



Boverket

Myndigheten för samhällsplanering,
byggande och boende



Planera för rörelse!

– en vägledning om byggd miljö som
stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen

Titel: Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen

Utgivare: Boverket april 2013

Upplaga: 1

Antal ex: 1000

Tryck: Boverket internt

ISBN tryck: 978-91-7563-026-7

ISBN pdf: 978-91-7563-027-4

Sökord: Samhällsplanering, fysisk planering, byggd miljö, fysisk aktivitet, livskvalitet, folkhälsa, hälsa, ohälsa, gång, cykling, lek, fotgängare, cyklist, barn, vardagsrörlighet, friluftsliv, rekreation, grönstruktur, vägledning, verktyg, goda exempel

Omslagsbild och illustrationer: Annika Carlsson

Publikationen kan beställas från:

Boverket, Publikationsservice, Box 534, 371 23 Karlskrona

Telefon: 0455-35 30 50

Fax: 0455-819 27

E-post: publikationsservice@boverket.se

Webbplats: www.boverket.se

Publikationen finns som pdf på Boverkets webbplats.

Publikationen kan också tas fram i alternativt format på begäran.

Boverket 2013

Planera för rörelse!

– en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen



TACK

Många personer har deltagit i arbetet. Boverket vill tacka projektets externa referensgrupp och alla som har medverkat i workshops och fokusgrupper för deras bidrag med kunskap och erfarenheter, belysning av problematiken utifrån olika perspektiv och injektioner av energi och engagemang i arbetet. Extra stöd i arbetet med vägledningen har varit regionplanerare Bette Lundh Malmros vid Tillväxt, miljö & regionplanering (TMR), Stockholms läns landsting, Henry Stegmayr och Marlen Ljusberg vid Statens folkhälsoinstitut, samhällsplanerare Johannes Berg vid Trafikverket, utredare Marit von Rosen vid Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, tekn.dr. och planeringsarkitekt Lena Petersson Forsberg, professor Peter Schantz vid Gymnastik- och idrottshögskolan och Mittuniversitetet, landskapsarkitekt Anna-Mary Foltýn vid länsstyrelsen i Skåne, lektor Fredrika Mårtensson vid Sveriges lantbruksuniversitet på Alnarp, friluftslivsstrateg Christina Frimodig vid Naturvårdsverket, landskapsarkitekt Camilla Andersson, Malmö stad, folkhälsoplanerare Birgitta Edin-Westman, Örnsköldsviks kommun, agr. dr. Hanna Elgåker, länsstyrelsen i Skåne och Christina Risshytt-Collman, Kultura. Ett särskilt tack vill vi rikta till er!

FÖRORD

Hur kan den byggda miljön stimulera till fysisk aktivitet i vardagen, bidra till en bättre hälsa och ökad social sammanhållning? Vi vet mycket om den ekonomiska och miljömässiga dimensionen av hållbar utveckling, men den sociala dimensionen är fortfarande en utmaning i planeringen. Kunskapen om folkhälsa och hälsans bestämningsfaktorer har en roll att spela i den fysiska planeringen och en genomtänkt planering kan främja en god folkhälsa.

Bakgrunden till vägledningen är det regeringsuppdrag som Boverket hade under 2011 och 2012 att samordna och utveckla arbetet med samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen. Uppdraget genomfördes i samverkan med Statens folkhälsoinstitut, länsstyrelserna, Sveriges Kommuner och Landsting samt många andra aktörer i samhället. Genom workshops och seminarier har Boverket samlat myndigheter, kommuner, landsting, universitet och högskolor samt organisationer och nätverk i arbetet.

Vägledningen har tagits fram av en arbetsgrupp (vid enheten för Stad och land) på Boverket som består av arkitekt Järda Blix, samhällsvetare Kerstin Andersson, jurist Amelie Fasth samt planeringsarkitekt och biträdande projektledare Erik Mejer. Projektledare har varit landskapsarkitekt Ulrika Åkerlund.

Karlskrona maj 2013

Martin Storm
avdelningschef

INLEDNING OCH LÄSANVISNING

Folkhälsan är en av vår tids stora utmaningar. Trots att samhällsutvecklingen har gjort att vi lever längre och mår bättre, ökar andelen hälsoproblem som orsakas av våra levnadsvanor. Dessutom ökar skillnaderna i hälsa mellan olika socioekonomiska grupper. De största folkhälsoproblemen är tydligt kopplade till att vi rör oss för lite. Levnadsvanorna är individuella, men de påverkas av hur livsvillkoren i samhället ser ut. En viktig del i detta är hur den byggda miljön är utformad och strukturerad eftersom den påverkar och styr vardagsliv och levnadsvanor.

FAKTA

I rosa rutor förklarar vi centrala begrepp och viktiga fakta samt lagstiftning och mål



LÄS MER

För dig som vill läsa mer och fördjupa dig finns tips på litteratur i gröna rutor



EXEMPEL

I orange rutor sammanfattar vi goda exempel



TÄNK PÅ

I bruna rutor samlas viktiga frågeställningar



Kunskap och goda exempel

Denna vägledning syftar till att ge dig som arbetar med stadsplanering, folkhälsa, trafikplanering, grönområden eller friluftsliv en ökad kunskap om hur viktig fysisk aktivitet är för hälsa och välbefinnande och hur den byggda miljöns utformning kan stödja ett fysiskt aktivt vardagsliv. Vägledningen syftar också till att tydliggöra och ge stöd i hur den fysiska planeringens verktyg kan användas för att främja människors vardagsrörlighet. Vi lyfter fram några särskilt angelägna planeringsområden: gång, cykling, lek och lustfylld rörelse samt friluftsliv och rekreation. Genom goda exempel vill vi inspirera och visa på hur en kommun kan göra i olika planeringssituationer.

Det pågår en stor kunskaps- och metodutveckling både nationellt och internationellt inom byggd miljö, folkhälsa och fysisk aktivitet. Denna skrift kan ses som ett av flera steg att lyfta fram kunskapen.

Hitta rätt i vägledningen

Vägledningen inleds med ett övergripande avsnitt kallat *Byggd miljö som stödjer fysisk aktivitet*. Här hittar du några av de viktigaste utmaningarna i bebyggelseutvecklingen, vilka miljöer och strukturer som stödjer fysisk aktivitet och vilka aktörer som har ansvar på olika nivåer.

I avsnittet *Planeringens verktyg* går vi igenom de mest relevanta planinstrumenten och de lagstiftningar som ger förutsättningarna för att skapa en byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet. Vägledningens sista avsnitt, *Hur planera för vardagsrörlighet*, ger fördjupad kunskap om olika former av vardagsrörlighet och hur förutsättningarna för dessa kan utvecklas.

I marginalen finns rutor som lyfter fram fakta, lästips, goda exempel och sammanfattande vägledning.

INNEHÅLL

INLEDNING OCH LÄSANVISNING.....	6
Kunskap och goda exempel	6
Hitta rätt i vägledningen.....	6

BYGGD MILJÖ SOM STÖDJER FYSISK AKTIVITET 10

SAMBANDET MELLAN FYSISK AKTIVITET OCH BYGGD MILJÖ	11
Fysisk aktivitet och hälsa.....	12
Vi rör på oss mindre och är mer stillasittande	12
Levnadsvanor, livsvillkor och samhällsstruktur	13
Bilsamhället styr vår vardagsrörlighet.....	14
Förtätningen måste ge plats för lek, motion och utevistelse.....	14
FOLKHÄLSOPOLITIKEN OCH AKTÖRSANSVARET	16
Kommunens roll	16
Regionala aktörers ansvar.....	16
Ansvar på nationell nivå.....	18
Ideella föreningar är viktiga.....	18
Delat ansvar kräver samordning.....	18
STÖDJANDE STRUKTURER FÖR FYSISK AKTIVITET.....	20
Landskapets betydelse för fysisk aktivitet.....	21
Bebyggelsens struktur, utformning och rumslighet	21
Anläggningar för idrott och motion	21
Infrastrukturen och "hela resan-perspektivet"	22
Var kan man gå, cykla och vandra i landskapet?.....	22
Grönstruktur och blåstruktur.....	23
Vitstruktur.....	24
VIKTIGT ATT UPPMÄRKSAMMA GRUPPER MED SÄRSKILDA BEHOV	26
Barn och unga	26
Äldre – en växande grupp	26
Personer med funktionsnedsättning	27

PLANERINGENS VERKTYG 28

FOLKHÄLSA I FYSISK PLANERING	29
PLAN- OCH BYGGLAGEN GER MÖJLIGHETER.....	30
Regionplanering och den regionala nivån	30
Översiktsplanering.....	30
Översiktsplanens koppling till andra planer och program.....	31
Områdesbestämmelser	31
Detaljplan.....	32
Bygglov	33
MILJÖBALKEN KOMPLETTERAR OCH SÄKRAR.....	34
Hushållningsbestämmelserna för mark och vatten.....	34
Skyddade områden.....	34
PLANERING AV VÄGAR OCH JÄRNVÄGAR	35
KONSEKVENSBEDÖMNINGAR SKA GÖRAS	36
VIKTEN AV GODA PLANERINGSUNDERLAG.....	37
Kartläggning av nuläget och uppföljning av utvecklingen.....	38

HUR PLANERA FÖR VARDAGSRÖRLIGHET?	40
GÅNG – ETT EGET FÄRDSÄTT.....	42
Se fotgängaren	42
Räkna (med) fotgängarna	43
Utgå från människans radie	43
Sammanhängande och finmaskigt gångnät	43
CYKLING FÖR TRANSPORT OCH REKREATION	46
Cyklingen ökar	46
Beredskap för nya cykelfordon.....	47
Mångfald av cyklister	48
Cyklens infrastruktur och cyklistens rörelseenergi.....	48
Parkering och service	50
LEK OCH LUSTFYLLD RÖRELSE	51
Plats för barnens lek	51
Ge plats för lekfulla förskole- och skolgårdar	52
Naturen är viktig för leken.....	52
Plats för ungdomar	52
En lekfull stad för alla.....	53
FRILUFTSLIV OCH REKREATION	56
God tillgång på natur för friluftsliv	56
Allemansrätten är en viktig förutsättning.....	57
Tillgänglig natur.....	57
Upplevelsevärden för rekreation och friluftsliv	57
REFERENSER	62

FÖRTECKNING ÖVER RUTOR

FAKTA

- Fysisk aktivitet..... 12
- Barn blir smartare och gladare av fysisk aktivitet 12
- Levnadsvanor och livsvillkor 13
- Gångvänlighet..... 13
- Bilresor..... 14
- Fysisk aktivitet på recept FaR 16
- Sveriges folkhälsopolitik..... 17
- Stödjande miljöer och strukturer i plan- och bygglagen 21
- Aktiv transport..... 22
- Användbara begrepp i planeringen 25
- God bebyggd miljö 30
- Parkering och parkeringsnormer 31
- Avstånd till grönområde och park..... 32
- Genomförandeavtal 32
- Folkhälsopolicy och folkhälsoprogram som planeringsunderlag 37
- Vad är gångtrafik?..... 42
- Fler kvinnor än män går 42
- Barnens lek i regelverk 51
- Spontanidrott 52
- Sveriges friluftslivspolitik 56
- LONA – Lokal naturvårdsbidrag..... 60
- Ridning som rekreation och friluftsliv..... 61

LÄS MER

- Fysisk aktivitet och stillasittande..... 13
- Byggt miljö och fysisk aktivitet 13
- Platser för idrott och motion i samhällsplaneringen 22
- Grönstruktur..... 23
- Hälsokonsekvensbedömningar i fysisk planering 36
- Bostadsområdet som en hälsofrämjande arena..... 37
- Planeringsmetoder för sociala frågor, jämställdhet och trygghet..... 39
- Planering för gång och gående 42
- Planering för cykling..... 46
- Cykelparkering..... 49
- Friluftsliv 57

EXEMPEL

- Vitplan för Vinterstaden Östersund 24
- Lekvärdesfaktor i Malmö Stad vid detaljplanering och bygglovgivning 33
- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys i Göteborg 36
- FolkhälsoAtlas..... 37
- Barnkartor i GIS 38
- Trygghetsvandringar 43
- Lugna promenaden för äldre och personer med funktionsnedsättning i Nacka kommun... 44
- Karlskrona – från bilstad till gångstad 44
- Fotgängarplanering i Malmö Stad 45
- Örebro – cykelstaden för alla 47
- Strategisk långtidsplan för cykelparkeringar i Borås..... 48
- Barns närmiljö och förskolans lekpotential (OPEC) 51
- Generationsparken i Trelleborg 53
- Superkilen i Köpenhamn..... 54
- Örebro – ställningstagande för friluftsliv och tätortsnära naturreservat..... 58
- Upplevelsevärden i gröna kilarna i Stockholms län 59
- Friluftslivsprogram i Örnköldsvik..... 60
- Ridvägsfrämjandet i Lerum..... 61

TÄNK PÅ

- Möjlighet till aktivitet – natt som dag..... 21
- Gåendet i den fysiska planeringen..... 45
- Cykling i planeringen 50
- Leken i den fysiska planeringen 55
- Friluftsliv i den fysiska planeringen..... 60





Byggd miljö som stödjer fysisk aktivitet

SAMBANDET MELLAN FYSISK AKTIVITET OCH BYGGD MILJÖ

Förr hade de flesta fysiskt krävande arbeten och var beroende av sina egna ben för att förflytta sig. I dag tillbringar de flesta människor största delen av sin vakna tid stillasittande. Fysisk aktivitet har förflyttats från vardagens rutiner till fritidens motionspass och träning. Vardagsrörligheten har minskat och stillasittandet har ökat, även bland dem som är tillräckligt fysiskt aktiva. Brist på fysisk aktivitet är ett globalt problem och Världshälsoorganisationen (WHO) beräknar att fysisk inaktivitet är den fjärde största riskfaktorn till att dö i förtid (WHO, 2009).

FAKTA: FYSISK AKTIVITET

Fysisk aktivitet används som ett överordnat begrepp och innefattar kroppsrörelser under såväl arbete som fritid och olika former av kroppsövningar, till exempel idrott, lek, gymnastik, dans, motion och friluftsliv. Det omfattar all kroppsrörelse som är ett resultat av skelettmuskulaturens kontraktion och som resulterar i en ökad energiförbrukning.

För att uppnå en positiv hälsoeffekt på hälsan behöver vuxna minst 30 minuter per dag av måttlig till intensiv rörelse som exempelvis en rask promenad.

Barn behöver vara fysiskt aktiva minst 60 minuter per dag.

35 procent av den vuxna befolkningen är otillräckligt fysiskt aktiv.

Källa: www.fhi.se.

**FAKTA: BARN BLIR SMARTARE OCH GLADARE AV FYSISK AKTIVITET**

Forskare vid Malmö högskola har följt flera grundskoleklasser i Bunkeflo i Malmö sedan 1999. Vissa klasser hade under alla skolår gymnastik och idrott på schemat varje dag, till skillnad från vanliga skolklasser som har två timmar i veckan.

Studien visar att barnen som varit fysiskt aktiva varje dag klarade grundskolan mycket bättre – både genom att fler gick ut med godkända betyg (96 procent jämfört med 83 procent i vanlig klass) och att fler hade mycket högre betyg framför allt i de teoretiska ämnena. Motion och idrott i skolan utvecklar alltså inte bara motoriken utan skärper även inlärningsförmågan (Jando, 2012).

**Fysisk aktivitet och hälsa**

Det finns ett tydligt samband mellan fysisk aktivitet, hälsa och välbefinnande. Rörelse, träning och motion i vardagen gör att vi mår bättre och blir gladare. Men på senare år har forskningen visat allt tydligare hur flera av våra stora folkhälsoproblem är kopplade till hur mycket vi rör oss. Fysisk aktivitet har till exempel påvisat positiv effekt för att förebygga och behandla vanliga sjukdomar som bröstcancer, prostatacancer, hjärt- och kärlsjukdomar, benskörhet, Parkinsons sjukdom, diabetes, kronisk obstruktiv lungsjukdom (KOL), demens och depression. Forskning visar också att fysisk aktivitet stimulerar till nybildning av hjärnceller och därför har positiv effekt på inlärningsförmåga hos både ung och gammal (Statens folkhälsoinstitut, 2011a).

Vi rör på oss mindre och är mer stillasittande

Samtidigt som kunskapen ökar om betydelsen av fysisk aktivitet så rör vi oss mindre och sitter mer still. För att uppnå en positiv effekt på hälsan behöver vuxna minst 30 minuter per dag av måttlig till intensiv rörelse, exempelvis en rask promenad. Men en tredjedel av Sveriges vuxna befolkning är i dag fysiskt aktiva mindre än 30 minuter per dag, vilket gäller både kvinnor och män (Statens folkhälsoinstitut, 2011a).

De rekommenderade minimivåerna av fysisk aktivitet ska dock bestå av minst 10 minuters pass åt gången, men mätningar av vuxna svenskar fysiska aktivitet visar att det är bara några få procent av både män och kvinnor som är fysiskt aktiva på det sättet (Hagströmer, 2007). Barn behöver vara fysiskt aktiva minst 60 minuter per dag. Mycket tyder på att också barnens fysiska aktivitet har minskat och stillasittande aktiviteter har ökat (Statens folkhälsoinstitut, 2011a).

Fysisk inaktivitet kostar samhället stora pengar. Enbart i sjukvårdskostnader handlar det i Sverige om 6 miljarder kronor om året (Faskunger, 2007).



Forskningen har på senare år också visat att långvarigt stillasittande, oberoende av hur fysiskt aktiv man är däremellan, är en stor riskfaktor. Följderna av ökat stillasittande beräknas orsaka omkring 1,9 miljoner förtida dödsfall om året i världen. Detta faktum leder till ytterligare utmaningar i folkhälsoarbetet, utöver att främja fysisk aktivitet behöver vi motverka långvarigt stillasittandet (Faskunger, 2012).

Levnadsvanor, livsvillkor och samhällsstruktur

Levnadsvanor handlar om hur människor väljer att leva och organisera sina liv och har stor betydelse för deras hälsa. Dock styrs levnadsvanorna av hur livsvillkoren ser ut, det vill säga hur samhället är organiserat och strukturerat. Exempelvis är människor mer fysiskt aktiva i områden som har en högre grad av gångvänlighet (se faktaruta) än i områden som har en lägre grad av gångvänlighet (Eriksson, 2013, Berglund U. et al, 2011). God tillgång på upplevelsevärden i landskapet i närheten av bostaden har också en positiv effekt på människors fysiska aktivitet och skattade hälsa (de Jong, 2012 och Björk, 2008). Kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet har också stor betydelse för vardagsrörlighet då den som åker kollektivt går fyra gånger så långt per dag jämfört med den som åker bil (Clark, 2012).

Länge har åtgärderna för att öka människors fysiska aktivitet och minska långvarigt stillasittandet varit inriktade på att informera individen. På senare år har forskningen visat att denna typ av insatser har en begränsad effekt för att förändra människors levnadsvanor. Däremot har åtgärder i den byggda miljön goda förutsättningar att integreras och långsiktigt upprätthållas i samhällsstrukturen samt stor potential att nå stillasittande och socioekonomiskt svaga grupper. (Faskunger, 2007).



LÄS MER: FYSISK AKTIVITET OCH STILLASITTANDE



Stillasittande och folkhälsa – en kunskaps-sammanställning. Faskunger, 2012.



FAKTA: LEVNADSVANOR OCH LIVSVILLKOR

Levnadsvanor är en människas sätt att leva och organisera sitt liv. Livsvillkoren skapas av hur ett samhälle organiseras och struktureras.



FAKTA: GÅNGVÄNLIGHET

Med gångvänlig miljö menas till vilken grad den byggda miljön stödjer och uppmuntrar människor till att gå genom att vara bekväm och säker för gående och göra det möjligt att till fots nå olika målpunkter inom rimlig tid och med rimlig ansträngning i en visuellt attraktiv omgivning (Berglund U. et al, 2011).



LÄS MER: BYGGD MILJÖ OCH FYSISK AKTIVITET



Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. Statens folkhälsoinstitut. Faskunger J, 2007.



FAKTA: BILRESOR

Bilen är fortfarande det vanligaste färdssättet: kvinnor gjorde 31 procent av alla huvudresor med personbil och män 47 procent (SIKA, 2007).



Bilsamhället styr vår vardagsrörlighet

Våra städer och samhällen har sedan 1950-talet till stor del planerats för bilen. Bilens dominerande ställning som transportmedel har resulterat i fysiska strukturer som har fått konsekvenser för människors levnadsvanor. Bilen möjliggör en bebyggelseutveckling där nya bostadsområden växer fram, nära natur och vatten, men längre från kollektivtrafik och service. Bebyggelsen glesas ut. Utglesning sker också genom externhandelsetablering längs med motorvägar, som både påverkar den lokala handeln inne i tätorterna och ökar beroendet av bilen (Delegationen för Hållbara Städer, 2012). Den regionala utvecklingen ger också upphov till längre pendlingsvägar och därmed ökat resande. I dag är vårt vardagslandskap med bostad och målpunkter som service, daglighandel, arbetsplatser och fritidsaktiviteter geografiskt utspritt och förutsätter biltransporter. Bilen kan betraktas som ett så kallat *strukturellt tvång* för ett fungerande vardagsliv (Engström, 2012). Ungefär 30 procent av alla bilresor är kortare än fem kilometer och 20 procent av alla resor som är kortare än två kilometer sker med bil. Att cykla fem kilometer tar ungefär 20 minuter; två kilometer cyklar man på tio minuter och går på drygt 20 minuter (Boverket, 2012).

I dag ses det som en självklarhet att ha full framkomlighet med bil. I stället borde planeringen präglas av ett synsätt där det är en självklarhet att kunna röra sig till fots eller per cykel, att leka eller springa i sin närmiljö. Det behövs en synvända på hur vi rör oss i vardagen för transport och rekreation.

