

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

- En studie i Hacksta/Berga-området i Österåkers kommun

Jonna Lindberg

Examensarbetet är utfört i kursen Stadsbyggnad (ASBM05) inom ramen för utbildningen till civilingenjör i Lantmäteri, vid LTH, Lunds universitet



LUNDS
UNIVERSITET

Copyright © Jonna Lindberg, 2020

Boende och bostadsutveckling
Institutionen för Arkitektur och byggd miljö

Lund Tekniska Högskola
Lunds Universitet
Box 118
221 00

Tryckort: Lund

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

How can you get people to move more in an urban environment?

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Jonna Lindberg, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH

Handledare/Supervisor:

Laura Liuke, universitetsadjunkt, Boende och Bostadsutveckling, LTH, Lunds Universitet

Examinator/Examiner:

Erik Johansson, universitetslektor, docent, Boende och Bostadsutveckling, LTH, Lunds Universitet

Opponent/Opponent:

Josefin Lundgren, Civilingenjörsutbildning i Väg-och vattenbyggnad, LTH, Lunds Universitet

Andrijana Ardalic, Civilingenjörsutbildning i Väg- och vattenbyggnad, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord:

Rörelse, trygghet, tillgänglighet, stadsplanering, grönområde, kommun

Keywords:

Movement, safety, availability, urban planning, green area, municipality

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Abstract

Movement is and has always been essential for our health and well-being. Today's social development indicates a more sedentary lifestyle in terms of work, everyday life and leisure time activities. The lack of physical activity is one of the biggest health challenges of today and the living habits of individuals have shown a strong reason for this.

It has traditionally been the individual's own responsibility to ensure that they perform some physical activity. The fact that people have their own responsibilities for moving is not enough in today's society. Research shows that it is important to create better conditions in the social structure and promote physical activity in an urban environment.

The purpose of this master thesis is to investigate and analyze how to make people move more in an urban environment. In order to understand the reasons why people have a certain pattern of movement, it is necessary to study what affects individuals' way of moving.

The master thesis study focuses on individuals' movement patterns and how to get people to move more by walking or riding a bicycle instead of using the car. This is done through a survey with questions that relates with the factors that according to the literature study, influence a person's choices and ways of moving in an urban environment. The study is made to see how individuals in the defined area of Hacksta/Berga experience their environment and what influences them to be there. There are also interviews with some employees in the municipality of Österåker that are working with community planning, as well with a study of relevant plans for the area of Hacksta/Berga. This is done in order to find out how the municipality works to promote physical activity in the urban environment.

In the part of discussion and conclusion of the master thesis, it was confirmed that the design of cities affects the individual's health and that there are some factors that particularly affect a person's movement patterns and willingness to move in the urban environment. The security aspect and the lack thereof are the main reason why many do not stay in certain places and the lack of lighting is one of the reasons why many feel unsafe when it is dark. In order to get people to move more in an urban environment and walk or bicycle instead of using the car, the network of walking and cycling must be accessible by being perceived as safe, secure, close to goal points and have a limited number of barriers. It should be simple and obvious to move by walking or cycling for the individual to make that choice. The views of the individuals in the survey also reflect the literature of how important it is with green areas and that they contribute to movement. However, it is important that the area contains quality and attracts the people to be there.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

In plans for the area of Hacksta/Berga and through interviews with employees, they conclude that the most important measures to create an urban environment that invites physical activity are to create goals and increase accessibility in the urban environment, which is done by creating safe, accessible, pleasant and orientable places and roads.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Sammanfattning

Att röra på sig är och har alltid varit en grundförutsättning för vår hälsa och välbefinnande. Dagens samhällsutveckling tyder på en allt mer stillasittande livsstil i form av arbeten, vardagsliv och fritidsaktiviteter. Bristen på fysisk aktivitet är en av de största hälsoutmaningarna idag och individers levnadsvanor har visat en konstaterad anledning till detta.

Det har traditionellt sätt varit individens eget ansvar att se till att denna motionerar och utövar fysisk aktivitet. Att människor har ett eget ansvar över att de ska röra på sig räcker dock inte i dagens samhälle. Forskning visar att det är viktigt att skapa bättre förutsättningar i samhällsstrukturen och på så vis främja fysisk aktivitet för de som rör sig i den urbana miljön.

Syftet med det här examensarbetet är att undersöka och analysera hur man får människor att röra sig mer i urban miljö. För att förstå varför människor har ett visst rörelsemönster behöver det studeras vad som påverkar individernas sätt att röra sig.

I examensarbetet undersöks individens rörelsemönster och hur man ska få människor att röra sig mer genom att gå eller cykla istället för att ta bilen. Detta görs genom en enkätundersökning med frågor som behandlar de faktorer som enligt litteraturstudien påverkar en människas val och sätt att röra sig i urban miljö. Undersökningen är till för att se hur individer i det avgränsade området Hacksta/Berga upplever sin omgivning och vad som påverkar dem att vilja eller inte vilja vistas där. Det görs även intervjuer med några anställda på Österåkers kommun som arbetar med samhällsplanering samt en undersökning av relevanta planer för Hacksta/Berga-området. Detta görs för att ta reda på hur kommunen arbetar med att främja fysisk aktivitet i den urbana miljön.

I examensarbetets diskussion och slutsats konstaterades det att städernas utformning påverkar individens hälsa och att det finns några faktorer som särskilt påverkar människans rörelsemönster och vilja att röra sig i den urbana miljön. Trygghetsaspekten och bristen av denna är den främsta anledningen till varför många inte vistas på vissa platser och bristen på belysning är en av anledningarna till att många känner sig otrygga när det är mörkt. För att få människor att röra sig mer i den urbana miljön och gå eller cykla istället för att använda bilen ska gång- och cykelvägnätet vara tillgängligt genom att upplevas som tryggt, säkert, nära till målpunkter samt ha begränsat med barriärer. Det ska vara enkelt och självklart att röra sig genom att gå eller cykla för att individen ska ta det valet. Synpunkterna som individerna gav i enkätundersökningen speglar även litteraturen i och med hur viktigt det är med grönområden och att de bidrar till rörelse. Dock är det viktigt att området innehåller kvalitet och lockar till att vistas där.

I planer för Hacksta/Berga området och genom intervjuer med anställda kommer de fram till att de viktigaste åtgärderna för att skapa en urban miljö som bjuder in till

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

fysisk aktivitet är att skapa målpunkter och öka tillgängligheten i den urbana miljön vilket görs genom att skapa trygga, säkra, tillgängliga, trivsamma och orienterbara platser och stråk.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Förord

Med detta examensarbete avslutar jag mina studier på civilingenjörsprogrammet inom lantmäteri vid Lunds Tekniska Högskola. Arbetet omfattar 30 högskolepoäng och har genomförts under våren 2020.

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Laura Liuke för ditt stöd och engagemang i detta examensarbete. Jag vill också rikta ett stort tack till Anna Forsén på Österåkers kommun för all hjälp. Utan er hade examensarbetet inte blivit detsamma. Jag vill även tacka alla andra som hjälpt mig samt familj och vänner som följt och stöttat mig på vägen.

Jonna Lindberg

Åkersberga, maj 2020

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	1
1.1. BAKGRUND.....	1
1.2. SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR.....	2
1.3. METOD.....	2
1.3.1. Litteraturstudie.....	2
1.3.2. Fallstudie.....	2
1.4. AVGRÄNSNINGAR OCH FELKÄLLOR.....	3
1.5. DISPOSITION.....	3
2. LITTERATURSTUDIE.....	5
2.1. STADSUTVECKLINGEN I SVERIGE.....	5
2.2. FÖRTÄTNING	7
2.3. TRYGGHET OCH SÄKERHET VID PLANERING.....	8
2.4. TILLGÄNGLIGHET	12
2.5. PLANERA FÖR GRÖNSTRUKTUR	13
2.6. KLIMATETS PÅVERKAN OCH UTVECKLING	14
2.7. FOLKHÄLSA I FYSISK PLANERING	15
2.8. STADSUTVECKLING TILL FÖRMÅN FÖR MÄNNISKAN OCH DESS RÖRELSE	17
3. FALLSTUDIE	20
3.1. BAKGRUND.....	20
3.1.1. Åkersberga och Österåkers kommun	20
3.1.2. Studiens avgränsande område - Hacksta/Berga.....	22
3.2. ENKÄTUNDERSÖKNING	30
3.2.1. Syfte och tillvägagångssätt.....	30
3.2.2. Resultat och analys.....	31
3.3. KOMMUNENS ARBETE ANGÅENDE PLANERING FÖR RÖRELSE	46
3.3.1. Riktlinjer och visioner i planer och planprogram	46
3.3.2. Intervjuer.....	47
4. DISKUSSION.....	52
4.1. PÅVERKAR STADENS UTFORMNING INDIVIDENS HÄLSA?.....	52
4.2. VAD PÅVERKAR VILJAN ATT RÖRA SIG I ETT VISST OMRÅDE?	53

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

4.3. HUR SKA MAN FÅ FLER MÄNNISKOR ATT GÅ ELLER CYKLA ISTÄLLET FÖR ATT TA BILEN?	55
4.4. HUR ARBETAR ÖSTERÅKERS KOMMUN FÖR ATT FRÄMJA FYSISK AKTIVITET I URBAN MILJÖ?	56
4.5. FÖRSLAG TILL MÅLPUNKTER I OMRÅDET	57
4.6. COVID-19	58
5. SLUTSATS	59
5.1. EXAMENSARBETETS SLUTSATS	59
5.2. FÖRSLAG TILL FRAMTIDA STUDIER	60
REFERENSER	61
BILAGA 1	66
BILAGA 2	68

1. Inledning

I det här kapitlet presenteras bakgrund, syfte, frågeställningar, metod, avgränsningar, felkällor och disposition till examensarbetet.

1.1. Bakgrund

Att röra på sig är och har alltid varit en grundförutsättning för vår hälsa och välbefinnande. Människan är gjord för att röra på sig och använda kroppen för att lösa olika utmaningar denna ställs inför. Dagens samhällsutveckling tyder på en allt mer stillasittande livsstil i form av arbeten, vardagsliv och fritidsaktiviteter. För många år sedan hade människan en helt annan livsstil i fråga om rörelse än den som de flesta människor har idag. Utvecklingen ur ett hälsoperspektiv har fått en negativ trend och människor rör på sig alldeles för lite. Om kroppen inte får den fysiska aktivitet som den behöver fungerar den inte heller optimalt för att kunna motverka olika sjukdomar lika bra. (Faskunger, 2013)

Fysisk aktivitet är ett begrepp som definierar den kroppsliga rörelse som ökar energiförbrukningen utöver viloförbrukning. Fysisk aktivitet är alltså all utnyttjande av kroppens kapacitet till någon form av rörelse. Fysisk aktivitet har inte endast goda effekter på den psykiska och fysiska hälsan, det minskar även risken för sjukdomar som bland annat diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar, psykiska sjukdomar och högt kolesterol. (Faskunger, 2008)

Bristen på fysisk aktivitet är en av de största hälsoutmaningarna idag. 2018 redovisade Folkhälsomyndigheten en statistik där 51 procent av den svenska befolkningen mellan 16 och 84 år lider av övervikt eller fetma. Sedan 1980-talet har människor med fetma ökat med tre gånger så mycket. Många lider utav fetma och övervikt på grund av genetiska faktorer samtidigt som individers levnadsvanor har visat en konstaterad påverkan. (Folkhälsomyndigheten, 2020)

Livsmiljön påverkar dagligen hur individer rör på sig och vilken mängd utav fysisk aktivitet som uppnås. Att människor har ett eget ansvar över att de ska röra på sig räcker inte i dagens samhälle. För att en individ ska göra de mest hälsosamma valen bör de vara både lättillgängliga och självklara. (Faskunger, 2008)

För att förstå varför människor har ett visst rörelsemönster behöver det studeras vilka faktorer som påverkar individernas sätt att röra sig i den urbana miljön. Genom att studera dessa faktorer och hur de kan lösas eller undvikas kan man förhoppningsvis ta reda på hur man får människor att röra sig mer i urban miljö.

Tillsammans med Österåkers kommun har området Hacksta/Berga valts som den plats där en observation av hur människor rör sig ska undersökas. Området är i början av en pågående planprocess där resultatet utav det här examensarbetet kan bidra till

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

att ta fram synpunkter och potentiella åtgärder för utveckling av Hacksta/Bergaområdet.

1.2. Syfte och frågeställningar

Syftet med det här examensarbetet är att undersöka och analysera hur man får människor att röra sig mer i urban miljö. För att uppfylla syftet ska följande frågeställningar besvaras:

- Påverkar stadens utformning individens hälsa?
- Vad påverkar viljan att röra sig i ett visst område?
- Hur kan man få fler att gå eller cykla istället för att ta bilen?
- Hur arbetar Österåkers kommun för att främja fysisk aktivitet i urban miljö?

1.3. Metod

Det här examensarbetet består av två delar, en litteraturstudie och en fallstudie.

1.3.1. Litteraturstudie

Examensarbetet inleds med en litteraturstudie som syftar till att ge läsaren en förståelse för ämnet och olika orsaker till varför det är och blir allt mer viktigt att planera stadsbyggandet för människors rörelse. Litteraturstudien utgör även grunden för de resonemang som senare förs i diskussionen och slutsatsen i examensarbetet.

Litteraturstudien består till en början av en historisk återkoppling till hur stadsbyggandet har utvecklats över tid. Sedan ligger fokus på olika faktorer som bidrar till varför människor vill och inte vill röra sig i den urbana miljön.

För litteraturstudien användes Lunds Universitetsbiblioteks databas, LUBsearch och Google Scholar. Andra sökningar gjordes på Boverkets hemsida eller direkt på Google. Sökord som då användes var bland annat "trygghet", "tillgänglighet", "grönområden", "folkhälsa", "stadsbyggandets utveckling", "förtätning" och "klimatets påverkan".

1.3.2. Fallstudie

Fallstudien utgörs i huvudsak av en enkätundersökning för boende och verksamma i det avgränsade området Hacksta/Berga. Enkätundersökningen är främst kvalitativ då det är detaljerna och synpunkterna som utgör det viktiga i undersökningen. Den är även kvantitativ i form av att den utvisar statistik. I enkäten finns frågor som avser att besvara tre av fyra frågeställningar för examensarbetet. Frågorna berör individers rörelse i området och hur de uppfattar olika faktorer som enligt litteraturstudien påverkar individers rörelse i urban miljö. Den metod och det tillvägagångssätt som används i enkätundersökningen kommer redogöras för ytterligare och mer detaljerat i avsnitt 3.2. och bilaga 1.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Eftersom en utav frågeställningarna berör Österåkers kommuns arbete och hur de främjar rörelse i samhället består fallstudien även utav en kvalitativ studie där det undersöks hur Österåkers kommun arbetar med att främja fysisk aktivitet i kommunen och hur de ska främja rörelse i studiens valda område. Detta görs främst genom att intervjua några anställda på Österåkers kommun som arbetar med samhällsplanering, men även genom att studera den gällande översiktsplanen och andra eventuella planprogram som kan tillämpas på Hacksta/Berga-området och se hur rörelse främjas i dessa planer. Den metod och tillvägagångssätt som användas för intervjuer och analys av relevanta planer redogörs mer detaljerat för i första stycket av avsnitt 3.3.

