

# Översiktsplanering och folkhälsa

En studie om hur folkhälsan kan påverkas med hjälp av  
översiktsplanen som verktyg.

Kandidatuppsats i Kulturgeografi VT 2015  
Institutionen för Ekonomi och Samhälle, Avdelningen för Kulturgeografi Handelshögskolan  
vid Göteborgs universitet

Clara Svendsdotter, Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram

Handledare: Andrew Byerley



**GÖTEBORGS UNIVERSITET**  
**HANDELSHÖGSKOLAN**

### **Förord**

*Tack till Malin från Helsingborg kommun, Ingrid och Solveig från Västerås stad samt Annika och Pernilla från Umeå kommun som ställt upp på mina intervjuer. Intervjumaterialet har varit en grundsten i denna uppsats.*

*Jag vill även tacka er på Planavdelningn på Norconsult AB som bidragit till en inspirerande studiemiljö samt uppmuntrande ord. Ett extra stort tack till Moa som kommit med tips och vägledning under arbetets gång.*

*Ett särskilt tack till min handledare Andrew som varit till stor hjälp. Med rak kritik och tydlig handledning har du hjälpt mig att slutföra mitt arbete.*

*Clara Svensdotter  
Göteborg, 11/1-2016*

## Sammanfattning

Denna uppsats är skriven inom ämnet kulturgeografi, med inriktning mot översiktlig planering, och utgör en del av kursen Kulturgeografi fördjupningskurs vid Göteborgs Universitet.

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur översiktsplaner kan användas som ett verktyg för att påverka människors rörelse och motionsvanor i staden. Följande frågeställningar behandlas i uppsatsen:

- Hur kan möjligheten till fysisk aktivitet tas tillvara när städer förtätas?
- Vilken möjlighet har planerare att med planinstrumenten påverka folkhälsan?
- Hur ser samarbetet i utformningen av översiktsplanen ut mellan planerare och hälsovetare på kommunerna?

Många utbredda sjukdomar, däribland cancer, fetma och hjärt- och kärlsjukdomar, kan kopplas till avsaknaden av fysisk aktivitet. Brist på fysisk aktivitet är enligt Världshälsoorganisationen, WHO, den fjärde största orsaken till att dö i förtid. Bilismen har sedan 1970-talet ökat markant runt om i världen, vilket har fått till följd att människors fysiska aktivitet har minskat. Tidigare förflyttade vi oss i större utsträckning med så kallad aktiv transport, exempelvis med cykel eller till fots, och fick således mer motion i vardagen.

Kommuner har möjlighet att med hjälp av översiktsplanen sätta upp långsiktiga mål avseende den fysiska planeringen. Således finns möjlighet att påverka avstånd mellan olika platser samt hur platserna och förbindelser mellan dem ska utformas, så att fysisk aktivitet och motion främjas för samtliga invånare. Bland planerare och andra som är verksamma inom stadsplanering finns en rad olika teorier och strategier beträffande hur människors motions- och resvanor kan påverkas. En omdiskuterad strategi för att främja aktivt resande är förtätning. Riktade satsningar och huruvida det i själva verket går att koppla folkhälsa till stadsplanering, är annat som det råder delade meningar om.

Uppsatsen har inriktats mot att undersöka hur översiktsplanering med fokus på folkhälsan bedrivs i tre olika svenska städer, nämligen Umeå, Västerås och Helsingborg. Samtliga studerade städer har olika arbetssätt och olika strategier avseende hur folkhälsan inkluderas i den kommunala översiktsplanen. Undersökningen har genomförts genom samtalsintervjuer med planerare i de tre städerna samt via litteraturstudier.

Det kan konstateras att det finns goda möjligheter att med hjälp av översiktsplanen kunna påverka människors rörelser och motionsvanor i staden, särskilt i samband med förtätning. Flera av de rapporter och undersökningar som behandlas i uppsatsen har sett förtätning som en möjlighet att få fler människor att cykla eller gå mellan olika aktiviteter. Finns olika aktiviteter inom ett tätare område underlättar det för människor att till exempel cykla eller gå. För att få människor att förändra sina levnadsvanor och anamma en mer aktiv livsstil, kan dock översiktsplanen inte utgöra enda medlet, utan insatser krävs även från andra håll.

<b>Förord</b> .....	<b>2</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>1. BAKGRUND</b> .....	<b>6</b>
<b>1.1 Inledning</b> .....	<b>6</b>
<b>1.2 Varför folkhälsa i översiktsplanen?</b> .....	<b>7</b>
<b>2. PROBLEM SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR</b> .....	<b>8</b>
<b>2.1 Problemformulering</b> .....	<b>8</b>
<b>2.2 Syfte, frågeställning</b> .....	<b>8</b>
<b>2.3 Avgränsningar</b> .....	<b>8</b>
<b>2.4 Definitioner</b> .....	<b>9</b>
Översiktsplan .....	9
Hälsa .....	9
Promenadavstånd .....	9
Fysisk aktivitet .....	9
Vardagsmotion .....	9
Bostadsnära natur .....	9
Hälsokonsekvensbeskrivning (HKB).....	9
Sociotopkartering .....	9
<b>3. TEORI OCH RAMVERK</b> .....	<b>11</b>
<b>3.1 Inledning</b> .....	<b>11</b>
<b>3.2 Teorier kring planering och folkhälsa</b> .....	<b>11</b>
3.2.1 Riktad satsning inom fysisk planering .....	11
3.2.2 Folkhälsa i översiktsplanering .....	12
3.2.3 Förtätning av städer.....	14
<b>3.3 Hjälpmedel och bakgrundsinformation kopplat till hälsofrämjande planering</b> .....	<b>15</b>
3.3.1 Översiktsplan .....	15
3.3.2 Hälsokonsekvensbeskrivning .....	16
3.3.3 Aalborgåtagandena .....	16
3.3.4 Grönområden vid förtätning .....	16
3.3.5 Mobility Management.....	17
3.3.6 Folkhälsa .....	17
3.3.7 Fysisk aktivitet .....	18
3.3.8 Folkhälsa inom planeringen .....	19
3.3.9 Resvanor och folkhälsa .....	20
<b>4. METOD</b> .....	<b>21</b>
<b>4.1 Inledning</b> .....	<b>21</b>
<b>4.2 Kvalitativ forskning och fallstudie</b> .....	<b>21</b>
4.2.1 Intervjuer .....	22
<b>4.3 Urval</b> .....	<b>23</b>
<b>4.4 Litteraturkällor</b> .....	<b>24</b>
<b>4.5 Diskussion</b> .....	<b>24</b>
<b>5. RESULTAT</b> .....	<b>26</b>
<b>5.1 Inledning</b> .....	<b>26</b>
5.1.1 Västerås .....	26
5.1.2 Helsingborg .....	28
5.1.3 Umeå .....	30
<b>5.2 Intervjuer</b> .....	<b>32</b>

5.2.1 Västerås.....	32
5.2.2 Helsingborg.....	35
5.2.3 Umeå.....	37
<b>6. Analys .....</b>	<b>40</b>
6.1 Inledning .....	40
6.2 Hur kan möjligheten till fysisk aktivitet tas tillvara när städer förtätas? .....	40
6.3 Vilka möjligheter har planerare att med planinstrumentet påverka folkhälsan? .....	41
6.4 Hur ser samarbetet mellan planerare och folkhälsovetare ut i arbetet med översiktsplanen? .....	42
<b>7. SLUTDISKUSSION.....</b>	<b>44</b>
<b>REFERENSLISTA.....</b>	<b>46</b>
<b>Bilaga 1, Intervjufrågor Umeå.....</b>	<b>51</b>
<b>Bilaga 2, Intervjufrågor Västerås.....</b>	<b>53</b>
<b>Bilaga 3, Intervjufrågor Helsingborg.....</b>	<b>55</b>

# 1. BAKGRUND

## 1.1 Inledning

“Planering är en form av maktutövning som huvudsakligen sker i de två dimensionerna tid och rum”. Detta skriver Jan Nyström och Lennart Tonell i boken “Planeringens grunder” (Nyström, Tonell, 2012, s.86). Ofta är det politiska mål som ligger till grund för den offentliga planeringen (Nyström, Tonell, 2012, s.60). I den här uppsatsen har jag valt att titta närmre på hur man med hjälp av fysisk planering och översiktsplanen kan påverka folkhälsan, vilket skulle kunna vara ett politiskt mål.

Ansvar för folkhälsan finns på flera olika nivåer; på nationell nivå, regional nivå och på kommunal nivå (Folkhälsoinstitutet, 2007). Det är den lokala nivån som ligger i fokus för detta arbete, och påverkan som kan göras med hjälp av översiktsplanen på kommunal nivå.

Cancer, fetma, hjärt- och kärlsjukdomar är alla tre kopplade till avsaknaden av fysisk aktivitet (Folkhälsomyndigheten, 2014). Trots att kunskapen finns om vikten av motion, motionerar vi mindre än vad vi har gjort tidigare (Folkhälsomyndigheten, 2014). Folkhälsomyndigheten följer upp utvecklingen av fysisk aktivitet med hjälp av befolkningsenkäter som görs årligen (Folkhälsomyndigheten, 2013). Enligt världshälsoorganisationen, WHO, är brist på fysisk aktivitet den fjärde största orsaken till att dö i förtid. Många av våra stora folksjukdomar har bland annat att göra med hur mycket vi rör på oss (Boverket, 2013). I Sverige finns det folkhälsomål som regeringen har satt upp men det finns dock inte reglerat hur dessa mål ska uppnås. Det är alltså upp till den enskilda kommunen att lyfta dessa frågor på olika plan i verksamheten, och ett av flera verktyg för att göra detta är översiktsplanen, som en del av den fysiska planeringen.

Olika aspekter påverkar folkhälsan, bland annat utbildning, sysselsättning, fysiska och psykiska livsmiljöer (Boverket, 2013). Människors fysiska aktivitet påverkas av många olika saker, men till stor del av hur den byggda miljön är utformad. Kommuner har en viktig roll när det gäller att ge fler människor möjlighet och inspiration till fysisk aktivitet, eller hälsofrämjande transportsätt, såsom att cykla eller gå till olika aktiviteter (WHO, 2006).

Utglesningen i sig har gjort att bilen har blivit en viktig del i familjer för att kunna få ihop de vardagliga aktiviteterna, såsom att hämta och lämna på dagis/skola eller åka och handla mat. (Boverket, 2013). Sedan 1970-talet har biltransporter ökat med nästan 150 % i Europa. Kollektivtrafiken har också ökat, men inte i samma takt som biltrafiken. Cykel- och gångtrafiken har däremot minskat i Europa sedan 1970-talet (WHO, 2006). Efter andra världskriget har många städer planerats på ett sätt som tagit stor hänsyn till bilismen. Städerna har glesats ut och det har blivit svårare att ta sig till fots mellan olika platser (Folkhälsomyndigheten, 2008a). Färre människor går eller cyklar i vardagen, vilket får till följd att det är svårt för många att få ihop tillräckligt med fysisk aktivitet per dag. Även arbeten har blivit betydligt mer stillasittande, vilket bidragit till att den totala mängden fysisk aktivitet har minskat. Den minskade dagliga energiförbrukningen har inte heller kompenseras för med motion på fritiden (Folkhälsomyndigheten, 2008a). Vuxna människor behöver minst 30 minuter fysisk aktivitet per dag för att uppnå hälsosamma effekter (Boverket, 2013). Barn

behöver minst 60 minuter fysisk aktivitet per dag. Idag är 35 % av alla vuxna i Sverige otillräckligt fysiskt aktiva (Boverket, 2013)..

Samhällsekonomiska kostnader i Sverige kopplade till fysisk inaktivitet beräknas uppgå till omkring sex miljarder kronor (år 2002), men detta är endast kostnader som är kopplade direkt till fysisk inaktivitet. Dessa uppgifter har inte inkluderat den fysiska inaktivitetens indirekta effekter, såsom fetma och dess följsjukdomar. Då skulle siffrorna troligtvis bli betydligt högre. (SBU, 2007)

Hälsa handlar inte bara om fysiska åkommor utan även om psykiska sjukdomar. Stressrelaterade sjukdomar har blivit ett stort problem globalt sett, och WHO beräknar att stressrelaterade sjukdomar och hjärt- och kärlsjukdomar kommer vara de två största hälsoproblemen år 2020. (Grahm & Stigsdotter 2010)

Att satsa på fysisk aktivitet i städer skulle tyvärr även kunna leda till negativa konsekvenser, då fysisk aktivitet ofta förknippas med viktnedgång samt en strävan efter att vara smal och slank. Detta kan särskilt ses som en risk bland kvinnor där idealet ofta uppfattas som att vara smal och slank (Bengs, 2000). Sådana ideal kommer ofta från olika mediekkanaler, såsom veckomagasin, tv-program och sociala medier (Fardell, 2013). Att från myndigheters håll satsa på en bättre folkhälsa skulle kunna resultera i att människor sätter högre press på sig själva att uppnå dessa hälso- och kroppsideal (Bengs, 2000). Detta kan riskera att få negativa effekter på den psykiska hälsan.

Hälsan påverkas av fler faktorer än endast fysisk aktivitet. Ytterligare faktorer som har stor inverkan på folkhälsan är exempelvis sömn, kost och stress (Hellenius, 2010). Faktorer som påverkar hälsan hos den enskilda individen är individuella faktorer, sociala faktorer, livsstilsfaktorer, livsvillkor, samhällets struktur. Under dessa kategorier ingår bland annat, kön, familj, sociala nätverk, motion, alkohol, arbete, utbildning, lagar och regler. (landskrona.se) Dessa aspekter kommer inte att tas upp i denna uppsats, se kapitel 2, avgränsningar.

## **1.2 Varför folkhälsa i översiktsplanen?**

Med hjälp av översiktsplanen kan kommunen sätta långsiktiga mål gällande kommunens fysiska planering. Både mark- och vattenområden ska inkluderas i planen. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men den är vägledande när det kommer till kommuners beslut som rör mark- och vattenanvändning (Boverket 2014a). I översiktsplanen har kommunen möjlighet att planera för till exempel cykelvägar, tätortsnära natur samt spontanidrottsplatser (Boverket 2013).

Boverket skriver i sin publikation från 2013 att *”Den fysiska planeringen bör bidra till att skapa förutsättningar för rörelse i vardagen”* (Boverket 2013, sid 30). Plan- och bygglagen reglerar till exempel inte hur långt det bör vara mellan bostäder och rekreation/lekplatser/motionsområden och inte heller hur dessa platser bör vara utformade. Både närheten till och utformningen av sådana platser har betydelse när det kommer till hur välbesökta platserna är och i hur stor utsträckning som människor är fysiskt aktiva. Här har kommunen en möjlighet att, med hjälp av översiktsplanen, sätta upp riktlinjer på hur långt bort olika platser ska vara och hur de bör vara utformade (Boverket, 2013). Detta för att främja fysisk aktivitet och motion, både bland barn och vuxna.

Arbete med att förbättra folkhälsan gynnar inte bara människors hälsa. Flera av de saker som

skulle kunna påverka den fysiska aktiviteten påverkar även miljön på ett positivt sätt (Boverket 2013). Om ytterligare en procent av Sveriges befolkning skulle välja att gå eller cykla istället för att ta bilen så skulle Sverige minska sina koldioxidutsläpp med 55 miljoner ton per år (Faskunger, 2007).

## 2. PROBLEM SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

### 2.1 Problemformulering

Dagens Sverige är mer stillasittande än det var för 100 år sedan. Varför det är så finns det många förklaringar till, men en del i det är bland annat bilens inträde i samhället, och hur samhället har planerats utefter detta. Det är ett problem när stillasittande och brist på fysisk aktivitet visar sig på olika hälsoeffekter. Många forskare anser att det behövs mer fysisk aktivitet i vardagen. En av dem är Johan Faskunger, som beskriver problemet i sin publikation *”Samhällsplanering för ett aktivt liv”*. Där tar han upp problem med att den naturliga aktiviteten som förr, innan bilen blev populär, kom naturligt i transport till exempelvis jobb och skola, nu har minskat. Faskunger skriver bland annat: *”Efterkrigstiden har inneburit en enorm utveckling av samhället bort från fysiskt krävande jobb och fysiskt aktiva transporter till dagens situation med många stillasittande arbeten, motoriserad transport som norm och fysisk passiv underhållning på fritiden. Motion och träning på fritiden har inte kompenserat för minskningen av energiförbrukning genom rörelse i vardagen”* (Faskunger, 2008, sid 9).

### 2.2 Syfte, frågeställning

**Syftet med uppsatsen är att undersöka hur översiktsplaner kan användas som ett verktyg för att påverka människors rörelse och motionsvanor i staden.**

- Hur kan möjligheten till fysisk aktivitet tas tillvara när städer förtätas?
- Vilken möjlighet har planerare att med planinstrumenten påverka folkhälsan?
- Hur ser samarbetet i utformningen av översiktsplanen ut mellan planerare och hälsovetare på kommunerna?

### 2.3 Avgränsningar

Hälsan och folkhälsan påverkas av en mängd olika aspekter. I den här uppsatsen har jag valt att fokusera på hur översiktsplanen kan påverka motionsvanor och därmed hälsan hos människor. Exempel på ytterligare aspekter som kan påverka hälsa och folkhälsa är exempelvis sömn, kost och stress (Hellenius, 2010). Jag har valt att inte fokusera på dessa områden då det inte finns utrymme för det inom denna uppsats. Ytterligare faktorer som påverkar hälsan nämns i bakgrunden.

Jag har avgränsat mig till tre svenska kommuner där jag genomfört intervjuer med planerare och personer med insikt i folkhälsofrågor.



## 2.4 Definitioner

Nedan följer förklaringar av ett antal begrepp som kommer att användas i uppsatsen.

### Översiktsplan

På Boverkets hemsida definieras översiktsplanen på följande sätt: *“I översiktsplanen talar kommunen om hur man vill främja en långsiktig god utveckling när det gäller bebyggelse och mark- och vattenanvändning i övrigt”* (Boverket 2014).

### Hälsa

År 1946 fastställde Världshälsoorganisationen, WHO, en definition för hälsa: *“Health is a state of complete physical, mental and social wellbeing and not merely the absence of disease or infirmity.”* (World Health Organization, 1946). Detta kan översättas till: *“Hälsa är ett tillstånd av fysiskt, mentalt och socialt välbefinnande, och ej endast frånvaro av sjukdomar eller handikapp”*.

### Promenadavstånd

Promenadavstånd definieras som ett avstånd på ca 300 m. Ett avstånd på 300 meter tar ca fem minuter att gå. (SCB, 2010)

### Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet enligt Folkhälsomyndigheten innebär alla typer av rörelse som ger ökad energiomsättning (Schäfer Elinder & Faskunger, 2006). I uppsatsen kommer jag att skilja på vardagsmotion, till exempel transport till jobb/skola och aktivitet på fritiden.

### Vardagsmotion

Vardagsmotion är den motion som kan fås i vardagen, såsom transport till och från jobb och skola eller till och från matbutiken. Hit räknas även transport till kollektivtrafik, om det sker på ett sätt som räknas som fysisk aktivitet, enligt definitionen ovan.