Förtätningen måste ge plats för lek, motion och utevistelse

En viktig strategi för hållbar bebyggelseutveckling är förtätning av den byggda miljön. Därmed ökar underlaget för kollektivtrafik och behovet av transporter med personbil minskar. Potentialen för gång och cykel ökar också tack vare kortare avstånd mellan målpunkter. Men detta förutsätter att förtätning också innebär förtätning av målpunkter och kvaliteter. Förtätningen sker ofta genom omvandling av före detta industrimark samt att grönområden och "outnyttjad" mark inne i städerna tas i anspråk för byggnader eller anläggningar. Följden blir bland annat att naturmiljöerna blir färre och trycket ökar på de grönområden som finns kvar.

Vid förtätning måste det finnas plats för lek, motion och annan utevistelse. För detta krävs tillräckligt stora ytor med hög kvalitet och ett rikt innehåll. Stadsdelsparker och större grönområden kan inte ersättas med mikroparker eller gröna stråk. I planering och genomförande av nya områden är det en utmaning att få till större parkytor som inbjuder till vistelse. I storstäderna visar bristanalyser att det i flera exploateringsområden helt saknas ytor för fysisk aktivitet. För att motverka denna utveckling är det angeläget att kunskapen om fysisk aktivitet kommer in i ett tidigt skede i planeringsprocessen.



FAKTA: FYSISK AKTIVITET PÅ RECEPT – FAR

Sedan några år kan all legitimerad personal inom hälso- och sjukvården ordinera fysisk aktivitet på recept (FaR). Personen får då en individanpassad skriftlig ordination av fysisk aktivitet, exempelvis stavgång eller simning med en viss frekvens per vecka.

Detta är en metod som prioriteras allt högre inom hälso- och sjukvården för att behandla symptom och sjukdom genom fysisk aktivitet. Som bas för FaR finns kunskapsbanken FYSS (Fysisk aktivitet i sjukdomsprevention och sjukdomsbehandling). FYSS (jmf FASS för läkemedel) lägger grunden för hur och varför fysisk aktivitet kan användas i sjukdomsprevention och sjukdomsbehandling av ett 30-tal sjukdomstillstånd (www.fyss.se). Statens folkhälsoinstitut, 2012.



FOLKHÄLSOPOLITIKEN OCH AKTÖRSANSVARET

Framtidens folkhälsa är allas ansvar och det övergripande nationella målet för folkhälsopolitiken är *att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor i hela befolkningen*. Målet med tillhörande elva målområden är en kompassriktning för att nå social hållbarhet (Prop. 2002/03:35, Prop. 2007/08:110). För att vi ska kunna nå målet är det viktigt att genom tidiga och förebyggande åtgärder skapa goda livsvillkor, livsmiljöer och levnadsvanor.

Hur Sverige ska arbeta med folkhälsopolitiken är inte reglerat i lagstiftningen utan genom målsättningar, policyer och program för folkhälsa som ska uppnås och genomföras genom tillämpning av andra regelverk som exempelvis plan- och bygglagen (SFS 2010:900).

Ansvar för folkhälsoarbetet är delat, både vertikalt mellan olika nivåer – nationellt, regionalt och kommunalt, och horisontellt mellan olika sektorer som vård och omsorg, stadsbyggnad, trafik, skola, naturvård och friluftsliv. Det är en stor utmaning att utveckla ett gemensamt arbete med folkhälsofrågorna.

Kommunens roll

Kommunen har ett ansvar för folkhälsa och fysisk aktivitet. Genom sitt planmonopol och ansvar för planering, byggande och förvaltning av den byggda miljön, har kommunen stor möjlighet att påverka utformning och strukturer som stödjer fysisk aktivitet.

Kommunen ansvarar även för den sociala planeringen som stöttar individen genom äldreomsorg, skola och omsorg. Mycket av det förebyggande folkhälsoarbetet bedrivs i kommunen och flera kommuner har folkhälsoplanerare och en uttalad folkhälsopolicy. Denna kompetens och kunskap gällande folkhälsa kan bättre tas tillvara och utvecklas i den fysiska planeringen.

Regionala aktörers ansvar

På regional nivå ansvarar landstingen för det mesta av hälso- och sjukvården. Sjukvården ska också tillämpa Socialstyrelsens riktlinjer för sjukdomsförebyggande metoder inom hälso- och sjukvården för att stödja patienter att förändra ohälsosamma levnadsvanor som exempelvis otillräcklig fysisk aktivitet och kan ordinera fysisk aktivitet på recept (FaR). Det finns skillnader mellan olika landsting hur folkhälsoarbetet bedrivs.

Ansvar för kollektivtrafiken ligger på den regionala kollektivtrafikmyndigheten som i vissa fall är landsting, men det kan också vara region, regionförbund eller kommunalförbund.

Länsstyrelsen har genom sin instruktion (SFS 2007:825) uppdraget att arbeta med folkhälsa. Länsstyrelsen har också en tydlig roll i den kommunala fysiska planeringen genom att delta i planeringen som samrådspart, tillhandahålla planeringsunderlag samt som gransknings- och prövningsinstans. Länsstyrelsen tar också tillvara och samordnar statliga intressen.

FAKTA: SVERIGES FOLKHÄLSOPOLITIK

Det övergripande målet för folkhälsopolitiken är att: Skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen.

Elva målområden är vägledande för folkhälsoarbetet på alla nivåer i samhället – nationellt, regionalt och lokalt. Målområdena är inriktade på de faktorer som påverkar hur befolkningens hälsotillstånd utvecklas.

Målområden 1, 2, 3 och 9 har särskilt stor betydelse i fysisk planering.

1. Delaktighet och inflytande i samhället
2. Ekonomiska och sociala förutsättningar
3. Barns och ungas uppväxtvillkor
4. Hälsa i arbetslivet
5. Miljöer och produkter
6. Hälsofrämjande hälso- och sjukvård
7. Skydd mot smittspridning
8. Sexualitet och reproduktiv hälsa
9. Fysisk aktivitet
10. Matvanor och livsmedel
11. Tobak, alkohol, narkotika, dopning och spel

Källa: FHI, www.fhi.se, 2010.



Det övergripande målet för folkhälsopolitiken preciseras genom de elva målområdena. Fyra av dessa har särskilt stor betydelse i fysisk planering.



Ansvar på nationell nivå

Nationellt har Statens folkhälsoinstitut ansvar för övergripande uppföljning av utvecklingen av bestämningsfaktorer för folkhälsan, det vill säga de enskilda faktorer som påverkar folkhälsan, och utvärdering av insatser inom de elva övergripande målområdena för folkhälsa. Flera centrala myndigheter har ett indirekt ansvar för folkhälsa och fysisk aktivitet som exempelvis Boverket genom planeringsfrågorna, Trafikverket för trafikfrågorna samt Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen med flera för friluftslivsfrågorna.

Ideella föreningar är viktiga

Viktiga aktörer inom arbetet för att stödja fysisk aktivitet är alla föreningar och organisationer inom idrott, motion, odling och friluftsliv. Deras verksamheter skapar lokala förutsättningar och ett viktigt socialt sammanhang för individen och kan stödja grupper med särskilda behov. Kommunen kan också föra dialog med föreningarna gällande lokal- och markbehov samt samverka kring drift och underhåll.

Varje enskild medborgare kan göra insatser för sin egen och andras hälsa i rollen som konsument, som förebild och som medmänniska.

Delat ansvar kräver samordning

Folkhälsoarbetet kräver ett gemensamt ansvarstagande och samverkan mellan olika verksamhetsområden och aktörer. Ansvar för folkhälsoarbetet ligger inte enbart hos de myndigheter och organisationer som redan i dag har ett uttalat ansvar för folkhälsofrågor. Det krävs insatser från de flesta sektorer i samhället – från det offentliga, från det privata och från de ideella organisationerna samt från människor själva.

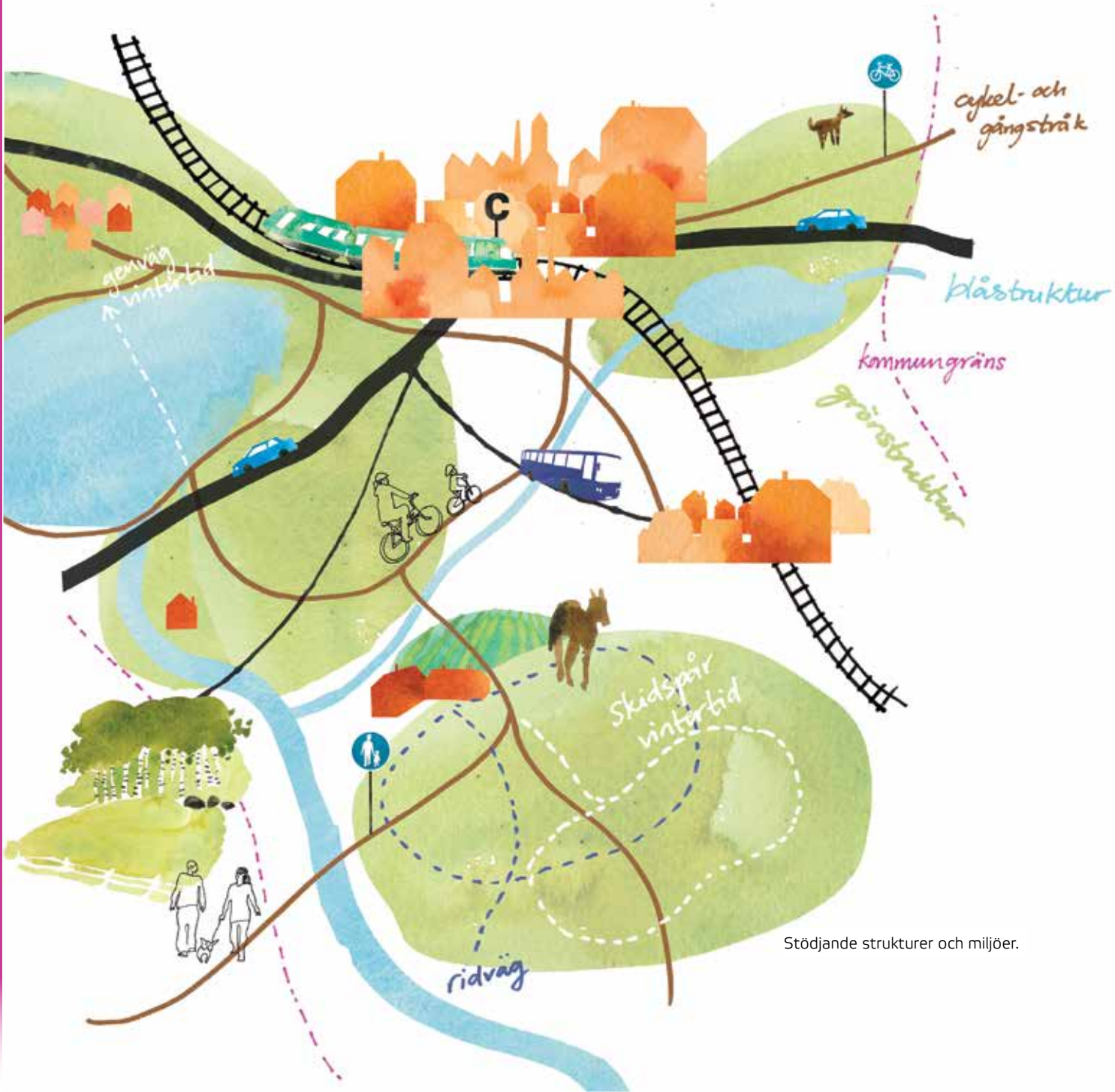
Kommuner, landsting och länsstyrelser har dock nyckelpositionerna i folkhälsoarbetet, då de har ansvar för strategiskt viktiga verksamheter för folkhälsan och dess utveckling (Prop. 2007/08:110).



STÖDJANDE STRUKTURER FÖR FYSISK AKTIVITET

Den som rör sig till fots, med cykel, leker eller på annat sätt är fysiskt aktiv i staden är beroende av att de platser och stråk som de rör sig i stödjer deras aktiviteter. Inom folkhälsoforskningen används begreppet *stödjande miljöer*. Dessa miljöer kan stimulera till ökad trivsel och vistelse utomhus och är mycket betydelsefulla för att stimulera fysisk aktivitet i vardagen.

Dessa miljöer är en del av ett större sammanhang. De är delar av ett landskap med strukturer av bebyggelse, transportsystem och grönområden. Hur dessa strukturer är uppbyggda är grundläggande för hur vi upplever miljön vi vistas i och hur vi rör oss i vardagen.



Stödjande strukturer och miljöer.

Landskapets betydelse för fysisk aktivitet

Byggnader, grönområden och vägar är alla delar av en större helhet – landskapet. Det är landskapet som omger oss när vi står på marken, sitter på cykeln och promenerar genom stadsbygd och landsbygd. Att ta sig fram för egen maskin genom landskapet, gå och cykla (men även paddla, segla, simma, åka skidor och skridskor) ger därför närbild med landskapet och tillgång till dess kvaliteter.

Forskning har visat att kvaliteter och värden i grönområden, naturmarker och landskap samt närheten till olika upplevelsevärden har betydelse för hur vi mår och hur mycket vi rör på oss (de Jong, 2012, Björk, 2008).

I landskapet finns spåren från alla tider inlagrade och landskapet är den grundläggande förutsättningen för hur den plats man befinner sig på har utvecklats. Platsen, staden och landskapet befäster och förmedlar identitet och tillhörighet. Genom den egna rörelsen i landskapet förstärks landskapsupplevelsen.

Bebyggelsens struktur, utformning och rumslighet

Bebyggelsens struktur hänger samman med dels den rumsliga fördelningen av byggnader, gator och parker, dels den funktionella uppdelningen av bebyggelsen med lokalisering av och avståndet mellan olika målpunkter. En förutsättning för att stimulera gående och cyklande som färdväg är att avstånden mellan målpunkter som hem, skola, handel, hållplats och arbetsplats inte är för långa. Lokalisering och anläggning av vägar och bebyggelse ska helst inte medföra att barriärer skapas som tvingar fram omvägar. Men det är inte bara avståndet som avgör valet av färdväg. En attraktiv färdväg med god arkitektur och estetiskt tilltalande utformning kan göra att en längre väg upplevs som mer attraktiv än en kortare om denna är mer monoton, bullrig och otrygg. Goda förbindelser till resecentrum och bra utformning av gång- respektive cykelstråk till och inom bytespunkter är extra viktigt.

Stadens offentliga rum som gator, öppna platser och torg, lekplatser och parker bör utformas med god arkitektur och en estetiskt tilltalande utformning, särskilt det som ligger i ögonhöjd som de första våningsplanerna på fasaderna. Träd, växter och vatten är också viktiga element för att skapa estetiska kvaliteter och vackra miljöer. Här är också trygghet och säkerhet viktiga aspekter. Att skapa vackra utblickar över intressanta miljöer ger både överblick och orienterbarhet. En låg bullernivå som gör det möjligt att prata och höras är också en viktig kvalitet.

Anläggningar för idrott och motion

Tillgång till motionsanläggningar är viktigt för att främja en fysiskt aktiv livsstil utöver vardagsrörligheten och anläggningar för motion och idrott är populära och välbesökta platser. De anläggningar som uppmuntrar till flera olika former av fysisk aktivitet har goda förutsättningar att stimulera möten mellan människor och olika grupper i samhället. Traditionella idrottshallar skulle med fördel kunna kompletteras med ytor för individuell motion och träning för att locka fler grupper än de som utövar lagidrotter.

Det finns i dag en brist på anläggningar för organiserad idrottsverksamhet, egenorganiserad motion och spontanidrott. Det finns en efterfrågan på anläggningar och miljöer för spontanidrott nära bostaden, men många

FAKTA: STÖDJANDE MILJÖER OCH STRUKTURER I PLAN- OCH BYGGLAGEN

Flera aspekter av stödjande miljöer för fysisk aktivitet ligger i PBL:s andra kapitel om allmänna och enskilda intressen. Bland annat ska planeringen främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder samt en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper (2 kap. 3 § p. 1 och 2 PBL).

Planering och byggande ska ske med hänsyn till klimatspekter (2 kap. 3 § PBL). Att planera för minskade biltransporter, ökad gång och cykel är en åtgärd för att begränsa klimatpåverkan. Vid planläggning enligt PBL ska hänsyn tas till behovet av att det inom eller i anslutning till områden med sammanhållna bebyggelse finns parker och andra grönområden samt lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse (2 kap. 7 § p. 3 och 4 PBL).



TÄNK PÅ: MÖJLIGHET TILL AKTIVITET – NATT SOM DAG

Många kvinnor avstår från utevistelse och fysisk aktivitet på grund av rädsla för att utsättas för övergrepp eller brott. En nationell trygghetsundersökning har visat att kvinnor är otrygga i mycket högre grad än män (25 procent av kvinnorna och sju procent av männen). Även om undersökningen visade att den upplevda otryggheten bland både män och kvinnor totalt sett har minskat visar den att många behöver stödjande miljöer för att kunna leva ett fysiskt aktivt liv. Faskunger, 2007.



LÄS MER: PLATSER FÖR IDROTT OCH MOTION I SAMHÄLLSPLANERINGEN

Spontanidrottsanläggningar och miljöer – en utmaning för samhällsplaneringen. Faskunger, 2012.



Idrott i planering – idrott för utveckling. En antologi om idrott och fysisk aktivitet i samhällsplaneringen. Sveriges Kommuner och Landsting, 2008.

FAKTA: AKTIV TRANSPORT

Aktiv transport är en icke motordriven transport till en viss given destination (exempel arbetsplatsen eller skolan) som innebär fysisk aktivitet och ökad energiförbrukning jämfört med viloläge.

Vanlig aktiv transport är gång och cykling, men det kan också vara skateboard, rullskridskor, rullstol, spark, kanot.



anläggningar är i själva verket placerade i utkanten av eller utanför tätorten. Detta försvårar för människor att nå dessa platser till fots, på cykel eller med lokaltrafiken. Många anläggningar för idrott och motion har också begränsade öppettider eller är helt stängda för allmänheten (Faskunger, 2012a).

Ridning är ett exempel på en sport/fysisk aktivitet som ökar kraftigt, särskilt bland flickor och kvinnor. Det är viktigt att det finns både anläggningar och ridstigar nära bebyggelsen (Boverket, 2011).

Infrastrukturen och "hela resan-perspektivet"

Utifrån folkhälsa och fysisk aktivitet är det vardagliga resandet ett område där de allra enklaste och största hälsovinster kan göras. Det innebär att utveckla infrastrukturen för aktiv transport – att gå och cykla eller på annat sätt förflytta sig med muskelkraft. Men även resande med kollektivtrafik ökar den fysiska aktiviteten (Clark, 2012).

Ett hela resan-perspektiv från dörr till dörr blir allt viktigare i planeringen där alla delar av en resa måste synliggöras. Resan blir inte mer attraktiv än sin minst prioriterade del. Om exempelvis möjligheten att cykla från hemmet till bussen inte är attraktiv, trygg eller säker blir heller inte resan som helhet attraktiv och bilen framstår som ett bekvämare färd sätt.

Var kan man gå, cykla och vandra i landskapet?

Många går och cyklar överallt där det går att ta sig fram med stöd av allemansrätten. Men på gator och allmänplatsmark samt i övriga trafikmiljöer sätter trafikreglerna (vägtrafikförordningen (SFS 1995:137) respektive lokala trafikföreskrifter) och hänsyn till medtrafikanterna ramar för var och hur gående och cyklister kan ta sig fram. Grundregeln är att om det finns gångbana respektive cykelbana, så ska man gå och cykla på dessa, och annars på vägrenen om det finns en sådan.

Det statliga vägnätet ska enligt den rådande definitionen av väg främst vara till för motorfordon. De allmänna vägarna är enligt tradition till för alla transportsätt. Därmed finns en underförstådd skyldighet för Trafikverket att hålla en allmän väg öppen för alla transportsätt (SOU 2012:70, 2012). Rättigheten att ta sig fram för både cyklister och gående samt andra långsamma färd sätt är en viktig princip i Sverige (jämför allemansrätten). Det är alltså tillåtet för alla att ta sig fram på allmän väg (utom när det är förbjudet enligt särskilt beslut av länsstyrelsen, till exempel på Ölandsbron under sommaren). Samma sak gäller för enskilda vägar med statsbidrag. På övriga enskilda vägar och stigar kan både fotgängaren och cyklisten ta sig fram med stöd av allemansrätten. Om sådant tillträde ska garanteras långsiktigt måste dock avtal träffas med markägaren.

Tillgänglighet innebär också trygghet och trafiksäkerhet, det vill säga det måste finnas en viss standard. Standarden avgörs av vägrummets bredd och utformning, körbanans och vägrenens bredd samt omfattningen av biltrafik och hastighet. Detta regleras enligt Vägars och gators utformning (VGU) och hastighetsbestämmelserna. Framkomligheten till fots och cykel i den byggda miljön och i det omgivande landskapet är starkt begränsad på grund av prioritering av biltrafiken. Allmänna vägar byggs om till 2+1-vägar, vilket skapar barriärer för dem som går eller cyklar.

Dessa och många andra hårt trafikerade vägar har också smala vägrenar där det är svårt och farligt att cykla eller gå.

Ett finförgrenat sekundärt vägnät har stor betydelse för möjligheterna att gå och cykla.

Grönstruktur och blåstruktur

Grönstruktur är alla bebyggelsens grönområden – från innergårdens eller villaträdgårdens grönska via närparken, kolonilottsområdet och stadsparken, ut till skogen och beteslandskapet i tätortsranden. Olika delar i grönstrukturen har olika sociala, kulturella och ekologiska funktioner som kompletterar varandra.

Bebyggelsens gröna områden är kanske den främsta och viktigaste strukturen för att främja fysisk aktivitet. Undersökningar har visat att den vanligaste typen av aktivitet i parker och grönområden är motion, exempelvis promenader. För barn finns ett samband mellan hur mycket de rör på sig och tillgängligheten till grönområden och lekplatser.

Forskning vid Sveriges lantbruksuniversitet i Alnarp visar att fysisk aktivitet i grönområden och natur, särskilt i lövskog, bidrar till att minska upplevelsen av stress och motverka och behandla sjukdomar som fetma, schizofreni och depression (Annerstedt, 2011).