1.4. Avgränsningar och felkällor

Examensarbetet har avgränsats till ett område i Åkersberga i Österåkers kommun. Det avgränsade området vid namn Hacksta/Berga är beläget nordost om Åkersberga centrum och utgör en yta på cirka 46 hektar.

Tillsammans med Österåkers kommun valdes Hacksta/Berga-området för observation av hur människor rör sig. Området befinner sig i början av en planprocess där dialog hålls och utredning görs. Anledningen till att Hacksta/Berga-området valdes var just för möjligheten att få delta i en pågående planprocess och vara med och ta fram synpunkter och åtgärder för områdets utveckling.

Fallstudiens underlag skulle till en början baseras på en dialogvandring som skulle hållas i området där boende och verksamma tillsammans med kommunen skulle utbyta information om hur området kan förbättras och bli mer trivsamt att vistas i. På grund av Covid-19 fick denna ställas in och datainsamling över hur området uppfattas och kan förbättras har istället skett genom en enkätundersökning. Detta kan påverka hur resultatet blev.

Enkätundersökningen publicerades på Österåkers kommuns hemsida samt deras Facebooksida. Denna begränsning kan påverka enkätens resultat då enkäten inte når ut till de som inte använder sig av Facebook eller går in på kommunens hemsida.

Examensarbetet pågår under begränsad tid vilket påverkar omfattningen av både litteraturstudien och fallstudien. Studien pågår mellan januari och maj 2020.

1.5. Disposition

Kapitel 1 - Inledning

I det här kapitlet presenteras bakgrund, syftet, frågeställningar, metod, avgränsningar, felkällor och disposition till examensarbetet.

Kapitel 2 - Litteraturstudie

Detta kapitel syftar till att ge läsaren en förståelse för ämnet. Det börjar med en historisk redogörelse för stadsutvecklingen i Sverige, följt av förtätning och dess

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

betydelse för den urbana miljön. Efter det redogörs det för bakomliggande faktorer till varför det blir allt viktigare att planera stadsbyggandet för rörelse. Dessa faktorer är trygghet och säkerhet, tillgänglighet, grönområdets påverkan, klimatets påverkan och folkhälsa. Avsnittet avslutas med fyra städer som på något sätt lyckats med att planera stadsbyggandet för rörelse.

Kapitel 3 - Fallstudie

I följande kapitel presenteras examensarbetets fallstudie. Den här delen av examensarbetet börjar med en bakgrund om Österåker, Åkersberga och studiens valda område Hacksta/Berga. Efter det följer en beskrivning om hur studien ska gå till väga. En enkätundersökning ska stå till grund för insamling av material till den diskussion som senare ska hållas i examensarbetet. Det redogörs därefter för hur kommunen arbetar med att främja för rörelse i planeringsstadiet genom undersökning av olika planer samt intervjuer med några anställda på kommunen.

Kapitel 4 - Diskussion

I det här kapitlet diskuteras examensarbetets frågeställningar var för sig. Efter det redogörs för några förslag till målpunkter i Hacksta/Berga-området. Det avslutas med ett avsnitt där det diskuteras angående det rådande pandemiläget och hur detta påverkar människor möjlighet till rörelse i de offentliga rummen.

Kapitel 5 - Slutsats

I det här kapitlet diskuteras examensarbetets frågeställningar var för sig. Det avslutas med ett avsnitt där det diskuteras angående det rådande pandemiläget och hur detta påverkar människor möjlighet till rörelse i de offentliga rummen.

2. Litteraturstudie

Detta kapitel syftar till att ge läsaren en förståelse för ämnet. Det börjar med en historisk redogörelse för stadsutvecklingen i Sverige, följt av förtätning och dess betydelse för den urbana miljön. Efter det redogörs det för bakomliggande faktorer till varför det blir allt viktigare att planera stadsbyggandet för rörelse. Dessa faktorer är trygghet och säkerhet, tillgänglighet, grönområdets påverkan, klimatets påverkan och folkhälsa. Avsnittet avslutas med fyra städer som på något sätt lyckats med att planera stadsbyggandet för rörelse.

2.1. Stadsutvecklingen i Sverige

I förhistorisk tid bestod Sverige utav mycket skog och de samhällen som fanns var i stort sett bara jordbruksbyar förutom några handelsplatser som Birka och Sigtuna. På medeltiden började de stora slättbygderna att odlas upp men stadsframväxten var fortfarande väldigt liten. Under 1600-talet kom stormaktstiden och många nya städer grundades. Byggandet utav nya städer skedde i form utav rutnätsplaner med strikta föreskrifter för hur de skulle utformas. (Björk, Nordling & Reppen, 2018)

1600-talet präglades utav en nyordning i samhället med bland annat nya lagar, länsindelning och styrning. Rutnätsplanerna passade väl in under denna tid med sitt praktiska och rationellt uppbyggbara utförande. De var anpassningsbara så att det enkelt gick att tillämpa nya byggnader till de befintliga. (Boverket, 2019a)

I och med att industrialiseringen växte fram under 1800-talet sökte sig många människor till städerna med hopp om att skaffa ett arbete inom de nya industrierna. Detta ledde till en stor tillväxt i städerna vilket orsakade problem då kåkstäder som var både oplanerade och ohälsosamma växte upp i de etablerade industristäderna. Den stora stadstillväxten och en följd av ett par förödande stadsbränder och koleraepidemier fick politikerna att inse att en stadsutveckling måste regleras. (Björk, Nordling & Reppen, 2018)

1874 upprättades den första stadsbyggnadslagstiftningen i Sverige. Till denna hörde bland annat en byggnadsstadga som kom att kompletteras med byggnadsordningar som tydligt går att avläsa i uppbyggnaden av städerna. Som stöd för den planläggning som fanns i städerna utvecklades ett antal mönsterplaner som bestod av rutnätsplaner. (Björk, Nordling & Reppen, 2018)

Till den klassiska rätvinkliga rutnätsstaden tillkom större kvarter med gator av olika karaktär och bredd. Alléer längs med huvudgatorna och fler parker tillkom. Hushöjden reglerades till att anpassa hur bred gatan var och vid bredare gator fick stenhus som högst vara fem meter medan trähus maximalt fick vara två våningar högt. (Boverket, 2019a)

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

På 1890-talet började det byggas villasamhällen utanför städerna och förorter började ta form. Utanför de större städerna byggdes det främst hus av välbärgade borgare medan enkla hus uppfördes fritt utanför de mindre städerna. Vid 1900-talets början var Sverige ett av Europas fattigaste länder. Lägenheter i städerna var små och trångboddheten var stor. Nästan 90% bestod av ett rum och kök. Den snabba utvecklingen som berikade 1880-talet började tonas ner och städerna började byggas ut under ett mer rimligt tempo och under ordnade former. Tack vare att järnvägarna tagit form i mitten av 1800-talet kunde orter utanför städerna etableras och växa fram. (Björk, Nordling & Reppen, 2018)

Runt år 1910 började reaktioner komma på att rutnätsplaner bidrog till kvarter med trånga och mörka gårdar. Det var för mycket raka gator och räta vinklar och det fanns ett stort behov av utveckling för stadsbyggandet. Istället började det byggas med mer fria planformer där bebyggelse och gator formades efter terrängen (Björk, Nordling & Reppen, 2018). Under den banbrytande Stockholmsutställningen 1930 fick byggandet nya ideal där luftiga och ljusa bostäder skulle byggas. Denna tid brukar internationellt benämnas modernismen och här i Sverige kallas den funktionalismen. En vilja att förändra samhället kom i och med den moderna teknikens spridning. Befolkningen växte och en sorts massproduktion av bebyggelse pågick. För att få fungerande och billiga bostäder skapades dessa med hjälp av vetenskapliga studier och allmänna byggmetoder. Den största prioriteringen i och med detta byggandet var att det skulle vara funktionellt. (Boverket, 2019a)

Under 1950-talet byggdes nya bostadsområden i utkanten av städerna. Bilens användning ökade då staden växte utåt och människor hade längre väg till arbete och affärer. Funktionerna i samhället var allt mer uppdelat. Bostäder, industrier och service växte fram i olika delar och blev allt mer osammanhängande. Utvecklingen av samhällsservice i form av exempelvis sjukhus och skolor tog fart och byggdes medan bostadsproduktionen kom att hamna efter och bostadsköerna ökade allt mer. Efter en lång tids bostadsbrist beslöt riksdagen att från 1965 och tio år framåt i tiden skulle en miljon lägenheter byggas i Sverige. Bostäderna kom att kallas miljonprogramområden. (Björk, Nordling & Reppen, 2018)

Sverige byggde under den här tiden fler bostäder per invånare än det gjordes på någon annan plats i världen. Politikernas mål om att bygga en miljon bostäder uppnåddes där skivhus och punkthus var de mest förekommande bostadshusen i de största städerna. I övrigt utgjorde småhus och trevånings lamellhus den största delen av bebyggelsen under miljonprogrammet. Bostäderna fick hög kvalitet genom reglering av utformande och statliga subventioner. Dock var invånarna inte nöjda med hur miljonprogrammets bebyggelse utformat sig. Bostadsområden var monotona och stora vilket lockade allt fler människor till att vilja bo i småhus. Under 1970-talet byggdes därmed småhus allt mer och detta i form av kedjehus, villor och radhus. (Björk, Nordling & Reppen, 2018)

Sedan 1980-talet har stadsbyggandets ideal utgjorts av en tät och funktionsblandad stad efter många år av utglesning av olika funktioner. Genom att lågexploaterade

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

områden i städerna i form av parkeringstomter och gamla industriområden bebyggdes med bostads- och kontorsbyggnader har förtätning av städer blivit allt vanligare (Björk, Nordling & Reppen, 2018). 1987 infördes en lag som reglerar planläggning av mark, vatten och byggande. Denna kom att kallas plan- och bygglagen med förkortning PBL. Den tidigare stadslagstiftningen byttes ut och begreppet stadsplan ersattes mot begreppet detaljplan. (Boverket, 2019d)

1989 förekom en finanskris vilket gjorde att 1990-talets början omfattade en privatisering av statliga verksamheter. Bostadsbyggandet minskade åter igen då de statliga bostadslånen avvecklades. Detta bidrog till en minskad befolkning i städerna och många bostäder stod tomma och ett flertal av miljonprogrammets byggnader revs. Under 2000-talet blev det allt fler som valde att flytta in till städerna. Den täta staden fortsatte att utvecklas och för att matcha den tillväxt av människor byggdes mycket på höjden. Bostadsområden började växa fram i attraktiva hamnområden som tidigare präglats av industrier och arbetsområden. Det blev allt viktigare att bygga utifrån en arkitektonisk utformning vilket resulterat i bebyggelse med olika skepnader och form. (Björk, Nordling & Reppen, 2018)

Städerna fortsätter att växa och utmaningarna som följer är många. En hållbar utveckling där många faktorer behöver tas hänsyn till är något som stadsutvecklingen kommer fortsätta präglas utav. (IVA, 2017)

2.2. Förtätning

Förtätning innebär mycket mer än att bygga bostäder. Det handlar också om att de som bor och rör sig i staden ska uppleva en god bebyggd miljö. Skillnaden mellan den fysiska tätheten och den upplevda tätheten är ofta stor. Den täthet som är eftertraktad är närheten till olika målpunkter som handel, skola, verksamheter och rekreationsområden. Enligt stadslivsundersökningar är just upplevelsen av närhet från boendet till diverse aktiviteter den största trivsselfaktorn för de som bor i städer. Alltså är det viktigt att inte bygga bort mötesplatser som människor kan interagera på. Det ska finnas platser kvar som ger möjligheter att skapa en bra livsmiljö individer vill och har möjlighet att vistas i. (Boverket, 2016)

Det finns olika anledningar till varför förtätning blivit så viktigt för planering av städer och tätorter. I och med att befolkningen växer råder det brist på bostäder på flera ställen i landet. Istället för att förtäta och bygga staden inåt har många städer och tätorter vuxit utåt vilket gjort att mycket jordbruksmark och naturmark försvunnit, samt att bilens användning har ökat. Att använda sig av förtätning bidrar till att värdefull mark inte tas i anspråk och att utsläpp från resvägar minskar. Förtätning länkar även ihop olika delar av staden vilket är värdefullt för den sociala hållbarheten då närheten till aktiviteter samt sannolikheten för olika möten ökar. (Movium, 2015)

Det finns många utmaningar för att bygga tätt och samtidigt uppnå en god bebyggd miljö. I och med att befolkningen ökar ska inte bara fler ha någonstans att bo, de ska även samsas om de offentliga ytor som finns runt omkring. Det ökar behovet av att så

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

kallade stödjande miljöer så som exempelvis grönområden, parker, lekplatser, motionsanläggningar, infrastruktur för gång- och cykelvägar och mötesplatser utvecklas efter det behov som finns (Folkhälsomyndigheten, 2007). Dessvärre är det ofta grönområden som försvinner när det ska byggas nytt. Det byggs även högre byggnader för att utnyttja marken mer effektivt. Detta leder till att mindre mark tas i anspråk men kan istället påverka vyn för de andra byggnader som skymms och små innegårdar dit varken solen når eller särskilt god miljö finns. (Boverket, 2016)

Eftersom närhet är något av ett nyckelbegrepp vid förtätning av städer och tätorter är det oftast önskvärt att gång- och cykeltrafiken ska vara ett mer centralt sätt att ta sig fram på. Dock medför inte förtätning direkt att det blir en mer promenadvänlig stad trots att närheten till olika målpunkter kan minska. Det handlar om att minska tillgängligheten för bilen och göra mer plats för gång- och cykeltrafik för att det ska ske en förändring. (Boverket, 2016)

För att bygga tätt och lyckas skapa en god miljö där individer vill bo och vistas ligger ett stort ansvar på kommunerna och deras planläggning. Det är kommunerna som har verktygen för att sammanställa en långsiktigt fungerande plan för hur staden ska utvecklas. I och med att planprocessen går framåt har även medborgarna möjlighet att påverka sin omgivning då detta är en demokratisk rättighet de har enligt PBL. Genom att kommunen har en aktiv dialog med de intressenter och aktörer som är involverade underlättar detta i senare skeden av processen. Kunskap och dialog bidrar i många fall till att färre fel görs på vägen och att fler blir nöjda i slutändan. (Boverket, 2016)

För att kunna bygga och utnyttja marken runt omkring på bästa sätt är det viktigt att utvärdera det som redan finns. Detta gör att en funktionell stadsdel kan byggas där olika gaturum med olika bebyggelse typer och upplåtelseformer bidrar till en mer socialt hållbar plats. Genom att prioritera vad som är viktigast i det enskilda fallet och försöka bevara det som går och anses värdefullt att ha kvar. När allt är kartlagt och alla inblandade aktörer och medborgare är informerade kan det börja byggas nytt. (Boverket, 2016)

