is to design an urban running trail in the new district of Veddesta, Stockholm. A design whose purpose is to illustrate how space can be given to runners in the city and thus promote an active lifestyle.

Framing of research questions

» How can an urban running trail be shaped to meet the runner's preferences and encourage more active runners?

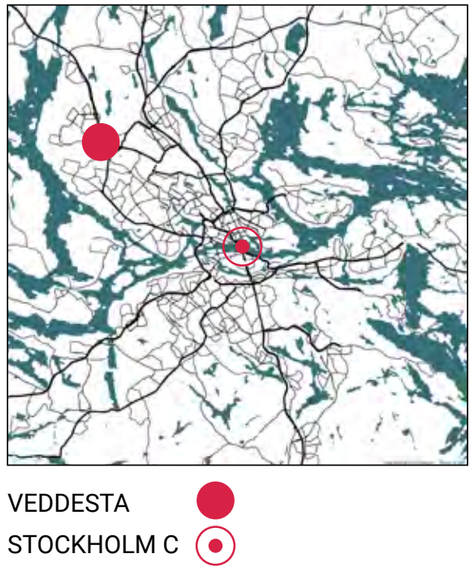
» What factors are important in promoting running in an urban environment?

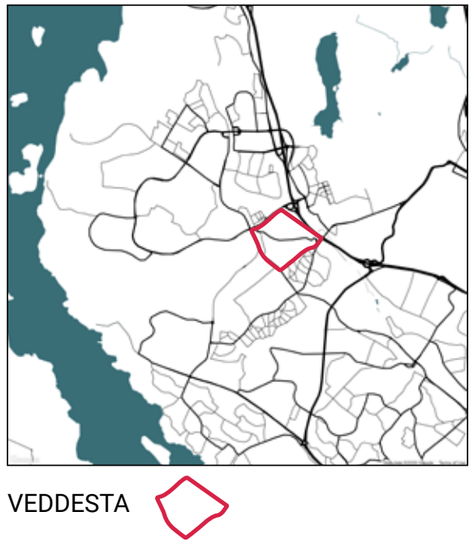
Scope

The work is thematically limited to the design of an urban running trail and focuses on exercise runners in the city.

We have worked with the newly planned district of Veddesta. Veddesta is located in Järfälla municipality about 17 km northwest of Stockholm city center. Veddesta is today a pronounced industrial area. In addition to industrial premises, there are also offices, a closed shopping mall and some centers for sport. Veddesta is a part of Barkarbystaden, which is one of Sweden's largest urban building projects. In the area, a brand new city is planned to emerge that will become a regional center and future hub for public transport. The development planning for the new district in Veddesta is ongoing and not yet completed. However, an illustration plan of a possible urban structure in the area has been made by AIX Arkitekter (2018) on behalf of Järfälla Municipality. It is this urban structure together with some finished detailed development plans that acted as a framework for the design.

The design is conceptually presented. Which allows innovative ideas and solutions.





The figure shows the location of Veddesta relative to Stockholm city. ©Google modified by the authors.

Methods

» Literature study
» Test Runs
» Landscape Analysis
» Design

LITERATURE STUDY

The literature studies have focused on examining the current state of knowledge regarding urban running and the experience of running. Reports from Sweden and the nordic countries but also from other parts of the world have been included. The study is presented under the following headlines:

» Planning for runners
» The urban runner
» The runner's landscape

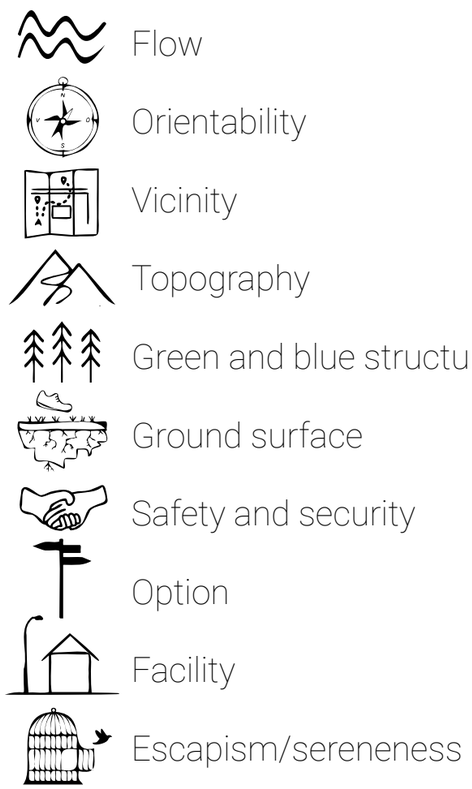
TEST RUNS

Test Runs have been used as a complementary analysis tool to gain a deeper understanding of runner preferences and the impact of the environment in practice. The Test Runs as a method is inspired by the analysis method *Test Walks* presented by Gehl and Svarres (2013) in the report *How to study urban life*.

The Test Run routes have been carried out from our front porches and have been based on ourselves. Since we are part of the city's runners, we consider it interesting to analyze our own routes. Evaluation and subjectivity are part of the researcher´s approach to a qualitative research method (Patel & Davidsson, 2013). We have personally chosen running routes that start from our front porch and that we often run and appreciate.

PRINCIPLES

If running is broken down into smaller parts, there are some specific principles that support an optimal running environment. The principles presented below have been developed based on the literature study and the Test Runs that were conducted. The result has landed in 10 basic principles:



The principles have been used in the work to guide the design.

LANDSCAPE ANALYSIS

The landscape analysis has mainly focused on mapping out the landscape around Veddesta. The analysis is inspired by a landscape analysis focusing on runners that are presented by Fridell et al. (2019) in the report *Urbana löpspår*. The landscape analysis has been conducted and applied on two different scales. One in an overall scale and one in a smaller district scale. Data collection has been carried out through desktop studies, site visits, photography, and studies of documents related to the site.

DESIGN

In the design process, there needs to be knowledge about the site, an understanding of the requirements, ideas, and one or more solutions produced. Literature studies, Test Runs, and landscape analysis have constituted the preliminary work and the knowledge that together formed the basis for the design proposal. Lawson (2005) argues that by illustrating solutions to a problem, aspects of the problem can be clarified. This is one of the reasons why we chose design as a method. To clarify the opportunities and problems of running in the city.

The design proposal that the study resulted in, aims to illustrate how Veddesta can be planned and designed to make more people run. Strategies for the design have been developed based on the principles for good running environments. The proposal presents several running trails that together create a network in the district. As green and blue structures have been shown to influence several positive effects on running, the running trails go through many of the district parks. The running routes attempt to connect these into a green link. The running trails offer different functions and differ in experience and character. The concept of the design is to create a rhythm of varying environments along the running course that will result in an interesting and exciting run.

Along the running trails, signposts help the runner to orient themselves. There are also depots where the runner can stop to drink water, rest on a bench, or

orient themselves with the help of information boards. On some stretches of the trail, runners are separated from other road users such as cyclists to improve the runner's flow.

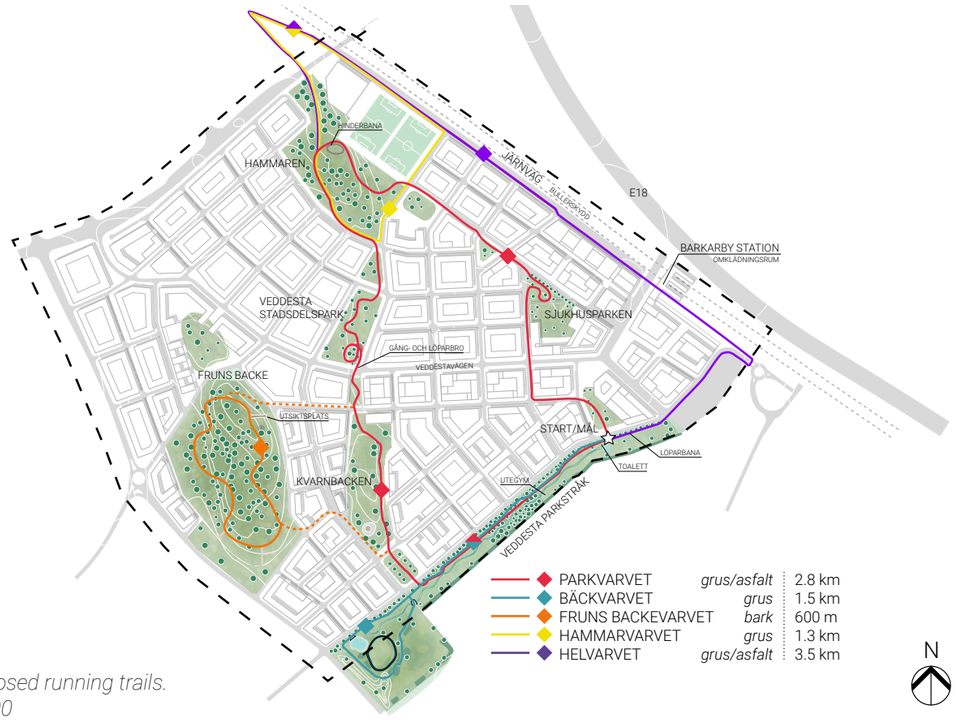
To show the design in greater detail, sections that zoom in on selected areas have been made. The sections are illustrated with plans and sections describing the site. Some of the features that the design resulted in are; an outdoor gym, a view tower, an obstacle course, a running track, and a runner- and pedestrian bridge that facilitates the passage over a major road.

DISCUSSION

Whether the proposal would have any impact on increasing the number of runners in the district is left to speculation, as it will not be executed in reality. On the other hand, the design has been based on research related to running. Therefore, we hypothesize that more people will run if it becomes easier and more accessible, which the proposed design is trying to achieve.

It is common knowledge that it is healthy with physical activity but several built structures make movement in the city difficult. The planned city structure in Veddesta is dense and tall. The structure results in many intersections, reduced daylight, and less space for green public areas, which has a negative impact on the running environment. Because the city has a limited amount of space, conflicts can occur between pedestrians, runners, cyclists, and cars. To keep runners in mind while planning cities may improve some of these difficulties.

Future studies should investigate the impact that planned urban running trails have on the city environment, but also its influence on the number of runners. Furthermore, it would be interesting to investigate how a city structure completely adapted accordingly to the preferences of runners might look.



Plan of proposed running trails.
Scale 1:12000

CONCLUSION

During the work, it has become increasingly clear that prevailing urban planning does not look to the runner´s interest. Planning for runners in the city has proven to be a tool that has the potential to improve the city's qualities for runners and its residents in general. As the runners' interests meet with many criteria for a good living environment. However, the effects of designing urban running trails need further investigation. There is also a need for a deeper discussion if planning for runners in the city is a desirable method when planning cities for increased physical activity. This study hopes to contribute to such a discussion.

INNEHÅLL

DEL I: Inledande

INLEDNING . . . 1
Bakgrund . . . 2
Utgångspunkter . . . 3
Syfte . . . 3
Frågeställningar . . . 3
Avgränsning . . . 3
Översikt . . . 4
Metod och material . . . 5
Arbetsmoment . . . 5
Litteraturstudie . . . 5
Testlöprundor . . . 5
Landskapsanalys . . . 5
Gestaltning . . . 6

LITTERATURSTUDIE . . . 7
Planering för löpare . . . 8
Löpning mot ohälsa . . . 8
Rörelsefrämjande utemiljöer . . . 9
Utveckling av löpning i sverige . . . 9
Planering av urbana löpspår . . . 9
Tillgänglighet . . . 10
Den urbana löparen . . . 11
Användning av urbana löpspår . . . 11
Olika typer av löpare . . . 11
Social samhörighet . . . 11
Löparens landskap . . . 12
Grönstruktur . . . 12
Topografi . . . 12
Flyt . . . 12
Eskapism/Ro . . . 12
Upplevelse . . . 13
Säkerhet . . . 13
Sinnen . . . 14
Skaderisk . . . 15
Miljöns påverkan på det undermedvetna . . . 15

DEL II: Undersökande

TESTLÖPRUNDOR . . . 17
Hågadalen . . . 18
Löprundan . . . 19
Analys och reflektion av löprundan . . . 20
Rundans plus och minus . . . 22
Gamla Uppsala . . . 23
Löprundan . . . 24
Analys och reflektion av löprundan . . . 25
Rundans plus och minus . . . 26

PRINCIPER . . . 27
Principer . . . 28
Flyt . . . 29
Orienterbarhet . . . 30
Grön- och blåstruktur . . . 31
Närhet . . . 32
Markmaterial . . . 33
Valmöjlighet . . . 34
Eskapism/rofylldhet . . . 35
Topografi . . . 36
Trygghet och Säkerhet . . . 37
Facilitet . . . 38

LANDSKAPSANALYS . . . 39
Övergripande analys . . . 40
Natur- och rekreationsområden . . . 41
Anlagda spår och leder . . . 43
Topografi . . . 44
Strava Heatmap . . . 45
Sammanfattande analystext . . . 46
Områdesanalys . . . 47
Observationer . . . 48
Bebyggelse . . . 49
Verksamheter och kollektivtrafik . . . 50
Grönområden och torg . . . 51
Topografi och vatten . . . 53
Gång- och cykelvägar . . . 54
Barriärer . . . 55
Buller . . . 56
Flyt och avbrott . . . 57
Sammanfattande analystext . . . 58

GESTALTNING 59
Gestaltningsförslag 60
Gestaltningsstrategi 61
Flyt 61
Orienterbarhet 61
Topografi 61
Närhet 61
Grön- och blåstruktur 61
Markmaterial 61
Trygghet och Säkerhet 61
Valmöjlighet 61
Facilitet 61
Eskapism/rofylldhet 61
VeddestaVarven 62
Parkvarvet 62
Bäckvarvet 62
Fruns backevarvet 62
Hammarvarvet 62
Helvarvet 62
Detaljer 63
Vägvisare 63
Löpardepå 64
Koncept 65
Utsnitt 66
1. Start- och målområde 67
2. Utegym 69
3. Kvarnbacken 71
4. Bäckloopen 73
5. Utsiktstorn på Fruns backe 75
6. Bro över Veddestavägen 77
7. Justering av väg 79
8. Hinderbana i Hammaren 81
9. Löpspår längs järnvägen 83
10. Park norr om sjukhuset 85

DEL III: Avslutande

DISKUSSION 87
Resultatdiskussion 88
En löparvänlig stad 88
Planer och underlag 88
Platsanalys 88
Stadstruktur 88
Gestaltning 89
Löpning i stadslandskapet 90
Arbetets synvinkel 90
Mobilitetsdata 90
Metoddiskussion 91
Gestaltning 91
Testlöprundor 91
Litteraturstudie 91
Landskapsanalys 91
Reflektion 93
Slutsats 94

REFERENSER 95
Referenslista 96
Figurkällor 100

DEL I INLEDNING

BAKGRUND

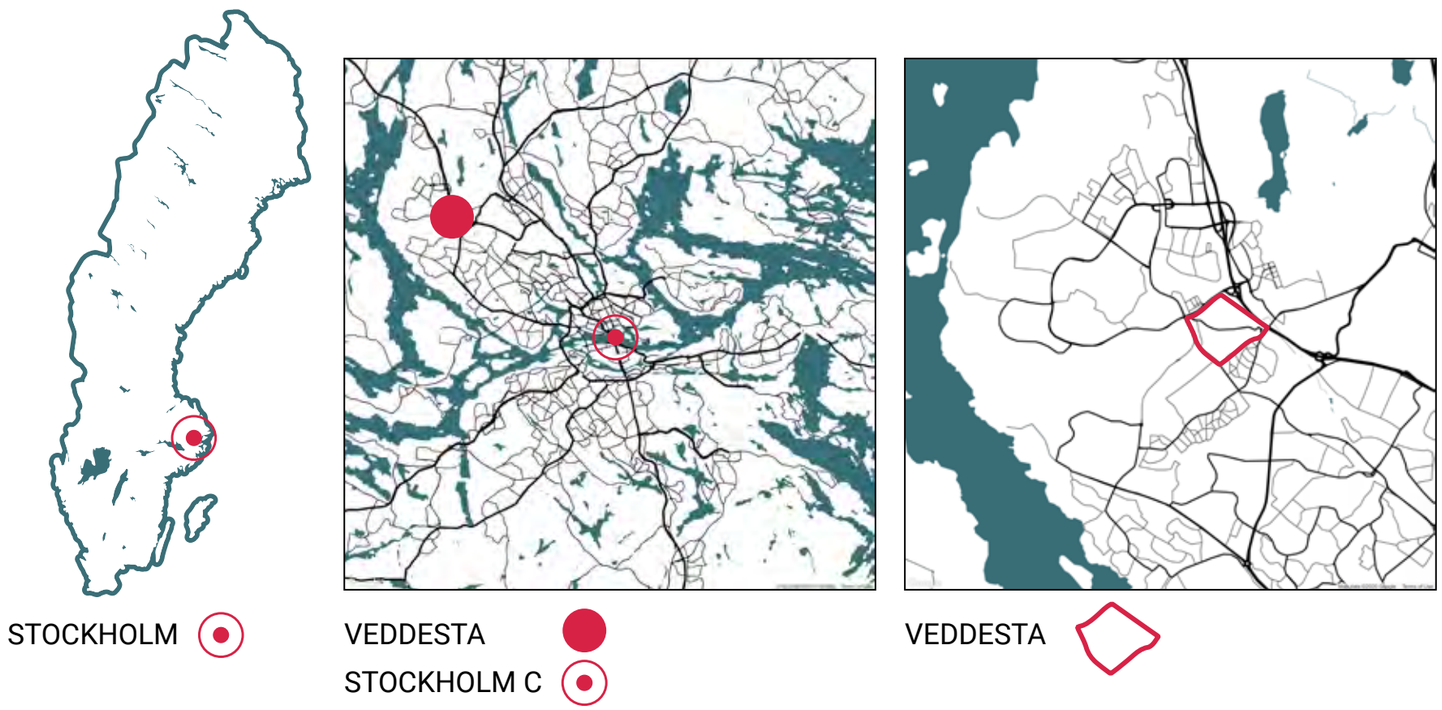
Sveriges befolkning ökar i rask takt och städerna växer. Detta har lett till en rådande förtätning där städer byggs allt tätare och mer ska rymmas på en allt mindre yta. Samtidigt ökar stillasittandet och fysisk inaktivitet hos befolkningen som riskerar att leda till ännu allvarligare folkhälsoproblem (WHO 2020, Folkhälsomyndigheten 2019). Inne i den tätare staden finns mindre och mindre plats för aktivitet och rörelse. Nya stadsdelar behöver därför planeras och gestaltas med strukturer där människor i sin vardag enkelt ska kunna leva ett mera aktivt liv. Den näst vanligaste och populäraste motionsformen bland befolkningen idag är löpning (Qviström 2018). Städerna är dessvärre dåligt anpassade för löpning i urbana miljöer (Ettema 2015; Fridell, Aldén, Qviström 2019; Qviström 2018). Barriärer, hög densitet, långt avstånd och små ytor är några av de mest begränsande faktorerna. Cykelstråk och ökat utrymme för gångtrafik har på senare år uppmärksammats som planeringsåtgärder för mer hållbara städer. Löpning i stadslandskapet är däremot inget det tagits större hänsyn till. Skogen anses ofta vara den optimala platsen för löpning men större delen av befolkningen bor i huvudsak i städer där det är brist på skogs och naturmark. Under 60-70 talet planerades det för löpspår och idrottsanläggningar i stadsnära skog och på andra platser dit det var en självklarhet att transportera sig till med bil. Avståndet till rörelsevänliga miljöer har därefter blivit allt längre. För att följa FN:s globala mål som tas upp av regeringskansliet (2020) för hållbar utveckling gällande hållbara städer, god hälsa och välbefinnande, behövs nya prioriteringar inom stadsplanering som kan förbättra möjligheterna till löpning och en aktiv livsstil även i stadens inre. På så sätt kan fler människor röra sig mer i vardagen och framförallt springa.

Denna studie undersöker förutsättningarna för löpning i staden genom ett gestaltningsförslag för löpspår i den nyplanerade stadsdelen Veddesta, Stockholm. Arbetet riktar sig till stadsplanerare, landskapsarkitekter, arkitekter, planerare och alla som jobbar med planering av staden och dess offentliga ytor. Förhoppningen är även att andra läsare ska kunna finna läsningen intressant.

Veddesta ligger i Järfälla kommun ca 17 km nordväst om Stockholms centrum. Idag är Veddesta ett utpräglat industriområde. Förutom industrilokaler finns det även en del kontors- och centrumverksamhet samt idrottsanläggningar. Området planeras att utvecklas till en ny stadsdel i stadsbyggnadsprojektet Barkarbystaden.

Veddesta har valts som studieobjekt då vi fått kännedom om planerna för området via samtal med Lin Normark[1], projektledande landskapsarkitekt som arbetat med Veddesta. I samtalet framkom det att det funnits ett intresse att anlägga löparstråk för löpare.

Veddesta är ett intressant arbetsområde eftersom det ingår i ett av Sveriges största stadsbyggnadsprojekt. Området är särskilt intressant eftersom det kan förväntas representera tidens rådande stadsbyggnadsideal, där målet är en tätbebyggd stadsstruktur.



Figur 1. Figurerna visar var Veddesta är lokaliserat i Sverige och i förhållande till Stockholm centrum. ©Google modifierad av författarna.

[1]*Lin Normark, landskapsarkitekt på Sweco Architects, samtal på Sweco kontoret i Stockholm den 29 Januari 2020.*

UTGÅNGSPUNKTER

SYFTE

Löpning är en träningsform, som med sin enkelhet, har stor potential att förbättra folkhälsan.

Bland stadens invånare är löpning en populär aktivitet. Däremot är förutsättningarna för löpning i staden sällan de bästa. Att från sin ytterdörr ta sig ut på en löptur genom stadslandskapet kan vara utmanande.

Målet med arbetet är att undersöka hur löpning i staden kan underlättas. För att ta reda på hur det kan åstadkommas, gestaltas ett antal löpspår i den nyplanerade stadsdelen i Veddesta. Gestaltningen vill illustrera hur löpning kan underlättas i staden och därmed främja en aktiv livsstil.

FRÅGESTÄLLNINGAR

Hur kan ett urbant löparspår gestaltas för att tillgodose löparens behov och uppmuntra till fler aktiva löpare?

Vilka faktorer är viktiga för att främja löpning i en urban stadsmiljö?

AVGRÄNSNING

Arbetet avgränsas tematiskt till en gestaltning av ett urbant löpspår och inriktar sig mot motionslöpare i staden.

Geografiskt avgränsas studien till den nyplanerade stadsdelen Veddesta i Stockholm. Arbetet begränsas av att stadsdelen ännu inte är byggd samtidigt som arbetet kan utgöra exempel på hur det är att arbeta med urbana löpspår i ett sent planeringsstadie. Planarbetet för den nya stadsdelen i Veddesta är pågående och endast vissa delar har uppdaterade detaljplaner (Järfälla kommun 2020a). En illustrationsplan av en möjlig stadsstruktur i området har däremot tagits fram av AIX Arkitekter (2018). Det är denna stadsstruktur tillsammans med det pågående detaljplanearbetet för området som varit till grund för gestaltningen.

Gestaltningsmässigt avgränsas arbetet till att redovisas konceptuellt. Vilket ger möjlighet till en större frihet för innovativa idéer och lösningar.

ÖVERSIKT

AIX Arkitekter har på uppdrag av Järfälla kommun arbetat med att ta fram en strukturplan för Veddesta. Strukturplanens syfte är att omvandla Veddesta från ett avskilt industriområde till en stadsmässig struktur med levande bottenvåningar och trygga miljöer, slutna kvarter där gränsen mellan offentlig och privat är tydlig. Samt introducera sammanhängande stråk och platser (AIX Arkitekter 2018).

Veddesta är en del av stadsbyggnadsprojektet Barkarbystaden som kommer att förändra det 0.8 km^2 stora industriområdet från grunden. Veddesta kommer att omvandlas till en tätbebyggd stadsmiljö med runt 10 000 nya bostäder, ett sjukhus, 2-3 skolor, ca 14 förskolor, kontor, hotell, idrottsanläggningar och centrumverksamhet (AIX Arkitekter 2018). Även ett antal skyskrapor med uppemot 20 våningar har planerats (Veidekke 2020). Befolkningstätheten beräknas till 25 000 invånare/km^2 (Veidekke 2020). Stadsdelen planeras att ha goda förbindelser inom kollektivtrafiken med bland annat en ny tunnelbanestation.

Figur 2. Illustrationsplan ritad av AIX Arkitekter som visar den planerade strukturen i Veddesta (arbetsmaterial). © Järfälla kommun

METOD OCH MATERIAL

ARBETSMOMENT

» Litteraturstudie
» Testlöprundor
» Landskapsanalys
» Gestaltning

LITTERATURSTUDIE

Arbetets tema har studerats genom litteraturstudier för att få en bredare kunskap inom ämnet och stöd till gestaltningsarbetet. Vid sökning av litteratur har sökorden *running, jogging, urban, senses, health, planning* och *trail*, samt en kombination av dessa, använts i sökmotorerna Primo och Google Scholar. Utifrån den funna litteraturen från sökningarna har litteraturstudien vidgats genom vidare studier av litteraturens referenser. Även rekommendationer på litteratur från lärare och sakkunniga inom ämnet har studerats. Vid val av den litteratur som studerats har fokus varit på aktivitetsfrämjande utemiljöer, löpare samt urbana löpares preferenser och upplevelse. Texter från sverige och de nordiska länderna, men även från andra delar av världen, har inkluderats. Studierna har tillsammans med testlöprundorna resulterat i en sammanställning av principer för en god löparmiljö som kan användas som grund i gestaltningen.

TESTLÖPRUNDOR

För att få en djupare förståelse av löpares preferenser och omgivningens påverkan har testlöprundor fått agera ytterligare analysverktyg. Som ett komplement till litteraturstudiens breda utgångspunkt som ofta resulterar i generella slutsater, ger resultatet från dessa löprundor ett smalare och mer detaljerat perspektiv. Metoden för testlöprundorna tar inspiration från analysverktyget *Test Walks* som presenteras av Gehl och Svarres (2013) i rapporten *How to study urban life*. Målet med dessa Test Walks är att observatören ska lägga märke till de problem som finns längs en bestämd sträcka, såsom väntetider, möjliga hinder, och omvägar (Gehl, J. & Svarre, B. 2013). Metoden ger även möjlighet att analysera sträckans styrkor och potential.

Testlöprundorna har utförts med utgångspunkt från oss själva och vår ytterdörr. Många av stadens löpare startar nämligen sin löprunda från hemmets ytterdörr (Røjskjær-Pedersen, L. Scytter, H. Schouenborg, DM. & Møller-Christensen, S. 2012; Qviström & Fridell, 2019; Forsberg, 2012). Likaså gör ofta vi författare det på våra egna löprundor. Inlevelse, värdering och subjektivitet är en del av forskarnas förhållningssätt i en kvalitativ forskningsmetod enligt (Patel & Davidsson, 2013). Eftersom vi själva är en del av stadens löpare anser vi det intressant att analysera våra egna löprundor. Metoden blir aningen formad av oss författare och de löpargrupper vi representerar men den har försökt hållas nyanserad. Konceptet med löpargrupper presenteras i rapporten *Løb i byer* (Røjskjær-Pedersen *et al*. 2012). Där delas löpare upp och beskrivs utifrån deras olika motiv och ambitioner (se senare avsnitt *Den urbana löparen* för fler löpartyper). Vi identifierar oss båda som så kallade vardagslöpare och självorganiserade löpare. Det som skiljer oss åt är att en av oss (Emil) även identifierar sig som löparentusiast samt tränar i en löparklubb.

Vi har personligen valt ut löprundor som börjar från vår ytterdörr och som vi ofta springer och uppskattar. Rundan har dokumenterats genom fotografering. Fotografering beskrivs av Gehl och Svarres (2013) som en väsentlig del av studier i den offentliga miljön för att dokumentera och illustrera olika situationer.

LANDSKAPSANALYS

I rapporten *Urbana löpspår* av Fridell *et al*. (2019) används en landskapsanalys med fokus på stadens löpare. Analysen fungerar som underlag vid lokalisering och anläggning av urbana löpspår genom att betona viktiga aspekter i landskapet utifrån löparens perspektiv. Fridell *et al*. (2019) beskriver de aspekter analysen tar hänsyn till enligt följande:

» Flexibilitet. Utgångspunkten för en motionsrunda är vanligen den egna ytterdörren samtidigt som transportlöpning till och från vardagens måsten, som jobb och skola, är en smidig lösning för att få ihop livspusslet.
» Topografi. Topografin påverkar förutsättningar för löpning och det är högst individuellt vad som är ”lagom” kupering.
» Flyt/rytm. Att få ett flyt i löpningen, det vill säga att kunna hålla sin egen rytm utan att bli avbruten av yttre störningar som exempelvis trafik är viktigt för löparen.
» Upplevelsekvaliteter. En grönskande omgivning och vattenkontakt vid motionsrunda är eftersträvansvärt.
» Trygghet & säkerhet. Upplevd otrygghet är en faktor som påverkar löpupplevelsen och vägval under löprundan.

Analysen från *Urbana löpspår* har fungerat som inspiration till det här arbetets analys. Däremot har den ansetts behöva vidareutvecklas eftersom analysmetoden inte upplevts vara tillräckligt heltäckande. Egna ändamålsenliga landskapsanalyser har därmed agerat ytterligare komplement.

Metod för datainsamling:

» Skrivbordsstudier
» Platsbesök
» Fotografering

METOD OCH MATERIAL

Utgångspunkter och tillvägagångssätt

Analysen av landskapet har utförts i två olika skalor, en i större övergripande skala och en i mindre områdesskala.

Metod för datainsamling i övergripande skala har främst varit skrivbordsstudier som bedrivits genom analys av kartor, hemsidor och andra dokument beträffande området.

I den mindre områdesskalan har skrivbordsstudier varit en del av datainsamlingen men även platsbesök har varit ytterst viktiga för att utveckla en bättre förståelse för platsen.

Fotografering är en metod som använts vid dokumentation under platsbesöket. Fotografierna har gjort det enkelt att minnas och gå tillbaka till platsen för fortsatt analys. Fotografierna har även utnyttjats som komplement till analyskartorna för att exemplifiera något eller beskriva platsen.

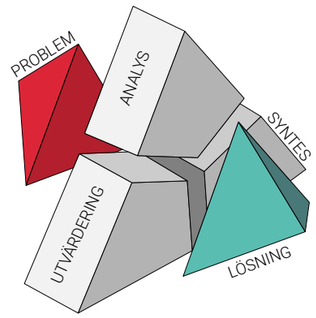
Platsbesök

Den 13 februari 2020 en solig senvinter dag besöktes Veddesta. Under platsbesöket analyserades området i och kring Veddesta genom att till fots vandra längs olika stråk och i varierande landskap, i ett undersökande syfte. Platser som ansetts särskilt intressanta vid skrivbordsstudierna besöktes men även andra intresseväckande områden som inte kunnat identifieras från skrivbordet. Särskilt fokus lades på att analysera faktorer som i tidigare forskning visats sig vara betydande för löpare vid utformning av urbana löpspår. Exempelvis flyt, avbrott, topografi, upplevelsevärden, trygghet och säkerhet. Platsbesöket gav upphov till en bättre uppfattning av området och dess karaktär vilket förde gestaltningsarbetet framåt. Befintlig växtlighet och platsernas olika karaktärer var också något som analyserade. Ett uppseendeväckande sammanträffande var att ett flertal löpare noterades springa i kring området under besöket.

GESTALTNING

Gestaltning kan beskrivas som en kvalitativ forskningsmetod då resultatet skiljer sig beroende på vem som är utförare. Designprocessen är inte alltid enkel att förklara. Att förklara den som en linjär process vore smidigt för att göra den lättbegriplig men processen är sällan linjär. Bryan Lawson är författare till boken *"How designers think"* och har försökt förklara designprocessen. Lawson (2005) beskriver att bilden av designprocessen som en linjär följd av aktiviteter inte är övertygande. Det krävs ett antal beståndsdelar för att en design ska ta form. Vanligtvis i designprocessen behöver det finnas kunskap om platsen, förståelse för vilka krav som finns, idéer samt en eller flera producerade lösningar. Lösningarna behöver även testas mot varandra och mot kriterier som är önskvärda inom projektet. Lawson (2005) menar att dessa inte nödvändigtvis kan ses som separata skeenden eller att de ens utspelar sig i en viss ordning eller följd. Problem och lösning slås samman i designprocessen. För att få en bättre förståelse av problemet behövs det nämligen ofta en lösning som på ett tydligare sätt illustrerar problemet. Det är därför vanligt att referera till lösningar vid beskrivning av ett problem eller tvärtom.

I Lawsons försök att kartlägga designprocessen illustreras förhandlingen mellan problem och lösning, där analys, syntes och utvärdering är mellanhänder. Modellen visar ingen början, slut eller riktning mellan de olika parterna.



Figur 3. Modell av designprocessen som en förhandling mellan problem och lösning genom analys, syntes och utvärdering (Lawson 2005, s. 49). Modifierad av författarna.

En grundläggande metod under gestaltningsarbetet har varit skissarbete. Skissarbetet har skett kontinuerligt som en del av gestaltningsmetoden. Att skissa är ett av landskapsarkitektens viktigaste verktyg i sin yrkesroll. Det är ett sätt att överföra tankar till papper, dokumentera, utveckla en idé, grafiskt presentera en plats eller princip och dessutom viktigt ur ett kommunikations avseende.

LITTERATURSTUDIE

PLANERING FÖR LÖPARE

För att få en bredare kunskap inom ämnet och som stöd till gestaltningsarbetet har en litteraturstudie gjorts. I litteraturstudien tas information inom följande rubriker upp.

Planering för löpare

» Löpning mot ohälsa
» Rörelsefrämjande utemiljöer
» Utveckling av löpning i Sverige
» Planering av urbana löpspår
» Tillgänglighet

Den urbana löparen

» Användning av urbana löpspår
» Olika typer av löpare
» Social samhörighet

Löparens landskap

» Grönstruktur
» Topografi
» Flyt
» Eskapism/Ro
» Upplevelse
» Säkerhet
» Sinnen
» Skaderisk
» Miljöns påverkan på det undermedvetna

LÖPNING MOT OHÄLSA

Världshälsoorganisationen (WHO) uppskattar att 70 procent av all sjukdom i världen år 2020 kommer att orsakas av faktorer relaterade till levnadsvanor (Hagströmer 2017). Fysisk inaktivitet beräknas vara orsaken till över 5 miljoner dödsfall årligen (Sallis, Cerin, Conway, Adams, Frank, Pratt, Salvo, Schipperijn, Smith, Cain, Davey, Kerr, Lai, Mitáš, Reis,. Sarmiento, Schofield, Troelsen, Van Dyck, De Bourdeaudhuij, Owen. 2016). Inaktiviteten ligger bakom flertalet folkhälsoproblem däribland typ-2 diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar samt fetma (Thompson 2013). Därtill kan även psykisk ohälsa räknas. I Sverige har statens folkhälsoinstitut räknat på att inaktivitet kostar Svenska samhället minst 6 miljarder kronor om året (Faskunger 2007). Som svar på det dåliga läget planeras det för fysisk aktivitet vid flera olika instanser vilket ska få människor att röra på sig mer. En trend inom samhällsplanering är att fler människor ska röra på sig i vardagen genom att frångå den bilorienterade strukturen och istället gå och cykla. Planering och gestaltning av staden och dess urbana miljön har stor potential att stimulera fysisk aktivitet. Sallis et.al (2016) påpekar att genom att samarbeta mellan styrande sektorer som transport, park, och planering går det att motverka den globala pandemin fysisk inaktivitet har blivit.

För att folkhälsan ska förbättras krävs ett brett genomslag. Löpningen är inte det enda svaret på frågan men skulle kunna vara ett av verktygen. Ett viktigt komplement till den förbättring som redan sker i planeringen för gångare och cyklister. Barn till föräldrar som rör på sig är också mer benägna att själva röra på sig (Rowe 2015). Detta är ett steg i riktningen för att få genomslag i hela befolkningen.

Folkhälsomyndigheten lyfter att trygghetsfrågan är av stor betydelse för att skapa förutsättningar till fysisk aktivitet hos framförallt kvinnor, barn, äldre och funktionshindrade. Genom den byggda miljön kan man påverka detta.

Städers offentliga ytor består till mer än 80% av gator (NACTO u. å.). 2019 levde 55% av jordens befolkning i urbana områden. FN förutspår att den siffran kommer fortsätta att öka till 68% 2050 (Warm in the winter 2019). Det betyder att 2.5 miljarder människor kommer att adderas till urbana områden under en 30-årsperiod. I många fall kommer det leda till fler människor på mindre yta och en stor del av världens befolkning kommer leva i megastäder. Det ställer oerhörda krav på planering av städerna om FN:s globala hållbarhetsmål ska uppfyllas. Idag ska bilar, cyklar och fotgängare konkurrera med varandra om gatuutrymmet. Eftersom bilarna tar upp den största delen av gatan blir det väldigt lite plats för cyklar och fotgängare.

För att få bättre förutsättningar för löpning och utöka antalet utövare krävs nya satsningar men tyvärr planeras det sällan för löpare. Mattias Qviström är professor i landskapsarkitektur, med inriktning mot fysisk planering vid SLU i Uppsala och har skrivit flera artiklar kring löpning och stadsplanering. Han problematiserar bland annat att alla fotgängare i städerna klumpas ihop till en grupp och antas ha samma hastighet (Andersson 2014). Qviström menar att det behövs ett bredare synsätt att se på människors rörelse i staden för att på så sätt kunna förstå och kunna möta fler människors olika behov (Andersson 2014).

Deelen, Janssen, Vos, Carlijn, Kamphuis & Ettema (2019) har undersökt den fysiska miljöns påverkan på löpare och vad som kännetecknar attraktiva löparmiljöer. De lyfter fram att det finns olika viljor och motiv bakom löpning. Löpare bör inte nödvändigtvis generaliseras till en enda grupp. Om löpning ska få ett brett genomslag bland befolkningen bör beslutsfattare prioritera offentliga ytor för planering och gestaltning. Det är den plats som har störst potential att stimulera till en aktiv livsstil hos ovana eller nya löpare (Deelen *et. al* 2019). Artikelförfattarna föreslår en satsning på särskild infrastruktur för löpare och rekommenderar att anlägga ”gröna” löparstråk där löpare separeras från

andra väganvändare. Dessa stråk bör ha en mjukare yta och ska ansluta parker och naturområden med bostadsområden, då kan så många människor som möjligt ta del av den gröna löparinfrastrukturen (Deelen *et. al* 2019). Parker och andra grönområden har en stor betydelse för att uppmuntra befolkningen till fysisk aktivitet. I Sverige prioriteras frågor rörande parker och grönområden dessvärre lågt. Dessa får ofta stå tillbaka för exploatering då nya områden byggs (Faskunger 2007).

RÖRELSEFRÄMJANDE UTEMILJÖER

Kahn, Ramsey, Brownson, Heath, Howze, Powell, Stone, Rajab, & Corso (2002) har i en systematisk kunskapsöversikt utvärderat effektiviteten av olika tillvägagångssätt för att öka fysisk aktivitet. Ett tillvägagångssätt som starkt rekommenderas av författarna är att öka möjligheter för fysisk aktivitet genom att skapa och förbättra tillgången till platser och faciliteter där människor kan vara fysiskt aktiva (Kahn *et al* 2002).

Det har slagits fast att en viktig strategi för att öka fysisk aktivitet och den idrottsliga viljan är närheten till goda faciliteter. (Mota, Almeida, Santos, Ribeiro, 2005; Kaczynski & Henderson 2007). Människor som inte är medlemmar i en idrottsföreningar blir mer benägna att börja idrotta när det sker satsningar på något som de kallar ”Light sport facilities” (Borgers, Vanreusel, Vos, Forsberg, & Scheerder, 2016). Sådana light sport facilities kan exempelvis vara motionsspår, omklädningsrum eller enklare utegym.

Ofta görs generella antaganden vid planering för att underlätta beslut eftersom många viljor ska vägas samman. Dessa antaganden blir sedan till sanningar med tiden. Som tidigare nämndes problematiserade Qviström (2018) exempelvis att alla fotgängare antas ha samma hastighet. Problemet lyfts också upp i studien “*Runnable Cities - How Does the Running Environment Influence Perceived Attractiveness, Restorativeness, and Running Frequency?*” av Dick Ettema. I studien tar han upp att man inte kan anta att den mest gynnsamma miljön vad gäller bland annat återhämtning är densamma hos löpare som hos cyklister, lagsportare eller gångare (Ettema 2015).

UTVECKLING AV LÖPNING I SVERIGE

Under 1950-talet gjordes allt fler studier vars resultat visade på hälsofördelarna med att vara fysisk aktiv (Åstrand 2000; Gillick 1984). En person som haft stort inflytande i utvecklingen av löpning som motionsform i Sverige under 1900-talets andra hälft är fysiologen Per-Olof Åstrand som publicerat flera studier kring effekterna av fysisk aktivitet (Qviström 2013). För vanligt folk argumenterade Åstrand (1958) att löpning var en av de effektivaste träningsformerna för att förbättra hälsan. Studier av bland annat Åstrand ledde till ökad kunskap om träning vilket i sin tur ledde till ett ökat intresse för ämnet i samhällsdebatten. Som ett resultat av detta anlades ett stort antal motionscentraler från 1960-talet till slutet av 1980-talet (Bengtsson 2015). En viktig förutsättning för de motionscentraler som anlades under den tiden var skogslandskapet dit de lokaliserades, ofta i utkanten av tätorten. Skogen ansågs vara det naturliga landskapet för motionslöpning och bilen ansågs vara det självklara transportmedlet till platsen. Förutom löpspår i olika längder anlades även omklädningsrum, bastu, parkering och utegym vid motionscentralerna (Qviström 2013). Idag har bilen fått en mindre roll vid fysisk planering. Flera kommunala tjänstemän som intervjuats anser bilberoendet snarare vara ett hinder för att främja fysisk aktivitet i staden (Bengtsson 2015). Istället för motionscentraler i utkanten av tätorten har motionsspår i stadslandskapet blivit allt mer efterfrågat, framförallt i kommuner med brist på skogsområden såsom Lund, Vellinge och Eslöv (Bengtsson 2015).

Ett exempel på ett motionsspår som bland annat går i en mer urban miljö är Hälsans stig. Hälsans stig är ett koncept som ägs av Riksförbundet HjärtLung och som innebär att anlägga stråk som är lättillgängliga och väl skyltade för att främja motion i alla åldrar (Riksförbundet HjärtLung 2020).

PLANERING AV URBANA LÖPSPÅR

Etablering av urbana löpspår beskrivs av Fridell *et al*. (2019) som en komplex fråga, både i befintliga och nya stadsmiljöer då hänsyn måste tas till stadslandskapets struktur och funktion. Utifrån samtal med kommunala tjänstemän konstaterar Fridell *et al*. (2019) att trafiksäkerhet och märkning/skyltning är två svårlösta frågor av stor betydelse vid planering, anläggande och utformning av urbana löpspår. Trafiksäkerhet är en fråga som blir tydlig då ett löpspår ska korsa en större trafikled. Det optimala är att hitta lösningar som innebär en säker övergång utan att löparen behöver stanna upp. Det kan däremot vara svårt att komma fram till en sådan lösning när flera intressen ska vägas samman. Även frågor kring markering och/eller skyltning av löpspår kan vara svårlösta då hänsyn måste tas till utformning och skötsel. Några exempel på markeringar som används längs löpspår i stadslandskapet är klistermärken på lyktstolpar, markeringar i markbeläggningen och vägvisande stolpar.

En fördel med att anlägga löpspår i staden är att det till stor del går att utnyttja befintlig infrastruktur. Belysning och vägnät kan exempelvis samnyttjas. Det innebär en resurseffektivitet som kan vara avgörande vid anläggning av ett löpspår med liten budget. Vid

planering av ett urbant löpspår är det fördelaktigt om det passerar offentliga toaletter med vattenposter samt aktivitets- och mötesplatser (Fridell *et al*. 2019).

Föreningen Realdania tog 2012 fram rapporten *Løb i byer* (Røjskjær-Pedersen *et al*. 2012) tillsammans med analysföretaget Hausenberg. I rapporten undersöktes danskarnas motionsvanor och urbana löparkulturer. De viktigaste slutsatserna från rapporten presenteras i tre huvudpunkter här nedan (sammanfattade och fritt översatta):

» Använd det unika hos staden. Stadens byggnader, gator, torg, allmänna utrymmen, trafikljus, promenader och folkmassor kan användas som innovativa och platsspecifika resurser som skapar nya sätt att springa på - och nya sammanhang i staden. Flexibilitet, saknade länkar och användning av stopp är nyckelord.

» Se på löprundor som en upplevelse. Upplevelsens dimension spelar en allt viktigare roll för löpning. Detta gäller både upplevelsen av kulturella och historiska sevärdheter, men också till stor del upplevelsen av stadens vardag och upplevelsen av stadens invånare. Men i planering av sammanhang är det viktigt att balansera upplevelseaspekten med löparnas behov av flyt och att vara medveten om att det finns många som vill utnyttja det ofta trånga utrymmet.

» Var medveten om målgrupperna. Det finns stora skillnader mellan var löpare springer och varför. Stadens löpartyper har mycket olika motiv för att springa och det påverkar var de väljer att springa och hur de planerar sin löpning. Det är därför viktigt att ha förståelse för dessa skillnader ur ett planeringsperspektiv.