Vattendrag, sjöar, hav och stränder är en viktig stödjande struktur för fysisk aktivitet – en blåstruktur. Tillgänglighet till strandpromenader, badstränder och vattensporter som paddling och simning är viktiga för olika former av lustfylld rörelse.

LÄS MER: GRÖNSTRUKTUR

Svaga samband.
Tillväxt, Miljö och
Regionplanering,
2012.

Den nyttiga
utevistelsen.
Naturvårds-
verket, 2011.

Grönom-
råden för fler.
FHI, 2009.

Bostadsnära natur.
Boverket, 2007.



EXEMPEL: VITPLAN FÖR VINTERSTADEN ÖSTERSUND

I Östersund är vintern en viktig säsong som varar halva året. Kommunens plan för naturvård och park innehåller ett särskilt avsnitt om planering för hur snö och mörker kan vara värdefulla kvaliteter. Vitplanens förslag för att utveckla Östersund som en vinterstad var bland annat att behålla den skandinaviska utestaden, att inte stänga av människor från himlen genom att bygga under jord eller glasa in gator och gårdar och att ta fram klimatkartor som planeringsunderlag. Andra förslag är att anlägga fler gång- och sparkvägar utefter Storsjöns stränder och tvärsöver till Frösön, med belysning och eldar och att skapa viloplatser som kan användas på vintern.

Säsongen 1996/97 inleddes arbetet med projektet Vinterstaden i Östersund. Bakom initiativet låg näringslivet och kommunen och syftet var att popularisera vinterhalvåret i Östersund. Från december till april finns offentliga platser för vinterbruk och spårssystem för långfärdsskridsko, skidspår och rösade gångvägar i miltal längs Storsjöns stränder på fastlandet och på Frösön men också på Storsjön. Aktiviteterna längs Storsjön är gratis för alla och även för dem som inte vill sporta. Sedan 2007 är Vinterstaden kommunens profil och ska avspeglas i all kommunal planering och verksamhet.

Läs mer om Vinterstaden på Östersunds kommuns webbplats www.ostersund.se.

Sök: Vinterstaden Östersund vinterparken.



I Östersund har kommunen utvecklat vinterhalvårets möjligheter till fysisk aktivitet. Mitt i staden, vid Storsjöns strand, finns offentliga platser för vinterbruk och spårssystem för långfärdsskridsko, skidspår och rösade gångvägar i miltal. Aktiviteterna är gratis för alla och även för dem som inte vill sporta. Foto: Informationsbyrån, Östersunds kommun.

Vitstruktur

Sverige är starkt präglad av årstidernas olika karaktärer och nyanser. Möjligheterna till rörelse påverkas av ljus, mörker, temperatur och väglag. I stora delar av landet är de stödjande strukturerna och miljöerna täckta av snö och is en stor del av året och det ställer andra krav på möjligheterna för fysisk aktivitet. Till exempel är fotgängare och cyklister särskilt beroende av snöröjning då snö och is utgör halkrisker och begränsar tillgängligheten. Men vintern kan också erbjuda andra upplevelsevärden och aktiviteter som skidor, snowboard, skridskor, spark och pulka. Snö från snöröjningen kan användas till att skapa tillfälliga installationer och anläggningar för exempelvis sittplatser, halfpipe och temalekplatser. Skoterleder används flitigt och kan göra nya områden tillgängliga som en del av vinterpromenaden. Frågor om snön och isens möjligheter kan lyftas i särskilda vitplaner. Där kan med fördel även olika konflikter mellan de vinteranknutna aktiviteterna och färdssätten behandlas så att alla får plats.

FAKTA: ANVÄNDBARA BEGREPP I PLANERINGEN

Här redovisar vi några begrepp som kan användas som parametrar för beskrivning som analysverktyg för att fånga kvaliteter och brister i befintlig miljö samt i planering och genomförande.

Genhet

Smarta förbindelser som inte är längre än nödvändigt gör gående och cyklande mer attraktivt. Genhet påverkar både restid och avstånd och det kan avgöra beslutet att gå eller cykla (Lindelöw, 2009). Det upplevda avståndet kan skilja sig från det faktiska avståndet beroende på kvalitet och upplevelsevärde (Gehl, 2010). Genhet mäts konkret som kvoten mellan fågelvägen och det faktiska avståndet och anges som ett numeriskt värde.



Konnektivitet

Konnektivitet är ett värde på hur många kontakter ett stråk har gentemot andra stråk – ju fler kopplingar till kringliggande närmiljöer, desto högre konnektivitet. Om stråken ligger rätt i förhållande till influensområde och målpunkter blir det lättare att gå och cykla. Leta upp felande länkar som motverkar detta och förbind dem. Fler kontakter ökar antalet valmöjligheter vilket skapar en större genhet och kan förbättra den upplevda tryggheten eftersom det går att välja olika vägar på dagen respektive kvällen. Begreppet används till exempel vid Space Syntax-analyser.



Orienterbarhet

Tydliga och överblickbara offentliga rum gör det lättare för människor att orientera sig och trygga, säkra och attraktiva färdvägar är starkt förknippade med orienterbarhet. Det gäller att i planering och byggande ta tillvara och utveckla siktlinjer och vyer som ger rumsliga sammanhang och kopplar ihop mötesplatser, stråk och viktiga målpunkter i den byggda miljön. Dessa siktlinjer och vyer är viktiga för att kunna orientera sig, identifiera färdriktning och utvärdera alternativa vägval. En god orienterbarhet bidrar till att man lättare kan läsa av sina närmiljöer och identifiera sig med dem. En god vägvisning är också mycket viktig och stråk med gång- respektive cykeltrafik kan gärna få egna namn, det betyder mycket i den mentala bilden av staden. "Den mentala kartan" är det namnsatta, det vi berättar om och refererar till, men i dag är det ofta bilarnas gator och vägar som dominerar det namngivna. Såväl tydlig skyltning av geografiskt avstånd som tidsavstånd kan förenkla valet av färdväg.



Maskvidd

Avståndet mellan korsningspunkterna i ett nät, ett gångvägsnät eller ett cykelvägsnät, kallas maskvidd. Stor maskvidd innebär att det är långt till nästa länk eller stråk och liten maskvidd att det finns god möjlighet till att hitta alternativa vägar och välja en god förbindelse. Ett finmaskigt nät ger variation och valfrihet i det dagliga cyklandet och gåendet. Begreppet maskvidd gör den generella framkomligheten för cyklister och gående tydlig liksom möjligheten att fritt välja väg genom landskapet oavsett start- och målpunkt. För att gång- och cykelresan ska bli lika gen eller genare än bilresan måste cykel- och gångnätets maskvidd vara lika med eller mindre än bilnätets. En förutsättning för att gatunätet ska fungera bra för fotgängare och cyklister är att kvarteren är lagom stora. Helst inte större än 80x80 och inte mer än 120x120 meter (White Arkitekter, 2011). Maskvidden påverkas också av topografin i landskapet. I ett flackt landskap kan maskvidden i cykelvägsnätet vara större än i mer kuperat landskap.



VIKTIGT ATT UPPMÄRKSAMMA GRUPPER MED SÄRSKILDA BEHOV

I samhället finns olika grupper som är hälsomässigt mer sårbara för brist på fysisk aktivitet och ett ökat stillasittande som barn, ungdomar, arbetslösa, personer med funktionsnedsättning, förtidspensionärer och äldre. Dessa gruppers behov är därför särskilt angelägna att uppmärksamma.

Barn och unga

Enligt FN:s barnkonvention har barn rätt till bästa uppnåeliga hälsa det vill säga rätt till bästa möjliga fysiska, psykiska och sociala välbefinnande. Konventionen definierar barn som individer under 18 år (UNICEF, 2012). Barn är särskilt utsatta eftersom de inte har makt att påverka sin situation utan är beroende av vuxenvärlden och samhället.

Fysisk aktivitet har stor betydelse för barns kroppsuppfattning, psykosociala och motoriska utveckling samt kognitiva förmåga. Barn och unga behöver minst 60 minuter av måttlig fysisk aktivitet per dag. Mycket tyder på att barnens fysiska aktivitet har minskat och deras stillasittande aktiviteter ökat. Det kan leda till en ökning av kroniska sjukdomar i framtiden.

Barn får mycket av sin fysiska aktivitet som en del av vardagslivet som att ta sig mellan målpunkter och att leka. Tillgängligheten för barn, deras självständighet och förmåga att fatta egna beslut kring resande och fritid samt deras identitetsskapande är starkt förknippat med deras hälsa, välbefinnande och möjligheten att leva ett fysiskt aktivt liv (Faskunger, 2009).

Barn som har tillgång till en grön, rymlig och varierad utemiljö är mer fysiskt aktiva och har bättre koncentration än barn med mer torftiga miljöer. Studier i Sverige och USA visar att gröna omgivningar gynnar den typ av självdisciplin som krävs för studier och att symptom hos barn med hyperaktivitet mildras (Mårtensson, 2012).

Äldre – en växande grupp

Äldre är en växande grupp i Sverige. Kvinnor lever i dag i genomsnitt till 83 år och män till 79 år och medellivslängden fortsätter att öka (Prop. 2007/2008:110). Andelen över 65 år utgör i dag 18 procent av befolkningen och 2018 beräknas den vara 20 procent, 2 miljoner människor. I åldern 65–84 år har 17 procent av kvinnorna en huvudsakligen stillasittande fritid, 14 procent för män (FHI, www.fhi.se, 2011).

Det finns övertygande bevis för att regelbunden fysisk aktivitet leder till betydande hälsovinster och vinsterna är i stort sett lika för äldre som för övriga åldersgrupper. Onödig funktionsnedsättning kan bromsas upp (Fries, 2003) och mycket tyder på att kroniska sjukdomar i samband med åldrande snarare beror på fysisk inaktivitet än på åldrandet i sig (Booth FW, 2002).

Personer som förblir aktiva får fler år utan funktionshinder (Leveille, 1999) och aktiva äldre personer har också mindre risk för depression och högre livskvalitet än jämnåriga inaktiva (Morgan, 1998, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2012).

Personer med funktionsnedsättning

Andelen personer som är fysiskt inaktiva är större bland dem med funktionsnedsättning än i den övriga befolkningen vilket gör att de behöver särskilt stöd.

Personer med funktionsnedsättning är ingen enhetlig grupp. Det finns både personer med mycket stora nedsättningar i många funktioner och de med en mindre nedsättning av någon kroppslig eller psykisk funktion. Därför är det svårt att definiera gemensamma behov eller gemensamma svårigheter i gruppen, och det är svårt att säga hur stor gruppen är eftersom det beror på hur begreppet funktionsnedsättning tolkas. Enligt en hälsoundersökning från 2008 har cirka 1 miljon personer i Sverige i åldern 16 till 64 år en eller flera funktionsnedsättningar. Andelen stiger med ökande ålder och i åldersgruppen 65–84 år är det drygt en halv miljon personer. Det ger ett snitt på cirka 23 procent av den vuxna befolkningen.

Andelen barn och ungdomar med funktionsnedsättning uppges av Hjälpmedelsinstitutet 2002 vara drygt 10 procent (Statens folkhälsoinstitut, 2011).





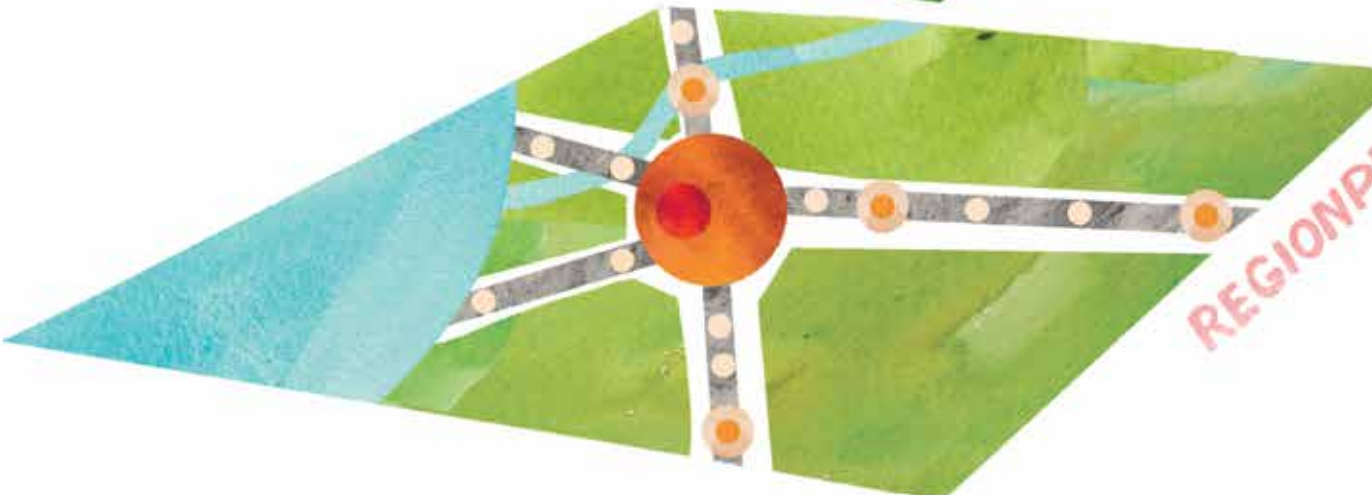
BYGGLOV
BYGGA



DETALJPLAN
OMRÅDES BE



ÖVERSIKTSPLAN



REGIONPLAN

Planeringens verktyg

FOLKHÄLSA I FYSISK PLANERING

Begreppen folkhälsa och fysisk aktivitet finns inte med i den svenska planeringslagstiftningen. Men folkhälsomålet – *att skapa samhälleliga förutsättningar för god hälsa* – ligger nära målet med den fysiska planeringen så som det uttrycks i plan- och bygglagens portalparagraf; *att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö* (1 kap. 1 § PBL). Planering enligt PBL ska dessutom främja ändamålsenliga strukturer av bebyggelse, grönområden och transportinfrastruktur och tillgodose människors behov av natur, park och tillräckligt fria ytor för lek, motion och annan utevistelse. Detta uttrycks också i det femtonde miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Även de transportpolitiska, arkitekturpolitiska och friluftslivspolitiska målen har betydelse för arbetet med miljöer som stödjer fysisk aktivitet. Strukturer och miljöer ska stödja såväl män som kvinnor, pojkar och flickor och därför är både de jämställdhetspolitiska målen och barnkonventionen relevanta.

En god livsmiljö och strukturer och miljöer som stödjer fysisk aktivitet och därmed en god folkhälsa bör ses som allmänna intressen i den fysiska planeringen. Kunskapen om och underlaget för dessa frågor behöver bli mer tillgängliga och anpassade för att kunna hanteras i den fysiska planeringen.

FAKTA:**GOD BEBYGGD MILJÖ**

Det femtonde miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö innebär bland annat att:

- det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar
- det finns natur- och grönområden och grönstråk i närhet till bebyggelsen med god kvalitet och tillgänglighet
- den bebyggda miljön utgår från och stödjer människans behov, ger skönhetsupplevelser och trevnad samt har ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur (Ds 2012:23).



PLAN- OCH BYGGLAGEN GER MÖJLIGHETER

Den fysiska planeringen bör bidra till att skapa förutsättningar för rörelse i vardagen. Detta förutsätter bland annat god lokalisering av både bostäder och målpunkter, samt möjligheter till aktiv transport, lek, friluftsliv, motion och rekreation. Planeringsprocessen ger också goda möjligheter att involvera medborgarna, hämta in lokala erfarenheter och kunskap som rör medborgarnas behov och önskemål om miljöer som stimulerar till fysisk aktivitet.

Plan- och bygglagen reglerar inte hur långt det ska vara till grönområden eller idrottsplatser, storleken på lektytor eller skolgårdar med mera vilket i praktiken har stor betydelse för hur eller hur mycket vi rör på oss. Men kommunen kan ta fram sådana riktlinjer utifrån lokala förutsättningar till exempel genom ställningstagande i översiktsplanen.



Regionplanering och den regionala nivån

Regionplanering enligt 7 kap. PBL förekommer bara i Stockholms län. Göteborgsregionens kommunalförbund är regionplaneorgan enligt PBL men har inte tagit fram en regelrätt regionplan. Stockholms regionplan, RUF, är också regionalt utvecklingsprogram för länet. Regionala utvecklingsprogram (RUP) med inslag av fysiska strukturbilder är på framväxt i övriga regioner.

Planeringsunderlag och metoder som tas fram på regional nivå av länsstyrelsen kan verka för en planering som främjar fysisk aktivitet. Region Skåne och Stockholmsregionen har till exempel tagit fram regionala planeringsunderlag för grönstruktur.

I de regionala länstransportplanerna som tas fram av det RUP-ansvariga organet i länet, hanteras den regionala infrastrukturbudgeten och i den kan det finnas cykelåtgärder. På den regionala nivån finns också andra finansieringsmöjligheter som vid regionala och nationella vägbyggnadsprojekt.

På den regionala nivån tar även den regionala kollektivtrafikmyndigheten (som kan vara region, landsting, regionförbund eller kommunalförbund) fram trafikförsörjningsplaner.

Översiktsplanering

I översiktsplaneringen synliggörs geografiska och mentala samband i den

byggda miljön. Här görs avvägningar mellan de allmänna intressena enligt 2 kap. PBL samt 3 och 4 kap. miljöbalken, och i översiktsplanen finns möjlighet att arbeta strategiskt med stödjande miljöer för fysisk aktivitet. Detta kan gälla

- hur cykelvägsnätet hänger ihop och hur det är önskvärt att det utvecklas
- hur spontanidrottsplatser, parker och grönområden är fördelade över tätorten och kommunen i förhållande till var människor bor och rör sig
- hur tätortsnära natur- och friluftsområden ska säkras och göras tillgängliga
- hur kollektivtrafiken kan kopplas till ovan.

Det finns även möjlighet att arbeta med fördjupning av översiktsplanen (FÖP) för ett geografiskt avgränsat område. Frågor som rör miljöer för fysisk aktivitet och strukturer för aktiv transport kan här behandlas mer i detalj. Att beskriva och värdera de allmänna intressena behövs som underlag för ställningstaganden. Därför behövs också relevanta och lättillgängliga underlag om fysisk aktivitet och folkhälsa.

Översiktsplanens koppling till andra planer och program

Översiktsplanen ska vara vägledande för efterföljande planering enligt PBL men har också en vägledande funktion inom andra områden som regionala utvecklingsprogram, länstransportplaner, trafikprogram och grönstrukturprogram. För att förverkliga översiktsplanens intentioner behövs andra typer av program och strategier som en brygga för genomförande. Till exempel kan översiktsplanens intentioner beträffande grönstruktur, naturvård, friluftsliv och hållbara transporter utvecklas i ett friluftslivsprogram respektive trafikplan, cykelplan eller parkeringsnormer. Därigenom kan intentionerna fullföljas i olika genomförandebeslut, exempelvis knutet till kommunens budgetprocess och beslut om genomförande av olika åtgärder samt vid bygglovgivning.

Rekommendationer i översiktsplanen kan till exempel ange utrymmebehov som behövs för cykling och gående, riktlinjer och rekommendationer för avståndet mellan bostäder och parker, lekparkar eller grönområde samt storlek på skolgårdar och förskolegårdar.

Områdesbestämmelser

Områdesbestämmelser är bindande och kan användas för att reglera begränsade områden där det inte är aktuellt med detaljplanering. Kommunen får i områdesbestämmelser reglera grunddragen för användningen och utformningen av mark för gemensam användning och, i samband med det, skydda mark som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt (4 kap. 42 § 2 p PBL).

Områdesbestämmelser kan också användas för att reglera grunddragen för användningen av mark- och vattenområden för bebyggelse, fritidsanläggningar, kommunikationsleder eller liknande om det behövs för att säkerställa översiktsplanens syfte eller för att tillgodose riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken. Det här innebär att områdesbestämmelser kan säkerställa översiktsplanens intentioner för ett begränsat område.

Områdesbestämmelser kan alltså användas för att på politisk nivå tala om hur kommunen avser att använda ett visst område och för att förhindra

FAKTA: PARKERING OCH PARKERINGSNORMER

Bilparkering är ett viktigt sätt för kommunerna att påverka mängden biltrafik och därmed gaturummets kvalitet. Tillgången till bilparkering står i direkt relation till bilanvändning och ju mer parkering som byggs i enlighet med den kommunala parkeringsnormen desto större del kommer biltrafiken att få av det totala trafikarbetet. Genom att sänka parkeringsnormer mot villkor om tillgång till exempelvis högkvalitativ cykelparkering stimuleras resande med cykel, gång och kollektivtrafik.

Kommunen bör i sin övergripande planering utreda principerna för parkering i fråga om exempelvis fördelningen på gatumark och tomtmark, parkeringsnormer för beräkning av utrymmebehovet, val av parkeringsanläggningar, huvudmannaskap och kommunens engagemang med mera. Ställningstagandet i dessa och liknande frågor bör leda fram till utformande av en parkeringspolitik och en parkeringsplanering för kommunen (Prop. 1985/86:1). Detta gäller för alla typer av fordon, inklusive cykel.

Flera kommuner och städer, både i Sverige och Europa, arbetar med bilparkeringen som ett styrmedel för att minska biltrafiken till förmån för kollektivtrafik och aktiv transport. I Göteborg och Malmö arbetar kommunen med flexibla parkeringsnormer. Flera kommuner har också cykelparkeringsnorm (Sveriges Kommuner och Landsting, 2013).

Läs mer om parkering i *Parkering för hållbar stadsutveckling*. Sveriges kommuner och landsting, 2013.



FAKTA:**AVSTÅND TILL GRÖN-
OMRÅDE OCH PARK**

300 meter har i forskningen visat sig vara ett gränsvärde för hur långt man är beredd att gå till ett grönområde om man ska använda det ofta (Stigsdotter, 2005).

För att uppnå målet om god bebyggd miljö bör grönområden som ligger inom 300 meter från befintliga bostäder och skolor särskilt uppmärksammas i planeringen, och behovet av planstatus och skydd enligt plan- och bygglagen respektive miljöbalken bör övervägas. Vid planering av nya områden bör behovet av grönområden inom 300 meter från bostäderna och skolorna tillgodoses (Boverket, 2007).