2.3. Trygghet och säkerhet vid planering

Begreppen säkerhet och trygghet är något som åtskiljs inom samhällsplanering. Säkerhet är något som bedöms utefter fysiska åtgärder och konkreta fakta, medan trygghet är mer en känsla eller upplevelse. Tryggare Sverige avgränsar sin definition av trygghet och säkerhet till kopplingen mot brott och ordningsstörningar där trygghet är den upplevda känslan för risken att utsättas för brott och ordningsstörningar medan begreppet säkerhet är den faktiska risken för detta. (Tryggare Sverige, 2019)

Boverket har tillsammans med bland annat Sveriges kommuner och regioner (SKR), Brottsförebyggande rådet (Brå) och polismyndigheten tagit fram en definition av begreppet ”trygghet” som lyder enligt nedan (Boverket, 2019b):

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

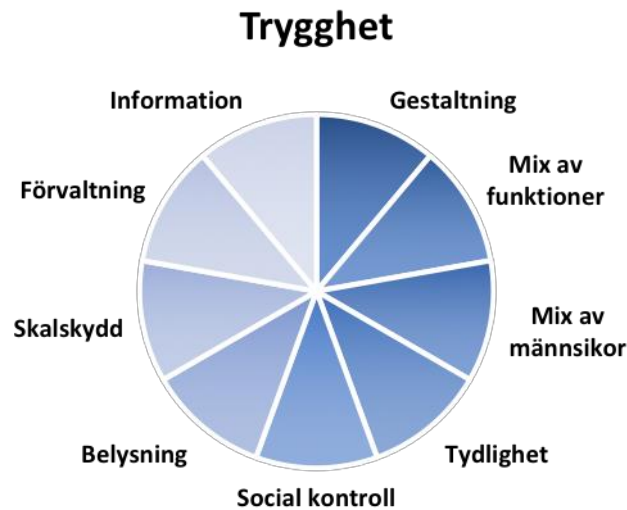
”Trygghet är den känsla som utlöses när individen tolkar en fysisk miljöns utformning och användning genom att sinnesuttryck kombineras med såväl egna erfarenheter, som med andra individers eller mediers beskrivningar av risken för att utsättas för brott eller hotfulla situationer.”

FN och deras medlemsländer antog 2015 Agenda 2030 som består av 17 globala mål för hållbar utveckling. Där framgår det tydligt att trygghet och säkerhet är en viktig del inom den sociala hållbarheten. En stadsmiljö ska vara trygg och säker för alla individer att vistas i. Både trygghet och säkerhet är mänskliga rättigheter och avgörande faktorer för att det moderna samhället ska kunna fungera. Säkerhet är något som ska garantera att individer ska kunna leva och vistas utan att behöva uppleva rädsla och fara. Säkerhet är därmed något som främjar rörelse i samhället. (Ceccato m.fl., 2019)

Säkerhet är precis som mycket annat något som inte går att säkerställa bara från en intressent eller enskild disciplin. Det handlar om att många samhällsaktörer arbetar med frågan för att få effekt. Stiftelsen Tryggare Sverige har tillsammans med ett antal fastighets- och säkerhetsföretag tagit fram BoTryggt2030 som är en modell med nationella riktlinjer som säkerställer bland annat att de bostäder, stadsmiljöer och offentliga rum som byggs är säkra och trygga. Denna modell bidrar till att säkerställa FN:s globala mål Agenda 2030 för hållbar utveckling. (Tryggare Sverige, 2017)

Tidigare byggdes integrerade och varierande samhällen bestående av bostäder, handel, rekreationsområden, arbetsplatser och skolor. Detta skapade naturliga mötesplatser och individers närvaro skapade trygghet. Från mitten av 1900-talet förändrades stadsbyggandet och synen på hur ett samhälle skulle vara uppbyggt. Miljonprogramområdena började byggas och stadsmiljön blev allt mer uppdelat mellan olika funktionsområden. I och med ett mer uppdelat samhälle rör sig mindre människor på samma ställe vilket leder till ökad otrygghet, anonymitet och brottslighet. (Tryggare Sverige, 2017)

Tryggare Sverige arbetar utifrån nio faktorer som påverkar tryggheten i den urbana miljön. Det handlar om att påvisa de svagheter och brister som finns i den fysiska miljön och därefter arbeta med aktiva insatser för att åtgärda problemen. Genom att arbeta med faktorerna i början av planprocessen kan många problem undvikas eller lindras redan från start. I figur 1 nedan redogörs för de nio faktorerna som påverkar tryggheten i den urbana miljön. (Tryggare Sverige, 2019)



Figur 1. Nio faktorer som påverkar tryggheten i den urbana miljön enligt Tryggare Sverige, 2019 (egen illustration)

Gestaltning

Med gestaltning menas att de stadsmiljöer som människor vistas i ska vara trivsamma och ha en god överblick. Genom att ha en funktionsblandad stad med olika typer av bebyggelse med olika funktioner och material- och färgval blir staden mer levande och trevligare för alla som rör sig i området. Trånga och instängda platser bör undvikas då dessa ofta upplevs otrygga och utom synhåll från andra människor. Gestaltning kan exempelvis ge trivsamma stadsmiljöer genom växter som ger ett intryck av att platsen är vårdad och omskött. (Tryggare Sverige, 2019)

Mix av funktioner

En blandad stadsdel där bostäder, arbete, handel, skola och rekreationsområden finns bidrar till att människor allt mer väljer att vistas där vilket skapar en tryggare upplevelse. Om det finns olika aktiviteter för olika målgrupper är det mer inbjudande och större chans att fler väljer att röra sig i området. (Tryggare Sverige, 2019)

Mix av människor

En mix av människor skapas ofta genom en mix av funktioner. En plats som innehåller något för alla skapar mer interaktion mellan människor. Närvaro av andra människor skapar trygghet. Skulle något ske är det fler som kan hjälpa till och se om det skulle hända något. (T Legates & Stout, 2015)

Tydlighet

Det ska vara tydligt att orientera sig i området och förstå var olika destinationer ligger genom bra och lättförståelig skyltning. En enkel planlösning med markerade platser för olika ändamål ger en tydlighet och förståelse bidrar ofta till trygghet. (Tryggare Sverige, 2019)

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Det ska finnas platser som alla kan nyttja, men samtidigt en tydlig gräns för vad som är allmänt och vad som är privat då det kan vara svårt att förstå genom otydliga gränser. Jane Jacobs skriver i sin bok ”The death and life of Great American cities” att en tydlig gräns mellan privat och allmänt är en av tre huvudsakliga egenskaper som bidrar till ett tryggare samhälle. (T Legates & Stout, 2015)

Social kontroll

När det finns formell bevakning i form av exempelvis polis eller ordningsvakt upplevs ofta en plats vara mer trygg (Tryggare Sverige, 2019). Precis som det nämndes ovan bidrar andra människors närvaro till en tryggare upplevelse. Känslan av en god överblick och att vara sedd och se andra är något som kan bidra till att området upplevs som en bra plats att vistas på. Platser med dålig utformning och så kallade döda fasader utan fönster kan bidra till att den sociala kontrollen begränsas. (T Legates & Stout, 2015)

Belysning

Belysningen är en väldigt viktig faktor framåt kvällen och nattetid då inte lika många människor rör sig på platser och många aktiviteter och handel har stängt. Belysning skapar trygghet och gör så att människor vill och vågar vistas på många platser. Belysning ska inte vara placerad för långt ifrån varandra och den ska inte heller vara bländande eller för svag. Genom att belysa viktiga och mörka platser samt använda belysning på ett arkitektoniskt sätt skapas trivsel och ger platsen en identitet. (Tryggare Sverige, 2019)

Skalskydd

Skalskydd är ett yttre skydd av diverse punkter på en byggnad, exempelvis dörrar och fönster. Det kan även vara larm och kameraövervakning som används för att få ett fungerande skalskydd. Skalskydd ska användas som en tillgänglighetsbegränsning och det är viktigt att det som används för att begränsa tillgängligheten är uppmärkt och är placerade på platser där funktionen behövs. (Tryggare Sverige, 2019)

Förvaltning

En tryggare urban miljö är en miljö som är väl omhändertagen. Förvaltning som håller platser välskötta och rena är ofta platser som genererar besök av människor. För att förenkla förvaltningen bör bra material väljas som är enkla att reparera och underhålla. Att förse platser med papperskorgar är även ett sätt att göra det enkelt för människor att välja att slänga skräp i dessa istället för på marken. Det är viktigt att återställa trasiga funktioner så som belysning för att göra miljön mer trygg att vistas i. (Tryggare Sverige, 2019)

Information

Det är en trygghet att veta vad som pågår runt omkring. När en plats byggs om bör det finnas information om vad det är som pågår. Det bör finnas information om vart invånarna ska vända sig för att göra exempelvis en felanmälan eller var stöd och hjälp kan fås. Informationen ska även finnas på rätt plats så att de som befinner sig på platsen förstår vad som gäller just där. Genom att se till så att gammal information tas

bort och ny sätts upp får alla den rätta information som gäller i real tid. Något som kan underlätta och förhindra missförstånd. (Tryggare Sverige, 2019)

2.4. Tillgänglighet

Tillgänglighet är ett nyckelord inom stadsplanering. Närheten till olika målpunkter är ofta avgörande för hur människor rör sig. Det är närheten som i många fall grundar sig i beslutet för vilket färdstätt som ska användas. Inom stadsplanering handlar tillgänglighet till stor del om sammanhängande vistelserum, men även om att staden ska kunna användas av alla. För att kunna säkerhetsställa detta är tillgänglighet lagreglerat. 1 kap. 3§ PBL anger från en social synpunkt att god livsmiljö definieras som tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper (Riksdagen, 2010). Även Sveriges transportpolitiska mål har ett övergripande mål som strävar efter en långsiktigt hållbar och samhällsekonomisk transportförsörjning för det näringsliv och de människor som bor i landet. Till det här målet finns två andra mål, funktions- och hänsynsmålet. Hänsynsmålet hänvisar till säkerhet, miljö och hälsa medan funktionsmålet handlar om tillgänglighet. Funktionsmålet anger att ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till utvecklingskraft i hela landet. Ett jämställt transportsystem ska uppnås avseende mäns och kvinnors behov”. Det är även betonat att förutsättningarna bör förbättras angående att kunna välja gång, cykel och kollektivtrafik. (Trafikverket, 2019)

Tillgänglighet är ett begrepp som ofta är återkommande i kommuners och regioners visioner. Med en samhällsutveckling av ökad rörlighet, gles bebyggelse, långa avstånd, färdstätt som är dåliga för miljön och separering av funktioner i samhället är behovet av visioner för hållbar tillgänglighet ett viktigt samhällsmål att arbeta utifrån. Det är inte helt självklart hur tillgänglighet, rörlighet, lokalisering och närhet förhåller sig till varandra. Enligt författarna Ana Gil Solá, Anders Larsson och Bertil Vilhelmson i rapporten ”Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet” redogörs hur tillgänglighet kan åstadkommas på tre sätt. Detta är genom närhet, rörlighet och virtuell kontakt. (Gil Solá, Larsson & Vilhelmson, 2019)

När verksamheter, bostäder och aktiviteter finns på korta avstånd kan det första fallet av närhet tillämpas. Stadsdelar med en funktionsblandning och täthet är ett bra exempel på när tillgängligheten är nära. Det andra sättet är rörlighet, vilket inte baseras på närhet i avstånd utan i form av närhet i tid. Denna princip har utmärkt stadsutvecklingen i form av utglesning av städer och ett ökat bilberoende. Det tredje fallet som tillgänglighet kan åstadkommas på är genom virtuell kontakt. Det här sättet gör att kommunikation via internet gör att människor och olika verksamheter kan få kontakt utan att använda sig av fysisk förflyttning. Genom virtuell kontakt behövs i stort sätt varken närhet i avstånd eller i tid då tillgängligheten finns virtuellt. Eftersom den här principen av tillgänglighet inte har funnits så länge är det ännu oklart hur städernas lokaliseringsmönster och bebyggelsestruktur kommer påverkas på lång sikt. Om det kommer generera till en hållbar utveckling eller inte. (Gil Solá, Larsson & Vilhelmson, 2019)

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Det finns dock många viktiga aspekter som påverkar människors förmåga att utnyttja den tillgänglighet som finns. Transportsätt som exempelvis spårvagn kan vara svårt att använda då det ställs en del krav på individens kroppsliga kapacitet, kunskap och kognitiva förmåga. Den befintliga infrastrukturen kan både främja och komplicera tillgängligheten till diverse målpunkter. Exempel på när infrastrukturen gör det svårt för människor är när omgivningen känns otrygg i form av dålig belysning, trånga kvarter och dålig framkomlighet för gång- och cykel. (Gil Solá, Larsson & Vilhelmson, 2019)

Genom att planera kan vissa hinder för tillgänglighet undvikas. Dock är det viktigt att observera att barriärer inom tillgänglighet påverkar människor olika och beroende på vilken situation som dessa ställs inför. Vissa grupper är mer utsatta i samhället än andra och det är därför viktigt att planera utformningen av städerna så att det ska vara så tillgängligt som möjligt för alla. För att stärka en hållbar tillgänglighet bör olika gruppers behov tillgodoses. Detta kan handla om vilka kvalitéer närliggande aktiviteter och service har samt om det finns goda möjligheter att förflytta sig via olika transportmedel. (Gil Solá, Larsson & Vilhelmson, 2019)

2.5. Planera för grönstruktur

Grönstruktur är ett begrepp med en mångfunktionell betydelse och har i och med samhällsplaneringens utveckling i Sverige fått sin form. Växtligheten blev ett allt mer förekommande mönster i städerna under den ständiga urbaniseringen. Från att vara några gröna inslag i parker och trädgårdar var det särskilt under 1960-talet som det utvecklades till en grönstruktur i form av gröna nätverk. I daglig användning av begreppet samt i gröna planer och grönstrukturplaner används grönstruktur som ett samlingsbegrepp för olika typer av gröna företeelser som finns i staden (Lövré, 2001). Till grönstrukturens många funktioner hör bland annat att hantera dagvatten, rena luften och dämpa ljud, att erbjuda spridningskorridorer för växter och djur och att stödja biologisk mångfald. (Boverket, 2012)

Det är väsentligt att grönstruktur ska ingå i den byggda miljön. Enligt PBL 2 kap. 3 § ska planläggning främja en ändamålsenlig utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder (Riksdagen, 2010). Dock är det en utmaning för hur grönstrukturen ska få utvecklas och säkerhetsställas i växande städer då det finns många andra frågeställningar att ta hänsyn till. I Sverige bor mer än 80 procent av befolkningen i tätorter. I och med tillväxten av städer och tätorter tas ofta den närliggande naturen i anspråk för bebyggelse. Detta bidrar i många fall till att det inte är lika angeläget och självklart att vistas i den bostadsnära naturen längre. Inom forskning har det visat sig att individer inte går längre än 300 meter till ett grönområde om det ska inträffa ofta. Därför betraktas ofta den bostadsnära naturen som gröna ytor och områden som finns inom 300 meter från bostaden. (Boverket, 2007)