### Bostadsnära natur

Med bostadsnära natur avses grönområden och gröna ytor som ligger på ett avstånd på 300 m från bostaden. Ulrika Åkerlund från Boverket beskriver bostadsnära natur såhär: *”Vi låter den bostadsnära naturen ta sin utgångspunkt i bostaden, där bebyggelse och grönska är sammanvävda för att skapa en variationsrik och sinnlig miljö i människors närhet”*. (Boverket, 2007, s.7)

### Hälsokonsekvensbeskrivning (HKB)

Beskrivningen av detta begrepp enligt Folkhälsomyndighetens hemsida lyder: *”En kombination av metoder genom vilka politiska beslut, ett program eller projekt bedöms utifrån sina möjliga effekter på hälsan i en befolkning samt fördelningen av dessa effekter inom befolkningen”* (Folkhälsomyndigheten, 2013). HKB ska bidra med kunskap till beslut som kan påverka folkhälsan.

### Sociotopkartering

En sociotopkartering är en undersökning som syftar till att se vilka olika sociala värden olika platser har. Resultatet av en sådan kartering är vanligen en karta som illustrerar vilka platser som människor rör sig på och vad de använder platserna till. Ofta genomförs en sociotopkartering med hjälp av intervjuer, enkäter, workshops och grönvandringar. (gotland.se, 2014)

I detta kapitel har jag gått igenom syftet med mitt arbete samt förklarat några begrepp som är bra att ha kunskap om när resten av uppsatsen läses. Kapitel 3 kommer att handla om olika teorier som ligger i grund till min analys senare i arbetet.

## 3. TEORI OCH RAMVERK

### 3.1 Inledning

För att besvara de frågeställningar som formuleras ovan, krävs att en rad begrepp och teorier först förklaras och definieras. En bedömning av huruvida olika parametrar är beroende av varandra och hur man kan påverka dem, kan göras först efter det att det klargjorts vad som avses med parametrarna själva och relationen mellan dem. Nedan följer beskrivningar av olika begrepp med koppling till folkhälsa och fysisk planering.

### 3.2 Teorier kring planering och folkhälsa

#### 3.2.1 Riktad satsning inom fysisk planering

I detta avsnitt har jag valt att återge två artiklar som redovisar exempel på hur riktade satsningar kan fungera.

I en artikel från "*American Planning Association*" skriver författaren att fram till nu har satsningar för ökad fysisk aktivitet ofta genomförts i medelklassområden. Istället bör dessa satsningar göras i låginkomstområden där hälsan är sämre, menar artikelförfattaren. Planerare har ofta större kunskap om kopplingen mellan hur staden är utformad och fysisk aktivitet, än om hur hälsoproblem, till exempel fetma, är spridd mellan olika områden. Ofta är det i låginkomstområden som problemen med övervikt är som störst. (Day, 2006)

Artikelförfattaren argumenterar för att istället rikta satsningar till de områden där hälsoproblemen är som störst, nämligen de områden som bebos av låginkomsttagare. (Day, 2006)

Som tidigare nämnts, för fetma med sig enorma samhällsekonomiska kostnader. Överviktsrelaterade problem är vanligare förekommande bland lågutbildade och låginkomsttagare, samt barn till dessa. Artikelförfattaren menar att det inom den amerikanska samhällsplaneringen i stor utsträckning fokuserats på insatser som gynnar en aktiv livsstil inom villaförorter, vilka vanligen bebos av välutbildade medel- och höginkomsttagare. (Day, 2006)

Snarare än att beskriva fetma och övervikt som personknytta hälsoproblem, menar artikelförfattaren att problemen bör ses i ett bredare helhetsperspektiv. Genom en väl utformad bebyggd miljö, kan en aktiv livsstil främjas för hela befolkningar. I artikeln uppges det vara viktigt att inte enbart fokusera insatser på nyexploatering, utan även göra insatser för redan bebyggda områden, som i större utsträckning bebos av människor med sämre ekonomiska förutsättningar. (Day, 2006)

Estetiska värden uppges spela roll för aktivt resande och en aktiv vardag, men det krävs att inga hinder föreligger i form av fysiska barriärer eller otrygga omständigheter. Vid planering av urban infrastruktur, bör det tillses att säkra resvägar upprättas för aktivt resande, exempelvis med hjälp av säkra gång- och cykelbanor, trottoarer, låghastighetsgator samt säkra övergångar för fotgängare och cyklister. Vidare förespråkas i artikeln en blandad bebyggd miljö, där närhet mellan bostäder, arbetsplatser, affärer och andra samhällstjänster gör det möjligt för invånarna att promenera och cykla för att uträtta dagliga ärenden. (Day, 2006)

Katarina Nylund skrev år 2014 en rapport om Malmös översiktsplaner mellan 2000-2012. I texten beskriver hon hur Malmös översiktsplan har förändrats över tid och sociala frågor har behandlats med hjälp av översiktsplanen. Hon diskuterar kring hur problemet med segregering skulle kunna ha motverkats mer effektivt i Malmö. (Nylund, 2014)

Översiktsplanerna har enligt författaren inte varit jämlika när det gäller framtidsplaner för olika bostadsområden i Malmö. Eftersatta områden med behov av upprustning har inte fått några konkreta program för hur det ska kunna åtgärdas, samtidigt som områden med nybyggnadsplaner och kompletteringar i centrala Malmö har haft mer detaljerat utformade tidsplaner och konkreta förslag på hur arbetet ska gå till. Därmed har områdena i behov av upprustning inte fått de resurser som krävs, samtidigt som nybyggda områden har vuxit fram i Malmö. (Nylund, 2014)

Vidare beskriver Nylund en problematik med att få in åsikter från vissa grupper i samhället, framförallt första generationens invandrare, ekonomiskt svaga och ensamstående mödrar. Detta kan ha att göra med att få åtgärder görs i områden där dessa grupper främst bor. (Nylund, 2014)

Efter att ha gjort om översiktsplanen först en gång 2000, sedan 2005 och den sista versionen 2012 anser inte författaren att planeringen varit rättvis. Däremot kom det ett förslag från Sociala resursförvaltningen i Malmö gällande att samma resurser som lagts på att bygga upp västra hamnen i Malmö, nu ska läggas på att rusta upp två av de fattigaste områdena i kommunen. Detta förslag är enligt författaren nödvändigt att genomföra för att överbygga de stora skillnaderna i Malmö. (Nylund, 2014)

Både Nylund och Day är positiva till riktade satsningar för att få bukt på dessa problem i de utsatta områdena. Även om de båda författarna diskuterar olika ämnen i sina artiklar så är de båda överens om att det i vissa fall är nödvändigt att rikta satsningen för att få den effekt som eftersträvas. Jag kommer i min analys koppla dessa teorier till vilken möjlighet planerare har att påverka folkhälsan.

### **3.2.2 Folkhälsa i översiktsplanering**

Kopplingen mellan hälsa och översiktsplanering är inte ny. Redan i mitten av 1800-talet planerades städerna med folkhälsan i åtanke (Northridge & Sclar, 2003). Då fokuserades på att tillhandahålla bostäder till alla som flyttade in till städerna i och med industrialiseringen. Författarna till artikeln saknar mer aktuella teorier kring folkhälsa och planering.

Författarna till artikeln "*A Joint Planning and Public Health Framework: Contributions to Health Impact Assessment*" inleder med att definiera planering och hälsa. Planering beskriver de som ett sätt att begränsa marknadens påverkan på den byggda miljön (Northridge, Sclar, 2003). Stadsplanerare bör ha den politiska viljan att utföra sådant som skyddar allmänheten från att riskera att stängas ute av den privata marknaden (Northridge & Sclar, 2003). Den byggda miljön är en del av den fysiska miljön, skapad av människor för människor. Planerare använder sig av kunskap från den sociala vetenskapen för att skapa fysiska miljöer som möter det sociala livet.

Med folkhälsa menar helt enkelt författarna hälsan hos befolkningen. De anser att det är nödvändigt att ta upp kopplingen mellan stadsplanering och folkhälsa igen, på samma sätt som de lyckosamt sammankopplades på slutet av 1800-talet (Northridge & Scalar, 2003).

En enskild stads strävan efter en bättre och hållbar framtid kan inte påverka de ekonomiska och politiska krafterna som styr samhället. Behovet ligger snarare i att hitta och använda långsiktiga strategier för hur en sådan förändring kan ske. Det skulle behövas mer kunskap och politisk vilja för att kunna göra förändringar för mer rättvisa städer.

Northridge och Scalar betonar vikten av att se ett samband mellan folkhälsa och planering, och med hjälp av samarbeten mellan olika sektorer se att målen med jämlikhet och demokrati blir verklighet i projekt, program och inom politiken (Northridge & Scalar, 2003).

I en artikel från ”*American Journal of public Health*” skriver författaren att det numera är liten överlappning mellan de två ämnena folkhälsa och fysisk planering, och det finns liten kunskap om hur kopplingen mellan dessa två ämnen ser ut. Författaren ser det som en möjlighet att på samma sätt som att ta in miljö- och de sociala aspekterna i planeringen kunna ta in även folkhälsan. (Corburn, 2004)

Hade kopplingen mellan dessa två områden fungerat bättre hade hälsoskillnaderna i samhället kunnat påverkas, framförallt hälsoskillnaderna mellan olika socioekonomiska grupper. Genom att koppla ihop landanvändning, folkhälsa och transport finns det möjligheter att påverka de stora hälsoproblemen, såsom fetma, astma och psykisk ohälsa. (Corburn, 2004)

För att kunna uppnå en bra stadsplanering med folkhälsofrågorna som del krävs det att befintliga planer görs om så att hälsofrågorna får en större del samt att hälsoskillnaderna i staden uppmärksammas och att det görs ett program för hur folkhälsan i städerna ska motverkas (Corburn, 2004).

Författaren ser följande fyra utmaningar med att koppla samman folkhälsa och planering:

- En första utmaning är att ge folkhälsofrågorna större del i planeringen. Det kommer kräva att nya teorier för att förstå fysiska och sociala miljöers inverkan på hälsan. Tidigare teorier har framförallt handlat om exempelvis avgaser och föroreningars påverkan på hälsan.
- Den andra utmaningen är att minska hälsoskillnaderna i samhället. De senaste rapporterna har visat på att hälsoskillnaderna i samhället ökar. I stor grad är dessa problem kopplade till den traditionella planeringen, såsom planeringen av boende och transport.
- En tredje utmaning är att finna hälsoskillnaderna och att göra en hälsoagenda för att motverka dem. De största skillnaderna finns i städerna och beror ofta på segregering och utanförskap. För de mest utsatta kan aspekter som dåliga skolor, arbetslöshet och bristande sjukvård påverka hälsan.
- En sista utmaning är att inkludera de grupper som tidigare inte har tagit del av den demokratiska planeringsprocessen. Både arbete med folkhälsa och planering har blivit kritiserat för att baseras på åsikter från invånarna i för liten utsträckning. (Corburn, 2004)

De teorier jag gått igenom i avsnittet ovan kommer att användas i min analys, där jag bland annat lyfter vikten av att andra instanser än den kommunala planeringen involverar sig i

folkhälsan, hur samarbetet mellan folkhälsovetare och planerare ser ut i kommunerna, samt vikten av att koppla samman dessa två ämnen.

### 3.2.3 Förtätning av städer

Förtätning som tillvägagångssätt inom stadsplanering har närmast blivit en global strategi över hur städer ska planeras. Målet med att ha mer täta städer är att motverka de negativa effekter som kan komma med utglesning, bland annat ineffektiv markanvändning samt miljöproblem. (Haaland & van den Bosch, 2015)

Men förtätning ses inte bara som något positivt, utan det finns även mer kritiska röster som hörs, bland annat från Christine Haaland och Cecil Konijnendijk van den Bosch. De ser det som problem att bland annat grönytor skulle få en lägre status i planeringen och få mindre fokus. Grönområdena skulle riskera att få försämrad kvalitet och minska både i mängd och storlek. Författarna kopplar även detta till att det skulle kunna få negativa konsekvenser på segregering och sociala aspekter. (Haaland, van den Bosch, 2015)

Haaland och van den Bosch kritiserar även valen av områden som förtätas. De menar att det oftast är bostadsområden som pressas att vara effektiva med markanvändningen, men samma tryck på till exempel verksamhetsområden finns inte. Fokus borde alltså skifta från bostadsområden till andra verksamhetsområden. (Haaland, van den Bosch, 2015)

I och med den snabba urbaniseringen anser Haaland och van den Bosch vidare att hållbar stadsutveckling är mer aktuellt än någonsin. Men förtätning är inte den enda lösningen, utan även andra planeringsteorier bör utvärderas. En stad som byggs med få grönområden är svår att i efterhand ändra på, det vill säga att anlägga grönområden på redan bebyggd mark. Det är lättare att gå åt det motsatta. Därför krävs det noggrann planering innan denna typ av ingrepp görs. (Haaland, van den Bosch, 2015)

Författarna ovan fokuserar framförallt på grönområden och risken med att sådana försvinner vid eventuell förtätning. Nedan kommer jag att presentera ett annat perspektiv, mer inriktat på hur transporterna kan förändras i mer täta städer.

I ett flertal artiklar har jag funnit att forskare har kommit fram till att det inte finns något samband mellan täta städer och en ökning av aktiv transport, såsom cykling eller gång. Bland annat gäller detta i undersökningen "*Does Residential Density Increase Walking and Other Physical Activity?*", där författarna inte kunnat hitta någon påvisat samband mellan ökad fysisk transport och stadens täthet (Forsyth, et al, 2007). Samma slutsats dras i en studie som gjordes i Bogota, Colombia där forskarna inte kunde finna något samband mellan stadens täthet och valet av transportmedel (Cervero, et al, 2009). I studien uppdagades dock att för att göra det attraktivt att cykla så var cykelvägarnas dragningar och mängden cykelvägar av stor vikt (Cervero, et al, 2009). Cyklisterna i Bogota efterfrågar ett stort cykelnät där cykelvägarna är gena och dras så effektivt som möjligt (Cervero, et al, 2009).

Däremot finns det de som förespråkar täthet med målet att öka fysisk aktivitet och aktiv transport, bland annat författarna till "*The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability*". Där kommer forskarna fram till att det finns kopplingar mellan en tät bebyggelsestruktur och hur människor väljer att transportera sig eller vara fysiskt aktiva. Undersökningen visar bland annat på att hos de som hade service och andra aktiviteter nära till hemmet var det större sannolikhet att man valde att gå eller cykla

istället för att ta bilen, än om det var långt från bostaden till destination. (Dempsey, Brown, Bramley, 2012)

Men det handlar inte bara om närhet, utan även om kvalitet. Finns det en närbutik nära hemmet, som inte har den kvalitén som efterfrågas kommer de boende ändå att välja att ta sig någon annanstans för att handla (Dempsey, Brown, Bramley, 2012). Undersökningen påvisar även att det finns ett samband mellan en tätare stad och en brist på grönområden. Även allmänna platser blev mindre i antal och storlek i täta städer jämfört med områden med glesare bebyggelse. Men å andra sidan användes inte dessa allmänna platser i lika stor utsträckning som affärer och annan service (Dempsey, Brown, Bramley, 2012).

Teorierna ovan kommer att få en central del i min analys som behandlar hur fysisk aktivitet kan tas tillvara när städer förtätas. Jag kommer i analysen jämföra hur städernas olika översiktsplaner står sig i jämförelse med de teorier jag precis gått igenom.

### **3.3 Hjälpmedel och bakgrundsinformation kopplat till hälsofrämjande planering**

#### **3.3.1 Översiktsplan**

Översiktsplanen är kommunens måldokument när det kommer till den fysiska planeringen. I översiktsplanen lägger kommunen fram de långsiktiga målen gällande mark- och vattenanvändning i kommunen. Vid senare beslut ska planen fungera vägledande när det kommer till beslut som rör mark- och vattenanvändning (Boverket, 2014). Mycket forskning pekar på att det är möjligt att påverka människors resvanor genom den fysiska planeringen (Kaplan & Kaplan 2003). Med kommunernas planmonopol åligger ett ansvar gällande att folkhälsofrågorna tas hänsyn till i planeringen (Boverket 2013).

Det är viktigt att ha förståelse för alla olika samhällsgrupper för att kunna påverka exempelvis segregation, folkhälsofrågor och genusproblematik i planeringen. För att kunna ta hänsyn till alla dessa olika perspektiv krävs bred kunskap och förståelse hos beslutsfattare. (Nyström & Tonell 2013)

Nyström och Tonell beskriver olika planeringsmetoder i sin bok *"Planeringens Grunder"*. En av dessa metoder är den rationella planeringen. Rationell planering kan delas upp i två olika typer, marknadens rationalitet och social rationalitet. Marknadens rationalitet är uppbyggd från en ekonomisk modell, vilken bygger på perfekt konkurrens det vill säga att det finns ett opåverkat samband mellan utbud och efterfrågan. Tankesättet skulle kunna sammanfattas med följande uttryck: *"så länge några får det bättre utan att andra får det sämre"* (Nyström & Tonell, 2013, s.93). Det sker ingen samordning om var satsningar ska ske, utan detta styrs efter vad marknaden efterfrågar. Risker med denna typ av planering är bland annat uppkomsten av segregation och arbetslöshet (Nyström & Tonell, 2013). Social rationalitet bygger istället på det kollektiva intresset framför den enskilda individens. De kollektiva intressena ligger till grund för hur de sociala problemen i samhället ska kunna påverkas och motarbetas (Nyström & Tonell 2013).

Eftersom översiktsplanen inte är juridiskt bindande är det inte säkert att det som tas upp i översiktsplanen kommer att tillämpas i praktiken. Översiktsplanen är främst en vision om hur den framtida mark- och vattenanvändningen ska se ut. Nyström och Tonell lyfter även problematiken med översiktsplanering och tidsperspektiv. Med en vagt eller flexibelt formulerad översiktsplan, riskerar inte kommunerna att låsa in sig i ställningstaganden som kan komma att behöva ändras under den tid som översiktsplanen är gällande. Blir förslagen alltför detaljerade finns risken att de snabbt blir inaktuella. Är översiktsplanen flexibel finns

det även utrymme för privata aktörer att komma med initiativ till egna projekt, vilket kan vara positivt för allmänheten. (Nyström & Tonell 2013)

### 3.3.2 Hälsokonsekvensbeskrivning

Så här beskriver Folkhälsoinstitutet (numera Folkhälsomyndigheten) hälsokonsekvensbedömning (HKB) i sin rapport *“Vägledning för hälsokonsekvensbedömning”*, från 2005: *“Det övergripande syftet med en hälsokonsekvensbedömning (HKB) är att ge planerare och beslutsfattare kunskap om de samlade hälsoeffekterna inför ett politiskt beslut. Det kan gälla beslut om projekt, planer, program, verksamheter eller förslag till enstaka åtgärder. En HKB ska bidra till ett bättre beslutsunderlag och också kunna användas för att påverka besluten till förmån för hälsoaspekterna”*. (FHI, 2005, s.7)

Kommunen har som uppgift att uppfylla nationella mål som regeringen och riksdagen har satt upp; både miljömål och folkhälsomål. Folkhälsomyndigheten menar att en HKB bör göras inför alla beslut som kan påverka människors hälsa. När det gäller utförandet av en HKB är det viktigt att det finns olika typer av kompetenser inblandade, exempelvis personer som arbetare inom, miljö, planering och folkhälsa. (FHI, 2005)

Med hjälp av en HKB blir det lättare för beslutsfattare att kunna se vilka hälsokonsekvenser som olika typer av beslut kan få. Även om beslutsfattarna inte skulle använda HKB i alla beslut så skulle den ändå bidra till att hälsofrågan lyfts (J. Kemm, 2008). För att en HKB ska vara till mest nytta bör den få ta plats i planeringen redan i startskedet. Då är det lättare att ändra på planer och beslut för att tillgodose innehållet i HKB (J. Kemm, 2008).