TILLGÄNGLIGHET

Att det är nära till ett bra löpspår är viktigt för att locka till sig nya löpare men framförallt viktigt för målgrupperna äldre och barn. Dessa är grupper som kan ha svårt att förflytta sig längre sträckor för en möjlighet till fysisk aktivitet. Helst ska det gå att springa ut rakt genom ytterdörren och någorlunda enkelt kunna ta sig till ett mer planerat löpspår eller rörelsevänligt område. När det är långt till närmaste träningsmöjlighet så blir det svårt att hinna passa in träningen i vardagen även om viljan finns där. Det krävs en viss erfarenhet för att tillgängliggöra sig löpning i staden (Qviström & Fridell 2019). Med utmärkta spår så går det däremot att hjälpa löpare på traven. På så vis kan löparen få ut maximalt av sin löpning vad gäller hälsa och trivsel.

I en undersökning i Bulgarien av Andrew Barnfield om löpning i huvudstaden Sofias stadsmiljö, framkommer att de deltagande helst inte springer så långt hemifrån. Han poängterar att beslutsfattare misslyckas med att ta löparens svårigheter i beaktande när de uppmanar folk att vara fysiskt aktiva. Svårigheterna består ofta i tidsbrist, orienteringsförmåga och säkerhet (Barnfield 2019). Genom att planera för löpspår tidigt i en stadsplaneringsprocess så kan beslutsfattare få igenom strukturer som underlättar för enklare vardagslöpning.

Rachel och Stephen Kaplan är professorer på University of Michigan som specialiserat sig inom miljöpsykologi. De skriver att orienterbarhet är viktigt för att uppmuntra till användningen av stråk (Kaplan & Kaplan 1998). De menar att ett fåtal distinkta landmärken i kombination med märkta leder höjer *läsbarheten* av landskapet. Landmärken i det här fallet är utstickande element i landskapet att orientera sig efter. En variation av öppnare sekvenser kontrasterande till slutnare sekvenser kring ett stråk förbättrar även upplevelsen av förflyttning (Kaplan *et. al* 1998). Detta tyder på att ett optimalt löpspår i urban miljö innefattar god orienterbarhet, där få aktiva val behöver tas.

ANVÄNDNING AV URBANA LÖPSPÅR

För motionären kan ett urbant löpspår fungera som en länk för att ta sig från ett grönområde till ett annat. Men ett urbant löpspår kan också vägleda motionären genom ett stadslandskap som bjuder på en variation av upplevelsevärden och därmed bli ett mål i sig, istället för att främst ses som en transportsträcka.

Rapporten *Løb i byer* visar att var tredje dansk springer regelbundet vilket gör löpningen till den mest förekommande idrottsformen hos befolkningen i Danmark (Røjskjær-Pedersen et al. 2012). Resultatet visade även på att stadens löpare har många olika motiv för att springa och att detta påverkar deras rumsliga preferenser och val av plats. Enligt rapporten finns det framförallt tre olika motiv till löpning. Nämligen motion, samhörighet och upplevelse.

OLIKA TYPER AV LÖPARE

En kvalitativ studie visar på att olika typer av löpare har skiftande preferenser gällande vad de värderar högst med sin löprunda (Ettema 2015). Det finns de som rankar upplevelse och aktiva miljöer högst. Medan mer målinriktade löpare föredrar mindre interaktion till fördel för flyt och ro. Ett annat exempel på skiftande preferens och upplevelse tar Fridell *et al.* (2019) upp i *Urbana löpspår.* De beskriver att en backe är ett hinder för någon medan det är en lockande utmaning för en annan. För att få så många som möjligt att vilja springa så krävs det att en gestaltning tillgodoser flera olika gruppers preferenser, en styrka ligger således i variationen (Ettema 2015, Brown 2017).

För att det ska fortsätta vara roligt att springa så är det viktigt att var och en kan utmana sig själv efter sina egna villkor. När det finns en valmöjlighet att anpassa sin löprunda efter sina egna förutsättningar och behov bidrar det till frihetskänsla och stimulans. Eftersom olika löpare har olika mål med sin träning så är det gynnsamt om det finns ett brett nätverk av stråk med olika utformning. Det kan fungera ungefär som ett pistsystem i skidbacken där det finns varierande svårighetsgrad på utförsåkningen. När det gäller löparspår kan den svårighetsgraden utgöras av en varierande terräng, mer tekniskt underlag, skiftande topografi eller naturliga hinder. Ett “svårare” löparspår kan därför gestaltas så att det krävs en högre arbetsgrad för framkomlighet. Detta ger löpningen ytterligare en dimension. Variationen i utformning kan också bestå av varierande längdsträckning.

SOCIAL SAMHÖRIGHET

Sociala faktorer har också betydelse för löpning. Löpning kan ge en känsla av identitet och samband. Det kan således stärka social samhörighet. Även löpning utförd på egen hand har ett socialt värde (Shipway, Holloway, Jones 2012).

GRÖNSTRUKTUR

Naturen verkar vara löparens naturliga habitat. Vatten och natur verkar stressreducerande och löpare föredrar gröna löparstråk över icke gröna (Bodin & Hartig 2003) (Kaczynski & Henderson 2007). En anledning till detta är fascinationen för naturen och en vilja till flykt från dagliga motsättningar, att komma bort och finna tid till reflektion, söka lugn och bryta med vardagens mönster. Fenomenet fascination kan beskrivas som upplevelsen då något fångar ens uppmärksamhet utan att man aktivt behöver koncentrera sig på det.

Ward-Thompson (2013) menar på att den estetiska kvalitén hos omgivningen spelar en nyckelroll för att antingen mana till fysisk aktivitet eller hämma den (Ward-Thompson 2013).

Shipway och Holloway (2010) har funnit att själva naturen i sig är en anledning till att springa.

Det är alltså av största vikt att behålla och få in mer grönska i städerna för att stimulera löpning.

Grönytor och grön infrastruktur förbättrar mental och psykisk hälsa. Det har även visat sig att dessa kan minska ojämlikhet inom hälsa (Marmot, 2010, s. 130). För en god folkhälsa bör det finnas en jämngod tillgång till grönytor oavsett ekonomisk situation.

I en studie av Žlender & Ward-Thompson (2017) jämfördes rådande grönstruktur i städerna Edinburgh och Ljubljana. Ljubljana med sina gröna kilar och Edinburgh med sitt grönstruktur bälte. Det visade sig att gröna korridorer användes flitigt och var mycket uppskattade. Enligt studien ökade också användningen av omkringliggande grönområden då det gick att färdas till dem via en grön korridor. Det tyder på att den gröna korridoren överbryggar den barriär som stadens urbana miljö kan upplevas som. I studien framgick det också att så kallade Semi-naturliga grönytor som vattenvägar, skogsmark etcetera, föredrogs framför mer ordnade gröna områden såsom parker (Žlender & Ward-Thompson 2017). Södra Veddesta har likheter med grönstrukturen i både Edinburgh och Ljubljana. Det finns både ett grönstruktur bälte om man ser ur ett större perspektiv och en särskild potential inom området till gröna kilar.

TOPOGRAFI

Höjder ger en dynamik till landskapet. Branta backar kan definiera landskapet och höjder är landmärken som hjälper oss att orientera oss (Lynch 1960). Den inneboende urmänniskan i oss dras till upphöjda ytor menar Jay Appleton (1975) eftersom det finns goda utblickar och en möjlighet för tillflykt.

Topografi kan upplevas både problematiskt och intresseväckande men att springa i backe är däremot populärt hos många. Det ligger en tjusning i kampen mot backen. Om en backe har en utblick på toppen så finns det ytterligare ett värde i löpningen. Det blir en mer reell belöning att komma upp och bygger upp en förväntan inför vad som finns bakom krönet eller på toppen.

Backträning utsätter kroppen för en högre påfrestning då löparen tvingas jobba mot gravitationen. Det blir en naturlig sorts styrketräning. Med terränglöpning bygger man upp både styrka och uthållighet bland annat på grund av den varierande terrängen i höjdled. Dessutom är skaderisken mindre då underlaget är mjukt och varierat (Tulloh 1998).

Lorimer (2012) beskriver backlöpningens rikedom som att fötterna är levande och upplever känslan av skillnader i likhet och olikhet. Backar genererar en annorlunda intimitet och relation mellan löparen och världen (Lorimer 2012).

FLYT

Att farten varierar under ett löppass är inget konstigt, det kan bero på naturliga

företeelser som topografi, terräng eller egen energi. Däremot vill man som löpare undvika externa avbrytande faktorer som ofta orsakas av den byggda miljön. Dessa är exempelvis korsningar där möten ofta sker mellan gångtrafikanter, cyklar eller bilar. När löparen kan hålla sin bestämda fart utan att avbrytas av några omgivande faktorer kan detta benämnas som bra flyt.

Ett bra flyt är viktigt för att kunna koppla bort tankarna och fokusera på löpningen. Att springa utan störande moment och barriärer är en förutsättning för löpning enligt Barnfield (2019). Parker och vatten är element som ofta erbjuder goda möjligheter till flyt. Längs vatten går det ofta att springa längre sträckor mer obehindrat och i parker finns lugnare områden med mindre trafik. Ofta är parker dessutom överblickbara där det genom tydliga siktlinjer går att anpassa rutten efter eventuella hinder (Hockey 2006) och undvika möten på långt avstånd.

Fysiska barriärer kan vara antingen svåra eller omöjliga att överbrygga och styr på så sätt var det är möjligt att springa. Exempel på sådana barriärer kan vara stora bilvägar, järnvägar eller hela bostadsområden. Dessa blir till hinder som löpare måste anpassa sig efter. Även om barriärer oftast är något negativt, så kan de ibland också skapa möjligheter i landskapet. Detta kan ske vid naturligt förekommande barriärer som berg eller vatten. Vid stora vattenkroppar finns tydliga siktlinjer och ofta en mera rofylld miljö. De utgör också en tydlig kant eller gräns i landskapet att orientera sig efter (Lynch 1960).

Så kallad funktionsblandad stadsplanering är ett ideal inom stadsplaneringen just nu. Det innebär att flera funktioner blandas för att skapa en mer levande stadsmiljö med mycket interaktioner. Många korsningar och möten med andra väganvändare kan vara spännande för gående men gör det däremot svårt för en löpare att bibehålla flyt och momentum (Ettema 2015).

ESKAPISM/RO

Löpning kan vara ett sätt att fly från sin omgivning. Bale

(2013) författare till *Running Cultures Racing in Time and Space* som försökt förklara fenomenet löpning, tar det kanske till sin spets. Han påpekar att till och med en löpare under ett ordnat banlopp försöker springa ifrån något - sina motståndare men framförallt - startlinjen (Bale 2013). Han får medhåll av fysiologen Richard L Brown som beskriver att springa är ett sätt att komma bort från allting, att upptäcka och att andas ut (Brown 2014). Det är också ett bra sätt för att upptäcka nya platser eller för att se på sin omgivning utifrån ett nytt perspektiv.

Shipway och Holloways undersökte hur människor använde löpning för en hälsosammare livsstil och kom fram till att springa användes som ett sätt att ta itu med vardagliga problem. Under löpturen finns det nämligen tid för reflektion (Shipway, Holloway 2010). Psykiatrikern och författaren Anders Hansen konstaterar att fysisk aktivitet och framförallt löpning gör oss lugna, stresståliga, fokuserade och gör oss mer resilienta mot depression (Hansen 2016). Kanske är det då inte så konstigt att människor intuitivt söker sig till löpningen för att finna verklighetsflykt och ro.

Bortsett från att löpning i sig bidrar till verklighetsflykt bör miljön ha vissa attribut för att löparen ska finna ro. Miljön tillhandahåller en stor mängd information (Kaplan *et. al* 1998). På kaotiska platser som i urbana stadsmiljöer belastas sinnena oerhört genom ljud, färger, rörelser etcetera. Det krävs mycket uppmärksamhet för att urskilja den för tillfället relevanta informationen. Att fokusera och stänga ute intryck och information är en energikrävande aktivitet (Kaplan *et. al* 1998). Följden kan bli mental trötthet om återhämtning uteblir (Hofmann, Young, Binz, Baumgartner, & Bauer 2018; Kaplan *et al*. 1998) men att vistas i naturområden å andra sidan, motverkar mental trötthet och har också en rad andra hälsofördelar (Kaplan *et al*. 1998).

Viljan att fly omgivningen tyder på att löparmiljöer kan dra nytta av att gestaltas så att de kontrasterar mot den urbana omgivningen. Ett löpspår i urban miljö bör således inte bli för likt det urbana. Stråk bör tillhandahålla tillräckligt mycket stimuli som håller tankarna upptagna för att möjliggöra mental återhämtning. Ett nätverk av stråk är en viktig del i detta (Kaplan *et al*. 1998).

Att ta beslut är något som kostar mental energi. Nobelpristagaren Daniel Kahneman beskrev det som att hjärnan har två olika system för beslutsfattande. System ett är intuitivt, det är snabbt och självgående utan medveten styrning (Kahneman 2017). Det andra, system två, det står för krävande beräkningar, medvetna val och kontroll. För att spara energi vill inte det eftertänksamma systemet, system 2, ingripa utan att vi aktiverar det. Ofta fattar vi beslut med autopiloten, system 1 och system 2 agerar då lat kontrollant som inte ingriper om vi inte aktivt stannar upp och tänker efter. Detta beror på att hjärnan vill spara energi (Kahneman 2017).

Beslut som vi fattar i vardagen och på arbetet är något som konsumerar energi. Om vi sedan drar bort den energi som urbana miljöer kräver av oss, så är det kanske inte så konstigt att tröttheten ligger nära till hands efter en lång arbetsdag. När energin är låg är det svårt att motivera sig till en löprunda. För att få fler människor att orka springa är det därför viktigt med ett välplanerat löpspår där man själv inte alltid behöver sköta planeringen. På så sätt minskar tröskeln för löpträning. Om spåret kan involvera grönska förbättras dessutom återhämtningen ytterligare, då både löpning i sig och vistelse i gröna miljöer laddar upp energin.

UPPLEVELSE

I dagens samhälle har människan blivit en allt mer upplevelsetörstande varelse. Många bor i städer där det finns mycket att uppleva. Staden i sig är full av upplevelser men det går också att planera in olika upplevelser längs löpstråk. Upplevelser kan vara målpunkter som utegym eller olika slags miljöer men det kan också vara liv och rörelse. Vissa löpare uppskattar att göra stopp vid exempelvis informationsskyltar, även om det påverkar flytet i löpningen, då det kan stärka upplevelsen. Ett annat sätt är att använda sig av själva landskapet för att göra löpspåret mer dynamiskt.

Qviström & Fridell (2019) tar upp grönska och vatten som en populär upplevelse bland löpare och att färdas genom olika former av natur som öppen eller sluten mark ökar också upplevelsen (Appleton 1975).

Rakt är inte alltid bäst. En rak sträcka kan ge ett underlag för bra flyt. Däremot finns det en likhet mellan gångare och löpare. Jan Gehl (2010) beskriver i *Cities for people* om vikten av upplevelserika gångstråk. Det är tröttsamt att se väldigt långt fram utan att det finns något spännande längs vägen. Därför beskrivs gator med många korsningar bland annat som något eftersträvansvärt. Då finns det mer att uppleva längs vägen. Löpare vill också underhållas men korsningar förstör ofta flytet i löpningen eftersom de utgör potentiella avbrott om sikten är skymd som exempelvis bakom ett huskrön. Löpare kan ses som snabba gångare. De är däremot inte i behov av samma stimuli som en gångare, eftersom farten hos en löpare överlag är snabbare. Upplevelserna kan komma i färre eller kortare sekvenser. Exempelvis en slingrig väg som slutar i ett krön lockar till att se vad som finns där bakom eller en backe med en utblick på toppen väcker förväntan. Bara genom att utnyttja rådande kontraster som infinner sig vid byte av miljö, kan löparupplevelsen höjas. Från täta stadskvarter in till en park eller från en skogsstig ut till en glänta.

SÄKERHET

Vid löpning är trygghet och säkerhet viktig för att få människor att vilja springa.

Det finns en konkurrens om yta i staden då denna är knapp. Genom exempelvis trafikseparerade gång och cykelvägar samt att tillhandahålla god överblickbarhet vid särskilt trafikerade platser, kan löpningen ske tryggare. Även åtgärder för sänkt trafikhastighet är ett

sätt att främja trygghet och urban löpning (Qviström & Fridell 2019). Att det finns människor som rör sig och vistas vid löpspåret är också något som gynnar den upplevda tryggheten. Trafik är en väldigt reell faktor gällande trygghet och säkerhet men farhågor och rädslor kan i vissa fall vara svårare att utröna. Detta då de kan skifta beroende på individ och bakgrund.

Grönska exempelvis kan upplevas hotfull och påverka den upplevda tryggheten negativt. Det används ibland som ett argument för att minska på andelen vegetation. Platser med täta buskage och dålig belysning kan bidra till att en del väljer bort dessa platser under den mörka delen av dygnet. Den upplevda tryggheten behöver tas på allvar då det kan begränsa människor till att vilja springa. Däremot kan det bli en konflikt då flera intressen måste vägas in. Tät vegetation och buskage kan verka skrämmande men flera lager av vegetation har en högre grad av så kallad mystik än vad färre lager har och bidrar till en mer spännande upplevelse (Kaplan *et al.* 1998). Således finns en motsättning mellan upplevd trygghet och attraktionskraften hos ett naturområde. I en undersökning från 2001 av Kuo och Sullivan framkom det att de boende i “grönare” bostadsområden upplevde att risken att utsättas för brott var mindre i jämförelse med upplevelsen hos de som bodde i bostadsområden med mindre grönska (Kuo & Sullivan 2001). Att spara grönstruktur verkar således även kunna vara bra för upplevd trygghet.

I en annan studie av Sayin, Krishna, Ardelet, Briand Decré & Goudey (2015) såg man att människor kände sig tryggare när de hörde fågelsång. Även mänskliga röster fick människor att känna en social närvaro som bidrog till en ökad känsla av säkerhet (Sayin *et al.* 2015). Hur grönytor planeras och sköts verkar vara det viktigaste i frågan.

SINNEN

Landskapet och miljön analyseras kontinuerligt av människan. En process som sker även under löpning (Hockey 2006). Människan påverkas ständigt av sin omgivning genom olika intryck. All den information som hjärnan tar upp via sinnena påverkar sedan de steg löparen tar under sin löprunda. Hur löpare läser av olika platser beror däremot på flera variabler däribland; person, kön, bakgrund och motiv (Hockey 2006).

Filosofen Merleau-Ponty menade att det inte är på grund av intellektet vi vet om något i världen är sant utan att det är genom erfarenheten (Merleau-Ponty 2012). Att förstå hur en plats upplevs kan vara komplicerat eftersom det är högst personligt men vissa uppfattningar har vi ändå gemensamt. Platser känns, uppfattas, fantiseras, berättas, översätts och förstås (Soja 1996). Därför måste vi som planerare vända och vrida på dem. I det här avsnittet undersöks olika kroppsliga sinnen och deras roll lite närmare.

Hörsel

Det finns en stor mängd olika ljud i närmiljön och speciellt i stadsmiljöer. Ljuden processas av löparen och ger information om den fysiska och sociala omgivningen (Rodaway 1994).

John Hockey, sociolog på University of Gloucestershire och Jacquelyn Allen-Collinson, sociolog på School of Sport and Exercise Science, University of Lincoln, har båda skrivit flera arbeten kring upplevelse och löpning. Enligt dom lyssnar löparen efter faror för att kunna undvika konfrontationer (Allen-Collinson & Hockey 2007). I urbana miljöer gäller detta framförallt bilar och cyklar men kan även gälla andra betingelser. Enligt Hockey (2006) lyssnar erfarna löpare även efter hundar i ett proaktivt syfte för att undvika eventuella förhindrande möten.

På ett mer omedvetet sätt än att lyssna efter faror så lyssnar löparen på sina egna fotnedslag i marken. Ett hårt material så som asfalt eller betong avger ett annat ljud än exempelvis ett mjukare material så som gräs eller lera. Ljudet från materialet används därigenom, tillsammans med känselsinnet (som uppfattar stötarna i fotnedslaget) för att anpassa steget. Effekten kan bli en mjukare fotnedsättning eller en snabbare stegfrekvens (Hockey 2006).

Känsel

Paolo Maccagno springande antropolog och PhD vid University of Aberdeen menar på att det moderna samhället har skapat städer vi har svårt att känna och ett samhälle där kroppen skiljts allt mer från sina sinnen (Maccagno 2015). Detta kan ha att göra med att känsel har varit lågt rankat i sinnenas hierarki (Allen-Collinson & Hockey 2010). I västvärlden har det mest upphöjda sinnet sedan kolonialtiden varit synen, vilket setts som det civiliserade sinnet, medan andra sinnen har förringats. Lukt, känsel och smak har i vissa fall jämställts med ett djurlikt beteende (Classen 1997). Classen menar på att spår efter det hierarkiska synsättet påverkar samhället än idag.

Att beröra och bli berörd är en viktig del av känseln (Hockey 2006). Kontakten mellan mark och kropp förenar löparen med världen. Ofta tänker man på känseln som framförallt manuell beröring men det finns flera olika sätt som känseln vägleder löparen på (Hockey 2006).

Exempelvis genom huden som kan känna av olika väderförhållanden som luft, värme, kyla, sol, vatten och vind (Montagu 1971). Således kan exempelvis varmt väder med stark sol påverka löparen att söka sig till skugga eller vatten. Kraftigt regn eller kall vind kan få löparen att springa nära träd eller en skyddande fasad.

I urbana miljöer är vägarna oftast tillverkade av hårdgjorda material, raka och släta. Underlaget ger en smidig framkomlighet för cyklister, bilar och fotgängare. Även för löpare kan detta tänkas vara det smidigaste alternativet. I undersökningen “*The haptic pleasures of ground-feel: The role of textured terrain in motivating regular exercise*” av Katrina Brown från 2017 framkommer det däremot att när ”framkomligheten”

prioriteras kan det medföra att andra viktiga värden försvinner. Undersökningen visar nämligen att upplevelsen av textur och terräng kan ge upphov till sensoriska och emotionella reaktioner som stimulerar till regelbunden träning (Brown 2017). Bristande textur och terräng benämns som en anledning till att träning kan upplevas monoton och tråkig. Att söka sig till andra underlag kan därigenom öka motivationen till träning. Undersökningen visar på en psykologisk effekt där att färdas i terräng kan ha en så kallad högre upplevd snabbhet. (Brown 2017). En hårdgjord klassisk gångväg går kanske tidsmässigt snabbare men kan däremot upplevas som långsammare. Brown framhåller att det är variationen av terräng och textur som gör färden intressant.

Lukt

Lukten ger löparen information om var denne befinner sig någonstans (Hockey 2006). Om löparen springer en runda som går exempelvis genom en park och förbi en restaurang, kan lukterna från platserna fungera som doftmarkörer vilket hjälper löparen att lokalisera sig. Classen (1998) menar att vi människor använder lukt för att sortera våra upplevelser längs vägen och för att förstå vår omgivning. Lukter påverkar oss emotionellt och påverkar vårt tycke och smak (Holland, Hendriks, & Aarts 2005). Lukter påverkar beteendet fast än vi ofta är omedvetna om det (Holland et. al 2015). I en studie gjord av Hedblom, Gunnarsson, Iravani, Knez, Schaefer, Thorsson, & Lundström (2019) undersöktes hur grönområden som skog och park minskade stressnivåerna hos stressade individer. Det visade sig att det var luktsinnet som reducerade stressnivån allra mest (Hedblom et al. 2019). Ljud fann man också till viss grad kunna sänka stressnivåerna. I dagsläget prioriteras det visuella mest av stadsplanerare och gestaltare vilket bör ifrågasättas framöver (Hedblom et al. 2019).

Syn

Synen är kanske det mest grundläggande sättet att läsa av en plats på. Geografen och akademikern Jay Appleton (1975) beskriver i sin bok *The Experience of Landscape* en teori han kallar *Prospect-Refuge* theory. Teorin har sedan den lanserades fått stort genomslag bland arkitekter och planerare. Appleton menar att människan läser av landskapet med motivet att stilla ett slags inre begär för att hitta en optimal miljö. Den optimala miljön har två kriterier som bör uppfyllas. Platsen bör vara överblickbar (*Prospect*) samtidigt som den erbjuder säkerhet (*Refuge*). Appleton menar på att människan har ett evolutionärt nedärvt beteende där människan vill ha möjlighet att observera (*Prospect*) utan att bli sedd (*Refuge*). Öppet kontrasterande till slutet. Därför trivs vi bäst i miljöer som uppfyller dessa kriterier, exempelvis kantzoner och på höjder (Appleton 1975).

SKADERISK

Löpning är en skadedrabbad sport och ofta diskuteras underlagets roll i det hela. Allen-Collinson & Hockey (2010) beskriver att många löpare föredrar terräng framför vanligt hårt underlag som vägar. Anledningen tycks vara att det är skonsammare och ger en högre upplevelseaspekt. Att springa på varierande underlag som i terräng eller natur gör att löparen måste anpassa sig efter underlaget. Hela kroppen aktiveras och stötar fördelas olika vilket aktiverar fler muskler och verkar därmed skadeförebyggande (Tulloh 1998).

Att hårdgjorda ytor utsätter benen för en större slagkraft är känt eftersom det är ett större motstånd i underlaget. Däremot är det omdebatterat om detta leder till skador. Löpning och särskilt distanslöpning är en monoton rörelse som utgör en hög belastning på grund av att benen utsätts för kraft under lång tid. Nya löpare riskerar att skada sig om de springer för långt i början eftersom det blir en stor kraft kroppen inte är van vid, särskilt vid övervikt (Nielsen, Bertelsen, Parner, Sørensen, Lind & Rasmussen 2014).

Under 60-talet startade en förändring av löparskor som har bidragit till att vi idag har löpare som springer med tjocka väldämpade skor (Krabak, Hoffman, Millet, & Chimes 2011). Tjocka löparskor har en dämpning som kan göra det behagligare och skonsammare att springa på hårda underlag. På senare år har däremot så kallad barfotalöpning blivit trendigare då det kan motverka en del skador (Krabak et. al 2011). Det beror på att viss muskulatur stärks då löparen övergår till att landa mer på framfoten (Lieberman, Venkadesan, Werbel, Daoud, D'Andrea, Davis, Mang'eni & Pitsiladis, 2010). Det minskar stötarna från fotnedslaget och får fler småmuskler att aktiveras. Detta kan avlasta knän, men vadmuskulatur och hälsenor riskerar också att överbelastas, framförallt med anledning av att de allra flesta har vant fötterna vid tjocka skor under hela sitt liv (Lieberman et al. 2010). Det finns risk för skador både med och utan skor, även om det blir lättare att känna sensoriska och emotionella reaktioner med tunnare skor.

MILJÖNS PÅVERKAN PÅ DET UNDERMEDVETNA

Människan tar beslut beroende på den information som tillhandahålls av omgivningen. Vad som är mindre tydligt är att många beslut tas utan att vi är aktivt medvetna om det.

Vad det betyder är att inte alla beslut tänks igenom, de sker mer automatiskt via det undermedvetna. Detta gör att människan kan spara in den energi det annars skulle ta att tänka igenom vartenda litet beslut (se tidigare avsnitt *eskapism/ro*). Richard H. Thaler och Cass R Sunstein tar upp ett begreppet i boken "*Nudge*" som de kallar nudging (Thaler & Sunstein 2008). Nudging betyder fritt översatt till svenska: "att knuffa". Thaler

tilldelades 2017 nobelpriset för nudging-teorin som fått stort genomslag. Ett exempel på en god nudge är att placera frukten närmare utgången i en matvarubutik för att frukt ska väljas vid impulsköp i stället för godis. Ett annat exempel är att klistra en fluga i pissoarer för att öka mäns pricksäkerhet.

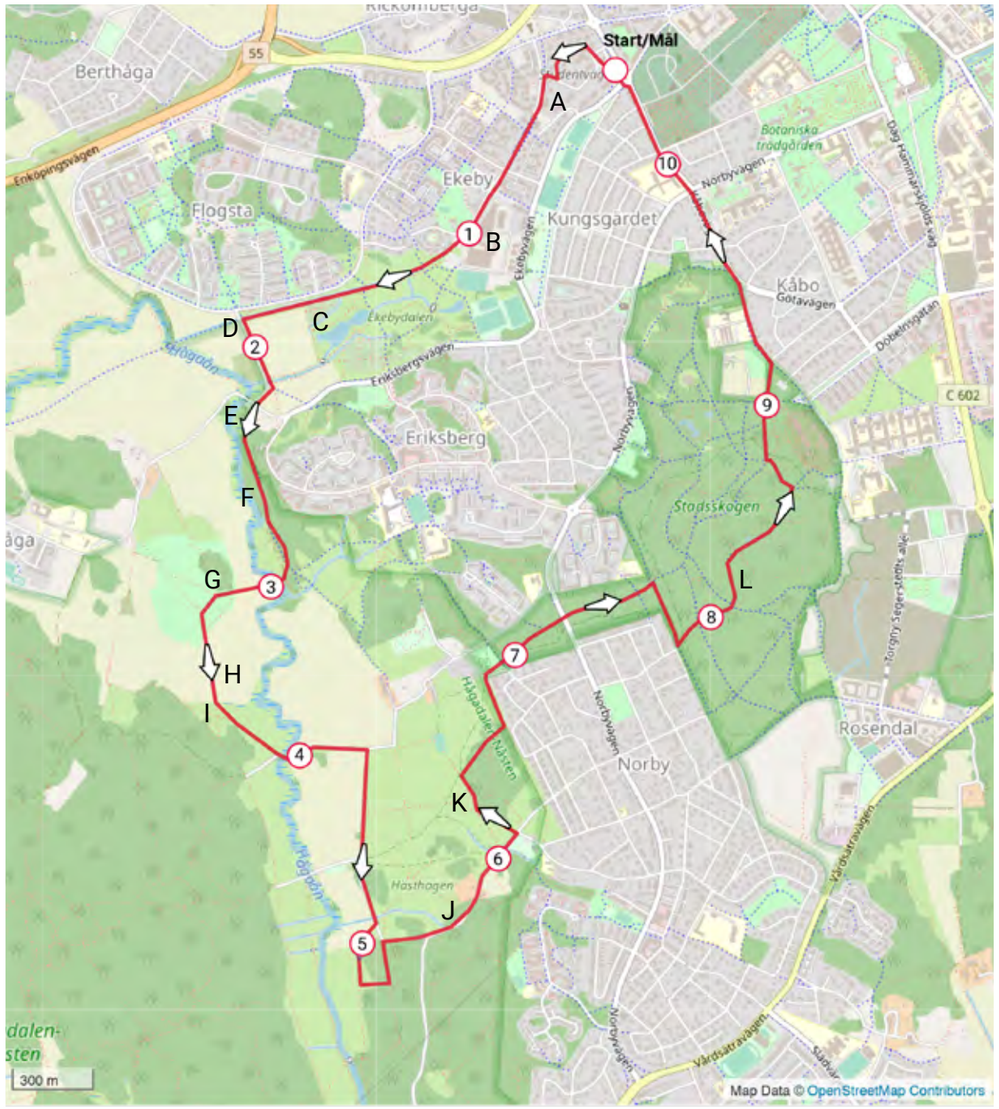
Nudging har beskrivits som ett effektivt sätt att öka den fysiska aktiviteten hos befolkningen (Forberger, Reisch, Kampfmann & Zeeb 2019). Thaler och Sunstein beskriver att nudges ändrar hur hälsofördelar presenteras i miljön genom något kallat “choice architecture” (Thaler & Sunstein 2008). Det har visat sig att det exempelvis går att få människor att välja trapporna i stället för hissen bara genom dekaler med meddelanden (Faskunger 2007). Hur ett löpspår gestaltas kan dra fördel av den här typen av teknik. Löpspåret kan använda skyltning, symbolik, skala och ljus för att kommunicera med användare och påverka beteenden.

DEL II

TESTLOPRUNDOR

HÅGADALEN

Måndag 16 mars kl 13.00 Växlande molnighet 8°C Distans: 10.4 km



Figur 4. Karta som visar testlöprundan i Hågadalen med kilometernumrering och var serien av bilder är tagna. Karta från ©OpenStreetMap Contributors med tillägg från författarna.

Start
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
Mål

Bildserie

A

B

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

Alla foton i avsnittet Testlöprundor är tagna och redigerade av författarna.

HÅGADALEN

Hågadalsrundan är en av mina mest sprungna rundor. Därför valde jag den rundan. Den börjar i stadsmiljö men övergår snabbt i naturmiljö innan den avslutas tillbaka i stadsmiljö. Rundan valdes för att hitta goda exempel till gestaltningen. Grönområden uppskattas mer än urbana miljöer av löpare men vad är det man egentligen uppskattar? Den frågan ansåg vi viktig vid val av löprundor.

LÖPRUNDAN

Den vår-kalla luften slår emot mig när jag springer ut genom dörren. Jag passerar enstaka fotgängare och parkerade bilar där jag tar mig fram på gatan mellan studentbostäderna i tegel.

Den lugna cul-de-sac planerade gatan gör det enkelt att strunta i trafikreglerna. Det finns en frihet i att bara springa ut, att kunna springa fritt och gena när det faller mig in. Friheten i löpningen blir ett sätt att bryta med samhällets dagligt styrande regler och normer. Ett sätt att komma bort både fysiskt och psykiskt. Mitt sikte är inställt på den tvärgående gatan som är banvallen. Bostadsområdet och banvallen skiljs åt av ett stängsel men jag har koll på smitvägen, som drar mig till sig som en magnet. Uppe på vallen leder vägen ut i skogens riktning. Här på GC-vägen rullade en gång tågen från Ekeby bruk på Enköpingslinjen.

Stadsstrukturen löses gradvis upp och övergår i ett kulturlandskap då banvallen lägger ut i väster. Landskapet öppnar hastigt upp sig med långa vackra utblickar. Jag passerar fotbollsplaner, en landskapspark, hagar, odlingslotter och åkermark. Den långa banvallen tycks sträcka ut sig i evinnerligheten. Det vackra landskapet distraherar sinnena en aning från den ansträngande löpningen. En lång björkallé tornar upp sig och förstärker vägens tydliga riktning. Träden ramar in landskapet till vänster när jag blickar ut mellan dem. Till höger om mig löper en bilväg och bakom den Flogstas villaområde.

Vid sidan av banvallen ligger nu en lockande stig men stigen är smal och vaktas ofta av hundägare. På gångvägen känner jag mig lite malplacerad då det är många trafikanter. Gångare till vänster, cyklister till höger. Oftast är det jag som måste väja för andra trafikanter. Var är löparens plats? Kanske är det mittemellan gångtrafikanter och cyklister. De andra löparna jag möter springer på gångsträckan. Jag springer in på stigen bredvid men ser på håll en gångare med hund. Jag vill inte riskera att behöva sakta ner farten, därför genar jag upp på banvallen igen. Bortom bilvägen fortsätter banvallen som övergår i grus mot en vildare natur och även till höger byts bebyggelsen mot natur och åkermark.

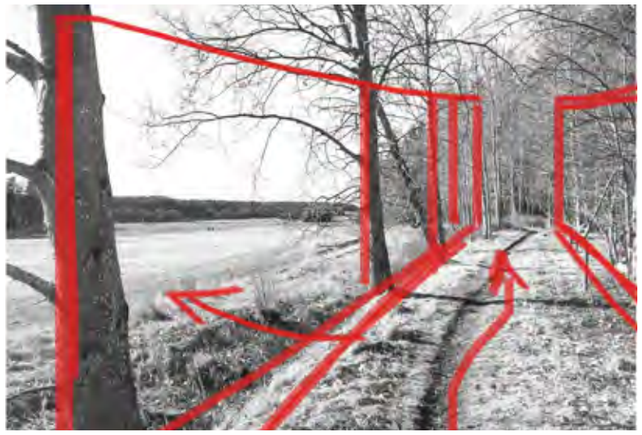
En bilväg skär av vägen framför mig och en bil kommer just då farande och jag tar av mot vänster, jag har ändå redan tröttnat på banvallens monotona raksträckning. Jag springer längs en gångväg förbi en åker ett par hundra meter och passerar ängen där jag brukar köra intervallträning. Jag ser en bil och ökar farten för att hinna ta mig över vägen in i skogspartiet framför mig. Bilarna hinner inte hejda mig denna gång. Hjärtat slår snabbare när jag lite mera andfådd springer upp på grusstigen mellan träden som sluter sig omkring mig. På min högra sida öppnar växtligheten upp sig i sekvenser och jag blickar ner mot det öppna landskapet. I horisonten tornar kullen, Kung Björns hög, upp sig. Vägen jag springer på övergår i en slingrande stig som följer den allt mer böljande terrängen. Jag tränger ut ur skogen och tar mål på Kungens hög. Ibland tar jag av runt åkrarna intill ån men nu är det allt för lerigt. Jag hoppar upp över den mötande gångristen och stegen tvingas bli lätta för att inte fastna mellan springorna. Vidare fortsätter rundan uppåt på kullen. Över den betade kulturmarken sträcker sig björkar, väldiga tallar och enar som skonats av de betande fåren. Jag vänder mig i farten och blickar ut över det utsträckta landskapet jag ska ner till.

Nedåt fortsätter löprundan mot en väg av grus och packad lera. Den omgärdas av buskage som skyddar lite mot den allt mer påtagliga vinden. Jag får syn på Nåsten som löper till höger om mig med sin stora täta skog. Det är lockande att bara försvinna in en stund men 10 km är dagens mål. En skogsdunge med höga granar blir målpunkt denna gång. I fjärran skymtas några hästar på ridstigen och jag måste öka farten för att lyckas undvika ett möte. De lättskrämda hästarna och deras ryttare är det mest irriterande mötena jag får under mina löprundor. Hur fort får jag springa? Bör jag stanna? Jag springer över ridstigen och tar mig igenom Hågadalen.

Framför mig tar ett nytt skogsparti form och den här gången försvinner jag in ett varv i en mer kuperad terräng. Jag möts av en annan löpare som springer förbi. Det är många ute idag i solen men allra mest gående. I skogen blir det mer lekfullt, jag får hoppa fram mellan stenar och rötter. Runt mig finns stora träd och stenblock mellan dem stora gröna mattor av mossa. Det gäller att hitta en avslappnad rytm och lagom frekvens för att bibehålla tempot. Sätta fötterna på rätt plats, landa rätt i vinkel på mötande stenar för att hjälpa frånskjutet. Jag hoppar över en stock och några stenar fungerar som öar i ett lerhav innan det blir torrare mark. Känslan när fötterna läser av den kuperade marken gör att man glömmer bort ansträngningen lite trots att den blir högre i den mer svårforcerade terrängen.

Ute på ridvägen igen, springer jag upp för en backe i utkanten av dalen och tar mig in i ett nytt skogsparti. Jag springer precis i utkanten på en stig där jag kan blicka ut ner över dalen, ut på en gräsmatta förbi en stor tall innan Stadskogen dyker upp. Jag omsluts på nytt. Här är det svårare att hitta trots skyltning men jag kan alla vägar i min inre karta, detta efter att ha sprungit fel ett antal gånger. Till slut kommer jag ut på gatan och springer via bostadskvarteren hem. Jag har tur och slipper stanna för några rödljus.

ANALYS OCH REFLEKTION AV LÖPRUNDAN



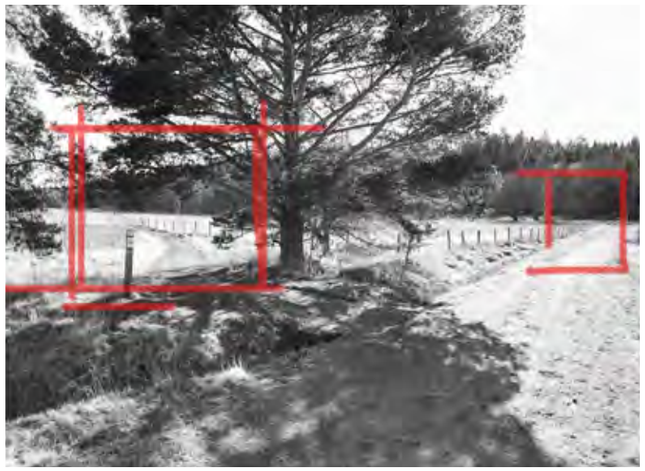
Skogsbrynet ger en vägledande orientering genom landskapet. Mellan det öppna och det slutna.

Landskapets former styr rörelseriktiningen. Ån och Skogspartiet har en bestämd horisontell riktning. Åkern styr en också åt sidorna om man inte väljer den korsande vägen som går rakt över åkern.

En löpare springer ut ur skogen och har precis varit inne i mer teknisk terräng.

En bilväg hindrar framfarten och skapar en påtaglig barriär.

Ett fönster öppnar upp sig i den intilliggande vegetationen och ger både utblick och skydd.



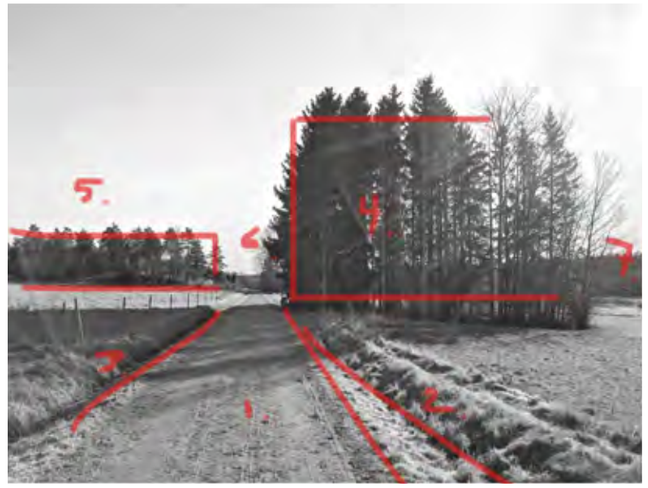
Två dörrar. En mellan träden, ut längs ån och en in i skogen.

Alla foton i avsnittet Testlöprundor är tagna och redigerade av författarna.

HÅGADALEN

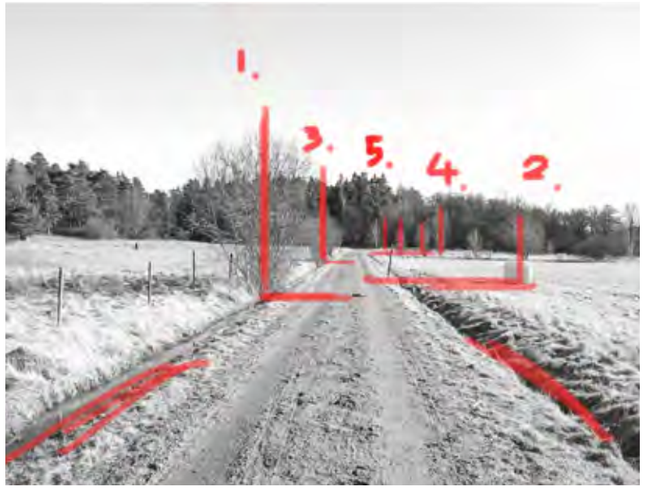
De solitära tallarna blir till målpunkter i det öppna landskapet. Dessa bildar sedan tillsammans en port då en stig tar sin början emellan dem.

Det öppna landskapet är vackert men vägen kan upplevas monoton och tråkig då det bara finns ett mål. Rakt fram. Det blir svårare att avgöra hur lång tid det kommer att ta då det inte finns några andra uppenbara målpunkter/referenspunkter.



Skogspartierna ger referenspunkter till målet i fjärran. Känslan blir en snabbare upplevd förflyttning.

Vad finns bakom krönet? Skillnaden i topografi skapar intresse.



Referensepunkter kan bestå av en buske, en sidoväg, en trädrad eller till och med en höbal.

Tre vägval. Kvinnan med hunden väljer att gå genom hagen.

Alla foton i avsnittet Testlöprundor är tagna och redigerade av författarna.

Björkallén ramar in utblickarna till vänster om vägen och styr samtidigt riktningen framåt längs banvallen.

Vägval. Den hårdgjorda vägen på banvallen väljs denna gång av det äldre paret. Den mittersta vägen smalare och mer intim. Vägarna skiljs åt av björkallen och buskaget.

Tydlig riktning framåt. Stängsel och buskage till vänster. De hjälper till att kanalisera riktningen framåt. Den breda platta asfaltsvägen ger vägen en anonymitet som upplevs tråkig men också snabb.

Skogen ger en omslutande känsla. Vägen är inte lika tydligt markerad och är svårare att forcera.