Grönska är något som främjar välmående och hälsa hos individer. Forskningen har särskilt på senare tid kunnat visa att det finns ett tydligt samband mellan människors

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

mående och tillgång till grönområden. Bland annat bidrar vistelse i gröna miljöer till att stimulera barns hälsa och lek, bidra till större andel utförande av fysisk aktivitet som motverkar sjukdomar av olika slag samt till en ökad koncentrationsförmåga. Det har även visat på ett sjunkande blodtryck och en minskning av stresshormonet kortisol i blodet. Ett flertal studier har påvisat att det finns ett positivt samband mellan att utöva och uppnå rekommenderade nivåer av fysisk aktivitet med tillgången till grönområden. (Boverket, 2019c)

Det förekommer även studier på att människor kan bo mitt ute i naturen men ändå inte uppleva tillgängligheten till den. Inom stadsplanering är det viktigt att skapa faktiska ingångar till den natur som finns i omgivningen och göra det mer tillgängligt att naturen finns. Gröna områden och grönskande uterum är platser som lockar för möten mellan människor. Detta kan bidra till att individer väljer att vistas i ett område där grönskan finns tillgänglig. Människor mår bra utav att vistas i naturen och inte bara leva i en stad där asfalt, sten och andra hårda material utgör den omkringliggande omgivningen. Det lockar fler människor till en omgivning om denna upplevs grönskande och inbjudande. (Boverket, 2007)

Det finns tre aspekter för att säkra den bostadsnära naturen och som alltid bör finnas i åtanke vid fysisk planering. Detta gäller vid både nybebyggelse och när den befintliga gröna resursen ska förvaltas. De tre aspekterna är tillgång, nåbarhet och kvalitet. Tillgång är den faktiska möjligheten som den bostadsnära naturen består av. Nåbarhet är den upplevda och faktiska tillgängligheten till den bostadsnära naturen och kvalitet är storleken, värden och innehållet på den bostadsnära naturen. Dessa tre aspekter beaktas olika beroende på vilken typ av stad och område det handlar om och ibland är vissa aspekter viktigare än andra. Det finns ofta problem som gör att någon av aspekterna försvårar möjligheten till den bostadsnära naturen. Ett problem kan vara att större vägar agerar som barriärer mellan den bostadsnära naturen och bostaden. Alla problem är inte lätta att åtgärda och det är därför viktigt att vid planeringsstadiet ha detta i åtanke. (Boverket, 2007)

Vid planering för nya eller redan befintliga områden finns det många steg att ta sig igenom för att den planerade grönstrukturen ska gå från vision till verklighet. För att grönstrukturen ska kunna äga rum och omsätta sig i staden finns det många moment att tillämpa och gå igenom i en planeringsprocess. Från att ta hänsyn till regler i PBL till att sammanställas och ge vägledning på ett långsiktigt och hållbart sätt i en översiktsplan. Dessa mål och riktlinjer ska sedan appliceras i en grönplan och ett planprogram för att slutligen beskrivas på detaljnivå i detaljplan och bygghandlingar. Det är särskilt i de sista skedena som grönstrukturen behöver konkretiseras för att få ett område där grönskan utgör en naturlig och framför allt befintlig del. (Movium, 2015)

2.6. Klimatets påverkan och utveckling

Klimatfrågan är ett mycket aktuellt ämne på lokal, nationell och global nivå. Jordens medeltemperatur stiger sakta men säkert och mycket visar på att människan är en stor

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

orsak till den förstärkta växthuseffekten. Det går inte med säkerhet att veta hur klimatet kommer påverkas runt om i världen, men det finns vissa saker som Sverige räknar med att uppleva i landet. Detta är bland annat en stigande årsmedeltemperatur och havsvattennivå samt mer återkommande och kraftigare nederbörd. Kartläggning över detta genererar till att den ökade risken för översvämningar, ras och erosion kan komma bli ett allt större problem. I och med att klimatet förändras och de påföljder som förväntas förekomma bidrar detta allt mer till konsekvenser för samhället. (Boverket, 2009)

För att kunna främja och bevara olika bidragande faktorer för ett bra klimat finns det regler att förhålla sig till. Det förekommer bland annat regler för allmänna intressen som till exempel hänsyn till miljö- och klimataspekter. Dessa regler finns i Miljöbalkens andra kapitel som handlar om allmänna hänsynsregler samt andra kapitlet i PBL som innefattar allmänna och enskilda intressen. Myndigheter som Naturvårdsverket och Boverket har också rätt att fatta beslut om regler som definierar olika krav, något som benämns myndighetsföreskrifter. Det finns även internationella rättsregler att förhålla sig till. Detta är bland annat konventioner och EU-direktiv. (Klimatanpassning, 2019)

Naturen gör ett stort arbete i förmån till människor vilket brukar förklaras genom ett begrepp vid namn ekosystemtjänster. Några exempel på den nytta naturen gör bara genom att finnas till är bland annat att regnvatten tas emot av gräsmattor som renar vattnet från skadliga partiklar och tungmetaller, träd och växter renar luften och buskage dämpar ljud. En viktig del för att både de blå och gröna strukturerna ska fungera på bästa optimala sätt är att de integrerar sig med stadens omgivning och bebyggelse. Vattendrag, grönområden, träd och dammar har egenskaper som att sänka temperaturen i staden och förbättra luften. Detta är något som är viktigt att ta hänsyn till vid stadsplanering. Det är inte bara estetisk fint med grönska utan det gör även nytta för hälsan och klimatet. (Boverket, 2010)

2.7. Folkhälsa i fysisk planering

Fysisk aktivitet har alltid varit en grundförutsättning för hälsan och välbefinnandet. Människan är gjord för att använda kroppen och röra på sig för att lösa olika problem och utmaningar som denna ställs inför. Kroppen behöver därmed utföra fysisk aktivitet för att kunna fungera optimalt och motverka olika sjukdomar och negativa hälsoeffekter. (Faskunger, 2013)

World Health Organisation (WHO) är FN:s fackorgan för hälsofrågor och har ett övergripande mål att alla människor ska uppnå en så god hälsa som möjligt. Här definieras hälsa som socialt, mentalt och fysiskt välbefinnande (Världshälsoorganisationen WHO, 2008). 1995 gav amerikansk publikation ut en rekommendation angående att en vuxen individ bör utföra 30 minuters fysisk aktivitet varje dag. 2010 bestämde sig WHO för att ta efter de amerikanska och även de kanadensiska rekommendationerna på hur mycket en individ ska röra på sig. Kanadensarna gjorde en ändring på det amerikanska konceptet med informationen om

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

att en individ bör röra på sig minst 150 minuter i veckan under minst tre dagar för att minska pressen på individen att denna måste utföra fysisk aktivitet varje dag. Båda dessa rekommendationer gäller enligt WHO. Det man kom fram till i 1995 års publikation var att fysisk aktivitet vid måttlig intensitet kan bidra till betydelsefulla hälsoeffekter. Måttlig intensitet kan var att promenera raskt eller dela upp träningen i mindre doser. Högintensiv träning ger bättre resultat än måttligt intensiv träning, men innebörden om 30 minuters fysisk aktivitet per dag anses kunna öka den fysiska aktiviteten för fysiskt inaktiva och ge dessa betydelsefulla hälsoeffekter. Det är lättare att utföra fysisk aktivitet om vardagsaktiviteter kan räknas dit. Sverige följer dessa rekommendationer från WHO. (Läkartidningen, 2015)

I dagsläget finns det inga begrepp så som fysisk aktivitet och folkhälsa i den svenska planeringslagstiftningen. Folkhälsomålet "att skapa samhälleliga förutsättningar för god hälsa" ligger dock relativt nära målet för fysisk aktivitet som uttrycks i plan-och bygglagens portalparagraf "att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö" (1 kap. 1 § PBL). Enligt PBL finns fler bestämmelser som främjar fysisk aktivitet. Bland annat redogör det femtonde miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" för att park och natur ska finnas för människans behov av motion, lek och annan utvistelse när planering för bebyggelse, transportinfrastruktur och grönområden görs. (Boverket, 2013)

Fysisk aktivitet är i dagens läge något som ofta likställs med den rörelse som fås utav träning och motion på fritiden. Sånär såg det inte ut för flertalet år sedan. Före andra världskriget fanns inte den utglesning i den utsträckning som idag präglar våra städer. Då var städerna mer promenadvänliga med gator som var utformade för gång- och cykeltrafik. Bilen tog inte lika mycket plats då skola, service, handel och arbeten låg i närheten av varandra. Fysisk aktivitet kom på köpet genom promenader för att uträtta ärenden, fysiskt ansträngande arbeten och det hushållsarbete som behövde göras. Den fysiska aktiviteten var alltså en naturlig del av vardagen då de vardagliga sysslorna uträttades. Den utformning som skett av våra städer sedan andra världskriget har i många fall medfört ett samhälle som kräver mindre fysisk aktivitet då bland annat bilen tar allt mer plats och den teknologiska utvecklingen gjort att människor inte alltid behöver träffas eller ta sig till olika platser för att prata vid eller få något gjort. Fysisk aktivitet kommer inte längre på köpet som den en gång gjorde och det behövs planering för att människor ska röra på sig så mycket som kroppen faktiskt behöver och mår bra av. (Faskunger, 2007)

Det har traditionellt sätt varit individens eget problem och ansvar att se till att denna motionerar och utövar fysisk aktivitet. När det kommer till diverse aktörers roll att främja fysisk aktivitet har detta främst varit genom att informera om fakta och erbjuda vägledning för att hjälpa individen att förändra sitt beteende och få en bättre hälsa. Att förändra individens beteende har dock inte visat sig vara så effektiva åtgärder då de grundliga orsakerna fortfarande finns kvar. Forskning visar att det är viktigt att skapa bättre förutsättningar i samhällsstrukturen och på så vis främja fysisk aktivitet för de som rör sig i den urbana miljön. (Faskunger, 2008)

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

För att få ett fungerande folkhälsoarbete ligger ansvaret på flera aktörer och på olika nivåer. Regionalt, kommunalt samt olika sektorer som skola, stadsbyggnad, trafik och vård och omsorg. På nationell nivå sker främst utveckling och uppföljning av folkhälsomålen genom Statens folkhälsoinstitut. (Boverket, 2013)

På regional nivå är det numera regionerna som har ansvar för hälso-och sjukvården. Tidigare var det landstingen som numera har ersatts av regioner (Regeringen, 2019). Kommuner ansvarar för planering, byggande och förvaltning. Med sitt planmonopol har de stora möjligheter till att utveckla och påverka markanvändningen i kommunen. Många kommuner har även en folkhälsopolicy med folkhälsoplanerare. Det är både viktigt och en stor möjlighet för kommuner att ta tillvara på den informationen och utveckla den i den fysiska planeringen. (Boverket, 2013)

Hur städerna är utformade har alltså mycket att göra med hur fysiskt aktiva människor är. För att en individ ska göra de mest hälsosamma valen bör de vara lättillgängliga och självklara. Några faktorer som bidrar till det är miljöer som gynnar gång- och cykeltrafik och närhet till olika målpunkter. Är det nära till kollektivtrafik och diverse ärenden som ska uträttas blir det lättare att låta bilen stå kvar hemma. Särskilt stor betydelse har bostadens närmiljö för huruvida människor utövar fysisk aktivitet då denna miljö är den mest populära platsen att vistas i. (Faskunger, 2008)

2.8. Stadsutveckling till förmån för människan och dess rörelse

Det är svårt att uppnå den perfekta staden då utvecklingen hela tiden går framåt och nya upptäckter görs. Här nedan presenteras några exempel på städer som på olika sätt lyckats utveckla en god miljö som främjar ett aktivt liv.

Lund

I Lunds kommun arbetas det mot en hållbar stadsutveckling och ett hållbart transportsystem. Den strategi som Lund tagit fram för att uppnå ett hållbart resandeheter LundaMaTs och är ett transportsystem med fokus på miljöanpassning och hållbarhet. LundaMaTs har pågått sedan 1990-talet och har under åren utvecklats till att bli LundaMaTs III. Med den här strategin står människan i fokus. Här menar Lunds kommun att individens förutsättningar och villkor ska prioriteras samtidigt som livsmiljön ska vara attraktiv och bidra till det goda och enkla livet. Strategin för transportsystemet ska erbjuda flera möjligheter att transportera sig på. Genom att utveckla staden till att gynna hållbara transportmedel ska även dessa bli de självklara valen för individerna att välja. (Lunds kommun, 2014)

Örebro

Örebro har under senare år blivit en allt mer promenadvänlig stad. Lilla Å-promenaden är ett exempel på ett bra samarbete mellan olika aktörer och befolkning i staden. 2004 utvecklades Lilla Å-promenaden i Örebros innerstad till ett sammanhängande stråk med gång-och cykelvägar. Det som utmärkte stråket var att konst fick ta plats längs med promenaden och bli ett så kallat skulpturstråk. Konstnären Stefan Rydén var den som tillsammans med kommunen gjorde stråket

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

till verklighet. Han tog även hjälp av närliggande skolklasser att få vara med och utveckla de konstverk som sedan fick ta plats. När människor får vara med och påverka sin närliggande miljö blir det i många fall mer troligt att det väljer att vistas där. (Rydeen, 2004)

Eftersom stråket ligger centralt men även innehåller mycket natur är det både tillgängligt och lockande för många invånare. Promenaden går längs med Lillån och är cirka fyra kilometer lång. Kvällstid finns en unik ljussättning mellan två parker som vunnit Svenska Ljuspriset. I övrigt har Örebro många visioner för att utveckla en hållbar stad och sätta människan i fokus. I figur 2 nedan visas hur ljussättningen utspelar sig vid del av Lilla Å-promenaden. (Örebro kommun, 2019)



Figur 2. Ljussättningen vid del av Lilla Å-promenaden (Rydeen, 2004)

Uppsala

Uppsala har blivit utsedd till årets cykelstad både 2018 och 2019. Några utav de faktorer som gav Uppsala första platsen var att de har byggt nytt, ökat den ekonomiska satsningen och underhållet samt ett beteendepåverkansarbete för att främja cykelanvändandet (Uppsala, 2019). Uppsala arbetar för att invånarna ska låta bilen stå och istället resa på ett hållbart sätt. De samarbetar med många aktörer för att främja cykelanvändandet och bidrar med tävlingar och olika aktiviteter för alla. Ett exempel som görs för att främja gång och cykel är att kommunen samarbetar med trafikkalendern som årligen arrangerar en tävling för de som går i skolan att ta cykeln, gå eller resa kollektivt till och från skolan. De deltagande samlar ihop poäng på sina hållbara resor och har chansen att vinna priser. Kommunen bidrar här med att dela ut egna priser till de vinnande lagen från Uppsala. (Uppsala kommun, 2020)