### 3.3.3 Aalborgåtagandena

Aalborgåtagandena är tio åtgärder för hållbar stadsutveckling, varav sju stycken är hälsofrämjande och nio har med social rättvisa och jämlikhet att göra (Västerås stad, 2012).

På Sustainable cities hemsida anges att åtagandena när det gäller folkhälsan är uppdelat i fem punkter (Sustainablecities.eu (a)):

1. Höja medvetenheten om hälsa och få in ämnet i sektorer som ligger utanför hälsosektorn.
2. Främja folkhälsan i stadens planering, och på så vis arbeta fram en bra hälsostrategi.
3. Minska hälsoskillnaderna i samhället och se över skillnaderna i socioekonomisk status. Här krävs det en regelbunden rapportering om minskningen av klyftorna.
4. Främja hälsokonsekvensanalyser.
5. Mobilisera stadsplanerare för att integrera hälsoaspekterna i strategierna och initiativ för stadsplanering.

Utöver dessa punkter så finns det på Sustainable cities hemsida ett kapitel som handlar om mobilitet och att minska trafiken. Målet är bland annat att minska behovet av privata motortransportmedel och transporter genom att främja gång och cykel. Detta för att minska påverkan på miljön och för att gynna folkhälsan (Sustainablecities.eu b).

### 3.3.4 Grönområden vid förtätning

I Sverige bor 80 % av befolkningen i tätorter, men trots det har de flesta människor nära tillgång till grönska och natur. Dagens tätorter och städer i Sverige innehåller ofta mycket



grönytor och bostadsnära natur, men många svenska städer växer och grönområdena i städerna minskar. (Boverket, 2007)

Det är en viktig avvägning mellan grönområden och stadens andra funktioner. Att det finns grönytor i en stad innebär inte alltid att den byggda miljön blir bättre, utan de grönytor som finns måste vara av god kvalitet så att de utnyttjas av invånarna. Platserna måste även vara tillgängliga och ligga inom ett avstånd som är rimligt att röra sig på för att utnyttja platsen. I publikationen *"Bostadsnära natur - inspiration och vägledning"* lyfter författarna tre aspekter som de anser alltid ska vara med när det handlar om att bygga nytt eller att förvalta redan befintliga gröna resurser. (Boverket, 2007)

- Tillgång - den faktiska resursen som bostadsnära natur utgör
- Nåbarhet - den faktiska och upplevda tillgängligheten till denna natur
- Kvalitet - den bostadsnära naturens storlek, innehåll och värden

De svenska städerna växer, både inåt och utåt. Ofta finns målet att vilja bygga inåt, och därmed förtäta staden (Boverket, 2007). För att kunna förtäta och fortfarande ha hög kvalitet på de grönytor som finns kvar, krävs att det finns kunskap om vilka kvalitéer som dessa platser bör ha (Grahn & Stigsdotter 2010). Kunskapen om hur denna typ av plats används är viktigt när städerna förändras.

Kvalitén på grönområden är viktigt, konstateras även i en artikel från Finland där relationen mellan nöjdheten av lokala grönområden och användandet av fritidshus studerats. Här konstaterar författarna även att det invånarna ofta är nöjda med lokala parker och kommunalt arrangerade grönområden än vad de är med det bostadens direkta närhet. Till exempel innergårdar och trädgårdar tillhörande huset. (Strandell & Hall, 2014)

I undersökningen från Finland påpekar författarna att det inte är grönområdets kvalitet som brister utan det handlar även om problem med närliggande trafik, så som oväsen, osäkerhet och dålig kvalitet på gång och cykelbanor. (Strandell & Hall, 2014)

### **3.3.5 Mobility Management**

I trafikverkets rapport *"Mobility management i byggskedet - vad, varför och hur?"* beskrivs begreppet mobility management på följande sätt: *"Mobility management handlar om att hitta, utveckla och informera om valmöjligheterna för trafikanter för att utnyttja befintlig infrastruktur på ett effektivt och hållbart sätt"*. Målet med mobility management är att få resenärerna att välja alternativa färdssätt istället för bilen. (Trafikverket, 2012 sid 2)

Det skulle kunna handla om att planera för effektiv privatbilism, genom att uppmuntra till samåkning, bilpooler, kollektivtrafik, cykel eller gång. Ofta sker arbetet med hjälp av informationskampanjer. Fysiska åtgärder är inget som begreppet mobility management lägger någon större vikt vid, men för att kunna få människor att ändra färdssätt är det viktigt att det finns möjlighet till det. (Vägverket, 2008)

### **3.3.6 Folkhälsa**

I Sverige har folkhälsovetenskapen fått kritik från högskoleverket för ha att ämnet har saknat definition samt att det varit otydligt vad som innefattas i ämnet folkhälsa (Socialmedicinsk tidskrift 1/2009a). Efter att Högskoleverket framfört denna kritik sammansattes en grupp inom det Svenska Folkhälsokonsortiet för att komma fram till en definition som alla svenska lärosäten står bakom, nämligen följande:

*“Folkhälsovetenskapen studerar hälsotillståndet och dess förändringar och fördelning i befolkningen och de faktorer som inverkar samt hur man påverkar hälsoutvecklingen och klyftorna i hälsa mellan olika grupper i samhället.*

*Folkhälsovetenskapen använder gränsöverskridande forskningsansatser och fokuserar speciellt livsvillkorens, levnadsvanornas, miljöns, samhällsstrukturens och hälsosystemens betydelse för hälsoutvecklingen. Kunskaper och kompetenser skapas för hälsofrämjande arbete och förebyggande av sjukdom och skada och för kritisk värdering av effekter av olika åtgärder”.* (Socialmedicinsk tidskrift, 1/2009, s.8)

Innan den gemensamma definitionen arbetats fram kunde olika högskolor ha olika definitioner av ämnet, även innehållet i ämnet folkhälsa kunde skilja mycket åt bland de svenska högskolorna (Socialmedicinsk tidskrift, 1/2009).

Den amerikanska mikrobiologen och folkhälsovetaren Charles-Edward Amory Winslow beskrev folkhälsa redan på 20-talet som *”the science and art of preventing disease”* (vetenskapen och konsten att förebygga sjukdom). Idag handlar det inte bara om att motverka sjukdomar, utan även om att förbättra hälsan bland befolkningen (Ballanbeni, 2015).

### **3.3.7 Fysisk aktivitet**

*”Fysisk aktivitet definieras som all typ av rörelse som ger ökad energiförbrukning”.* Detta skriver folkhälsomyndigheten i sin publikation *”Fysisk aktivitet och folkhälsa”* från 2006 (Schäfer Elinder & Faskunger, 2006, s.12). För att en fysisk aktivitet ska bidra till bättre hälsa bör aktiviteten förbruka minst 150 kcal/dag, alternativt 1 000 kcal/vecka. Hur lång tid det tar att förbruka 150 kcal eller 1 000 kcal beror på hur intensiv aktiviteten är (Schäfer Elinder & Faskunger, 2006). För att under en vecka förbruka 1 000 kcal kan man exempelvis promenera 30 minuter dagligen eller utföra högintensiv träning i 30 minuter tre dagar i veckan (Schäfer Elinder & Faskunger, 2006).

Ett sätt att förbruka 1 000 kcal på en vecka är genom vardagsmotion, exempelvis 30 minuter promenad per dag 5-7 dagar i veckan. Det behöver inte vara 30 minuter sammanhängande, utan det räcker med 10 minuter per tillfälle, uppdelat på flera tillfällen. Genom att gå 15 minuter till arbete eller skola på morgonen och sedan 15 minuter hem igen så förbrukas mer än 1 000 kcal (Schäfer Elinder & Faskunger, 2006).

Efter teknologins framsteg med sådant som tv, dator och bil har den fysiska aktiviteten minskat i Sverige sedan 1950-talet. Motionsvanorna har inte förändrats på grund av detta, men däremot har den vardagliga aktiviteten minskat (E. Ekblom- Bak, 2014).

Faskunger och Schäfer lyfter vikten av att arbeta sektorsövergripande i sin text *”fysisk aktivitet och folkhälsa”*. De tar bland annat upp effekten av information om nyttan med att röra på sig. Det kan exempelvis handla om enkla budskap vid trappor. Faskunger och Schäfer tar även upp vikten av att få in folkhälsofrågorna i lagstiftningen, exempelvis hur skolgårdar ska vara utformade, eller se över hastighetsbegränsningar i bostadsområden för att göra det säkrare att gå eller cykla. Information via massmedia och inom sjukvården kan också bidra till att fler rör på sig. Dock har dessa kanaler visat sig vara effektiva endast på kort sikt, men inte på längre sikt (Schäfer Elinder & Faskunger, 2006). För att informationen ska ha effekt på längre sikt är det viktigt att den fysiska miljön är utformad på ett sådant sätt som gör det enkelt för människor att fortsätta med sina nya vanor. Om en patient till exempel får rådet att vara mer fysiskt aktiv och motionera mer är det större chans att patienten faktiskt kommer att göra det om den fysiska omgivningen bjuder in till det (Schäfer Elinder & Faskunger,

2006). Ett exempel på en lyckad satsning som skett nationellt är regeringsuppdraget ”*Sätt Sverige i rörelse*”, ett projekt som varade över ett år och där olika delar av samhället var inkluderat i satsningen. Barnomsorg, skola, arbetsplatser, hälso- och sjukvård, samhällsplanering och forskning är exempel på områden som varit inkluderade i satsningen (Schäfer Elinder & Faskunger, 2006).

### 3.3.8 Folkhälsa inom planeringen

Kommunen spelar en viktig roll när det gäller att planera för folkhälsan. Med hjälp av översiktsplanen har kommunen stor möjlighet att planera för ökad fysisk aktivitet och ökad motion i staden. Översiktsplanen är viktig när det kommer till kommunens långsiktiga mål och planering. Den är inte juridiskt bindande men verkar vägledande i kommunens beslut om markanvändningen. I översiktsplanen kan man med fördel lyfta sociala aspekter i samband med den fysiska utformningen. (Boverket, 2013)

Inom folkhälsoforskning används begreppet ”stödjande miljöer” (Haglund, 1996). Det avser hur den fysiska miljön kan främja människors fysiska aktivitet, till exempel hur infrastrukturen ser ut, säkerheten att promenera kvällstid och för barn att cykla till skolan på egen hand (Boverket 2013). Boverket skriver i sin rapport ”*Bostadsnära natur - inspiration & vägledning*” från 2007 om tre ledord när det gäller att säkra tillgången till bostadsnära natur; tillgång, närbarhet och kvalitet. Detta är något som bör inkluderas i den fysiska planeringen, både när det byggs nytt och när det gäller förvaltande av befintliga områden (Boverket, 2007).

Estetiken har inverkan på om människor väljer att röra sig i området eller inte. Forskning visar att områden med ett attraktivt utseende gör att fler människor väljer att vara fysiskt aktiva i området. Om gångvägar och cykelvägar skulle vara av varierande karaktär, till exempel att det skulle finnas service längs stråket, såsom butiker, frisörer eller bibliotek, gör att fler skulle välja att promenera eller cykla. (Kaplan & Kaplan 2003)

Bebyggelsestrukturen har en komplex inverkan på människors rörelse och motionsvanor. Det är inte bara det rent fysiska som påverkar människors transportval och val av fritidsaktiviteter. Beroende på vad människor har för intressen, fysiska förutsättningar, kunskap, traditioner m.m. så inverkar även det i deras val. Men det behöver inte bra handla om individens egenskaper. Även samhället har en stor del, till exempel hur normerna i samhället ser ut och hur det direkta närområdet ser ut. Är det exempelvis hög kriminalitet och en känsla av otrygghet kan även det hindra från fysisk aktivitet och utevistelse. (Folkhälsoinstitutet, 2008a)

För gående och cyklande i staden kan biltrafik och vägar vara ett problem. Vägar kan verka både som barriärer, men även en faktor som minskar tryggheten. Vägar med hög hastighetsbegränsning skapar otrygghet. Det kan finnas ett problem när det gäller barns transport till skolan när det är mycket bilar i området. Många föräldrar kan känna en olust att låta sina barn cykla eller gå till skolan på egen hand om vägen till skolan är i närheten av en högt belastad trafikled. (Folkhälsoinstitutet, 2008a)

Sjukdomar som resultat av fysisk inaktivitet kostar samhället mycket pengar. De största kostnaderna härrör till hjärtsjukdomar, depression och ångest (Bolin & Lindgren, 2006, s.37). Det finns även stora problem med stress i samhället, vilket också kan påverkas med hjälp av den fysiska planeringen genom att ge möjlighet till avkoppling (Grahn & Stigsdotter 2010).

Det finns bland annat forskning som påvisar ett samband mellan hur ofta och länge en person vistas i grönområden och hur snabbt denna person återhämtar sig från stress och psykiska sjukdomar (Grahn & Stigsdotter 2010).

Rapporten "*Promoting physical activity and health in design*", skriven på Center for active design i New York beskriver olika strategier för ökad fysisk aktivitet i staden. Följande åtta punkter, kopplade till markanvändning och fysisk planering, anser jag vara relevanta i denna uppsats:

- Arbete för att ha en blandning av funktioner i området. Forskning visar att andelen feta personer är färre i områden med blandade funktioner.
- Bostäder och arbetsplatser i närheten av parker och områden för spontanidrott.
- Planera in öppna ytor tidigt i planeringsskedet. Eller planera bostäder i närheten av öppna ytor som lämpar sig före motion och rekreation. Människor som bor i närheten av dessa ytor har ofta en högre grad av fysisk aktivitet än de som bor långt ifrån.
- Det är viktigt att låta grönytor ha en stor storlek, istället för att dela upp dem i fler mindre ytor. Större ytor gör det möjligt för flera olika aktiviteter samtidigt. På en större yta skulle det vara möjligt att några ägnar sig åt att till exempel spela fotboll, samtidigt som någon sitter och tar det lugnt på en parkbänk, utan att de behöver störas av varandra.
- I utformningen av större öppna ytor är det en fördel om det finns löparbanor, utomhusgym eller annat som lockar till motion och träning.
- Separera cykelbanor från motorleder. Det höjer säkerheten och fler känner att det känns säkert att cykla. Det är även bra att måla cykellederna i en tydlig färg för att förtydliga att det är en cykelbana.

Lägg cykelbanor och promenadstråk i områden med attraktiva rekreativmöjligheter

### **3.3.9 Resvanor och folkhälsa**

För att uppnå den rekommenderade dagliga mängden fysisk aktivitet kan aktiv transport vara en viktig del. En person som regelbundet går eller cyklar mellan olika målpunkter har stor möjlighet att uppnå tillräcklig mängd av daglig fysisk aktivitet (J. Faskunger 2008).

Forskning från en studie i Frankrike, "*Leisure-time physical activity and regular walking or cycling to work are associated with adiposity and 5 y weight gain in middle-aged men*" visar att den stora hälsovinsten finns i den vardagliga aktiviteten, inte i arrangerad motion på fritiden. Undersökningen kom fram till att medelålders män med regelbunden aktiv transport har en lägre kroppsvikt och minskad viktuppgång vid åldrande än de som inte cyklar eller går till sin arbetsplats (Wagner et.al, 2001).

I teorikapitlet har jag gått igenom de teorier som ligger till grund för min analys. Teorierna har handlat om både fysisk planering och folkhälsa. De olika teorierna har även kopplats samman och teorier som behandlar sambandet mellan dessa två ämnen har även de behandlats. I nästa kapitel kommer jag att redogöra för hur jag har gått tillväga när jag skrivit denna uppsats.

## 4. METOD

### 4.1 Inledning

Jag har valt att göra en undersökande studie med syftet att *”undersöka hur översiktsplaner kan påverka människors rörelse och motionsvanor i staden.”*

För att genomföra mitt arbete och få mina frågeställningar besvarade har jag valt att arbeta med en kvalitativ flerfallstudie tillsammans med en litteraturstudie. Genom att besöka tre olika svenska kommuner och, i var och en av dem, intervjua planarkitekter och om möjligt även en folkhälsosstrateg. Målet har varit att med hjälp av mina intervjuer och genom att ha studerat respektive stad översiktsplaner kunna svara på mina frågeställningar. Litteraturen har bestått av de gällande översiktsplanerna i respektive stad och översiktsplanernas tillhörande dokument.

I boken Metodpraktikan framhålles fem olika områden där samtalsintervjuer skulle vara en lämplig metod. Det första området som anses lämpliga för denna typ av metod är *”när vi ger oss in på ett utforskat fält”* (Esaiasson et al, 2009, s. 285). Den här uppsatsen hanterar ett hittills ett ganska orört ämne och det är svårt att hitta tidigare forskning inom just kombinationen översiktsplan och folkhälsa. Det andra området där metoden är lämplig är *”När vi vill veta hur människor själva uppfattar sin värld”* ( Esaiasson et al, 2009, s. 285).. Arbetet har tills stor del gått ut på att intervjua personer som på olika sätt är och har varit delaktiga i arbetet med översiktsplaner. Målet med intervjuerna är att ta reda på hur dessa personer ser på arbetet med folkhälsa inom översiktsplaneringen. Det tredje området där samtalsintervjuer är en lämplig metod är enligt Metodpraktikan *”när vårt syfte är att utveckla teorier eller begrepp”* ( Esaiasson et al, 2009, s. 286). Uppsatsen passar inte riktigt in i detta område, men arbetet är till viss del teoriutvecklande eftersom det inte i någon större utsträckning finns någon tidigare forskning. (Esaiasson, et al, 2009)

### 4.2 Kvalitativ forskning och fallstudie

Denna uppsats har utarbetats med hjälp av en kvalitativ metod och forskningsdesignen är en fallstudie. En fallstudie passar bra för att som metod för att svara på mina frågeställningar.

I Bent Flyvbjergs artikel *”About Case-Study Research”* om fallstudier, presenterar han fördelar med att använda sig av fallstudieundersökning. Han framhäver fallstudien som metod när det gäller undersökningar om mänskliga beteenden och företeelser, då människor och samhällen för det mesta inte är förutsägbara vilket ibland gör att det är svårt att studera dessa ämnen med hjälp av teorier (Flyvbjerg, 2006).