RUNDANS PLUS OCH MINUS

Plus

- Bra flyt
- Rogivande omgivning
- Rikt vägnät. Möjlighet att variera sin runda.
- Varierat markunderlag
- Vackra utblickar
- Varierande naturtyper, öppna och slutna landskap.
- Stor yta av naturområde och vattendrag
- Lätt att orientera sig (lite svårare i Stadskogen)
- Välskött.
- Naturupplevelser
- Både livligare sektioner med fler människor och ensamhet

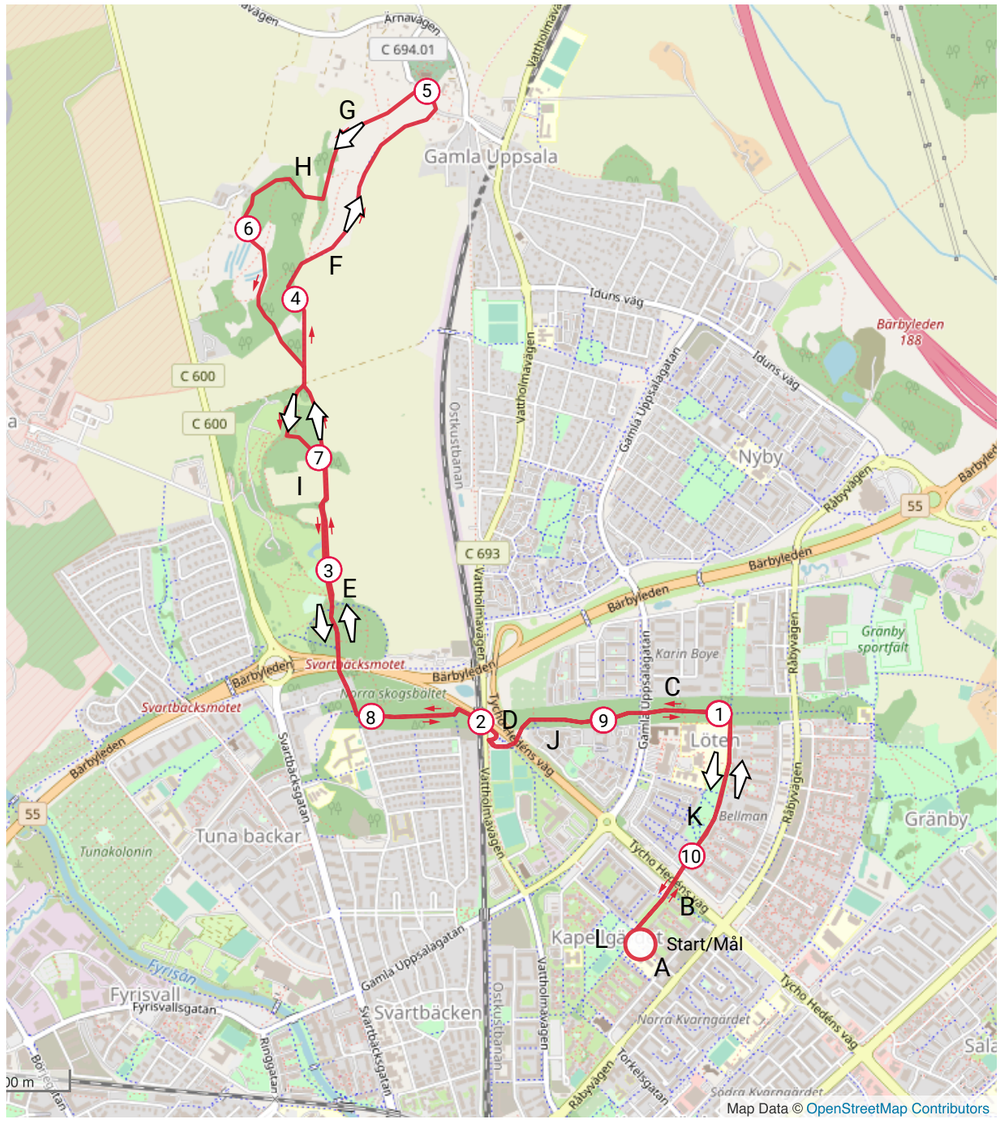
Minus

- Fyra barriärskapande vägar med livligare trafik
- Flera stigar intill åkrar som lätt blir påtagligt leriga
- Långt att ta sig hit för de som inte vill springa långt.
- Banvallen är monoton i sin raka sträckning
- Långt till kuperad stig, vilket gör att man kan behöva skor som går att använda både på skog och asfalt.
- Löpare får rätta sig efter andra trafikanter.

Alla foton i avsnittet Testlöprundor är tagna och redigerade av författarna.

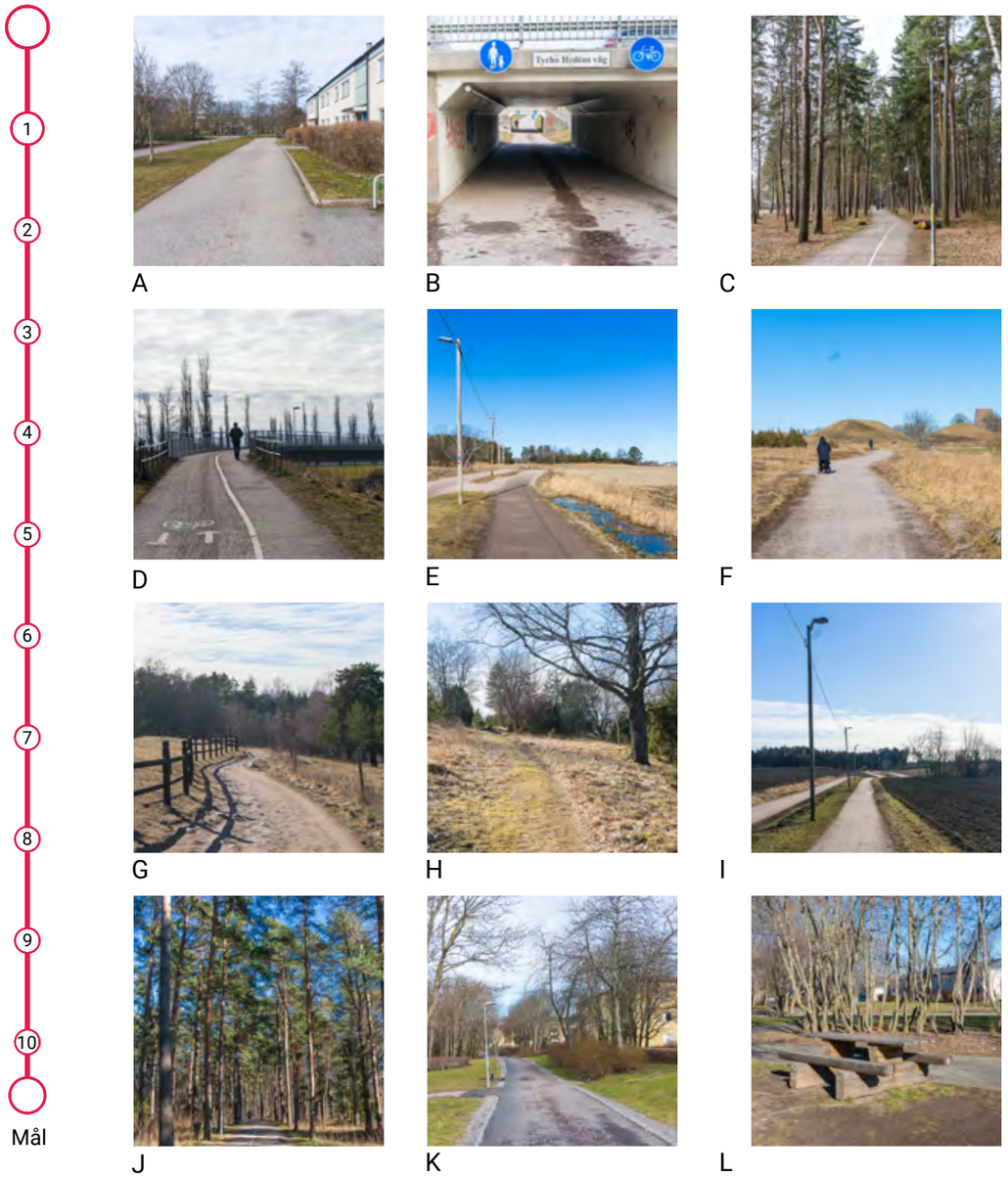
GAMLA UPPSALA

Måndag 16 mars kl 11.00 Växlande molnighet 8°C Distans: 10.3 km



Figur 5. Karta som visar testlöprundan i Hågadalen med kilometernumrering och var serien av bilder är tagna. Karta från ©OpenStreetMap Contributors med tillägg från författarna.

Bildserie



Alla foton i avsnittet Testlöprundor är tagna och redigerade av författarna.

LÖPRUNDAN

Rutten börjar från min ytterdörr där jag enkelt tar mig ut på en gång- och cykelväg som går längs ett grönområde skilt från bilvägar. Gångtunnlar gör att jag kan passera trafikleder utan problem.

Efter ca 1 km svänger jag åt vänster när gång- och cykelvägen korsar en annan. Rutten fortsätter, omsluten av stora träd (framförallt gamla tallar) på båda sidor om vägen, ca 50 meter åt varje håll, vilket bidrar till känslan

av att ha kommit bort från bebyggelsen och ut i naturen. Trots att vägen är omsluten av vegetation är miljön relativt öppen med god sikt över omgivningen. Detta tack vare att undervegetationen hålls låg, inga större buskar eller mindre träd blockerar sikten, det är som att springa genom en pelarsal. Solen som sipprar in och färgsätter tallarnas lysande orangea stammar inspirerar och gör att jag uppskattar denna del av löprundan extra mycket.

Eftersom jag är snabbare än gångare men långsammare än cyklister väljer jag att springa intill linjen som delar upp de två färdsätten. Ibland mer på gångarnas sida och ibland mer på cyklisternas, beroende på de trafikanter jag möter. Gång- och cykelvägen korsar Gamla Uppsalagatan med trafikljus ungefär 1.3 km in på löprundan. Detta är enda gången längs rundan som jag måste korsa en bilväg. Beroende på tajming kan jag behöver stanna upp och invänta grönt ljus för

att passera. Oftast kan jag däremot korsa vägen utan att stanna upp i och med att vägen endast är tvåfilig och inte allt för trafikerad. Efter 2 km passerar jag flera trafikleder över såväl gångbro som undergång. Denna del är det mest bullerutsatta området längs rundan. Sträckan är däremot kort och jag kan snabbt ta mig in i ett grönområde igen. Återigen befinner jag mig i skogsmiljö, fortfarande på en asfalterad gång- och cykelbana. I skogen runt omkring går en 9-håls discgolfbana. Det är intressant att se de som spelar discgolf eftersom jag själv är där och spelar ibland, däremot känner jag att jag behöver vara extra uppmärksam för risken att bli träffad av en disc.

En undergång mellan 2 och 3 km in på löprundan tar mig förbi en stor trafikled och äntligen är jag ute i det naturområde jag sökt mig till, bortom stadens brus. Den asfalterade gång- och cykelvägen övergår till en grusväg vilket förstärker känslan av att vara ute i naturen. Här ute finns ett elljusspår, utegym, naturlekplats, bänkar, orienteringstavlor, informationsskyltar, etc. Detta är inget jag brukar använda mig av eller titta på, däremot är det element som på ett eller annat sätt påverkar mig och min uppfattning av området. Elljusspåret och utegymmet ger mig möjligheten att variera min träning om jag så önskar. Skyltar och olika slag tillsammans med vägens och omgivningens kvalitet ger en känsla av att området är omhändertaget och visar på att det sköts om. Detta har en positiv inverkan på hur jag uppfattar platsen.

På sträckan ut till Gamla Uppsala möter jag många som promenerar eller springer längs grusvägen som går i utkanten av skogsområden med utblick över det öppna åkerlandskapet. Jag kan tycka det är intressant att analysera de människor jag möter längs löprundan. Det ger även en känsla av samhörighet av att möta andra personer som använder och uppskattar området precis som en själv, framförallt om det är andra löpare.

5 km in på löpturen har jag nått fram till Gamla Uppsala och min vändpunkt, härifrån tar jag riktning tillbaka hem igen. Jag tar inte samma väg tillbaka som jag kom utan väljer en alternativa väg, upp på Tunåsen, i en mer kuperad och avskild miljö på mindre stigar. Efter en brant backe, 6 km in på löprundan, kommer jag upp till en utsiktsplats. Det känns som en belöning att komma upp och få ta del av utblicken över landskapet. Turen fortsätter raskt ner igen och efter ytterligare en mindre avstickare fortsätter jag tillbaka hem på samma väg som jag kom. Förbi utegymmet, discgolfbanan, gångbron och trafikljuset.

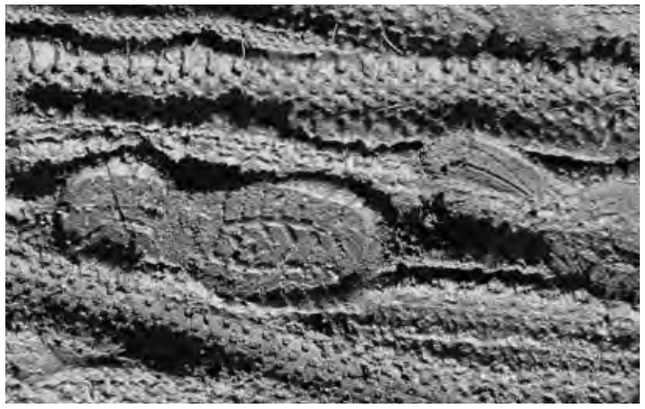
När endast 1 km återstår svänger jag höger och är på uppploppet. Jag ökar farten något och fullföljer min runda hela vägen in i mål, hemma där jag började. Utmattad efter löprundan sätter jag mig på närmsta bänk (eller ibland på gräsmattan) för att återhämta mig och njuta av min prestation.

Alla foton i avsnittet Testlöprundor är tagna och redigerade av författarna.

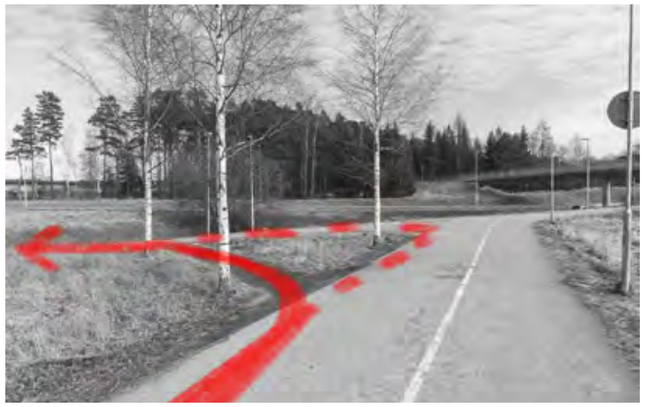
ANALYS OCH REFLEKTION AV LÖPRUNDAN

Min ytterdörr på Kvarngärdet är den vanligaste utgångspunkten för mina löprundor. En viktig del av min löpning är naturupplevelsen, att höra fåglarna som kommit tillbaka efter vintern, se trädens bladsprickning på våren, sommarens blomning och höstens sprakande färger. De flesta av mina löprundor ser snarlika ut och går till naturområdena kring Gamla Uppsala och tillbaka. Det som är bra med denna sträcka är att den i stort sett går genom grönområden hela vägen och jag kan få ett bra flyt i löpningen utan större avbrott eller störningar.

Bilder som visar på naturens upplevelsevärde



Vägarnas kvalitet längs löprundan påverkar mig redan innan jag har gett mig ut på löprundan. Om det har regnat vet jag att vissa sträckor som går på gräs eller leriga stigar kan innebära ett hinder. Det finns en ökad risk för att halka, framförallt där vägen/stigen lutar i sidled och är blöt, vilket jag uppmärksammat under tidigare löprundor i samma område.



I stället för att följa den asfalterade vägen väljer jag, som många andra, att gena genom björkarna. Detta gör jag för att undvika att tappa tempo i den skarpa kurvan.

I slutet av en längre raksträcka står en solitär tall som blir ett riktmärke och blickfång under löpningen. I bilden syns även två vägar som går parallellt med varandra, elljusspåret åt vänster och gångvägen ut mot Gamla Uppsala åt höger i bild.

Bilden visar det utegym som finns 3 km in på löprundan. Jag har själv aldrig använt detta utegym och ser sällan någon annan använda det heller. Jag använder det inte på grund av att jag föredrar att styrketräna efter eller i slutet löprundan som jag avslutar närmare hemmet. Dess utformning tilltalar inte mig med tanke på de styrkeövningar jag föredrar att göra.

Alla foton i avsnittet Testlöprundor är tagna och redigerade av författarna.

Björkdungen med tydlig karaktär är ett intresseväckande och vackert element längs löprundan. Skylt signalerar entrén in i området och bänk ger möjlighet till en paus.

Intressant observation som gjordes under fotorundan då en löpare genade vid en undergång och sprang i terrängen bredvid gång- och cykelbanan.

Under löprundan tar jag en sväng ut i mer kuperad miljö, upp på åsen. På toppen finns en utsiktsplats som blir en målpunkt längs löprundan där jag kan njuta av en utblick över landskapet.

De breda hårt packade grusvägar som går ut mot Gamla Uppsala ger god framkomlighet, även vid blötare förhållanden. På bilden syns en person som springer med en barnvagn.

RUNDANS PLUS OCH MINUS

Plus

- Tilltalande omgivning längs löprundan såsom grönområden, solitära träd, karaktäristiska skogsområden och öppna fält.
- Stora delar av sträckan går genom grönområden som upplevs rofyllda och avskilda från staden.
- Delar av sträckan går på mjukare underlag såsom grus och stigar.
- Jag får bra flyt i löpningen utan avbrott (gångtunnlar, gångbro).
- Det är intressant med andra människor som rör sig längs sträckan. Det bidrar också till en känsla av samhörighet.
- Löprundan går genom en variation av miljöer såsom kulturmiljö, naturmiljö, öppna och slutna miljöer samt i flack och kuperad terräng.
- Vägarna längs löprundan är oftast breda vilket gör att jag inte behöver sakta in eller vika av från vägen vid möte eller passering av andra trafikanter.

Minus

- En stor del av sträckan går längs samma rutt både fram och tillbaka.
- Det är långt ut till det större rekreationsområdet kring Gamla Uppsala (ca 3 km).
- Stor del av rundan går på asfalt.
- Jag måste passera en bilväg med trafikljus.

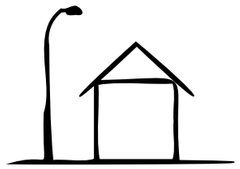
Alla foton i avsnittet Testlöprundor är tagna och redigerade av författarna.

PRINCIPER

PRINCIPER

Om löpning bryts ner i mindre delar så finns det särskilda principer som ligger till grund för en optimal löparmiljö. De principer som presenteras här nedan har tagits fram genom arbetet med litteraturstudien samt de testlöprundor som genomförts.

TOPOGRAFI

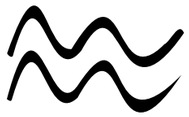


FACILITET

ESKAPISM/ROFYLLDHET

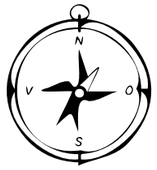
VALMÖJLIGHET

GRÖN- OCH BLÅSTRUKTUR



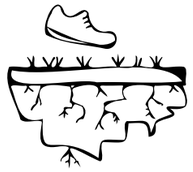
FLYT

NÄRHET



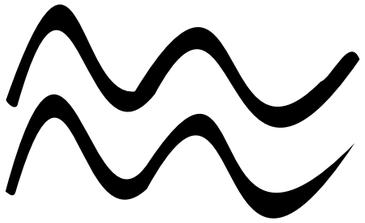
ORIENTERBARHET

TRYGGHET OCH SÄKERHET



MARKMATERIAL

FLYT



Flyt är en väsentlig del av löpning och uppnås då löparen kan hålla sin bestämda fart utan att avbrytas av omgivande faktorer. Orsaker som påverkar flyt är exempelvis möten med andra väganvändare och korsningar som gör det svårt för löparen att bibehålla flyt och momentum (Ettema 2015). Fler vanligt förekommande hinder som påverkar flyt är dålig belysning, skymd sikt, tvära svängar och framförallt barriärer.

Möjligheten till flyt är viktig för möjligheten till löpning och en god upplevelse. Barriärer och hinder påverkar oftast möjligheten till flyt negativt men dessa kan däremot vara av varierande grad. Är det en dubbelfilig eller enkelfilig väg? Är vägen väl trafikerad eller glest trafikerad? Finns det effektiva övergångar? Vad är det för typ av barriär, en järnväg, fasad eller ett vattendrag?

Viktiga faktorer för flyt är:

Överbryggade barriärer - Tillgång till övergångar (broar, tunnlar etcetera). Stråket bör förläggas så att det passerar platser med så få eventuella avbrott som möjligt.

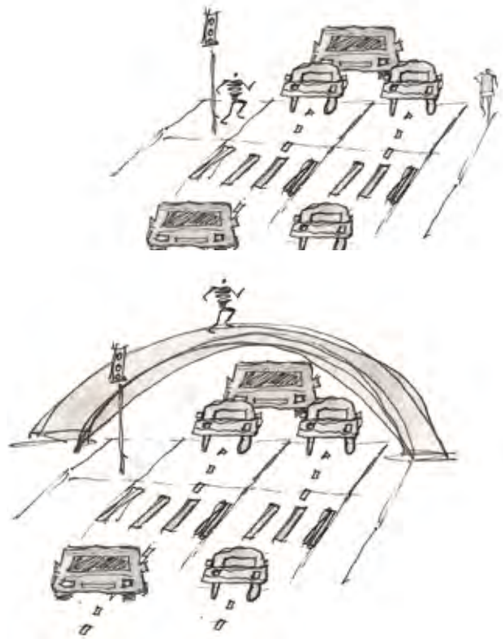
Tydliga trafikregler - Tydliga regler för trafik. Var cyklas det? Var går man? Osv. Uppnås exempelvis genom markerade löpspår och med löpare separerade från andra trafikanter.

Förhindrande av avbrott och hindrande trafikanter - Tillräckligt brett spår minskar konkurrensen om ytan.

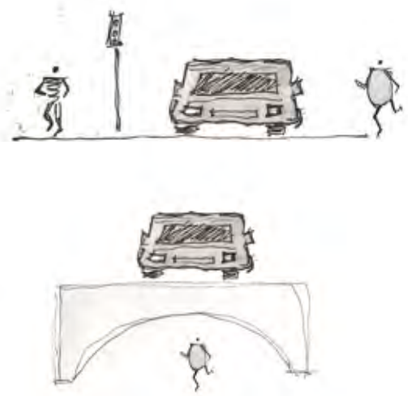
God överblick från löpspåret - Tydlig sikt från löpspåret möjliggör för löparen att förutse eventuella hinder i tid.

Undvika snäva svängar - Löpspåret bör inte ha alltför kraftiga riktningsändringar, eftersom löparen då stoppas upp och behöver sakta in för att ta svängen.

Sammanhängande stråk - Genom att ha goda kopplingar mellan stråk, som fördelaktligen även binder samman grönområden, kan flyt underlättas. Parker och vatten är element som oftast erbjuder goda möjlighet till flyt.

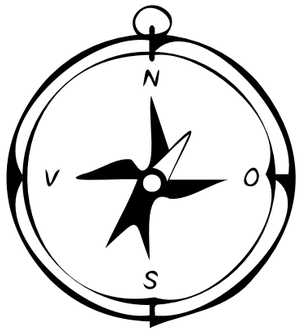


Figur 6. En bred bilväg med mycket trafik är svår att passera för löpare utan att behöva stanna upp. Genom att passera vägen över en bro kan löparen behålla sitt flyt.



Figur 7. En gångtunnel gör att löparen kan passera vägen och samtidigt behålla bra flyt.

ORIENTERBARHET



Orienterbarhet är viktigt för att uppmuntra till användningen av stråk (Kaplan *et al.* 1998). För att kunna ta sig fram smidigt, tryggt och utan avbrott behövs en god orienterbarhet.

Landskapet har tydliga element att orientera sig efter men i en stadsmiljö kan dessa behöva lyftas fram eller kompletteras. Det ska också vara enkelt att hitta närmaste löpspår.

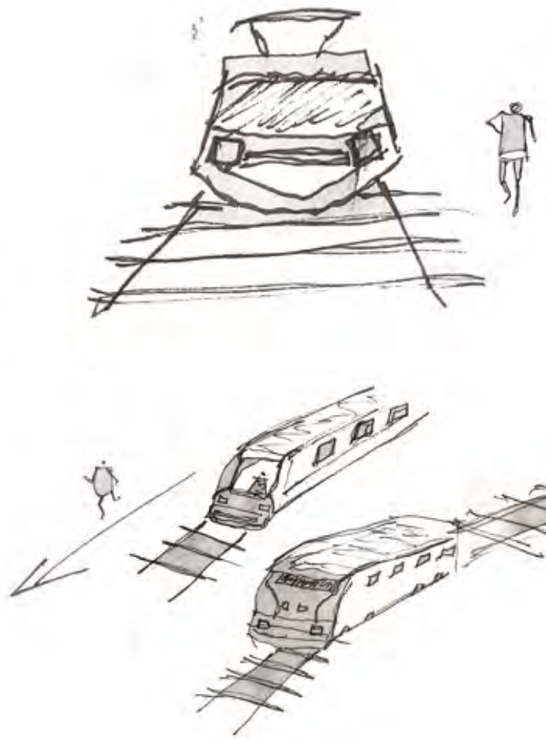
Viktiga faktorer för orienterbarhet:

Vägmarkering - Märkta stråk med exempelvis genomgående färg eller material.

Kartor - Övergripande karta med olika slingor, start, mål och entréer.

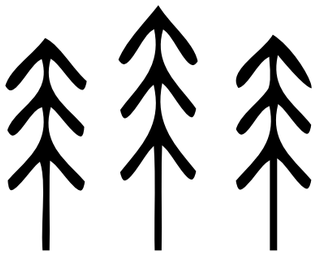
Utnyttjande av landmärken och målpunkter - En backe, ett träd eller ett utegym kan vara olika typer av målpunkter som gör det lättare att navigera sig. Linjära element (Vattendrag, bergskammar, järnväg, åkrar, bilväg etcetera.) kan fungera som barriärer men även som tydliga vägvisare.

Öppet/slutet - En variation av öppnare sekvenser kontrasterande till slutnare sekvenser kring ett stråk förbättrar även upplevelsen av förflyttning.



Figur 8. Att löpspåret följer ett linjärt element i landskapet, exempelvis en järnväg, underlättar orienterbarheten.

GRÖN- OCH BLÅSTRUKTUR



Grön- och blåstrukturen bidrar till fysiskt och psykiskt välmående och verkar vara löparens naturliga habitat. Vatten och natur verkar stressreducerande och löpare föredrar gröna löparstråk över icke gröna (Bodin and Hartig 2003; Kaczynski & Henderson 2007). Det är framförallt i grönområden det går att dra sig undan och finna plats för löpning i lugn och ro vare sig det är i naturen, en park eller längs ett vattendrag. Genom att förbättra den urbana miljön som att luckra upp gator och införa mer vegetation kan staden bli en mer löpvänlig plats. Utnyttja befintliga vattendrag eller införa vattenelement har även det positiva effekter.

Exempel på åtgärder för en förstärkt grönstruktur:

Bevarande av natur - Bostadsnära natur och grönområden bör utnyttjas

Upprättande av gröna korridorer - Genom att landskapet binds ihop minskar avståndet till omkringliggande grönytor så att dessa lättare kan nås och användas.

God skötsel - Naturmark behöver inte alltid omvandlas till park men kan behöva speciell skötsel för att kunna tillgängliggöras på ett hållbart och karaktärsbevarande sätt.

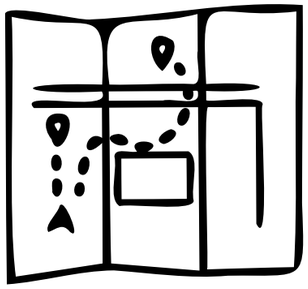
Skapande av estetiskt tilltalande miljöer - Utnyttjande av vackra utblickar, utrymme i staden att kunna se en stor del av himlen, utnyttjande av öppna och slutna ytor att kontrastera och skapa rum. Estetiskt tilltalande miljöer bidrar till att öka användningen.

Växtmaterial - Bibehåll eller utveckla ett stort utbud av växtmaterial då lukter fungerar avstressande och renar luften från avgaser (skog, blomning).

God ljudmiljö - Ljudet av fågelsång, insekter, löv i vinden, och porlande vatten skänker ro och avstressar. Det ökar även upplevelsevärdet och bidrar till en upplevd trygghet. Bygg bort buller om det är möjligt.

Figur 9. Grönstruktur längs löpspåret är gynnsamt för löpare.

NÄRHET



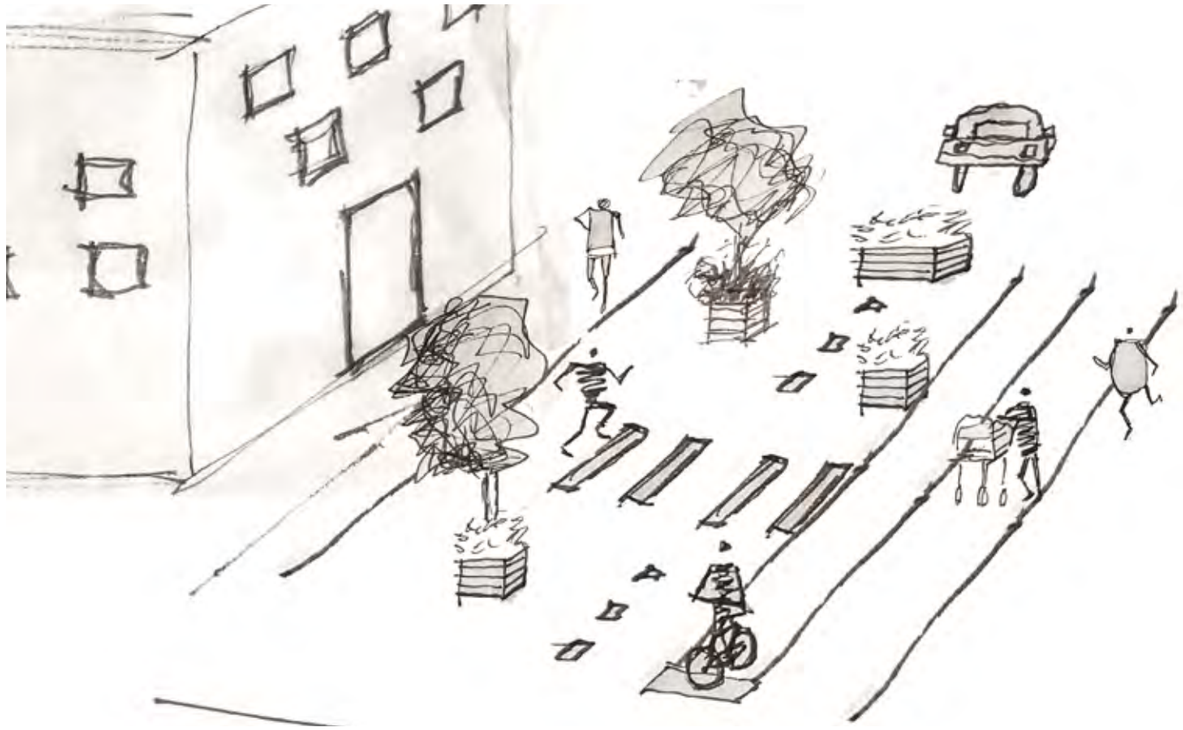
En viktig strategi för att öka fysisk aktivitet och den idrottsliga viljan hos allmänheten är närhet. (Mota *et al.* 2005, Kaczynski & Henderson 2007) En närhet till en attraktiv och rörelsefrämjande yta gör det enkelt att snabbt kunna påbörja löpningen. Det blir också mer hållbart när bilen inte behöver användas för att förflytta sig till ett löpspår. Framförallt mer tidseffektivt.

Exempel på åtgärder för en bättre närhet till löparspår

Möjliggöra för en god tillgänglighet - Är det nära från hemmet blir steget till påbörjad löpning mindre.

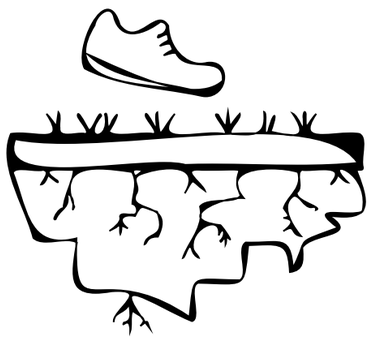
Anslutande vägar - Ett spår som kopplar till vägar som leder till bostäder, arbetsplatser, skola, skog etc. Då går det att samordna aktiviteter.

Gröna korridorer - Det minskar det upplevda avståndet till platser och överbryggar barriärer.



Figur 10. Närhet är att enkelt kunna ta sig till löpspåret, i många fall från sin ytterdörr. Löpspår som går genom staden kan samla upp människor nära deras hem.

MARKMATERIAL



Valet av markmaterial är en viktig del av att få människor i rörelse. Markmaterialet och spåret har en väldigt stor betydelse för löpare men underlaget i staden är ofta framförallt planerat för cyklister och bilar. Många och speciellt de med skadebesvär upplever att asfalt inte är ett tillräckligt skonsamt material för löpning och föredrar ”mjukare” material. Textur och terräng kan ge upphov till sensoriska och emotionella reaktioner som stimulerar till regelbunden träning (Brown 2017). Upplevelsen av bristande textur och terräng är en anledning till att träning kan upplevas monoton och tråkig.

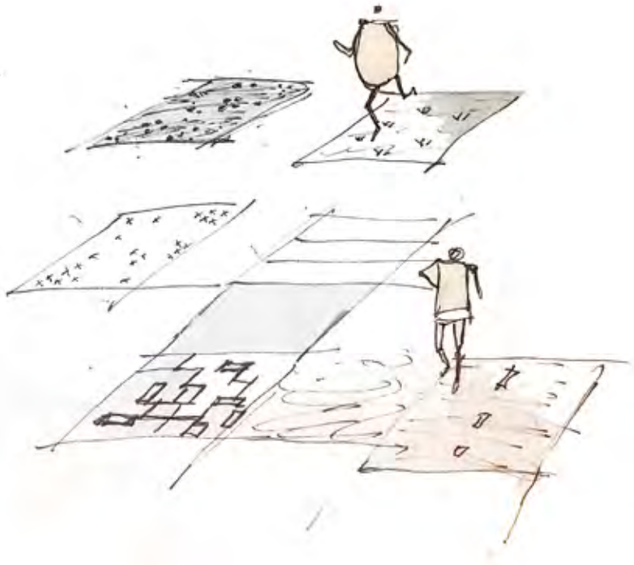
Exempel på åtgärder för löparvänliga markmaterial:

Mjukare underlag - Löpare tvingas dela yta med andra färdmedel men där det går är det fördelaktigt att mjuka upp stadens hårda ytor. Det bidrar även till att öka permeabiliteten hos markmaterialet.

Variation - En blandning av markmaterial är att föredra. Löpsteget tvingas till att anpassas efter material och terräng vilket kan verka skadeförebyggande då belastningen varierar och fler småmuskler aktiveras.

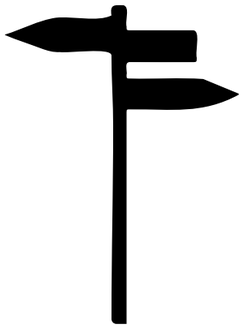
Spår kvalitet - En kant på spåret kan höja spårets estetik och orienterbarhet.

Undvik allt för monotona ytor - Släta ytor är bra för snabb framkomlighet men kan upplevas livlösa och monotona. En god variation är således den bästa kompromissen.



Figur 11. Olika markmaterial skiljer sig i hårdhet och textur.

VALMÖJLIGHET



För att få så många som möjligt att vilja springa så krävs det att en gestaltning tillgodoser flera olika löpargruppers preferenser, en styrka ligger således i variationen (Ettema 2015, Brown 2017). En större valmöjlighet gör det enklare och mer attraktivt för nya löpare att springa. Beroende på tid och nivå så går det att välja olika längd och banor. Går det att variera sin runda blir det lite mer stimulerande. Vill man springa kort och på mer tekniska stigar, i en backe eller platt och långt? Eftersom olika löpare har olika mål med sin träning så är det gynnsamt om det finns ett brett nätverk av stråk med olika utformning. Ungefär som ett pistsystem i skidbacken där det finns olika svårighetsgrad på backarna. Då kan varje löparindivid delta på sina egna villkor och det finns utmaningar för olika nivåer.

Exempel på åtgärder för ökad valmöjlighet

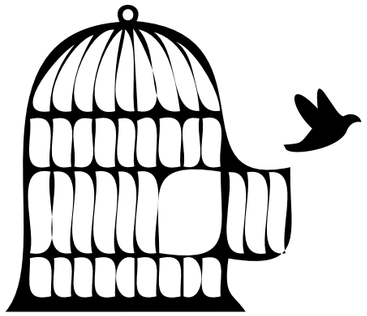
Markerade avstånd - Att markera längdsträckningar (500 m, 2 km, 5 km, etc.) underlättar egen planering, då det är enklare att räkna ut ungefär hur lång tid träningen kommer att ta.

Nätverk av spår - Om det finns ett rikt spårnät går det att förkorta eller förlänga rundan beroende på dagsform. Flera spår berikar också löpningen och sprider ut löpare vilket ökar den upplevda tryggheten, minskar risken för slitage och överfulla spår.

Svårighetsgrad - Varierande svårighetsgrad gällande exempelvis terräng, längd och topografi är viktigt för att många löpargrupper ska trivas. Även bra för att behålla nya löpare då det går att utmana sig själv då utvecklingen fortskrider.

Figur 12. Möjlighet att välja olika vägar.

ESKAPISM/ROFYLLDHET



En stor del av löpningen handlar för många om mentalåterhämtning och vardags- eller rent av verklighetsflykt. Att komma bort en stund, kunna reflektera och finna ro. Samhället är en spännande plats med mycket intryck och händelser. Däremot kostar det mycket energi. Bearbetning av information, alla intryck och ständiga beslut ger oss anledning att söka återhämtning. Fysisk aktivitet och särskilt löpningen är en otrolig medicin (Hansen 2016). Det bästa för återhämtningen vore kanske om vi kunde blunda och när vi öppnade ögonen var vi på ett löpspår i fjällen men vi kan faktiskt skapa mer rofyllda platser för löpning precis utanför lägenheten så vi slipper välja mellan fjällstuga och storstadsliv.

Exempel på åtgärder för eskapism/ rofylldhet:

Undvika kaotiska miljöer - Att förlägga stråk så att åtminstone vissa sektioner går i lugnare miljöer gör stråket mera rofyllt.

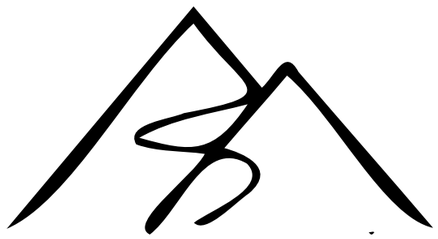
Fascination - Fenomen och ting som drar till oss uppmärksamheten utan att vi aktivt behöver rikta och hålla koncentration ger upphov till fascination. Det förekommer ofta mer rofyllda miljöer där det går att uppmärksamma en solnedgång, den första snön eller regnet i skogen etcetera.

Naturupplevelser - Mycket av den tidigare nämnda fascinationen sker i naturen. Grönska och vatten är avstressande element.

Kontrasterande miljöer - För att komma bort från vardagen kan det hjälpa om miljön byts ut fysiskt. Därför bör en miljö som förstärker känslan av eskapism gestaltas så att den kontrasterar mot den vardagliga miljön.

Figur 13. Vardagen i stadsmiljöer kan vara hektisk. Att ta sig till en kontrasterande miljö kan förstärka känslan av eskapism. Exempelvis ett naturområde i närheten.

TOPOGRAFI



Det finns ett speciellt band och en intimitet mellan löpare och backar (Lorimer 2012). Topografin kan användas för att göra landskapet mer intressant. Vid löpning är en variation i landskapet och en blandning av landskapskaraktärer något som kan ge löpningen ett högre upplevelsevärde. Att utnyttja topografin kan handla om att planera löpspår så att de följer landskapets naturliga former såsom gamla vägar gjorde innan den tekniska utvecklingen. Spåret blir på så sätt längre i sträcka och mindre rakt men det höjer upplevelsevärdet. Genom att följa topografin kan backar exempelvis utnyttjas för backträning vilket blir en naturlig styrketräning. Backträning utsätter kroppen för en högre påfrestning då löparen tvingas jobba mot gravitationen (Tulloh 1998).

Det är däremot också viktigt att det finns alternativ för de som ser topografin som ett hinder snarare än en lockande utmaning så att inte tillgängligheten begränsas.

Exempel på utnyttjande av topografin:

Utblickar - Utsikt blir till målpunkt eller belöning.

Backar - Backar bör utnyttjas i löpspår för naturlig styrketräning.

Höjder - Skapar naturliga målpunkter när människan refererar och läser landskapet (Lynch 1960).

Figur 14. Spinga upp på eller utmed kullen. Ett kuperat och och böljande landskap kan bidra till ett intressant löpspår. Kuperad terräng kan också ses som ett hinder, det är därför bra att det finns alternativa vägar.

TRYGGHET OCH SÄKERHET

Upplevd trygghet och säkerhet är viktigt för att människor ska våga använda löparspår. Vad som upplevs som en trygg plats kan variera från individ till individ men vissa saker kan göras för att få en tydlig effekt.

Det finns en konkurrens om yta i staden då denna är knapp. Genom exempelvis trafikseparerade gång och cykelvägar samt god sikt särskilt vid trafikerade platser, kan löpningen ske tryggare. Även åtgärder för sänkt trafikhastighet är ett sätt att främja trygghet och urban löpning (Qviström *et al*. 2019).

Exempel på förstärkt trygghet och säkerhet:

Närvaro av människor - Målpunkter som utegym eller idrottsplaner kan med fördel planeras utmed spårets sträckning. För att få en närvaro av människor längs spåret.

Skötsel - Tydliga skötselplaner utan att påverka natur- och upplevelsevärden. Höja trädkronor, gallra och klippa strategiska buskage för att förbättra överblickbarheten.

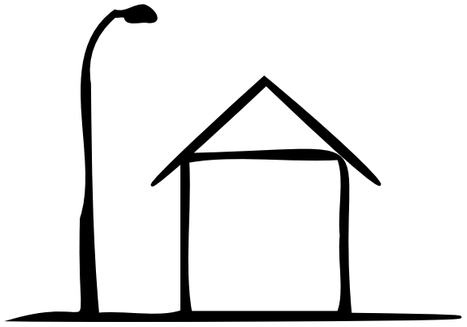
Ökad belysning - Ett välbelyst spår möjliggör träning även under den mörka vintern och hösten. Alla är inte trygga med att använda en egen pannlampa och alla har inte heller tillgång till en. I urban miljö finns dock redan mycket befintlig belysning.

Trafiksäkerhet - Löpare bör ses som en egen grupp och därför kan trafikregler i urbana miljöer med fördel tydliggöras, då det är många som färdas på samma plats. Löpare kan också separeras från andra trafikanter.

Figur 15. Livliga städer med närvaro av människor kan ge en känsla av trygghet.

Figur 16. Belysning längs löpspåret förbättrar sikten under kvällstid och den upplevda tryggheten.

FACILITET



Faciliteter i anslutning till ett löpspår lyfter dess kvalité. Faciliteter kan vara sådant som gör det bekvämare och smidigare att springa på spåret. Människor som inte är medlemmar i en idrottsföreningar blir mer benägna att börja idrotta när det sker satsningar på något som de kallar ”light sport facilities” (Borgers *et al.* 2016). Sådana light sport facilities kan exempelvis vara motionsspår, omklädningsrum eller enklare utegym. Sådant kan underlätta planering inför en träningsrunda och dra ner tröskeln till att träna. Faciliteter kan också göra det lättare för löpning att användas som transportmedel. Att springa till jobbet, ses för att spela fotboll eller gymma. Löpningen blir ett sätt att ta sig från punkt A till punkt B. Andra som cykelpendlare eller gångare kan också dra nytta av faciliteterna.

Exempel på faciliteter:

Utegym - Drar till sig fler målgrupper och ger ett mer funktionsrikt löpspår.

Idrottsplaner - Idrottplatser kan fungera som målpunkter.

Omklädningsrum, förvaringsskåp och toaletter - Underlättar planering och förvaring.

Dricksvattenfontän - En bekvämlighet som underlättar planering och är särskilt uppskattat under varma dagar eller efter träning.

Informationsskyltar - Ökar intresset och ger ett ombonat intryck.

Belysning - Förlänger möjligheten till använding under dygnet och ökar den upplevda tryggheten

Teknisk installation (tidtagning, elektronisk hare etc.) - Höjer upplevelsevärdet. Lockar fler målgrupper.

Figur 17. Med belysning längs löpspåret är det tryggare att använda spåret även på kvällen när det är mörkt.

Figur 18. Bekvämligheter som exempelvis omklädningsrum med dusch, tillgång till dricksvatten och bänkar att vila på höjer användarvärdet på löpspåret.

LANDSKAPSANALYS

ÖVERGRIPANDE ANALYS

I denna del analyseras landskapet kring Veddesta från ett övergripande perspektiv. Analysen har gjorts utifrån en inventering av *natur- och rekreationsområden*, *anlagda spår och leder, topografi* samt en analys av *Strava Heatmap* som visar populära stråk i området bland löpare.

Veddesta ligger i Järfälla kommun ca 17 km nordväst om Stockholm centrum. Veddesta gränsar mot Jakobsberg i norr, Barkarby och Skälby i söder, Barkarbystaden i öster och Ormbacka i väster. Veddesta är en del av Barkarbystaden som är en av Sveriges största stadsbyggnadsprojekt. I området planeras en helt ny stad växa fram som ska bli ett regionalt centrum och en framtida knutpunkt för kollektivtrafik.

Figur 19. Ortofoto över Veddesta med omgivning. ©2020 Google modifierad av författarna.

1:50 000/A3
0 0.5 1 2 3 km
N

Figur 20. Inventeringskarta av natur och rekreationsområden samt analys av barriärer. Baserad på data från ©OpenStreetMap och modifierad av författarna.

NATUR- OCH REKREATIONSOMRÅDEN

Norra Järvafältets naturreservat

Drygt 2 km nordöst om Veddesta ligger naturreservatet Norra Järvafältet. Området karaktäriseras av en omväxlande natur med grusvägar som slingrar sig förbi skog och betesmarker i ett kulturlandskap som ger en känslan av landsbygd mitt ibland Stockholms förorter. Varje år sen 2015 har Järfälla orienteringsklubb arrangerat ett motionslopp längs de flacka grusvägarna runt Säbysjön och dess omgivning i reservatet (Järfälla OK 2020). Inom området finns flera grillplatser, rastplatser och toaletter/torrdass (Järfälla kommun & Sollentuna kommun 2014).