Köpenhamn

Köpenhamn är en stad som på många sätt lyckats med en stadsplanering som främjar aktivitet och gång- och cykeltrafik. Staden är trivsamt och lockar till många besökare. Sådär har det dock inte alltid sett ut. I början av 1900-talet var stora delar av staden fattig och inte särskilt gemytlig att vistas i. Under 1970-talet gick många länder mot en modernistisk stadsplanering vilket Köpenhamn inte kunde matcha. På grund av bland annat ekonomisk brist för trafikinvesteringar, oljekrisen och en förändring i den allmänna opinionen fick Köpenhamn gå en annan väg. Denna väg kom dock att leda till en trivsamt och fängslande stad med människor i fokus. (Voutilainen, 2017)

En plats i Köpenhamn där aktivitet och rörelse står i fokus är parken Superkilen i stadsdelen Nørrebro som är ett projekt inom hållbar utveckling. Detta är en park med en flexibel användning för många olika aktiviteter som gjordes för att förbättra och ge platsen en positiv identitet. Det är en plats som gjordes till förmån för de boende i området men även för att locka dit andra människor. Superkilen har blivit ett område med ett naturligt stråk och rekreationsområde som binder ihop intilliggande områden på ett attraktivt och trivsamt sätt. För att locka dit olika typer av människor med olika ursprung, åldrar och intressen finns det många aktiviteter att välja på och design från olika länder. Superkilen har fått ett antal utmärkelser för lyckat projekt. I figur 3 nedan presenteras hur Parken Superkilen ser ut. (Realdania projekt, 2016; Boverket, 2013)



Figur 3. Parken Superkilen i Köpenhamn (Realdania projekt, 2016)

3. Fallstudie

I följande kapitel presenteras examensarbetets fallstudie. Den här delen av examensarbetet börjar med en bakgrund om Österåker, Åkersberga och studiens valda område Hacksta/Berga. Efter det följer en beskrivning om hur studien ska gå till väga. En enkätundersökning ska stå till grund för insamling av material till den diskussion som senare ska hållas i examensarbetet. Det redogörs därefter för hur kommunen arbetar med att främja för rörelse i planeringsstadiet genom undersökning av olika planer samt intervjuer med några anställda på kommunen.

3.1. Bakgrund

För att få en helhetsbild av studien och var den ska genomföras kommer bakgrundsfakta om Österåkers kommun, centralorten Åkersberga och det valda studieområdet Hacksta/Berga att presenteras.

3.1.1. Åkersberga och Österåkers kommun

Österåker är en storstadsnära skärgårdskommun som ligger belägen i nordöstra delen av Stockholms län. Åkersberga är kommunens centralort och ligger dryga tre mil från Stockholm city. Roslagsbanan är den järnväg som utgör kommunens främsta kollektivtrafikstråk och används dagligen av resenärer till och från kommunen. I kommunen bor det cirka 45 000 människor som nästintill fördubblas under sommartid då fritidsboende och besökare anländer till kommunen. Österåker utgör en yta på 558 km² varav ca hälften av det består av vatten. I figur 4 nedan visas en karta över Österåker. (Österåker, 2020a)



Figur 4. Karta över Österåkers kommun som är rödmarkerat i bilden (Redigerad bild, hämtad från Google Maps)

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Österåker har en lång historia bakom sig då bosättningslämningar från sten- och bronsåldern hittats på flertalet ställen runt om i kommunen. Det var först i samband med att järnvägen byggdes ut som Åkersberga blev centrumet då stationsområdet växte fram till en naturlig mittpunkt i kommunen. Åkersberga var under en lång tid ett mindre stationssamhälle där utvecklingen mot att bli ett förortssamhälle skedde runt 1950-talet. Som för många andra svenska städer skedde en kraftig tillväxt av invånare under 60- och 70-talet. Detta bidrog till att Åkersberga började utvecklas till sin nuvarande struktur med ett centrum bestående av flerbostadshus och omkringliggande villaområden. (Österåker, 2018)

Kommunen har en förhållandevis utspridd bebyggelse där småhusbebyggelse utgör en stor del utav denna. Detta bidrar till komplikationer för kollektivtrafik och service då det är svårt att finnas tillgänglig för all bebyggelse. Kommunen anser dock att det finns bra möjligheter för en utveckling av bebyggelse i kollektivnära lägen. Främst gäller detta längs med Roslagsbanan men även genom att förtäta och utveckla redan befintliga områden. I dagsläget använder många bilen för att förflytta sig men i och med den nuvarande översiktsplanen finns en stärkande prioritering för kollektivtrafik, gående och cyklist. Det finns redan ett relativt stort utbud av gång- och cykelnät, men det saknas viktiga länkar mellan olika delar av kommunen samt till andra delar av regionen. Fler och bättre länkade gång- och cykelvägar är något kommunen strävar efter. (Österåker, 2018)

Österåker arbetar för att ständigt växa och utvecklas som kommun. De har en framtidsbild där åren fram till 2040 präglats av en positiv tillväxt av bostäder, invånare och arbeten. De ska utgöra en tilltalande skärgårdskommun med en levande stadskärna där Åkersberga är en modern stad med aktiviteter och mötesplatser för alla. Grönområden, parker och grönstråk ska finnas tillgängligt runt om i kommunen. De lokala möjligheterna ska vara goda och invånarna ska kunna tillgodose många behov på hemmaplan. Den fysiska utvecklingen ska utgöras av tillgängliga, attraktiva och trygga livsmiljöer. Invånarna ska ha en självklar roll i sin påverkan om hur staden utformas och utvecklas genom möjligheten att vara delaktiga. (Österåker, 2018)

3.1.2. Studiens avgränsande område - Hacksta/Berga



Figur 5. Hacksta/Berga utgör det markerade området på kartan över Åkersberga (Österåker, 2020b).

Figur 5 utgörs av en karta över Åkersberga där studiens avgränsade område Hacksta/Berga är rödmarkerat. Området är beläget nordost om Åkersberga centrum och utgör ca 46 hektar. Kommunhuset som numera benämns Alceahuset invigdes 1955 och området har därefter byggts upp i olika stadier och takt. Området står inför en utveckling och ett planprogram ska tas fram (Österåker, 2020b). Syftet med planprogrammet är att utreda den framtida användningen för området där kvalitéer tas tillvara på och en utveckling sker till dess förmåga. (Österåker, 2017)

Närheten till kollektivtrafik är en positiv faktor för området då den södra delen angränsar till Åkersberga centrum och är beläget endast 100 meter ifrån Åkersberga station. Norr om området finns kollektiva alternativ i form av buss. Hela området omges av bilväg med trottoarer. Utöver en bilväg som går genom området är bilvägar inom området ganska begränsade. Gång- och cykelvägnät är det som främst finns i området. (Österåker, 2017)

Den nuvarande markanvändningen för området består utav skolor, förskolor, bostäder, äldreboende, idrottsanläggningar, kyrka, grönområden, parker och Alceahuset där bland annat vårdcentral, tandläkare och kommunstyrelsekontor finns. Utöver detta finns även några mindre verksamheter i bottenplan på ett par utav flerbostadshusen. Bostäderna består utav en blandning mellan hyreshus och bostadsrätter med varierande våningsantal. Österåkers kommun och Armada fastighets AB som är det kommunalägda bolaget äger en stor del utav marken i området. Den övriga marken är privatägd. Till stor del består området av ianspråktagen mark och det planprogram som ska tas fram bedöms inte påverka varken regionala intressen eller riksintressen. I figur 6 nedan redogörs för de två

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

parkerna sjukhusparken och Bergaparken som är gul- och blåmarkerade. (Österåker, 2017)



Figur 6. Karta över de två parkerna i Hacksta/Berga-området (Österåker, 2017)

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

I enkätundersökningen delas Hacksta/Berga-området upp i två delar då områdena ser och kan uppfattas olika. Område 1 är det grönmarkerade området och område 2 är det blåmarkerade området i figur 7 nedan.



Figur 7. Karta över delområde 1 (grönmarkerat) och delområde 2 (blåmarkerat) i Hacksta/Berga

Område 1

Område 1 består mestadels utav plan och öppen yta i form av parkyta som benämns sjukhusparken samt Alceahuset till höger om parken. Sjukhusparken består utav en stor grön yta med en liten kulle och en förskola som delar av parken på mitten. I dagsläget är det två öppna tomma gräsmattor med gång- och cykelvägar tvärs igenom parken med några få bänkar och buskage. I figur 8 nedan visas en bild över den nordliga delen av parken där flerbostadshus skymtar till höger i bilden och Alceahuset till vänster. I figur 9 visas sjukhusparkens södra del med gång-och cykelväg samt egengjorda stigar genom den i annars orörda gräsytan. Här går det tydligt att se hur plant och orört grönområdet är.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?



Figur 8. Sjukhusparkens nordliga del. Fotograferat från norr (eget fotografi)



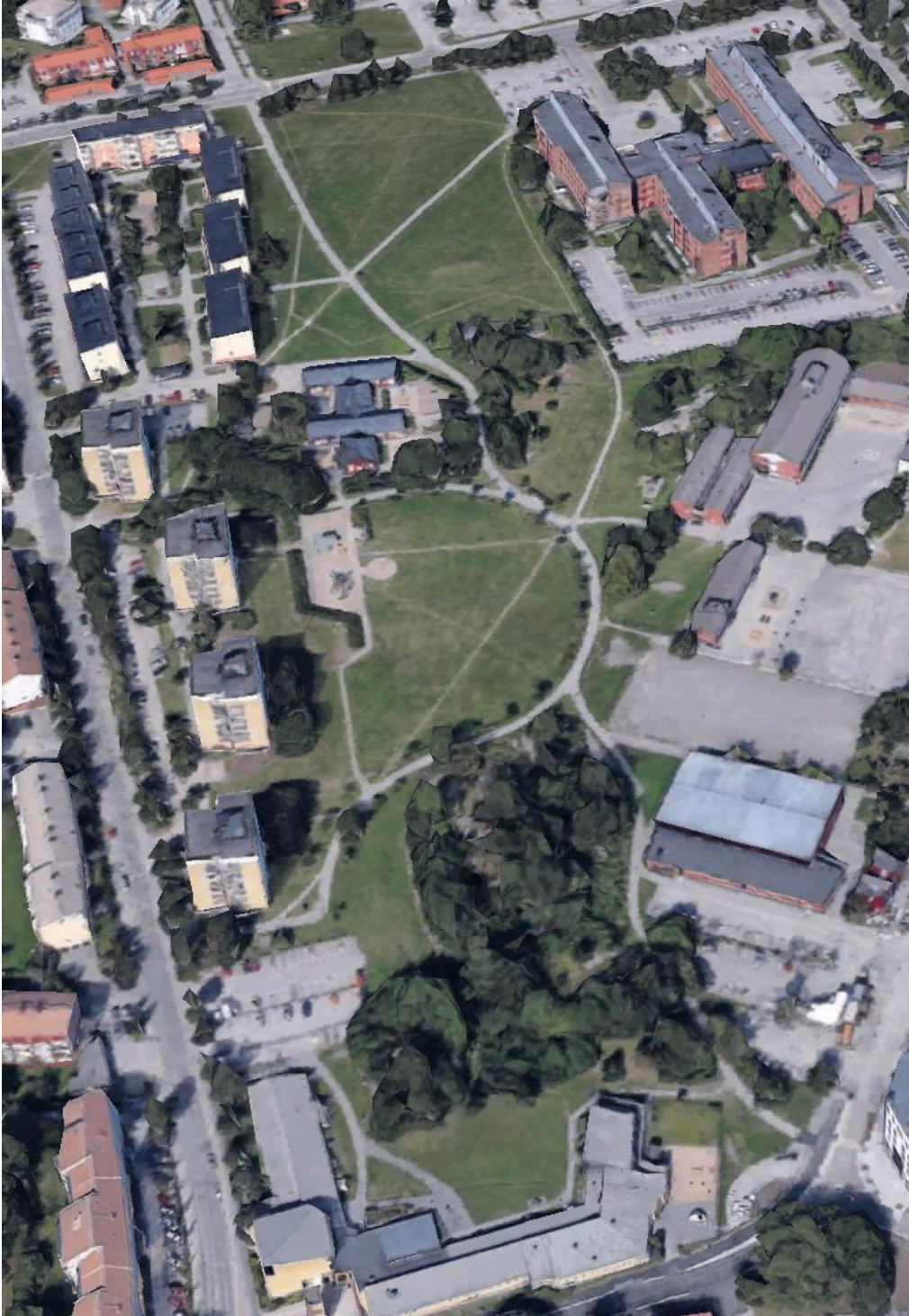
Figur 9. Sjukhusparkens södra del. Fotograferat från söder (eget fotografi)



Figur 10. Tydligare bild på bostadshusen i nordvästra delen av området (eget fotografi)

I figur 10 ovan visas flerbostadshusen som gränsar till områdets sydvästra del. Byggnaderna bostadsrätter och tre våningar höga. Förskolan som delar av parken i två delar är den röda enplansbyggnaden som syns längst bort i bilden. I figur 11 nedan visas en bild över hela delområde 1 taget från Google Earth.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?



Figur 11. Bild över område 1 (redigerad från Google Earth)

Område 2

Område 2 består även den av parkyta, men desto mer sluten och innehåller fler träd och skogsdungar. Bergaparken som den benämns har liksom sjukhusparken mycket orörd yta. Det som utmärker parken är en grusplan som är avsedd för bollspel (Österåker, 2017). Detta område är kuperat med en del backar, kullar och berg. I figur 12 och 13 syns grusplanen i området.



Figur 12. Bild tagen över grusplanen från gång-och cykelväg i områdets östra sida (eget fotografi)



Figur 13. Samma vy som i figur 12, fast ur 3D-perspektiv (redigerad bild från Google Earth)

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?



Figur 14. Södra delen av Bergaparken (redigerad bild från Google Earth)

Figur 14 visar hur södra delen av Bergaparken ser ut. Bilden är tagen ifrån västra delen av området. Längst ner i vänstra hörnet ligger grusplanen. Området är kuperat med mycket berg och träd. Flerbostadshusen som ligger i östra delen av området, men norra delen av den här bilden är bostadsrätter och är byggda i mitten av 1950. Byggnaderna är 7 våningar höga. I figur 15 visas hur den nordliga delen av Bergaparken ser ut. Området ligger precis norr om figur 14. Även här präglas området av mycket berg och skogsdungar. Flerbostadshusen till höger i bilden är hyreshus med 3 till 7 våningar.



Figur 15. Bild över norra delen av Bergaparken (redigerad bild, Google Earth)



Figur 16. Bilder tagna inne i område 2 (egna fotografier)

I figur 16 visas två bilder från gång- och cykelvägar i området. Det går att se att området lutar och underlaget har förbättrats i den vänstra bilden och behöver åtgärdas i bild nummer 2.