åtgärder som omöjliggör eller försvårar att mark och vatten används på avsett sätt. Kommunen får dock inte genom områdesbestämmelser avsätta områden för friluftsliv eller områden för särskilda naturvärden. Miljöbalkens bestämmelser för naturvård kan i stället användas.

Detaljplan

Genom detaljplanen skapas ramar och förutsättningar för hur byggnader, gemensamma utrymmen, platser och andra friytor får utformas. Här kan man mer detaljerat hantera frågan om miljöer som stödjer fysisk aktivitet. Friytor som parker, bostadsgårdar och lekplatser kan säkras i planen, och gaturum och vägmiljöer kan utformas för att skapa en estetiskt tilltalande miljö som stimulerar till aktivitet och rörelse. Ytor för skolgårdar och förskolegårdar kan säkras liksom koloniområden samt tillräcklig yta för idrott och rekreation. Genom planbestämmelser om affärsverksamhet i bottenplan kan förutsättningar för ett aktivt stadsliv skapas. Detaljplanens krav löses dock ut först när något ska byggas. Planen skapar rättigheter, men kan i sig inte tvinga fram ett byggande.

Allmän platsmark är ett viktigt instrument för att garantera en långsiktig tillgång till friytor och framkomlighet i stadsrummet. Grundregeln i plan- och bygglagen är att det är kommunen som är huvudman för de allmänna platserna. Finns det särskilda skäl för det kan dock kommunen bestämma att kommunen inte ska vara huvudman (4 kap. 7 § PBL). Kommunen har som huvudman för allmän platsmark skyldighet att lösa in marken och färdigställa anläggningar som parker, torg, gator och gång- respektive cykelvägar i takt med att bebyggelsen i övrigt färdigställs (6 kap. 18 § PBL). Kommunen är ansvarig för skötseln och underhållet av de allmänna platser som kommunen är huvudman för (6 kap. 21 § PBL).

I vissa fall används i detaljplanen så kallad x-bestämmelse på kvartersmark för att göra den tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik. Eftersom bestämmelserna inte medför någon garanti för att den tänkta åtgärden genomförs så kan de inte anses lämpliga för att åstadkomma långsiktigt hållbara gång- och cykelstrukturer.

Grundprincipen är att en detaljplan inte ska vara mer detaljerad än nödvändigt. Men om det anses angeläget kan mark för cykelparkering pekats ut som exempelvis vid stationer och kollektivtrafiknoder. Krav på att genomföra dessa löses dock först ut i samband med att ny station byggs eller när ansvarig för stationen vill bygga ut.

FAKTA: GENOMFÖRANDEAVTAL

Genomförandeavtal är en form av frivilliga (civilrättsliga) avtal som används för att reglera viktiga genomförandeåtgärder som inte går att reglera i själva detaljplanen. Två vanliga genomförandeavtal är *exploateringsavtal* och *markanvisningsavtal*. Båda formerna är civilrättsliga avtal som bara gäller mellan de parter som har upprättat avtalet. Om marken eller fastigheten säljs vidare så upphör avtalet att gälla.

Exploateringsavtal upprättas när byggherren äger marken.

I exploateringsavtalet agerar kommunen utifrån sin roll som myndighet, och får därför inte utifrån sin position tvinga fram prestationer från byggherren utöver lagstiftningen.

Markanvisningsavtal upprättas när kommunen är markägare. Kommunen får inte blanda ihop sina roller som planmyndighet och markägare.

Vad som får regleras i ett exploateringsavtal respektive ett markanvisningsavtal behandlas bland annat i utredningen Ett effektivare plangenomförande (SOU 2012:91).



Bygglov

Bygglovet hanterar sällan utformningen av gator och park, men det finns vissa möjligheter. Bygglovet prövas gentemot detaljplanen om det finns en sådan. Om lovet gäller en åtgärd utanför detaljplanelagt område är översiktsplanen vägledande. För att bygglovet ska beviljas måste bygghandlingarna överensstämma med kraven i PBL och detaljplanens bestämmelser. I bestämmelserna för en tomt där det ska byggas bostäder eller lokaler för förskola, skola eller något liknande finns det krav på tillräckligt stor friyta för lek och utevistelse. Det finns också krav på utrymme för parkering men i trängda lägen ska friyta prioriteras framför parkeringsplatser (8 kap. 9 § PBL).

I samband med bygglovprövning kan krav utlösas på att det finns tillräckligt med parkeringsplatser även för cyklar. Vissa idrotts- och friluftsanläggningar regleras med bygglov, exempelvis idrottsplatser, golfbanor, skidbackar med liftar och friluftsbad (6 kap. 1 § plan- och byggförordningen (SFS 2011:338)).



EXEMPEL: LEKVÄRDESFAKTOR I MALMÖ STAD VID DETALJPLANERING OCH BYGGLOVGIVNING

I Malmö Stads miljöprogram 2009–2020 är ett av övergripande miljömålen Att alla barn ska ha möjlighet att leka utomhus i hälsosamma och inspirerande miljöer. Förskoleutbyggnaden är ett hett ämne och det finns en vilja att hitta lösningar som möjliggör förskolor på platser som är mindre än de ytor som Malmös riktlinjer förordar. Även om storleken har betydelse så är det viktigt att kunna värdera andra kvaliteter som stimulerar till lek. Därför har lekvärdesfaktorn tagits fram som ett sätt att beräkna det sammanlagda lekvärdet på en gård. Den används som vägledning i detaljplaneskedet och har blivit ett standardredskap i bygglovskedet för alla förskolor som bygglovgranskas.

Lekvärdesfaktorn innehåller sju kvalitetsaspekter som poängsätts och tillsammans ger ett värde på friytans totala kvalitet. En mindre yta kan då bli godkänd om den har ett rikt innehåll.

Följande aspekter bedöms:

1. friyta
2. zoner av gården – det bör på varje gård finnas zoner som fungerar som trygga områden, som möjliggör vidlyftig lek och som upplevs som vildare ytor, möjliga att utforska
3. tillgänglighet
4. vegetation och topografi
5. integration av lekutrustning i landskapet
6. möjlighet till omvärldsförståelse
7. utsikt över grönska, samspel mellan ute och inne.

Lekvärdesfaktorn ska granskas vid bygglovsgivningen och därför ska ansökan redovisa markplaneringen med huvudsakliga material, huvudsaklig växtförteckning samt utrustnings- och planeringsplan. De sju kvalitetsaspekterna får poäng mellan -1 och +1 beroende på i vilken mån de uppfyller kriterierna för respektive aspekt.

Som grund för lekvärdesfaktorn ligger en inventering av många förskolegårdar och ett lekvärde på minst +3 poäng bedöms som gränsen för en godkänd förskolemiljö.

Läs mer på Malmö stads webbplats www.malmo.se. Sök: Lekvärdesfaktor för förskolegårdar i Malmö.

MILJÖBALKEN KOMPLETTERAR OCH SÄKRAR

Miljöbalken är tillsammans med PBL den viktigaste lagstiftningen för att säkra och utveckla miljöer som stödjer fysisk aktivitet. Lagens hushållningsbestämmelser anger allmänna intressen som kompletterar de allmänna intressena enligt 2 kap. plan- och bygglagen. Här finns också områdesskydd som verktyg för att långsiktigt säkra mark för rekreation och friluftsliv.

Hushållningsbestämmelserna för mark och vatten

I 3 och 4 kap. miljöbalken och hushållningsförordningen (SFS 1998:896) finns regler om hushållningen med mark- och vattenområden. Enligt 2 kap. 2 § PBL så ska bestämmelserna om hushållning med mark och vattenområden enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillämpas. Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse för allmänheten på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Särskild hänsyn ska tas till behovet av grönområden i och nära tätorter. Områden som är av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövården eller friluftslivet ska skyddas mot åtgärder som innebär påtaglig skada på natur- och kulturmiljön. Miljöbalkens 4 kap. anger områden som är av riksintresse med hänsyn till deras natur- och kulturvärden i sin helhet.

Att ett område är utpekad som riksintresse eller ett allmänt intresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken innebär ett anspråk. Kommunen ska i översiktsplanen redogöra för hur man tillgodoser dessa intressen, men riksintresset prövas slutgiltigt först i samband med att en detaljplan upprättas, att bygglov ska ges eller att en väg ska byggas.

Skyddade områden

Både staten och kommunerna kan inrätta olika former av områdesskydd, till exempel naturreservat, kulturresevat och biotopskyddsområden enligt 7 kap. miljöbalken. Kommunala naturreservat har blivit ett allt vanligare sätt att skydda tätortsnära natur som är viktigt för rekreation och friluftsliv.

Strandskyddsbestämmelserna enligt 7 kap. miljöbalken är också viktiga för att säkra människors tillgång till stränder och vatten för friluftslivet. Det generella strandskyddet gäller 100 meter från vattenlinjen upp på land såväl som 100 meter ut i vattnet. För åtgärder inom strandskyddat område krävs dispens eller att strandskyddet upphävs genom en detaljplan.

Kommunen kan också träffa naturvårdsavtal för en begränsad tid med markägare för att garantera att naturvärden utvecklas och bevaras (7 kap. 3 § jordabalken, SFS 1970:994).

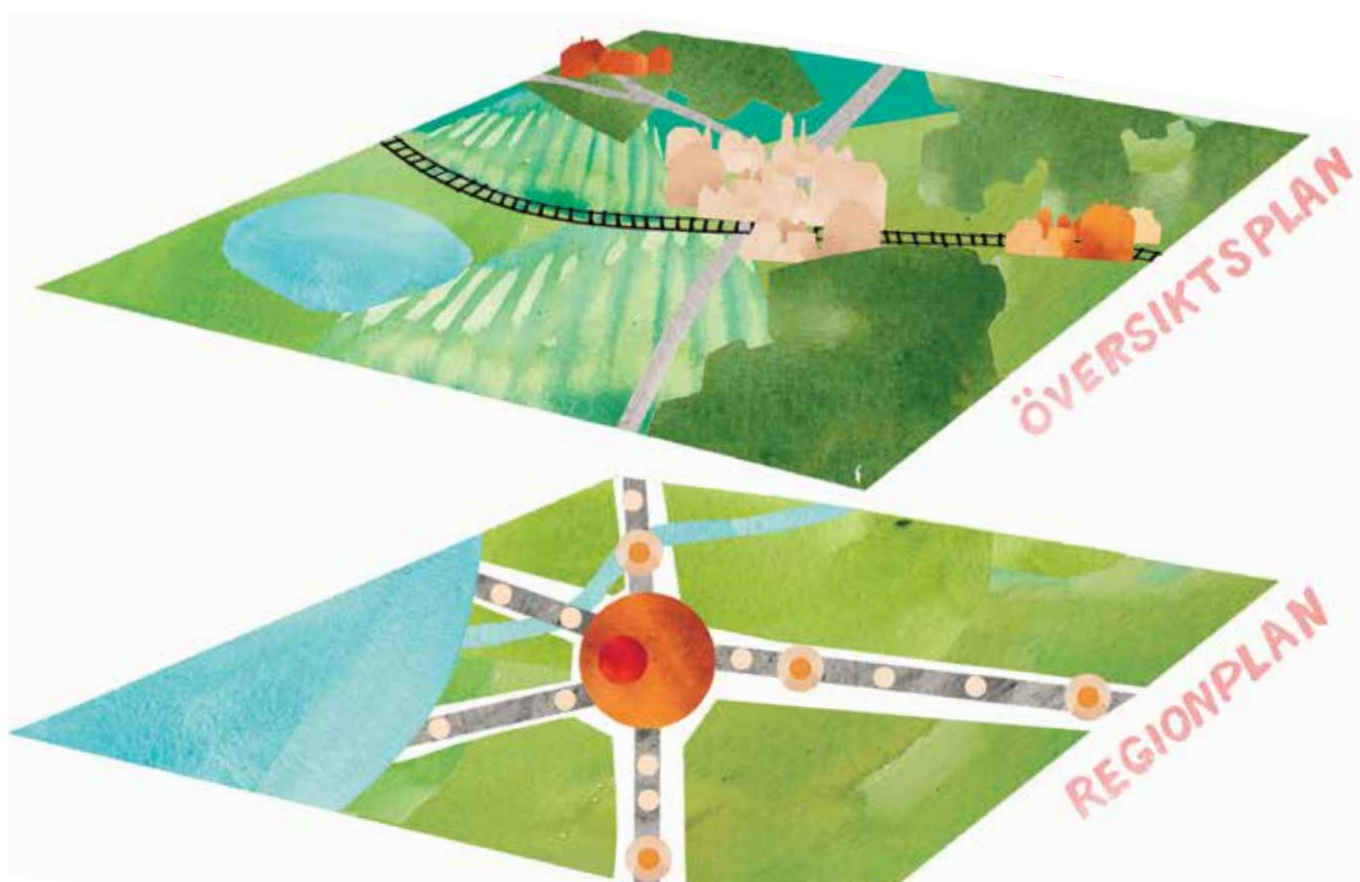
PLANERING AV VÄGAR OCH JÄRNVÄGAR

Väglagen (SFS 1971:948) och lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) styr planeringen och byggandet av allmänna vägar och järnvägar. Väglagen ger väghållaren (den som ansvarar för det allmänna vägnätet) tillträde till marken (vägrätt) för att utföra anläggningen och sedan sköta och underhålla den. Men för det krävs en reglerad planeringsprocess där allmänna intressen har beaktats. Utformningen av dessa anläggningar har stor betydelse eftersom de skapar barriärer i landskapet. Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter, men inom vissa områden kan en kommun ha motsvarande ansvar, främst inom tätorter och planlagda områden där kommunen är huvudman för de allmänna platserna.

Enskilda vägar utanför detaljplanlagt område planeras och anläggs enligt anläggningslagen och med samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Enskilda vägar med statsbidrag är tillgängliga för allmän vägtrafik precis som allmänna vägar och ett kriterium för statsbidrag till enskilda vägar kan vara att de är värdefulla för det rörliga friluftslivet

Både cykelbanor och cykelvägar kan planeras och byggas inom ramen för en vägplan. Men detta förutsätter att det finns ett funktionellt samband med en väganläggning. Då är cykelbanan/cykelvägen sidoväganordning till vägen och kan ingå i vägplanen. På samma sätt kan gångbroar och tunnlar samt förbindelseleder fram till en möjlig passage höra till en väg- eller järnvägsanläggning. Däremot kan en gång- eller cykelväg inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg. Då måste kommunen i stället träffa ett avtal med berörda markägare för att få tillträde till marken och säkra genomförande och drift.

Det finns för närvarande inga planinstrument för cykelleder, vandringsleder och ridleder utanför tätorterna.



LÄS MER: HÄLSOKONSEKVENSBEDÖMNINGAR I FYSISK PLANERING

Statens folkhälsoinstitut har tagit fram en vägledning för hur man kan integrera den sociala dimensionen av hållbar utveckling baserad på folkhälsomålen i planeringsarbetet: Hälsokonsekvensbedömning i fysisk planering. Stegmayr, H, 2007.



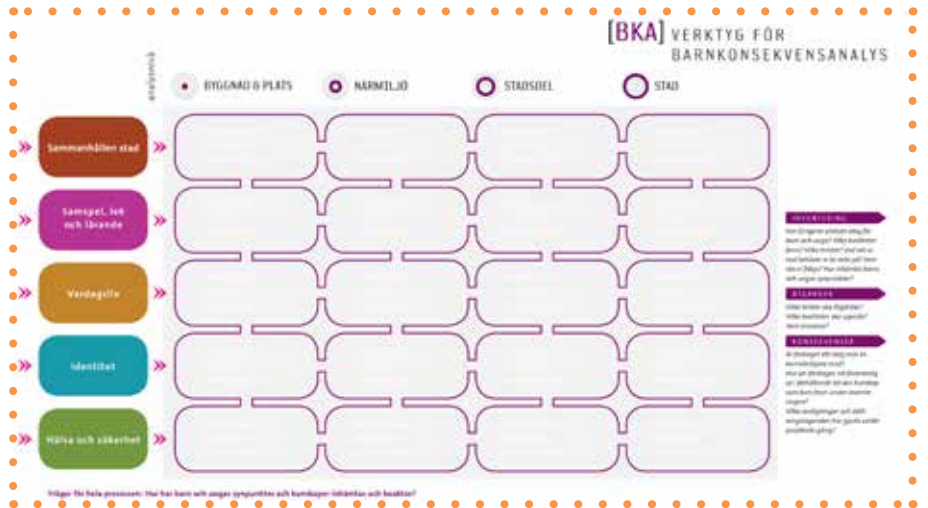
KONSEKVENSBEDÖMNINGAR SKA GÖRAS

Planer enligt PBL ska alltid konsekvensbedömas och planens konsekvenser – miljömässiga, sociala och ekonomiska, ska alltid framgå tydligt för att förbättra beslutsunderlaget (för översiktsplan 3 kap. 6 § PBL, för detaljplan 4 kap. 33 § 4 p. PBL).

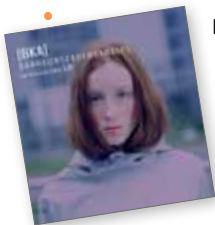
Det finns flera analysmodeller för att beskriva konsekvenser ur olika perspektiv och avgränsningar. På senare tid har det kommit metoder för att bedöma sociala konsekvenser och hälsokonsekvenser i planeringen på olika nivåer.

Om översiktsplanen eller detaljplanen antas leda till betydande miljöpåverkan ska man göra en miljöbedömning och upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kap. miljöbalken. En MKB ska enligt MKB-förordningen (SFS 1998:905) beskriva konsekvenserna för människors hälsa och syftet med MKB är att integrera dessa frågor i planarbetet.

För barn i den fysiska miljön används fem huvudbegrepp: sammanhållen stad, samspel, lek och lärande, vardagsliv, identitet samt hälsa och säkerhet. De har tydliga kopplingar till vad den fysiska miljön kan påverka och har paralleller till andra dokument som stadens olika förvaltningar arbetar med, samt till aktuell forskning. Analysen kan också göras i olika skalnivåer – byggnad och plats, närmiljö, stadsdel, staden samt regionen. Källa: Göteborgs Stad.



EXEMPEL: SOCIAL KONSEKVENSPANALYS OCH BARNKONSEKVENSPANALYS I GÖTEBORG



I arbetet med den sociala dimensionen av hållbar utveckling har Göteborgs Stad tagit fram modeller för att bedöma sociala konsekvenser (SKA) och konsekvenser för barn (BKA) i den fysiska planeringen. De bygger på samma principer och ska göra det lättare att föra in sociala aspekter och barnperspektiv i planeringen. Syftet med BKA är att tidigt i planeringen ta fram det som på-

verkar barn och ungdomar i den fysiska miljön. Det blir ett stöd för att lyfta det generella barnperspektivet och barnens egna perspektiv genom hela planprocessen. Verktöget har fem områden varav tre är särskilt relevanta för barns vardagsrörlighet – samspel, lekande och lärande; vardagsliv; hälsa och säkerhet.

Analysen kan göras i olika skalnivåer:

- byggnad och plats

- närmiljö
- stadsdel
- staden
- regionen.

Tanken är att all planering ska inledas med en inventering av hur staden fungerar i dag för barn och unga. Därefter går steget vidare till målformulering, vilka brister som ska åtgärdas och vilka kvaliteter som ska uppnås. Därefter tas förslag på hur målen kan uppnås och konsekvenserna bedöms – både positiva och negativa. Återkopplingen och utvärderingen är särskilt viktig när barn har varit med i processen.

Både social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys är nyligen utvecklade och de behöver utvecklas i samverkan. Målet är att det ska bli naturligt för alla handläggare att hävda barnperspektivet i sitt arbete med fysisk planering. Göteborg, 2011.

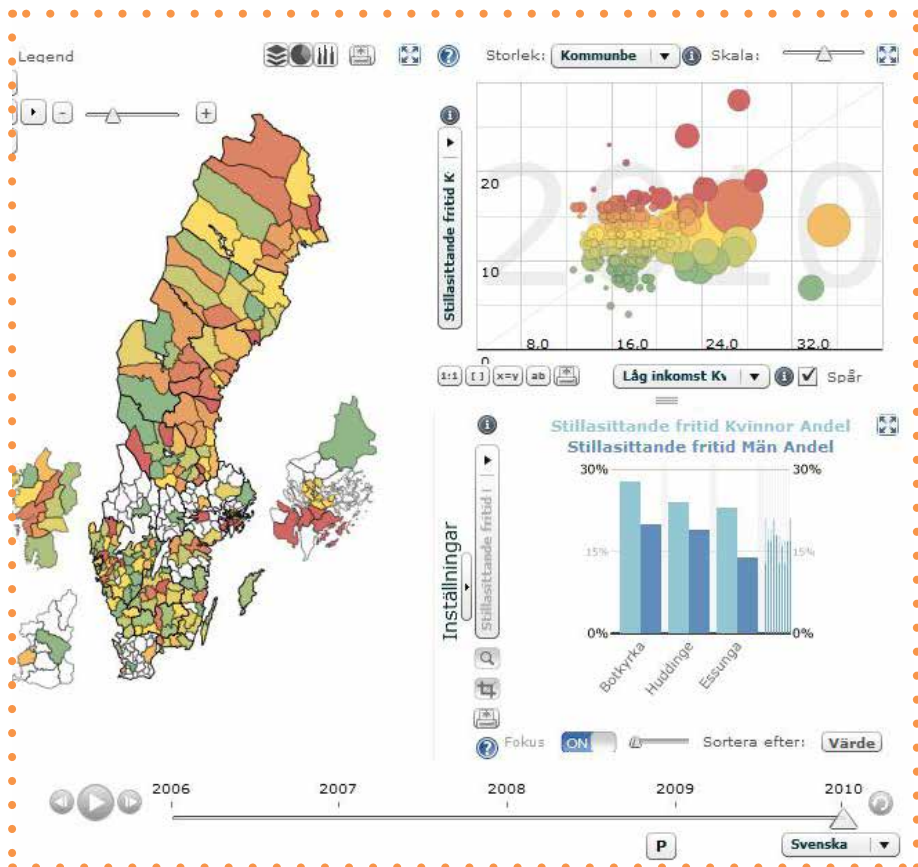
Läs mer på Göteborgs Stads webbplats www.goteborg.se. Sök: barnkonsekvensanalys, social konsekvensanalys och kunskapsmatris S2020.