Kvalitativ forskning har ofta kritiserats för att vara svår att generalisera (Bryman, 2008). Enligt Bryman stämmer detta; kvalitativ forskning ska inte användas för att generalisera till en population. Däremot är det möjligt att generalisera teorier utifrån flera olika kvalitativa studier (Bryman, 2008). Bryman lyfter problemet med oklarhet inom den kvalitativa forskningen. Ofta kan det vara svårt att förstå hur forskaren har gått tillväga, till exempel när urval av intervjupersoner gjorts eller hur resultatet sedan analyserats (Bryman, 2008). Därför är det viktigt att som kvalitativ forskare vara så genomskinlig som möjligt i sitt urval.

Bent Flyvbjerg har svarat mot kritiken gällande generalisering, vilket tidigare nämnts. Flyvbjerg skriver i sin artikel att det är möjligt att generalisera om urvalet gjorts på ett korrekt sätt. Men oavsett urval eller typ av studie så skriver han att ”formell generalisering” är överskattad och ”exemplens kraft” är underskattad. Med detta menar han att en fallstudie i sig kan fungera som exempel för kommande forskning men inte generaliseras avskilt. (Flyvbjerg, 2006)

#### 4.2.1 Intervjuer

Efter att ha gjort mitt urval av städer, så kontaktade jag kommunerna för att söka upp lämpliga personer att intervjua. Jag kontaktade ansvarig person på varje kommuns planavdelning för att se om de var intresserade av att ställa upp på en intervju eller om det fanns någon annan lämplig person på avdelningen som hade möjlighet att träffa mig. Jag hade som mål att få tala med en person som arbetade som fysisk planerare med översiktsplanen, och om möjligt gärna en folkhälsostrateg som också är eller har varit delaktig i arbetet med översiktsplaneringen. Jag hade på förhand presenterat mitt ämne och en tid innan intervjutillfället även skickat över mina intervjufrågor. Detta för att respondenten således gavs möjlighet att förbereda sig inför intervjun och ta med eventuellt material till intervjutillfället, såsom exempelvis översiktsplanen, kartmaterial och grönstrukturprogram.

De intervjuade personerna är:

- I Västerås: Ingrid Legrell Crona, planarkitekt, och Solveig Sandberg, folkhälsostrateg
- I Helsingborg: Malin Rizell, chef för översiktsplaneringen.
- I Umeå: Annika Myren, utvecklingsstrateg för övergripande planering och Pernilla Helmersson, planerare.

I bilagorna har jag redovisat mina intervjufrågor från mina tre olika intervjuer.

Med hjälp av så kallade semistrukturerade intervjuer är det möjligt att få en inblick i omständigheterna kring det som studeras (Ryen, 2004). Det kan till exempel handla om förhållanden i kommunen som inte är kopplade till översiktsplanen, men som har betydelse för studien. I mina intervjuer har jag medvetet valt att styra samtalet med hjälp av mina frågor och intervjuerna blir på så vis ett mellanting mellan strukturerade och ostrukturerade, då jag ibland med hjälp av följdfrågor spunnit vidare på en viss fråga eller ämne och frångått från mina planerade intervjufrågor (Ryen, 2004). Intervjufrågorna har varit i grunden samma till alla mina intervjuer, men det har funnits vissa skillnader. Detta eftersom det har kommit upp specifika frågor till de olika plandokumenterna.

Intervjuerna spelades in efter godkännande av respondenterna. Dock så förlorade jag mitt inspelade material från intervjun i Umeå. Eftersom jag antecknade under intervjuns gång så hade jag dock stödord med mig för att kunna återge intervjun i text, vilket jag gjorde kort efter intervjun för att ha det så färskt i minnet som möjligt. Efter att jag haft mina intervjuer började jag med att transkribera mitt material. Jag skrev till en början ned precis det som den intervjuade sa, vilket resulterade i att jag fick väldigt mycket text att bearbeta. Därefter förbättrade jag texten och tog bort utfyllnadsord för att den skulle bli mer lättläst. Resultatet av detta finns under kapitel 5 Resultat.

Efter att ha fått fram mitt resultat av intervjuerna gjorde jag min analys. Här har jag sammanställt det som kommit fram under intervjuerna samt kopplat det till den teori jag läst in mig på, för att sedan försöka svara på mina frågeställningar.

I boken ”*Kvalitativa intervjuer*”, beskriver författaren hur viktigt det är med tillit mellan intervjupersonen och den som intervjuar samt vikten av att vara medveten om så kallad intervjuareffekt, det vill säga sådant som kan påverka hur den intervjuade personen uppfattar den som intervjuar, exempelvis klädsel och utseende (Ryen, 2004). Vid mina intervjuer klädde jag mig neutralt utan några symboler eller uttryck på kläderna som skulle kunna uppfattas på olika sätt.

Det är dock svårt att veta vilka faktorer som kan påverka intervjun och på vilket sätt de påverkar intervjun. Det kan vara svårt att se var olika effekter kommer ifrån. Det kan vara både effekter som uppkommit på grund av intervjuarens egenskaper, men det skulle även kunna vara effekter från samspelet mellan intervjuaren och den som blir intervjuad (Bryman, 2008). När det gäller mina intervjuer anser jag att intervjuareffekterna är få. Genom att jag tänkt igenom mina klädval, min framtoning samt platsen intervjuerna ägt rum på, har jag försökt minimera intervjuareffekterna. Att de intervjuade skulle ha förenklat sina svar, med bakgrunden att jag inte har samma yrkesroll och eventuellt saknar kunskap inom ämnet är möjligt. Men detta ser jag inte som något problem i uppsatsen.

Jag har fått godkänt från alla de intervjuade att ange deras namn i uppsatsen. Jag har även skickat över resultatet till de intervjuade, så de givits möjlighet att komma med respons om de skulle vilja ändra på något eller förklara något ytterligare.

### **4.3 Urval**

När det gäller kvalitativ forskning är det vanligast att använda sig av ”*målstyrda urval*” (Bryman, 2008, s.350). Det handlar helt enkelt om att välja ut enheterna efter vad som är intressant i studien, och som skulle kunna bidra till att arbetet går att genomföra (Bryman, 2000). I mitt fall har det skett ett urval av städer och sedan av personer att intervjuas inom kommunerna, där jag velat ha intervjuer med personer som jag trots skulle kunna svara på mina frågor.

Eftersom det är den svenska modellen av översiktsplan som jag undersöker, har jag valt att rikta min undersökning till olika svenska städer. Jag ville undersöka tre olika städer med ungefär lika stor befolkningmängd och liknande egenskaper (universitet, ålder, underskrift av Aalborgåtagandena). Städerna har alla en befolkningmängd mellan 119 613 och 143 702 invånare (Statistiska centralbyrån). De olika städerna ligger dessutom utspridda över landet och tillhör alla olika län. Från början hade jag som mål att välja tre städer, utspridda över landet, där invånarantalet låg mellan 100 000 till 150 000 invånare. Det finns flera städer inom denna kategori i Sverige, och jag hade fler än de tre valda på min lista när jag påbörjade mitt arbete. Några föll bort på grund av att jag ansåg att översiktsplanen var för gammal. Andra föll bort då jag inte fick kontakt med någon på kommunen som kunde ställa upp på en intervju. Trollhättan, Linköping och Östersund är exempel på tre städer som föll bort på grund av svårigheter att få till intervjuer.

Innan jag besökte städerna för intervju, läste jag de olika översiktsplanerna med tillhörande dokument för att få bakgrundsinformation om respektive stads mål och strategier. Mina tre valda städer ligger alla inom den befolkningsstorlek som jag var ute efter och samtliga är universitetstäder, vilket leder till likheter gällande medelålder. I samtliga tre städer är befolkningens medelålder lägre än 41,2 år, vilket är medelåldern för landet som helhet. Staden med lägst medelålder är Umeå, där den uppgår till 38 år. När det gäller underskriften av Aalborgåtagandena så har alla tre städerna skrivit under, men de arbetar med dokumentet på olika sätt. På den punkten skiljer sig samtliga tre städer åt.

När det gäller mitt val av intervjupersoner, började jag med att kontakta de olika kommunerna och berättade vad jag höll på att arbeta med och uppgav att jag ville komma i kontakt med lämplig personal. Min önskan från början var att få göra min intervju med både en fysisk planerare och någon som arbetade med folkhälsofrågor i samband med översiktsplaneringen. Detta önskemål kunde inte alltid tillgodoses då det inte fanns någon folkhälsovetare involverade i alla kommunerna. I Helsingborg fanns det till exempel ingen sådan person inblandad i översiktsplaneringen.

Min intervju i Umeå skilde sig från de andra intervjuerna då det började med att Annika och Pernilla berättade om arbetet med hur arbetet med översiktsplanen ser ut i Umeå, medan jag endast flikade in frågor sporadiskt. Då jag efter tekniska problem förlorade mitt inspelade material innan jag hunnit transkribera det, grundas resultatet av intervjun på det jag kommer ihåg, med utgångspunkt ifrån översiktsplanen och olika modeller som Annika och Pernilla visade mig under intervjun. Annika och Pernilla har även givits möjlighet till att se över det jag skrivit och rättat eventuella fel.

I Västerås fick jag möjlighet att intervjuva både en planarkitekt och en folkhälsostrateg på samma gång. Jag valde att intervjuva dem samtidigt eftersom jag trodde att det skulle generera ett mer aktivt samtal, vilket det gjorde.

#### **4.4 Litteraturkällor**

För att genomföra arbetet har jag tagit del av en stor mängd litteratur. Det genomgångna materialet har till stor del omfattat publikationer från olika myndigheter i Sverige som behandlar för min studie relevanta frågor, och som tidigare genomfört forskning inom ämnet. Framförallt har jag hittat information från Folkhälsomyndigheten. Tidigare forskning inom ämnet har till stor del beskrivit hur arbetet bör se ut, vilket jag har haft till grund i min teoribildning och i bakgrunden till uppsatsen. Jag har sedan valt att undersöka hur arbetet ser ut i praktiken, och hur det skulle kunna se ut.

Kommunernas översiktsplaner ligger även de till grund till uppsatsen. Här har jag valt att läsa de gällande översiktsplanerna för respektive kommun samt de tillhörande dokumenten, såsom exempelvis trafikplan och grönstrukturplan.

Övrig litteratur har varit vetenskapliga artiklar, hemsidor och forskningsstudier.

#### **4.5 Diskussion**

En alternativ metod som jag övervägde att använda mig av var observationer av rörelsemönster på olika platser i städerna samt enkätundersökningar för att se hur platserna faktiskt används och vad som gör att personer väljer att vistas på olika platser. Till skillnad från den metod som jag valde, skulle jag med denna metod få en bättre inblick på vad som i praktiken skulle kunna påverka människors motionsvanor. Däremot hade jag inte kunnat uppnå mitt syfte med uppsatsen, då den inte ger någon inblick i hur översiktsplanen som verktyg kan påverka.

Jag skulle i den alternativa studien använda mig av en informantundersökning, vilket i boken Metodpraktikan förklaras som en studie där de svarandes svar ses som sanningen (Esaaiasson, et al, 2009, s.257). Detta är en bra metod när målet är att få reda på vad som faktiskt



efterfrågas för att viss plats ska användas (Esaiasson, et al, 2009). Jag är intresserad av att veta hur arbetet med översiktsplanen kopplat till folkhälsan faktiskt fungerar i de olika kommunerna. Därför är denna typ av frågeundersökning bäst lämpad. Ofta används informantundersökningar tillsammans med dokumentstudier (Esaiasson et al, 2009). I min uppsats har jag studerat olika dokument, i form av de olika översiktsplanerna.

Då studien fokuserat på hur översiktsplanerare och folkhällostrateger i kommunerna arbetar med översiktsplanen som hjälpmedel anser jag att samtalsintervjuer har varit den bäst lämpade metoden att använda sig av för att svara på mina frågeställningar.

## 5. RESULTAT

### 5.1 Inledning

I resultatet redogör jag för vad jag har läst i översiktsplanerna och de tillhörande dokumenten. Det som jag skrivit är en sammanfattning av det som jag har läst. I den andra delen av kapitlet beskriver jag mina intervjuer. Efter att ha transkriberat mitt inspelade material har jag renskrivit och tagit bort eventuella utfyllnadsord som lätt kan förekomma i talspråket. De intervjuade personerna har fått ta del av materialet i resultatet och viss redigering i efterhand har gjorts.

De översiktsplaner och dokument som jag har tagit del av, och låtit ligga till grund för intervjuerna, är följande:

- Översiktsplan Umeå kommun; Fördjupning över de centrala stadsdelarna, antagen 29 augusti 2011.
- Västerås Översiktsplan 2026, med utblick mot 2050.
- Hållbarhetsbedömning, bilaga till Västerås översiktsplan 2026.
- Helsingborgs översiktsplan, ÖP 2010.
- Grönstrukturprogram Helsingborg, antogs i mars 2014.
- ÖP, 2010. Konsekvensbeskrivning

#### 5.1.1 Västerås

Västerås gällande översiktsplan fastställdes år 2012. Översiktsplanen omfattar åren fram till 2050 och en beräknad befolkning på 200 000 invånare. För att kunna möta denna befolkningsökning gällande bostäder, behöver Västerås bygga i snitt 800 bostäder per år. Fram till år 2026 är målet att bygga minst 14 000 bostäder. En viktig del i planen är att staden ska vara ”Mälarnära”. Planeringen ska ske så att öar och stränder för rekreation och friluftsliv ska finnas tillgängliga. Det står i översiktsplanen att fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter ska prioriteras, vilket ska leda till förändrade resmönster och en minskning av biltrafiken. Eftersom många av bilresorna sker utanför Västerås tätort måste det finnas andra transportalternativ utanför tätorten. Således ska tåg- och bussförbindelser utvecklas. Det anges även i översiktsplanen att det finns ett behov av att få bort barriärer, för att på så vis kunna sammanbinda staden på ett bättre sätt. Således blir det lättare att transportera sig mellan olika platser, oberoende av vilket transportsätt som väljs.

*“I västerås är det enkelt att cykla och gå till arbete, skola, handelsområden, rekreativområden och andra besöksmål. Planeringen skapar förutsättningar för hållbara transporter och hållbart resande. Goda möjligheter att gå och cykla främjar en god hälsa” (Västerås ÖP2012, sid 18).* Att hälsan lyfts på detta sätt tyder på att Västerås kommun medvetet planerar för invånarnas rörelse och motionsvanor i staden. Istället för att ta upp fördelar med minskade växthusgaser så framhåller de fördelarna som avspeglas på invånarnas hälsa.

Det bekräftas i översiktsplanen att det är möjligt att påverka den fysiska aktiviteten med hjälp av fysisk planering. Detta genom att skapa förutsättningar för att röra sig i vardagen, rekreation och friluftsliv. I figur 2 redovisas en karta över Västerås centrala delar.



Figur 2 Karta över Västerås centrala delar (projektwebbar.lansstyrelsen.se)<sup>1</sup>

När det gäller barnen i staden så behandlas i översiktsplanen problematiken med biltrafik. Bilen har bidragit till att barnens möjlighet till rörelse på egen hand i staden har begränsats. Det är viktigt att barnen på ett tryggt sätt kan ta sig till skolor, lekplatser och andra platser på egen hand. Det är viktigt att de kommunala transportnäten är anpassade till barnens behov.

I planen anges att det med hjälp av planering är möjligt att påverka den fysiska aktiviteten. Detta genom att skapa förutsättningar att kunna använda sig av fysisk transport, såsom gång och cykel. I handlingsplanen för ökad och säker gång- och cykeltrafik i Västerås, finns en lista hur olika transportmedel ska prioriteras. De ska prioriteras i följande ordning: gång, cykel, kollektivtrafik och sist ska bilarna prioriteras. Denna prioriteringslista ska ligga som underlag vid en eventuell konflikt gällande användandet av stadsrummet. Det är inte bara transportnäten som anses viktiga i planen, utan även tillgången till olika typer av grönområden samt platser för lek och idrott.

I bilagan Hållbarhetsbedömning lyfter Västerås kommun fram vikten av att ta tillvara på grönområden när staden förtätas. För små barn är bostadsnära grönområden väldigt viktiga. *“Utveckla möjligheten för rekreation och friluftsliv”* är en rubrik som beskriver vikten av

---

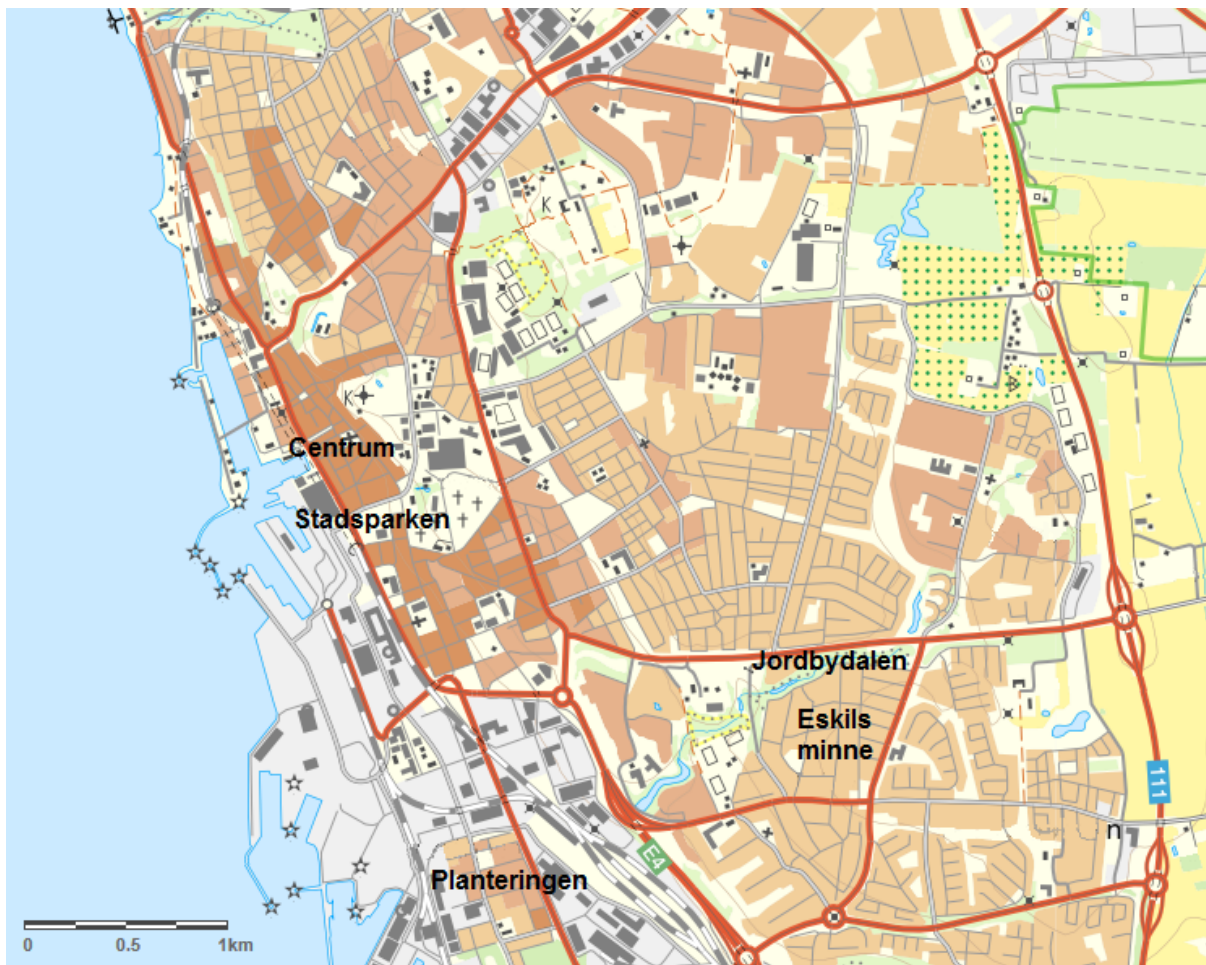
<sup>1</sup> Bakgrundskarta hämtade från Länsstyrelsernas WebbGIS (tillgänglig via: <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/karttjanster.aspx>) 2016-01-05 har kompletterats med områdesnamn

möjligheten till friluftsliv. Det är bra både ur psykisk synpunkt och fysisk. Det minskar förekomsten av stress och ökar fysisk aktivitet. Västerås har en gammal grönstrukturplan som ska uppdateras. Samtidigt som det sker en uppdatering av grönstrukturplanen, så ska det även göras en utvärdering av grönområdets sociala värde. För att undvika negativa konsekvenser av förtätning i centrum är det viktigt att grönstrukturplanens riktlinjer efterföljs, men även att genomföra en samrådsprocess för att få reda på hur viktiga vissa platser är för invånarna. Det är viktigt att även barn får vara med vid samråd och att även deras åsikter lyfts.