Görvälns naturreservatet

Görvälns naturreservat ligger ca 4 km väster om Veddesta vid Mälarens kust och är en del av Görvälnkilen. Reservatet präglas främst av Mälarens kust och områdets kuperade karaktär. Från områdets höjder kan man få en vidsträckt utsikt över Mälaren. Det finns stigar som går genom barrskog, lövskog och betesmarker men även sport och fritidsanläggningar som elljusspår och en skidbacke. Det finns också flera badplatser längs områdets ca 8 km långa kust mot Mälaren. Området erbjuder stigar, badplatser, toaletter och grillplatser i en natur- och kulturmiljö (Järfälla kommun 2006).

Viksjö golfklubb

Viksjö golfklubb och dess golfbanor ligger i ett lummigt område och har karaktären av ett åkerlandskap med åkerholmar, vatten och trädklädda höjder som omsluter banorna. Golfbanorna utgörs av en 18-hålsbana och en 9-hålsbana. Det finns mindre vägar för att ta sig runt i området. Vid tillgång till snö under vintern utnyttjas

NATUR- OCH REKREATIONSOMRÅDEN

området genom att det anläggs ett skidspår bland golfbanorna (Viksjö GK u.å.). Viksjö golfklubb kan ses som både ett rekreationsområde och en barriär för löpare beroende på säsong.

Ormbacka

Bredvid Veddesta åt väster ligger området Ormbacka. Ormbacka består dels av ett större skogsparti, Ormbackaskogen, åkermark, Ormbacka torp med betande får och en handelsträdgård. Området erbjuder attraktiva rekreationsmiljöer i ett gammalt kulturlandskap med höga naturvärden. I Ormbackaskogen går bland annat Veddesta motionsspår. Spåret är ett klassiskt elljusspår med belysning, en bred och platt- väg. Spåret har kompletterats med ett utegym på senare år. I Järfälla kommuns översiktsplan är ormbacka markerat som ett aktivitets- och rekreationscentrum (Järfälla kommun 2014).

Igelbäckens kulturreservat

På Järvafältet öster om Veddesta ligger Igelbäckens kulturreservat, ett kultur och naturområde med möjlighet till friluftsliv. Från Veddesta är det drygt 2 km för att ta sig till områdets ridvägar och stigar som går genom det gamla odlingslandskapet. I området ligger Granholmstoppen, en målpunkt med utsikt över landskapet åt alla håll. Det finns även en discgolfbana i områdets sydvästra del (Stockholms stad 2020a).

Hansta naturreservat

Hansta naturreservat är ett naturområde som erbjuder en god miljö för en löprunda. Flera markerade stigar slingrar sig genom kuperade miljöer bland lundar med hassel och gamla ekar (Stockholms stad 2020b).

Barkarby flygfält

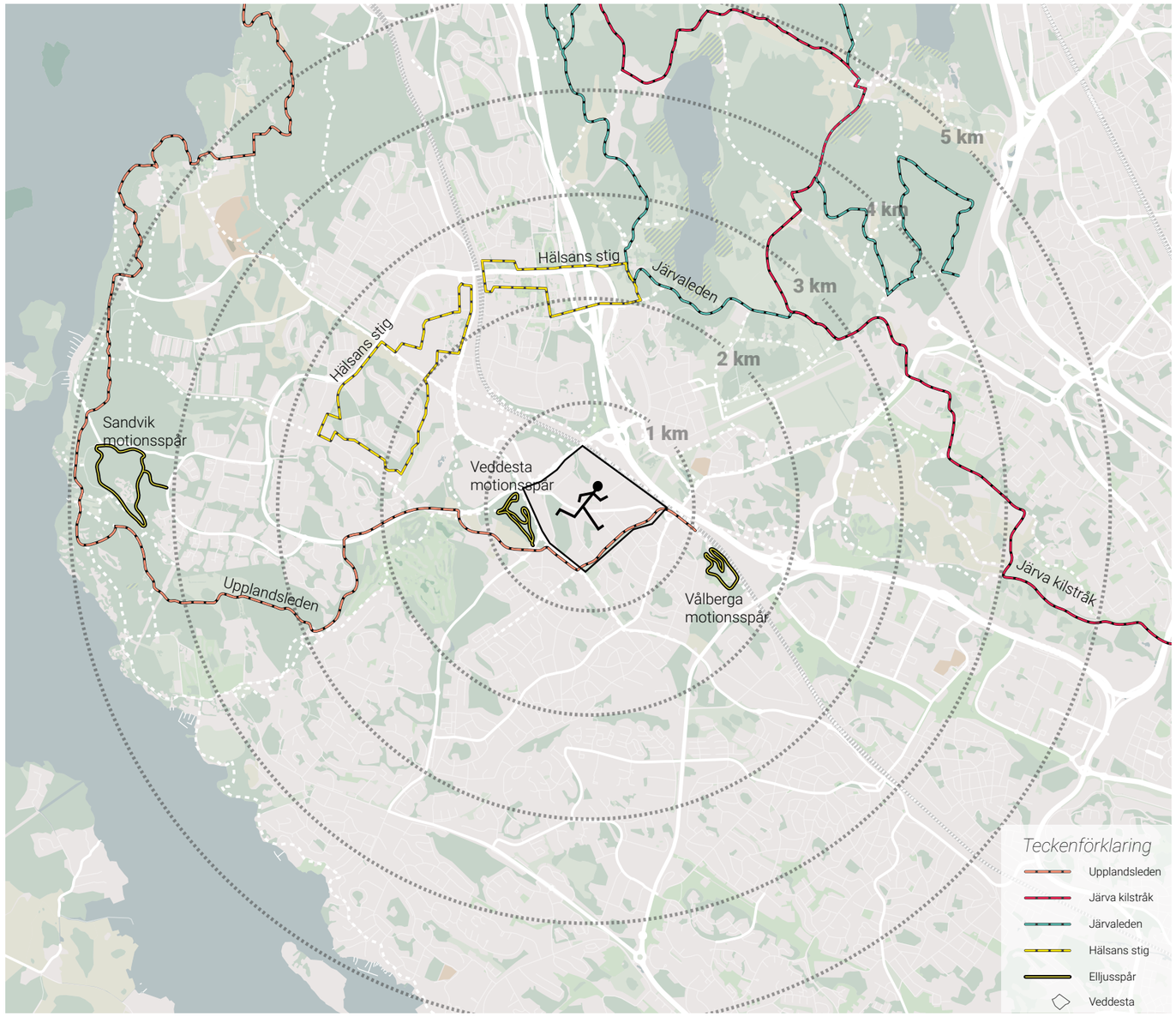
Barkarby flygfält är en före detta militär och regional flygplats. Delar av området tillhör försvaret och är avgränsat med stängsel vilket försvårar tillgängligheten genom området.

Gröna kilar

Gröna kilar är strukturer med sammanhängande natur- och rekreationsområden. Norra Järvafältet, Hansta naturreservat och Igelbäckens kulturreservat är en del av Stockholms gröna kil; Järvakilen, som sträcker sig från utkanten av staden in till de centrala delarna av Stockholm. Görvälns naturreservat är en del av Görvälnkilen, som går längs Mälarens kust, väster om Veddesta (Region stockholm 2010).

Barriärer

Stora trafikleder och områden som är svåra att ta sig igenom innebär ett hinder för löparen och blir på så sätt en barriär. E18, järnvägen, Akallalänken, Barkarby flygfält och Viksjö golfbana är några av de kraftigaste barriärerna i området.



Figur 21. Inventeringskarta av anladga spår och leder.
Baserad på data från © OpenStreetMap och modifierad av författarna.

ANLAGDA SPÅR OCH LEDER

Upplandsleden

Upplandsleden går genom Veddesta och fortsätter i västlig riktning mot mälaren och genom Görvälns naturreservat. Upplandsleden är utmarkerad och kan vägleda löpare som utnyttjar dess sträckning.

Järvaleden

Leden är 35 km lång och går genom både skog och öppna landskap. Järvaleden går förbi viktiga entréer till Norra Järvafältets naturreservat och utnyttjas för att ta sig in i reservatet. MTB-cyklister, vandrare och löpare kan röra sig längs leden (Järfälla kommun u.å.(a)).

Järva kilstråk

Järva kilstråk är en led som går i Järvakilen. Leden är 6 mil lång och går längs gång och cykelvägar genom naturomgivningar. Målet med leden är att göra det enklare att vandra och cykla i området och upptäcka smultronställen längs vägen (Stockholms stad 2008).

Veddesta motionsspår

I Ormbacka strax öster om Veddesta ligger ett 1,8 km långt elljusspår. Vid spåret finns även ett utegym och parkeringsmöjligheter för både bil och cykel (Järfälla kommun 2019).

Vålberga motionsspår

Motionsspåret ligger strax söder om Barkarby station. Spåret är 1,5 km långt och är belyst (Järfälla kommun 2019).

Sandvik motionsspår

Spåret är belyst och sträcker sig 2,9 km genom skogslandskap i södra delen av Görvälns naturreservatet. Vid spåret finns ett utegym (Järfälla kommun 2019).

ÖVERGRIPANDE ANALYS

Figur 22. Inventeringskarta av landskapets topografi kring Veddesta. Ekvidistansen är 5 meter. Illustration baserad på data från © Lantmäteriet och modifierad av författarna.

TOPOGRAFI

Kartan visar landskapets topografi med markerade höjder och dalgångar. Landskapet är småkuperat med vattendrag som rinner genom dalgångarna samt ett fåtal höjder med mer kuperad terräng.

Ormbacka

I området Ormbacka som angränsar till Veddesta i väster finns ett skogsområde på en höjd. I detta skogsområde går Veddesta motionsspår i den kuperade terrängen med flera branta backar.

Hansta Naturreservat

Området erbjuder såväl utblickar som branta backar i en kuperad terräng som kan utnyttjas av löpare.

Granholmstoppen

I sydvästra hörnet av Igelbäckens kulturreservat ligger Granholmstoppen, en före detta deponi. Toppen av kullen är 49 m. ö h. och ca 37 m över omgivande landskap (Lantmäteriet u.å). Granholmstoppen erbjuder möjlighet till backträning men även en utsikt.

Söderhöjden

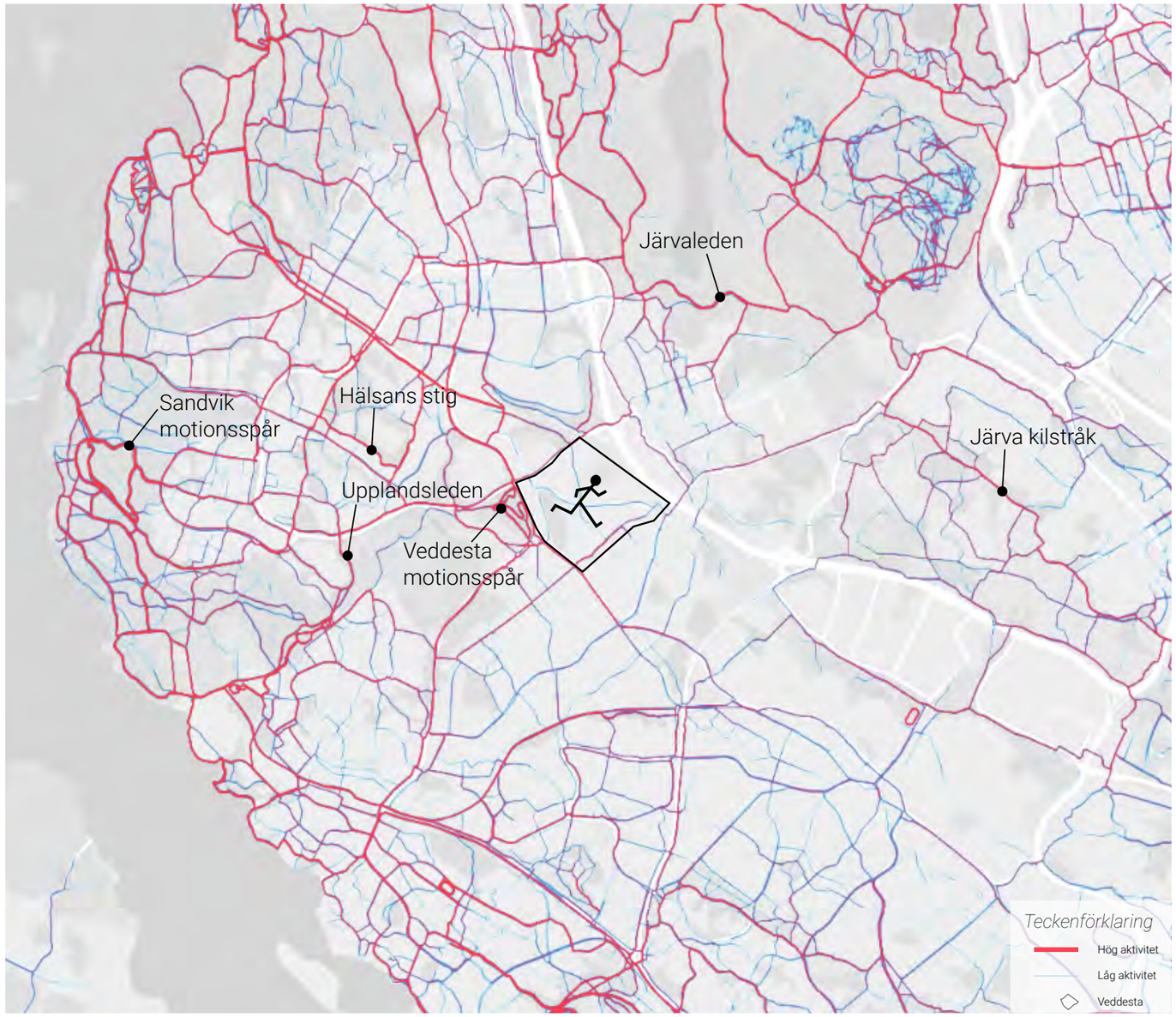
Norr om Veddesta på en höjd ligger bostadsområdet Söderhöjden. I området finns det möjlighet för backträning.

Brukets Backe

Skidbacke i Görvälns naturreservat med en höjdskillnad på 58 m.

Hummelmora

Område i Görvälns naturreservat med kuperad terräng. Här erbjuds bland annat vidsträckta utblickar över Mälaren.



Figur 23. Analyskarta av Strava Heatmap.
© 2018 Strava | © Mapbox © OpenStreetMap modifierad med tillägg av förbattarna.

1:50 000/A3
0 0.5 1 2 3 km
N

STRAVA HEATMAP

Kartan visar var det är mest populärt att springa utifrån där Stravas användare publicerat rutter för sina löprundor (Strava HeatMap 2020). Tjock röd linje visar hög aktivitet och tunn blå linje visar låg aktivitet. Strava är en mobilapplikation och ett socialt träningsnätverk för löpare. Med strava kan man spåra sin löprunda med hjälp av GPS-data. Denna typen av data har gjort det möjligt att visualisera på vilka platser människor springer i staden.

Intressant att notera från kartan är att det tycks vara låg aktivitet inom Veddestaområdet, alltså få personer som springer där. Detta kan tyda på att området idag är dåligt planerat för löpare. Att stärka förutsättningarna för löpning i området genom gestaltning av ett urbant löpspår kan därför ha stor effekt på antal aktiva löpare i Veddesta.

Veddesta motionsspår och Sandvik motionsspår utmärker sig på kartan med en tjock röd linje (hög aktivitet). Detta visar att dessa anlagda elljusspår är attraktiva bland löpare. Även Järvaleden, Järva kilstråk, Upplandsleden och Hälsans stig går att tyda ha relativt hög aktivitet i jämförelse mot sin omgivning.

Utifrån kartan går det att avläsa fler aktiva stråk som kopplar till Veddestas västra sida i förhållande till Veddestas östra sida. Detta kan tyda på att det saknas goda kopplingar till områden i östlig riktning från Veddesta. Troligtvis beror detta bland annat på de barriärer som löper längs östra sidan av Veddesta (Järnvägen, E18).

SAMMANFATTANDE ANALYSTEXT

Grönstrukturen i Järfälla kommun karaktäriseras av stora natur- och rekreationsområden i norr, öst och väst, med bebyggelse liggande mellan dessa samt i de södra delarna där Veddesta är beläget (Järfälla kommun 2018). Öster om Veddesta finns Järvafältet med löpvänliga stråk bland skog, sjöar, åkrar och ängar. På ca 6 km löpavstånd väster om Veddesta sträcker Mälarens kust ut sig och erbjuder fina möjligheter för en löptur i Görvälnområdet. Både Järvakilen och Görvälnområdet ligger på att avstånd från Veddesta som gör det svårtillgängligt för de som inte vill springa en lång löprunda.

Upplandsleden som går genom Veddesta och framförallt Veddesta motionsspår som ligger strax intill området och är två anlagda spår som förbättrar förhållandena för löpning för de som kommer bo i Veddesta.

I grönstrukturplanen för Järfälla kommun (2018) beskrivs att trots att stora delar av kommunen består av naturreservat har större delen av området kring Veddesta mycket dålig tillgång till natur- och rekreationsområden. Detta beror bland annat på att Järnvägen, E18, Barkarby flygfält och Akallalänken är kraftiga barriärer mot Järvafältet i öster (Järfälla kommun 2018). Även den nya stadsdelen Barkarbystaden, som håller på att byggas, förväntas utgöra en barriär, då den är placerad mellan Veddesta och Järvafältet. I väster försvårar Viksjö golfbana tillgängligheten till Görvälnområdet.

Att som löpare använda vägarna genom golfbanan kan innebära en känsla av att vara i vägen för golfarna, det finns även en risk att bli träffad av en golfboll. Därför är området inte idealiskt att springa i. Oftast är det bättre att springa i utkanten av området. Under vintern är golfklubben stängd, då kan löpare använda området utan att konkurrera med golfare om utrymmet.

OMRÅDESANALYS

I denna del analyseras området från en mindre skala på 1:10 000. Analyserna visar bland annat den planerade strukturen som har ritats av AIX Arkitekter på uppdrag av Järfälla kommun (AIX Arkitekter 2018). Analysen har även utgått från pågående planarbeten av Järfälla kommun (2020b, 2020c, 2020d, 2020e). Områdesanalysen har gjorts genom en analys av observationer på plats, en inventering av bebyggelse, verksamheter och kollektivtrafik, grönområden och torg, topografi och vatten samt gång- och cykelvägar. Dessutom har barriärer, buller samt flyt och avbrott analyserats.

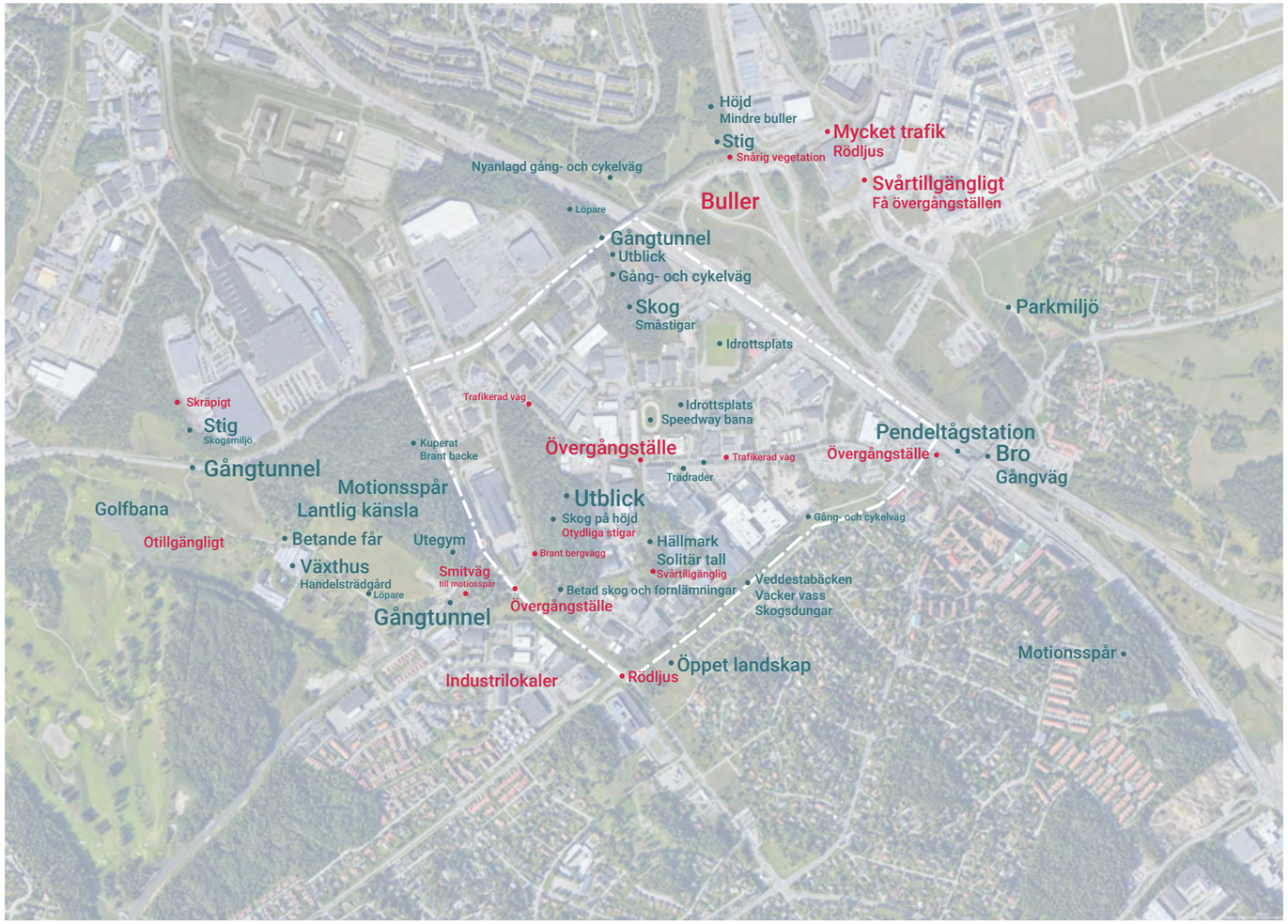
Området är idag ett industriområde med vissa inslag av kontor och handel. I framtiden planeras däremot Veddesta att bli ett centrum- och bostadsområde med stadskaraktär. Området får goda förbindelser med kollektivtrafik tack vare att järnvägen intill byggs ut till fyra spår och Barkarby station flyttas 250 m norrut in i området. Även en busstterminal planeras in samt att tunnelbanan planeras att byggas ut till Veddesta och Barkarby. Öster om Veddesta sker ett stort stadsutvecklingsarbete i Barkarbystaden med utbyggnad av bostäder och andra verksamheter. Anläggningen av en ny bro (Veddestabron) som binder samman Veddesta och Barkarbystaden har även påbörjats.

Figur 24. Ortofoto över Veddesta som det ser ut idag. På kartan syns även intilliggande områden. ©2020 Google, modifierad av författarna.

OMRÅDESANALYS

OBSERVATIONER

Kartan är en sammanställning av de anteckningar vi tog under platsbesöket och visar observationer och analyser gjorda på plats i Veddesta. Blå text är positiva eller neutrala analyser medan röd text är negativa. Textens storlek varierar beroende på betydelse.



Figur 25. Analyskarta av observationer.
Ortofoto från ©2020 Google, modifierad av författarna.

1:10 000/A3
0 50 100 200 500m
N

BEBYGGELSE

Figur 26. Inventeringskarta bebyggelse.
© OpenStreetMap © Järfälla kommun, modifierad av författarna.

1:10 000/A3
0 50 100 200 500m
N

Teckenförklaring

- Detaljplan pågår
- Ej detaljplanerad
- Befintlig bebyggelse

Den nya stadsdelen i Veddesta planeras att utvecklas till en blandstad som inrymmer kontor, centrumverksamhet och bostäder. Området får en kvartersstruktur med tät bebyggelse. Byggnadernas höjd planeras vara högre mot större trafikleder samt i områdets östra del nära Barkarby station som blir en viktig kollektivtrafiknod. Detaljplanering har påbörjats i vissa delar av området som visas i kartan (Järfälla kommun 2020e). Veddestas byggnader kommer få en liknande karaktär som den nya bebyggelsen i Barkarbystaden.

Figur 27. Veddesta köpcentrum, som finns på platsen idag. Foto av AleWi på Wikimedia Commons.

Figur 28. Industriområde i dagens Veddesta.

Figur 29. Ny bebyggelse i Barkarbystaden. Veddestas kan förväntas få liknande byggnader.

VERKSAMHETER OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Figur 30. Inventeringskarta verksamheter och kollektivtrafik.
© OpenStreetMap © Järfälla kommun, modifierad av författarna.

1:10 000/A3
0 50 100 200 500m
N

Teckenförklaring

- Centrumverksamhet
- Sjukhus
- Idrott, kultur och centrumverksamhet
- Bebyggelse
- Tunnelbaneuppgång
- Pendeltågstation
- Busstermin
- Skidtunnel
- Skola
- Busstrafik

I områdets östra hörn planeras de flesta centrumverksamheter. Här kommer även Barkarby station placeras som blir en regional knutpunkt för kollektivtrafik med förbindelser med buss, tåg och tunnelbana. Detta blir Veddestas centrumområde. Stadsliv har visats vara önskvärt av vissa löpgrupper då det bidrar till högre upplevelse under löprundan (Røjskjær-Pedersen *et al.* 2012).

Figur 31. I Veddesta planeras ett inomhusspår för längdskidor. Foto av Choeppner på Pixabay.

Figur 32. Kollektivtrafik. Foto av Ant Rozetsky på Unsplash.

Figur 33. Nedgång till Barkarby pendeltågstation idag.

GRÖNOMRÅDEN OCH TORG

Figur 34. Inventeringskarta grönområden.
© OpenStreetMap, © Järfälla kommun, modifierad av författarna.

1:10 000/A3
0 50 100 200 500m
N

I den planerade stadsdelen i Veddesta, som till stor del kommer bestå av bebyggelse, sparas vissa naturområden och även nya parker planeras in. Naturområdena minskar dock i areal till fördel för fler byggnader.

Teckenförklaring

- Planerad park
- Öppen naturmark
- Skog
- Åker
- Torg

Fruns backe

Fruns backe ligger på en bergshöjd i sydvästra Veddesta. I grönområdets södra del finns ett gravfält från yngre järnåldern med många synliga gravar som tillhört Veddesta gård, vilken låg strax öster om området (Järfälla kommun u.å.(b)). Området har använts för bete och än idag hävdas marken vid södra delen av Fruns backe för att hålla den öppen. Fruns backe består av blandskog med bland annat tall, gran asp och björk, sälg och en undervegetation bestående av ris, vitsippor, backsippor, etc. Fornlämningarna, kulturlandskapet och naturen gör det till ett rikt rekreationsområdet (Järfälla kommun 2015).

Figur 35. Gravfält i södra delen av Fruns backe.

Figur 36. Kuperad terräng vid Fruns backe.

OMRÅDESANALYS

GRÖNOMRÅDEN OCH TORG

Kvarnbacken

Kvarnbacken är ett mindre grönområde bestående av blandskog, öppen hällmark och spår av kulturväxter. På hällmarken växer det gräs, buskar, träd som bland annat ek, asp och ask. Solitära tallar växer även här vilket ger platsen karaktär. På Kvarnbacken har det stått en väderkvarn tillhörande Veddesta gård, varav platsen fått sitt namn. Kvarnen låg strax väster om området, mellan Kvarnbacken och Fruns backe. Området saknar stigar och vegetationen är på vissa platser tät.

Figur 37. Hällmark vid Kvarnbacken.

Figur 38. Tät vegetation av sly samt gräs vid Kvarnbacken.

Veddesta parkstråk

Parkstråket ligger utmed Veddestabäcken som rinner längs den södra delen av Veddesta. Längs bäcken finns tätare vegetationspartier där det växer bland annat björk, sälg och poppel. En asfalterad gång- och cykelväg går längs bäcken och genom parkstråket. Järfälla kommuns mål är att utveckla Veddesta parkstråk till ett grönblått rekreationsstråk för aktiviteter och göra så att det blir ett område som inbjuder till lek och rekreation (Järfälla kommun 2020e) . Veddesta parkstråk är en viktig länk mellan de större grönområdena till öster och väster om Veddesta.

Figur 39. Skogspartier längs parkstråket syns åt höger i bild.

Figur 40. Veddesta parkstråk med anslutande GC-väg från söder.

Hammaren

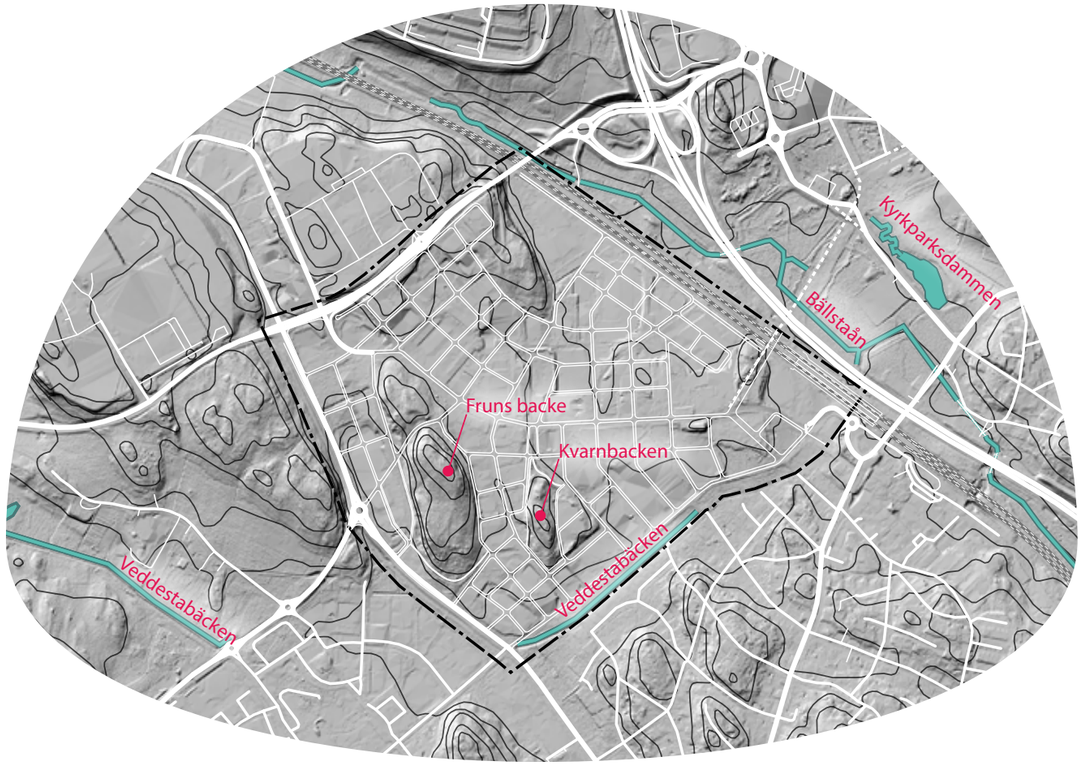
Grönområdet Hammaren har varit en del av ett större skogsområde i Järfälla, kallat Hammaren. Det stora skogsområdet är idag borta på grund av bebyggelse. I Veddesta går en gång- och cykelbana genom skogen som består av blandskog i svagt kuperad terräng med en del större äldre tallar. Från området går det att få en utblick åt öster hela vägen till Barkarbystaden. Området används bland annat av motionärer som springer längs gång- och cykelvägen som leder norrut förbi Viksjöleden genom en gångtunnel.

Figur 41. GC-väg genom Hammaren och gångtunnel som leder norrut utanför Veddesta.

Veddesta stadsdelspark

Detta område är planerat att utvecklas till en stadsdelspark i Veddesta. En mer detaljerad planering för parken har ännu inte genomförts. I dag går en gång- och cykelväg genom det delvis bebyggda området som också innehåller en mindre speedwaybana.

TOPOGRAFI OCH VATTEN



Figur 42. Inventeringskarta topografi och vatten.
© OpenStreetMap, © Järfälla kommun, © Lantmäteriet, modifierad av författarna.

1:10 000/A3
0 50 100 200 500m
N

Kartan visar topografi i form av terrängskuggning och höjdkurvor. Veddesta är relativt flackt med några grönområden på höjder. Fruns Backe är en av dessa grönområden, varifrån du kan få en utblick mot Veddesta centrum. Även grönområdet Kvarnbacken ligger på en höjd. Veddestabäcken rinner genom områdets södra del i ett dike som övergår i en kulvert österut.

Teckenförklaring

- Vattendrag
- Damm
- Höjdkurva (5m ekvidistans)

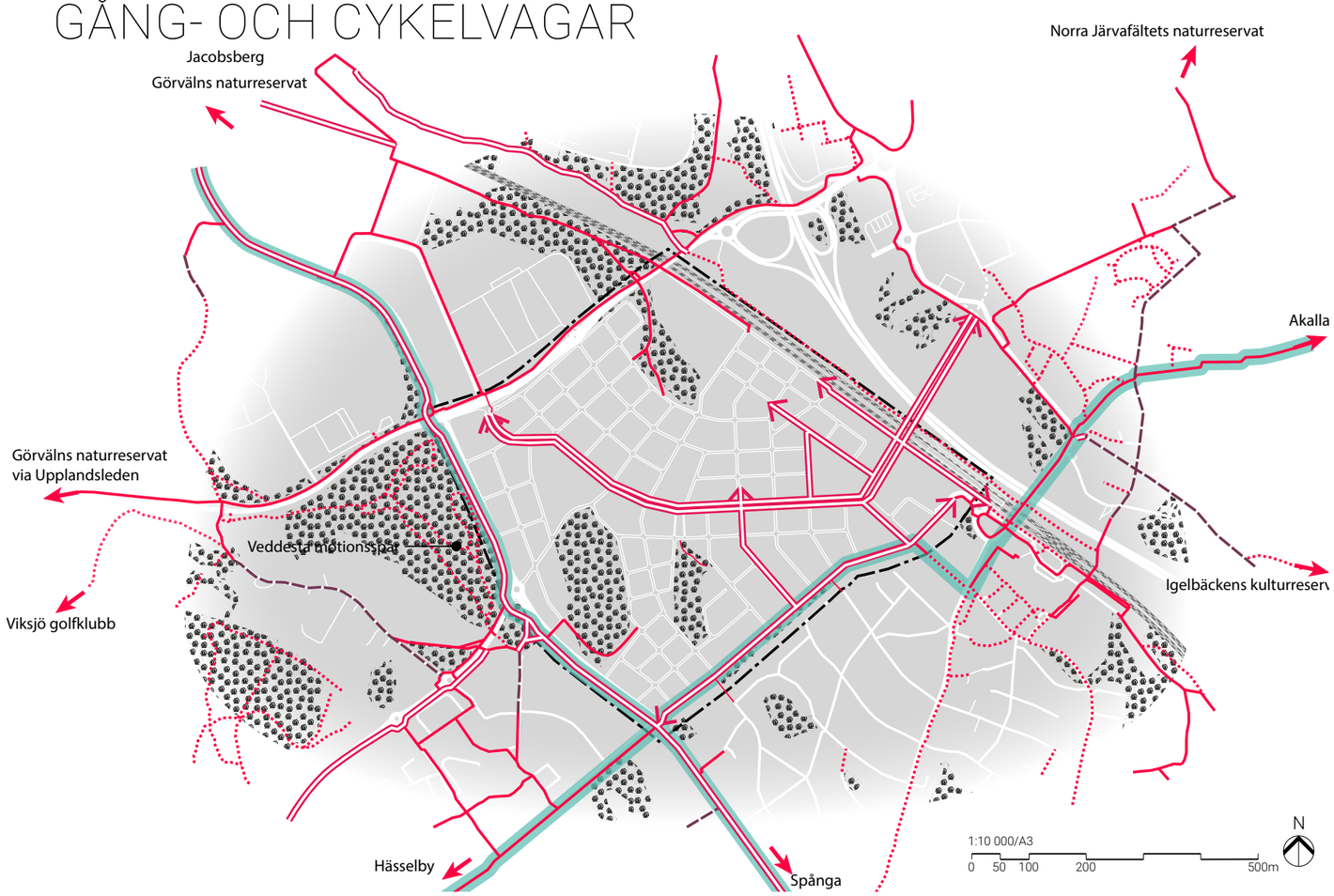
Figur 43. Utblick från Fruns backe mot Veddesta centrum.

Figur 44. Utblick från Kvarnbacken mot Fruns backe.

Figur 45. Veddestabäcken.

OMRÅDESANALYS

GÅNG- OCH CYKELVÄGAR



Figur 54. Inventeringskarta gång- och cykelvägar.
© OpenStreetMap, © Järfälla kommun, modifierad av författarna.

Kartan visar gång- och cykelvägar som löpare kan använda sig av för att ta sig runt i området kring Veddesta. På separerade gång- och cykelvägar är andra trafikanter ett mindre hinder för löpare än på delade gång- och cykelvägar. Gångvägar på kartan innefattar även stigar och trottoarer. Regionala cykelstråk går genom området som kopplar till stora knutpunkter för kollektivtrafik och som kan användas av cykelpendlare men även av löppendlare.

Teckenförklaring

- Separerad GC-väg
- Delad GC-väg
- Gångväg
- Blandtrafik
- Regionalt cykelstråk
- Planerade cykelstråk i Veddesta utifrån detaljplaner
- Riktning mot omkringliggande områden

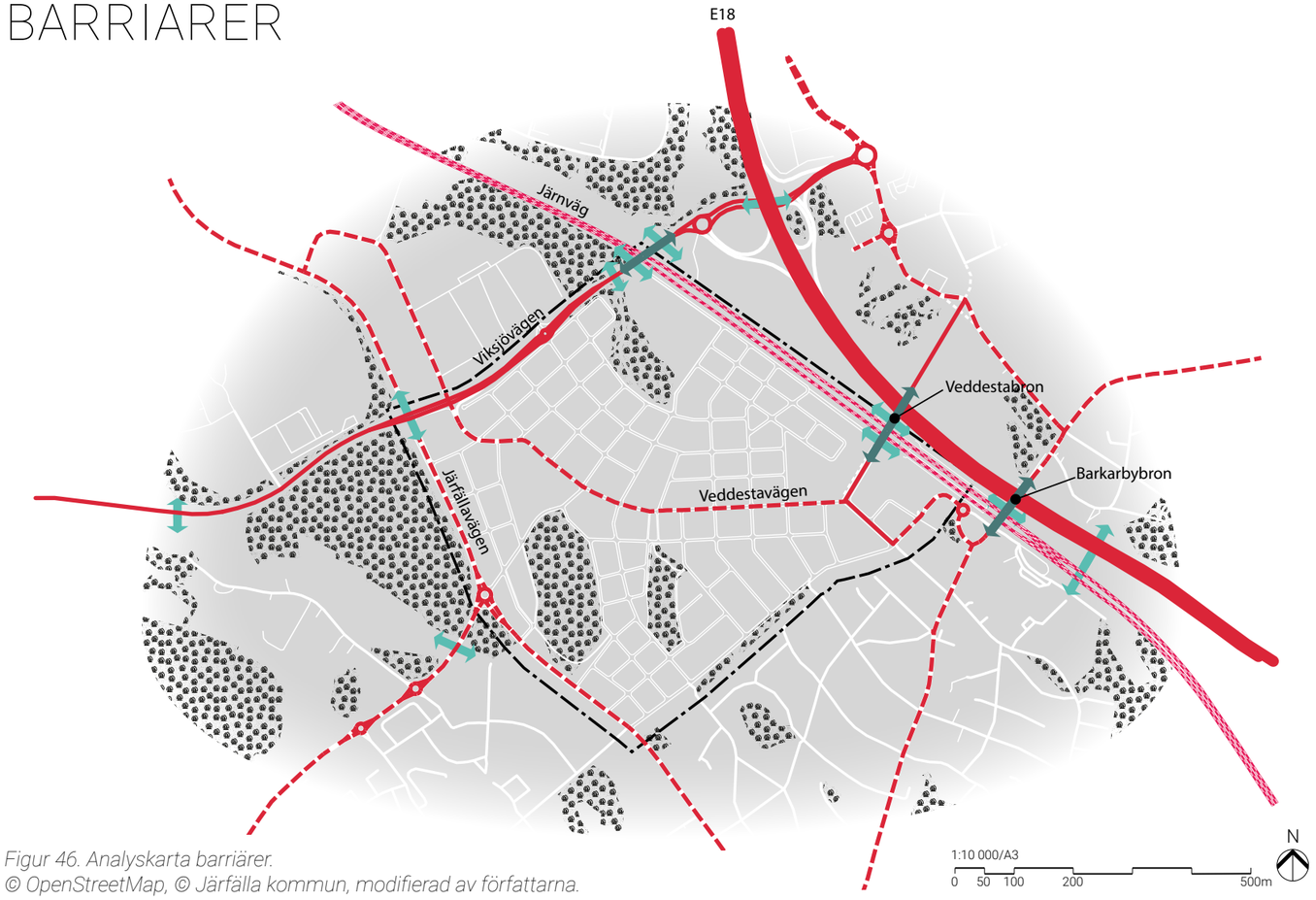
Figur 55. Separerad gång- och cykelväg.

Figur 56. Delad gång- och cykelväg längs Väddestabäcken.

Figur 57. Gångbana längs Veddesta motionsspår.

Figur 58. Väg med blandtrafik i Ormbacka.

BARRIÄRER



Figur 46. Analyskarta barriärer.
© OpenStreetMap, © Järfälla kommun, modifierad av författarna.

Trafikleder utgör ofta barriärer för löpare. I öster, mellan Veddesta och Barkarbystaden, går järnvägen och E18. Dessa går att passera genom en gångtunnel i söder, över Barkarbybron eller den planerade Veddestabron samt Viksjöledens bro i norr. 4-filiga och 2-filiga vägar kan passeras av löpare via övergångsställen, där en bredare väg oftast är svårare att passera än en smalare väg.

Teckenförklaring

- Motorväg
- 4-filig huvudgata
- 2-filig huvudgata
- Järnväg
- Bro
- Gångtunnel

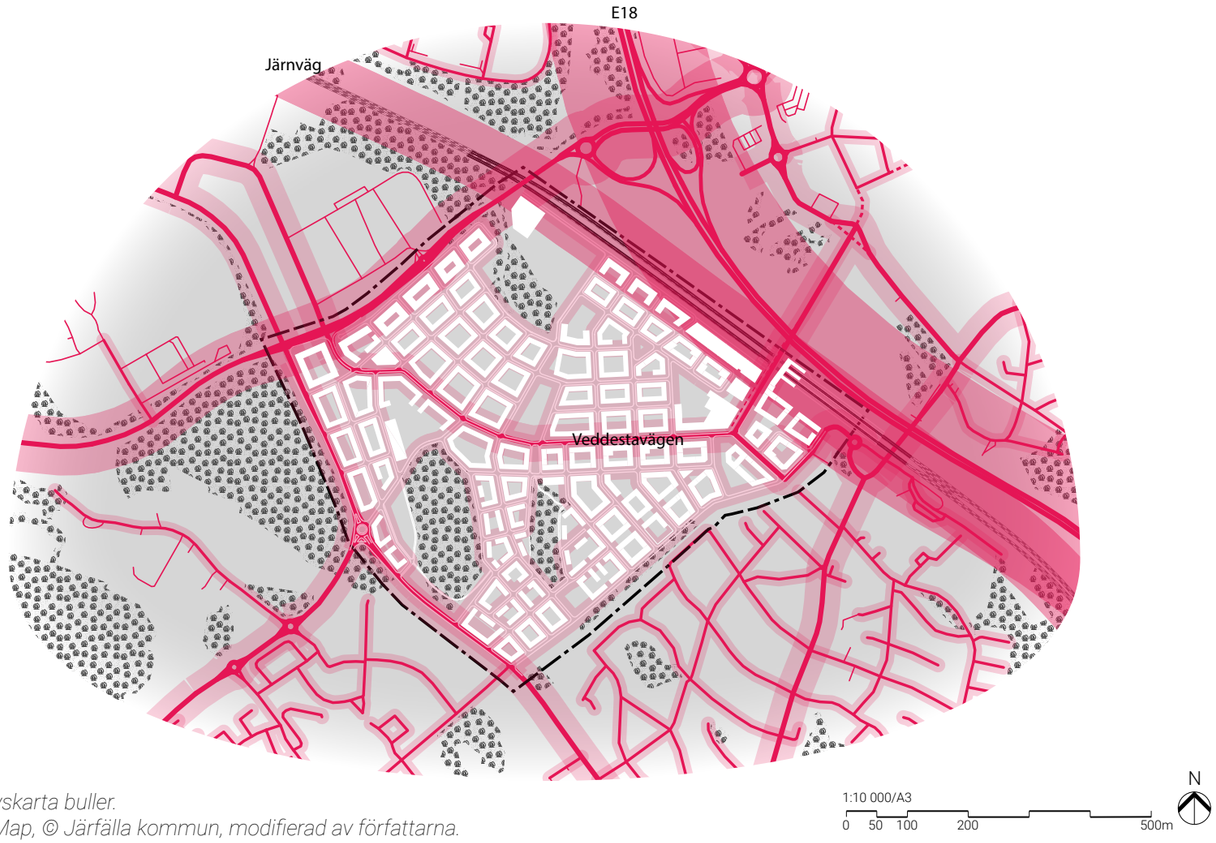
Figur 47. Barkarbybron som går över motorvägen E18.