VIKTEN AV GODA PLANERINGSUNDERLAG

Planeringen blir aldrig bättre än de underlag som den bygger på. Därför är planeringsunderlagen och kunskapsunderlagen som till exempel illustrerar kvinnors och mäns, pojkars och flickors vardag viktiga för att planeringen ska kunna bidra till en god livsmiljö.

Genom landskapsanalyser där lokalbefolkningen deltar kan man ta fram och fördjupa kunskapen om värden i landskapet, hur landskapet används och hur tillgängligheten till landskapet kan utvecklas. På så sätt kan man förstärka landskapets betydelse för fysisk aktivitet.



Statens folkhälsoinstitut har tagit fram verktyget FolkhälsoAtlas där registerdata och enkäter redovisas kommunvis utifrån de olika folkhälsoområdena. Detta ger möjlighet till öppna jämförelser mellan kommuner. Här redovisas indikatorn "stillasittande fritid" över hela landet.

Källa: www.fhi.se.

FAKTA: FOLKHÄLSO-POLICY OCH FOLKHÄLSO-PROGRAM SOM PLANE-RINGSUNDERLAG

Flera kommuner och landsting har tagit fram lokala och regionala policyer och program för hur man ska arbeta med folkhälsomålen och förbättra folkhälsan. Dessa program och policyer kan vara viktiga underlag i den fysiska planeringen genom att de lyfter folkhälsläget lokalt och regionalt, och blir en gemensam utgångspunkt för folkhälsoarbetet och den sociala dimensionen av hållbar utveckling.



EXEMPEL: FOLKHÄLSOATLAS

Kartan är ett av planeringens främsta verktyg och att synliggöra geografiska samband är en stor del av planeringens kärna. Folkhälsodata har dock sällan en geografisk position, utan beskrivs i form av statistik och procentsatser. Ett sätt att få in folkhälsokunskapen i den lokala planeringen är att presentera den som karta. Statens folkhälsoinstitut har tagit fram verktyget FolkhälsoAtlas där registerdata och enkäter redovisas kommunvis utifrån de olika folkhälsoområdena. Detta ger möjlighet till öppna jämförelser mellan kommuner.

FHI, www.fhi.se, 2012.



LÄS MER: BOSTADSOMRÅDET SOM EN HÄLSOFRÄMJANDE ARENA

Statens folkhälsoinstitut har publicerat en rapport om hälsofrämjande bostadsområden. Den vänder sig till utredare och planeringshandläggare vid centrala myndigheter, länsstyrelser och kommuner. Bostadsföretagens dagliga förvaltning spelar en avgörande roll för ett bostadsområdes möjligheter till förnyelse. Frågor som hyresgästerna ser som viktigast är ofta trygghet och säkerhet och annat som gäller barnen, samt olika slag av



offentlig och kommersiell service.

När det är aktuellt att förnya ett bostadsområde bör den fysiska planeringen också se till olika hälsofrämjande insatser. Rapporten visar hur man kan använda en checklista för att göra en nulägesanalys och en bedömning av sådana insatser.

Inventeringsprotokollet som du hittar i rapporten finns också att ladda ner som ett separat dokument, liksom en handledning till protokollet. Tillsammans är de en checklista som gör det lättare att identifiera kvaliteter eller brist på kvaliteter.

Bostadsområdet – en hälsofrämjande arena.

Statens folkhälsoinstitut, 2010.



Kartläggning av nuläget och uppföljning av utvecklingen

En utgångspunkt i arbetet med att utveckla samhällsplaneringen så att den stimulerar till fysisk aktivitet är att ta reda på hur folkhälsoläget ser ut i ett bostadsområde, en stadsdel eller i kommunen. Detta kan göras genom enkätundersökningar, intervjuer och dialogmöten.

För att sedan följa utvecklingen av folkhälsan kan indikatorer användas som ett verktyg som signaler om en viss trend. För att kunna utvärdera en genomförd åtgärd är det nödvändigt att avsätta tid för att i efterhand undersöka den och beskriva resultatet.

Att kontinuerligt mäta olika aspekter av exempelvis resande, byggande och politiska uppdrag samt skapa tydliga och starka indikatorer möjliggör så kallade öppna jämförelser. I jämförelserna kan kommuner och städer utifrån ett brett statistiskt underlag söka stöd och underlag för åtgärder. Vid Statens folkhälsoinstitut pågår ett arbete med att ta fram indikatorer för samhällsplanering för fysisk aktivitet.

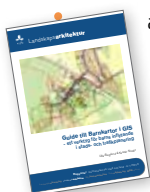
Planerarens främsta verktyg är kartan och det som syns på kartan kommer också med i planeringen.



EXEMPEL: BARNKARTOR I GIS

Planerarens främsta verktyg är kartan och det som syns på kartan kommer också med i planeringen. Det här var ett av skälen till varför forskare vid SLU Ultuna beslöt att utveckla en metod för att ta tillvara barns kunskap om sin miljö och en GIS-applikation för att synliggöra barns och ungas landskap på karta.

Med stöd av GIS-applikationen får barnen i skolan svara på frågor om sin utemiljö genom att direkt vid datorn rita in var de bor, vilka vägar de använder sig av till skolan och på fritiden, vilka platser de brukar vara på utomhus, favoritplatser, farliga platser, otrevliga platser samt om de har konkreta förslag på förbättringar i utemiljön. Lärarna får också frågor om hur de använder utemiljön i undervisningen. Det är viktigt att handledare är med på plats och stöttar barnen om det behövs. Återkopplingen till barnen har stor betydelse. Lika viktigt är att all information som samlats in sprids till berörda förvaltningar – det är många som kan ha nytta av barns information i sitt dagliga arbete.



Barnkartor i GIS förvaltas i dag av SLU och är en del av arbetet med miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Inom ramen för det arbetet kan kommuner som vill

använda metoden få hjälp med utbildning av projektledare och handledare. Själva GIS-kartorna kan utvecklas till kunskapsunderlag för utveckling och förvaltning av en stadsdels utemiljö. Kartorna synliggör barnens vardagsrörlighet på ett viktigt sätt (Berglund & Nordin, 2010).

När två av fyra skolor i den lilla kommunen Hällefors skulle läggas ned fick många barn en annan skolväg. Kommunen tog därför initiativ till att kartlägga hur barnen rörde sig och hur de uppfattade sin utemiljö genom metoden och applikationen Barnkartor i GIS. Totalt deltog över 200 barn i studien och intervjuerna visar tydligt att barn rör sig i hela samhället. Barnen går och cyklar till och från skolan såväl som på fritiden till aktiviteter och kompisar. Många elever tyckte också att bilarna kör för fort, pekade ut sikthinder och platser där de gärna är på fritiden. Kartorna och materialet tas nu omhand i förvaltningarna för stadsplanering, skola respektive gata och park, och ligger som grund för det kommande arbetet. Som första åtgärd är att tillsammans med Trafikverket sänka hastigheten på de stora vägarna där barnen rör sig (Hedqvist, 2012).

Läs mer: Berglund U. & Nordin K. 2010. Guide till barnkartor i GIS. SLU Ultuna.



LÄS MER:

PLANERINGSMETODER FÖR SOCIALA FRÅGOR, JÄMSTÄLLDHET OCH TRYGGHET

Boverket har, inom ramen för arbetet med att stärka tryggheten i stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv, tagit fram ett antal skrifter. I skriften Vidga vyerna lyfts 18 uppslag till planeringsmetoder för att lyfta sociala frågor i planeringen. Några är inriktade mot medborgardialog och andra innefattar användning av digitala verktyg samt hur du tar fram planeringsunderlag. Skriften vänder sig till alla som arbetar med samhällsplanering, byggande och med förvaltning av våra fysiska miljöer.

Läs mer i
Vidga vyerna.
(Boverket 2010).

Läs också:
Jämställdhet på
dagordningen.
(Boverket 2010)

Plats för trygghet
– inspiration
för stads-
utveckling.
(Boverket 2010).



Hur planera för vardagsrörlighet?





Hur planera för vardagsrörlighet?

För att stimulera till mer rörelse i vardagen behövs en fördjupad kunskap i planeringen om vad olika fysiska aktiviteter behöver för utrymme i den byggda miljön. Nedan lyfts fyra fokusområden fram – gång, cykling, lek och friluftsliv. Det är fyra typer av vardagsrörlighet som är centrala för att bryta stillasittandet och öka den fysiska aktiviteten och som kan nå många grupper i samhället. De här temaområdena har också stor betydelse för att främja andra av samhällets mål så som klimatmål, friluftslivsmål, miljömål och folkhälsomålet.

FAKTA: VAD ÄR GÅNGTRAFIK?

Som gång räknas alla former av gång eller rörelser i gånghastighet. Personer med funktionsnedsättningar som begränsar eller omöjliggör gåendet som motorisk rörelse, räknas alltså i detta sammanhang som fotgängare, liksom de som åker rullskidor, inlines eller skateboard. Det viktiga är att de rör sig i gånghastighet eller gångtakt. (Malmö Stad, 2012.)



LÄS MER: PLANERING FÖR GÅNG OCH GÄNDE

Här går man! Institutionen för stad och land. SLU Ultuna. Berglund U, 2011.

Planering och utformning för ett ökat gående. Luleå tekniska universitet. Berglund U och Johansson C, 2011.

Nationell gåstrategi för Norge. Oslo. Statens Vegvesen, 2012.

En gångbar stad. Trafikverket, SKL m.fl., 2013.

Vägledning för gångplanering – så skapas det gångvänliga samhället. Trafikverket, 2013.

GÅNG – ETT EGET FÄRDSÄTT

Gåendet är det mest grundläggande sättet att röra sig och utgör en del i nästan alla resor oavsett vilket som är det huvudsakliga färdssättet för resan. Exempelvis går vi alltid en viss sträcka till och från cykeln, bilen eller bussen och därför gynnas alla färdssätt av förbättrade förutsättningar för gång. Gång är ett lätt och smidigt sätt att ta sig fram i vardagen. Som ansvarig för planering av mark och vatten har kommunen störst ansvar för att integrera hänsyn till fotgängare i all planering.

Se fotgängaren

Det är nödvändigt att synliggöra gångtrafiken och fotgängaren i våra städer och samhällen. Trots att gåendet är ett så viktigt färdssätt är gångtrafiken ännu ingen norm i planeringen. Vad som menas med gångtrafik eller vem som räknas som fotgängare är en definitionsfråga, men alla former av gång eller rörelser i gånghastighet bör omfattas.

I dagens planering behandlas inte gångtrafiken som eget färdssätt utan

FAKTA: FLER KVINNOR ÄN MÄN GÅR

Enligt en undersökning 2007 gör kvinnor 27 procent av sina huvudresor till fots. För männen är siffran 20 procent. SIKA, 2007.



den slås ofta ihop med cykel, vilket påverkar möjligheten att mäta och studera gåendets färdvägsmiljöer (Johansson & Berglund, 2011).

Räkna (med) fotgängarna

En anledning till att gåendefrågorna är tämligen osynliga i planeringen är att det inte sällan saknas kvalificerade planeringsunderlag och kunskapen om gåendet är bristfällig. Ett sätt att skaffa bra underlag är att räkna hur många som går på olika sträckor. Det finns allt fler aktörer på marknaden som tillhandahåller tekniska mätsystem, men manuella fotgängarräkningar fungerar också. Det kan ge ett mer detaljerat resultat med intressanta sorteringsfaktorer som kön och ålder.

Att skapa sig en god bild av nuläget genom att till exempel räkna fotgängarna är också viktigt för att kunna följa upp, analysera och utvärdera insatserna längre fram. Det lägger också grunden för en kultur att arbeta mer och bättre med frågorna.

Det är också angeläget att analysera de lokala förutsättningarna för att stödja gång. Det finns olika sätt att studera lokala förutsättningar och fotgängarens miljöer för att lära sig mer om vad som styr benägenheten att gå. Stråkanalyser (space syntax) kan skapa förståelse för hur gångnätet samspelar. Trygghetsvandringar kan ge en god bild av vad och var i den fysiska miljön som upplevs som otryggt och hotfullt. Sådana vandringar kan också ge en bild av hur olika män och kvinnor, pojkar och flickor upplever miljön. Intervjuer med gående om gångvänlighet (walkability audits) kan också vara viktiga planeringsunderlag. Gångsimuleringar kan identifiera behov av konkreta fysiska åtgärder.

Utgå från människans radie

Fotgängare har på vissa sätt större rörelsefrihet än andra trafikanter eftersom de inte är så bundna till en viss sorts infrastruktur. Detta ger dem flera alternativa färdvägar. Men fotgängaren har en begränsad räckvidd och hastighet. En stor enkätstudie om vuxnas gåendependling i Stockholm visar att medianavståndet är 2,5 kilometer och knappt 30 minuter för både män och kvinnor (Schantz P. S. et al, 2006). Det är också svårt att till fots transportera tunga saker. Den som går är känsligare för barriäreffekter, dålig belysning och ökad motortrafik. En bra miljö för gångtrafiken ställer krav på stadens struktur.

Sammanhängande och finmaskigt gångnät

Det är nödvändigt med ett systematiskt arbete för att planlägga och etablera ett funktionellt, sammanhängande och finmaskigt gångnät som är anpassat till hela resekedjan. Forskningsstudier från både Norge och Sverige visar att människor går mer om gatunätet är mer finmaskigt (Statens Vegvesen, 2012). Kartläggning av människors gångbehov och gåendemönster är viktiga underlag för att sedan kunna utveckla planer för ett sammanhängande gångnät, utbyggnad av gångförbindelser som saknas och förbättring av existerande stråk. Gångförbindelser bör utformas så att det är attraktivt, enkelt, säkert och effektivt att gå för alla. Gångnätet har flera olika komponenter – huvudgångstråk, övriga gångförbindelser och genvägar.

EXEMPEL: TRYGGHETS- VANDRINGAR

Trygghet är en av de viktigaste aspekterna för att röra sig i den byggda miljön utomhus. Trygghetsvandringar är en metod för att få olika parter såsom fastighetsägare, kommunala förvaltningar, ansvariga för kollektivtrafiken, föreningar, boende och verksamma i området att träffas och samtala tillsammans med en kunnig arrangör om hur området kan bli tryggare och mer trivsamt.

Metoden går ut på att deltagarna möts vid tre tillfällen med två till tre veckors mellanrum, varav ett tillfälle är själva vandringen. Deltagarna och arrangörerna får på så sätt tid att reflektera över och behandla de tankar som dyker upp på mötena. Den utsträckta tiden ger också utrymme för dialog där man kan tillvara deltagarnas erfarenheter av sitt närområde. Tryggare Människligare Göteborg, 2010.

Läs mer:
Trygghetsvandring
– en vägledning.
(Boverket, 2010).

Trygghetsvandring
– tankar på vägen
(Boverket, 2010).

Boverkets webbplats
www.boverket.se.



EXEMPEL: LUGNA PROMENADEN FÖR ÄLDRE OCH PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING I NACKA KOMMUN

Nacka kommun har anlagt slingor på cirka 1,5 km med sittplatser för äldre som har svårt att komma ut och gå långt. Lugna promenaderna är lättgångna och tydligt skyltade slingor, och lämpar sig därför för äldre och personer med funktionsnedsättning. Det finns en lugn promenad i varje kommundel och promenadvägarna är beskrivna med karta som finns på kommunens webbplats, i stadshuset och på biblioteken.

Lugna promenader är ett samarbete mellan Nacka kommun, enheten folkhälsa och säkerhet, och olika pensionärsföreningar. För varje promenad finns det också en folder.

Läs mer på Nacka kommuns webbplats, www.nacka.se.

Sök: Lugna promenaden.

Genvägarna kan vara stigar, trappor och gångförbindelser genom kvarter. Barnen är de som bäst känner till "mikronätet" med alla gena smitvägar och det är viktigt att höja genvägarnas status genom underhåll och skyltning, eftersom de sparar tid och energi. I Norge har statistik visat att om sträckan är längre än 1,5 kilometer så väljer fler bilen och därför är det avståndet en viktig utgångspunkt när man planerar utifrån människans rörelse (Statens Vegvesen, 2012).

Möjligheten att ta långa promenader utan avsikter utöver upplevelsen som själva promenaden utgör är betydelsefull för spontan fysisk aktivitet. Det är mentalt viktigt att kunna "göra en runda" och ett varierande stadslandskap med inslag av naturmiljöer längs promenaden är betydelsefulla kvaliteter för att skapa attraktiva stråk och platser.

Ett viktigt underlag i Karlskrona har varit Karlskronastrategin som bygger på en stadsanalys och en trafikanalys. Strategin kan dels ses som ett program för översiktsplaneringen och dels ingå i beslutsunderlaget för detaljplaner, bygglov och andra beslut om förändringar.

Källa: Karlskrona kommun.



EXEMPEL: KARLSKRONA – FRÅN BILSTAD TILL GÅNGSTAD

Karlskrona stad är starkt präglad av bilismen. Själva centrum och världsarvet ligger ute i kustbandet medan större delen av befolkningen bor på fastlandet. Fram till för ett par år sedan var det motorväg ända in i stadskärnan. Genom ett medvetet och långsiktigt arbete har Karlskrona påbörjat en omvandling från bilstad till fotgängarstad. Staden har redan lyckats i den utsträckningen att Fotgängarnas förening (FOT) utsåg Karlskrona till den gångvänligaste staden 2010 med motiveringen att man tydligt tagit hänsyn till fotgängarnas olika behov.

Ett viktigt underlag i arbetet har varit Karlskronastrategin som i sin tur bygger på en stadsanalys och en trafikanalys. Strategin

kan dels ses som ett program för översiktsplaneringen och dels ingå i beslutsunderlaget för detaljplaner, bygglov och andra beslut om förändringar.

Biltrafiken har begränsats i stadskärnan vilket skapat en avspänd miljö och hastigheten har sänkts där bilar och fotgängare möts. Gång- och cykelvägar har byggts ut. I Karlskrona har man planerat för hela resan med en väl anpassad kollektivtrafik som tagit hänsyn till kombinationen av gångtrafik och kollektivtrafik. Gångstråk har anlagts vid vatten, parker förbättrats och utmed gator och torg har träd och buskar planterats.

Läs mer på Karlskrona kommuns webbplats www.karlskrona.se. Sök: Karlskrona strategi.



TÄNK PÅ: GÅENDET I DEN FYSISKA PLANERINGEN

Gåendet i översiktsplaneringen

I översiktsplanering är det lämpligt att gångtrafik och hänsyn till gående utgör en grund. Exempelvis kan gångavstånd användas som en parameter vid lokalisering av bebyggelse och målpunkter samt vid förtätning. I översiktsplanering kan gåendet ingå i beskrivningar av olika strategier för kommunens utveckling. Principer och riktlinjer för bebyggelseutvecklingen och bebyggelsestrukturer som stimulerar gående som färdssätt kan tas fram. För att bättre kunna ta hänsyn till gångtrafikens behov och skapa möjligheter för ökat gående både i trafikplanering och fysisk planering kan ett tematiskt planeringsunderlag tas fram som behandlar gång och gående. Ett sådant planeringsunderlag kan till exempel tas fram inom ramen för trafikplaneringen och omfatta:

- En kartläggning av fotgängare och gående – hur många som går och var.
- Kartering av det befintliga gångnätet inom samt mellan tätorter.
- En översiktlig karta som visar var det är möjligt att gå, var man kan gå enligt allemansrätten och var det krävs avtal med markägare. En kartläggning av attraktiva strandområden, gångvänlig naturmark, rekreativstråk och promenadslingor som kan utvecklas och ingå i det övergripande gångnätet.
- Analyser och förslag på hur ett sammanhängande gångnät med helaresan-perspektivet kan utvecklas.

Gåendet i detaljplaneringen

- I detaljplanearbetet kan det vara lämpligt att analysera förhållandet mellan fotgängare och övrig trafik i området samt hur utformningen av den fysiska miljön kan underlätta samspillet mellan olika transport- och färdssätt.
- Analysera planens möjligheter att skapa upplevelsevärden som stimulerar till gång så som grönska, aktiviteter i gatuplan, rumslig variation, attraktiva mötesplatser, trygghet och säkerhet. Finns det behov av ett lokalt kvalitetsprogram?
- Behov av allmän platsmark för att säkra framkomlighet och tillgänglighet till fots.
- Bedöm och värdera planens positiva och negativa konsekvenser för gående exempelvis barriärer, genhet, konnektivitet och orienterbarhet.

Kopplade dokument

- Regionplan och länstransportplan
- Trafikstrategi och trafikplan
- Fotgängarprogram
- Landskapsanalyser
- Grönstrukturprogram
- Kvalitetsprogram för gestaltning och arkitektur

Inspirerad av checklista i Nationell gåstrategi Norge. Statens Vegvesen (2012).



EXEMPEL: FOTGÄNGARPLANERING I MALMÖ STAD



Malmö Stad har som vision att vara den gångvänliga staden och sedan några år arbetar kommunen med att nå detta mål. Upprinnelsen var en motion i kommunfullmäktige om att göra Malmö Stad till en mer gångvänlig stad. För att sätta fokus på fotgängarna i planeringen behövs följande:

- öka planerarnas förståelse för olika fotgängargrupper
- skapa hjälpmedel och riktlinjer för planerare vid planarbete, nybyggnad och ombyggnad
- hitta förbättringsområden i ett åtgärdsförslag

Stadsbyggnadskontoret och gatukontoret har tillsammans tagit fram ett fotgängarprogram som antogs av kommunfullmäktige i april 2012. Som nästa steg pågår ett arbete med att ta fram en gångstråksplan.

Gång är ett annorlunda trafikslag eftersom det huvudsakligen innebär korta resor. I Malmö är fem av sex resor till fots kortare än 2 kilometer och gåendet är ofta knutet till en annan resa med bil eller kollektivtrafik. Det finns stora individuella skillnader i människors förutsättningar för att gå. Till skillnad från bilar är det också positivt med många fotgängare, men de har mycket högre krav på underlag, trygghet och kvaliteten i omgivande miljöer.