### 5.1.2 Helsingborg

År 2014 bodde det 135 344 invånare i Helsingborg (scb.se). År 2035 beräknas den siffran uppgå till ca 160 000 invånare. För att kunna ha bostäder till alla invånare beräknar kommunen att det kommer att krävas ca 18 000 nya bostäder fram till 2035.

I figur 3 redovisas en karta över Helsingborgs centrala delar.



Figur 3 Karta över Helsingborgs centrala delar (projektwebbar.lansstyrelsen.se)<sup>2</sup>

Helsingborgs översiktsplan fastställdes år 2010 och visionerna som presenteras däri sträcker sig fram till år 2035. Planen har delats upp i tre profilmråden; mötesplatser, boendemiljöer och logistik. Målen som kan utläsas i planen är bland annat förtätning, närhet till vattnet och tillgänglighet. Det ska vara lätt att transportera sig inom och till Helsingborg. I närmiljön ska

<sup>2</sup> Bakgrundskarta hämtade från Länsstyrelsernas WebbGIS (tillgänglig via: <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/karttjanster.aspx>) 2016-01-05 har kompletterats med områdesnamn

det alltid vara nära till en park eller ett grönområde. I översiktsplanen uppges att det är viktigt med en analys över hur invånarna rör sig i staden och hur detta skiljer sig mellan personer beroende på ålder, kön och socioekonomisk tillhörighet. Prioritering över vissa offentliga rum ska göras. Dessa rum är sådana som finns i närheten av kulturinstitutioner, idrotts- och nöjesanläggningar och andra publika anläggningar. De ska utvecklas på ett sådant sätt så att alla invånare känner sig välkomna i dessa rum.

Kommunen beskriver sex kriterier som ska eftersträvas i de offentliga rummen. Det är dock inte meningen att samtliga kriterier ska uppfyllas i alla offentliga rum. De uppsatta kriterierna är följande:

- **Inkluderande.** Stadsrummen ska vara inkluderande för alla människor. Alla ska få ha olika syften med sin vistelse.
- **Flexibla.** Platserna ska vara flexibla och kunna brukas till olika syften, både till olika aktiviteter och av olika aktörer. De ska även stimulera till aktivitet och spontanitet.
- **Toleranta.** De offentliga platserna ska vara toleranta och öppna för en bred blandning av olika aktiviteter. De ska vara utrymmen för lust och kreativitet, och på så vis bejaka det lekfulla hos människor.
- **Dynamiska.** Platser ska utformas för olika tempon och fungera både för vistelse och förflyttning.
- **Upplevelser.** Rummen ska ha en speciell identitet, beroende på innehållet eller upplevelsen människor får genom att vistas i rummet.
- **Flöden.** Människor ger, genom att skapa flöden, liv i rummet. Därför ska människor kunna vistas på en plats under dygnets alla timmar.

I avsnittet om logistik i översiktsplanen tas folkhälsan upp som en liten del. Det står att om fler människor cyklar, går eller åker kollektivt, kommer bland annat folkhälsan att förbättras. Men det skulle även leda till mindre buller, minskad trängsel och en förbättrad luftkvalitet. Staden ska utformas på ett sådant sätt att viktiga målpunkter ska kunna nås med cykel eller via gång. Ett cykelvägnät som förbinder land och hav är viktigt. Det skulle göra det lättare för både invånare och turister att ta sig runt till olika rekreationsområden i staden. Genom ett samarbete mellan nordskånska kommuner ska även gång och cykelstråk mellan landsbygd och stad skapas, för att främja aktiv transport och för att alla ska känna att de har en del i staden.

När staden ska växa finns det olika riktlinjer om markanvändningen när det gäller nybyggda områden:

- Det ska vara en blandad markanvändning, där service, bostäder och verksamheter blandas.
- Hög exploatering i närheten av stationslägena, och effektiv markutnyttjande.
- Strukturen ska underlätta för hållbart resande.
- Bebyggelsen ska fördelas mellan de olika exploateringsområdena för att få en jämn ekonomisk uppdelning och god demografisk utveckling.
- Mötesplatser och offentliga rum ska studeras.

Det finns även riktlinjer uppsatta när det gäller exploatering av redan befintliga områden som kompletteras:

- Varje plats är unik och det ska beaktas i planeringen.
- Det ska vara en blandning mellan olika funktioner.
- Mötesplatser ska utvecklas och kopplas till cykel- och kollektivtrafiknätet.
- Flerbostadshus kan med fördel byggas i befintliga småbostadshusområden.

- Grönytor ska värnas om och utvecklas.

I Helsingborgs konsekvensanalys för översiktsplanen anges att möten mellan människor är grunden för psykisk och fysisk hälsa. Genom att i översiktsplanen arbeta för att främja möten i vardagen kommer boende i Helsingborg att integreras med varandra och komma i kontakt med människor de annars inte hade träffat. Detta skapar förutsättningar för en bättre psykisk hälsa bland invånarna.

I konsekvensbeskrivningen om mötesplatser tas även barnperspektivet upp. Genom att öka tillgängligheten till parker och rekreationsområden skapas en bättre uppväxtmiljö för barn. Närhet till grönområden och möjlighet till fysisk aktivitet är viktigt för barns utveckling, både mentalt och fysiskt.

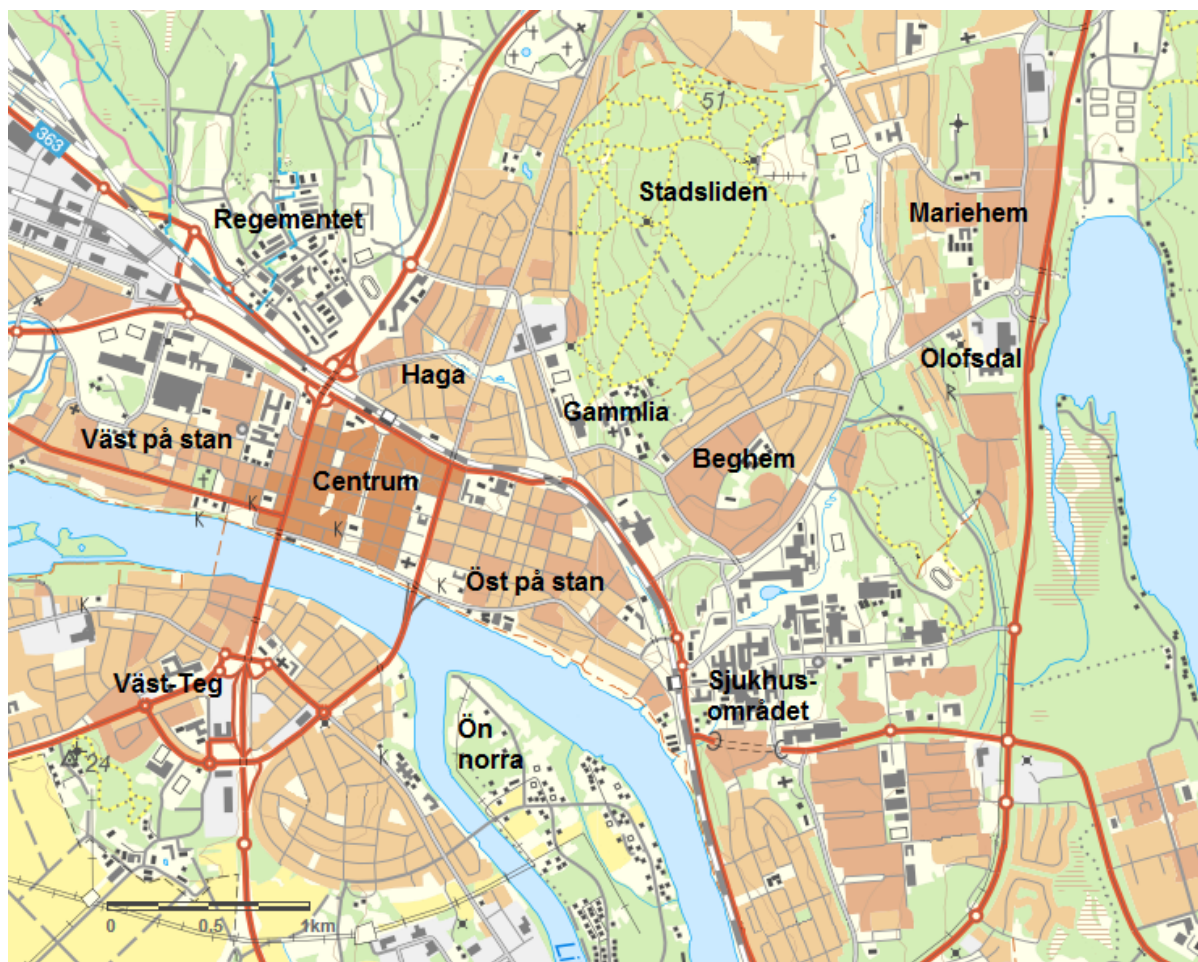
Vidare har Helsingborgs kommun ett grönstrukturprogram som antogs våren 2014. Grönstrukturprogrammet är ett viktigt underlag när det gäller beslut som ska tas i detaljplaner samt övergripande mål i översiktsplanen. I Grönstrukturprogrammet finns särskilda avsnitt för rekreation, grönstrukturens betydelse för vardagsliv och hälsa. Här lyfter författarna hur viktiga grönstrukturer är när det gäller människors hälsa. Parker och natur är viktiga och lockar människor till fysisk aktivitet, vilket är viktigt för folkhälsan. Att ha närhet till områden för rekreation och fysisk aktivitet leder till att mer tid spenderas där, vilket i sin tur leder till minskad stress och ökat välmående.

Barns hälsa påverkas mycket av deras närområde samt tillgången till grönområden och naturliknande platser. Genom att barn vistas mycket ute blir de friskare, mer fysiskt aktiva och får bättre koncentrationsförmåga.

Det är inte bara i anslutning till boendet som det är viktigt med grönområden. För många är lunchrasten den enda möjligheten för en promenad i dagsljus under årets mörka månader. Därför är det viktigt att det även finns grönområden i områden där det finns många arbetande. Förutsättningarna för fysisk aktivitet är viktigt att ta med i samhällsplaneringen. Fysisk inaktivitet är ett problem och genom att planera för ökad fysisk aktivitet skulle aktiviteten kunna öka i omfattning. Genom att till exempel planera för gång- och cykeltrafik samt bygga idrottsanläggningar, skulle den fysiska aktiviteten kanske öka. Målet med Helsingborgs gröna struktur är bland annat att uppmuntra till lek, vila och motion.

### **5.1.3 Umeå**

Umeå är norra Sveriges största stad, sett till befolkningmängden. Här bor 119 613 invånare (statistiska centrabyrån), varav 36 700 är studenter. Med en medelålder på 38 år så har Umeå en ung befolkning, i jämförelse med riket i stort. Umeå är beläget nära både hav, älv och skog och det är nära till ett aktivt friluftsliv. Umeås översiktsplan över de centrala delarna antogs år 2011. I figur 1 redovisas en karta över Umeås centrala delar.



Figur 1. Karta över Umeås centrala delar (projektwebbar.lansstyrelsen.se)<sup>3</sup>

Umeås invånarantal förväntas öka till 200 000 invånare till år 2050. Det innebär att det skulle behövas en fördubbling av bostäder och arbetsplatser i de centrala stadsdelarna. Enligt översiktsplanen ska staden bli både tätare och mer funktionsblandad. Den strategiska planen för Umeås utveckling grundar sig i Aalborggätandena. Med hjälp av åtagandena ska Umeå arbeta med miljö, hälso- och jämställdhetsfrågor. När det gäller mål för den fysiska planeringen, så är förtätning och den täta staden en strategi som genomsyrar hela översiktsplanen. Tillväxten som sker i Umeå ska till störst del hamna inom en femkilometersradie från stadskärnan eller universitetsområdet. Även nybyggda områden ska utformas med en hög grad av täthet och kunna stödja närliggande stadsdelar med lägre täthet. En tät stad skulle gynna alla invånare och även locka till ökat cyklande och gående. Framförallt skulle en tät stad gynna kvinnor, unga och barn, då det ofta är dessa grupper som i störst utsträckning går, cyklar eller åker kollektivt.

De nya områdena som växer fram i Umeå ska ha kollektivtrafiken som utgångspunkt. Planering av områden ska göras utmed befintliga kollektivtrafikstråk. Även om kollektivtrafiken är grunden så ska cykel och gång prioriteras, särskilt i stadskärnan.

<sup>3</sup> Bakgrundskarta hämtade från Länsstyrelsernas WebbGIS (tillgänglig via: <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/karttjanster.aspx>) 2016-01-05 har kompletterats med områdesnamn

När det gäller barnens tillgång till stadsrummet så är det viktigt att skapa miljöer som är både säkra och attraktiva för barnen. Ett stort problem när det gäller barns säkerhet i staden är biltrafiken. Det är viktigt att det finns säkra gång- och cykelvägar där barnen på egen hand kan transportera sig på ett säkert sätt runt om i staden och till olika aktiviteter.

I Umeås översiktsplan lyfts vikten av att planera för fysisk aktivitet fram. Det konstateras att vardagsmotionen är det som har störst inverkan på människors hälsa. Riktlinjer för stadsutvecklingen i Umeås stadskärna är att den ska utvecklas som en plats för handel, arbete, boende och kultur. Här ska kollektivtrafik, gående och cyklister prioriteras. I områden med ny bebyggelse ska det offentliga rummet och vardagslivet vara i fokus. Barriäreffekter, som orsakas av exempelvis järnvägar, trafikleder och vattendrag, ska undvikas för att underlätta invånarnas rörelse i staden, både mellan olika funktioner såsom service, arbetsplats och skola, men även mellan stadsmiljö och naturmiljö. Förtätning i form av höga hus ska till så stor grad som möjligt inte påverka de offentliga rummen. Höga hus kan på olika sätt påverka stadens gestaltning, både rent estetiska, men även i form av skuggor och så vidare. Men högre hus är trots allt något som bör eftersträvas. Riktlinjerna för det offentliga rummet handlar främst om att fokusera på kvalitén, att satsa på utveckling av de befintliga rummen och att göra dem trygga och tillgängliga.

I Umeå ska vatten och grönt ha lika stor del i stadsplaneringen som bebyggelse och infrastruktur. Grönska är viktigt för staden och dess invånare på många sätt; ekologiskt, ekonomiskt och socialt. Genom att Umeå anses vara attraktivt att besöka, ökar de ekonomiska intäkterna till staden och olika verksamheter. När det gäller de ekologiska fördelarna så ger grönska stora fördelar såsom förbättrad luftkvalitet, lokalklimat och biologisk mångfald i staden. Grönytor är även positiva när det gäller de sociala värdena. Parker och lekplatser med mera skapar naturliga mötesplatser. Dessutom är de oftast gratis att använda, vilket gör att fler människor har möjlighet att utnyttja dem. Istället för att skydda naturen från staden ska naturen istället försöka inkluderas i stadsplaneringen. I den centrala staden är behovet av grönytor, lekplatser och andra ytor för aktivitet som störst. I Umeå finns idag för få sådana platser och behovet kommer att öka i och med att befolkningen i många stadsdelar kommer att öka. När det gäller trafikplaneringen i Umeå så är ett av målen att det ska vara attraktivt att cykla och gå i Umeå året runt. När cykel och gångvägar byggs ut ska ändamålet rekreation och nyttotrafik skiljas åt.

## 5.2 Intervjuer

### 5.2.1 Västerås

I Västerås träffade jag Ingrid Legrell Crona, planarkitekt, och Solveig Sandberg, folkhälsostrateg. På samma sätt som inför mitt besök i Helsingborg hade jag innan jag reste till Västerås läst in mig på de olika planhandlingarna som har med den gällande översiktsplanen att göra. Innehållet nedan är enbart ett resultat av vad de intervjuade har sagt under intervjun. Mina åsikter har ingen plats i detta avsnitt.

Rörande min första frågeställning; *“Hur kan möjligheten till fysisk aktivitet tas till vara när städer förtätas?”*, uppgavs att strategin för Västerås när det gäller förtätning är att bygga inifrån och ut. Framförallt ska nybyggnation ske inom tätorten Västerås med utgångspunkten



att bygga inom den redan byggda staden, men även inom vissa av tätorterna kring Västerås. Planen är att bygga 14 000 bostäder till år 2025, varav 10 000 bostäder enligt planen ska byggas inom tätorten. Legrell Crona använder inte gärna ordet förtäta, utan säger istället komplettera. Inom den byggda staden är det meningen att fler boenden ska skapas genom att komplettera och omvandla befintlig bebyggelse. Ett exempel på detta är det gamla industriområdet Kopparlunden där bebyggelsen i dagsläget endast utgörs av verksamheter och inga bostäder. Där ska det tillkomma bostäder och på så sätt både förtäta och skapa ett funktionsblandat område. Öster Mälarstrand är också ett sådant område som ska omvandlas. Detta område var även det ett tidigare industriområde som idag har kompletterats med bostäder. När det gäller vilken mark som exploateras är det olika, men i grönstrukturplanen pekas några grönområden ut som inte får exploateras, om det inte leder till att de gröna värdena stärks. Överlag är det mestadels parkeringsytor och andra hårdbelagda ytor som används när det byggs nytt, men ibland kan även grönytor som inte anses ha något större värde användas. Det kan även handla om att bygga på höjden på redan befintliga hus, eller inreda vindar och liknande för att förtäta staden.