Barkarbybron är idag en viktig koppling mellan Veddesta och östra sidan av järnvägen och E18. I och med planeringen av den nya Veddestabron kan Barkabybron komma att göras om till en gång- och cykelbro.

Figur 48. Övergångställe vid Veddestavägen idag.

Figur 49. Gångtunnel till Ormbacka.

BULLER



Figur 50. Analyskarta buller.
© OpenStreetMap, © Järfälla kommun, modifierad av författarna.

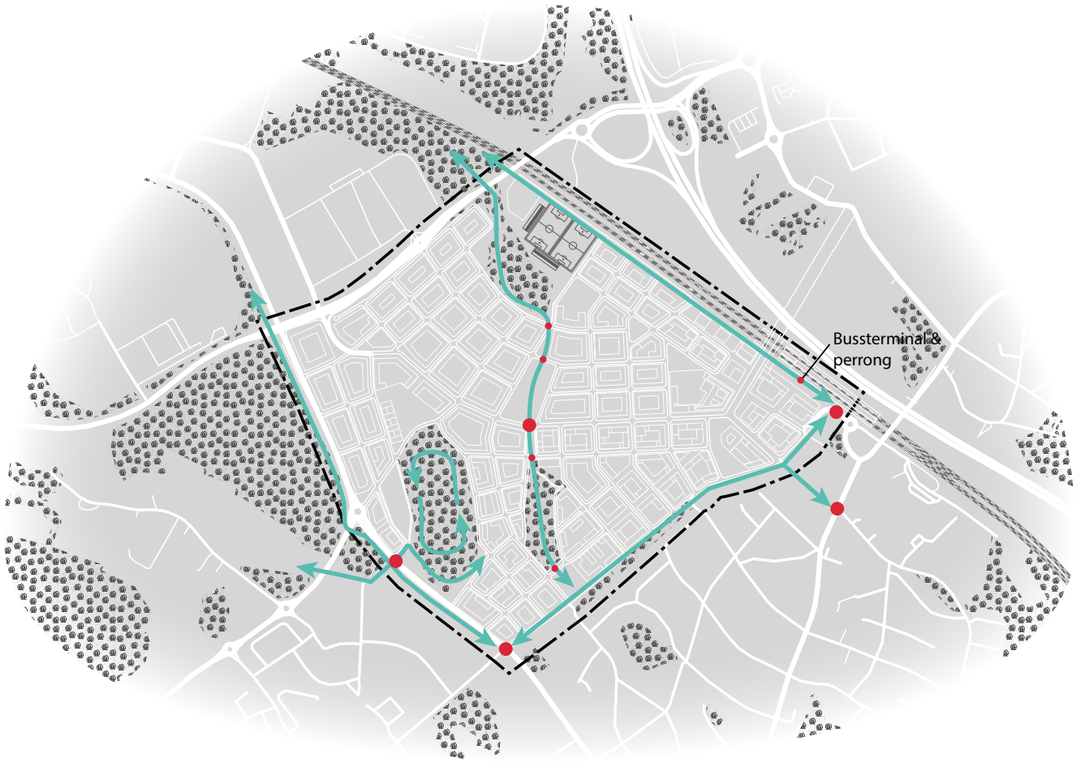
Kartan visar en illustrativ bild av de bullerkällor som finns i form av vägar. Större vägar med mycket trafik ger ifrån sig mer buller i förhållande till mindre vägar och är därför representerade med en tjockare transparent linje. Rofylldhet har visats vara en viktig aspekt för löpare. Då är miljöer utan buller viktiga. Naturljud (fallande vatten, vind i lövverk, fågelsång) kan hjälpa till att tränga bort buller.

Figur 51. E18.

Figur 52. Järnvägen.

Figur 53. Veddestavägen.

FLYT OCH AVBROTT



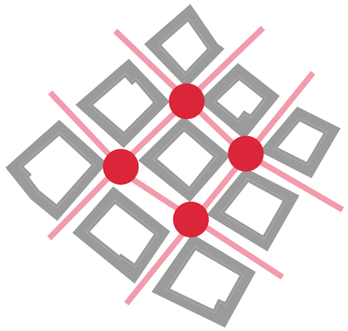
Figur 59. Analyskarta flyt och avbrott. © OpenStreetMap, © Järfälla kommun, modifierad av författarna.

1:10 000/A3
0 50 100 200 500m
N

Teckenförklaring

Flyt
Större avbrott
Mindre avbrott

Som nämndes tidigare så är det viktigt för löpare att få ett bra flyt, att kunna hålla sin bestämda fart utan att avbrytas av omgivande faktorer. På kartan är stråk som ger möjlighet till bra flyt utmarkerade. Grönområden är ofta platser där löpare kan få bra flyt. Även platser där löparen kan störas av avbrott är markerade. Dessa markeringar är framförallt korsningar och bilvägar med övergångsställe. Platser med mycket folk kan också verka hindrande för löpningen. Området kring den östra delen vid bussterminalen och perrongen kan exempelvis tänkas bli en folkfylld plats.



Figur 60. Avbrott i kvartersstruktur.

Strukturplanen består av en kvartersstruktur med många korsningar. Korsningar utgör hinder för löpare som behöver vara uppmärksamma på biltrafik och möten av andra trafikanter. I många fall kan dessa korsningar passeras utan att behöva stanna upp men osäkerheten stör flytet och gör det svårt att slappna av.

Figur 61.Väg som ger möjlighet till bra flyt i löpningen.

Figur 62. GC-väg i nordöstra Veddesta längs järnvägen.

SAMMANFATTANDE ANALYSTEXT

Flera av de grönområden som finns idag och som är planerade i Veddesta är belägna centralt i området och sträcker sig från syd till norr. Detta ger goda förutsättningar för att planera in ett stråk som binder samman dessa grönområden i en linje. På så sätt kan en grön korridor bildas som kan hjälpa till att hämta upp löpare. Stråket behöver däremot korsa Veddestavägen som är den största barriären inom området.

Fruns backe är det största grönområdet i Veddesta, det ligger på en höjd och är en mer rofylld plats. Det går att få en utblick över Veddesta från Fruns backe.

Längs järnvägen i nordöst och särskilt Veddestabäcken i sydöst finns områdets bästa möjligheter till flyt, de linjära landskapselementen ger en längre sträcka utan korsningar och underlättar även orientering. Detta blir viktigt då Veddesta planeras få en kvartersstruktur med mycket korsningar med tätt stående och skymmande husväggar. Längs järnvägen kommer det däremot troligtvis bli en ännu mer hektiskt och bullerutsatt sträcka än vad det redan är idag.

Det saknas målpunkter och uppsamlande rum för aktivitet. Förutom att Veddesta brister i sin koppling till omgivningen, så saknas det även cirkulationsområden inom området och platser att uppehålla sig på.

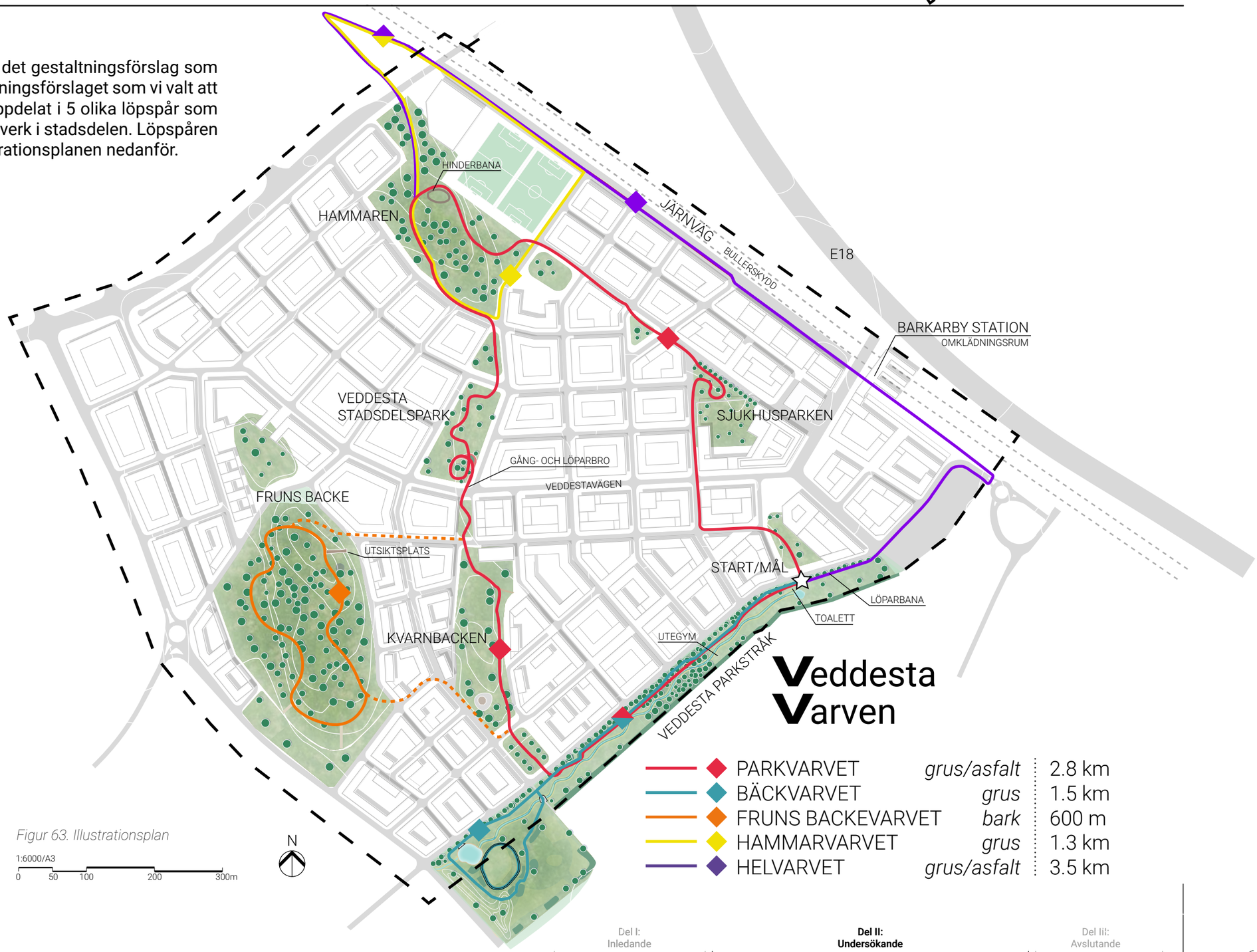
På separerade gång- och cykelvägar är andra trafikanter ett mindre hinder då cykelfilen kan utnyttjas för att passera gående. De planerade cykelstråken i Veddesta kan därför med fördel även användas av löpare.

Stadens verksamheter, funktioner och stadsliv är något som gör staden unik och som kan utnyttjas av löpare. I områdets östra hörn planeras de flesta centrumverksamheter. Denna del förväntas vara den mest bullerutsatta och hektiska vilket ofta bidrar till negativa aspekter för löpning. God tillgänglighet till kollektivtrafiken i detta område kan däremot främja löppendling. Närvaro av människor kan också stärka den upplevda tryggheten.

GESTALTNING

GESTALTNINGSFÖRSLAG

I detta kapitel presenteras det gestaltningsförslag som arbetet resulterat i. Gestaltningsförslaget som vi valt att kalla Veddestavarven är uppdelat i 5 olika löpspår som tillsammans skapar ett nätverk i stadsdelen. Löpspåren syns utmarkerade på illustrationsplanen nedanför.



Figur 63. Illustrationsplan

GESTALTNINGSSTRATEGI

Här nedan följer de strategier som använts för gestaltningen. De utgår från de principer som tidigare presenterats i arbetet och som visats vara betydande för löpning.

FLYT

» Underlätta passage över Veddestavägen genom att anlägga en gång- och löpbro. Bron blir en del av parkstråketstråket som binder samman flera grönområden inom Veddesta.
» Utnyttja sträckor som ger bra flyt för löparen. Såsom längs järnvägen, Veddestabäcken och i grönområdet Fruns backe.
» Utforma tillräckligt breda löpspår för att undvika flaskhalsar där löpare riskerar att hindras av andra trafikanter. Minst 3 m på trafikerade platser om det delas med gångtrafikanter och cyklister. På de platser det är möjligt separeras vägen så att löpare får en egen markerad fil att springa i.

ORIENTERBARHET

» Vägleda löpare inom Veddesta men även ut till omkringliggande omgivningar med hjälp av vägledande skyltar och kartor samt kopplingar ut från området.
» Låta löpspåret följa sektioner med tydliga linjära landskapselement som järnvägen och Veddestabäcken.

TOPOGRAFI

» Utnyttja utsikten från toppen av Fruns backe genom att anlägga en utsiktsplats
» Ge möjlighet till backträning upp till utsiktsplatsen på Fruns backe
» Förlägga stråket i backig miljö för att skapa dynamik

NÄRHET

» Samla upp löpare nära bostäder, arbetsplatser och knutpunkter för kollektivtrafik genom att låta löpspåret passera i närheten av dessa.

GRÖN- OCH BLÅSTRUKTUR

» Utnyttja de goda förutsättningarna som grönområden har för löpning genom att låta löpspåren gå igenom dessa.
» Skapa estetiskt tilltalande miljöer
» Skapa miljöer som stimulerar sinnena
» Vidga planområdet för att på ett subtilt vis betona avsaknaden av grönska och platser för rörelse

MARKMATERIAL

» Erbjuda en variation av markmaterial längs löpspåret.
» Bryta upp stadens hårdgjorda ytor och använda “mjuka” markmaterial där det är lämpligt, framförallt i grönområden.
» Hävda en god tillgänglighet längs löpspåren men också partier med svårare terräng.

TRYGGHET OCH SÄKERHET

» Anlägga belysning längs löpspåren.
» Låta löpspår passera i närheten av målpunkter som utegym, idrottsplaner och torg. Även utmed vissa attraktiva stråk där mycket människor rör sig eftersom en närvaro av människor bidrar till ökad upplevd trygghet.
» Satsa på god skötsel och skötselplaner som anpassas efter platser längs med löpspåret. Detta ska bidra till ett välvårdat intryck och bibehållen platskaraktär.
» Erbjuda god överblickbarhet längs löpspåret. Särskilt vid övergångar och viktiga knutpunkter.
» Höja trafiksäkerheten genom att utnyttja broar och gångtunnlar för att undvika osäkra övergångar vid trafikleder.
» Underlätta passager över de vägar som måste passeras genom att introducera farthinder och god belysning.

VALMÖJLIGHET

» Ge möjlighet att välja olika vägar genom ett nätverk av löpspår.
» Erbjuda löpspår av olika svårighetsgrad.

FACILITET

» kollektivtrafik för att främja löppendling.
» Anlägga ett utegym i Veddesta parkstråk.
» Ge möjlighet att dricka vatten och vila längs löpspåret genom att anlägga löpardepåer med dricksfontän, sittbänk och informationstavla.

ESKAPISM/ROFYLLDHET

» Minska buller från järnvägen och E18 genom att anlägga bullerskydd samt en bullervall vid Byleden/ Järfällavägen
» Skapa och utnyttja lugnare miljöer.
» Utnyttja och lyfta fram naturens skiftande karaktär.
» Erbjuda naturupplevelser, grönska och vatten
» Skapa miljöer som kontrasterar mot den urbana miljön.
» Lyfta fram doftande vegetation och ljud från naturen
» Använda taktila material
» Knyta samman Naturområden och parker.

VEDDESTAVARVEN

Veddestavarven består av 5 olika löpspår. Löpspåren erbjuder olika funktioner och skiljer sig i upplevelse och karaktär. Genom att kombinera flera olika spår kan löprundan förlängas och bli mer variationsrik.

Figur 64. Illustrationsplan
Skala 1:15 000/A3

PARKVARVET

Veddestavarven består av 5 olika löpspår. Löpspåren erbjuder olika funktioner och skiljer sig i upplevelse och karaktär. Genom att kombinera flera olika spår kan löprundan förlängas och bli mer variationsrik.

BÄCKVARVET

Bäckvarvet går längs Veddestabäcken i en variationsrik parkmiljö som varvar vildare naturmark med mer tillrättalagd parkmark. Här kan löparen springa utan risk för större avbrott. Dess sträckningen är viktig för Veddesta områdets konnektivitet, då det kopplar till stråk för att ta sig till omgivande natur- och rekreationsområden.

FRUNS BACKEVARVET

Fruns backevarvet går upp på en höjd med ett bevarat skogsparti. Här omsluts du av skogen och kan få bra flyt i löpningen genom en mer rofylld miljö. Markmaterialet består av spån och bark vilket ger en mjuk dämpning. Det finns även kuperad terräng och stigar med stenar och rötter som ökar löpspårets tekniska svårighetsgrad.

HAMMARVARVET

Hammarvarvet går runt skogsområdet Hammaren och den intilliggande idrottsanläggningen i norra delen av Veddesta. Då varvet ligger intill en idrottsanläggning blir den smidig att utnyttja för de som tränar där. Vid spåret anläggs även en skogshinderbana.

HELVARVET

Helvarvet är en alternativ förlängning på Parkvarvet som fortsätter genom en gångtunnel norr om Veddesta och vänder tillbaka längs med järnvägen. Helvarvet är Veddestas längsta löpspår på 3.5 km. Helvarvets sträckning längs järnvägen och förbi Barkarby station blir en del att ett rekreationsstråk som stärker kopplingen till naturområden norr och söder om Veddesta.

VÄGVISARE

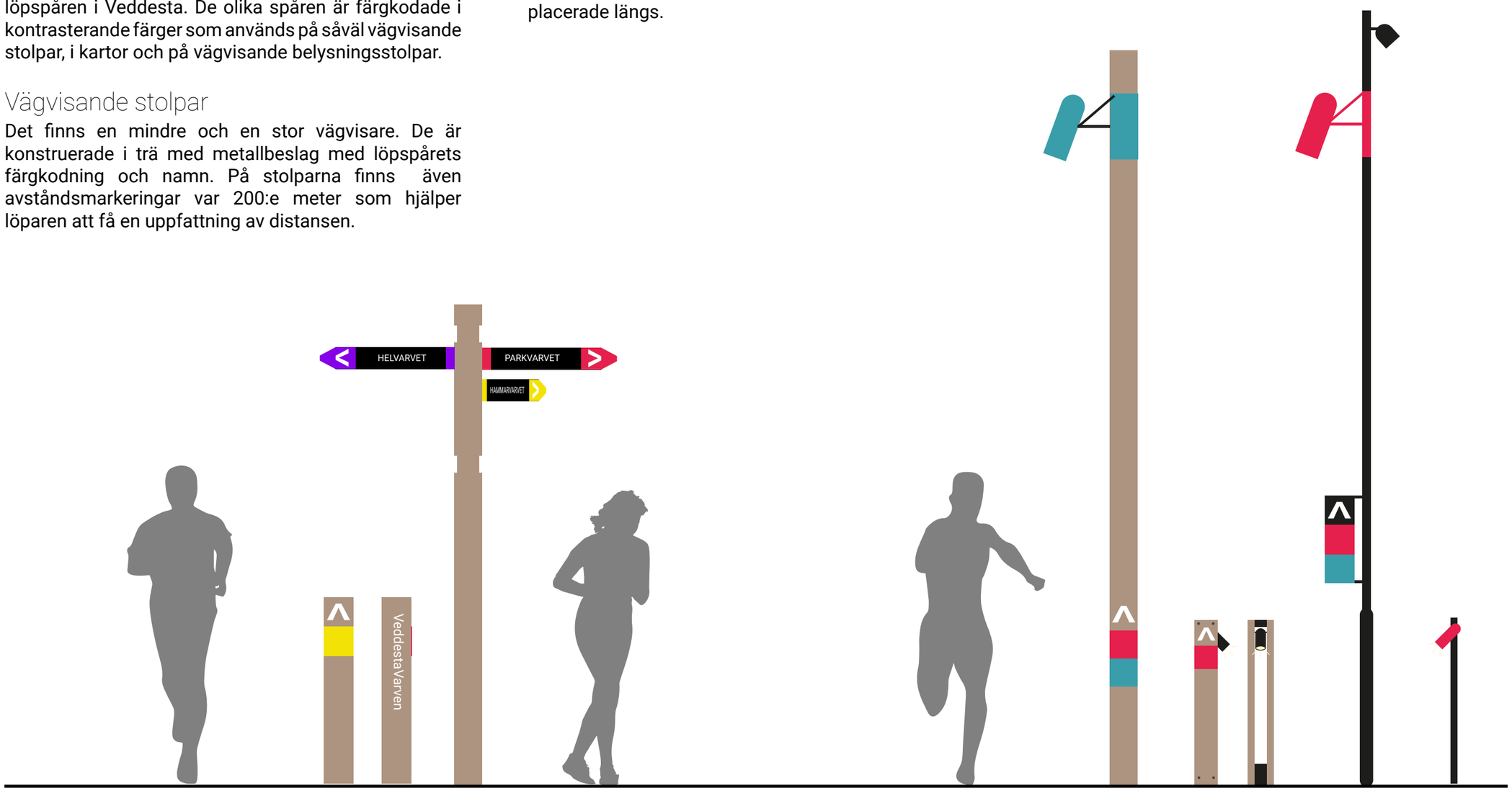
Vägvisare underlättar för löpare att orientera sig längs löpspåren i Veddesta. De olika spåren är färgkodade i kontrasterande färger som används på såväl vägvisande stolpar, i kartor och på vägvisande belysningsstolpar.

Vägvisande stolpar

Det finns en mindre och en stor vägvisare. De är konstruerade i trä med metallbeslag med löpspårets färgkodning och namn. På stolparna finns även avståndsmarkeringar var 200:e meter som hjälper löparen att få en uppfattning av distansen.

Vägvisande belysningsstolpar

Belysningsstolparna i Veddesta utnyttjas även som vägvisare genom att färgkodas enligt det löpspår de är placerade längs.



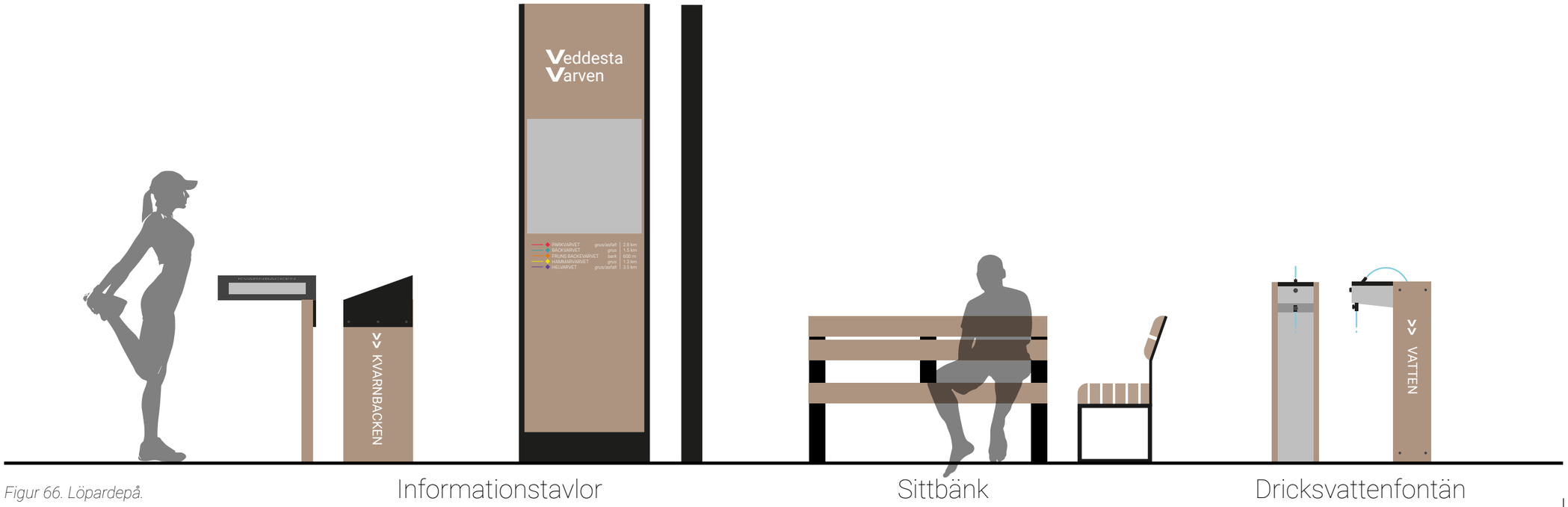
Figur 65. Vägvisande detaljer.

Vägvisande stolpar

Vägvisande belysningsstolpar

LÖPARDEPÅ

Löpardepåer är platser där löpare kan stanna upp för att tillgodose vissa behov, är ett depåstopp för löpare eller en mötesplats. Vid löpardepåerna som är placerade utmed löpspåren kan motionären dricka vatten ur en dricksvattenfontän, vila på en bänk samt orientera sig med hjälp av informationstavlor. Informationstavlorna har en karta över Veddesta som visar de olika löpspåren samt nuvarande plats. Det finns även mindre informationstavlor utplacerade vid löpspåren som berättar lite om omgivningen. Vid dricksvattenfontänen går det dels att dricka från en mindre vattenstråle men även fylla på sin vattenflaska underifrån.



Figur 66. Löpardepå.

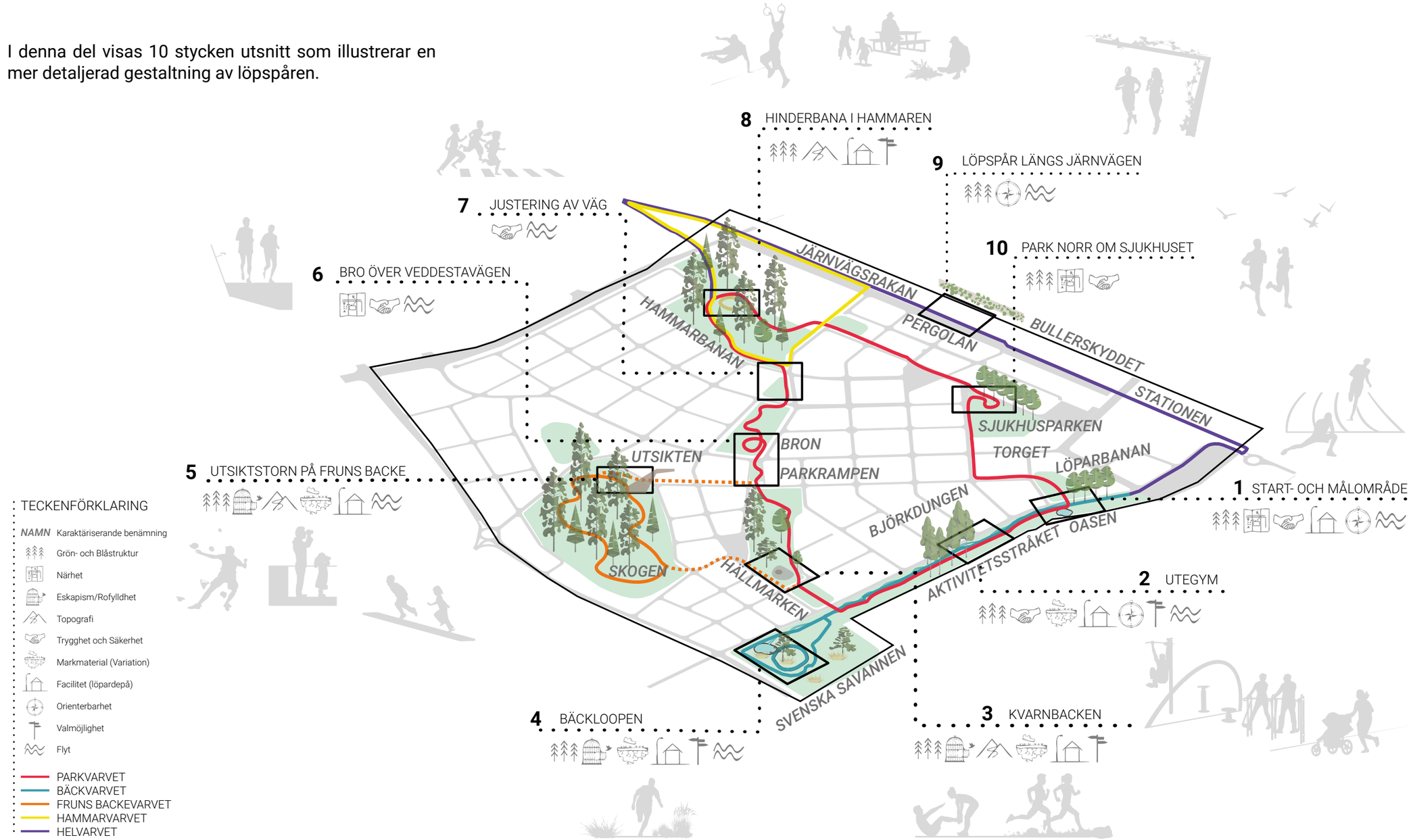
RYTM

Löparens rytm är som takten musikern slår på gitarrens strängar. Byte av miljö är som ett skifte i ackord. På samma sätt som musikern skapar en vacker sång. Vill vi skapa ett vackert och upplevelserikt löpspår med en rytm av varierade och karakteristiska miljöer.

Figur 67. Konceptbild.

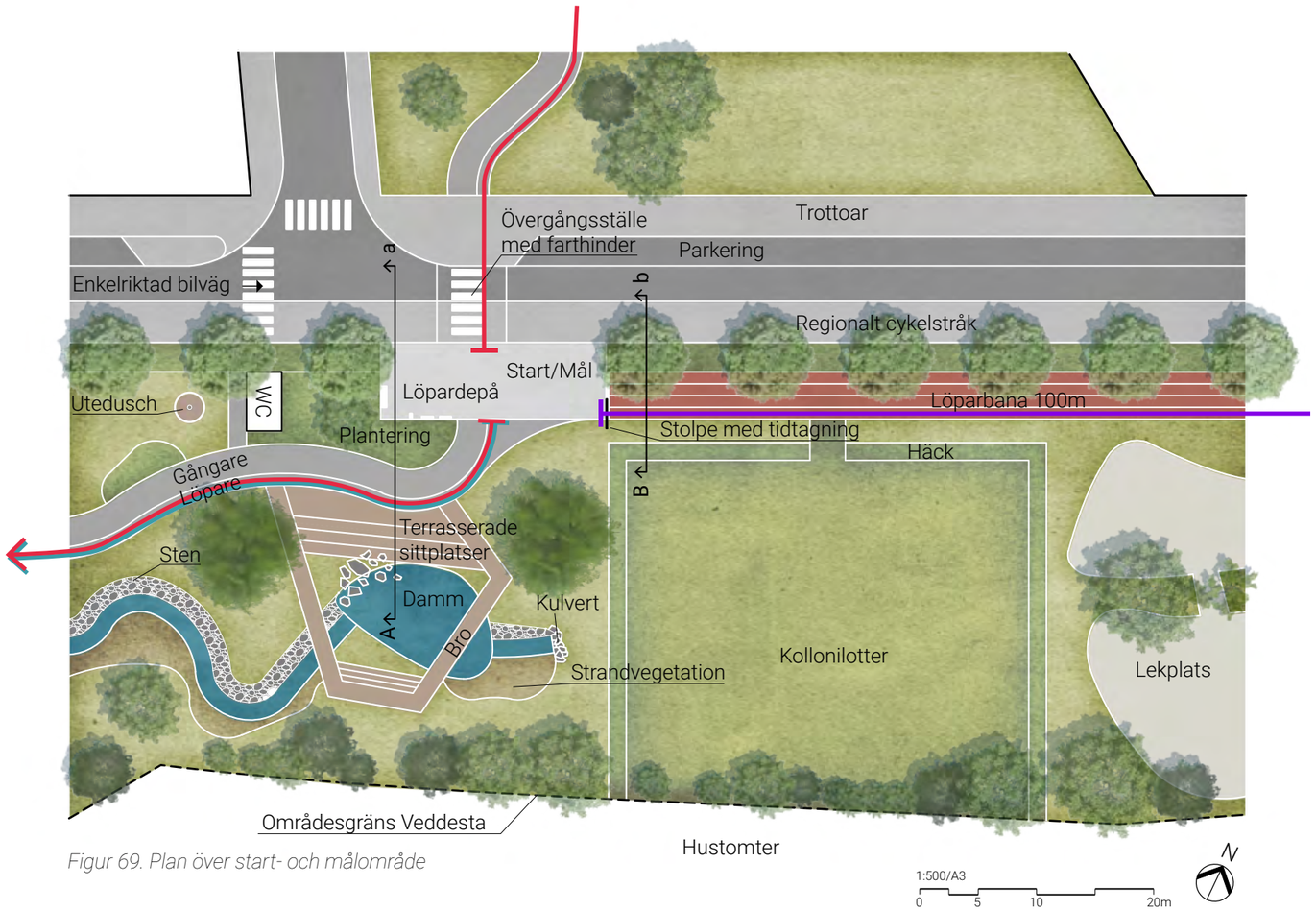
UTSNITT

I denna del visas 10 stycken utsnitt som illustrerar en mer detaljerad gestaltning av löpspåren.



Figur 68. Utsnitt och karaktärskarta. Kartan visar var utsnitten är lokaliserade samt deras rubrik och numrering. Olika platser på kartan är namngivna med karaktäristiska benämningar som tillsammans med silhuetterna som omger kartan hjälper till att beskriva platsernas karaktär och upplevelsevärden. Olika logotyper för löparprinciperna är placerade vid de utsnitt som de har en betydande anknytning till.

1. START- OCH MÅLOMRÅDE



Figur 69. Plan över start- och målområde

Start- och målområdet för Veddestavarven placeras i närheten av centrum, strax söder om ett av Veddestas torg. Här finns en löpardepå med informationsskyltar om löpspåren, sittbänkar och en dricksvattenfontän. För de som springer Helvarvet (lila) avslutas den med en spurtsträcka på en löparbana av tartan som även har tidtagning. Inne i parken finns en damm samt broar som kan ta en till andra sidan dammen. Vid dammen finns terrasserade sittplatser i trä. Det finns även en toalett (WC) och en utedusch i parken. I Veddesta parkstråk kombineras flera aktiviteter och funktioner. Det finns bland annat områden för kolonilotter och en lekplats. Utmed Veddesta parkstråk går ett regionalt cykelstråk och en enkelriktad bilväg. Där löpspåren passerar dessa görs övergångsställen med farthinder för att underlätta passagen. I söder gränsar parken och Veddesta mot hustomter som är avskärmade med buskage och häck.

UTSNITT

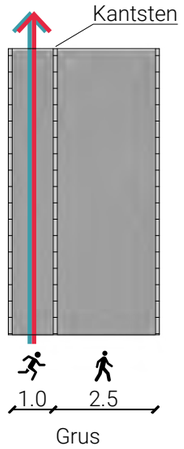
START- OCH MÅLOMRÅDE I VEDDESTA PARKSTRÅK

Sektion A-a

Efter en avslutad löprunda finns det möjlighet att vila i en rofylld miljö på de terrasserade sittplatserna vid dammen. Vägvisande belysningsstolpar hjälper löparen att orientera sig längs parkstråket. Belysningen bidrar även till att öka den upplevda tryggheten. Toaletten kläs med växter på fasaderna vilket ger byggnaden ett mjukare intryck för att smälta in i omgivningen. Löpardepån som är omgiven av vackra planteringar skapar en trevlig entré in i parken.

Grusgång

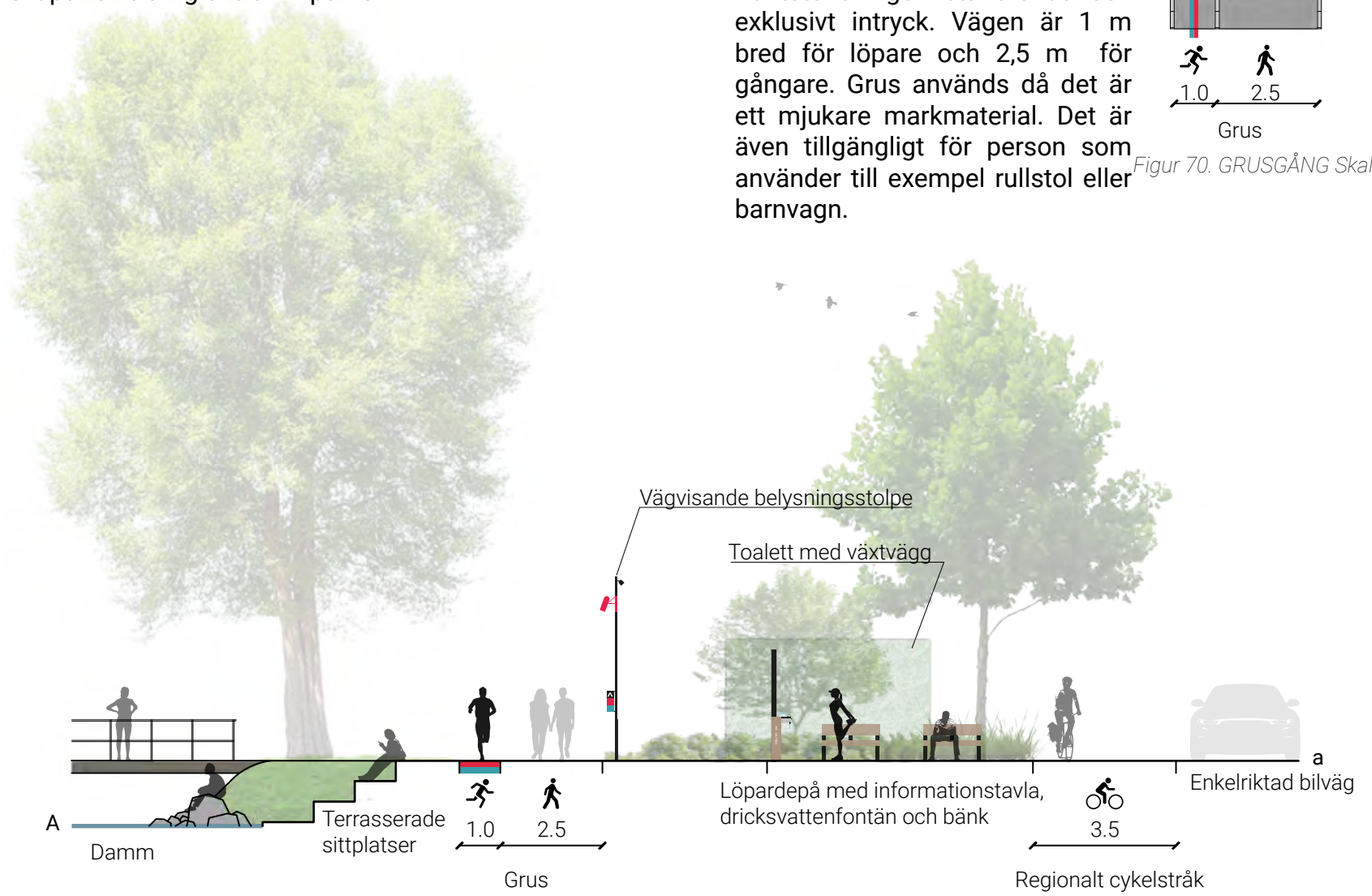
Grusgången som går igenom parken har en separering mellan löpare och gångtrafikanter. Detta är tänkt att underlättar framkomligheten för löpare då gångare uppmärksammas. Spåren separeras med en kantsten som även finns på gångens sidor. Kantstenen ger ett ordnat och exklusivt intryck. Vägen är 1 m bred för löpare och 2,5 m för gångare. Grus används då det är ett mjukare markmaterial. Det är även tillgängligt för person som använder till exempel rullstol eller barnvagn.



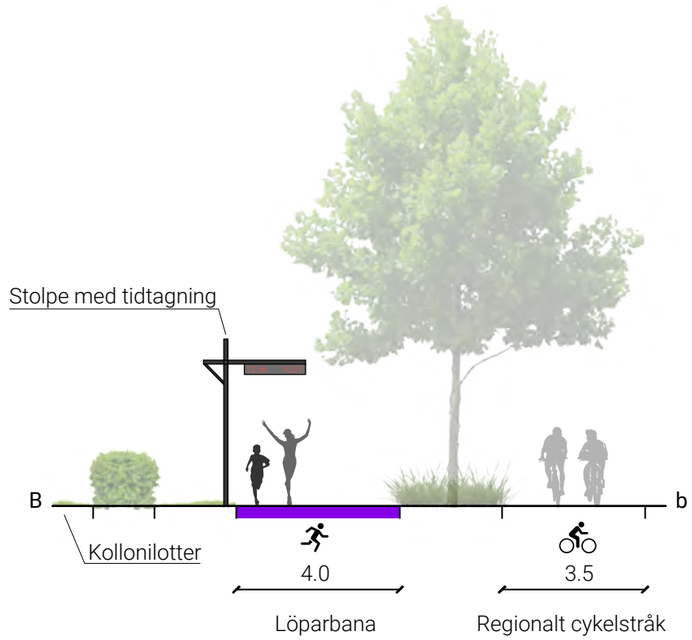
Figur 70. GRUSGÅNG Skala 1:150/A3

Sektion B-b

inramning av området. Löparbanan består av tartan som är det material som används på friidrottens löparbanor. Löparbanan har en tidtagningsklocka som fästs på en stolpe i slutet av banan. Tidtagningen gäller den 100 m långa löpbanan och gör det möjligt att tävla mot varandra. Ett inslag för att bidra till lekfullhet. Tidtagningen startas med en knapp vid löparbanans start. Längs det regionala cykelstråket går en plantering med en trädallé. Allén skapar en grön miljö med tydlig riktning för cyklisterna samtidigt som den skärmar av parken från bebyggelsen. På så sätt blir miljön i parken mer rofylld.

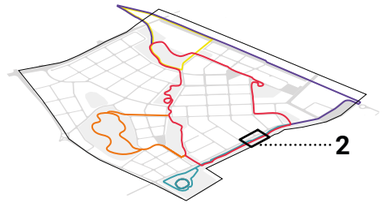


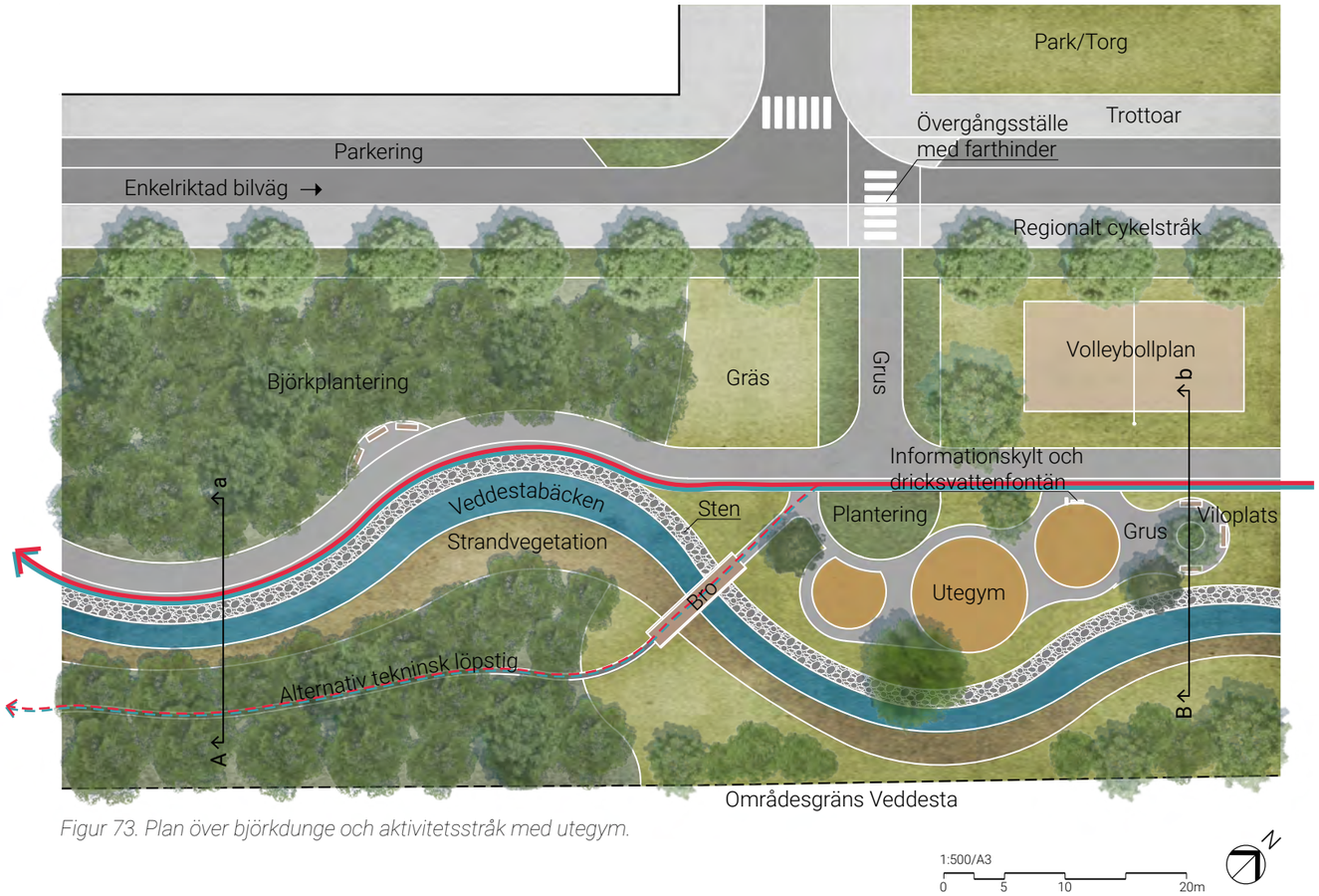
Figur 71. SEKTION A-a Skala 1:150/A3



Figur 72. SEKTION B-b Skala 1:150/A3

2. UTEGYM





Figur 73. Plan över björkdunge och aktivitetsstråk med utegym.