3.2. Enkätundersökning

För att genomföra den här studien har en enkätundersökning tagits fram. Först beskrivs syftet med studien och sedan redogörs det för hur enkätundersökning går till och vilka frågor som besvarats. Därefter redovisas resultat med tillhörande analys.

3.2.1. Syfte och tillvägagångssätt

Syftet med studien är att genom en enkätundersökning med frågor som rör invånarnas rörelsemönster ta reda på hur de rör sig i ett specifikt område. Frågorna behandlar de faktorer som enligt litteraturstudien påverkar en människas val och sätt att röra sig i urban miljö. Enkätundersökningen är till för att studera hur individer i det avgränsade området Hacksta/Berga upplever sin omgivning och vad som påverkar dem att vilja eller inte vilja vistas där.

Enkäten publicerades på Österåkers hemsida och deras Facebooksida men även i några grupper på Facebook där medlemmarna består utav främst invånare i Åkersberga och Österåkers kommun. 83 personer svarade på enkäten.



Figur 17. Karta över uppdelningen av Hacksta/Berga-området (Österåkers kommun, 2020)

Enkäten berör främst de som rör sig i området på ett eller annat sätt men kunde besvaras av de som besökte någon utav sidorna där enkäten var upplagd. Att bedöma utifrån de svar som kom in var det främst människor med någon sorts relation till området som svarade på enkäten. För några utav frågorna i enkäten delas området upp i två delar. Område 1 som är grönmarkerat och område 2 som är blåmarkerat i figur 17 ovan. Anledningen till detta är att områdena är och kan upplevas olika utifrån några av de frågor som ställs. Genom att dela upp området i två delar fås en mer rättvis bild av hur invånarna upplever de båda områdena.

Författaren till denna rapport har själv tagit fram frågorna och utformat enkäten (se bilaga 1).

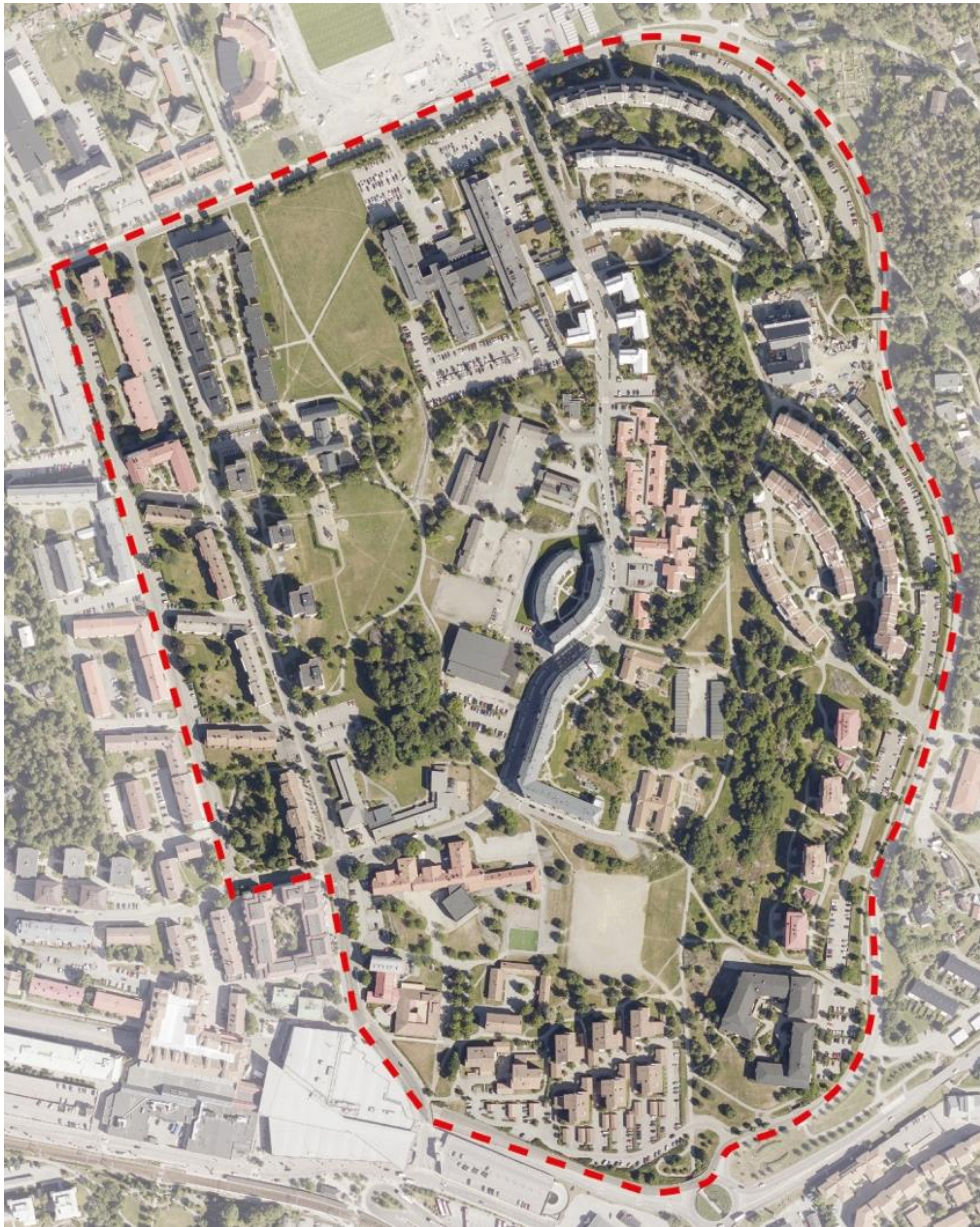
3.2.2. Resultat och analys

Nedan presenteras svar på de frågor som ställts i enkätundersökningen med en tillhörande analys. De flesta utav frågorna redovisas med ett diagram för att se statistik över hur de svarande resonerar och för ett tydligare resultat. Några utav frågorna har även tillhörande följdfrågor som redovisas i samband med frågorna.

Det rödmarkerade området är Hacksta/Berga och det område som utgör enkätundersökningen.

Del 1: Generella frågor

Frågor om kön, ålder, hur och varför de som svarar på enkäten rör sig i området.
Frågorna gäller för hela det rödmarkerade området



Figur 18. Karta över Hacksta/Berga-området (Österåkers kommun, 2020)

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Hur gammal är du?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

Antal

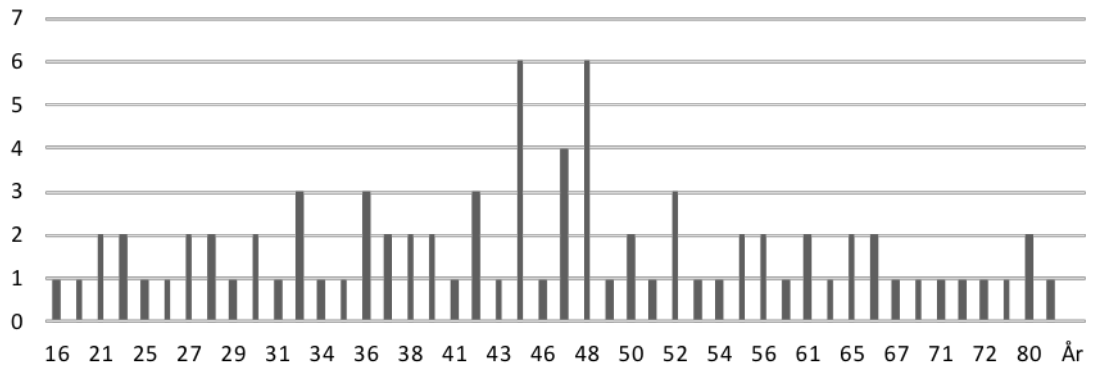


Diagram 1 - Sammanställning över åldern på de som svarat på enkäten

Utav de 83 personer som svarade på enkäten visar diagrammet ovan att det är en relativt stor bredd på åldern bland de svarande. Den yngsta är 15 år och den äldsta är 82 år.

Vilket kön är du?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

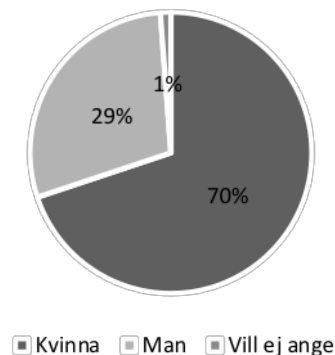


Diagram 2 - Enkätens könsfördelning

Som diagrammet utvisar har fler kvinnor än män besvarat enkäten. Utav de 83 som svarade består 58 stycken av kvinnor, 24 stycken av män och en som inte ville ange.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Av vilken anledning rör du dig i Hacksta/Berga-området?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

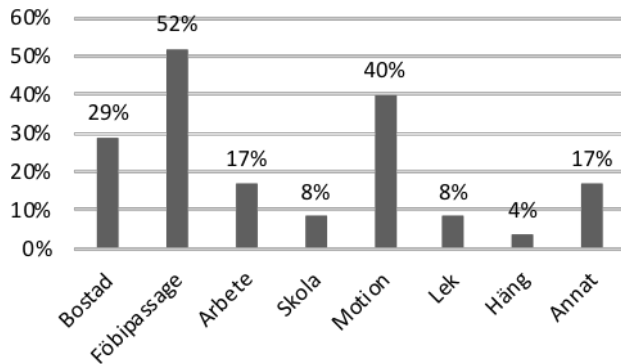


Diagram 3 - Av vilken anledning de svarande rör sig i Hacksta/Berga-området

I frågan gick det att välja flera alternativ då många rör sig i området av flera anledningar. Mer än 50% angav att de rör sig förbi området. Eftersom områdets södra del ligger stationsnära och angränsar till centrum kan det vara en bidragande anledning till att andelen förbipassage är så stor. Områdets nordliga del angränsar till idrottsanläggningar och motionsspår vilket även det kan påverka andelen förbipassage samt de som motionerar. Området består även av många bostäder vilket kan sammankopplas med att andelen bostad är relativt hög.

Följdfråga: Om du svarade annat - beskriv gärna vad för något.

Svarsfrekvens: 14 av 14 individer, 100%

De som svarade att de gjorde annat i området fick en följdfråga där de fick berätta vad de gjorde. Det nämndes att de besöker Alceahuset för bland annat läkarbesök, går på promenader, allmän service som restaurangbesök, besöka vänner och familj samt gå till kyrkan.

På vilket sätt rör du dig främst i området?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

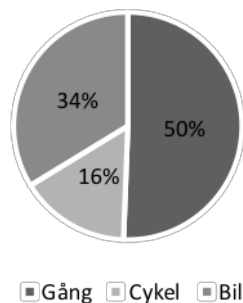


Diagram 4 - På vilket sätt de svarande främst rör sig på i området

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Utav de som svarade går de allra flesta följt av att ta bilen och cykla. 42 personer svarade att de går, 28 personer åker främst bil och 13 cyklar.

Följdfråga: Om du svarade att du rör dig med bil - vad skulle kunna få dig att cykla istället?

Svarsfrekvens: 26 av 28 individer, 93%

De som främst kör bil i området fick även svara på vad som skulle kunna få dem att gå eller cykla istället. Många utav svaren tydde på att det var otillgängligt för dem då avståndet är för långt mellan deras målpunkter. Lika många svarade att de känner sig otrygga att röra sig i området och väljer därför hellre bilen. Bristen på belysning och en större otrygghet när det blir mörkt är då en vanlig anledning till otrygghet. Några andra synpunkter till varför de tar bilen istället för att gå eller cykla var att gång- och cykelbanorna är i dåligt skick, för lite grönska och att det tar för lång tid att gå eller cykla och att vissa inte har orken.

Ändras dina rörelsemönster beroende på tid på dygnet?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

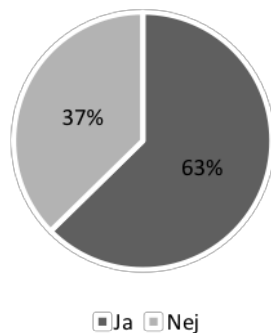


Diagram 5 - Om de svarande ändrar sina rörelsemönster beroende på tid på dygnet

Majoriteten av de som svarade angav att det ändrar sina rörelsemönster beroende på tid på dygnet. 52 stycken svarade ja och 31 svarade nej.

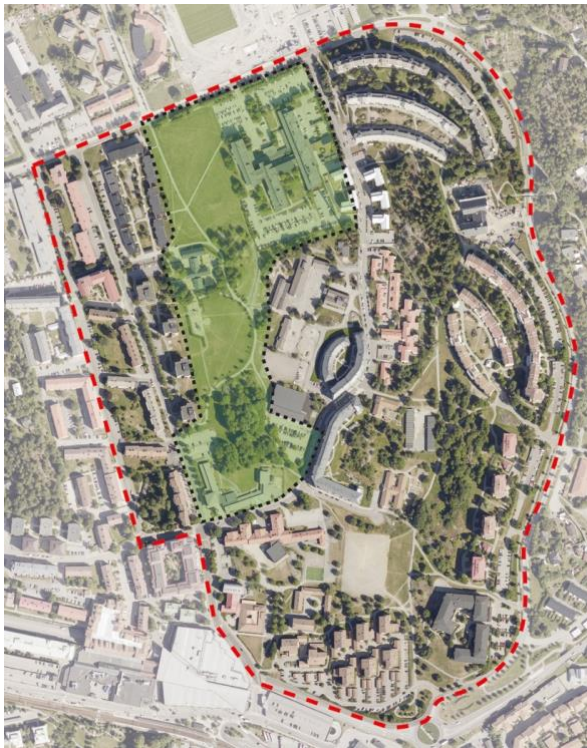
Följdfråga: Ändras dina rörelsemönster av någon speciell anledning i så fall?

Svarsfrekvens: 47 av 52 individer, 90%

De som svarade ja på frågan om de ändrar sina rörelsemönster beroende på tid på dygnet svarade nästan alla att de känner sig otrygga när det är mörkt. Många upplever rädsla och några nämner ordet kriminalitet. Dålig belysning, ensliga partier mellan bostadsområden, brottslighet och dåliga cykel- och gångbanor är några utav faktorerna till varför de känner sig otrygga.

Del 2: Område 1

Frågor och svar nedanför bilden gäller för det grönmarkerade området som i detta arbete benämns område 1.