När nya områden ska exploateras ska kollektivtrafiken vara kärnan. Vid val av olika områden för exploatering ska det undvikas att välja områden som saknar kommunikation via kollektivtrafik. Om det skulle vara aktuellt att exploatera i ett grönområde, ska det göras en inventering av området, framförallt med avseende på de biologiska värdena. Just nu arbetar kommunen med att framställa en ny grönstrukturplan. Den gällande planen är från 2004 och kan inom vissa delar vara förlegad. I den befintliga grönstrukturplanen är det framförallt biologiska värden som framhålls, men även sociala värden. Dock har inte de sociala värdena utvärderats med hjälp av kartering utan enbart med hjälp av teorier. I den kommande planen ska det inom ett pilotprojekt göras en sociotopkartering för att även belysa de sociala värdena i olika områden. Tyvärr kommer det inte att vara möjligt att göra en sådan kartering över hela staden till att börja med, utan det är först två pilotprojektområden, och arbetet kommer att påbörjas hösten 2015.

Det är viktigt att vid förtätning bevara cykelvägar och gångstråk så att människor lätt ska kunna röra sig i staden. Sandberg lyfter vikten av att känna närhet i staden. Kunskapen har höjts mycket när det handlar om hur folk upplever närhet och tillgänglighet till olika platser. När det gäller barriärer och andra saker som påverkar människors rörlighet så har kunskapen lyfts mycket i kommunen.

Legrell Crona fyller i att något av det viktigaste är att det finns möjlighet för vardagsrörelse, såsom att cykla och gå till arbete och skola. Detta ska vara möjligt under alla årets årstider. Det är således viktigt att det finns cykelställ, som skottas under vintern, och även att cykelbanor blir prioriterade när det gäller snöröjning. Att främja fotgängare och cyklister ska genomsyra hela processen, från övergripande plannivå till den faktiska driften.

Som svar på min andra frågeställning; *“Vilken möjlighet har planerare att med planinstrumenten påverka folkhälsan?”*, framhålls vikten av att, med hjälp av planinstrumenten, i tidigt skede planera för rörelse. Tillgången till gång- och cykelvägar poängteras, liksom att de är attraktiva.

Funktionsblandning är en strategi som funnits i kommunen under en lång tid, men det är svårt när det gäller redan befintliga områden att skapa blandning. I nybyggda områden har försök gjorts att blanda boende med andra funktioner. Men det har funnits svårigheter för de olika verksamheterna att vara lönsamma i dessa områden, framförallt beträffande handel. I

detaljplanen för Öster Mälarstrand lades det in att det skulle kunna vara verksamhetslokaler på bottenplan, men det fungerade inte ekonomiskt för de olika verksamheterna som nu har lagts ned. I och med att fler flyttar in i området kan detta komma att ändras, så att det blir lättare att ha en lönsam verksamhet i området. I dagsläget är det dock framförallt boende som är attraktivt att ha i områdena i direkt anslutning till Mälaren.

I kommande projekt, såsom Kopparlunden, finns dock större möjligheter att skapa ett mer funktionsblandat område. Där finns det redan arbetsplatser och en del kulturverksamhet. Det är från början redan etablerat.

Det gäller att inte bli för nöjd med arbetet inom stadsutveckling. I Västerås har det funnits tendenser på nöjdhet när det gäller cykelbanorna. Utvecklingen av dessa i staden har på senare år i det närmaste stått still. Redan på 60-talet fanns det ca 30 mil cykelvägar runt om i staden. Kommunen var bland de första i landet när de gäller denna typ av satsningar, men sedan 70-talet har det inte hänt så mycket med den utvecklingen och Västerås har nästan hamnat lite på efterkälken istället. Många städer har kommit ikapp, och en del även kommit om när det gäller cykelmöjligheter. När det gäller att synliggöra cyklisten och fotgängaren i staden har Västerås däremot gått framåt. Det är numera accepterat att prioritera dessa transportsätt framför bilen. Det finns en möjlighet att i översiktsplanen ange vad som ska prioriteras, och eftersom översiktsplanen är vägledande ska kommande beslut fattas med dessa prioriteringar som bakgrund.

De svårigheter som finns med att försöka påverka folkhälsan som planerare uppges vara att få planer och mål att bli verklighet. Det förekommer mycket värdefulla diskussioner i utformningen av översiktsplanen, men mycket försvinner på vägen till verklighet. Sandberg uppger att det kan vara svårt att få genomslag. Det kan till exempel ta stopp när det kommer till budgetering när olika projekt ska prioriteras. Ett annat dilemma är intressekonflikter som kan dyka upp i samband med hur olika offentliga platser ska användas. I Skultuna, en ort utanför Västerås, finns det två olika skogsområden. Ett av områdena har inriktning mot motion och fysisk aktivitet, vilket bidrar till att det i det området är livfullt och inte så attraktivt bland de som söker vila och avslappning. Istället så finns det ett annat område i Skultuna som inte får skötas för mycket. Det ska få vara som det är, utan några större ingrepp. I den nya gröstrukturplanen kommer denna typ av frågor att lyftas ytterligare, och med hjälp av kartering kommer olika intressen att lyftas.

Avseende min tredje frågeställning; *“Finns det något samarbete mellan planerare och folkhälsovetare på kommunerna?”*, så uppges att det i Västerås finns ett klart samarbete mellan planerare och folkhälsovetare. Sandberg, som enligt ovan är folkhälsostrateg på kommunen, är aktivt delaktig i arbetet med översiktsplanen. Hon bidrar med både kunskap och engagemang, och beskriver sig själv som en hök när det gäller folkhälsa, jämställdhet och sociala dimensioner. Ibland hade det varit bra om de som arbetar med planarbetet kunde vara lite mer självgående när det gäller att inkludera folkhälsofrågorna. Det finns ibland tendenser till att folkhälsofrågorna glöms bort. Ibland finns det brister när det gäller att verkligen prioritera dessa frågor, särskilt när det kommer ner till detaljplanenivå, där Sandberg ibland upplever att folkhälsofrågorna “skyndas förbi”.

## 5.2.2 Helsingborg

I Helsingborg träffade jag Malin Rizell som arbetar som chef för översiktsplaneringen på Stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborg. Innehållet nedan är enbart ett resultat av vad de intervjuade har sagt under intervjun. Mina åsikter har ingen plats i detta avsnitt.

Innan jag åkte till Helsingborg hade jag tagit del av Helsingborgs handlingar som rör den gällande översiktsplanen. De dokument som jag läst in mig på är Översiktsplan från 2010, Grönstrukturprogram, Trafikprogram, Cykelplan samt den fördjupade översiktsplanen H+. Dessa strategiska dokument ligger alla som underlag till översiktsplanen.

Enligt översiktsplanen är strategin att Helsingborg ska växa inifrån och ut. På detta sätt kommer staden att förtätas och fokus ska ligga vid de befintliga stationsorterna och särskilt de stationsorter som ligger utmed västkustbanan. Utöver detta så finns det ingen särskild strategi avseende var och hur staden ska förtätas, utan det är lika över hela staden.

När det gäller vilka ytor som blir exploaterade i Helsingborg så varierar det. När det är mindre ytor så kan det vara både grönytor eller redan hårdbelagda ytor. När det är större områden som ska bebyggas så är det oftast gammal industrimark. Ett exempel på ett sådant område är H+. Det är ett område som tidigare använts till olika industriverksamheter. Området består till största delen av hårdgjord yta, och har inga gröna värden. Det innebär att det kommer att behöva anläggas grönområden och andra ytor för aktivitet, men även för vila. Det viktigaste när det gäller planerna i Helsingborg är att skapa förutsättningar för att kunna gå och cykla i staden. Det ska kännas självklart att kunna gå mellan olika platser.

I trafikprogrammet har de olika transportsätten värderats olika i en prioriteringslista, vilket tidigare nämnts. Högst upp står gångtrafiken. Därför är det viktigt att barriärer som finns mellan olika områden byggs bort. Exempel på sådana barriärer är järnvägen och E4:an. Inom området H+ är planen att järnvägen ska grävas ner, vilket skulle leda till ökad kommunikation mellan centrum och de sydvästra delarna av Helsingborg. Som det ser ut idag är möjligheten att gå mellan dessa delar av staden begränsad.

Det aktuella arbetet som pågår just nu handlar främst om hur gångstråken ska kunna utvecklas runt om i hela Helsingborg. Arbetet går framförallt ut på att identifiera var det finns brister och saker som bör åtgärdas inom gångstråken, men även var gångstråken eventuellt bör kompletteras. Det finns en tanke på att det ska finnas olika typer av gångstråk, såsom huvudgata, parallellgata och så vidare. Identifierade brister och problem kommer sedan att inkluderas i handlingsplanen. Tidigare har fokus till stor del legat på fotgängaren i centrum, men kommunikationen mellan områdena utanför centrum ska också förbättras. Detta är viktigt för att kunna skapa ett flöde av människor mellan stadens olika delar. Som det ser ut nu så är till exempel området Planteringen isolerat med flera fysiska barriärer som ligger runt om.

När det gäller min första frågeställning, ”Hur kan möjligheten till fysisk aktivitet tas tillvara när städer förtätas?”, så handlar det i Helsingborg mycket om att skapa goda förutsättningar för invånarna. Det är viktigt att det sparas stråk och områden som kan användas för aktivitet såväl som för vila. Förutsättningar för gång- och cykeltrafik ska även skapas genom att

försöka minska biltrafiken i centrum. Även kollektivtrafiken ska få ta mer plats, samtidigt som gång- och cykelvägar ska utvecklas och öka. Att stärka grönområdena är en annan strategi för att få människor att bli mer fysiskt aktiva. Utvecklingen ska ske med hjälp av en ny gröstrukturplan. Det finns dock i dagsläget inga planer på att använda sig av kartering i arbetet med den nya gröstrukturplanen, vilket skulle kunna vara lämpligt när det handlar om sådant som upplevs på olika sätt mellan olika personer. För en person kan ett ingrepp vara positivt, samtidigt som det för en annan person har motsatt effekt. Detta kan tydliggöras genom exempelvis sociotopkartering. I Helsingborg har man arbetat med att ha en dialog med invånarna. Detta har exempelvis resulterat i att det i området Jordbydalen kommer att anläggas ett utegym och det kommer även bli ökad belysning i området. Jag kan efter att ha studerat kartan över Helsingborg konstatera att området Eskils minne ligger i anslutning till Jordbydalen. Rizell konstaterar i intervjun att denna typ av satsningar ofta görs i de områden där medborgarna efterfrågar det.

I områden där invånarna inte är lika engagerade finns det risk att det inte händer lika mycket. Tanken är att det ska vara en jämn fördelning mellan satsningar i alla stadsdelar. Ingen särskild beaktning tas till de områden som är mer socioekonomiskt utsatta, kvalitén ska öka jämnt över hela staden, men problem uppstår vanligen när det gäller att sätta handling på orden. I översiktsplanen är det lätt att beskriva olika planer och målsättningar, men svårigheten blir när det faktiskt ska verkställas.

Avseende min andra frågeställning; *Vilken möjlighet har planerare att med planinstrumentet påverka folkhälsan?* ser Rizell möjligheter i planerarnas uppgift att påverka folkhälsan, framförallt genom att skapa möjligheter till fysisk aktivitet. Men det är svårt att med enbart den fysiska utformningen få människor att vara mer fysiskt aktiva. Mycket är upp till den enskilda individen. Men hon tror att viss påverkan kan göras med hjälp av den fysiska utformningen. Bäst resultat skulle nås om det finns ett samarbete mellan olika verksamheter, såsom information i skolor, på arbetsplatser och så vidare.

Genom att öka kunskapen om olika gruppers behov, skulle den fysiska planeringen kunna nå längre. Rizell tror även att de skulle kunna arbeta mer med att skapa beteende förändringar hos invånarna.

När det gäller att få översiktsplanen till verklighet kan det även här uppstå svårigheter. Mycket handlar om hur budgeten sätts. Här är det viktigt med kunskap som sedan kan bli handlingsplaner, för att visa vikten av vissa investeringar och projekt

Malin Rizell lyfter även vikten av att människor ska känna sig säkra i staden, dagtid, kvällstid och nattetid. År 2001 installerades övervakningskameror i Stadsparken i Helsingborg. Detta var en av de första offentliga platserna i Sverige att få kameraövervakning.

Att endast arbeta med översiktsplanen när det gäller att påverka folkhälsan räcker dock inte. Eftersom översiktsplanen inte är bindande, utan endast rådgivande, är det inte alltid att det som står i planen blir till handling. Rizell menar att det krävs mycket för att det som tas upp i översiktsplanen tas från teori till verklighet. Rörande budgetering, så bör till exempel trafikstrategin och dess prioritering ligga till grund för olika beslut. Om en jämförelse mellan satsningar på biltrafik och gångtrafik görs, så läggs det betydligt mer pengar på bilarna än på de gående. Mycket av detta beror på att även små ingrepp för bilarna kostar mycket pengar, samtidigt som det är billigare att satsa på de gående.

Gällande min tredje frågeställning, *“Finns det något samarbete mellan planerare och folkhälsovetare på kommunen?”*, så uppger Rizell att det i Helsingborg inte finns någon uttalad folkhälsovetare som varit involverad i arbetet med översiktsplanen. Det är möjligt att det funnits i den gällande planen, men det finns förnärvarande ingen uttalad folkhälsovetare som är delaktig i planarbetet. Däremot finns det tre trafikplanerare som har som huvudinriktning att öka antalet fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Det finns även en person som arbetar med de sociala aspekterna. När det gäller de sociala frågorna så pågår just nu ett arbete med att lyfta kunskapen inom just detta.

Det finns intressekonflikter i satsningarna i kommunen. Det är inte mellan folkhälsovetare och planerare, utan snarare mellan planerare och politiker och ibland även invånare. Biltrafiken är en sak som det finns viss oenighet kring. Inom planeringen är målet att minska bilismen, och få bort bilarna från centrala Helsingborg, men detta finns det både politiker och invånare som motsätter sig.

### 5.2.3 Umeå

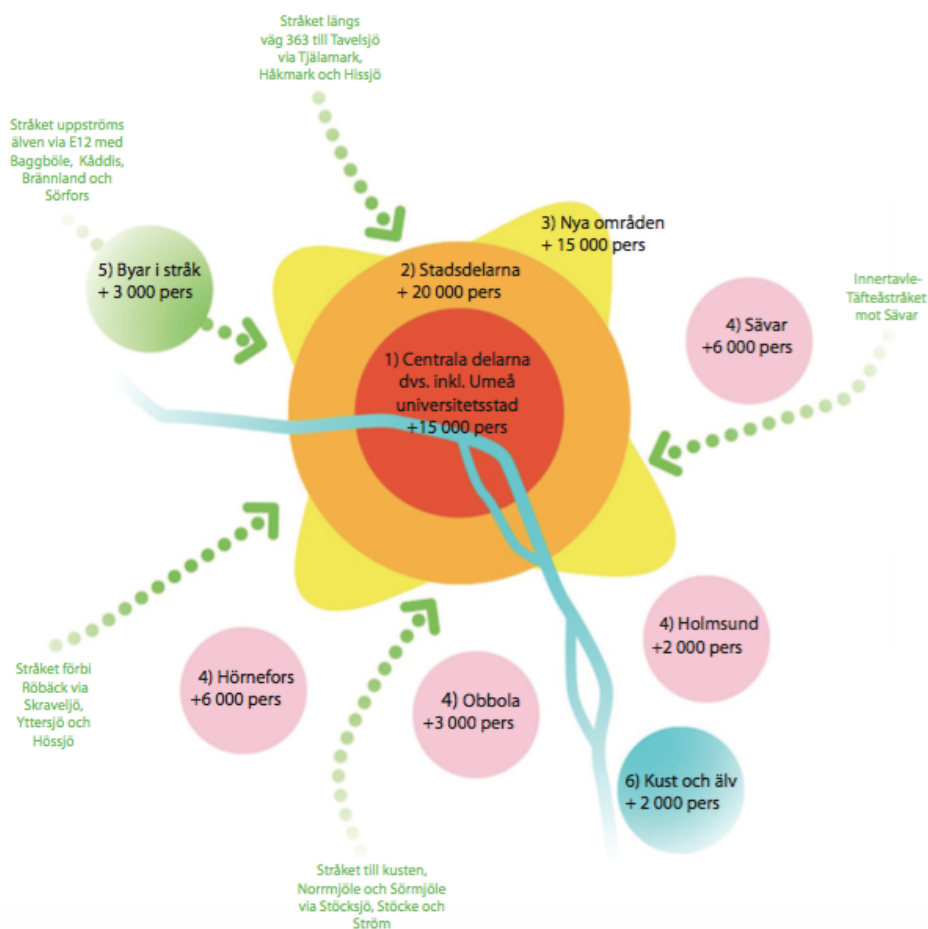
I Umeå träffade jag Annika Myren och Pernilla Helmersson för en intervju den 8e juni 2015. Myren är utvecklingsstrateg gällande landsbygdsfrågor och Helmersson är planerare på övergripande nivå. Resultatet av min intervju i Umeå är något tunnare än de andra städerna. Detta på grund av att jag förlorade mitt inspelade material och fick utgå ifrån mina anteckningar och det jag kunde komma ihåg. Annika och Pernilla har haft möjlighet att korrigera eventuella felaktigheter. Mina åsikter har ingen plats i detta avsnitt.

Umeå har ett mål att till år 2050 ha 200 000 invånare. Detta är bland annat viktigt för att behålla den kvalité som finns i till exempel sjukvården och för att ha en fungerande arbetsmarknad. När familjer väljer att flytta till Umeå ska det finnas jobb och skola för alla i familjen. Inom sjukvården är det viktigt att det finns tillräckligt många invånare för att det ska satsas på sjukvården i Umeå. Eftersom Umeå är den största staden i Norrland, är det viktigt för hela Norrland att de kvalitéerna finns kvar. Helmersson nämner de stora skillnaderna i befolkningsmängd i städer mellan norra och södra Sverige. Det är viktigt att städerna i norra Sverige växer, inte minskar. För att det ska finnas ett fungerande näringsliv och möjligheter till arbeten krävs det en attraktiv storstad.

För att Umeå ska kunna växa som stad krävs det att tillväxt sker på ett hållbart sätt. Umeå bygger därför sin översiktsplan på Aalborgåtagandena. De har arbetat med åtagandena sedan 2007, då de undertecknades av kommunen. Åtagandena har sedan dess legat till grund i översiktsplanen. I den tidigare planen som antogs 1998 var det Agenda 21 som låg till grund.

För att kunna skapa boende till alla invånare på ett hållbart sätt har Umeå en strategi att förtäta staden. De flesta boendena kommer att skapas i de centrala delarna av staden och med ett avstånd på max fem kilometer till stadskärnan. Detta för att främja transport med cykel eller gång. Övrig bebyggelse ska vara belägen utmed kollektivtrafikens stomme. Det finns en modell över hur bebyggelsen i Umeå bör vara fördelad, se figur 4. Beträffande vilken typ av mark som vanligen förtätas, så finns det stora variationer. Det finns inga direkta tendenser att det är någon speciell typ av mark. Området mellan broarna i centrum är ett område som har omvandlats, från att ha varit ett område med mycket parkeringsytor till att nu ha blivit ett område för rekreation och aktivitet. Här har bland annat en skatepark för barn och unga

anlagts. Området längsmed kajen mellan broarna är till för människorna och alla ska känna att de är välkomna och har möjlighet att vistas där.