200 m från starten finns ett utegym för styrketräning. Vid utegymmet finns grusgångar och runda ytor av Corkeen, ett markmaterial av kork, med olika typer av träningsutrustning. Här finns även informationsskyltar, dricksvattenfontän, viloplats med bänkar och planteringar.

Veddestabäcken omformas för att den ska återfå sin ursprungliga mer meandrande form som saktar in vattenflödet. Detta tillsammans med strandvegetation bidrar till att rena vattnet. För att skapa en rytm av varierande miljöer längs löpspåret kontrasteras den mer öppna parkkaraktären med att löpspåret går in i en större björkplantering. Löpspåret som går på grusgången genom Veddesta parkstråk har relativt enkel terräng. För den som vill utmana sig finns det möjlighet att välja en mer teknisk löpstig på södra sidan av Veddestabäcken.

Figur 74. Bilder visar björkarnas vita trädstammar och exempel på utrustning vid utegymmet.

UTSNITT

UTEGYM I VEDDESTA PARKSTRÅK

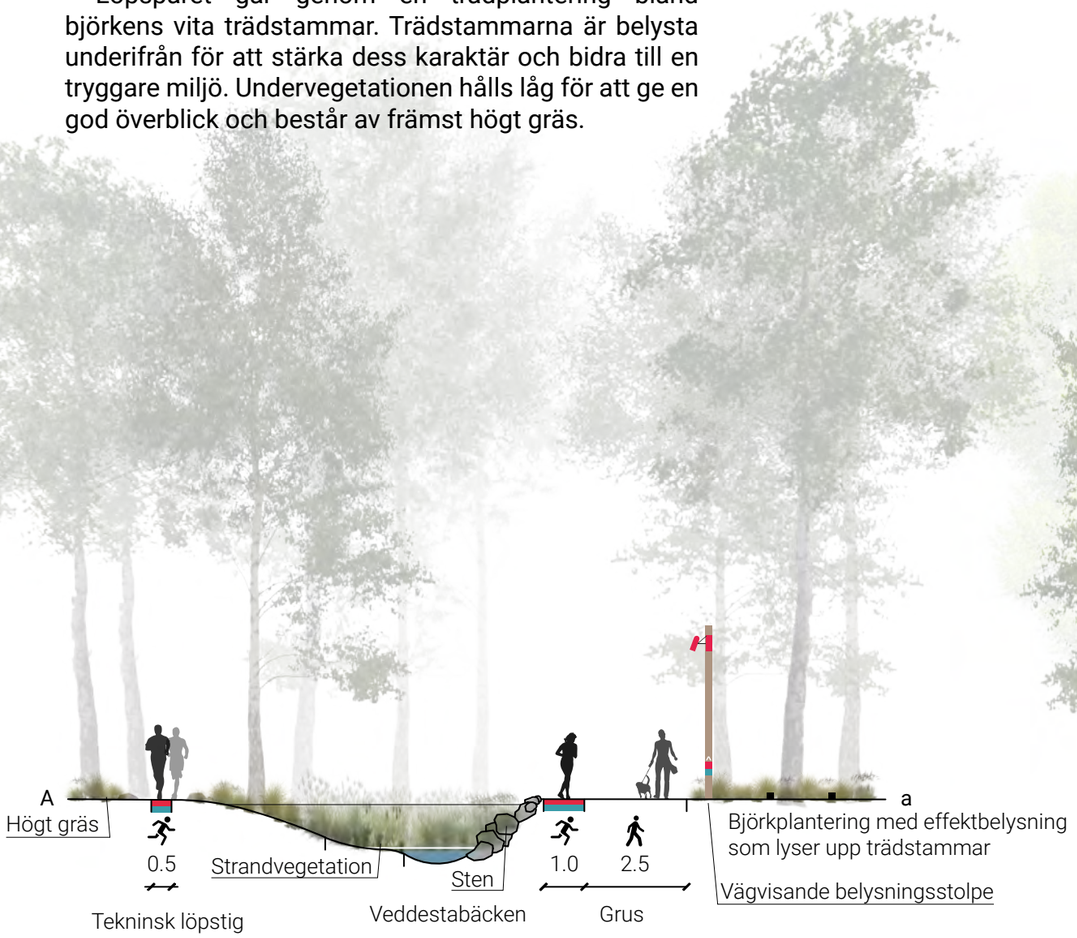
Sektion A-a

Längs Veddestabäckens norra strandkant läggs stora stenar som tar ut höjdskillnaden ner mot bäcken. Dessa ger ett ordnat intryck utan att skymma sikten ner mot bäcken. För löpare kan stenarna bli ett spännande element att springa/hoppa på. Strandvegetationen skapar en vacker fond åt Veddestabäcken.

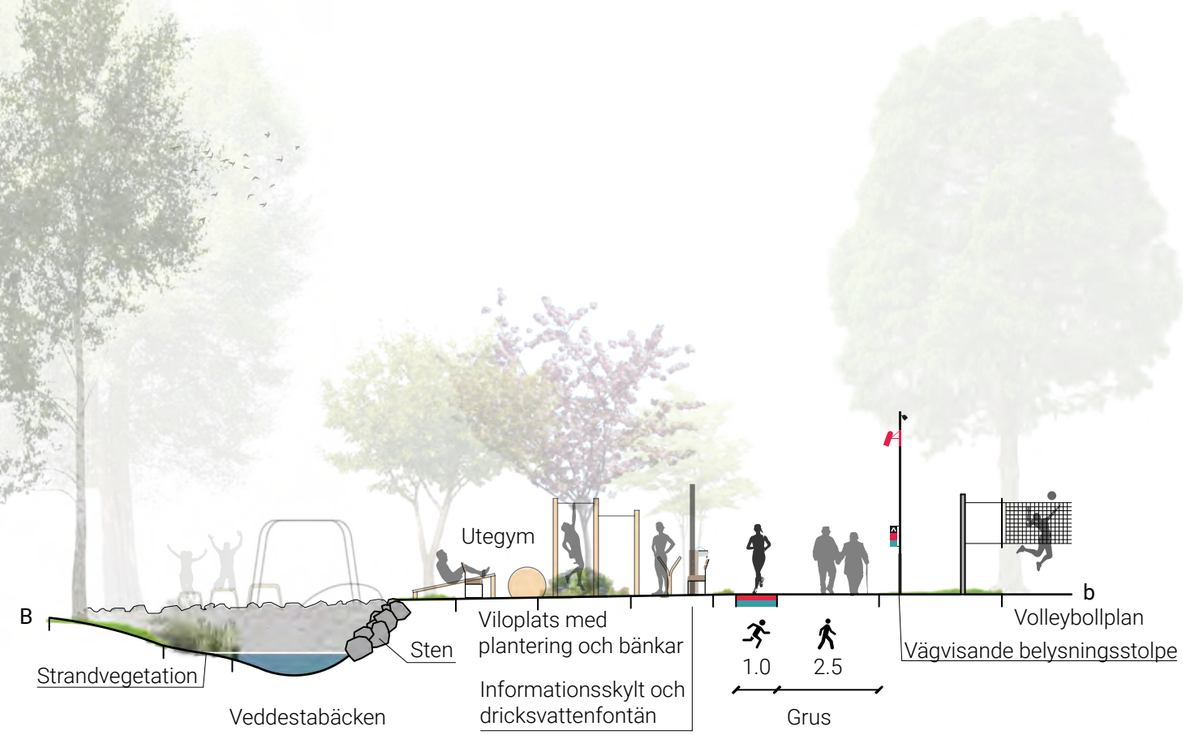
Löpspåret går genom en trädplantering bland björkens vita trädstammar. Trädstammarna är belysta underifrån för att stärka dess karaktär och bidra till en tryggare miljö. Undervegetationen hålls låg för att ge en god överblick och består av främst högt gräs.

Sektion B-b

Löpspåret passerar aktiva mötesplatser såsom en volleybollplan och ett utegym. Utegymmet har utrustning som passar olika typer av träningsformer. Det finns vikter och möjlighet till träning med egen kroppsvikt.

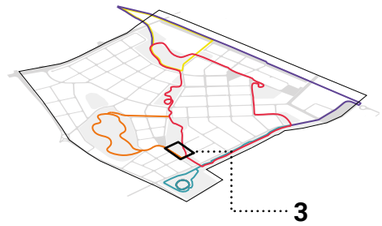


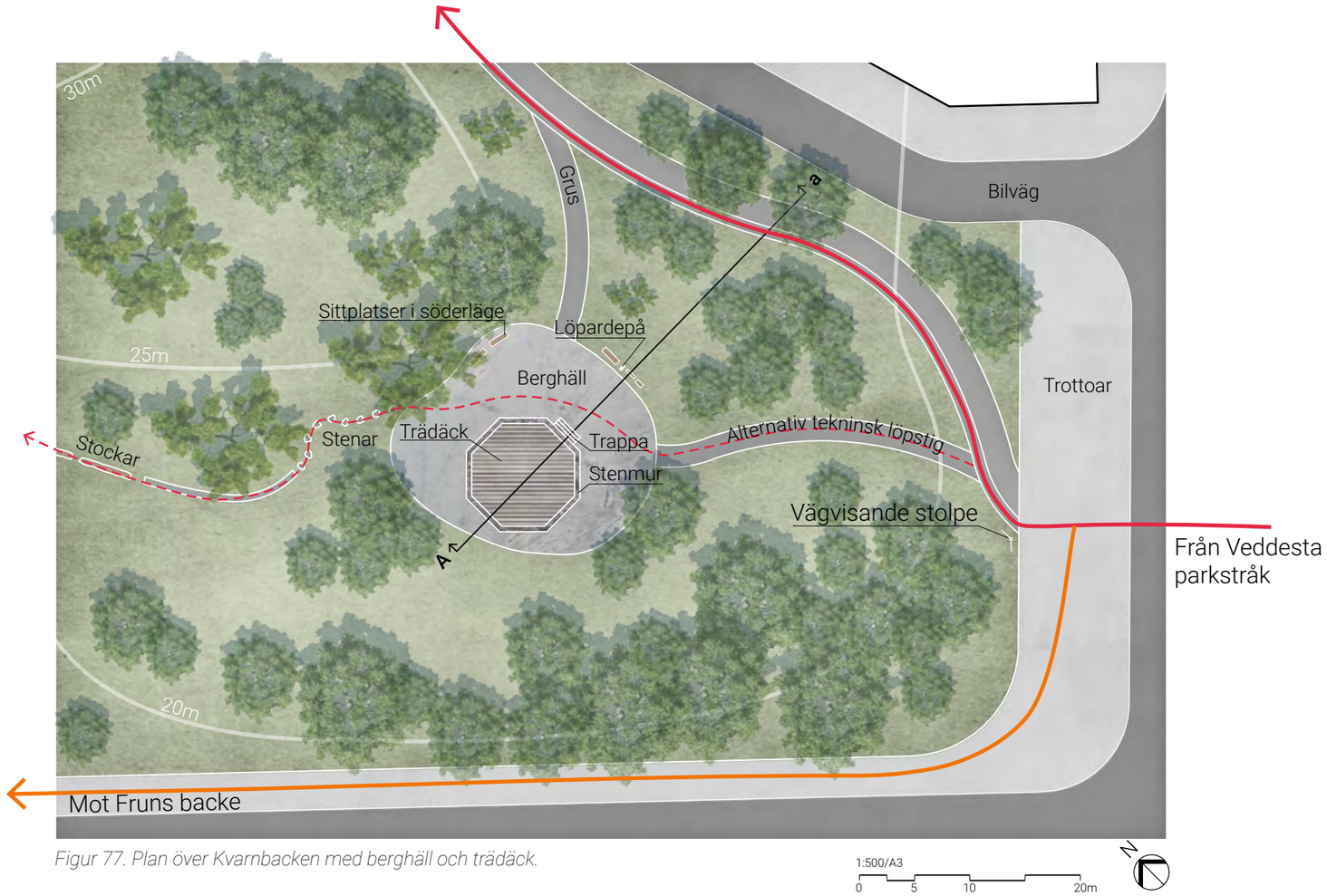
Figur 75. SEKTION A-a Skala 1:150/A3



Figur 76. SEKTION B-b Skala 1:150/A3

3. KVARNBACKEN





Figur 77. Plan över Kvarnbacken med berghäll och trädäck.

Från Veddesta parkstråk kommer Parkvarvet (röd) till Kvarnbacken efter att ha passerat två mindre bilvägar. Vid Kvarnbacken finns det möjlighet att välja olika vägar. Att välja att fortsätta utmed Kvarnbacken, att ta den mer tekniska löparstigen upp på backen, eller att vika av åt vänster mot Fruns Backe. Längs löparstigen finns stenar att hoppa mellan och stockar att balansera över.

Kvarnbacken består av hällmark. För att förstärka dess karaktär vid Löpardepån synliggörs en yta av berghäll genom att tvättas ren från vegetation. Genom att göra detta får platsen även ett mer ordnat intryck. Uppe vid berghällen finns också ett trädäck. Trädäcket är upphöjt och omges av en stenmur. Dess form efterliknar basen till en kvarn för att symbolisera den kvarn som tidigare funnits vid Kvarnbacken. Trädäcket kan utnyttjas som sittplats, yoga plattform eller valfri scen. Även Informationstavlor upprättas för att berätta om växtlighet och om platsens historia.

Hällmark och liten solitär tall på Kvarnbacken.

UTSNITT

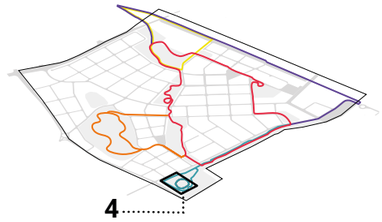
KVARNBACKEN

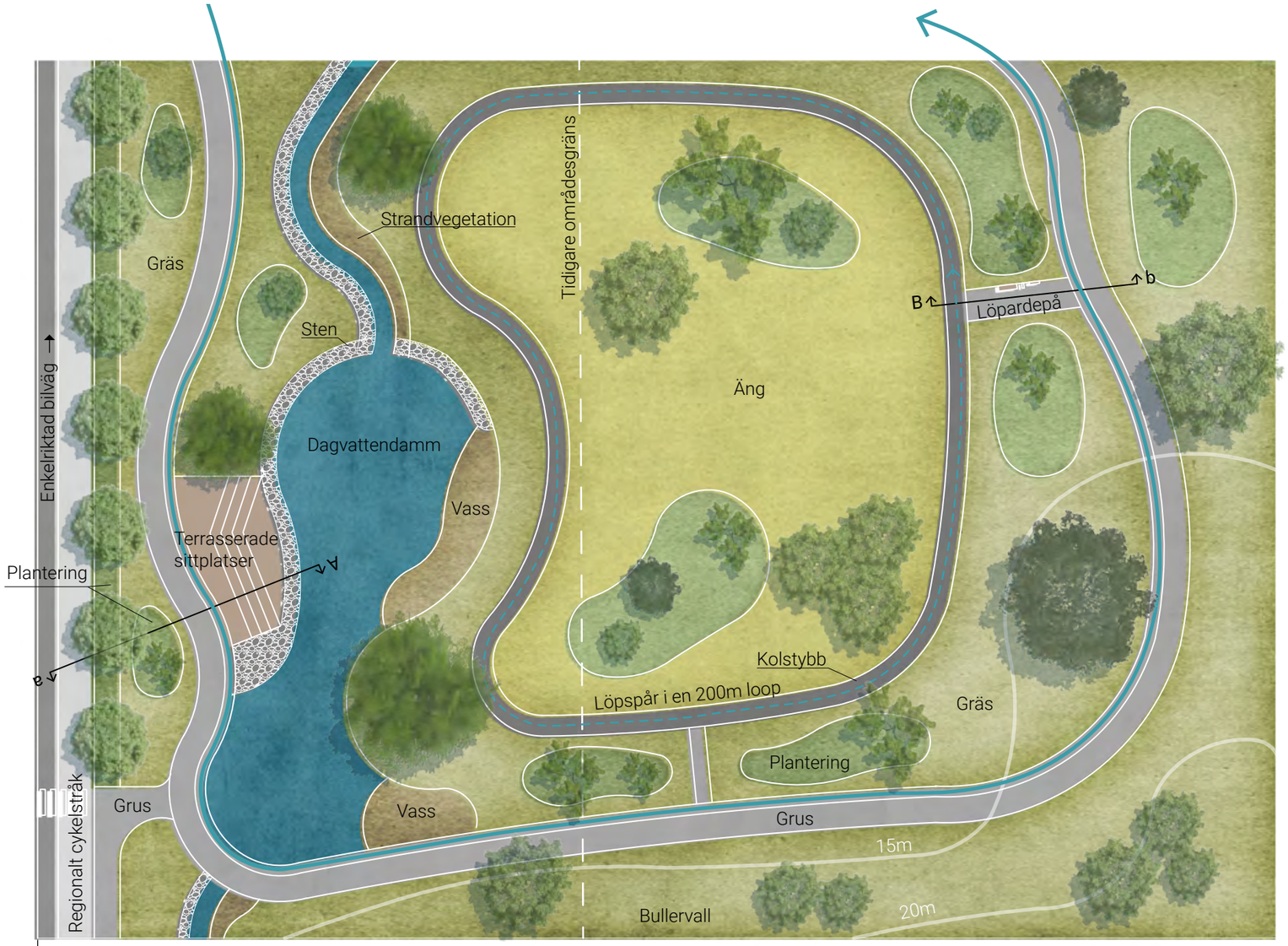
Sektion A-a

Trädäcket är en oprogrammerad yta som kan användas för till exempel styrketräning eller yoga. Det finns även sittplatser i form av bänkar i söderläge där löparen kan vila. Vegetationen på Kvarnbacken karaktäriseras bland annat av solitära tallar. De tallar som finns på platsen framhävs genom att vegetationen kring dessa gallras ur.

Figur 78. SEKTION A-a Skala 1:150/A3

4. BÄCKLOOPEN





Figur 79. Plan över södra delen av Veddesta parkstråk med karaktären av "svensk savann".

Del I: Inledande | **Del II: Undersökande** | Del III: Avslutande

INLEDNING • LITTERATURSTUDIE • TESTLÖPRUNDOR • PRINCIPER • LANDSKAPSANALYS • **GESTALTNING** • DISKUSSION • REFERENSER

Området vid slutet av Veddesta parkstråk har karaktären av "svensk savann" med planteringar av högt prydnadsgräs och solitärträd som tillåts få karaktäristiska former. Naturligt förekommande ängsmark sparas också i partier för att kontrastera mot delarna med mer tillrättalagd och skött parkmark. Löpspåret passerar terrasserade sittplatser i trä som ligger intill en dagvattendamm. En kulle upprättas på ängen med grävmaterial från husbyggnationerna. Kullen agerar Bullervall och skärmar av området från intilliggande bilväg för att skapa en mer rofylld miljö. Löpspåret går upp på en del av bullervallen för att skapa lite dynamik i löpningen. Innanför löpspåret anläggs en 200 m lång löparbana av kolstybb. Kolstybb är ett markmaterial som var vanligt förr i tiden som använts på löparbanor innan tartan. Kolstybb ger bra fäste för löpare, ger en mer naturnära känsla och permeabilitet.

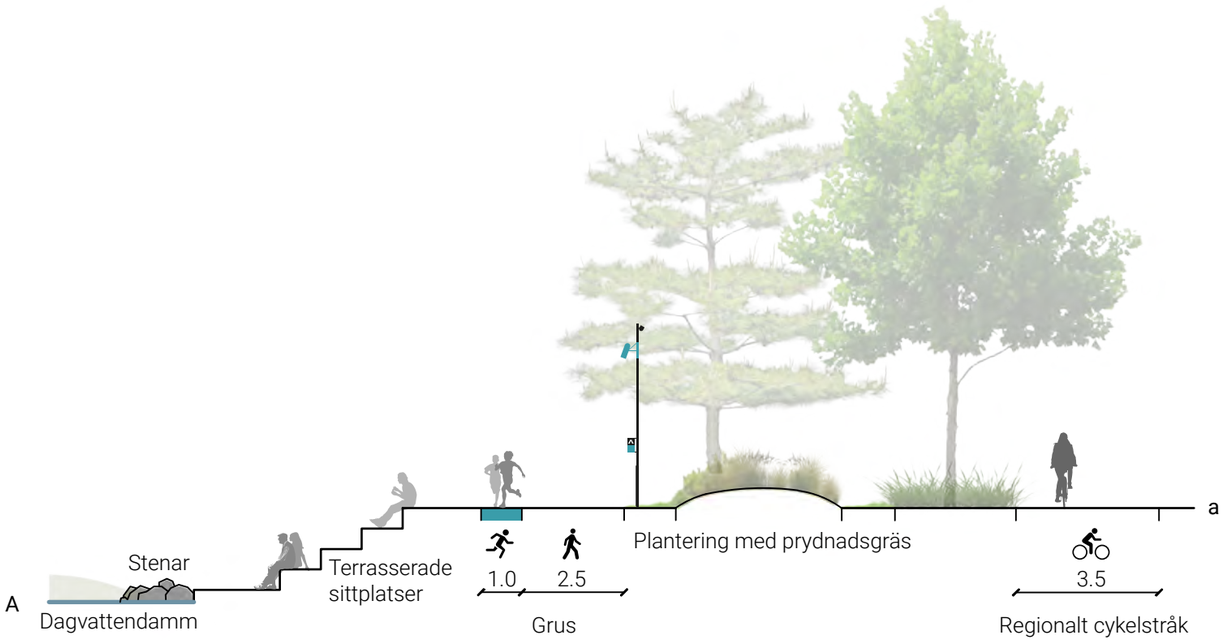
Figur 80. Inspirationsbilder för "svensk savann" och exempel på vegetationens karaktär. Översta fotot av Pixabay från Pexels

UTSNITT

BÄCKLOOPEN

Sektion A-a

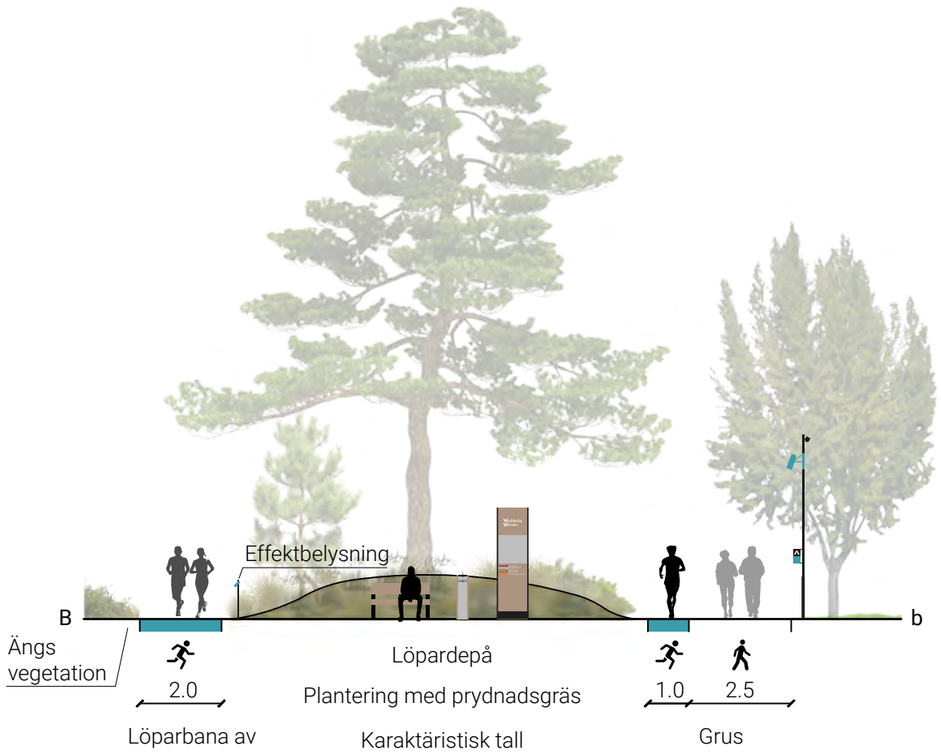
De terrasserade sittplatserna blir en samlingsplats men även en plats för vila där man kan blicka ut över dagvattendammen och den ”svenska savannen”.



Figur 81. SEKTION A-a Skala 1:150/A3

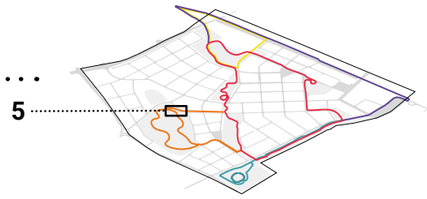
Sektion B-b

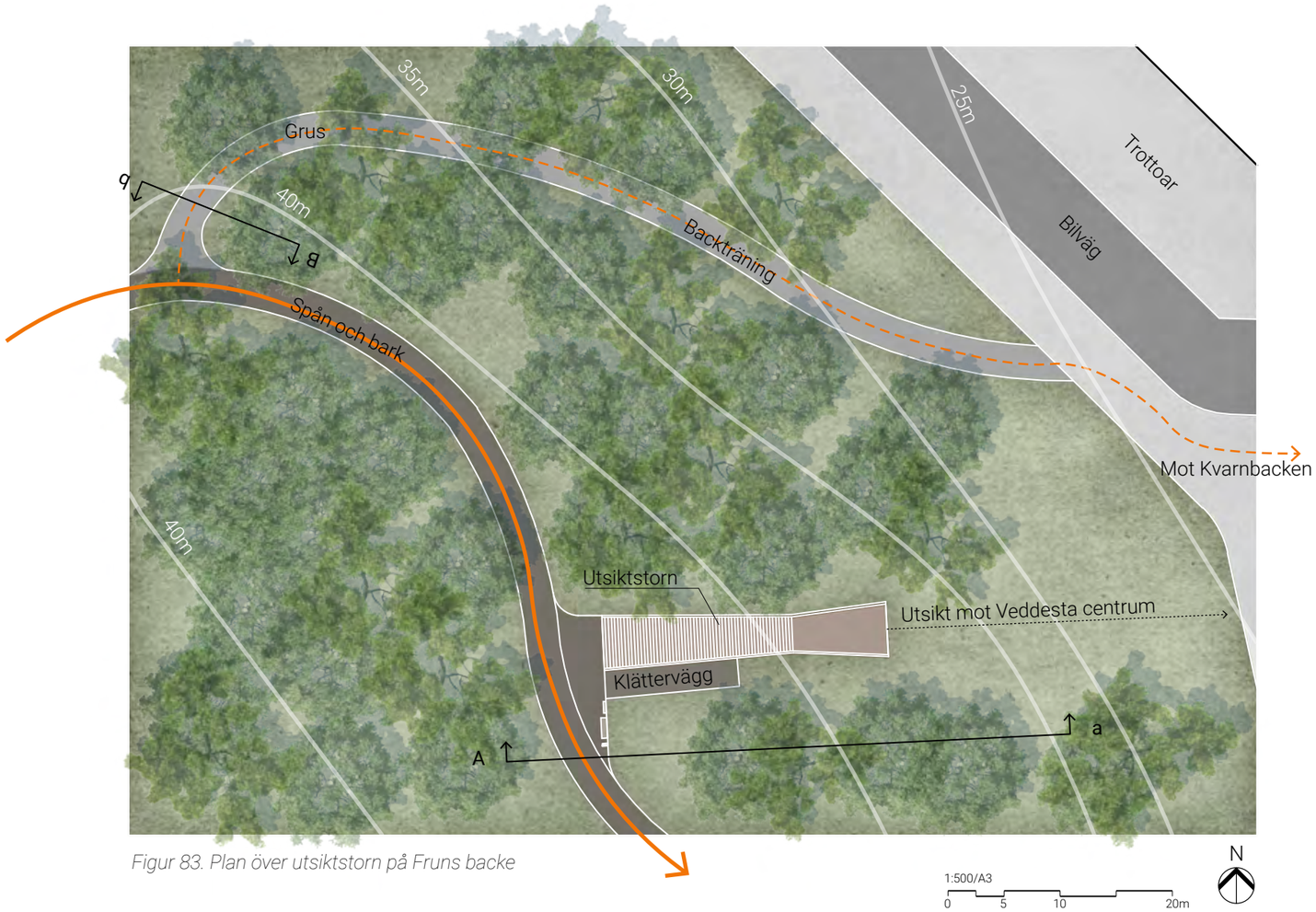
På löparbanan av kolstybb kan löpare springa snabbt utan några hinder. Löpare slipper konkurrera med andra om utrymmet, bara sinsemellan. Löparbanan går runt ett område av högt gräs och ängsvegetation. Längs löparbanan finns små belysningsstolpar som skapar en effektfull upplevelse. På löpardepån som är placerad intill löparbanan ges möjligheten att vila och dricka vatten. Upphöjda planteringsytor med prydnadsgräs och karaktäristiska träd som tall formar en rumslig separation mellan löpbanan och grusgången.



Figur 82. SEKTION B-b Skala 1:150/A3

5. UTSIKTSTORN PÅ FRUNS BACKE





Figur 83. Plan över utsiktstorn på Fruns backe

En 85 m lång grusbacke med 20% lutning går upp till toppen av Fruns backe. Löpare kan använda denna för backträning. Backen bildar även en koppling ner mot bebyggelsen och vidare mot Kvarnbacken.

På Fruns backe går en 600 m lång löpslinga med belysning på ett mjukt markmaterial av spån och bark som smälter in i den naturliga omgivningen. Här har löpare som föredrar ett mjukare underlag möjlighet att träna. Ett utsiktstorn är lokaliserat på toppen av Fruns backes norra del. Det finns även en klättervägg på sidan av utsiktstornet.

UTSNITT

UTSIKTSTORN VID FRUNS BACKE

Sektion A-a

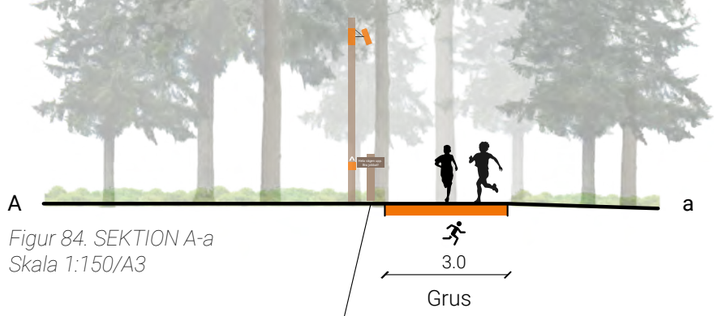
På toppen av backen upp till Fruns backe finns en motiverande skylt som belyser möjligheten till backträning och som peppar eller irriterar löpare.

Sektion B-b

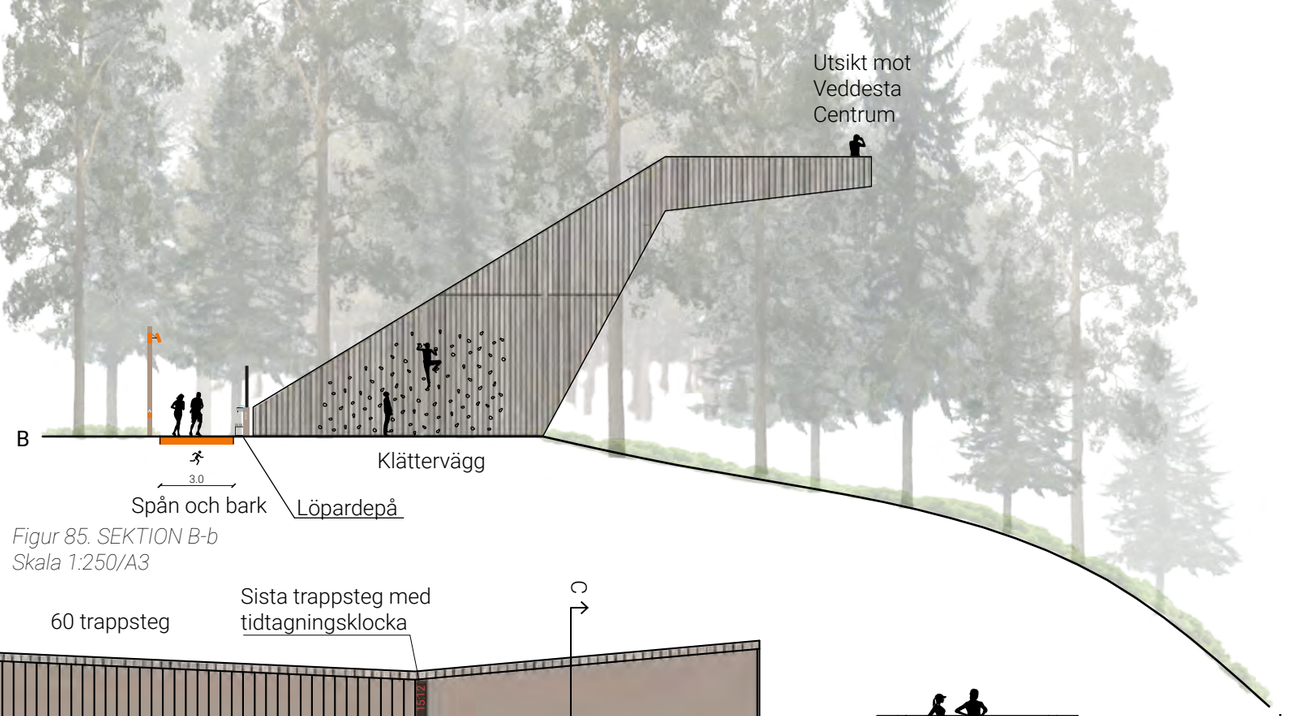
Vid botten av utsiktstornet finns en löpardepå med informationsskylt, dricksvattenfontän och bänk att vila på. Utsiktstornets fasad är av obehandlad träpanel som smälter in i omgivningen för att minska dess visuella påverkan på naturupplevelsen. På utsiktstornets fasad finns en klättervägg. Löpare kan kombinera träningen med klättring.

Utsiktstorn

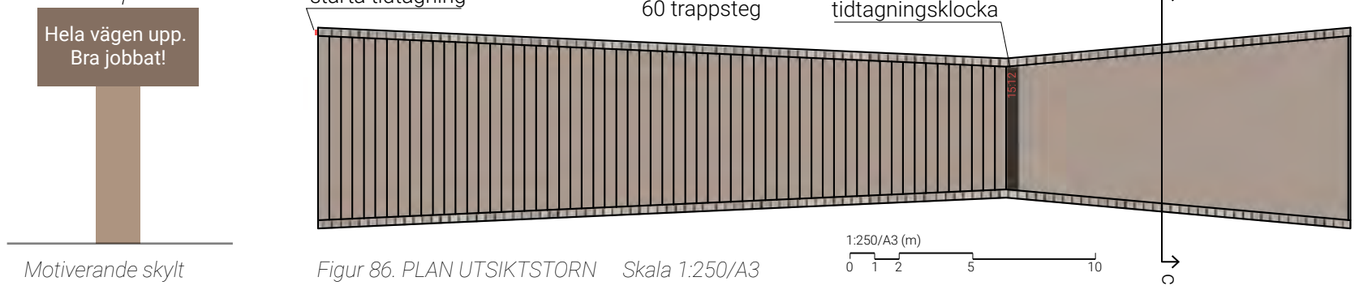
Från toppen av utsiktstornet erbjuds en utsikt mot Veddesta centrum ca 30 m över omgivande bebyggelse. Utsiktstornet är utrustat med en tidtagningsklocka. Klockan gör det möjligt att ta tiden upp för de 60 trappstegen till toppen. Tidtagningen startas via en knapp på botten och avslutas när löparen trampar på det sista trappsteget som har en tryckkänslig sensor. Tiden visas på en skärm som är integrerad i det sista trappsteget. På så sätt behålls en minimalistisk design som inte skymmer eller stör utsikten.



Figur 84. SEKTION A-a
Skala 1:150/A3



Figur 85. SEKTION B-b
Skala 1:250/A3

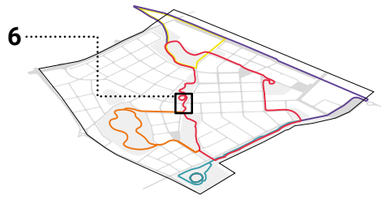


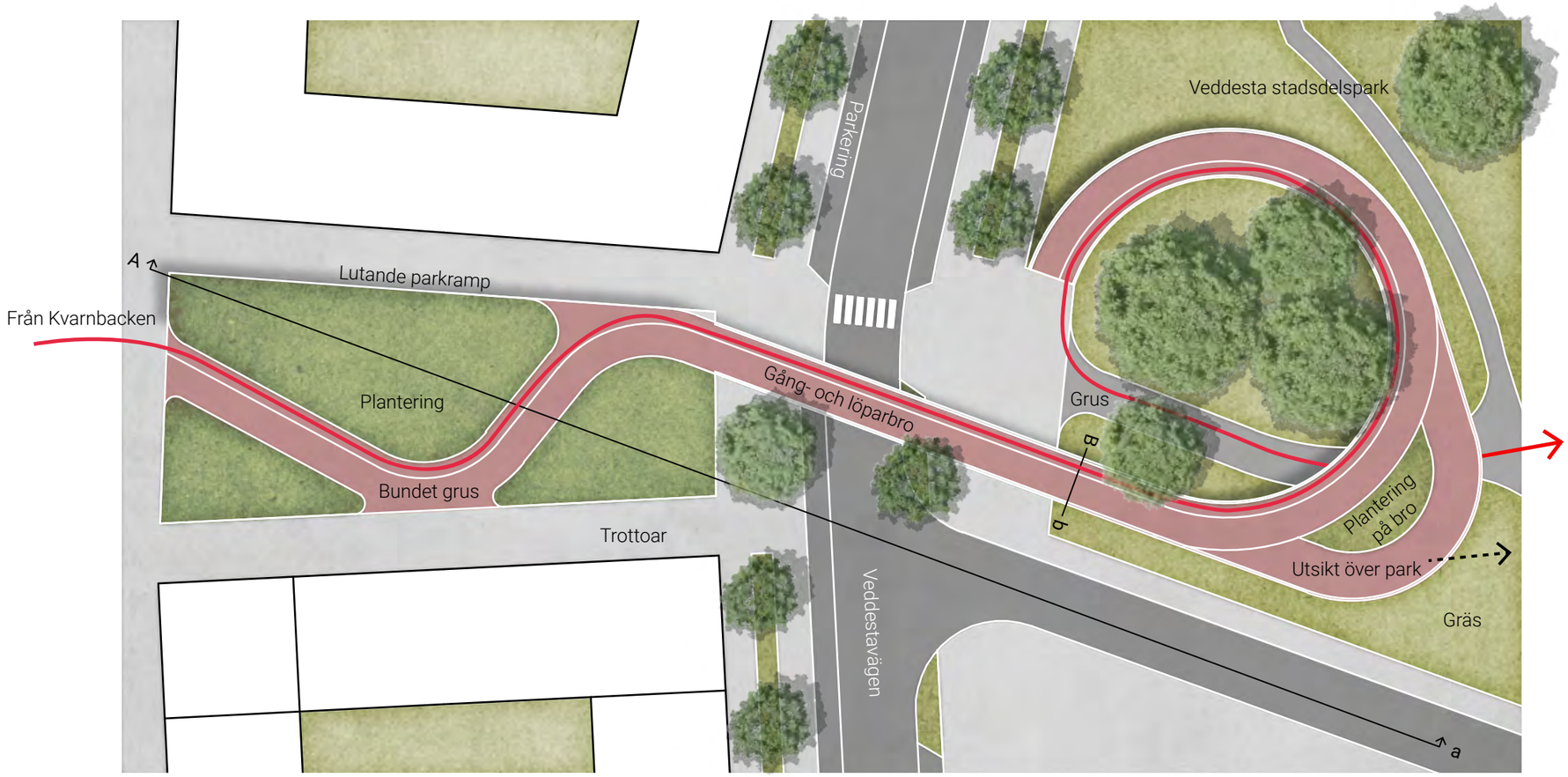
Motiverande skylt

Figur 86. PLAN UTSIKTSTORN Skala 1:250/A3

Figur 87. SEKTION C-C Skala 1:250/A3

6. BRO ÖVER VEDDESTAVÄGEN





Figur 88. Plan av gång- och löparbro som går över Veddestavägen

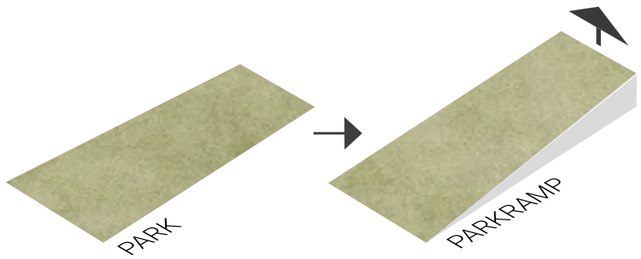
Veddestavägen är en av de största barriärerna inom Veddestaområdet. För att vägen ska kunna passeras av löpare utan avbrott, anläggs en gång- och löparbro som binder samman grönområdet Kvarnbacken med Veddesta stadsdelspark. På så sätt kan löpare korsa Veddestavägen utan att tappa flytet i löpningen. Brons norra del landar vid entrén till Veddesta Stadsdelspark. Bron utformas med en utsiktsplats samt en planteringsyta i norra delen av bron.

Ytbeläggning på bron är ett rödfärgat grus som tillsammans med ett bindemedel fäster vid markytan. Detta skapar en dekorativ och slittålig yta. Ytan ger intrycket av en grusgång. Då grusgångar används på större delen av löpspårs partierna får de en enhetlighet som hjälper löpare att navigera sig längs spåren.

UTSNITT

BRO ÖVER VEDDESTAVÄGEN

Figur 89. SEKTION A-a Skala 1:400/A3



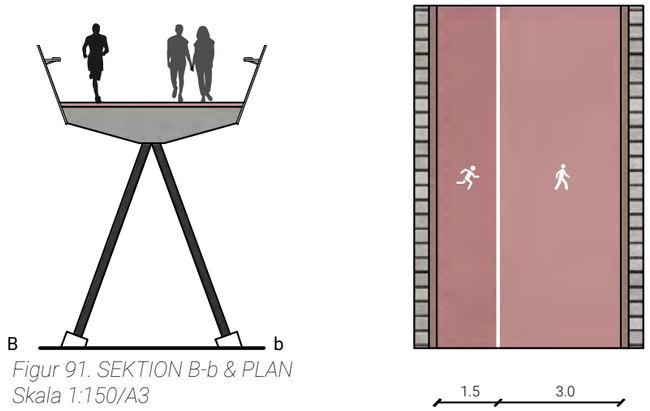
Figur 90. PARKRAMP

Parkramp

En planerad park höjs upp och blir till en parkramp som bron kan ta sats från. På så sätt kan ytans funktion som park bevaras och samtidigt kombineras med en smidig grön övergång till Veddesta stadsdelspark. Byggnaden som tillkommer under parken kan förslagsvis förses med en allmän funktion. Den annorlunda designen gör att bron blir ett karaktäristiskt landmärke i den nya stadsdelen. Detta bidrar även till orienterbarheten i området.

Sektion A-a

Bron har en totallängd på 120m varav 55m går upp på en lutande parkramp. På parkrampen finns dekorativa planteringar och platser att stanna upp på. Sidorna av bron är i träpanel som skärmar av löpare och gångare från bilvägens buller. Trädplanteringar på marknivå vid bron gör att löparen springer “i trädkronorna”. På bron går det att få en utsikt från 6 m höjd ut över Veddesta stadsdelspark. Då bron inte har några trappor är det enkelt att ta sig över med exempelvis rullator eller barnvagn.



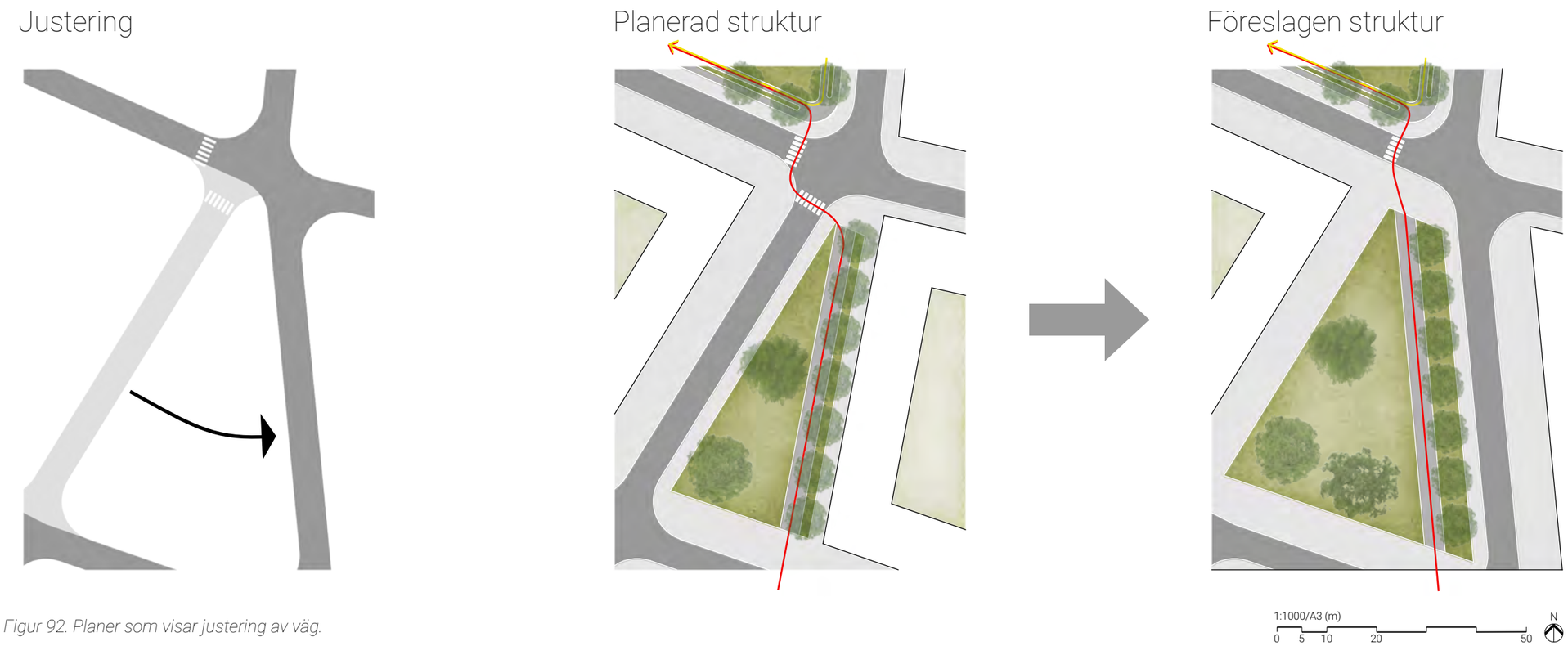
Figur 91. SEKTION B-b & PLAN
Skala 1:150/A3

Sektion B-b

Bron är uppdelad i två filer, en för löpare (1,5m) och en för gående (2,5m). Filerna har en nyansskillnad och är även skilda med en vit linje.