Programmet innehåller ett antal åtgärdsförslag som förutom en gångstråksplan omfattar att utveckla ett demonstrationsgångstråk, ta fram kartor med turer till fots även med koppling ut i det omgivande landskapet och utveckla kanalpromenader. Kunskapsunderlaget ska inarbetas i översiktsplanen och blir ett viktigt underlag för kommande detaljplanering (Malmö Stad, 2012).

Läs mer på Malmö Stads webbplats.
Sök: fotgängarprogram.





LÄS MER: PLANERING FÖR CYKLING



Cykelstaden
– om mainstream-
cyklistens återkomst.
White Arkitekter &
Spacescape, 2011.



Vägen till ett cyklande
samhälle.
Sveriges Kommuner
och Landsting. 2012.



Om färdvägsmiljöers
betydelse för gång,
cykling, hälsa och väl-
befinnande. Borlänge.
Trafikverket.
Schantz P, 2012.

CYKLING FÖR TRANSPORT OCH REKREATION

Cyklingen är det färdssätt som har allra störst potential att på allvar utmana motorfordonstrafiken om mer hälsofrämjande arbetspendling, vardagsresande samt transporter på fritiden.

Cyklingen ökar

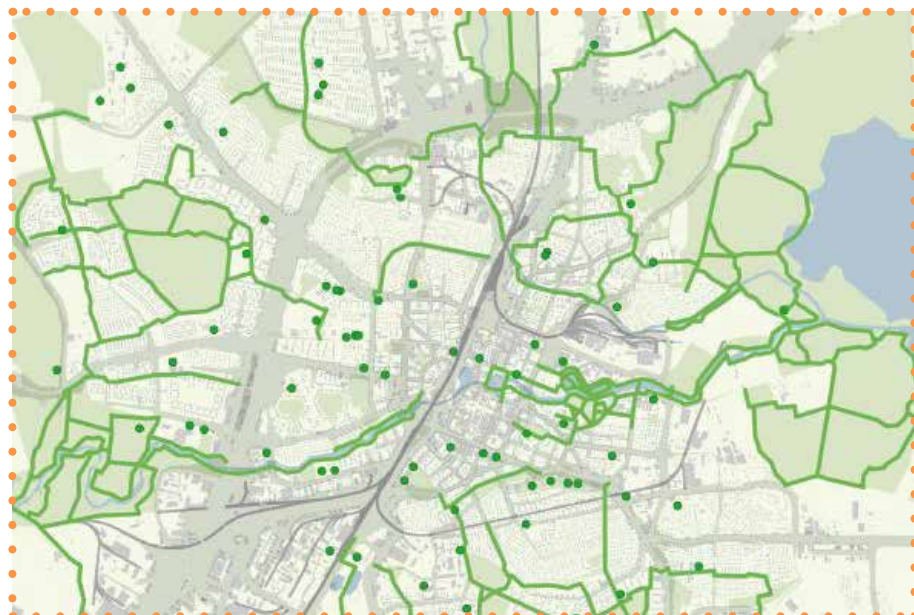
Historiskt sett har cyklisten mest betraktats som ett trafiksäkerhetsproblem men på 1990-talet börjar man se cyklingen som ett transportsätt. I dag är trenden tydlig – cyklingen ökar och allt fler överväger cykeln som färdssätt i städer och samhällen. En av fem svenskar pendlar till jobbet och skolan med cykel, och 38 procent av befolkningen cyklar mer nu än de gjorde för fem år sedan. Kvinnor cyklar oftare än män och allt fler motionscyklar. Många väljer cykeln för att komma till jobbet snabbt och för hälsans skull (Svensk Cykling, 2012).

Cykeln har en status som färdmedel främst i större och medelstora städer, men situationen är långt ifrån tillfredsställande och "cykelerbjudandet" kan inte betraktas som attraktivt sett till planering och prioritering i trafik eller infrastruktur. Även om potentialen med ökad cykling framträder allt mer är komplexiteten i cykelfrågorna underskattad. Cykel behandlas inte som ett eget färdssätt och prioriteringen av motortrafiken i städerna skapar barriärer och väntetider som försvårar för cyklisten.

Beredskap för nya cykelfordon

Det är inte bara antalet cyklar som ökar utan även nya typer av cykelfordon som till exempel elcyklar. I exempelvis Nederländerna har andelen elcyklar av alla nysålda cyklar ökat från enstaka procent till runt var femte cykel år 2012 och långsiktigt förväntas elcyklar utgöra en mindre, men betydande del av cykelflottan, från 5 till 20 procent av samtliga cyklar. I Sverige är andelen fortfarande liten, men här finns en stor potential för ökning vilket får konsekvenser för planeringen av cykelinfrastruktur. Den accepterade pendlingssträckan ökar liksom följaktligen antalet potentiella användare, vilket medför att upptagningsområdet ökar och pendlingsrutter blir längre. Ökade hastighetsskillnader på cykelrutter ställer högre krav på bredd för trygg omkörning. Elcykelanvändare har också högre krav på

I cykelnätsutredningen föreslås olika kategorier av cykelnät. Ett av dem är Örebro rekreation med rofyllda, säkra, ekologiskt sammanknytande cykelstråk mellan och genom stadens grönområden. Källa: Spacescape



EXEMPEL: ÖREBRO – CYKELSTADEN FÖR ALLA

Örebro har länge satsat på cykling. Staden har gjort en utredning om hur cykelvägnätet på lång sikt kan utvecklas och hur det framtida stadsbyggandet kan stödja en fortsatt hög och mångfacetterad användning av cykeln som färdmedel. Utredningen visar att en stor andel av cyklisterna är "vanliga cyklisterna" utan behov av högre hastigheter. Många cyklisterna värderar rofylldhet högre än både snabbhet och framkomlighet. Cykeln används också i många olika syften. Det är bland cyklisterna lika naturligt att använda cykeln för att handla, färdas till arbetet eller ta sig ut i naturen. Generellt cyklar inte örebroarna längre än tre km, vilket till stor del beror på att staden är kompakt. Samtidigt finns en stor potential att öka cykelandelen för resor upp till fem km. I utredningen har en nyligen utvecklad cykelnätsanalys genomförts för att kartlägga lägeskvaliteter, omgivningskvaliteter och gatukvaliteter. Dessa har bidragit till att visualisera ett brett spektrum av kvaliteter och brister i det befintliga cykelnätet och var fysiska åtgärder gör mest nytta.

I utredningen har analysen av cyklisternas preferenser, översiktsplanens mål och forskningsreferenser inom stadsbyggnad och transport lett fram till rekommendationer för en fortsatt kompakt stadsutveckling, minskade korsningsavstånd och en ökad mångfald av cykelstråk. De föreslagna kategorierna av cykelstråk är

- Örebro express – snabba pendlingsstråk där cykeltrafiken är prioriterad
- Örebro direkt – gena, tillgängliga cykelstråk som knyter samman stadsdelarna och viktiga målpunkter
- Örebro rekreation – rofyllda, säkra, ekologiskt sammanknytande cykelstråk mellan och genom stadens grönområden
- Örebro stadsliv – där tillgänglighet prioriteras framför framkomlighet för social trygghet och en mer sammanhållen stad.

Läs mer på Spacescapes webbplats www.spacescape.se.

Sök: cykelstadsmodellen.



tillgänglighet och utformning av cykelparkering med stöldskydd och väderskydd. Studier visar att kraven på cykelinfrastrukturen inte ändras fundamentalt, men en ökad andel av elcyklar förstärker behovet av högkvalitativ infrastruktur både avseende tillgänglighet, utformning och design för såväl rutter som parkeringar (Koucky, 2012).

Lådcyklar är andra exempel på cykeltyper som möjliggör nya transport- och levnadsvanor för cyklisten.

Mångfald av cyklister

Cyklister är ingen homogen grupp utan har olika behov utifrån typ av cykling. Därför behöver cykelinfrastrukturen differentieras utifrån olika grupper och typer av cykling såsom arbetspendling, vardagscyklande, rekreation och friluftsliv. Barn har särskilda behov av trygga och säkra cykelvägar eftersom de inte är trafikmogna förrän i tolvårsåldern. Även äldre och personer med funktionsnedsättning har särskilda behov. För att planera bättre för cykling och synliggöra mångfalden av cyklister behövs bättre kunskap om vilka som cyklar, hur mycket de cyklar och var. Många kommuner genomför redan kontinuerliga mätningar men även befolkningsenkäter och resvaneundersökningar kan ge värdefull individbaserad data. Bredden och komplexiteten inom cyklingen kräver också exempelvis ökad kunskap om cyklistens motiv. Planeringen för cykel har i dag ofta fokus på ökad arbetspendling, eftersom det är där de största samhällsvinsterna finns utifrån begränsad klimatpåverkan. Men utifrån ett folkhälsoperspektiv bör planeringen även utveckla infrastrukturen för andra typer av cyklister.

Cykelns infrastruktur och cyklistens rörelseenergi

För att cykeln ska kunna vara attraktiv som färdssätt och konkurrenskraftig måste det vara enkelt, smidigt och bekvämt att resa med cykel. Långsiktigt måste sammanhängande cykelvägnät utan omvägar och väntetider utvecklas så att cyklisten slipper stanna i korsningar och tappa sin rörelseenergi. För att på allvar kunna utgöra ett eget färdssätt är cykeln beroende av en fungerande infrastruktur av hög kvalitet (Niska, 2012).

På samma sätt som motortrafiken har en hierarki i vägnät utifrån målgrupp och behov (motorväg-motortrafikled-landsväg-gata) behövs en

EXEMPEL: STRATEGISK LÅNGTIDSPLAN FÖR CYKELPARKERINGAR I BORÅS

Som en del av sin långsiktiga strategi för att öka cyklingen i staden har Borås Stad genomfört en systematisk strategistudie för utvecklingen av cykelparkeringar för de närmaste 20 åren. Strategin utgår från målet av en hög andel cykeltrafik (i klass med vad de bästa europeiska städerna har i dag) och vilka behov av parkering som uppstår då. Den beaktar stadens strategi för förtätning, befolkningsutveckling, verksamhetsstrategier och framtida miljö- och transportmål.

I Sverige finns det i dag överlag en begränsad erfarenhet av att arbeta strategiskt, metodiskt och systematiskt med att

utveckla cykelparkeringar. Det är sällan planeringen av cykelparkering utgår från framtida, önskade nivåer på cykeltrafik och det parkeringsbehov som förväntas uppstå då.

Projektet är nära knutet till stadens cykelplan och i arbetet ingår utvecklingen av en uppföljnings- och utvärderingsstrategi för cykelparkering samt framtagande av cykelparkeringstal för olika verksamheter som ska användas i framtida planprocesser. Projektet har också en tydlig koppling till stadens arbete med utbyggnad av cykelstråk i Borås.

Läs mer på Borås Stads webbplats www.boras.se eller www.boras.se/cykla. Sök: cykelparkering.



differentiering i cykelvägnätet för olika typer av cykling. I situationer där blandtrafik diskuteras bör principen vara att "blanda när det går och separera när det behövs".

Vägars och järnvägars barriäreffekt ökar ständigt, och ofta värderas inte en generell tillgänglighet för gående och cyklister. När man planerar ny infrastruktur som medför barriäreffekt för cyklister och gående ses främst till behoven hos enskilda fastighetsägare i närområdet, särskilda leder, eller möjligen utpekade målpunkter. Om man arbetar med begreppet maskvidd (se sidan 23) kan man ange mål för cyklistens möjlighet att fritt kunna välja väg efter varierande målpunkter. Detta har till exempel betydelse vilken barriäreffekt nya vägar och järnvägar ska få för cyklister och gående. När vägar byggs om till mötesfrihet (1+2-vägar) blir det en barriär för korsande gående och cyklister och framkomligheten utmed vägen försvåras eller omöjliggörs. Det är inte förbjudet att cykla på mötesfria vägar, men utrymmet på vägrenen är för smalt för att det ska vara och upplevas som säkert.

Cyklister är känsliga för höjdskillnader i landskapet. Det är önskvärt att i planeringen ta hänsyn till nivåkurvor och eftersträva att låta bilarna förflytta sig i höjddled medan cyklister behåller höjdnivån. Cyklister kan behöva speciella genvägar för att motverka barriärer som vattendrag, vägar och järnvägar.



En attraktiv och tillgänglig cykelparkering kan vara avgörande för valet att cykla eller inte. Cykelparkering är dessutom mer yteffektiv än bilparkering. En parkeringsplats för en bil rymmer tio cyklar. Foto: Anna-Mary Foltýn.

Parkering och service

Varje cykelresa börjar och slutar med att cykeln ska parkeras. Det kan te sig som självklart, men cykelparkering får ofta litet genomslag i den kommunala planeringen. Vid jämförelse mellan tillgången till bilparkering och tillgången till cykelparkering i stadskärnan så framträder en bild av hur villkoren ser ut för de olika färdmedlen. Tillgången till trygg och säker cykelparkering vid målpunkten är en viktig faktor bakom valet att cykla eller inte. Cykelparkeringen är en viktig del i hela resan-perspektivet, i synnerhet för att nå stationer i städer med begränsad kollektivtrafik. Parkeringsmöjligheter behövs vid bostaden, resandets hållplatser och knutpunkter, centrum, skolor och andra målpunkter i utbud och service samt inte minst vid arbetsplatser. Cykelparkering bör ses som en nödvändig och grundläggande samhällsfunktion och inte reduceras till en fråga om det offentliga rummets möblering (Boverket, 2010).

Att kunna ta med sig sin cykel in på sin arbetsplats för säker, nära och väderskyddad förvaring är en kvalitet som kan stimulera till cykling och service som verkstad och luftpump kan göra cyklandet attraktivt. System med hyrcyklar utvecklas i många städer vilket underlättar för besökare och ger kollektivresenärer en större räckvidd från stationen eller resecentrum.

Det finns olika sätt att arbeta med cykelparkeringar. Ett sätt är att föra in cykelparkering i kommunens parkeringsnormer för att säkerställa behoven.

TÄNK PÅ: CYKLING I PLANERINGEN

I översiktsplaneringen kan kommunen redovisa hur cykelvägnätet hänger ihop och hur det är lämpligt att utveckla det. Här kan också kopplingar till den regionala infrastrukturen för cykling göras. För att skapa attraktiva färdvägar och goda förbindelser mellan målpunkter behövs ett planeringsunderlag för cyklingen i både byggd miljö, mellan tätorter och i landskapet. Ett planeringsunderlag som behandlar cykling kan vara en del av en trafikplan eller trafikstrategi och omfatta:

- Inventering och analys av vilka som cyklar, varför de cyklar, var de cyklar och i vilken omfattning samt om det finns skillnader mellan män och kvinnor.
- Inventering och analys av cykelvägnätet som helhet. Finns det olika slags stråk för olika typer av cykeländamål? Hur kan genvägar, genomtänkt lokalisering och mindre maskvidd skapa strukturella kvaliteter i cykelvägnätet? Är det anknutet till stationer och kollektivtrafiknoder? Behövs passager över eller under större infrastrukturanläggningar?
- Hur kan kommunen säkra dagens och framtidens behov av tillräcklig cykelparkering? Var behöver cykelparkering säkras för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv?

Cykling i detaljplaneringen

- I detaljplanearbetet kan det vara lämpligt att analysera

förhållandet mellan cyklisterna och övrig trafik i området samt hur utformningen av den fysiska miljön kan underlätta samspelet mellan olika transport- och färdmedel.

- På vilket sätt kan planen utveckla cykelvägnätet som helhet genom att säkra cykelstråk, utrymme för cykelparkering med mera?
- Vilka positiva respektive negativa konsekvenser får planförslaget för cykeltrafiken till exempel barriäreffekter?
- Finns det särskilda behov av att peka ut plats för cykelparkering i planen? Hur kan cykelparkeringen lokaliseras för att göra cykling mer attraktivt?

Cykling vid bygglov

- Finns det cykelparkeringar i förslagen på fysiska lösningar? Hur kan de placeras och utformas? Finns det på tomten tillräckliga ytor/parkeringsplatser (8 kap. 9 § p. 3 och 4 PBL)?

Kopplade dokument

- Regionplan och länstransportplan
- Regionalt trafikförsörjningsprogram
- Trafikstrategi och trafikplan
- Cykelplan och cykelstrategi
- Parkeringsnorm inklusive cykelparkeringsnorm
- Landskapsanalys
- Grönstrukturprogram





LEK OCH LUSTFYLLD RÖRELSE

Leken är starkt förknippad med barn, men det är inte bara barn som leker. Leken är en viktig ingång till att röra sig för såväl ung som gammal. Att hitta det lustfyllda i rörelsen är en nyckel till ökad fysisk aktivitet. Planera för den lekande människan!

Plats för barnens lek

Lekfulla rörelser präglar mycket av barns fysiska aktivitet. När barn tar sig från en punkt till en annan till fots eller med cykel, består förflyttningen ofta av både lek och målinriktad transport. Sådan spontan fysisk aktivitet i vardagen har visat sig vara avgörande för hälsan.

Barn vill utforska sin fysiska omgivning och när de gör det rör de på sig. Fysisk aktivitet i mer eller mindre lekfulla former är något som vardagen behöver vara impregnerad med. Förutom större och centralt placerade lekplatser som mötesplatser för barn och deras familjer, så behövs ett mer finmaskigt nät av lekfullt inriktade stråk för transport och lekmiljöer som når fram till bostäder, service, förskolor och skolor.

Lek bygger mycket på överraskning och störst potential till överraskningar uppstår när barn möter jämnåriga. Det är i detta möte som mycket

EXEMPEL: BARNNS NÄRMILJÖ OCH FÖRSKOLANS LEKPOTENTIAL (OPEC)

Barn behöver tillgång till utemiljö som är grön, rymlig och varierad. Vilken typ av mark lämpar sig för en lekplats och hur kan man utveckla befintliga lekmiljöer?

SLU i Alnarp har utvecklat ett verktyg för att värdera lekpotentialen i utemiljöer för yngre barn: Outdoor Play Environment Categories (OPEC).

Barn på förskolegårdar med hög OPEC-poäng är mer fysiskt aktiva, har lättare att koncentrera sig, har bättre nattsömn och får lagom mycket UV-strålning.

OPEC lyfter fram tre dimensioner i utemiljön:

- förskolegårdens storlek
- närvaron av vegetation och kuperad terräng
- integrationen mellan vegetation, öppna ytor och lekplatser

(Mårtensson m fl 2009, Mårtensson, 2012).



FAKTA: BARNENS LEK I REGELVERK

Barns rätt till lek fastställs i FN:s konvention för barns rättigheter. (UNICEF, 2012).

Läroplanen för grundskolan (Lgr11) lyfter fram leken som en väsentlig del i det aktiva lärande. Särskilt under de tidiga skolåren har leken stor betydelse för att eleverna ska tillägna sig kunskaper. Skolan ska sträva efter att erbjuda alla elever daglig fysisk aktivitet inom ramen för hela skoldagen. (Skolverket, 2011.)



FAKTA: SPONTANIDROTT

Begreppet spontanidrott är nära förknippat med friluftsliv och naturbaserad rekreation, men spontanidrotten kan även ske i miljöer med hårdgjorda ytor i staden och är då varken förknippad med natur eller traditionella idrottsanläggningar. En spontanidrottsplats kan vara en offentlig yta, miljö eller anläggning som är utformad för många olika former av fysisk aktivitet, motion och idrott. Ytan kan vara på mark, på eller vid vatten eller under tak. Spontanidrottsplatser ska helst finnas nära bostäder eller på platser där många människor dagligen befinner sig. Anläggningar för spontanidrott kan med fördel även anläggas nära arbetsplatser, nära hållplatser för lokaltrafiken, i centrum eller vid populära utflyktsmål strax utanför tätorten. Spontanidrottsplatser bör vara öppna för alla människor (olika åldrar, kön, olika behov) och ska helst ge goda möjligheter till fysisk aktivitet året runt, och helst varken vara avgiftsbelagda eller möjliga att reservera för föreningsdriven träning och tävling.

Forskningsstudier i Stockholm har visat att 74 procent av de som använde planlagda utomhusytor för spontanidrott var pojkar och män. Det behövs därför bättre analyser och investeringar så att flickor och kvinnor också vill vara aktiva ute. (Stockholm Stad, 2012.)



av den spontana fysiska aktiviteten uppstår och här spelar lekplatser, förskolegårdar och skolgårdar en viktig roll. Det behövs både gröna och hårdgjorda ytor och ytor med och utan aktivitetsprogram. Även små gräsmattor, trädgångar och kullar är inbjudande för barns lek. Platser med nivåskillnader är särskilt uppskattade. Platta, hårdgjorda ytor kan användas för specifika aktiviteter som fotboll och basketbollspel.

Ge plats för lekfulla förskole- och skolgårdar

Skolgården är en viktig arena för barns lek och där får de mer än en tredjedel av dagens fysiska aktivitet. Skolgården har också potential att vara en demokratisk arena som motverkar segregation och vandalisering samt stärker den sociala samhörigheten. Forskning visar att fysiska åtgärder för att öka variationen på torftiga skolgårdar också ökar den fysiska aktiviteten. Gröna inslag på skolgården har visats sig bredda utbudet av aktiviteter på ett sätt som särskilt väl bidrar till att passiva barn blir aktiva under raster (Mårtensson F. & Jansson M., 2012), något som även kan gälla före och efter skoltid och vid utomhuspedagogisk verksamhet under skoltid. För många barn är skolgården också en viktig plats på fritiden för lek, spel och samvaro.

Det finns inga riktlinjer för hur skolgårdar ska utformas eller hur stora de bör vara, men på vissa håll utvecklas en lokal praxis, till exempel med stöd av en guide för lekvärdesfaktorerna som i Malmö (se sidan 31). Men det finns också skolor som saknar skolgård helt. I bästa fall hänvisas barnen då till närliggande parker och andra offentliga rum, men forskning visar att denna typ av utemiljö gör att leken riskerar att bli mer vuxenstyrd (Nordström M, 2008).