Figur 4. Illustration över Umeås stadsdelar och förväntad befolkningstillväxt (Umeå kommun, 2011)

Det är viktigt att skapa förutsättningar för invånarna att röra på sig. Detta kan bland annat göras genom att skapa attraktiva gång- och cykelvägar, men även genom att skapa platser som är funktionella för olika typer av aktivitet.

Det finns inga utpekade strategier på hur aktivitet, avslappning och vila ska tas i beaktning i översiktsplanen. Dock finns det en tanke om att det ska finnas ytor av hög kvalitet som ska fungera till olika typer av aktiviteter, utöver att parker och friytor på kvartersmark ska vara av hög kvalitet. I översiktsplanen finns ett avsnitt som handlar om just friytor inom kvartersmark.

I Umeå genomförs ibland kompensationsåtgärder. Om en friyta kommer att minskas på grund av till exempel bebyggelse så kan det komma att kompenseras genom att det som finns kvar av friytan ska få en högre kvalitet. Vid intervjun förtydligas även att barnens behov av friytor särskilt ska beaktas, särskilt de ytor där barn ofta vistas. Sådana ytor bör till exempel inte ligga i närheten av trafikerade vägar. Under intervjun framgick det även att barnens tillgång till friytor inom kvartersmark ska tas särskild hänsyn till. Detta framgår även av översiktsplanen, av vilken det framgår att ”Barns behov av friyta ska även beaktas”.

I översiktsplanen står det att staden ska vara tillgänglig för alla. Det finns även en modell för framtida utvecklingsområden som visar på hur långt det ska vara till olika funktioner, från alla olika platser i staden, vilket framställs med hjälp av en grönstrukturkarta. Detta är mål som

det arbetas med för att uppfylla, men för att detta ska kunna fullföljas är det viktigt att ringleden runt Umeå blir färdig. Som trafiksystemet ser ut nu är halva ombyggnaden gjord, då E4:an är utdragen likt en ringled, men det saknas fortfarande sträckning för väg 363 och E12:an.

Målet är att det inom vissa avstånd ska finnas ett visst antal aktiviteter. Inom 250 meter från bostaden ska det till exempel finnas mötesplatser, anslutning till skidspår och en grön oas. Inom tio minuter på cykel ska det bland annat finnas möjlighet till bad, utsikt och kolonilott. Det finns även en gräns på 20 minuter med buss, inom vilket de ska kunna erbjudas möjlighet till konstsnöspår, fågelskådning och vandringsleder.

Det finns stora möjligheter att påverka invånarnas resvanor, till exempel genom att skapa attraktiva cykelvägar och således göra det möjligt för människor att cykla och gå i vardagen. Här är det viktigt att det känns tryggt och säkert att ta sig runt i staden. Ett projekt som lagts mycket kraft på är Stationstunneln. Stationstunneln är utformad på ett sätt som ska göra att det känns tryggt att passera. Tunneln är utformad så att det inte ska finnas några hörn som döljer, utan det råder god sikt genom hela tunneln. Den har även gjorts extra bred och hög för att få bort "tunnelkänslan". Målet var att komma bort ifrån "tunnelkänslan" då det ofta är något som förknippas med otrygghet. Det har även installerats rogvivande bakgrundsljud i hela tunneln.

Begränsningar som finns är att det är svårt att ändra på människors beteende. Här krävs andra insatser, i skolor med mera. För att försöka påverka människors beteende så använder Umeå sig av Mobility Management.

I Umeå kommun arbetar alla enheter med hälsofrågor. Det finns ingen särskild som sitter med folkhälsofrågorna i planarbetet, utan alla planerar med avseende på folkhälsan. Men det finns de som arbetar med folkhälsofrågor på kommunen som fungerar som särskilt stöd i vissa frågor.

Myren och Helmersson berättar att sociotopskartering är ett använt arbetssätt i Umeå, med stöd av såväl observationer som intervjuer. Från början var tanken att göra en kartering gällande barns användning av olika områden, men det kom att utveckla sig till att alla olika åldrar inkluderades i karteringen. Det uppges ha varit ett bra verktyg som man har haft nytta av i planeringen.

Det finns gott om motionsslingor i Umeå som är öppna för alla att använda. I dessa områden finns det även en del utegym och andra anläggningar för egenidrott. Det finns dessutom flera olika öppna friytor för spontanitet och flexibla aktiviteter.

Myren och Helmersson är noga med att påpeka att det inte finns någon uppdelning mellan folkhälsa och samhällsplanering i Umeå. Folkhälsan är inkluderad i alla kommunens arbeten, även den fysiska planeringen. I den fysiska planeringen får den en naturlig plats i och med Aalborgåtagandena. Men hälsan har plats även innan, även om det kanske har fått lite större plats i den gällande översiktsplanen i jämförelse med den tidigare planen.

Grönt parkeringsköp var ett koncept som lyftes fram under intervjun. Målet med konceptet är att minska arbetsparkeringar i centrala Umeå. Det går ut på att fastighetsägarna ges möjlighet att minska sina parkeringar åt de arbetande, och istället kunna erbjuda bättre möjligheter till mer hållbara transporter till och från arbetet. Det går ut på att fastighetsägarna köper

parkeringar av kommunen, men då i ett reducerat antal i jämförelse med parkeringsnormen. Köpet sker då till ett rabatterat pris. Fastighetsägarna åtar sig i och med köpet att erbjuda möjligheten till dusch och ombyte på arbetsplatsen. När det gäller hyresfastigheter ska fastighetsägaren betala in till en kollektivtrafikfond, varpå hyresgästerna ska kunna få rabatt på busskort. Det ska även erbjudas ett medlemskap i en bilpool.

I nästa kapitel kommer jag att analysera resultatet med hjälp av de olika teorier och tidigare forskning som jag gick igenom i kapitel 3.

## 6. Analys

### 6.1 Inledning

I kommande analys har samtliga resultat sammanställts och de redovisas under respektive frågeställning. Jag har i analysen haft uppsatsens syfte som utgångspunkt. Enligt ovan är syftet med uppsatsen följande:

*Syftet med uppsatsen är att undersöka hur översiktsplaner kan användas som ett verktyg för att påverka människors rörelse och motionsvanor i staden.*

### 6.2 Hur kan möjligheten till fysisk aktivitet tas tillvara när städer förtätas?

Målsättningen med förtätning i de undersökta städerna är att olika funktioner ska finnas inom kortare avstånd och vara mer tillgängliga. Detta skulle alltså kunna leda till att fler cyklar eller går mellan olika aktiviteter.

I de tre studerade kommunerna ses förtätning som en möjlighet att få fler att transportera sig genom att gå eller att cykla. Förtätning i sig skulle troligtvis vara bra för att främja fysisk aktivitet, då närhet mellan olika funktioner skulle kunna leda till att fler använder sig av aktiv transport. Detta visar viss del av forskningen på, men alla är inte överens om att detta är rätt väg att gå för att få fler att använda sig utan aktiv transport. Vissa menar att det krävs mer än bara tillgänglighet och närhet för att uppnå detta. Gång- och cykelvägar behöver vara av god kvalitet för att de ska användas (Cervero, et al, 2009). Det har även visat sig vara viktigt att gång- och cykelvägar är effektivt dragna, och inte leder i omvägar.

I alla tre studerade städer har de intervjuade personerna konstaterat att det kan vara ett problem att fria ytor försvinner när städer förtätas och kan ha en negativ inverkan på möjligheten till fysisk aktivitet. Detta problem tas även upp i teoridelen. Både Haaland, Van den Bosch (2015) och Dempsey, Brown och Bramley (2012) påpekar just problemet med att grönytor försvinner, vilket kan ha en negativ inverkan på den fysiska aktiviteten. Däremot så visar studien av Dempsey et al (2012) att fler tenderar att använda aktiv transport om det är kortare avstånd mellan olika aktiviteter. I den studien påvisades även att människor i större utsträckning är intresserade av att ha nära till affärer än till en offentlig park. Här är det viktigt för planerarna att göra en avvägning efter vad som är mest efterfrågat av invånarna.

När det gäller förtätning och att samtidigt ta tillvara på de grönytor som blir kvar, är det viktigt att höja kvalitén på de kvarvarande grönytorerna. Undersökningar har visat att det framförallt är funktionen och kvalitén som avgör om en grönyta används (Boverket, 2007). I



publikationen ”*Bostadsnära natur - inspiration och vägledning*” lyfts just detta fram. Även om grönytor försvinner i samband med förtätning eller komplettering av befintliga områden så skulle användandet av dem kunna öka om kvalitén ökar. Det skulle kunna handla om kompensationsåtgärder. Däremot kan det finnas svårigheter att hålla grönområdena tysta och rofyllda när fler människor ska inrymmas på en mindre yta. Enligt Strandell och Hall är tystnad och ro saker som efterfrågas när det gäller parker och grönområden i centrala Helsingfors. Ofta är den fysiska utformningen god, men det brister när det gäller närliggande biltrafik och annat ljud som genereras i staden. Detta är svårt att undvika när fler människor ska få plats i städerna, vilket kan medföra mer brus från stadslivet. Som jag nämnt i tidigare avsnitt är även lugn och ro en viktig del när det gäller möjligheten att slappna av och återhämta sig från stress och depressioner.

I Umeå används kompensationsåtgärder i områden där det finns begränsade möjligheter att anlägga eller bevara grönytor vid personbostäder. Då anläggs det istället mer kvalitativa ytor i nära anslutning till boendet, eller på andra platser i kvarteret. Även om den totala grönytan minskar så kan ytan få en högre kvalitet och på så sätt bli mer använd.

Det är viktigt att även de större friytorna finns tillgängliga i anslutning till förtätningsområden. De olika avstånd till olika typer av aktiviteter som anges i Umeås fördjupade översiktsplan, är ett bra verktyg att använda när nya områden skapas. Särskilt när områdena är tätt sammansatta och möjligheten till större friytor i direkt anslutning till bostaden kan vara svårt att behålla. Detta är ett bra exempel på vad som kan göras med hjälp av översiktsplanen. Däremot så visar undersökningen av Strandell och Hall att det är just de ytor som finns i direkt anslutning till bostaden som är de som är av störst intresse för de boende. Det är även dessa ytor som riskerar att försvinna när förtätning sker (Haaland, van den Bosch, 2015) (Dempsey, Brown, Bramley, 2012). Här är det dock inte alltid kommunen som har någon påverkan, utan det kan istället vara en privat fastighetsägare som är ansvarig för den miljön och det är då svårt att med hjälp av översiktsplanen kunna påverka det.

I Västerås är målet att i kommande översiktsplaner använda sig av kartering när det gäller grönområden. Redan idag finns det grönområden utpekade i grönstrukturprogrammet som ej får tas bort eller minskas vid eventuell nybyggnation eller förändring i den fysiska miljön. Den befintliga grönstrukturplanen värderar främst de biologiska värdena men i kommande grönstrukturplan ska sociotopskartering användas för att inkludera de sociala värdena. Som jag tagit upp i teorin så finns det ingen större mening att bevara grönytor med låg kvalitet. Det skulle istället vara bättre med mindre ytor av högre kvalitet än stora ytor med låg kvalitet. Att genomföra någon typ av kartering för att undersöka vad som efterfrågas bland invånarna är en bra metod för att kunna utveckla grönområden, samtidigt som staden förtätas.

### **6.3 Vilka möjligheter har planerare att med planinstrumentet påverka folkhälsan?**

De intervjuade ansåg att det framförallt fanns möjligheter att skapa förutsättningarna för att vara mer hälsosam i staden. Exempelvis skulle det genom att skapa cykel- och gångvänliga städer finnas större möjligheter för invånarna att välja dessa transportmedel. Alternativt genom att skapa attraktiva områden för rekreation och aktivitet. Men det är svårt att enbart med hjälp av fysisk utformning påverka människors levnadsvanor, utan det krävs insats från även andra områden. Som Faskunger och Schäfer Elinder skriver i sin publikation ”*Fysisk aktivitet och folkhälsa*” så är det viktigt att insatser för folkhälsan görs inom flera områden,

exempelvis inom sjukvården, skolor och massmedia. För att få människor att fortsätta goda vanor som de påbörjat, är det dock viktigt att det finns möjligheter för detta i staden.

Precis som författarna till artikeln *"A Joint Planning and Public Health Framework: Contributions to Health Impact Assessment"* (Northridge, Scalar, 2003) skriver behövs det större insatser än enbart den kommunala planeringen för att kunna förändra folkhälsan. Men den kommunala planeringen är en del av helheten. Det krävs alltså större insatser, och att folkhälsofrågan får större plats i olika organ i samhället. Med hjälp av olika redskap som de olika kommunerna använder skulle en lokal skillnad kunna göras, exempelvis med hjälp av gröna parkeringsköp, bättre cykelvägar, bredare trottoarer, attraktiva parker, utifrån vad invånarna efterfrågar och så vidare.

För att planerna ska bli genomförda i praktiken krävs det att arbetet med att främja fysiska transporter genomsyrar hela arbetet från planering till praktiskt utförande och att det redan i översiktsplanen och dess tillhörande dokument framgår vad kommunen ska prioritera. Katarina Nylund (Nylund, 2014) diskuterar försök på att motverka Malmös segregation. Bristande underlag och planer ledde till att arbetet inte gick som planerat. På samma sätt gäller det övriga satsningar i översiktsplanen. Finns det vaga visioner utan konkreta exempel är risken stor att satsningen inte blir av i praktiken. Troligtvis skulle möjligheterna att med hjälp av översiktsplanen kunna påverka folkhälsan vara större om hälsan fick större del i översiktsplanen, om tankarna kring folkhälsan var större i översiktsplanen och om det fanns mer konkreta förslag på vad som skulle kunna göras för att påverka människors aktiviteter i staden.

I Helsingborg har det gjorts en prioriteringslista över hur satsningar ska ske i staden. Deras lista behandlar olika trafikslag där fotgängarna ska prioriteras högst. Detta är ett bra exempel på hur översiktsplanen kan påverka kommande beslut, vid budgetering. På så sätt ökar sannolikt chansen att satsningar faktiskt hamnar på gångvägar och annat som underlättar för de gående.

Slutligen så har planerarna dessutom möjligheten att rikta satsningar till de områden där de behövs. För att kunna motverka hälsosegregationen som finns i många svenska städer kan det vara nödvändigt att använda sig av riktade satsningar, precis som Katarina Nylund beskriver i sitt exempel från Malmö (Nylund, 2014). Enligt Day (2006) kan störst påverkan på hälsosegregationen göras om satsningar riktas till de områden där hälsan är som sämst. Det är viktigt att kommuner väljer att satsa på folkhälsan även i redan befintliga områden, så att inte satsningarna enbart hamnar i nya exploateringsområden (Day, 2006). Genom att rikta satsningar till redan befintliga områden skulle hälsosegregationen minska.

#### **6.4 Hur ser samarbetet mellan planerare och folkhälsovetare ut i arbetet med översiktsplanen?**

I de tre olika kommuner som jag har besökt, så har det skilt sig åt när det gäller hur hälsofrågorna har behandlats. I Västerås hade Solveig Sandberg som folkhälsovetare en tydlig roll i översiktsplaneringen. I de två andra kommunerna fanns det ingen uttalad folkhälsovetare som var aktivt arbetande med översiktsplanen.

Att en person med djup kunskap inom folkhälsa är med i utformningen av översiktsplanen kan bidra till att sådan kunskap även förs vidare till andra delaktiga i planarbetet som från början inte varit särskilt insatta i hälsofrågor. Detta bekräftar Sandberg i min intervju i

Västerås. I och med att hon har varit aktiv i utformningen av planen har även kunskapen om hälsofrågor ökat bland andra involverade, och hälsa har blivit en mer självklar del i planprocessen.

Precis som Corburn (2004) antyder så finns det idag liten överlappning mellan de två ämnena folkhälsa och fysisk planering. Men exemplet från Västerås visar på vikten med att ha större kunskap mellan olika kunskapsområden inom kommunens verksamhet. Det kommer sannolikt att leda till att när beslut fattas som rör den fysiska utformningen kommer man med större sannolikhet att ta hänsyn till folkhälsofrågorna i större utsträckning. Kopplat till Corburns (2004) teorier, tror jag att folkhälsan hade kunnat påverkas mer effektivt om dessa två hade haft en större koppling. Som det ser ut i mina tre olika kommuner så är kopplingen inte helt självklar, och ett större samarbete mellan planerare och personer insatta i hälsofrågor skulle kunna ha en positiv effekt.

Ett hjälpmedel för att underlätta planeringen med hänsyn till folkhälsofrågor är att använda sig av en hälsokonsekvensbeskrivning (HKB). En HKB skulle kunna utgöra underlag till alla beslut som tas rörande den fysiska utformningen, på samma sätt som en miljökonsekvensbeskrivning gör.

## 7. SLUTDISKUSSION

Kan översiktsplanen användas som ett verktyg för att påverka människors rörelse och motionsvanor i staden?

Ja, jag uppfattar det som att det finns möjligheter att med hjälp av översiktsplanen kunna påverka människors rörelse och motionsvanor i staden. Med hjälp av en översiktsplan som planeringsverktyg i kommunerna finns det möjligheter att påverka människors vanor. Men översiktsplanen som verktyg kan inte på egen hand påverka, utan först och främst måste planerna bli av i praktiken. Vidare måste även andra organ i kommunerna och i samhället påverka människor på olika sätt för att uppnå en skillnad. Med hjälp av sektorsövergripande arbete kan störst skillnad uppnås.

En annan grundförutsättning är att kommunerna har som mål att påverka i dessa frågor. Finns det ingen politisk vilja, kommer troligtvis inte heller frågan tas upp i planen eller få någon större del i den fysiska planeringen. Till skillnad från miljökonsekvenser så finns det inget krav att ha med hälsokonsekvenser i översiktsplanen. Skulle ett sådant krav finnas, skulle troligtvis folkhälsoarbetet inom planeringen se annorlunda ut i kommunerna.

Jag bedömer att om arbetet med en översiktsplan sker med målet att vilja förbättra folkhälsan så är det möjligt att påverka människors rörelser och motionsvanor i staden. Men det krävs att folkhälsan är något som värderas på samma sätt som att uppfylla miljömål. Som det ser ut i dag, tycker jag att hälsofrågorna blir en biprodukt av miljöåtgärder som görs, vilket är bra, men det skulle troligtvis bli bättre hälsoresultat om hälsofrågorna fick ett eget kapitel eller del i översiktsplanen.

Jag anser att det finns möjligheter att med hjälp av översiktsplanen påverka människors fysiska aktivitet, särskilt när städer förtätas. Alla de intervjuade personerna ser det som en möjlighet att få fler människor att använda sig av aktiva transporter när städerna blir tätare, vilket även bekräftas av många studerade teorier, även om flera av de teorier som jag har tagit upp även ser risker med förtätning, såsom minskade grönområden. Finns tillgång till olika aktiviteter inom ett tätare område underlättar det för människor att till exempel cykla eller gå. Men det är just den typen av möjligheter som översiktsplanen kan bidra till. För att få människor att ändra levnadsvanor och livsstil krävs dock insatser även från andra delar av samhället.