7. JUSTERING AV VÄG

Strax norr om Veddesta stadsdelspark görs en justering av den planerade strukturen. En väg korrigeras så den går på motsatt sida av en park i jämförelse med den planerade strukturen. Detta resulterar i att löpare behöver passera ett övergångsställe mindre. På så sätt förbättras övergången ur ett flyt och säkerhetsperspektiv.



Figur 92. Planer som visar justering av väg.

UTSNITT

JUSTERING AV VÄG

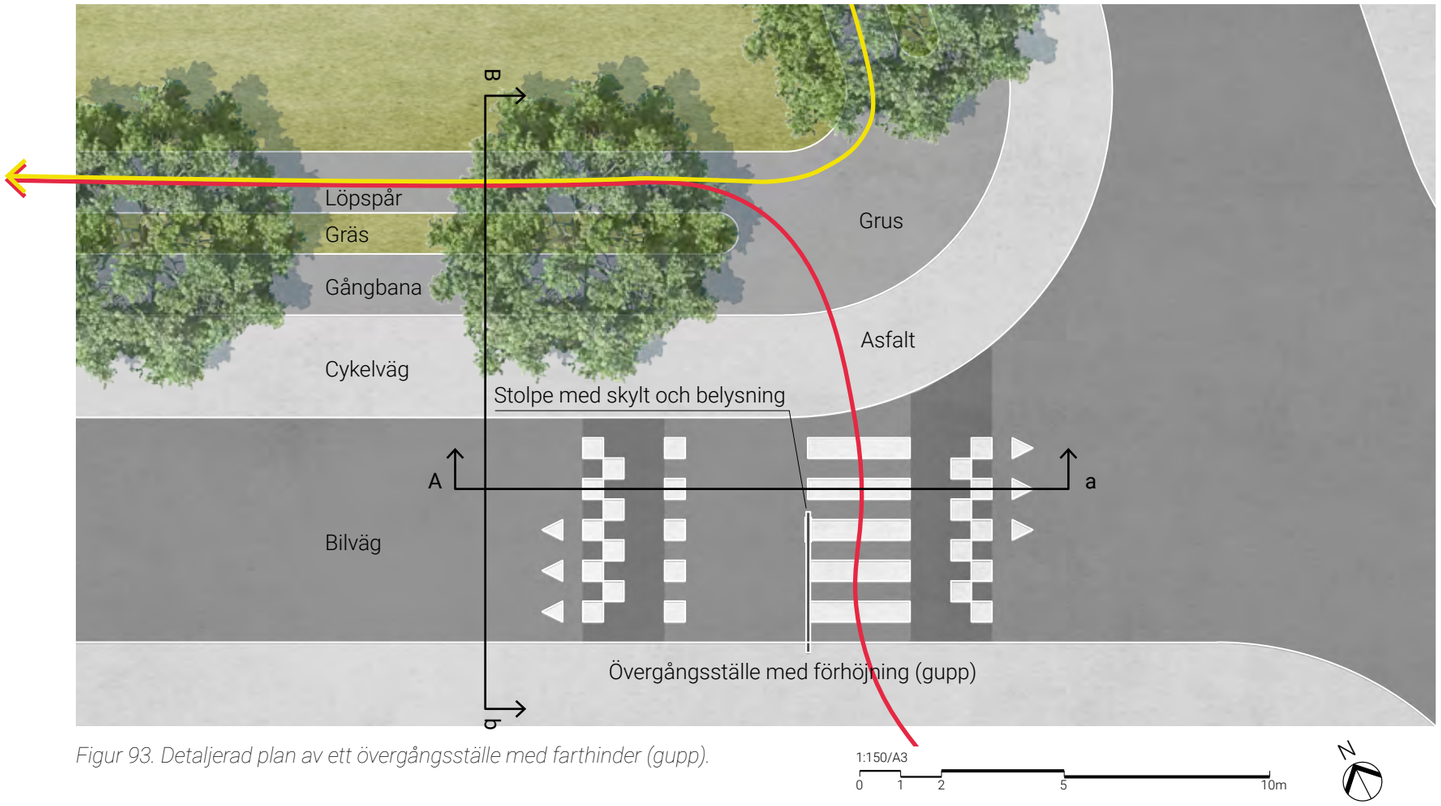
Exempel på utformning av ett övergångsställe för löpare, cyklister och gångare. På detaljbilden syns hur löpare tar sig över bilvägen och fortsätter på en grusväg längs Hammarvarvet (gul).

Sektion A-a

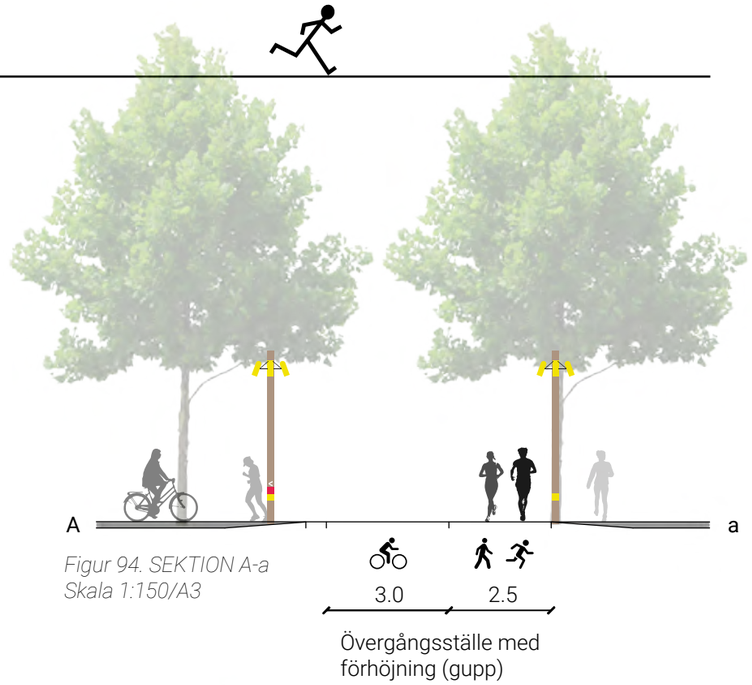
Genom att höja upp övergångsstället till samma nivå som intilliggande gång- och cykelvägar underlättas passagen för löpare som inte riskerar att snubbla på en hög kantsten. Förhöjningen skapar dessutom ett farthinder för biltrafik.

Sektion B-b

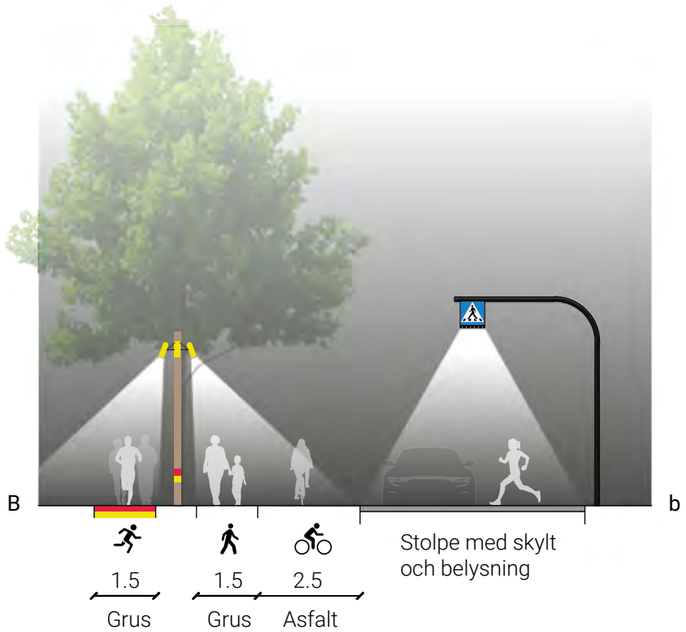
Sikt är viktigt för att höja säkerheten vid övergångsställen, framförallt när det är mörkt. Övergångsstället utformas med en stolpe med skylt och belysning som sträcker sig ut över bilvägen. Detta gör skylten tydlig för bilister och belysningen förbättrar sikten för både bilister och löpare. Det är också viktigt att få trafikanter och löpare att tydligt uppmärksamma övergångstället. Exempelvis genom att plantera två rödbladiga träd, ett på vardera sida av övergångstället.



Figur 93. Detaljerad plan av ett övergångsställe med farthinder (gupp).

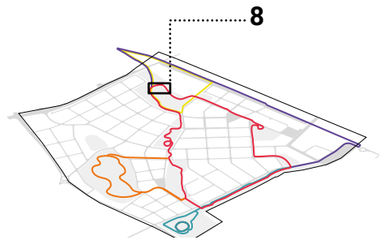


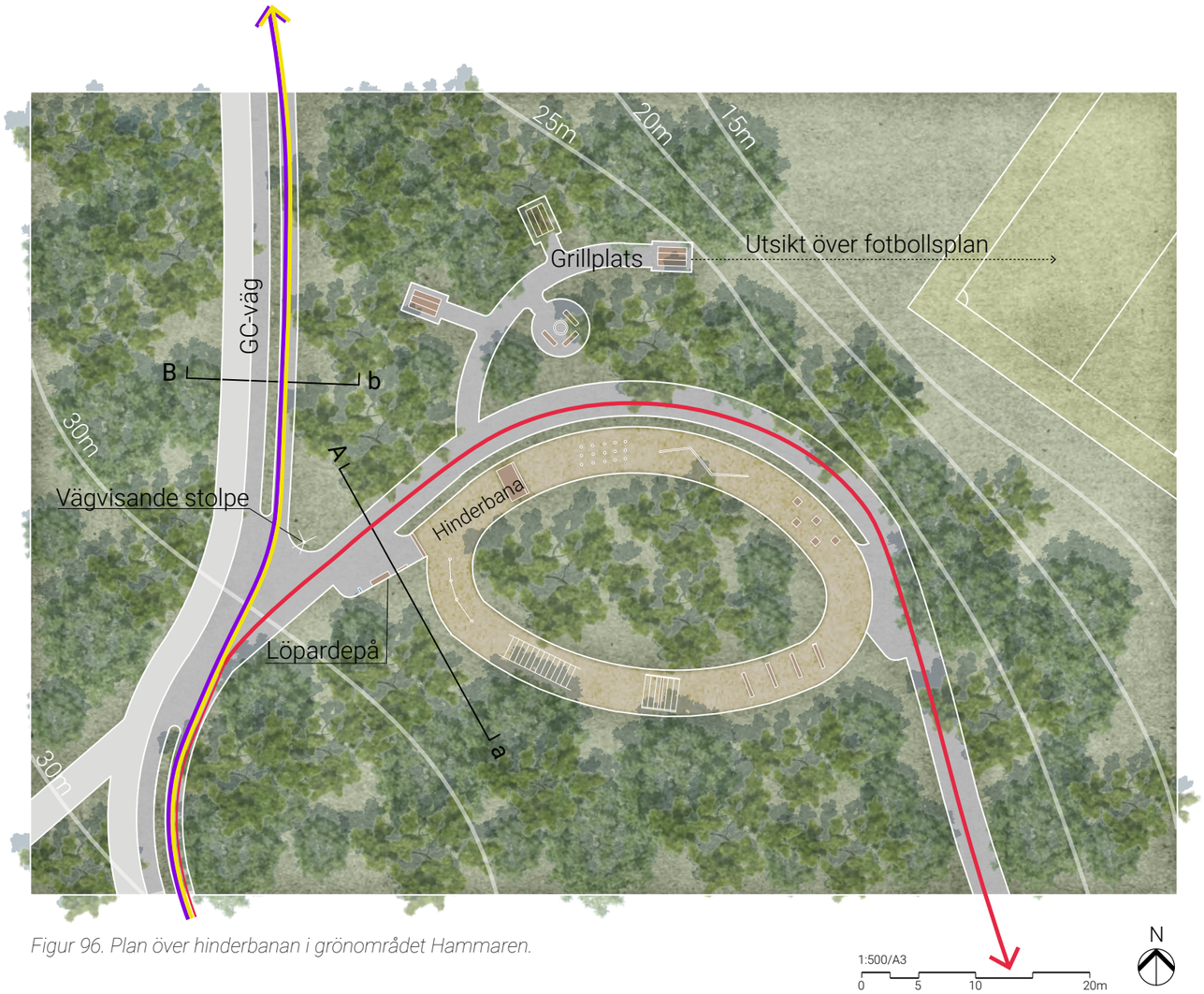
Figur 94. SEKTION A-a
Skala 1:150/A3



Figur 95. SEKTION B-b
Skala 1:150/A3

8. HINDERBANA I HAMMAREN





Figur 96. Plan över hinderbanan i grönområdet Hammaren.

Vid grönområdet Hammaren kan löpare välja att springa Helvarvet (lila), Hammarvarvet (gul) eller Parkvarvet (röd). Helvarvet och Hammarvarvet fortsätter i nordlig riktning där det även finns en koppling till områden norr om Veddesta. Parkvarvet viker av in i skogen och vidare mot centrala delar av Veddesta. En vägvisande stolpe vid korsningen gör det enkelt att hitta och välja önskad väg. Vid korsningen finns även en löpardepå med en sittbänk, dricksvattenfontän och informationsskylt med karta. I skogen är en hinderbana lokaliserad. Hinderbanan är ett träningsinslag som kan kombineras i löprundan. På så sätt kan träningen och löpningen bli mer varierad. Markmaterialet längs hinderbanan är av träflis. Norr om hinderbanan placeras en grill- och rastplats med utsikt över idrottsanläggningen med fotbollsplanerna. Tillsammans med löpardepån, hinderbanan och rastplatsen blir detta en attraktiv mötesplats för löpare.

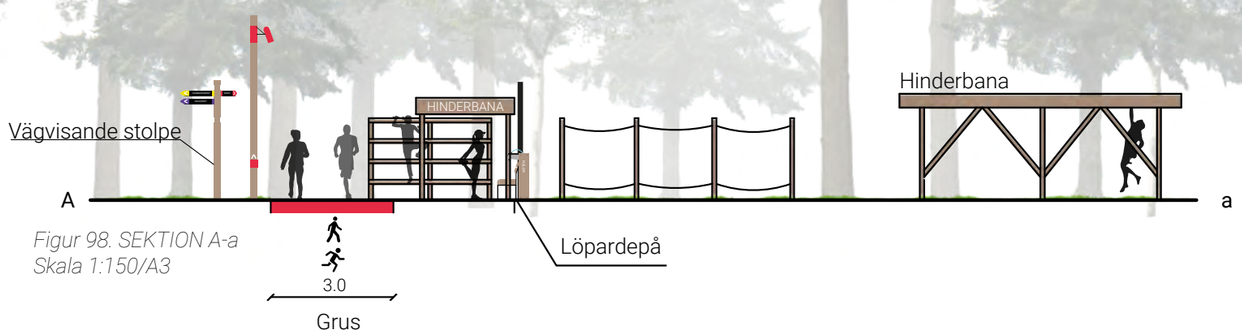
Figur 97. Exempel på hinderbana med träflis som markmaterial.

UTSNITT

HINDERBANA VID GRÖNOMRÅDET HAMMAREN

Sektion A-a

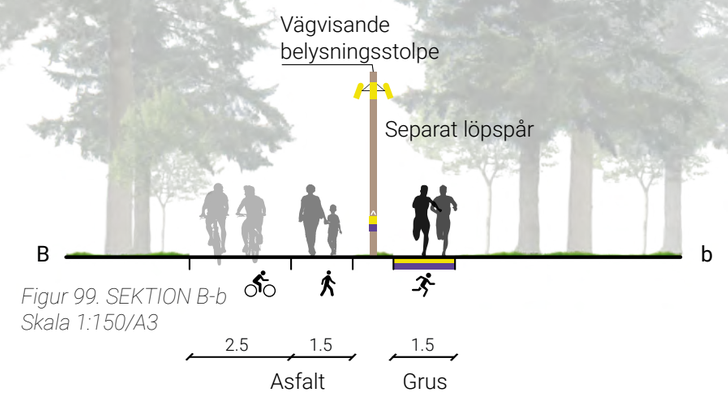
Grusgången som går in i skogen på Parkvarvets sträckning är 3 m bred och delas med gångtrafikanter. Vid starten av hinderbanan finns en skylt med texten ”Hinderbana”. Banan har olika typer av hinder som tränar balans, spänst och smidighet. Hinderbanan är väl synlig från grusgången. Detta gör det smidigt att ansluta till hinderbanan från löpspåret. Det kan även vara motiverande att se andra människor använda hinderbanan.



Figur 98. SEKTION A-a
Skala 1:150/A3

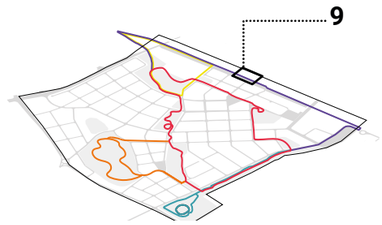
Sektion B-b

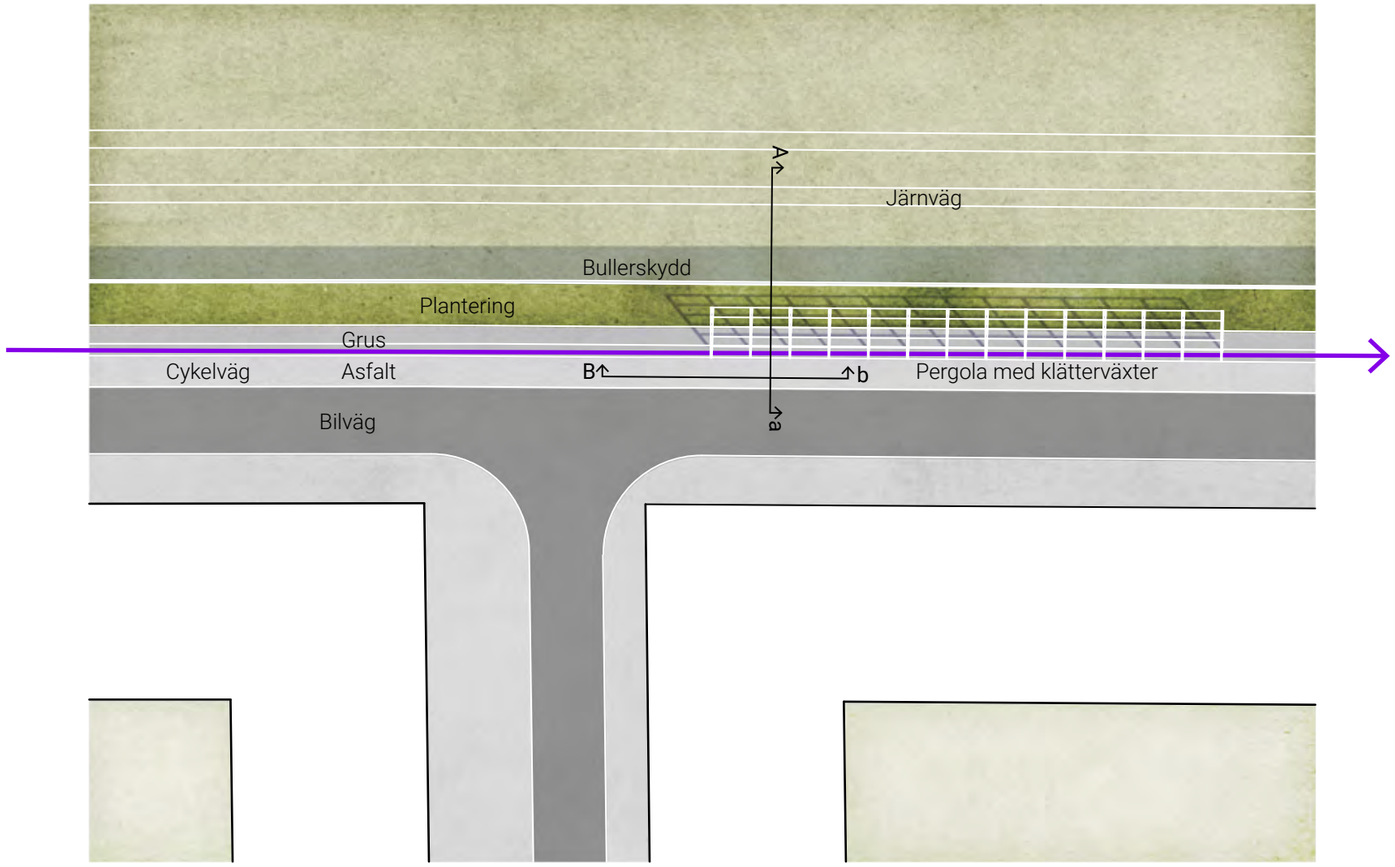
Hammarvarvet går längs ett separat löpspår av grus runt grönområdet Hammaren och den idrottsanläggning som är belägen intill. Löpare har en separerat väg för att få bra flyt i löpningen och inte hindras av andra trafikanter. Vägvisande belysningsstolpar gör det enklare att orientera sig och bidrar med ljus när det är mörkt.



Figur 99. SEKTION B-b
Skala 1:150/A3

9. LÖPSPÅR LÄNGS JÄRNVÄGEN





Figur 100. Plan över löpspår längs järnvägen

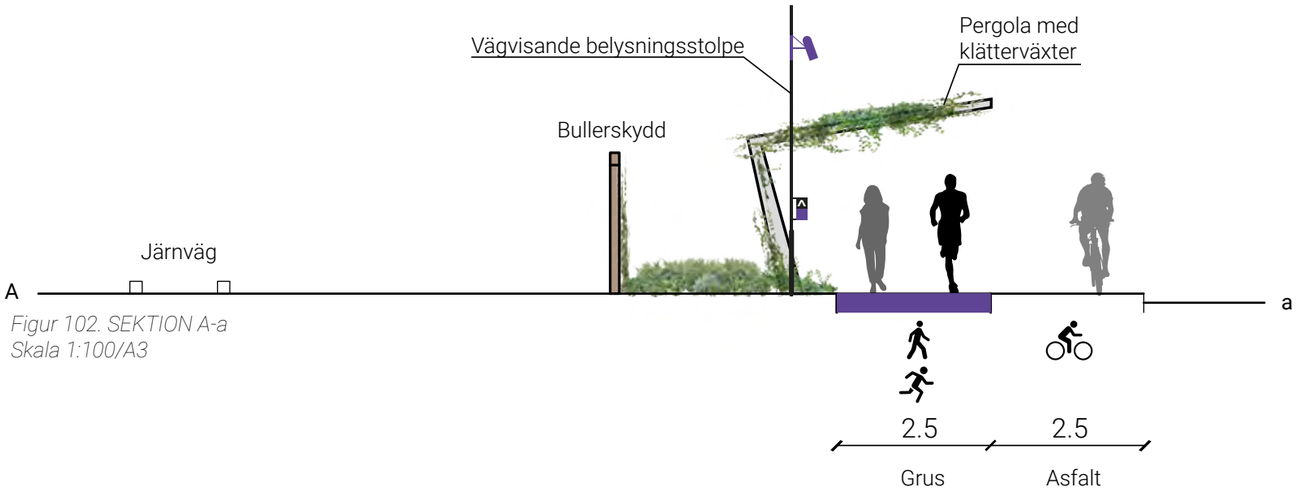
1:500/A3
0 5 10 20m

Helvarvet (lila) går längs en lång raksträcka utmed järnvägen. Det raka löpspåret ger goda möjligheter för att få flyt i löpningen. Sträckan kan upplevas lite monoton då sträckan är rak och saknar samma variation och referenspunkter som andra stråk. Området är även utsatt för mycket buller från järnvägen och E18. För att stärka upplevelsen längs löpspåret görs några åtgärder. En bullervall anläggs mellan löpspåret och järnvägen för att skapa en mer rofylld miljö. En plantering längs löpspåret bidrar till grönstruktur och en mer estetiskt tilltalande miljö. Det anläggs även en pergola med klätterväxter utmed löpspåret. Pergolan gör löprundan mer upplevelserik.

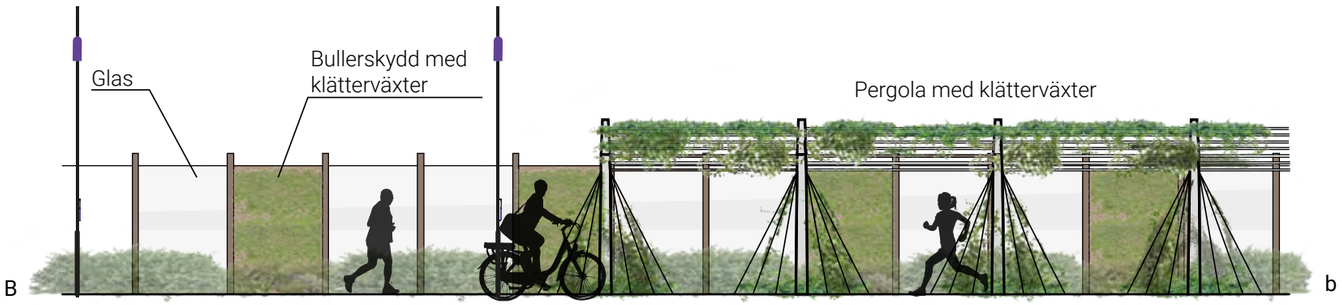
Figur 101. Exempel på grusväg som går bredvid en asfalterad cykelbana.

UTSNITT

LÖPSPÅR LÄNGS JÄRNVÄGEN



Figur 102. SEKTION A-a
Skala 1:100/A3



Figur 103. SEKTION B-b
Skala 1:100/A3

Sektion A-a

Löpspåret går på en grusgång som delas med gångtrafikanter. Cyklister har en egen fil av asfalt. Då cykelvägen går parallellt med löpspåret kan det utnyttjas som omkörningsfil för att passera gångtrafikanter som utgör ett hinder.

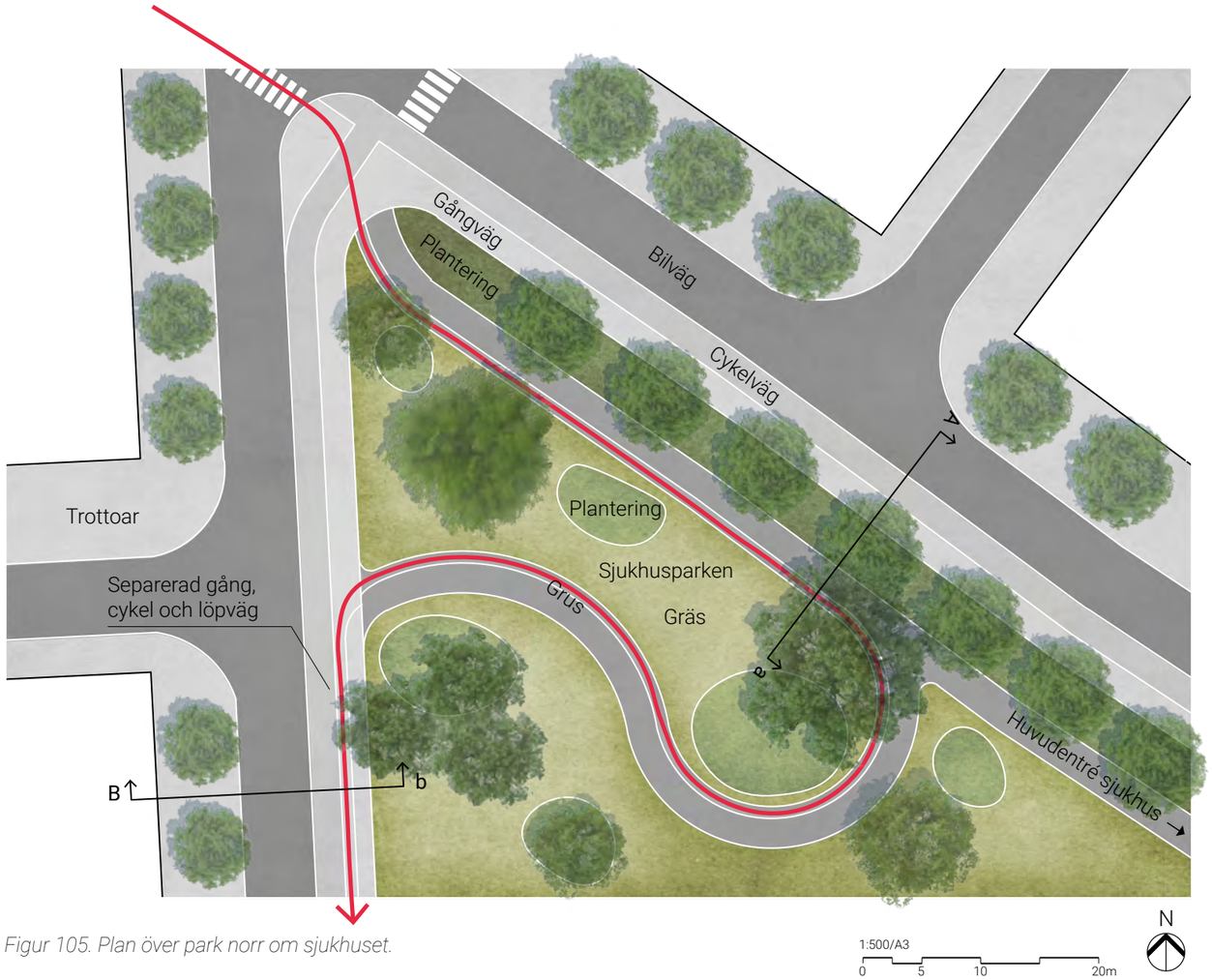
Pergolan har en konstruktion av stål och trä. En variation av klätterväxten leds upp på pergolan med hjälp av stålvajrar. Pergolan skapar ett tak av vegetation som löpare och gångtrafikanter rör sig under.

Sektion B-b

Då högre träd och buskage inte får planteras i närheten av järnvägen planteras klätterväxter som klättrar upp på bullerskyddet. Detta gör att vegetationen kommer högre upp och upplevs mer framstående. Bullerskyddet utformas med en variation av genomskinligt glas och plank med klätterväxter.

Figur 104. Pergola med klätterväxter. Foto av "eine limonade bitte" på Unsplash.

10. PARK NORR OM SJUKHUSET



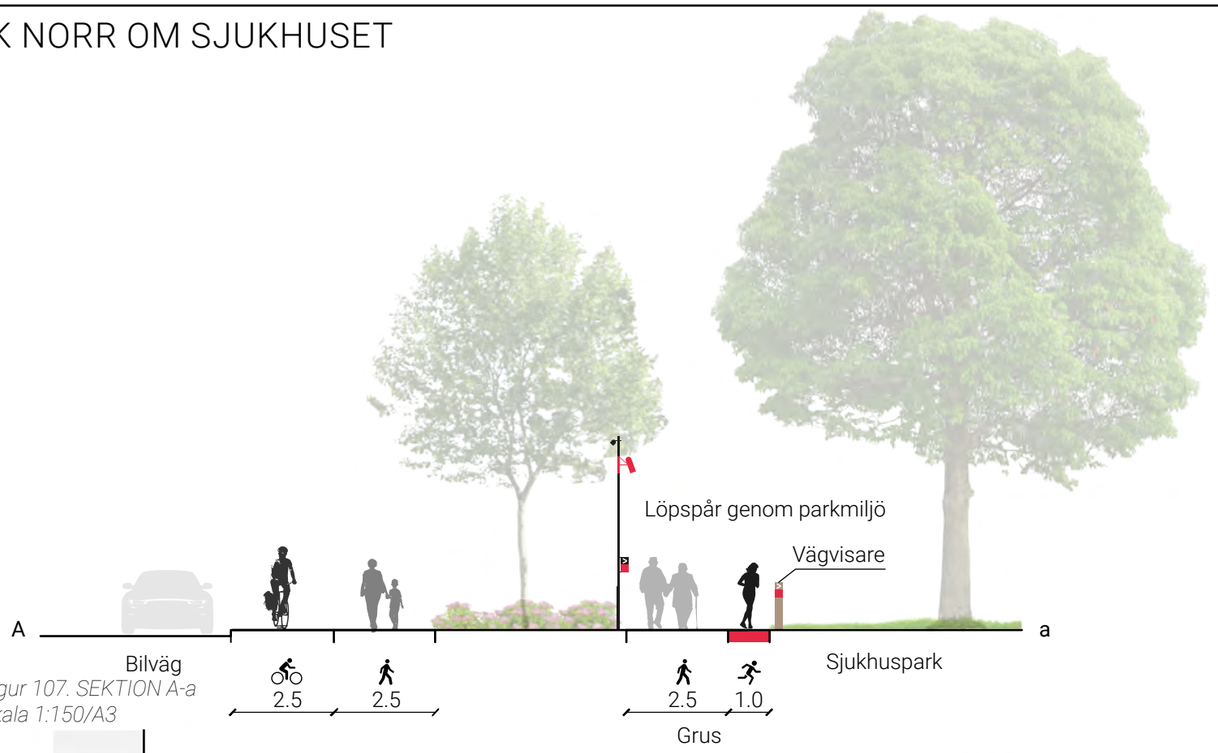
Figur 105. Plan över park norr om sjukhuset.

Från grönområdet Hammaren fortsätter Parkvarvet (röd) i Veddestas stadsstruktur på trottoarer fram till den allmänna parken norr om Sjukhuset. Löpspåret går in i parken på en grusväg. Här springer löparen i en parkmiljö skild från bil- och cykelvägar. För att undvika folkmassor vid huvudentrén till sjukhuset som ligger längre ned på vägen går löpspåret genom parken och över till andra sidan. Vägvisare och symboler på lyktstolpar underlättar för löpare att orientera sig längs löpspåret.

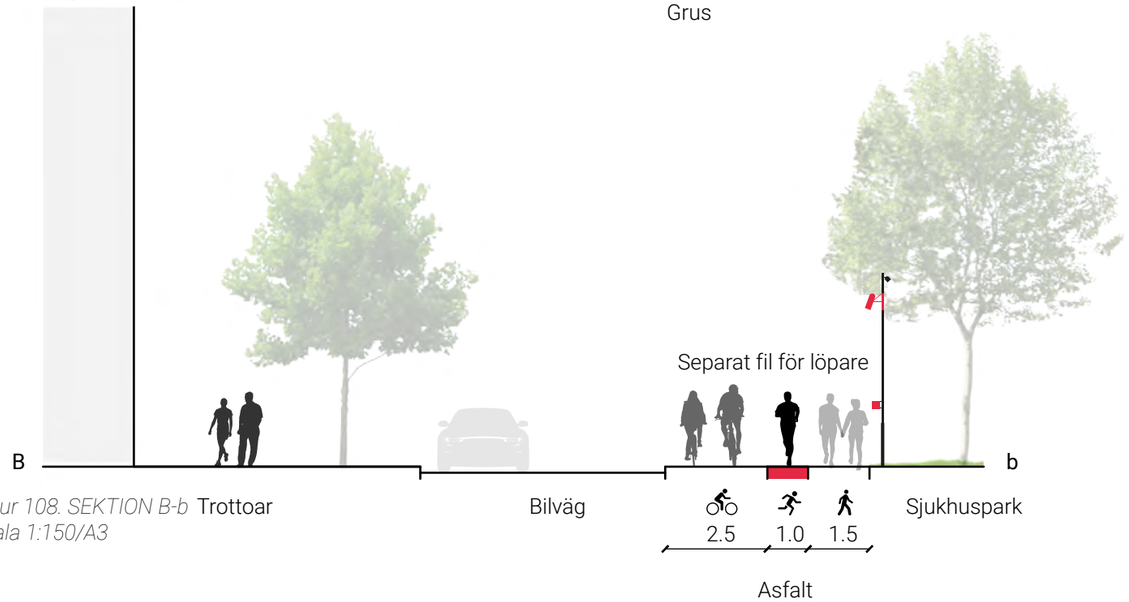
Figur 106. Exempel på grusväg som går genom parkmiljö.

UTSNITT

PARK NORR OM SJUKHUSET



Figur 107. SEKTION A-a
Skala 1:150/A3



Figur 108. SEKTION B-b
Skala 1:150/A3

Sektion A-a

Parkmiljön skiljs av från vägen utanför genom en plantering med en trädallé. På så sätt skapas en mer rofylld miljö inne i parken. Löpare och gångare separeras på grusgången inne i parken med en platt kantsten.

Sektion B-b

Efter att löpspåret passerat parken fortsätter den längs en separat fil för löpare mellan en gångväg och en cykelväg. Genom att separera olika trafikslag förstärks tillgängligheten för löpare genom att andra trafikanter uppmärksammas om löpares existens.

Figur 109. Grusvägen kontrasterar i textur mot de asfalterade vägarna och ger en mjukare känsla att springa på.

DEL III DISKUSSION

RESULTATDISKUSSION

EN LÖPARVÄNLIG STAD

Vi har i det här arbetet undersökt hur den planerade stadsdelen i Veddesta kan utvecklas till att bli en mera löparvänlig plats. Det har utmynnat i ett gestaltningsförslag som ämnar illustrera hur Veddesta kan planeras och gestaltas för att få fler att springa.

Huruvida förslaget skulle få genomslagskraft i verkligheten går det endast att spekulera kring. Däremot har gestaltningen byggts på samlad kunskap som finns om löpning inom forskningsområdet. Det är en utbredd kunskap att det är hälsosamt med fysisk aktivitet men det är ofta olika slags byggda strukturer som försvårar rörelsen, därför är vår hypotes att fler kommer springa om det blir mer enklare och mer attraktivt.

Det går att säga att löprundan startar redan innan man börjar springa eftersom det krävs en del förberedelser. Först uppbådar man mental kraft till att ge sig ut och funderar kring frågor som: Var ska löprundan gå? Hur tar jag mig dit? Hur lång kommer rundan vara? Hur lång tid är jag ute? Vilka kläder behöver jag? Ska jag springa med någon annan? etcetera. Genom planerade och lättillgängliga löpspår, ska det bli enklare att ta sig förbi den tröskeln.

Löpning är en motionsform som har möjlighet till stor genomslagskraft för en förbättrad folkhälsa. Det är den näst vanligaste och populäraste motionsformen efter att gå (Qviström 2018). Löpning är ändå kanske inte en motionsform som passar alla, men att skapa en löparvänlig stad gynnar även gångare och cyklister. En grundpelare i en löparvänlig stad är trots allt att underlätta själva möjligheten till rörelse, att utnyttja natur och grönytor för att skapa mer rofyllda miljöer eller att skapa infrastruktur som vägar, vattenutkast, toaletter, omklädningsrum och öka säkerhet. Det är åtgärder alla stadens invånare kan ta del av.

Arbetet tar upp vissa av stadens brister som löparmiljö, men betonar även att staden kan vara ett spännande landskap att springa i. Det vet exempelvis många som någon gång sprungit ett löparlopp i en stad då trafiken stängs av till förmån för evenemanget. Om den urbana miljön tillgängliggörs och förbättras kan den alltså utgöra en spännande plats för löpning med höga upplevelsevärden. Ett vanligt klassiskt elljusspår visserligen vara rogivande, men också enformigt ,och ibland ganska tråkigt. Många spår ligger i tät skog av samma monotona och mörka skogstyp (oftast tall/ granskog) där den breda löparslingan med trampat underlag går runt, runt. Att kombinera naturmark och stad vore inte så dumt.

PLANER OCH UNDERLAG

Arbetet har utgått från en stadsstruktur gjord av arkitektkontoret AIX arkitekter på beställning av Järfälla kommun (AIX arkitekter 2019). Strukturen behöver nödvändigtvis inte vara den slutgiltiga strukturen för området då det fortfarande är ett pågående projekt. Det är däremot högst troligt att strukturen i stora drag kommer att efterföljas med förbehåll för eventuella mindre ändringar. Den bedömningen har vi gjort efter att ha studerat de färdigställda detaljplaner som finns att tillgå i dagsläget och diverse planunderlag och utredningar för Veddesta området som ligger ute på Järfälla kommuns hemsida (Järfälla kommun 2020b, 2020c, 2020d, 2020e).

Vår uppfattning är att kommunen har varit väldigt noggranna med att inte visa upp handlingar om dessa inte är helt färdigställda. Under arbetets gång har vi sökt kontakt med bland annat Järfälla kommun och Lin Normark för att få ytterligare underlag och information som hade kunnat höja detaljnivån på arbetet. Handlingar har dock inte kunnat ges ut på grund av sekretess[1].

En högre detaljnivå på arbetet hade kunnat styrka arbetet men det hade också kunnat verka begränsande. Genom att gestaltningsförslaget hållits konceptuellt har vi kunnat arbeta mer oberoende och under större frihet.

PLATSANALYS

Arbetets storskaliga analys har varit viktig för att förstå Veddestas roll ur ett större perspektiv, som en del i Stockholmsområdet och i synnerhet Järfälla kommun. Under tidigt skissarbete framkom Veddestas läge som en möjlighet att agera pusselbit eller stoppkloss i ett större landskapssammanhang. Stadsdelen ligger omgärdat av grönområden som tillsammans med ett grönt Veddesta skulle kunna utnyttjas till att länka samman grönområden från Mälaren i väster till Järvafältet i öster. Detta skulle kunna öka Veddestas konnektivitet i landskapet. Gröna korridorer får dessutom människor att använda omkringliggande naturområden i högre grad (Žlender & Ward Thompson 2017) och naturen i sig stimulerar till löpning (Shipway och Holloway 2010.)

Det är viktigt att utveckla och tillgängliggöra platser inuti Veddesta stadsdelsområde för att göra träningen i vardagen tidseffektiv, men framförallt för att fånga upp grupper som inte kan förflytta sig längre sträckor av olika anledningar, som exempelvis gamla, barn eller skadedrabbade. Ovana löpare har dessutom lättare att skada sig om de springer för långt i början (Nielsen et. al 2014).

Gestaltningsförslaget förespråkar att grönområden binds ihop och skapar en struktur med gröna korridorer som blir attraktiva och tillgängliga för människor. En struktur med gröna korridorer som fångar upp och forslar människor. Ett sorts barriäröverbryggande och grönt nätverk med god möjlighet till bättre flyt.

STADSTRUKTUR

Arbetet har samlat in och utrett viktiga principer för att skapa trivsamma löparmiljöer, vilka sedan har tillämpats i gestaltningsförslaget för Veddesta. Områdets stadsstruktur har utgjort det ramverk som i viss mån begränsat principernas applicerbarhet. Tack vare denna begränsning kan arbetet sägas ha blivit

[1] *Lin Normark, landskapsarkitekt på Sweco Architects, samtal på Sweco kontoret i Stockholm den 29 Januari 2020.*

mera ”verklighetstroget”. I en stad måste det ständigt kompromissas i planeringssammanhang då flera intressen ska vägas samman.

Att studieområdet är en del av Sveriges största stadsbyggnadsprojekt har varit ett motiv i valet av område. Stadsstrukturen motsvarar det nutida stadsbyggnadsidealet, där det ska byggas mycket tätt, högt och i anslutning till goda kollektivtrafikförbindelser. I vidare studier vore det intressant att utreda hur en stadsstruktur helt anpassad för löpare skulle kunna se ut, på så vis hade det gått att fortsätta lyfta frågan kring löparens plats i staden framåt.

AIX arkitekter påbörjade 2016 arbetet med att ta fram en strukturplan för Veddesta. Planen skulle utveckla sammanhängande stråk och platser, innehålla levande bottenvåningar och trygga miljöer. Deras mål har varit att frångå dagens bilorienterade struktur, skapa en miljö där grönska och rörelse är en självklar del av stadsrummet och gator med bra utrymme för gång och cykel (AIX arkitekter 2018). Det är svårt att bedöma om målet kommer att infrias utifrån strukturplanen. Enligt de analyser och handlingar vi gått igenom riskerar den täta stadsstrukturen att leda till att skapa miljöer som till och med kan motverka löpning. Höga hus och trångt utrymme skymmer dagsljus och ger mindre plats för växtjordar. Detta tar bort mycket av möjligheten till grönska och mindre grönska leder till ett sämre mikroklimat, en stressigare och varmare stadsmiljö med sämre luftkvalitét. Med avsaknaden av vegetation går människor miste om välgörande effekter som minskade kortisolnivåer, bullerdämpning med mera. Trots att strukturen ser relativt grön ut i planen har Veddestas stadsstruktur en liten andel offentliga ytor och grönytor som kan användas till rörelse.