Naturen är viktig för leken

Naturen har stor betydelse för lekens rörlighet utomhus – både rörelse i termer av fysisk aktivitet och fantasiliv. Naturmiljön stimulerar leken på ett helt annat sätt än lekplatsen. Här finns lösa material som löv, pinnar, kottar och stenar som ofta är en förutsättning för kreativ aktivitet. Kombinationen av konstruerade element och naturelement gör det lättare för barn och unga att utveckla former för fria äventyrliga fysiska aktiviteter i sin vardagsmiljö. När pojkar och flickor leker i naturen blir det också lättare för dem att byta tema för leken, förflytta sig mellan olika platser och bilda nya sociala konstellationer. I naturen är det lättare för barn med olika kompetens, intresse eller kön att leka tillsammans (Mårtensson, 2012).

Lekredskapen och lekplatsen bör ses som en början på leken, som sedan med fördel kan utvecklas i en mer vild spännande naturmiljö eller i bebyggelsemiljön som helhet.

Plats för ungdomar

De tidiga tonåren är en kritisk tid när det gäller flickors och pojkars fysiska aktivitet. De som slutar med idrott och friluftsliv gör ofta det i de tidiga tonåren.

Ungdomarna har särskilt stort behov av staden för sin identitetsutveckling och möjlighet att utnyttja stadsrummen i vardagen, helst i centrala delar där det händer något. Samtidigt har ungdomar och deras aktiviteter som skateboard ofta svårare att få utrymme och bli accepterade på lika



I generationsparken i Trelleborg möts yngre på skateboard och äldre vid boulebanelan och utegymmet. Foto: Ingrid Wall.

villkor som andra åldersgrupper. Unga människor behöver friytor, både sådana där de kan vara mer ostörda och inte störa andra och mer publika ytor. Ungdomstiden är också ganska kort och trender kommer och går. Det är en avvägning mellan att bygga specifika platser och integrera fler av de funktioner som är attraktiva för unga i staden som helhet.

En lekfull stad för alla

Det dyker i dag upp många nya former av lekfulla fysiska aktiviteter som behöver uppmärksammas, stödjas och utvecklas vidare. Det är olika typer av aktiviteter som kan vara typiska för en viss grupp, men som kan ge nya sätt att färdas och umgås i staden och mer vardagsrörlighet. Sådana aktiviteter kan vara skateboard, parkour, urban odling eller varför inte surfing. Danska studier visar att män och pojkar respektive kvinnor och flickor vistas lika mycket på offentliga platser, men männen hade fler aktiviteter (ca 60 till 80 procent av aktiviteterna) och de var aktiva med en högre intensitet. Stadsrum är generellt utformade efter pojkars och mäns behov och önskemål. Kvinnor och flickor är mer ovana att aktivera sig i det offentliga rummet och för dem är den sociala kontexten viktigare. För pojkar och män står själva aktiviteten och utövandet i fokus (Ministeriet for By Bolig og Landdistrikter, 2011).

I till exempel Kina används just parken som en plats för olika sorters fysisk aktivitet i grupp som tai chi och gymnastik tidigt på morgonen och dans på kvällen. På små öppna platser i parken eller på torget kan en bandspelare placeras och aktiviteten ta plats. Men platsen måste finnas där.

EXEMPEL: GENERATIONSPARKEN I TRELLEBORG

I Trelleborg finns sedan tidigare Parken (tidigare Folkets park) där verksamheter som bangolf, boule, lek och utomhusteater har förekommit sedan flera år. Kommunen fick in två medborgarförslag (motionsredskap för äldre utomhus respektive skatepark) och beslutade 2010 att utveckla stadsparken, anslå pengar till båda förslagen och mynta begreppet generationspark. Tanken är att människor i alla åldrar kan mötas och skapa en ömsesidig respekt. Boende och aktörer i närområdet var oroliga för störningar men sedan parken blivit färdig var dessa mer positiva. Parken används dagligen, exempelvis av boulepensionärer (vissa tävlingar anordnas), skateboardåkare och BMX-cyklister. De aktiva lockar även många andra att vistas i parken.

Motionsredskapen används än så länge något mindre. Övriga aktiviteter i och intill parken utvecklas löpande, exempelvis diskuteras försäljning av skatetillbehör.

Läs mer på Trelleborgs kommuns webbplats www.trelleborg.se.

Sök: generationsparken.

Bara fantasin sätter gränserna för hur den byggda miljön kan användas. Ett exempel är Badhusparken i Östersund som på initiativ från en entreprenör har utvecklats till en kabelpark sommartid med möjlighet till att prova på och utöva surfing, longboard, studsatta och slacklines.

Man kan inrätta platser som på dagen främst är till för de små lekande barnen och på kvällen för ungdomar som umgås och vuxna som tränar. Lekfulla platser som tilltalar olika grupper är också viktiga för integration och möten. Lekplatserna besöks till exempel inte bara av barn utan föräldrar eller någon annan vuxen är oftast med dem. Därför behövs det platser som attraherar unga såväl som äldre.

När kommun eller bostadsbolag planerar bostadsområden finns det stora möjligheter att göra folkhälsoinsatser för hela befolkningen genom att skapa platser som uppmuntrar till fysisk aktivitet och attraherar olika åldrar. För att stimulera till träning kan aktivitetsparker och generationsparker anläggas där olika åldrar kan mötas för att ägna sig åt boule, gymträning, schack, biljard, basket m.m. Möjligheten till gratis spontanträning i sitt närområde gynnar även de som är ekonomiskt utsatta. Träningen minskar risken för skador hos äldre och sparar pengar, att anlägga ett utegym kostar cirka 200 000 kronor och en höftledsoperation kostar cirka 400 000.

EXEMPEL: SUPERKILEN I KÖPENHAMN

I Danmark arbetar kommunerna mycket med att utveckla det offentliga rummet för ungdomars aktiviteter. Ett exempel är Superkilen i stadsdelen Nørrebro (Köpenhamn) som är en ny park med flexibel utformning för många olika sorters aktiviteter.

Parken ses som ett projekt för hållbar utveckling av hela stadsdelen på både ett fysiskt och mellanmänniskt plan. Under tre års tid finns också möjlighet för föreningar och enskilda att söka pengar för att arrangera evenemang och aktiviteter i parken som en skatetävling eller matfestival (www.superkilen.dk).

Läs mer på Superkilens webbplats www.superkilen.dk.



Det offentliga rummet Superkilen i Köpenhamn är ett flexibelt stadsrum med möjlighet till många typer av fysisk aktivitet och lustfylld rörelse. Foto: Anton Svensson.



TÄNK PÅ: LEKEN I DEN FYSISKA PLANERINGEN

I översiktsplaneringen kan kommunen ta ställning i frågor som rör människors tillgång till platser för lek, motion, idrott och utevistelse. Här kan mark- och vattenområden som är viktiga för skolans verksamhet nära skola och förskola pekas ut. För att säkra barns och ungas tillgång till naturmiljöer, platser och stråk för lek kan ett planeringsunderlag tas fram som inventerar och analyserar lekmiljöer i olika skalor. Här kan det också vara lämpligt att tillgodose vuxnas och äldres behov av lek- och aktivitetsytor som generationsparker och andra mötesplatser.

- Var kan man leka och spontanidrotta? Hur tillgodoser dessa platser pojkars och flickors, mäns och kvinnors olika behov?
- Var finns parker och torg i relation till var folk bor? Hur kan dessa utvecklas till aktiva mötesplatser?
- Hur tar man sig till dessa platser, är färdvägarna trygga och säkra och stimulerar till fysisk aktivitet?

Sett till barn och ungas behov av fysisk aktivitet är behoven på skolgårdar och förskolegårdar extra viktiga.

- Inventera och analysera barns tillgång till en god utemiljö och tillräckligt utrymme för lek och lustfylld rörelse vid skola och förskola? Generella behov av åtgärder och insatser för att höja kvaliteten och lekvänligheten kan formuleras.
- Viktiga exkursionsområden för skolor i skolans närmiljö.

Leken i detaljplaneringen

- Finns det tillräcklig plats för lek, idrott och annan utevistelse inom området eller genom närliggande anläggningar? För barn, unga, äldre samt personer med funktionsnedsättning?
- Berör planen särskilt skolgårdar eller friytor för barn? Hur kan ytorna säkerställas genom planbestämmelser och stråk till och från skolor utvecklas utifrån ett lekperspektiv?
- Vilka positiva respektive negativa konsekvenser får planförslaget på barns och andras möjlighet till lek och närhet till naturmiljö?

Leken vid bygglov

- Om tomten ska bebyggas med bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, ska man i första hand ordna friyta (8 kap. 9 § PBL).

Kopplade dokument

- Grönstrukturprogram
- Sociotopkarta
- Kultur- och fritidsprogram
- Kommunala riktlinjer för barns och ungas utemiljö
- Gestaltningssprogram för utemiljö





FAKTA: SVERIGES FRILUFTSLIVSPOLITIK

Friluftsliv definieras som vistelse utomhus i natur och kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling. Regeringen har tagit fram tio mål för friluftslivet i Sverige.

- Tillgänglig natur för alla
- Starkt engagemang och samverkan
- Allemansrätten
- Tillgång till natur för friluftsliv
- Attraktiv tätortsnära natur
- Hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling
- Skyddade områden som resurs för friluftslivet
- Ett rikt friluftsliv i skolan
- Friluftsliv för god folkhälsa
- God kunskap om friluftslivet

(Prop. 2009/2010:238,
Skr. 2012/13:51)



FRILUFTSLIV OCH REKREATION

Friluftsliv är lätt att utöva om det finns attraktiva natur- och grönområden i närheten. Friluftsliv och rekreation bidrar med såväl fysisk aktivitet som upplevelser och återhämtning och är viktiga för hälsa och välbefinnande. Sedan 2010 har Sverige en friluftslivspolitik och sedan 2012 även mål för friluftslivet. En stor del av friluftslivet till vardags utövas i det tätortsnära landskapet.

God tillgång på natur för friluftsliv

I Sverige finns 1 940 tätorter som omfattar 528 623 ha vilket motsvarar ungefär 1 procent av landets yta. Här bor 84 procent av Sveriges befolkning (Statiska Centralbyrån, 2007). Kring många av våra tätorter finns en rik natur i ett varierat landskap, vilket gynnar befolkningens rekreation och friluftsliv. Vad som anses vara tätortsnära avgörs lokalt, men forskning visar att användandet avtar med avståndet. Därför är det viktigt med tillgång till rekreations- och friluftsområden inom rimligt avstånd.

Friluftsliv har en ganska stark ställning i fysisk planering genom bestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken, hänsynsparagraferna i plan- och bygglagen, planeringsunderlag med mera, men verkligheten är en annan (Pettersson Forsberg, 2012). Många kommuner tar fram planeringsunderlag för grönstruktur

och naturvård där friluftslivet ofta behandlas, men ändå exploateras mycket av den tätortsnära marken för bebyggelse eller annan markanvändning.

Fysisk planering enligt plan- och bygglagen har också begränsade möjligheter att påverka pågående markanvändning som jord- och skogsbruk samtidigt som värnandet av skogens sociala värden är svagt i skogsvårdslagen (SFS 1979:429). För att långsiktigt säkra tillgången på natur för friluftsliv bör områdesskydd enligt miljöbalken övervägas.

Allemansrätten är en viktig förutsättning

Att alla ska ha tillgång till naturen enligt allemansrätten har ett mycket starkt stöd bland medborgarna (Fredman et al, 2008). Men det förekommer diskussioner om att begränsa allemansrätten och frågan handlar då mycket om markägarens rättighet i förhållande till kommersiella verksamheter i naturen (Sandell K & Svenning M, 2011). Allemansrättsligt tillgänglig natur är viktig för många friluftaktiviteter, men den kan inte åberopas för att hindra exploatering, utom i samband med strandskydd som kan ses som en förstärkt allemansrätt. Det är därför extra viktigt att friluftslivets behov av naturområden uppmärksammas i den kommunala fysiska planeringen, att dessa behov prioriteras och att kommunen säkrar naturområden med värden för friluftsliv och rekreation genom juridiskt bindande planer eller områdesskydd enligt miljöbalken (Petersson Forsberg, 2012).

Tillgänglig natur

Även om det finns gott om natur för friluftsliv och rekreation kan tillgängligheten till den vara begränsad. Vägar och bebyggelse kan vara fysiska barriärer och tillgängligheten kan begränsas av brist på stigar, toaletter eller andra faciliteter.

Tillgänglighet handlar också om människors kunskap om att områden faktiskt existerar samt föreställningar om hur tillgängliga de är. Det behövs mycket information som marknadsför naturen och lockar ut människor. Att känna sig välkommen till, lockad och stimulerad av den tätortsnära naturen är avgörande för att området skall användas. Viktiga faktorer som avgör den upplevda tillgängligheten är markägande, inflytande och delaktighet, kunskap och information, gestaltning och skötsel.

Upplevelsevärden för rekreation och friluftsliv

Det tätortsnära landskapet används mer för rekreation och fysisk aktivitet om det är vackert, spännande och intressant och ger många möjligheter. Kvaliteterna ger upplevelsevärden som tillfredsställer människors behov av rofylldhet, naturupplevelse, lek och umgänge, och buller är näst efter skräp i naturen är det som stör mest (Petersson Forsberg, 2012).

Att säkra, utveckla och nyskapa kvaliteterna i den tätortsnära naturen kräver ett långsiktigt och strategiskt arbete från den fysiska planeringen, via genomförande till förvaltning och bruk. Det gäller att upprätta mål för vad kommunen vill uppnå med olika delar av det tätortsnära landskapet och ha en strategi för hur man ska nå dit över tiden.

Ett sätt att öka kvaliteterna är också att bejaka initiativ och samverka från medborgare, organisationer, markägare, näringsliv och andra aktörer.

LÄS MER:

FRILUFTSLIV

Planera för friluftsliv: natur, samhälle, upplevelse.
Sandell K, Emmelin L, Fredman P och Lisberg Jensen E, 2010.
Carlssons förlag.

Besökarundersökningar i naturområden.
Naturvårdsverket, 2007.

Vår tätortsnära skog.
Skogsstyrelsen, 2004.



Naturreseptet Oset-Rynningeviken, som tidigare var "Örebro baksida" med soptipp, industri och militärt övningsområde, är nu förvandlat till ett naturskönt område med populära promenadstigar, rikt fågelliv, utsikt över Hjälmarens, skridskoåkning på vintern och café. Foto: Örebro Stad.



EXEMPEL: ÖREBRO – STÄLLNINGSTAGANDE FÖR FRILUFTSLIV OCH TÄTORTSNÄRA NATURRESERVAT

Örebro blev 2012 utsedd till Sveriges friluftskommun. Från politiskt håll har kommunen tydligt tagit ställning för satsningar på friluftsliv och rekreation som en del i att bygga en attraktiv stad för örebroarna. I den kommunomfattande översiktsplanen från 2010 tydliggör kommunen det bland annat så här:

- Det är viktigt med ett fritidsutbud nära hemmet som kan stimulera till lek, spontanidrott och vardagsmotion. Lokala idrottsplatser och hallar ska identifieras och säkerställas och en långsiktig plan för idrottens och friluftslivets markbehov ska tas fram.
- Anläggningar för idrott, friluftsliv och andra fritidsaktiviteter bör lokaliseras så att de är tillgängliga på ett bra sätt för de grupper som huvudsakligen kommer att nyttja anläggningen. Exempelvis bör anläggningar som i stor utsträckning kommer att användas av barn och ungdomar lokaliseras i cykelnära lägen och med tillgång till kollektivtrafik så att barnen kan ta sig dit på egen hand. Anläggningarna ska i möjligaste mån vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.
- Antalet badplatser i kommunen får gärna öka. Vid etablering av nya badplatser ska tillgänglighet för människor med funktionsnedsättning säkerställas. För barn och unga är

tätortsnära badplatser att föredra.

- Aktiviteter som alstrar störande buller bör lokaliseras till redan bullerpåverkade områden.

Ett mål i Örebro har varit att säkerställa tätortsnära grönområden så att alla i kommunen ska ha nära till naturen oavsett var man bor. I dag har Örebro 20 kommunala natur- och kulturreseptat, vilket är unikt i Sverige. De flesta ligger som en ring i Örebro stads ytterkanter, men även intill kommunens mindre tätorter och arbetet för att öka sociala värden pågår successivt. Ett av reseptat är Oset-Rynningeviken som tidigare var "Örebro baksida" med soptipp, industri och militärt övningsområde. Nu är det förvandlat till ett naturskönt område med populära promenadstigar, rikt fågelliv, utsikt över Hjälmarens, skridskoåkning på vintern och café. Målet är att skapa natur för alla och Örebro satsar mycket på tillgänglighetsanpassning av stigar och besöksmål. En avgörande framgångsfaktor är god samverkan – både inom kommunen och med privata markägare, företag, myndigheter, föreningar och organisationer. Till exempel sköts kommunens naturområden med stor framgång av vuxenutbildningen och arbetsmarknadsförvaltningen, som utgör en viktig del i arbetsträning för att komma tillbaks på arbetsmarknaden.

Läs mer på Örebro Stads webbplats www.orebro.se.

Sök: Årets friluftskommun.





EXEMPEL: UPPLEVELSEVÄRDEN I GRÖNA KILARNA I STOCKHOLMS LÄN



Är det möjligt att kartera människors upplevelser av den tätortsnära naturen? Det går att mäta rekreationsvärden och sociala värden genom tillgång till grönområden med höga naturvärden, tillgänglighet till grönområden genom vägar och stigar inom områden.

I Stockholms län har kommunerna och regionplaneringsenheten vid Stockholm läns lands-

ting arbetat fram en metod för att kartera upplevelsevärden i Stockholms gröna kilar. Metoden är baserad på forskning inom landskapsarkitektur, men har utvecklats utifrån det regionala sammanhanget.

Sju olika upplevelsevärden har identifierats:

- orördhet och trolska naturmiljöer
- skogskänsla
- utblickar och öppna landskap
- variationsrikedom och naturpedagogik
- kulturhistoria och levande landskap
- aktivitet och utmaning
- samvaro och service.

De identifierade upplevelsevärdena presenteras i tio skrifter, en för varje kil (Upplevelsevärden i Stockholmsregionens gröna kilar, 1-10:2004, Regionplane- och trafikkontoret). Sammanställningen av upplevelsevärden i de gröna kilarna används inom regional planering som underlag för mellankommunal samordning, översiktsplanering och detaljplanering, för information om rekreations- och friluftsområden, miljökonsekvensbeskrivningar och skogsskötsel. På regional och kommunal nivå ger den också en överblick över hur olika upplevelsevärden är fördelade över kommunen och utgör underlag för till exempel bristanalyser, behov av att utveckla tillgängligheten eller öka kvaliteten. Skogsstyrelsen har vidareutvecklat metoden i sitt arbete med skogens sociala värden.

Läs mer om metoden och upplevelsevärden på Tillväxt, miljö och regionplanerings webbplats www.tmr.sll.se.

Sök: upplevelsevärden.

Läs mer om Skogsstyrelsens arbete med skogens sociala värden på Skogsstyrelsens webbplats www.skogsstyrelsen.se.



FAKTA: LONA – LOKAL NATURVÅRDSBIDRAG

Inom ramen för naturvårdsarbetet satsar staten årligen pengar på projekt för lokal naturvård (LONA). Nyckelordningen för satsningen är naturvårdsnytta, lokala initiativ och lokal drivkraft, friluftsliv, samverkan och partnerskap, folkhälsa, tätortsnära natur och tillgång till denna. Projekten kan avse kunskapsuppbyggnad, framtagande av underlag som kommunala naturvårds-

eller grönstrukturprogram, områdesskydd, vård och förvaltning av områden, information, folkbildning och annan kunskapspridning.

Naturvårdsverket fördelar årligen medel till länsstyrelserna som beslutar om bidrag till kommunerna.

Mer information finns på Naturvårdsverkets webbplats www.naturvardsverket.se



EXEMPEL: FRILUFTSPROGRAM I ÖRNSKÖLDSVIK



Foto: Johanna Martinell

I Örnsköldsviks kommun håller det första kommunala friluftsprogrammet på att ta form och som utgår från den nationella friluftspolitik. För att optimera förutsättningarna till god underbyggnad av planen och dess ambitioner och prioriteringar, eftersträvas högt medborgarinflytande, det vill säga hög delaktighet av många målgrupper och intressenter. Med hjälp av enkäter till medborgare

och föreningar samt flera dialogforum, vill kommunen skapa ett brett engagemang och ta ut riktningen mot en hållbar utveckling och markanvändning. Förutom detta kommer man att inventera områden som är viktiga för friluftslivet.

Referensgrupper för friluftsplänen är kommunens naturgrupp och det nybildade natur- och friluftsrådet. Naturgruppen är ett tjänstemannaforum med bred förankring i kommunens alla

förvaltningar, där deltar tjänstemän från olika kompetensområden: skolornas utepedagog, markingenjören, folkhälsoutvecklaren, biologen, miljöstrategen, friluftsstrategen, antikvarien och parkingenjören. Där förbereds och samordnas olika naturutvecklingsfrågor.

En sammanhållen, långsiktig planering för friluftslivet där medborgarnas erfarenheter, kunskaper och synpunkter tas i anspråk ligger i linje med flera av folkhälsoarbetets elva nationella målområden. Förutom fysisk aktivitet och rekreation som främjande och förebyggande insats, ingår bland annat delaktighet och inflytande i samhället och sunda livsmiljöer att växa upp och leva i. Friluftslivet som en viktig del i folkhälsoarbetet lyfts även fram i Örnsköldsviks folkhälso-politiska program.

Läs mer på Örnsköldsviks kommuns webbplats, www.ornskoldsvik.se.

Sök: friluftsprogram.