Jag vill även uppmärksamma vikten av att ha rätt underlag när beslut tas, särskilt för att få fler att använda platserna. Ett sätt att ta reda på vad som efterfrågas av invånare är med hjälp av olika typer av kartering. Med hjälp av kartering är det möjligt att fånga upp invånarnas åsikter och syn på olika platser runt om i staden.

Det finns få svenska studier rörande vilka åtgärder som faktiskt påverkar människors vanor och hur människor vill att staden ska se ut för att de ska välja att vara mer fysiskt aktiva, eller om det överhuvudtaget spelar någon roll hur den fysiska utformningen ser ut. Många av de studier som finns handlar om teorier som arbetats fram utan att faktiskt ha frågat människor om deras åsikter och önskemål. Detta görs till viss del genom samråd och utställningar av översiktsplanen, men det är ofta endast en liten antal invånare som kommer och tycker till om planen. Skulle istället människor bli uppsökta och tillfrågade skulle troligtvis inputen från invånarna bli högre.

Framtida forskning inom området skulle kunna riktas mot vilka effekter som olika strategier har, såsom förtätning, mer attraktiva cykelbanor, riktade insatser utifrån vad invånarna efterfrågar respektive tillgängliga grönområden. Här tycker jag att det saknas undersökningar och studier från svenska städer. Internationellt finns denna typ av studier, men det skulle kunna finnas mer dokumentation rörande erfarenhet från projekt som gjorts i Sverige.

## REFERENSLISTA

- Ballabeni, A. (2015). The definition of public health-where to shift the focus: prevention or population? *Perspectives in public health*, Boston: Chan School of Public Health
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2)
- Bengs, C. (2000). *Looking good: a study of gendered body ideals among young people*. Diss. Umeå Universitet. <http://umu.diva-portal.org/smash/get/diva2:616541/FULLTEXT02.pdf>
- Bolin, K., & Lindgren, B. (2006). Fysisk inaktivitet-produktionsbortfall och sjukvårdskostnader. *Stockholm: FRISAM (Friluftsförbundet i samverkan)*.
- Boverket (2007). *Bostadsnära natur - inspiration & vägledning*, Karlskrona: Boverket [http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara\\_natur.pdf](http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf)
- Boverket (2013). *Planera för rörelse - en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen*. Upplaga 1. Karlskrona: Boverket
- Boverket, (2014). Översiktsplanen <http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Oversiktsplanering/Oversiktsplanens-funktion/> [2015-04-17]
- Boverket, (2014a). Översiktsplanen- för en långsiktig bra helhet., Uppdaterad 120520 <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/kommunal-planering/oversiktsplanering/> [2015-04-17]
- Bryman, A., (2013). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Liber: Malmö
- City of New York (2010). *Active Design Guidelines, Promoting physical activity and health in design*. City of New York.
- Corburn, J. (2004). Confronting the challenges in reconnecting urban planning and public health. *American journal of public health*, 94(4)
- Day, K. (2006). Active living and social justice: planning for physical activity in low-income, black, and Latino communities. *Journal of the American Planning Association*, 72(1)
- Dempsey, N., Brown, C., & Bramley, G. (2012). The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability. *Progress in Planning*, 77(3)
- Edwards, P., & Tsouros, A. D. (2006). *Promoting physical activity and active living in urban environments: the role of local governments* (No. 89). WHO Regional Office Europe.

Ekblom Bak, E. (2014). All aktivitet är bra aktivitet. *Svensk Idrottsforskning: Organ för Centrum för Idrottsforskning*, 23(1), 16-19.

Esaiasson, P., Gilliam M., Oskarsson, H. & Wängnerud, L (2012) *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Nordstedts: Stockholm

Faskunger, J, Folkhälsoinstitutet, (2007), *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget- "Byggd miljö och fysisk aktivitet"*  
[http://www.frisknaturen.org/media/den\\_byggda\\_milj\\_ns\\_p\\_verkan\\_p\\_fysisk\\_aktivitet\\_fhi.pdf](http://www.frisknaturen.org/media/den_byggda_milj_ns_p_verkan_p_fysisk_aktivitet_fhi.pdf)

Faskunger, J. (2008b). *Barns miljöer för fysisk aktivitet: Samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga*. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut (2008:33).  
[http://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/12226/R200833\\_barns\\_miljoer\\_for\\_fysisk\\_aktivitet\\_webb.pdf](http://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/12226/R200833_barns_miljoer_for_fysisk_aktivitet_webb.pdf)

Faskunger, J. (2008a). *Samhällsplanering för ett aktivt liv*. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut (2008:30)

Folkhälsomyndigheten (2013). Vad är en HKB?  
<http://www.folkhalsomyndigheten.se/amnesomraden/livsvillkor-och-levnadsvanor/metoder-och-planeringsverktyg/planeringsverktyg/halsokonsekvensbedomning/vad-ar-en-hkb/>  
[2015-12-21]

Folkhälsomyndigheten (2014). *Folkhälsan i Sverige- Årsrapport 2014*.  
Folkhälsomyndigheten, Östersund.  
<http://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/17825/Folkhalsan-i-Sverige-arsrapport-2014.pdf>

Forsyth, A., Oakes, J. M., Schmitz, K. H., & Hearst, M. (2007). Does residential density increase walking and other physical activity?. *Urban Studies*, 44(4)

Grahn, P., & Stigsdotter, U. K. (2010). The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration. *Landscape and urban planning*, 94(3)

Haaland, C., & van den Bosch, C. K. (2015). Challenges and strategies for urban green-space planning in cities undergoing densification: A review. *Urban Forestry & Urban Greening*, 14(4)

Healthy Cities, (2014). *Hälsofrämjande stadsplanering*, maj 2014, Malmö Stad: Nationella Healthy Cities nätverket,  
[http://healthycities.se/wp-content/uploads/2014/10/Halsoframjande\\_stadsplanering.pdf](http://healthycities.se/wp-content/uploads/2014/10/Halsoframjande_stadsplanering.pdf)

Helsingborg kommun. *ÖP 2010- en strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*. Helsingborg 2010, Helsingborgs Kommun.

Helsingborgs kommun. *ÖP 2010- en strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling. Konsekvensbeskrivning- Miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser*  
[http://styrning.helsingborg.se/wp-content/uploads/2015/03/Konsekvensbeskrivningar\\_for\\_oversiktsplan2010\\_sbf.pdf](http://styrning.helsingborg.se/wp-content/uploads/2015/03/Konsekvensbeskrivningar_for_oversiktsplan2010_sbf.pdf)

Haglund, B. J. (1996). Stödande miljöer för hälsa- *en strategiskt begrepp för det hälsofrämjande arbetet*. Socialmedicinsk tidskrift, 1996.

Kaplan, S., & Kaplan, R. (2003). Health, supportive environments, and the reasonable person model. *American journal of public health*, 93(9)

Kemm, J. (2008). Health impact assessment: an aid to political decision-making. *Scandinavian Journal of Public Health* (2008:36)

Landskrona Stad, Ord och begrepp,  
<http://www.landskrona.se/Pages/Page.aspx?pageId=15558> [2015-12-21]

Local Actions for Health, <http://www.sustainablecities.eu/commitments/document/local-action-for-health/>  
[2015-04-10]

Länsstyrelsens karttjänster (2015).  
<http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/karttjanster.aspx> [2016-01-05]

Nylund, K., (2014). Conceptions of justice in the planning of the new urban landscape– Recent changes in the comprehensive planning discourse in Malmö, Sweden. *Planning Theory & Practice*, 15(1)

Nyström, J., Tonell, L., (2012). Planeringens grunder- *en översikt*, Lund: Studentlitteratur AB

Region Gotland, (2014). Sociotopkartering  
<http://www.gotland.se/sociotopkartering> [2015-12-05]

Ryen, A., (2004). Kvalitativ intervju- *från vetenskapsteori till fältstudier*, Malmö: Liber

Shäfer Elinder L, Faskunger J (red), (2006). *Fysisk aktivitet och folkhälsa*, Statens folkhälsoinstitut (2006:13)  
[http://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/21516/R200613\\_Fysisk\\_aktivitet\\_0701.pdf](http://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/21516/R200613_Fysisk_aktivitet_0701.pdf)

Cernerud, L., Arnesson, H., Kugelberg, S., Paulsson, G., Brodin, H., Olsson, M. C., & Ainestrand, D. (2009). Folkhälsovetenskap-arbetet med ämnets definition. *Socialmedicinsk tidskrift*, nr 1, 2009

Statens beredning för medicinsk utvärdering, (2007). Metoder för att främja fysisk aktivitet, *En systematisk litteratur översikt*. Stockholm: SBU (nr 118)

Statens Folkhälsoinstitut (2005). *Vägledning för hälsokonsekvensbedömningar- Med fokus på social och miljömässig hållbarhet*. Stockholm: Statens Folkhälsoinstitut (2005:39).  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/21498/r200539vhkbsvensk0511.pdf>



Statens folkhälsoinstitut, (2013). Främja goda levnadsvanor genom åtgärder i levnadsmiljöplanerna och följ upp fysisk aktivitet. Östersund: Statens folkhälsoinstitut  
<http://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/13001/Framja-goda-levnadsvanor-genom-atgarder-i-livsmiljon.pdf>

Statistiska centralbyrån (2015). Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2014 och befolkningsförändringar 2014.  
<http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Kommun-lan-och-riket/385423/#> [2016-01-05]

Statistiska centralbyrån (2010). Sveriges största tätorter: 85 procent har promenadavstånd. Valfärd- SCB:s tidsskrift om arbetsliv, demografi och välfärd. 1/2010, 14-16

Stigsdotter, U. K., & Grahn, P. (2011). Stressed individuals' preferences for activities and environmental characteristics in green spaces. *Urban forestry & urban greening*, 10(4)

Strandell, A., & Hall, C. M. (2015). Impact of the residential environment on second home use in Finland—Testing the compensation hypothesis. *Landscape and Urban Planning*

Sustainablecities, Better Mobility, Less traffic!  
<http://www.sustainablecities.eu/commitments/document/better-mobility/>  
[2015-04-10]

Trafikverket (2012). Mobility management i byggskedet- vad, varför och hur? Göteborg: Trafikverket

Umeå Kommun, Aalborgsättagandena – för en hållbar stadsutveckling. Umeå: Umeå Kommun  
[http://www.umea.se/download/18.2aeb902411d30c9e460800015057/1361887842619/Aalborgsatagandena\\_svenska.pdf](http://www.umea.se/download/18.2aeb902411d30c9e460800015057/1361887842619/Aalborgsatagandena_svenska.pdf)

Umeå kommun Översiktsplan- fördjupning för de centrala stadsdelarna. Umeå, Umeå kommun 2011  
[http://www.umea.se/download/18.1a5fea8a1437b3e6e528806/1390481539173/Fop\\_centrala\\_stadsdelarna\\_lagupplust.pdf](http://www.umea.se/download/18.1a5fea8a1437b3e6e528806/1390481539173/Fop_centrala_stadsdelarna_lagupplust.pdf)

Vägverket (2008). Mobility management i byggskedet- erfarenheter, exempel och metod. Vägverket Region Väst (2008:124)

Västerås Stad. Västerås översiktsplan 2026 – med utblick mot 2050. Västerås 2012, Västerås Stad.

Västerås Stad. Hållbarhetsbedömning- bilaga till Västerås översiktsplan 2026. Västerås 2012, Västerås Stad.

Wagner, A., Simon, C., Ducimetiere, P., Montaye, M., Bongard, V., Yarnell, J., ... & Arveiler, D. (2001). Leisure-time physical activity and regular walking or cycling to work are associated with adiposity and 5 y weight gain in middle-aged men: the PRIME Study. *International journal of obesity and related metabolic disorders: journal of the International Association for the Study of Obesity*, 25(7)

World Health Organisation (1946). WHO's definition av hälsa.  
<http://www.who.int/suggestions/faq/en/> [2015-04-17]

## Bilaga 1, Intervjufrågor Umeå

**Syftet är att undersöka hur översiktsplaner kan påverka människors rörelse och motionsvanor i staden.**

- *Hur kan möjligheten till fysisk aktivitet tas till vara när städer förtätas?*
  - *Vilken möjlighet har planerare att med planinstrumenten påverka folkhälsan?*
  - *Finns det något samarbete mellan planerare och folkhälsovetare på kommunerna?*
1. *"Fem-kilometersstaden-den täta staden!"* Är en strategi i Umeå. Finns det några exempel på platser inom det tänka området som ska omvandlas/kompletteras/förtätas?
  2. Vilken typ av mark är det som användas vid förtätning? Till exempel grönområden eller industrimark.
  3. Vilka aspekter i fysisk planering är viktiga när det kommer till att påverka människors rörelsevanor?
  4. Finns det strategier hur avkoppling och vila ska tas i beaktning i förtättningsområden?
  5. Hur tar ni hänsyn till olika gruppers behov? Till exempel, barn, äldre, socioekonomiskt svaga, osv. Förekommer det hälsosegregation i Umeå? Är det något ni funderar på när ni tar olika beslut gällande den fysiska utformningen?
  6. Hur arbetar ni med den fysiska planeringen för att uppmuntra invånarna att mer fysiska aktiva? Det vill säga, motionera och röra sig mer i vardagen.
  7. Vilka möjligheter finns det att påverka folkhälsan med hjälp av fysisk planering?
  8. Vilka begränsningar finns det i att påverka folkhälsan genom fysisk planering?

9. Bör kommunens fysiska planerare försöka påverka folkhälsan?
  
10. Jag förstår att Aalborgåtagandena ligger till grund till stor del av er gällande översiktsplan. Hur skiljer sig arbetet med folkhälsofrågor innan och efter att ni skrivit under Aalborgåtagandena?
  
11. Gör ni någon form av kartering för att undersöka människors användning av olika platser?
  
12. Finns det anläggningar för egen-idrott i utemiljön? Som till exempel, ute-gym, eller motionsanläggningar öppna för alla. Hur valdes i så fall platsen för dessa?
  
13. Finns det någon prioritering gällande transportsätt? Hur visar sig detta i översiktsplaneringen och olika beslut tas?
  
14. Finns det någon med särskild kunskap inom folkhälsa som är med i arbetet med översiktsplanen?
  
15. Förekommer det intressekonflikter mellan planerare och de som arbetar med folkhälsofrågor?
  
16. Har kommunen andra satsningar för att få invånarna mer fysiskt aktiva? Är detta något som görs i samarbete med den fysiska planeringen?

## Bilaga 2, Intervjufrågor Västerås

**Syftet är att undersöka hur översiktsplaner kan påverka människors rörelse och motionsvanor i staden.**

- *Hur kan möjligheten till fysisk aktivitet tas till vara när städer förtätas?*
- *Vilken möjlighet har planerare att med planinstrumenten påverka folkhälsan?*
- *Finns det något samarbete mellan planerare och folkhälsovetare på kommunerna?*

1. Ni skriver att staden ska byggas inåt, och därmed förtätas. Vart finns de aktuella förtättningsområdena?

1. Vilken typ av mark är det som mestadels kommer att användas vid förtätning?

2. Vilka aspekter i fysisk planering är viktiga när det kommer till att påverka människors rörelsevanor?

3. Hur tas möjligheten till avkoppling och vila i beaktning i förtättningsområdena?

4. Hur tar ni hänsyn till olika gruppers behov? Tillexempel, barn, äldre, socioekonomiskt svaga, osv. Förekommer det hälsosegregation i Västerås? Är det något ni funderar över i planeringen?

5. Hur arbetar ni med den fysiska planeringen för att uppmuntra invånarna att mer fysiska aktiva? Det vill säga, motionera och röra sig mer i vardagen.

6. Vilka möjligheter och begränsningar finns att påverka folkhälsan genom fysisk planering?

7. Bör kommunens fysiska planerare försöka påverka folkhälsan?

8. Hur stor påverkan har Aalborggåtagandena haft på er översiktsplan? Arbetar ni aktivt för att uppfylla de satta målen för folkhälsa?
9. Gör ni någon form av kartering för att undersöka människors användning av olika platser?
10. Finns det anläggningar för egen-idrott i utemiljön? Som till exempel, ute-gym, eller motionsanläggningar öppna för alla. Hur valdes i så fall platsen för dessa?
11. Berätta mer om er handlingsplan för ökat cyklande. Den sträcker sig mellan 2009-2013, hur har resultatet blivit? Finns det saker som ni fortfarande behöver arbeta med?
12. Finns det folkhälsovetare delaktiga i översiktsplaneringen?
13. Hur ser deras arbete med planen ut?
14. Förekommer det intressekonflikter mellan planerare och de som arbetar med folkhälsofrågor?
15. Har kommunen andra satsningar för att få invånarna mer fysiskt aktiva? Är detta något som görs i samarbete med den fysiska planeringen?

## Bilaga 3, Intervjufrågor Helsingborg

Syftet är att undersöka hur översiktsplaner kan påverka människors rörelse och motionsvanor i staden.

- *Hur kan möjligheten till fysisk aktivitet tas till vara när städer förtätas?*
  - *Vilken möjlighet har planerare att med planinstrumenten påverka folkhälsan?*
  - *Finns det något samarbete mellan planerare och folkhälsovetare på kommunerna?*
1. Förtätning ses som en viktig strategi i Helsingborgs översiktsplan, vart finns de aktuella förtättningsområdena?
  2. Vilken typ av mark är det som mestadels kommer användas vid förtätning?
  3. Vilka aspekter i fysisk planering är viktiga när det kommer till att påverka människors rörelsevanor?
  4. Hur tas möjligheten till avkoppling och vila i beaktning i förtättningsområdena?
  5. Tar ni hänsyn till olika gruppers behov? Till exempel, barn, äldre, socioekonomiskt svaga, osv. Förekommer det hälsosegregation i Helsingborg? Är det något ni funderar över i planeringen?
  6. Hur arbetar ni med den fysiska planeringen för att uppmuntra invånarna att mer fysiska aktiva? Det vill säga, motionera och röra sig mer i vardagen.
  7. Vilka möjligheter och begränsningar finns att påverka folkhälsan genom fysisk planering?
  8. Bör kommunens fysiska planerare försöka påverka folkhälsan?
  9. Hur stor påverkan har Aalborgåtagandena haft på er översiktsplan? Arbetar ni aktivt för att uppfylla de satta målen för folkhälsa?

10. Gör ni någon form av kartering för att undersöka människors användning av olika platser?
11. Finns det anläggningar för egen-idrott i utemiljön? Som till exempel, ute-gym, eller motionsanläggningar öppna för alla. Hur valdes i så fall platsen för dessa?
12. Finns det några planer på hur man genom den fysiska planeringen skulle kunna öka cyklandet i kommunen?
13. Finns det folkhälsovetare delaktiga i översiktsplaneringen?
14. Förekommer det intressekonflikter mellan planerare och de som arbetar med folkhälsofrågor?
15. Har kommunen andra satsningar för att få invånarna mer fysiskt aktiva? Är detta något som görs i samarbete med den fysiska planeringen?