Vi har valt att göra vissa ändringar i strukturen. Bland annat en justering av en väg för bättre trafiksäkerhet och flyt samt en parkyta som blir del av en ny bro. Utöver det utvidgas även planområdet i södra hörnet kring Veddesta bäckens södra inlopp. Med fler ändringar hade det gått att skapa ännu bättre löparmiljöer, men vi ansåg det värdefullt att behålla en verklighetsförankring genom att bevara den föreslagna strukturens i sin helhet. Detta gjordes för att belysa problematik och möjligheter i stadsstrukturen. I södra delen där planområdet utvidgades finns idag en äng som skulle kunna användas som parkyta. Det pågår dock ett planarbete kring att bygga bostäder på platsen.

Ett annat problem med stadsstrukturen är dess kvartersstruktur. Den framhävs vara gynnsam för en livlig stadsdel eftersom det händer mycket för gångtrafikanter. Högre densitet med livliga bottenvåningar och blandade funktioner i hus kan vara bra för trygghet och liv i staden men det leder till mindre plats för löpare. Speciellt om det är högtrafikerat av gångtrafik, cyklar och bilar.

Det går dock att åstadkomma en del löparmässiga förbättringar i kvartersstrukturen även om en helt annan struktur hade varit att föredra. De många korsningarna utgör platser där det kan uppstå möten som förstör löpningens flyt och bidrar till en känsla av osäkerhet. För att underlätta dessa möten kan bilarnas hastighet med fördel hållas lägre med hjälp av farthinder och hörnen på byggnaderna som skymmer upptäckten av möjliga möten skulle kunna mjukas upp för att underlätta sikten.

I området finns det överlag få platser där det går att springa utan risk för avbrott. Det är främst längs barriärerna Järnvägen och Veddestabäcken samt längs de sträckor som går i en loop i grönområden. Förutom bristen av oavbrutna sträckor blir det svårt att utföra snabbare fartträning eller intervallträning. De få sträckor där det är möjligt kommer riskera att “tas i besittning” av resultatinriktade löpare och idrottsföreningar, vilket då kan skrämma bort nybörjare. Utöver det är det svårt att koppla bort helt och finna större ro om det inte går att hitta flyt i löpningen, på grund av möjliga avbrott.

Det mest fördelaktiga för löpare vore om en analys, inriktad på löpare, kunde utföras samtidigt som upprättandet av stadsstrukturen. Detta arbete kommer in alltför sent i processen. Löpningen är mycket beroende av bra rörelseflöden vilka kan skapas i samband med stadsstrukturen. I det här arbetet hade infrastrukturlösningar, vilka i verkligheten är mycket kostsamma, kunnat undvikas om löparaspekten tagits med från början. Fler eller större arealer av naturmiljö och parker, som är viktiga platser för ro och eskapism, skulle också kunna sparas.

Löparens preferenser stämmer annars väl överens med människans preferenser för välmående överlag. En god löparmiljö har alltså mycket gemensamt med en god boendemiljö.

GESTALTNING

Gestaltningsförslaget är konceptuellt och relativt storskaligt men vi har försökt att få till en viss detaljnivå för att göra applicerbarheten på området mer konkret, exempelvis genom de detaljerade utsnitten.

I gestaltningen har vi valt att inrikta oss på specifika löpspår genom områden där det är bäst förutsättningar för löpning. Framförallt med fokus på grönområden och parker. Gestaltningen tar inte ansats till att täcka in hela området med löparstråk. Att kunna springa ut direkt från sin dörr vore annars det optimala men vi har valt att inte gestalta så specifikt. Detta beror på att det har saknats information att finna gällande vilka funktioner som respektive byggnader planeras innehålla. Exempelvis var bostäder, förskolor, skolor, företag och affärer placeras någonstans. Undantaget är de områden där detaljplaner redan har upprättats. Den vetskapen hade möjligtvis kunnat ge gestaltningen ett bättre samspel med omgivande miljö i området. Gatorna i strukturen är dessutom relativt smala, alltså är möjligheten till gestaltning tämligen liten. Många små förändringar kan göra skillnad för en bättre löparmiljö, även om en löparbana inte skulle kunna få plats direkt utanför varje dörr. Ett finmaskigt nät av grönstruktur, t.ex. fler planteringar, träd, gröna väggar och vattenelement, tillsammans med vägvisning skulle kunna göra betydande skillnad.

I det här gestaltningsarbetet har vi bland annat

använt oss av av mentala knuffar genom skyltning, symbolik och skala. Utöver det har vi gestaltat några lekfulla element som tidtagning för att locka till träning fast användaren är mer koncentrerad på själva leken/tävlingen än ansträngningen. Ett annat exempel är utkikstornet som flera förmodligen kommer lockas att gå upp till bara för att få se utsikten. Går det bara upp för att se utsikten har de fått träningen på köpet.

LÖPNING I STADSLANDSKAPET

Löpare påverkas av den miljö de rör sig i, samtidigt som löparen påverkar hur miljön upplevs av andra. Även om en miljö av löparen anses som lämplig att springa igenom, kan det anses som olämpligt utifrån någon annans perspektiv. Sådana miljöer där detta kan ske är kyrkogårdar eller golfbanor. En fråga man bör ställa sig vid planering för löpare är om det är lämpligt att springa i området. Löpare är en grupp i staden som det bör planeras för, däremot är det viktigt att väga in stadens många andra funktioner. Detta är en av de stora svårigheterna vid gestaltning av löpspår i staden.

Eftersom staden har en begränsad yta kan det uppstå konflikter mellan gångare, löpare, cyklister och bilar. En fråga vi ställts inför under gestaltningsarbetet är huruvida gångare och kanske även cyklister kommer vilja använda löpspåret. Vi har valt att utforma banor så att både löpare och gångare kan nyttja stråken. En uppdelningen av färdsätten har däremot gjorts för att lyfta fram löparens plats. Förhoppningen är att uppdelningen inte ska exkludera utan endast uppmärksamma de olika trafikanterna för varandra. Vanliga cyklister får en egen del då de överlag färdas i en högre hastighet, vill ha ett plattare, jämnt underlag och kan utgöra en osäkerhet för löpare och gångare. Bredden på banorna har blivit i snitt omkring tre meter breda. En större bredd gör att fler kan nyttja dem samtidigt men det påverkar även upplevelsevärdet. En bredare väg har exempelvis en mindre upplevd känsla av intimitet än en smalare. Att ha en bred väg har ändå ansetts vara nödvändigt för att underlätta rörelseflödet, minska slitage och klara av det stora antalet användare i stadsmiljön. Hastigheten spelar också stor roll för hur vi upplever miljön och påverkas av om vi går, cyklar, springer eller åker bil.

I avsnittet om *känsel* i teoridelen, nämns varierande markmaterial och olika slags terräng som eftersträvansvärt. I gestaltningsarbetet har vi försökt att uppfylla detta genom att även ge möjligheter att välja löparstigar som går i terrängen, bredvid det mer lättillgängliga löpspåret. Även löpspåret på Fruns backe går i terräng, det spåret är dock betydligt bredare och med lättare framkomlighet än skogsstigar. Längre sträckor i tuffare terräng är svårt att etablera inom området. Det beror på att området har så pass små grönområden som förväntas bli utsatta för ett högt besökstryck, då andelen boende i området förväntas bli väldigt högt. Löpare som är ute efter en ännu högre grad av terrängkänsla får efter egen förmåga tillgängliggöra sig landskapet.

ARBETETS SYNVINKEL

Vi som har skrivit det här arbetet tillhör samma åldersgrupp, kön och kommer från en liknande bakgrund och framförallt tillhör vi en kategori av löpare som har lätt att tillgängliggöra sig staden. Vi skiljer oss på så sätt från den grupp vi främst betonar gestaltningen för - de ovana löparna och icke-löpare. I studien *att trixa sig igenom staden* av Qviström & Fridell från 2019 som handlar om upplevelsen kring löpning i staden, så utgår de ifrån dagboksanteckningar gjorda av vanliga motionärer. Hade vi gjort på ett liknande vis hade gestaltningen kanske kunnat fånga upp fler synvinklar, exempelvis varför inte vissa individer vill eller tycker om att springa. En del av den litteratur och data vi använde oss av täckte in dessa tankar men överlag valde vi att fokusera på att ta ett större grepp kring frågan urban löpning.

MOBILITETSDATA

Stadsplanerare kan utnyttja data som visar rörelsemönster i staden för att identifiera möjligheter för förbättringar och utvärdera effekterna av infrastrukturförändringar. Vi använde oss av mobilitetsdata för att undersöka hur populärt Veddesta och dess omgivning är att springa i. Strava Heatmap som vi analyserade ger en grafisk representation av områden med hög och låg aktivitet i form av uppladdade aktiviteter från stravas användare. Datan är aningen svårläslig men den avslöjade en del intressanta rörelsemönster. Ett exempel är hur vissa löpare korsar golfbanan som tillhör Viksjö golfklubb väster om Veddesta. Det verkar finnas en vilja att använda golfbanan som passage, eventuellt skulle det gå att använda ytterkanten som ett spår för att öppna upp en grön korridor i västlig riktning. Då skulle golfarna slippa trotsiga löpare och löparna hade fått sin passage.

En problematik med datan från Strava heatmap är att den bara visar Strava-användare. Det finns också flertalet träningsappar som kartlägger rörelsemönster. Utöver det så är det förmodligen redan relativt aktiva idrottsutövare som använder sig av applikationen. Dessutom behövs en mobiltelefon eller löparklocka vilket kan vara en dyr kostnad och kräver viss kunskap. För att inte bara kartlägga data från köpstarka motionärer i medelåldern och satsande aktiva, så skulle det behövas en komplettering av annan data. Hur rör sig äldre, barn eller nybörjare exempelvis? Rörelsedata kan ge värdefull information vilken kan användas för att utveckla infrastruktur för löpare. Det vore intressant att titta närmare på i vidare studier. Det vore även intressant att undersöka förändringar i rörelsemönster bland löpare, om gestaltningsförslaget som arbetet presenterar skulle realiseras. Använder löpare löpspåren?

METODDISKUSSION

GESTALTNING

Huvudmetoden i detta arbete har varit gestaltning. Gestaltning har använts för att illustrerar en lösning som i sig ger bättre förståelse för problemet, vilket i denna studie varit att visa en idé för hur löpning i staden kan främjas. Gestaltning är en av landskapsarkitektens vanligaste metoder och en metod som gör att vi särskiljer oss från många andra yrkesgrupper. Att presentera en studie på ett illustrativt sätt kan kompletteras av studier av mer textbaserad karaktär då det är tidskrävande och svårt att djupdyka i båda ämnen under ett arbete. Denna typ av studie där gestaltning och vetenskapliga studier kombineras kan vara lättare för en bredare målgrupp att ta till sig och kan därmed utgöra ett bra diskussionsunderlag.

Som metod har gestaltning fungerat förvånansvärt bra och medfört att många aspekter som rör löpning i staden belysts. Studien och gestaltningen har fokuserat på hur löpning kan främjas i staden. Arbetet belyser därför gestaltningen och stadsstrukturen utifrån en löpares perspektiv. Även om gestaltningen tagit hänsyn till flera aspekter som inte nödvändigtvis rör löpning, som exempelvis platser för lek, volleyboll och stadsodling, finns det många aspekter som gestaltningen inte tagit hänsyn till. Det finns många grupper som vill lägga anspråk på stadens utrymme. Löpare är bara en av alla dessa grupper. Att på bästa sätt utforma en stad för alla grupper är en väldigt komplex uppgift. Genom att förenkla och ge exempel på åtgärder som kan göra staden en bättre plats för en specifik grupp, i detta fall löpare, kan underlätta att belysa denna uppgiften.

Därmed är det viktigt att se detta arbete som en konceptuell presentation. När staden ska planeras och få sin bestämda utformning är det betydligt fler aspekter som måste vägas in i gestaltningen.

Det är som sagt väldigt många olika grupper och människor med varierande viljor i staden som ska dela på stadens offentliga ytor. Att det därmed blir komplext att lösa hur den ytan ska delas sinsemellan väcker frågan; varför är den ytan så pass liten att dela på? En svår fråga som ofta diskuteras men en situation som snabbt har accepterats. Att visa på den frågan genom gestaltningsarbeten kan göra det lättare för andra grupper även utanför branschen att ta det till sig.

TESTLÖPRUNDOR

Eftersom vi tidigt i både analys och litteraturstudier blev medvetna om stadslandskapets strukturella brister, valde vi att inte utföra våra testlöprundor i stadens allra innersta. Löpturerna fick istället börja direkt från våra respektive ytterdörrar, för att sedan fortsätta ut i de miljöer vi ofta springer i och dras till. På så sätt var målet att få en mer lösningsorienterad vinkel på arbetet.

Rundorna har många löparpositiva element som vi ville undersöka och förstå mer konkret varför det finns en dragning till dem. Hitta goda men även dåliga exempel att ta lärdom från. För att löpning ska kunna bli en större del av vardagsmotionen vore det optimalt om så många som möjligt hade möjlighet att springa direkt från sin ytterdörr utan större svårigheter.

Genom att utföra testlöprundorna längre in i staden i en än mer urban miljö hade kanske kunnat avslöja detaljer som vi inte redan funnit i litteraturen. Vid planering av en ny stadsstruktur eller analys av en befintlig stadsstruktur kan det vara viktigt med en hög detaljnivån. Eftersom Veddesta kommer att förändras helt från grunden och redan har en tilltänkt stadsstruktur så valde vi bort att springa i området. Att gå under platsbesöket ansågs tillräckligt.

Testlöprundorna var ett bra sätt att få en mer konkret syn på löpares preferenser och ett komplement till litteraturstudien. Ett problem med testrundor är att det är svårt att springa och anteckna samtidigt. Antingen får man springa en gång och sedan gå rundan igen, för dokumentation, eller så springer man och dokumenterar samtidigt, men det ger avbrott som gör att man inte får en ostörd upplevelse. Ett annat alternativ är att använda en actionkamera som spelar in löprundan.

LITTERATURSTUDIE

Flera källor vi har använt i det här arbetet återkommer genom texten. Att ha använt en ännu större variation av källor hade kunnat ge arbetet en ännu högre grad av kredibilitet. Litteraturstudien tar upp alltifrån planering, hälsa, utveckling, historia, till användning och den urbana löparen. Vi har försökt få en bredare förståelse inom ämnet vilket resulterat i att vi inte valt att djupdyka i något specifikt område. Texten om hur miljön kan påverka det undermedvetna är ett exempel på detta. Den beskriver hur det går att ge “mentala knuffar” för att mana eller locka människor till att ta beslut utan att de aktivt är medvetna om beslutet. Gestaltningsförslaget behandlar det ämnet i viss mån även om det hade varit lättare att appliceras och visa upp i liten, detaljerad skala. Ämnet är komplext och kräver vidare studier för att förstå fullt ut. Det gäller flera ämnen vi behandlar i litteraturstudien. Eftersom vi gör antaganden och tolkningar utifrån en relativt ytlig djupdykning i ämnet så kan det uppstå utrymme för egna tolkningar och slutsatser.

LANDSKAPSANALYS

Analysen har varit till stor hjälp för att få en förståelse av platsens förutsättningar. Den övergripande analysen i skala 1:50.000 och områdesanalysen i skala 1:10.000 har kompletterat varandra på ett bra sätt. Vissa aspekter av analysen har däremot varit mer givande för gestaltningen än andra. Metoden kan behöva utvecklas ytterligare för att på ett tydligare sätt analysera de principer som tagits fram under arbetet. Det skulle stärka kopplingen mellan landskapsanalys och gestaltning. Landskapsanalysen påverkas å andra

sidan till hög grad av vilka kartor och den information som finns att tillgå. Särskilt den storskaliga analysen är beroende av tillförlitligt kartmaterial. Vi tycker att det funnits bra tillgång på kartmaterial men fler hade höjt detaljnivån.

Den småskaliga analysen påverkas en del av platsbesöket. Däremot, eftersom vi utgår från en stadsstruktur som ännu inte är bygd är det svårt att utföra analyser på plats inne i området. Detta medför vissa svårigheter, då antaganden av platsers upplevelse och funktion påverkat gestaltningen.

Att besöka arbetsområdet var grundläggande för att få en bredare förståelse för Veddesta som plats. Vi besökte Veddesta en gång på vårvintern. Att vara där bara en gång blir då färgat av bland annat: årstid, tid på dygnet, väder och rörelse i området. Platsbesöket hade dock bra förutsättningar och gick som planerat. Att besöka och analysera platsen fler gånger hade kunnat vara fördelaktigt för att finna ännu fler platsspecifika styrkor och svagheter. Det vore även intressant att utföra testlöprundor i och kring Veddesta som en del av landskapsanalysen. Det hade kanske kunnat ge fördjupad förståelse för hur anslutningarna och övergångar till andra områden upplevs.

Pandemi-läget som råder i samhället till följd av Covid-19 med rekommendationer kring restriktivt resande, har bidragit till att vi inte återvänt fler gånger.

REFLEKTION

När städer byggs och vägar dras ger det upphov till processer som tar lång tid att förändra. Det är därför oerhört viktigt att planera nya stadsdelar med största möjliga omsorg. Genom att under det här arbetet ha undersökt löpning i urban miljö har vi fått en djupare förståelse kring de begränsningar som finns i staden.

Under arbetets gång har tankar väckts kring den återkommande frågan om förtätning och avstånd. Kort avstånd är ett ideal vid förtätning. Kortare avstånd bidrar nämligen till tidseffektivitet, mer hållbara färdsätt, energi- och värmeeffektivisering, fler funktioner på samma plats etcetera. Problematiken är att det är svårt att få plats med allting på samma yta. Ett kort avstånd är bra på många sätt men hur blir det när man måste prioritera. Vilka intressen faller bort?

Det långa avstånden till attraktiva löparmiljöer i staden för tankarna till djurriket och dess habitatfragmentering. Däremot är de dåliga effekterna av tidigare planering sällan något som någon suttit och planerat med illa uppsåt, de är konsekvenser svåra att förutse. Ett av problemen till att löpning och rörelse överlag har blivit eftersatt kan vara för att vi har kommit längre ifrån de miljöer vi mår bra av att vistas i. Samhället idag är väldigt präglat av det visuella.

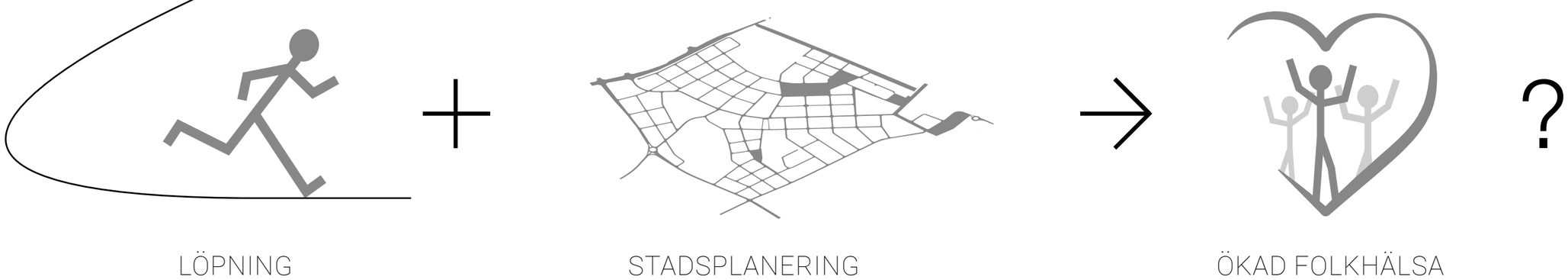
Våra skor har fått oss att glömma bort den rika betydelsen av underlaget och våra fortskaffningsmedel som bilen har fått oss att glömma värdet av närhet. Finns det fler saker vi har glömt?

Filosofen Merleau-Ponty menade att det inte är på grund av intellektet vi vet om något i världen är sant utan det är genom erfarenheten. Därför bör vi använda alla våra sinnen. Kroppslig analys ses i vissa sammanhang tyvärr ned på som antiintellektuellt. Vi har i det här arbetet blivit ännu mer medvetna om vikten av fältarbete som ett betydande komplement till skrivbordsstudier. Kraven på effektivitet och ekonomi i arbetslivet begränsar möjligheten till fältarbete för beslutsfattare men frågan är om det går ut över resultatet.Om vi vill få fler att springa så behöver vi skapa platser som stimulerar alla våra sinnen.

SLUTSATS

Under arbetet har det blivit allt tydligare att den rådande stadsplaneringen inte tillgodoser löparnas intressen. Genom att illustrera hur löpare också kan integreras i staden vill detta arbete inspirera och öppna upp för en diskussion om hur löpning och fysisk aktivitet kan främjas i staden. Ytterligare frågor som bör undersökas mer ingående är hur planering för löpning fungerar i praktiken och hur det påverkar planering för andra grupper i samhället.

Planering för löpare har i denna studie visat sig vara ett verktyg som kan förbättra möjligheterna till fysisk aktivitet och rörelse i staden, vilket kan leda till en förbättrad folkhälsa. Stadens kvalitéer kan stärkas, inte bara för löpning, utan även för stadens invånare i allmänhet, eftersom löpares intressen sammanfaller med kvalitéer som även representerar en god livsmiljö överlag. Vidare studier inom ämnet är däremot viktigt för att få ytterligare en bättre förståelse för vilka effekter denna typ av planering kan ha på stadsplanering och folkhälsa.



REFERENSER

REFERENSLISTA

AIX Arkitekter (2018). *Stadsutveckling i Veddesta.* Tillgänglig: https://www.aix.se/projekt/veddesta-2/ [2020-05-11]

Allen-Collinson, J. & Hockey, J. (2010). *Feeling the way: Notes toward a haptic phenomenology of distance running and scuba diving*: International Review for the Sociology of Sport, SAGE PublicationsSage UK: London, England. DOI: https://doi.org/10.1177/1012690210380577

Allen-Collinson, J & Hockey, J. (2015) *From a certain point of view: Sensory phenomenological envisionings of running space and place.* Journal of contemporary ethnography, 44 (1): 63-83. DOI: 10.1177/0891241613505866.

Andersson (2014). *Joggares rytm ger nya stadsrum.* Nyhetsinlägg, Movium 4 mars 2014. Tillgänglig: https://www.movium.slu.se/nyhet?article=joggares-rytm-ger-nya-stadsrum [2020-05-12]

Appleton, J. (1975). *The Experience of Landscape*. London: Wiley.

Bale, J. (2013). *Running Cultures Racing in Time and Space*. Hoboken: Taylor and Francis. Runners as cosmopolites. Från sida 131.

Barnfield, A (2019) *Orientating to the urban environment to find a time and space to run in Sofia, Bulgaria.* DOI:

https://doi.org/10.1177/1012690219826494

Bengtsson, J. (2015). *Motionsspår i Skåne och Sörmland - en inventering av anläggningar och strategier*. LTV-fakultetens faktablad, vol. 6. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet. E-brary [2020-05-11]

Borgers, J. Vanreusel, B. Vos, S. Forsberg, P. & Scheerder, J (2016). *Do light sport facilities foster sports participation?* A case study on the use of bark running tracks, International Journal of Sport Policy and Politics, 8:2, 287-304, DOI: 10.1080/19406940.2015.1116458

Bodin, M., & Hartig, T. (2003). *Does the outdoor environment matter for psychological restoration gained through running?* Psychology of Sport and Exercise, 4, 141-15. DOI: 10.1016/S1469-0292(01)00038-3

Brown, K (2017) *The haptic pleasures of ground-feel: The role of textured terrain in motivating regular exercise*. Health & Place, 46, 307–314. Tillgänglig: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1353829216301083?via%3Dihub [2020-01-31]

Brown, L.R (2014) *Fitness Running.* 3rd edition. Human Kinetics, Inc.

Classen, C. (1998). *The color of angels: cosmology, gender and aesthetic imagination,* London: Routledge.

Classen, C. (1997). "*Foundations for an Anthropology of the Senses*."

International Social Science Journal, 49: 401–12. DOI: https://doi.org/10.1111/j.1468-2451.1997.tb00032.x

Deelen, I. Janssen, M. Vos, S. Carlijn, B. M, Kamphuis & Dick Ettema (2019). *Attractive running environments for all? A cross-sectional study on physical environmental characteristics and runners' motives and attitudes, in relation to the experience of the running environment*. BMC Public Health 19, 366. DOI: https://doi.org/10.1186/s12889-019-6676-6

Ettema, D. (2015) *Runnable Cities How Does the Running Environment Influence Perceived Attractiveness, Restorativeness, and Running Frequency?* DOI: 10.1177/0013916515596364

Faskunger, J (2007). *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet - En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet"*. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut. Tillgänglig: https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/d/den-byggda-miljons-paverkan-pa-fysisk-aktivitet/ [2020-05-27]

Folkhälsomyndigheten (2019) *Fysisk aktivitet – rekommendationer.* Tillgänglig: https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/fysisk-aktivitet-och-matvanor/fysisk-aktivitet--rekommendationer/ [2020-05-11]

Forsberg, P. (2012). *Motionsløbere i Danmark – Portræt af danske motionsløbere.* Köpenhamn: Idrættens analyseinstitut. Tillgänglig: https://www.idan.dk/vidensbank/downloads/motionsloeb-i-danmark-portraet-af-de-danske-motionsloebere/b6326ae1-9d2c-4744-b5bf-9ff800a868fd [2020-05-11]

Forberger, S. Reisch, L. Kampfmann, T. & Zeeb, H (2019). *Nudging to move: a scoping review of the use of choice architecture interventions to promote physical activity in the general population* International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity 16(1) DOI: 10.1186/s12966-019-0844-z

Fridell, L. Aldén, N. & Qviström, M. (2019). *Urbana löpspår*. Alnarp. Tillgänglig: https://pub.epsilon.slu.se/16575/ [2020-01-30]

Gehl, J. *Cities for people* (2010) Island press.

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

Gillick, M R. (1984) "*Health promotion, jogging, and the pursuit of the moral life*". Journal of Health Politics, Policy and Law 9 369–387. DOI: 10.1215/03616878-9-3-369

Hansen, A (2016) *Hjärnstark : hur motion och träning stärker din hjärna.* Fitnessförlaget.

REFERENSLISTA

Hagströmer, M. (2017). *Hur mycket fysisk aktivitet behöver barn och ungdomar?* Stockholm: Centrum för Idrottsforskning, ss. 9. Tillgänglig: https://centrumforidrottsforskning.se/wp-content/uploads/2017/06/Hur-mycket-fysisk-aktivitet-behöver-barn-och-ungdomar.pdf) [2020-05-26]

Hedblom, M. Gunnarsson, B. Iravani, B. Knez, I. Schaefer, M. Thorsson, P. & Lundström, J. N. (2019). *Reduction of physiological stress by urban green space in a multisensory virtual experiment*. *Scientific reports*, *9*(1), 10113. DOI: 10.1038/s41598-019-46099-7

Hockey, J. & Allen-Collinson, J. (2007). *Grasping the phenomenology of sporting bodies*. International review for the sociology of sport, 42(2): 115–131. DOI: 10.1177/1012690207084747

Hockey, J (2006) *Sensing the Run: The Senses and Distance Running* Tillgänglig: https://www.researchgate.net/publication/233709099_Sensing_the_Run_The_Senses_and_Distance_Running [2020-05-26]

Hofmann, M. Young, C. Binz, T. M. Baumgartner, M. R. & Bauer, N (2018). *Contact to nature benefits health: mixed effectiveness of different mechanisms.* International Journal of Environmental Research and Public Health, 15(1), 31 (16 pp.). DOI: https://doi.org/10.3390/ijerph15010031

Holland, R. W. Hendriks, M. & Aarts, H. (2005) '*Smells Like Clean Spirit: Nonconscious Effects of Scent on Cognition and Behavior*'. Psychological Science, 16(9), pp. 689–693. DOI: 10.1111/j.1467-9280.2005.01597.x.

Järfälla kommun (2020a) *En ny stad växer fram - Barkarbystaden*. Tillgänglig: http://www.barkarbystaden.se/om/en-ny-stad-vaxer-fram.html [2020-05-11]

Järfälla kommun (2020b) *Veddesta I - Planbeskrivning.* Tillgänglig: https://www.jarfalla.se/download/18.6b2747c7170c01976a16631a/1584371373817/veddesta-i-planbeskrivning-antagande.pdf [2020-04-23]

Järfälla kommun (2020c) *Veddesta II - Planbeskrivning*. Tillgänglig:https://www.jarfalla.se/download/18.57e8848616b38553df7a3483/1560841476318/veddesta-ii-planbeskrivning-granskning.pdf [2020-04-23]

Järfälla kommun (2020d) *Veddesta III - Planbeskrivning*. Tillgänglig:https://www.jarfalla.se/download/18.6b2747c7170c01976a166412/1584372051430/veddesta-iii-planbeskrivning-antagande.pdf [2020-04-23]

Järfälla kommun (2020e) *Veddesta IV - Planbeskrivning*. Tillgänglig:https://www.jarfalla.se/download/18.5cb141e71707b6f8fba76915/1583487258747/002-planbeskrivning-veddesta-4-2020.03.05.pdf [2020-04-23]

Järfälla kommun (2019). Motionsspår. [hemsida] Tillgänglig: https://www.jarfalla.se/fritidochkultur/idrottochmotion/motionsspar.4.640dac6b1300db73e7c800015354.html [2020-05-26]

Järfälla kommun, Sollentuna kommun (2014). *Norra Järvafältet folder.* Tillgänglig: https://www.jarfalla.se/download/18.51f9ea8615ddb39e76e570b4/1502710804664/norra-jarvafaltet-folder-webb.pdf [2020-03-02]

Järfälla kommun (2018) *Grönstrukturplan*. Tillgänglig: https://www.jarfalla.se/download/18.5fdb289f163e4546bd9574cc/1528706456199/07%2002%20Gr%C3%B6nstrukturplan%202018-06-08.pdf [2020-04-24]

Järfälla kommun (2014) Översiktsplan Järfälla - nu till 2030. Stockholm: Järfälla kommun

https://www.jarfalla.se/download/18.50fe9fad160bede79e08592b/1515153090424/oversiktsplan-2030-vaxande-jarfalla.pdf [2020-05-26]

Järfälla kommun (2015). *Södra Veddesta - Planprogram*. Tillgänglig: https://www.jarfalla.se/download/18.6ce31a141550af770c128d3/1464771394429/S%C3%B6dra%20Veddesta%20-%20Planprogram%202015-01-07.pdf [2020-05-26]

Järfälla kommun (2006). *Görvälns naturreservat* folder. Tillgänglig: https://www.jarfalla.se/download/18.640dac6b1300db73e7c800014623/1560946628359/folder-gorvalns-naturreservat.pdf [2020-03-02]

Järfälla kommun (u.å.(a)). Järvaleden. Tillgänglig: https://www.jarfalla.se/fritidochkultur/naturochfriluftsliv/vandringslederochstrovomraden/jarvaleden.4.640dac6b1300db73e7c800017961.html [2020-05-26]

Järfälla kommun (u.å.(b)) Fruns backe [Broschyr]. Tillgänglig: https://www.jarfalla.se/download/18.68e7a727168e12dd1799ee8f/1559046852731/fruns-backe.pdf [2020-05-26]

Järfälla OK. (2020). *Barkarbyloppet*. Tillgänglig: https://www.jarfallaok.se/barkarbyloppet/ [2020-03-02]

Kaczynski, A.T. & Henderson, K.A. (2007). *Environmental correlates of physical activity: a review of evidence about parks and recreation*. Leisure sciences: an interdisciplinary journal, 29 (4), 315–354. DOI: 10.1080/01490400701394865

Kahneman, D (2017) *Tänka snabbt och långsamt.* Volante

Kahn, E. B. Ramsey, L. T. Brownson, R. C. Heath, G. W. Howze, E. H. Powell, K. E. Stone, E. J. Rajab, M. W. & Corso, P. (2002). *The effectiveness of interventions to increase physical activity. A systematic review.* American journal of preventive medicine, *22*(4

REFERENSLISTA

Suppl), 73–107. DOI: https://doi.org/10.1016/s0749-3797(02)00434-8

Kaplan R, Kaplan S (1989) *The experience of nature: a psychological perspective*. Cambridge University Press, Cambridge.

Kaplan, R, Kaplan, S. & Ryan, R.L. (1998). *With People in Mind: Design and Management of Everyday Nature*. Washington DC: Island Press.

Krabak, B.J. Hoffman, M.D. Millet, G.Y. & Chimes, G.P. (2011) *Barefoot Running*. PM&R, 3: 1142-1149 . DOI: 10.1016/j.pmrj.2011.11.001

Kuo F., Sullivan W (2001) *Environment and crime in the inner city: does vegetation reduce crime?* Environ Behav 33:343–367. DOI: 10.1177/00139160121973025

Lawson, B. (2005). *How Designers Think, Fourth Edition: The Design Process Demystified*. 4 edition. Amsterdam: Architectural Press.

Lantmäteriet (u.å.) *Min karta - höjddata*. Tillgänglig: https://minkarta.lantmateriet.se/ [2020-03-02]

Lieberman, D. E. Venkadesan, M. Werbel, W. A. Daoud, A. I, D'Andrea, S. Davis, I. S. Mang'eni, R. O. & Pitsiladis, Y. (2010). *Foot strike patterns and collision forces in habitually barefoot versus shod runners*. Nature, *463*(7280), 531–535. DOI: https://doi.org/10.1038/nature08723

Lorimer, H. (2012) *Surfaces and Slopes*, Performance Research, 17:2, 83-86.

DOI: 10.1080/13528165.2012.671080

Lynch, K (1960). *The Image of the City*. MIT Press.

Marmot, M (2010) *Fair society, healthy lives: A strategic review of health ineq*ualities in England post-2010 UCL, London (2010) Tillgänglig: http://www.instituteofhealthequity.org/resources-reports/fair-society-healthy-lives-the-marmot-review [2020-05-26]

Merleau-Ponty M. (2012). The Phenomenology of Perception. Transl. ed Landes. D. A. London; New York: Routledge.

Montagu, A. (1971). *Touching: The Human Significance of Skin*. New York: Columbia University Press.

Mota, J. Almeida, M. Santos, P. Ribeiro, JC. (2005) *Perceived Neighborhood Environments and physical activity in adolescents*. Prev Med. 2005;41(5-6):834-836. DOI: :10.1016/j.ypmed.2005.07.012

NACTO (u. å.). *Urban Street Design Guide*. National Association of City Transportation Officials. Tillgänglig: https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/ [2020-05-12].

Nielsen, R. O. Bertelsen, M. L. Parner, E. T. Sørensen, H. Lind, M. & Rasmussen, S. (2014). *Running more than three kilometers during the first week of a running regimen may be associated with increased risk of injury in obese novice runners.* International journal of sports physical therapy, *9*(3), 338–345. Tillgänglig: https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4060311/ [2020-05-27]

Patel, R. & Davidsson, B. (2019). *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning.* Lund: Studentlitteratur.

Qviström, M. & Fridell, L. (2019). *Att trixa sig genom staden – planering för ett löpvänligt stadslandskap*. Movium fakta*,* vol. 1. Tillgänglig: https://www.movium.slu.se/system/files/news/14005/files/movium_fakta_1_2019-att_trixa_sig_genom_staden-v5-final-web.pdf [2020-05-27]

Qviström, M. (2018). *Planera för löpning - behövs det*? Gröna fakta 2/18. Utemiljö

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. DOI: https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2016.12.002

Qviström, M (2016) *The nature of running: On embedded landscape ideals in leisure planning*. Urban Forestry & Urban Greening. Volume 17, 1 June 2016, Pages 202-210. DOI: https://doi.org/10.1016/j.ufug.2016.04.012

Qviström, M. (2013). *Landscapes with a Heartbeat: Tracing a Portable Landscape for Jogging in Sweden* (1958–1971). Environment and Planning A: Economy and Space, vol. 45 (2), ss. 312–328. DOI: https://doi.org/10.1068/a4553

Region Stockholm (2010). *RUFS 2010 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.* Tillgänglig: http://rufs.se/publikationer/20102/20105-rufs-2010/ [2020-05-12]

Regeringskansliet (2020) - *17 globala mål för hållbar utveckling*. Tillgänglig: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/17-globala-mal-for-hallbar-utveckling/ [2020-05-11]

Riksförbundet HjärtLung (2020) *Hälsans stig*. Tillgänglig: https://www.hjart-lung.se/vart-arbete/halsans-stig/ [2020-02-04]

Rowe, N. F. (2015) *Sporting capital: a theoretical and empirical analysis of sport participation determinants and its application to sports development policy and practice*. International Journal of Sport Policy and Politics, 7:1, 43-61, DOI: 10.1080/19406940.2014.915228

Rodaway, P. (1994) *Sensuous Geographies - Body, sense and place*. Tillgänglig: https://epdf.pub/sensuous-geographies-5ea6d3adce4b6.html [2020-05-27]

REFERENSLISTA

Maccagno, P. (2015). *Running barefoot: Touching the ground*. Running & Landscape seminar. Alnarp International seminar invitation and speech. Research project Reinterpreting Fitness Running, funded by Formas. Hosted by: Department of Landscape Architecture, Planning and Management, Swedish University of Agricultural Sciences. Tillgänglig: https://idrottsforum.org/wp-content/uploads/2015/04/Running-and-Landscape-programme-7-May.pdf

Olsson, T. (2013). *Ökad ohälsa är ett strukturellt problem*. Tidsskriften STAD. Tillgänglig: https://www.movium.slu.se/okad-ohalsa-ar-ett-strukturellt-problem [2020-05-26]

Røjskjær-Pedersen, L. Scytter, H. Schouenborg, DM. & Møller-Christensen, S. (2012). *Løb i Byer*. Hausenberg: Realdania. Tillgänglig: https://realdania.dk/publikationer/faglige-publikationer/løb-i-byer-en-undersøgelse-af-urbane-løberuter [2020-05-26]

Sallis, J. F. Cerin, E. Conway, T. L. Adams, M. A. Frank, L. D. Pratt, M. Salvo, D. Schipperijn, J. Smith, G. Cain, K. L. Davey, R. Kerr, J. Lai, P. C. Mitáš, J. Reis, R. Sarmiento, O. L. Schofield, G. Troelsen, J. Van Dyck, D. De Bourdeaudhuij, I. Owen, N. (2016). *Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study.* Lancet (London, England), *387*(10034), 2207–2217. DOI: https://doi.org/10.1016/S0140-6736(15)01284-2

Sayin, E. Krishna, A. Ardelet, C. Briand Decré, G. & Goudey, A. (2015). *"Sound and safe": The effect of ambient sound on the perceived safety of public spaces.* International Journal of Research in Marketing, vol. 32 (4), ss. 343–353 DOI: https://doi.org/10.1016/j.ijresmar.2015.06.002

Soja, E.W. 1996. Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places. Cambridge, MA: Blackwell.

Stockholms stad (2020a). *Igelbäckens kulturreservat.* [Hemsida]. Tillgänglig: https://parker.stockholm/naturreservat/igelbackens-kulturreservat/ [2020-05-26]

Stockholms stad (2020b). *Hansta naturreservat.* [Hemsida]. Tillgänglig: https://parker.stockholm/naturreservat/hansta/ [2020-05-26]

Stockholms stad (2008). *Järva kilstråk*. [Folder]. Tillgänglig: https://www.yumpu.com/sv/document/read/19935081/folder-om-jarva-kilstrak-med-karta-adobe-reader-2751kb-nytt- [2020-05-26]

Strava (2020). *Global Heatmap*. Tillgänglig: https://www.strava.com/heatmap#7.00/-120.90000/38.36000/hot/all [2020-05-26]

Shipway, Richard Holloway Immy, and Ian Jones (2012) *Organisations, practices, actors, and events: Exploring inside the distance running social world.* International Review for the Sociology of Sport 2012 48:3, 259-276. DOI: https://doi.org/10.1177/1012690212442135

Shipway, R. & Holloway, I. (2010). *Running free: Embracing a healthy lifestyle through distance running*. Perspectives in Public Health, vol. 130 (6), pp. 270–276 London, England: SAGE Publications. DOI: 10.1177/1757913910379191

Thaler, R. H. & Sunstein, C. R. (2008). *Nudge: Improving decisions about health, wealth, and happiness*. Yale University Press.

Tulloh, B. (1998) *The role of cross-country in the development of a runner*. New Studies In Athletics. No. 4/1998 IAAF Quarterly. Tillgänglig: http://centrostudilombardia.com/wp-content/uploads/IAAF-Corsa-Fondo-Mezzofondo/1998-The-role-of-cross-country-in-the-development-of-a-runner.pdf [2020-05-27]

Veidekke (2020) *Nyproduktion i Veddesta*. Tillgänglig: https://www.veidekkeeiendom.se/nyproduktion/stockholm/jarfalla/veddesta/ [2020-05-11]

Viksjö GK (u.å.). *Klubben.* Tillgänglig: https://www.viksjogk.se/se/klubben [2020-03-02]

Ward-Thompson, C (2013) *Activity, exercise and the planning and design of outdoor spaces*. Journal of Environmental Psychology, Volume 34, 2013, Pages 79-96, ISSN 0272-4944 Tillgänglig: http://www.tlu.ee/~arro/Happy%20Space%20EKA%202014/activity,%20execrise,%20planning%20and%20design%20of%20outdoor%20spaces.pdf [2020-05-26]

Warm in the Winter (2019). *Performative Streetscapes*. Warm in the Winter AB, Stockholm

WHO (2020) *Physical Inactivity: A Global Public Health Problem*. Tillgänglig: https://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_inactivity/en/ [2020-05-11]

Žlender, Vita, & Ward-Thompson, Catharine (2017). Accessibility and Use of Peri-Urban Green Space for Inner-City Dwellers: A Comparative Study. Landscape and Urban Planning, vol. 165, ss. 193–205. DOI : 10.1016/j.landurbplan.2016.06.011

Åstrand P O, (1958). *Hur Man Skall få Bättre Kondition*. Forum. Stockholm.

FIGURKÄLLOR

Figur 1.
Orienteringskartor. Figurerna är baserad på kartdata från ©Google och skapade med hjälp av snazzymaps.com samt bearbetade av författarna.

Figur 2.
Illustrationsplan ritad av AIX Arkitekter ©Järfälla kommun.

Figur 3.
Modell av designprocessen ritad av författarna baserad på en modell av Lawson 2005, s. 49.

Figur 4-5.
Karta av testlöprunda baserad på kartdata från ©OpenStreetMap Contributors med tillägg från författarna.

Figur 19.
Ortofoto från ©2020 Google, bearbetad av författarna.

Figur 20.
Natur och rekreationsområden. Baserad på kartdata från ©OpenStreetMap och bearbetad av författarna.

Figur 21.
Anlagda spår och leder. Baserad på kartdata från ©OpenStreetMap och bearbetad av författarna.

Figur 22.
Topografi. Baserad på kartdata från ©Lantmäteriet och bearbetad av författarna.

Figur 23.
Strava Heatmap. Underlag skapad av ©2018 Strava med ©Mapbox baserad på kartdata av ©OpenStreetMap modifierad med tillägg av författarna.

Figur 24.
Områdesanalys. Ortofoto från ©2020 Google, modifierad av författarna.

Figur 25.
Inventeringskarta. Ortofoto från ©2020 Google, modifierad av författarna.

Figur 26.
Bebyggelse. Baserad på Illustrationsplan av AIX Arkitekter ©Järfälla kommun (figur 2) och kartdata från ©OpenStreetMap. Bearbetad av författarna.

Figur 27.
Veddesta köpcentrum. Foto av AleWi på Wikimedia Commons.

Figur 30.
Verksamheter och kollektivtrafik. Kartdata från ©OpenStreetMap. Bearbetad av författarna.

Figur 31.
Längdskidor. Foto av Choeppner på Pixabay.com.

Figur 32.
Kollektivtrafik. Foto av Ant Rozetsky på Unsplash.com.

Figur 34.
Grönområden. Kartdata från ©OpenStreetMap och ortofoto från ©2020 Google . Bearbetad av författarna.

Figur 42.
Topografi och vatten. Kartdata från ©OpenStreetMap och Höjddata från ©Lantmäteriet. Bearbetad av författarna.

Figur 46.
Barriärer. Baserad på Illustrationsplan av AIX Arkitekter ©Järfälla kommun (figur 2) och kartdata från ©OpenStreetMap. Bearbetad av författarna.

Figur 50.
Buller. Baserad på Illustrationsplan av AIX Arkitekter ©Järfälla kommun (figur 2) och kartdata från ©OpenStreetMap. Bearbetad av författarna.

Figur 54.
Gång- och cykelvägar. Kartdata från ©OpenStreetMap och Järfälla cykelplan ©Järfälla kommun (https://www.jarfalla.se/gatorochtrafik/resaijarfalla/cykla.4.640dac6b1300db73e7c800011706.html). Bearbetad av författarna.

Figur 59.
Flyt och avbrott. Kartdata från ©OpenStreetMap. Bearbetad av författarna.

Figur 80.
Svensk savann. Översta fotot av Pixabay från Pexels.com.

Figur 104.
Pergola med klätterväxter. Foto av ”eine limonade bitte” på Unsplash.com.

Alla illustrerade figurer i landskapsanalys- och gestaltningsavsnittet som visar stadsstrukturen i Veddesta är skapade av författarna och baserade på illustrationsplanen av AIX Arkitekter ©Järfälla kommun (figur 2) samt pågående planarbeten av Järfälla kommun (2020b, 2020c, 2020d, 2020e), se referenslista.

Övriga foton, illustrationer och figurer utan angiven upphovsperson är skapade av författarna, Henry Larsson och Emil Olsson.