TÄNK PÅ: FRILUFTSLIV I DEN FYSISKA PLANERINGEN

Kommunen ska i översiktsplaneringen redovisa hur de avser att ta hänsyn till människors behov av grönområden och parker för friluftsliv och rekreation. Viktiga planeringsunderlag för att synliggöra friluftslivet är grönstrukturprogram, naturvårdsprogram samt friluftsprogram. Här kan strategier för att långsiktigt utveckla förutsättningarna för friluftsliv redovisas. Planeringsunderlagen kan omfatta:

- Kartering och värdering av befintliga områden som är viktiga för det vardagliga friluftslivet. Hur används grönområden i kommunen i dag? Viktiga exkursionsområden för skolor?
- Redovisa vilka behov av långsiktigt skydd som finns som till exempel områdesskydd enligt 7 kap. miljöbalken.
- Riktlinjer för avstånd från bostad till närparker och grönområden. Vilka kvaliteter och upplevelsevärden finns och hur kan de långsiktigt utvecklas? Var finns buller- och störningsrisker?
- Hur kan parker och grönområden göras mer tillgängliga?
- Hur ser tillgängligheten till friluftsområden med kollektivtrafik, gång respektive cykel ut?
- Hur kan den byggda miljöns strukturella kvaliteter utvecklas med genvägar, finmaskighet, orienterbarhet och variation för att vidareutveckla målpunkter för rekreation och friluftsliv?
- Vilka typer av fysisk aktivitet kan ställa särskilda krav på denna struktur och tillgänglighet som exempelvis hästgårdar och ridvägar?

- Hur kan samverkan med organisationer, föreningar och markägare utvecklas för att tillgodose friluftslivets behov?

Friluftsliv i detaljplaneringen

- Studera utbud och behov av värden för rekreation och friluftsliv inom och i anslutning till planområdet.
- Vilka möjligheter till friluftsliv erbjuder landskapet och naturmiljön som kan tas tillvara i planarbetet?
- Identifiera behov av att säkra och utveckla tillgängligheten till och inom parker och grönområden, till exempel genom gång- och cykelvägar. Finns behov av nya former av tillgänglighet till natur- och kulturvärden?
- Berör de fysiska lösningarna fysisk aktivitet utifrån rekreation och friluftsliv (exempelvis ridning)?
- Säkras träd och naturmark i tillräcklig omfattning?
- Vilka positiva respektive negativa konsekvenser skapar planen för rekreation och friluftsliv?

Friluftsliv vid bygglov

- Påverkar åtgärden förutsättningarna för friluftslivet som exempelvis barriärer mot park- och naturområden?
- Bibehålls träd och naturmark enligt planens intentioner?

Kopplade dokument

- Grönstrukturprogram
- Friluftslivsprogram
- Naturvårdsprogram
- Kultur- och fritidsprogram
- Kartering av skogens sociala värden
- LONA-projekt (Lokal naturvård)





Vid landets omkring 500 ridskolor genomförs årligen 5 miljoner ridtimmar. Foto: IBL Bildbyrå AB

FAKTA: RIDNING SOM REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Antalet hästar i landskapet har ökat dramatiskt de senaste decennierna. I dag är hästar och ridning en folkrörelse och livsstil för cirka 500 000 aktiva ryttare. Med 360 000 hästar eller 39 hästar per 1 000 invånare är Sverige näst hästtätast i Europa efter Island. Av dessa finns tre fjärdedelar inom eller i närheten av tätorter (Jordbruksverket, 2010). Ridsport är också landets näst största ungdoms- och flicksport efter fotbollen och det är den största handikappidrotten. Vid landets omkring 500 ridskolor genomförs årligen 5 miljoner ridtimmar. Många ridskolor har öppet från tidig morgon till sen kväll 365 dagar om året. Detta gör att de fungerar som fritidsgårdar för många unga, framför allt flickor. Möjligheten att ta sig till och från stallet på ett lätt och trafiksäkert sätt är viktigt för dessa ungdomar.

Särskilt för barn med funktionsnedsättning kan ridning vara en

sport och fritidsaktivitet som ger möjligheter till rörelse, att ta sig ut i naturen och att vistas i ett socialt sammanhang. Cirka 4 000 personer med funktionsnedsättning ägnar sig åt fritidsridning (Boverket, 2011). Hästar har också visat sig betydelsefulla i olika terapeutiska sammanhang.

Till följd av det ökade antalet hästar så ökar också behovet av ridvägar, ridstigar, beteshagar och stall. Därför behövs satsningar på nödvändig infrastruktur och anläggning för att möjliggöra denna form av rekreation och idrott. Viktigast är att ridvägen börjar och slutar vid stallet, helst utan att tvingas passera farliga ställen med trafik och möten med andra trafikanter. Det är också en fördel att kunna rida till närbelägna träningsanläggningar i stället för att tvingas köra med bil och släp. Genom en förutseende planering, och kontakt mellan kommunen och hästsektorn går det att kartlägga var de största behoven finns och finna lösningar som förbättrar tillgänglighet och säkerhet samt minskar risken för konflikter.



EXEMPEL: RIDVÄGSFRÄMJANDET I LERUM

Lerum är en både befolknings- och hästtät kommun. Antalet aktiva inom ridsporten beräknas till cirka 3 000 personer. Lerum har en kommunal ridanläggning och övrig ridverksamhet bedrivs genom privata och ideella initiativ. Här fanns trafiksäkerhetsproblem och konflikter mellan trafikanter, markägare och ridande, och för att lösa problemen bildades föreningen Ridvägsfrämjandet år 2005 med draghjälp av kommunen. Föreningen hade två mål – säkrare ridvägar och vägar användbara för ryttare och 2007 beslutade kommunalfullmäktige i Lerum att avsätta budgetmedel för ridvägar.

I dag har kommunen anlagt fem delsträckor i nära samarbete med föreningen som identifierar var de största behoven finns och presenterar förslag till sträckningar. Visionen är att kunna rida runt hela kommunen men till att börja med bygger man sträckor i prioriterade områden som kan knytas ihop i ett senare skede.

Målsättningen är att sänka kostnaderna för att anlägga ridvägar genom en förbättrad framförhållning och samplanering med exempelvis motionsspår, leder och vägar för flera kategoriers behov.

Läs mer om hästar och friluftsliv på Lerums kommuns webbplats www.lerum.se.



Referenser

- Andersen, R. B. (2009). Aktiverande arkitektur og byplanläggning – 50 exempel på utveckling av attraktiva och aktiva byrum. Köpenhamn: Danmarks Idrottsförbund & Indenrigs- och socialministeriet.
- Annerstedt, M. (2011). Nature and public health - Aspects of Promotion, Prevention, and Intervention – Doktorsavhandling. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet.
- Berglund, U. et al (2011). Här går man! Rapport 2011:3. Uppsala: Institutionen för stad och land, SLU Ultuna.
- Berglund, U., & Nordin, K. (2010). Guide till barnkartor i GIS – Institutionen för Stad och Land rapport 1/2010. Ultuna: Sveriges Lantbruksuniversitet.
- Bergström, L. (2012). Frisk i naturen TemaNord 2012:522. Köpenhamn: Nordiska Ministerrådet.
- Björk, J. e. (den 3 September 2008). Recreational values of the natural environment in relation to neighbourhood satisfaction, physical activity, obesity and wellbeing. *Journal of Epidemiology and Community Health* 2008;62:e2, ss. 1-7.
- Booth FW, C. M. (2002). Waging war on physical inactivity: using modern molecular ammunition against an ancient enemy. *Journal of Applied Physiology* 2002; 93: , 3-30.
- Boverket. (2007). Bostadsnära natur – inspiration och vägledning. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. (2010). Gör plats för cykeln. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. (2011). Planering för och invid djurhållning. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. (2012). Vision för Sverige 2025. Karlskrona: Boverket.
- Clark, A. (2012). Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt. Lund: Trivector.
- de Jong, K. e et al. (July 2012). Percieved green qualities were associated with neighborhood satisfaction, physical activity and general health: Results from a cross-sectional study in suburban and rural Scania, southern Sweden. Hämtat från <http://dx.doi.org/10.1016/j.healthplace.2012.07.001>: <http://dx.doi.org/10.1016/j.healthplace.2012.07.001> den 30 11 2012
- Delegationen för Hållbara Städer. (2012). Femton hinder för hållbar stadsutveckling. Stockholm: Delegationen för Hållbara Städer.

- Ds 2012:23. (2012). Svenska miljömål – preciseringar av miljö kvalitetsmålen och en första uppsättning etappmål. Stockholm: Miljödepartementet.
- Engström, C-J. (Maj 2012). www.hallbarastader.gov.se. Hämtat från Hållbar stadsutveckling – hinder och möjligheter: www.hallbarastader.gov.se/Bazment/Alias/Files/?nybil15 november 2012
- Eriksson, U. (2013). Neighbourhood environment and physical activity. Doktorsavhandling. Lund: Medicinska fakulteten. Lunds universitet.
- Faskunger, J. (2007). Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet R 2007:3. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.
- Faskunger, J. (2008). Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.
- Faskunger, J. (2012). Stillasittande och folkhälsa – en kunskapssammanställning. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.
- Faskunger, J. (2012a). Spontanidrottsanläggningar och miljöer – En utmaning för samhällsplaneringen. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting & Riksidrottsförbundet.
- FHI. (2011). www.fhi.se. Hämtat från Nationella Folkhälsoenkäten: <http://www.fhi.se/Statistik-uppfoljning/Nationella-folkhalsoenkaten/Levnadsvanor/Fysisk-aktivitet/2012>
- FHI. (2012). www.fhi.se. Hämtat från FolkhälsoAtlas: <http://www.fhi.se/Statistik-uppfoljning/FolkhalsoAtlas--ett-interaktivt-visualiseringsverktyg/2012>
- Fiatarone, S. M. (2002). Exercise comes of age: Rationale and recommendations for a geriatric exercise prescription. Review article. *J Gerontol Med Sci* 2002; 57A, M262-282.
- Fries, J. (2003). Measuring and monitoring success in compressing morbidity. *Ann Int Med* 2003; 139: , 455-9.
- Gehl, J. (2010). Byer for mennesker. Köpenhamn: Bogværket.
- Göteborg. (2011). BKA Barnkonsekvensanalys Barn och unga i fokus 1.0. Göteborg: Göteborgs Stad.
- Hagströmer, M. (2007). Assessment of health-enhancing physical activity at population level. Doktorsavhandling. Stockholm: Karolinska Institutet.
- Haskell, W. L-M. (2007). Physical Activity and Public Health: Updated Recommendation for Adults. The American College of Sports Medicine and the American Heart Association. *Circulation* 116, 1081-1093.

Hedqvist, L. (2012). Slutrapport Hällefors kommun – Säkra skolvägar i Hällefors kommun. Hällefors: Hällefors kommun.

I-Min Lee, E. J. (den 18 Juli 2012). Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy. *The Lancet* Volume 380, Issue 9838,, ss. 219-229.

Jando, M. (den 18 04 2012). www.vetenskapshalsa.se. Hämtat från Idrott varje dag i skolan ger bättre betyg: <http://www.vetenskapshalsa.se/mer-idrottsundervisning-i-skolan-ger-bättre-betyg/> den 31 10 2012

Johansson, C., & Berglund, U. (2011). Planering och utformning för ett ökat gående. Luleå: Luleå Tekniska Universitet.

Jordbruksverket. (2010). Sveriges officiella statistiska meddelanden JO24 SM1101 (2010). Jönköping: Jordbruksverket.

Koucky, M. (den 11 Oktober 2012). Elcyklar och cykelinfrastrukturen – kräver elcyklar en förändring i hur vi planerar för cykel? Hämtat från www.cycity.se: http://www.cycity.se/docs/CyCity_DP12_Rapport_final.pdf den 13 03 2013.

Leveille, S. G. (1999). Aging successfully until death in old age: opportunities for increasing active life expectancy. *Am J Epidemiol* 1999; 149, 654-64.

Lindelöw, D. (2009). Strategier för ett ökat gående och cyklande – en litteraturstudie om olika faktorerens betydelse. Lund: Lunds Tekniska Högskola.

Malmö Stad. (2012). Fotgängarprogram för Malmö Stad. Malmö: Malmö Stad.

Ministeriet for By Bolig og Landdistrikter. (2011). Byens bevaegelserum. Köpenhamn: Ministeriet for by, bolig og landdistrikter.

Morgan, K. &. (1998). Customary physical activity and psychological wellbeing: a longitudinal study. *Age Ageing* 1998; 27 Suppl 3, S35-40.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2010). Samhällets kostnader för fallolyckor. Karlstad: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2012). Systematiskt arbete för äldres säkerhet. Karlstad: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Mårtensson F & Jansson M. (2012). Green school grounds: a collaborative development and research project in Malmö, Sweden, *Children, Youth and Environments*, May 2012.

Mårtensson, F (2012). Plats för fri äventyrlig fysisk aktivitet i Malmö. Malmö: Malmö Stad.

Niska, A. (2012). Forskningsläget Cykel. Cyklistens landskap. Stockholm: Boverket.

Nordström, M. &. (2008). Observationer av 12 år gamla skolbarn på två innerstadsskolor i Stockholm med och utan skolgård. Sammanfattning av en observationsstudie, pm 2008-05-19, 514-528. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

Nordström M & Björkvik P (2009). När kommer barnen in i samhällsplaneringen? Miljöforskning 1/2009.

Petersson Forsberg, L. (2012). Friluftsliv och naturturism i kommunal fysisk planering. Doktorsavhandling BTH. Karlskrona: Blekinge Tekniska Högskola.

Prop. 1985/86:1. (1985). Förslag till ny plan- och bygglag. Stockholm: Regeringen.

Prop. 2002/03:35. (2002). Mål för folkhälsan. Stockholm: Regeringen.

Prop. 2007/08:110. (2007). En förnyad folkhälsopolitik. Stockholm: Regeringen.

Prop. 2009/2010:238. (2010). Framtidens friluftsliv. Stockholm: Regeringen.

Realdania. (2012). www.realdania.se. Hämtat från En God Omvej: <http://www.realdania.dk/Projekter/Byen/En-god-omvej.aspx> den 20 09 2012

Schantz, P. (2012). Om färdvägsmiljöers betydelse för gång, cykling, hälsa och välbefinnande. Rapport 2012:157. Borlänge: Trafikverket.

Schantz, P et al. (2006). Kan fysiskt aktiv arbetspendling bli en "folkrörelse"? Svensk Idrottsforskning 3:8-13.

SIKA. (2007). SIKA Statistik. SIKA.

Skolverket. (2011). Läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet 2011. Stockholm: Skolverket.

Skr. 2012/13:51. (2012). Mål för friluftslivet Skr. 2012/13:51. Stockholm: Regeringen.

Socialstyrelsen & Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2012). Personskador i Sverige. Karlstad: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap & Socialstyrelsen.

SOU 2012:91. (2012). Ett effektivare plangenomförande. Betänkande av Plangenomförandeutredningen. Stockholm: Fritze.

SOU 2012:70. (2012). Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv. Stockholm: Näringsdepartementet.

Statens folkhälsoinstitut. (2008b). Samhällsplanering för ett aktivt liv. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Statens folkhälsoinstitut. (2008c). Äldres miljöer för fysisk aktivitet. R 2008:35. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Statens folkhälsoinstitut. (2009). Grönområden för fler R2009:02. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Statens folkhälsoinstitut. (2009a). Barns miljöer för fysisk aktivitet R 2008:33. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Statens folkhälsoinstitut. (2011a). Fysisk aktivitet. Kunskapsunderlag för Folkhälsopolitisk rapport 2010. Östersund: Statens folkhälsoinstitutet.

Statens folkhälsoinstitut. (2011b). Funktionsnedsättning, fysisk aktivitet och byggd miljön R 2011:05. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Statens folkhälsoinstitut. (2012). FaR. Individanpassad skriftlig ordination av fysisk aktivitet. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Statens Vegvesen. (2012). Nationell gåstrategi Norge. Oslo: Statens Vegvesen.

Statiska Centralbyrån. (2007). Markanvändning i Sverige. Statistiska Centralbyrån.

Stegmayr, H. (2007). Hälsokonsekvensbedömning i fysisk planering. Rapport 2007:18. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Stigsdotter, U. K. (2005). Landscape Architecture and Health. Evidence-based health-promoting design and planning. Doktorsavhandling. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet Alnarp. Fakulteten för landskap, trädgård och jordbruk.



Stockholm Stad. (den 27 Juni 2012). www.stockholm.se. Hämtat från Spontanidrott – för vilka?: <http://www.stockholm.se/KulturFritid/foreningsliv/Aktuellt/IDROTTSNYTT-/Idrottsnytt---Information-och-nyheter-fran-idrottsforvaltningen/Idrottsnytt-nummer-4-2012/Spontanidrott-for-vilka/den 15 10 2012>

Svensk Cykling. (den 10 09 2012). Svensk Cykling. Hämtat från Svensk cykling. Svenskarnas cykelvanor 2012. SIFO-undersökning.: <http://tiny.cc/di3wlw> den 07 november 2012.

Sveriges Kommuner och Landsting. (2013). Parkering för hållbar stadsutveckling. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting.

Tryggare Mänskligare Göteborg, & B. (2010). Trygghetsvandring - en vägledning. Göteborg: Tryggare Mänskligare Göteborg & Boverket & BRÅ.

UNICEF (2012). FN:s konvention om barnets rättigheter. Hämtat från www.unicef.se. 2012

Wennberg, H. &. (2011). Hög prioritet för gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen – hinder och framgångsfaktorer. 2011:94. Lund: Trivector Traffic.

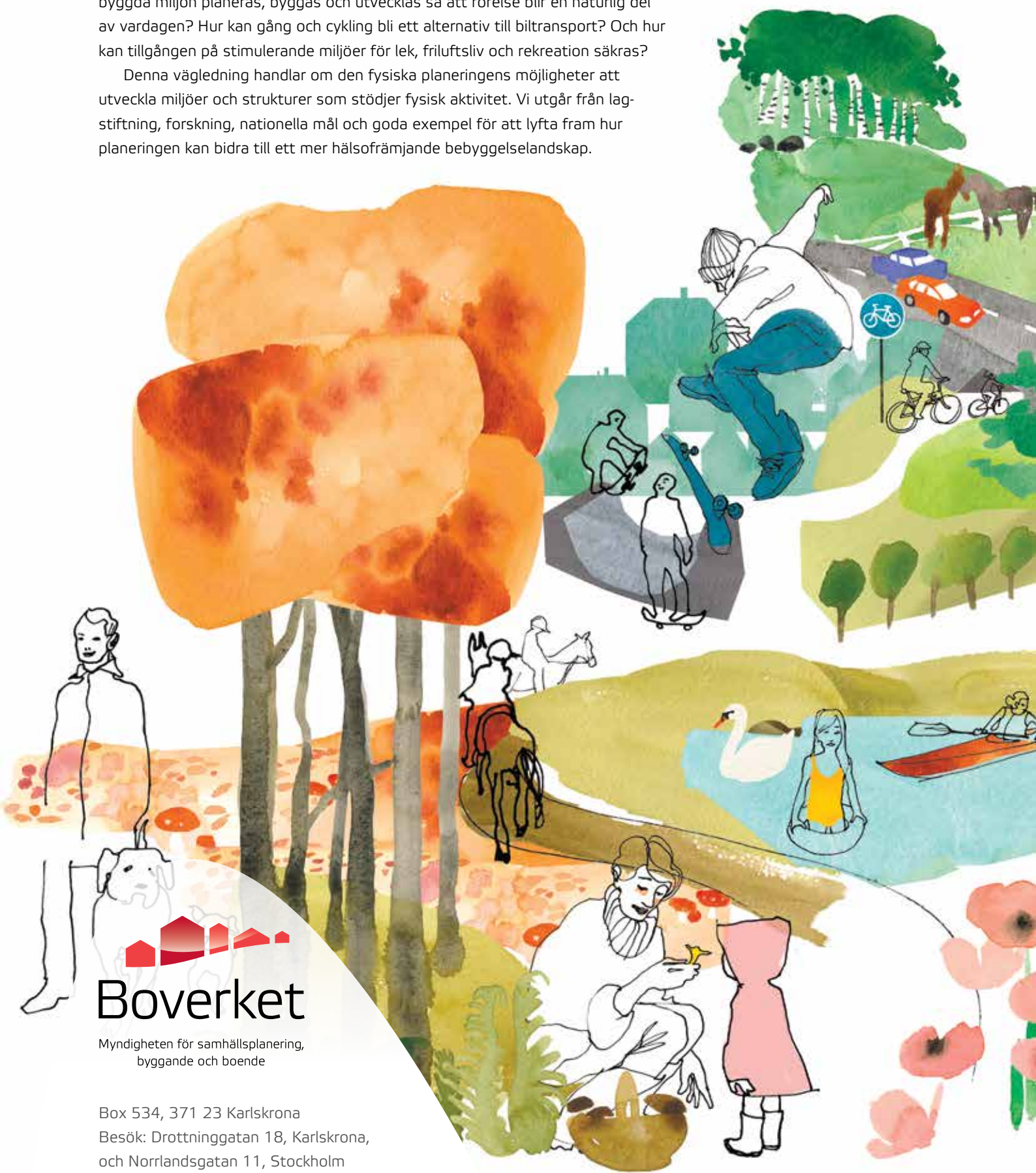
White Arkitekter, Space scape (2011). Cykelstaden – mainstreamcyklistens återkomst. Stockholm: White Arkitekter AB.

WHO. (2009). Global Health Risks – mortality and burden of disease attributable to selective mayor risks. World Health Organization of United Nations.



Folkhälsan är en av våra stora utmaningar. I dag rör vi oss för lite. Hur kan den byggda miljön planeras, byggas och utvecklas så att rörelse blir en naturlig del av vardagen? Hur kan gång och cykling bli ett alternativ till biltransport? Och hur kan tillgången på stimulerande miljöer för lek, friluftsliv och rekreation säkras?

Denna vägledning handlar om den fysiska planeringens möjligheter att utveckla miljöer och strukturer som stödjer fysisk aktivitet. Vi utgår från lagstiftning, forskning, nationella mål och goda exempel för att lyfta fram hur planeringen kan bidra till ett mer hälsofrämjande bebyggelseskap.



Boverket

Myndigheten för samhällsplanering,
byggande och boende

Box 534, 371 23 Karlskrona
Besök: Drottninggatan 18, Karlskrona,
och Norrlandsgatan 11, Stockholm
www.boverket.se