Figur 19 - Karta över område 1 i Hacksta/Berga-området (Österåkers kommun, 2020)

Upplever du området som trivsamt?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

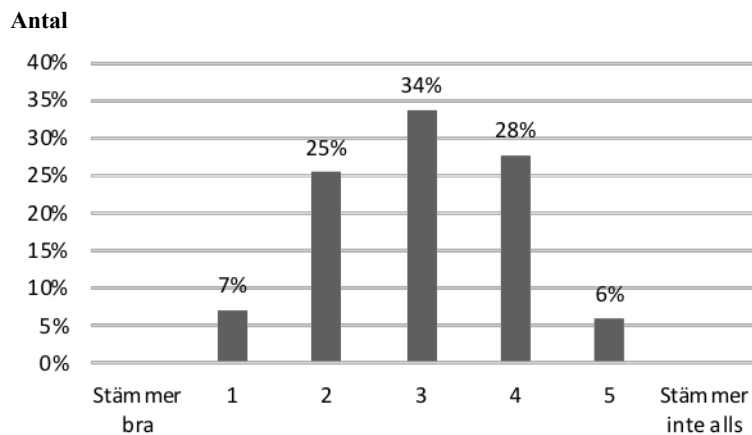


Diagram 6 - Hur de svarande upplever trivsamt i området

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

De flesta som besvarat enkäten anser att området är mitt emellan trivsamt och inte trivsamt. De som lagt sig mittemellan består av 28 personer vilket motsvarar 34 %. I övrigt anser i stort sätt lika många att området är trivsamt som de som inte anser att området är trivsamt.

Följdfråga: Varför upplever du området som trivsamt eller inte trivsamt?

Svarsfrekvens: 68 av 83 individer, 82%

De flesta kommentarerna antydde att det är trevligt med ett grönområde centralt i Åkersberga men att många upplever området som opersonligt, tråkigt och brist på saker och aktiviteter som lockar invånarna att ta sig dit.

”Upplevs bara som en stor grön och tråkig yta som inte används till någonting. Det är inte roligt att vistas här och tråkigt att gå förbi.”

En återkommande kommentar till varför många väljer att gå genom området är faktorn att slippa motortrafiken på vägarna runt omkring. Bra med översikt men många anser ändå att området är för platt och öppet för att vara trivsamt.

”Bra med grönområde men alldeles för öppet och blåsigt. Behövs bersåer, träd, buskar och sittgrupper. Gärna en bättre mötesplats med kanske cityodlingar och andra former av aktiviteter.”

Hur upplever du tryggheten i området?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

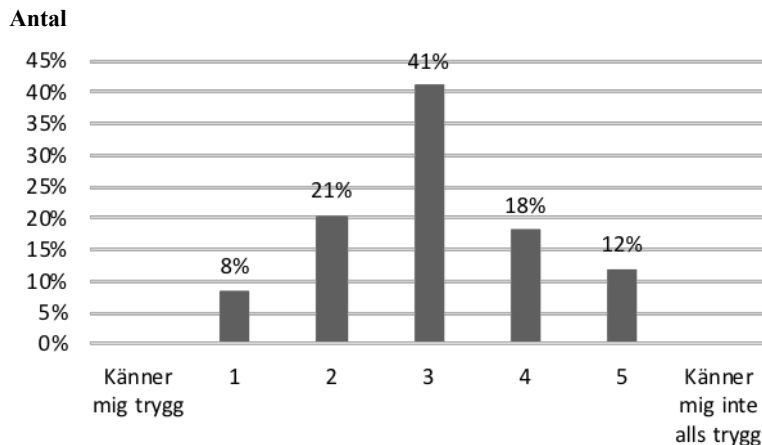


Diagram 7 - Hur de svarande upplever tryggheten i området

Resultatet på den här frågan speglar frågan om de svarande upplever området som trivsamt eller inte. Merparten av svaren hamnar mittemellan upplevelsen av att känna sig trygg eller inte trygg, samt att ungefär lika många som upplever trygghet i området motsvarar de som inte upplever sig trygga i området.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Följdfråga: Vad påverkar att du känner dig trygg eller inte i området?

Svarsfrekvens: 60 av 83 individer, 72%

Några nämner att de känner sig trygga i området medan de flesta synpunkter handlar om vad som får dem att känna sig otrygga.

Det är tre faktorer som särskilt får invånarna att uppleva otrygghet. Den främsta faktorn är att brist på belysning gör att många känner sig otrygga att vistas i området vid mörker. Tiden på dygnet spelar alltså stor roll för om de väljer att vistas i området eller inte. Några nämner även att de endast vistas i området dagtid och att de då känner sig trygga, vilket kan påverka svarsalternativet till något bättre än om de skulle vara i området när det blir mörkt.

Den andra påtagande faktorn är att det inte rör sig särskilt många på platsen vilket gör att det känns mer otryggt att vistas i området eller passera förbi. Vissa nämner att ingen förmodligen skulle se om det händer något. Denna känsla verkar många framför allt känna när det blir mörkt då flertalet samtidigt nämner att det är öppet och ger fri sikt.

Kriminalitet och oro för brottslighet är den tredje viktigaste faktorn som många nämner. Några nämner att de vill ha polisstation i Åkersberga och mer polisenärvaro.

Hur upplever du tillgängligheten i form av vägbeläggningen, höjdskillnader etc. i området?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

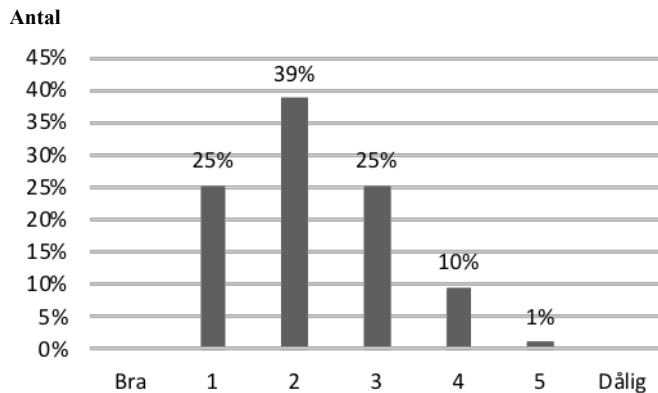


Diagram 8 - Hur de svarande upplever tillgängligheten i området

Som diagrammet visar är de flesta nöjda eller tycker att tillgängligheten i form av vägbeläggning och höjdskillnader är helt okej.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Följdfråga: Om du inte anser att tillgängligheten är bra, kan du beskriva vilka problem du upplever?

Svarsfrekvens: 14 av 26 individer, 54 %

Följdfrågan riktade sig till de som inte ansåg att tillgängligheten var bra och det nämndes då att stråken känns ogenomtänkta med dålig beläggning på vissa platser. Det är lättare att röra sig för både cyklister och gående om gång-och cykelvägen markeras och delas upp för de olika färdställen. Det nämns även att det kan vara svårt att ta sig till området för exempelvis rörelsehinder då ingångarna och områden runt omkring upplevs kuperade.

Hur upplever du grönområden i området?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

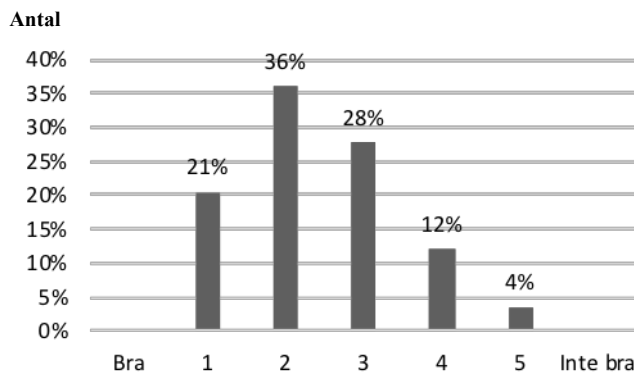


Diagram 9 - Hur de svarande upplever grönområden i området

Genom att utgå ifrån statistiken i diagrammet tyder det på att majoriteten upplever grönområden i området som bra, hyfsat bra eller varken bra eller dåligt

Följdfråga: Vad kan förbättras i grönområdena?

Svarsfrekvens: 54 av 83 individer, 65%

Som diagrammet visar gillar många att det är ett grönområde, men svaren på följdfrågan om vad de tycker kan förbättras visar på att ytan inte utnyttjas särskilt bra. Det saknas en trevlig atmosfär med buskar, blommor, träd, bänkar, belysning och aktiviteter. Det är inte ett ställe som lockar till sig människor och de flesta går bara förbi då det inte finns mycket att stanna för. För de som vill stanna i området saknas det ofta bänkar att sitta på.

”Bättre förvaltning av området och mer parkmiljö. Åkersberga har en oändlig mängd lekplatser som bara når en viss målgrupp. En park med vackra väldoftande blommor, buskar och träd där det finns något för alla.”

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Invånarna vill ha en park som kan utnyttjas bättre och trycker framförallt på mer grönska i olika former och att det ska bli en tydligare parkkänsla över det hela.

”Mer parkkänsla. Kanske en staty, picknickbord och glasskiosk på sommaren. Hade varit trevligt med en plats att vara på och kunna göra roliga saker eller bara hänga utan att behöva resa iväg.”

Hur upplever du belysning, bebyggelse och utbudet av bänkar i området?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

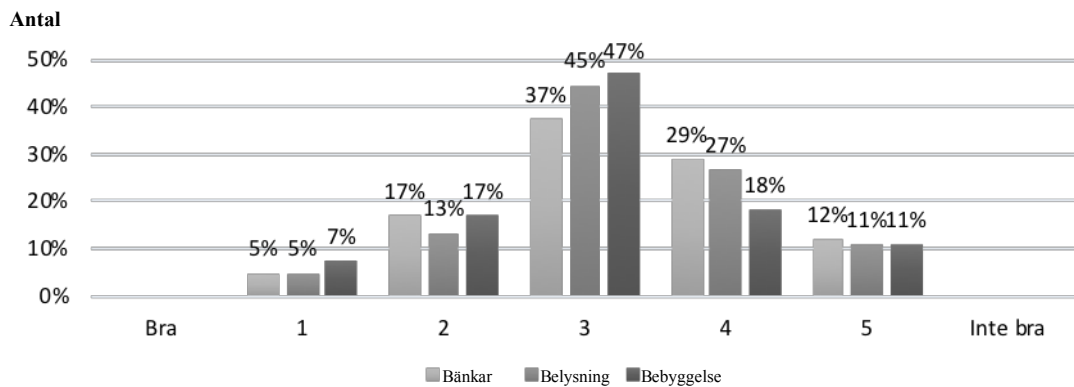


Diagram 10 - Hur de svarande upplever belysning, bebyggelse och utbudet av bänkar i området

Statistiken i diagrammet tyder på att en majoritet tycker att belysning, bänkar och bebyggelse upplevs som varken bra eller dålig. Fler anser dock att det upplevs sämre än de som anser att det upplevs bra.

Följdfråga: Om du upplever belysning, bänkar eller bebyggelse som dålig. Vad har du för synpunkter?

Svarsfrekvens: 45 av 83 individer, 54%

Synpunkterna är relativt jämt fördelade på att det bör finnas bättre och mer belysning, fler bänkar och att bebyggelsen uppfattas som fula och nedgångna. Framförallt nämner många att belysningen bör förbättras och att fler bänkar bör finnas.

Vad skulle påverka dig att vilja röra dig i området?

Svarsfrekvens 51 av 83 individer, 61%

Det främsta svaret är att befolkningen vill ha något som lockar dit dem. Aktiviteter, sittplatser och en trevlig grönskande miljö. Gärna utegym, lekplats, stråk som går att promenera runt på och bra med belysning när det blir mörkt.

Säkerheten nämns återigen som en stor faktor till varför individerna vill och inte vill vistas i området. Övervakning, ökat underhåll och belysning är de faktorer som nämns mest som åtgärd för en ökad trygghet.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Författaren bedömer utav hur svaren ser ut och svaren på andra frågor att svarsfrekvensen är mindre på den här frågan för att den inte är obligatorisk att besvara samt att många svarat på vad de vill ha i området i andra frågor som angår trivsel, trygghet och grönområden.

Del 3: Område 2

Frågor och svar nedanför bilden gäller för det blåmarkerade området som i detta arbete benämns område 2.



Figur 20. Karta över område 2 i Hacksta/Berga-området (Österåkers kommun, 2020)

Upplever du området som trivsamt?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

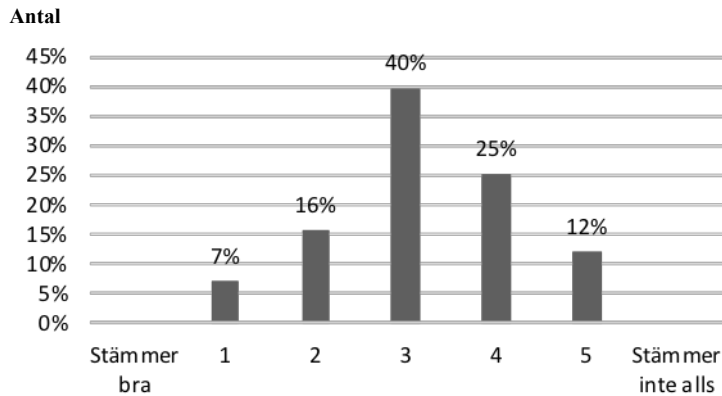


Diagram 11 - Om de svarande upplever området som trivsamt

Utifrån diagrammet syns det att fler anser området som icke trivsamt men att 40% ändå ligger på en ganska neutral uppfattning.

Följdfråga: Varför upplever du området som trivsamt eller inte trivsamt?

Svarsfrekvens: 56 av 83 individer, 67%

Tio utav de som svarade på följdfrågan beskriver att de sällan eller aldrig är i området vilket kan vara en utav anledningarna till att spalten i mitten av diagrammet har mest frekvens.

"Upplever det varken som trivsamt eller inte. Det känns som att det inte är till för mig. Allt fler områden är bara till för dem som bor där. Området kring gymnasiet är bara till för dem som går där, vi andra bara passerar."

Många svarade att området upplevs som trist och ointressant. Flertalet upplever att området är nedgången och inte underhållet. Även här upplever många att det är betydligt trevligare på dagen än när det blir mörkt. Synpunkter om att det är trevligt med grönska förekommer, men att många antyder att de mestadels använder området som en transportsträcka.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Hur upplever du tryggheten i området?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

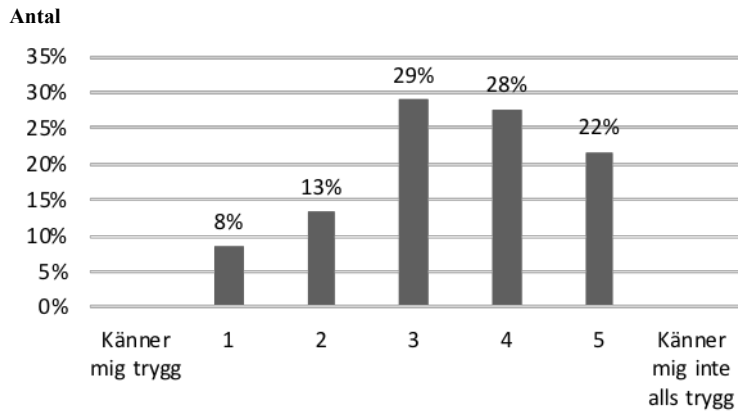


Diagram 12 - Hur de svarande upplever tryggheten i området

Statistiken tyder på att de flesta inte känner sig speciellt trygga i området. Genom att slumpvis studera enskilda svar visar det att fler kvinnor upplever otrygghet i området än män. Eftersom att fler kvinnor generellt har svarat på enkäten kan detta vara en bidragande faktor till varför statistiken ser ut som den gör. Precis som i frågan gällande trivsamt i området svarade några att de inte rör sig i området vilket också kan påverka statistiken både mot att fler känner sig trygga eller otrygga i området.

Följdfråga: Vad påverkar att du känner dig trygg eller inte i området?

Svarsfrekvens: 49 av 83 individer, 59%

Det har endast inkommit någon enstaka kommentar om att personer upplever området som tryggt medan de flesta kommentarerna är synpunkter på vad som får dem att uppleva otrygghet.

I område 1 upplevde de flesta att belysningen är den primära orsaken till varför området känns otryggt och så är även fallet i område 2. Några upplever även en känsla av att inte ha någon översikt när de rör sig i området.

En annan orsak till att många känner sig otrygga är synpunkten om att området har dåligt ryckte och oro för brott och kriminalitet. En person nämner att den känner sig trygg och att den inte råkat ut för något. Detta kan vara en stor faktor till att flera känner sig trygga då de inte upplevt någon form av otrygghet genom egna erfarenheter eller genom att höra från andra. Likaså gäller det åt andra hållet att de som faktiskt upplevt otrygghet i någon form i området också känner sig otrygga där.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Hur upplever du tillgängligheten i området?

Svarsfrekvens: 83 av 83 individer, 100%

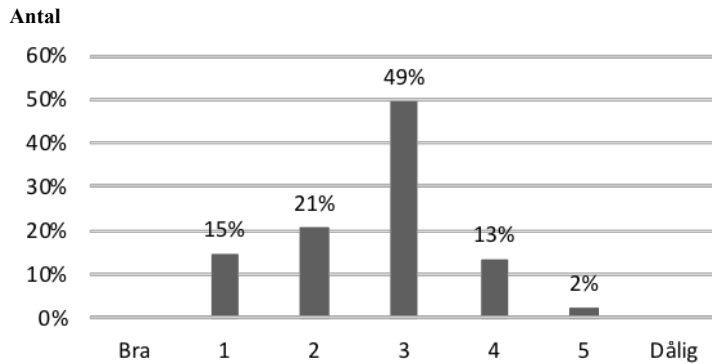


Diagram 13 - Hur de svarande upplever tillgängligheten i området

Nästan 50% upplever tillgängligheten som medelmåttig och något fler anser att den är bra eller ganska bra.

Följdfråga: Om du inte anser att tillgängligheten är bra, kan du beskriva vilka problem du upplever?

Svarsfrekvens: 20 av 83 individer, 24%

Här nämner flera att gång- och cykelvägarna är dåligt underhållna och att det finns partier där höjdskillnaden är väldigt stor, vilket kan försvåra framkomligheten för alla men framförallt för rörelsehindrade. Mycket egengjorda stigar förekommer vilket kan tolkas som att det inte finns något naturligt stråk att följa i området.

Hur upplever du grönområden i området?

Svarsfrekvens: 83/83, 100%

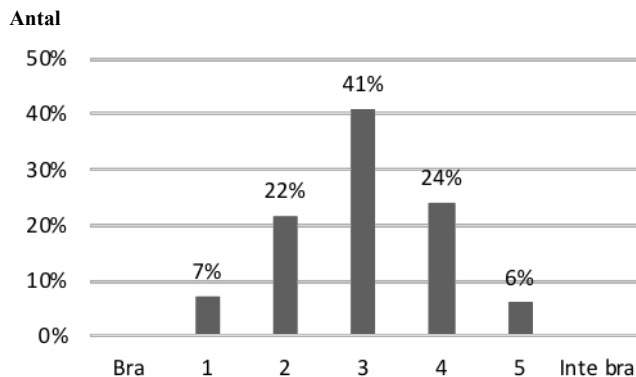


Diagram 14 - Hur de svarande upplever grönområden i området

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Diagrammet antyder att de flesta varken tycker att grönområden i området är särskilt bra eller dåliga, utan något mittemellan.

*Följdfråga: Vad kan förbättras?
Svarsfrekvens: 35 av 83 individer, 42%*

Flera synpunkter förekommer om att det är trevligt med lite skogsdungar men att de bör underhållas bättre. Överlag bör området underhållas bättre då det nämns att det ofta är skräpigt. Även i detta område anser de svarande att de saknas parkkänsla och att många platser inte utnyttjas samt upplevs som tråkiga och mörka. Mer kontrollerad grönska som inte skymmer sikt önskas.

”Upplevs oplanerat och lockar inte till att stanna upp. Små försök till att lysa upp enstaka träd, men upplever att de skuggor som då uppstår snarare bidrar till otryggheten. Gamla, slitna bänkar med få sittplatser. Inga bostäder som har uppsikt över gång- och cykelvägarna, dvs ödsligt kvällstid.”

Hur upplever du belysning, bebyggelse och utbudet av bänkar i området?

Svarsfrekvens: 83/83, 100%

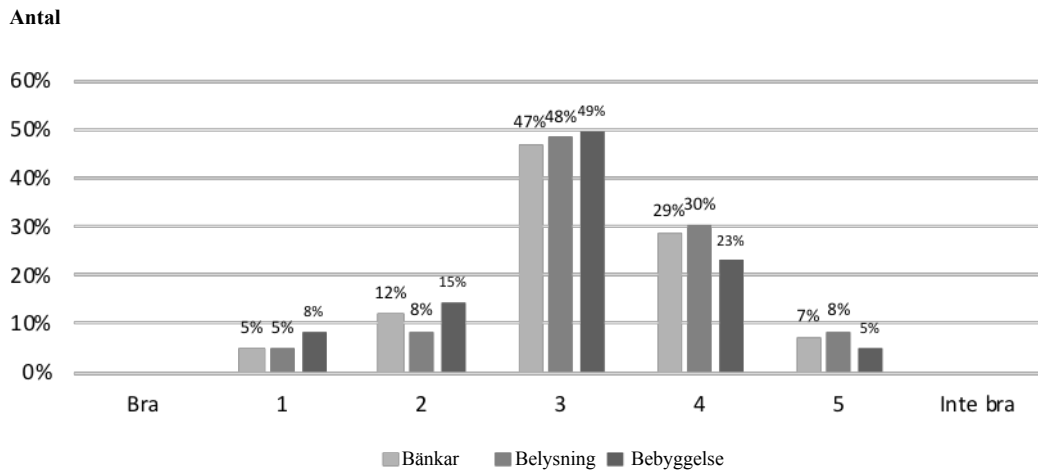


Diagram 15 - Hur de svarande upplever belysning, bebyggelse och utbudet av bänkar i området

Diagrammet visar att de som svarat på enkäten anser att belysningen är det som upplevs som minst bra, följt av bänkar och bebyggelse. När några enstaka och slumpvalda svar har studerats kan en viss trend uppvisas där de som upplever bänkarna som bra i området även är nöjda med belysningen och bebyggelsen och tvärtom.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Följdfråga: Om du upplever belysning, bänkar eller bebyggelse som dålig, vad har du för synpunkter?

Svarsfrekvens: 28 av 83, 34%

Synpunkter som framkommer är främst att belysningen kan och bör förbättras. Många nämner att det förekommer flera mörka områden. Det nämns att de små försök till att lysa upp enstaka träd inte är till mycket hjälp utan snarare bidrar till skuggor och bör förstärkas med ytterligare belysning.

Nästintill lika många kommentarer om att det förekommer för lite bänkar och att många är gamla och slitna. Även byggnaderna upplevs slitna och omodern. Några nämner att byggnaderna står för tätt. Ett par kommenterar att det är skymd sikt på flera ställen vilket bidrar till otrygghet. Byggnader agerar på vissa ställen som barriärer vilket är en anledningen till att sikten på flera ställen upplevs som dålig.

Vad skulle påverka dig att vilja röra dig mer i område?

Svarsfrekvens: 41 av 83 individer, 49%

Synpunkterna handlar mycket om en mer inbjudande miljö. Flera nämner säkra och bättre utformade stråk som gör det trevligt och tryggt att röra sig i området. Aktiviteter, grönska, belysning och annat som lockar dit invånarna. Åter igen är trygghet den faktor som nämns mest och önskas i området.

3.3. Kommunens arbete angående planering för rörelse

Kommunens rådande översiktsplan och andra planprogram som anses betydelsefulla för det valda området studeras nedan för att undersöka hur kommunen arbetar för att främja fysisk aktivitet i samhället.

För att stärka informationen från de planer som finns intervjuas några anställda på Österåkers kommun för att få en uppfattning och förståelse för hur de arbetar med att främja fysisk aktivitet i urban miljö.

3.3.1. Riktlinjer och visioner i planer och planprogram

För att kunna bygga och utveckla den urbana miljön finns det många planer och planprogram att ta hänsyn till. Alla kommuner ska ha en översiktsplan som har en central roll för hur kommunen ska arbeta på ett hållbart sätt. Översiktsplanen beslutas utav kommunfullmäktige och ska spegla den politiska majoritetens uppfattning av hur kommunen översiktligt och långsikt ska utvecklas. En översiktsplan är inte bindande men den ska innehålla strategier och fungera vägledande för användning av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska bevaras, användas och utvecklas. Översiktsplanen ska även redogöra för hur kommunen ska ta hänsyn till att riksintressen och allmänna intressen ska tillgodoses. (Boverket, 2020)

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

I Österåker antogs den aktuella översiktsplanen 2018 då den även vann laga kraft. Översiktsplanen stäcker sig fram till 2040 med överblick till 2060. I frågor och planering angående mark- och vattenanvändning, riksintressen, bebyggelseutveckling och andra allmänna intressen ska den här översiktsplanen användas som kommunens riktlinjer. (Österåker, 2018)

Som grund för översiktsplanen gjordes 2016 en nulägesanalys av kommunens stadsstruktur. Detta underlag togs fram för att se över olika brister och tillgångar som finns i Åkersberga tätort. Analysen gav ett resultat som visade på att tätorten utmärks av en öppen och gles bebyggelse där kvarter och gaturum i många fall är och upplevs som otydliga. Hackstavägen och Skolvägen som omger Hacksta/Berga-området är två stråk som nämns i analysen och beskrivs vara i behov av förtätning med bebyggelse och utveckling av stråken. (Österåker, 2016)

I översiktsplanen förekommer ett avsnitt som beskriver hur invånarna i Österåker ska ha ett gott liv på ett hållbart sätt. Det beskrivs hur det ska vara nära till de mesta med fungerande ärende-kedjor mellan olika målpunkter. Det ska finnas många lokala arbetsplatser men även ett smidigt och bekvämt sätt att pendla på för de som behöver ta sig till och ifrån kommunen. Eftersom att Österåker består av mycket landsbygd och skärgård ska det även för de flesta finnas goda alternativ och möjligheter för en vardaglig service och användande av kollektivtrafik. Olika idrotter, närhet till naturen och kulturaktiviteter är några utav de aktivitetsformer som ska locka och bidra till rörelse. (Österåker, 2016)

Hacksta/Berga-området är i tidigt stadiet av utvecklingen och följer dokumentet ”Vision för centrala Åkersberga” som vägledning för de planarbeten som ska göras. I dokumentet tas det upp att det i dagsläget är för svaga kopplingar mellan olika områden och att barriärer i form av Åkers kanal och Roslagsbanan gör att individer blir styrda till att röra sig på ett visst sätt. Hacksta/Berga-området benämns som problematiskt att grönytorerna i området är diffusa och att orienterbarheten inte är tillräckligt bra, vilket kan skapa en känsla av otrygghet. Dokumentet belyser att det är viktigt med tydliga stråk mellan olika målpunkter. Det ska vara lätt att orientera sig och området ska ha en identitet och agera som mötesplats. Målet för Hacksta/Berga är att öka antalet människor som rör sig i området, bygga fler bostäder och skapa en varierad miljö där så kallade gröna restytter minskar. (Österåker, 2009)

3.3.2. Intervjuer

För att få en tydligare bild över hur kommunen arbetar för att främja fysisk aktivitet har ett par intervjuer gjorts med några anställda på Österåker kommun. Frågorna är både baserade på information som uppkommit under arbetets gång samt några egna tankar som förhoppningsvis kan ge mer klarhet över hur just Österåkers kommun arbetar med frågan.

Frågorna är ställda till fyra anställda på Österåker kommun. Två trafikplanerare, en strategisk planerare och en planarkitekt. Frågorna är ställda till anställda på olika enheter för att få lite olika perspektiv på hur de arbetar och tänker (se bilaga 2).

Hur arbetar ni för att främja fysisk aktivitet i planeringsstadiet av ett planprogram?

Som trafikplanerare ligger fokus främst på de prioriterade trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik, samt att försöka placera funktioner som bland annat skolor, idrottsanläggningar och affärer på ett sätt som ska vara lättillgängligt att nå som gående, med cykel eller buss/tåg. I de fall med befintlig bebyggelse som Hacksta/Berga handlar det om att lägga stråk för gående och cyklister så att de ansluter sig till målpunkterna på ett naturligt sätt. Det handlar även om att identifiera och åtgärda de länkar som eventuellt saknas i gång- och cykelvägnätet för att det ska vara lätt att förflytta sig.

Den strategiska planeraren har främst rollen att se till att översiktsplanens intentioner bibehålls i kommunens vidare arbete. Detta görs ofta genom checklistor som de skapat utifrån översiktsplanens åtagande och kan på så vis trycka på aspekter som de anser vara viktiga för vidare planeringsstadier. Checklistan är utformad efter olika hållbarhetsaspekter där transporter och sociala möten är några av de aspekter som hanteras. Generellt handlar det om rätten och närheten till parker och grönområden, lekplatser, sociala möten, tillgängliga stråk, friluftsområden, gröna och kulturella tråk.

Planarkitekten arbetar för en målsättning där planprogrammet ska bidra till ökad möjlighet för hållbara transportmedel genom att förbättra gång- och cykelvägnätet samt göra det mer tillgängligt, tryggt och attraktivt. Genom att i planprogrammet belysa brister och lyfta förslag för utveckling kan en mängd olika faktorer ge positiva effekter som bidrar till ökad fysisk aktivitet. Att minska bilberoendet i den mån det går och att sikta mot att göra park- och rekreationsområden mer tillgängliga är några utav dessa faktorer.

Vilka åtgärder anser du vara viktigast för att skapa en urban miljö som bjuder in till fysisk aktivitet?

Alla parter svarar att det handlar om att skapa målpunkter och ökad tillgänglighet i den urbana miljön. Möjligheterna för gång- och cykeltrafik ska vara goda, säkra, trygga, tillgängliga, gena och bra orienterbarhet. Det gäller även att skapa inbjudande och attraktiva stråk för gående och cyklister som många vill använda. Det ska vara lätt att ta cykeln eller promenera utan en oro och känsla över att tappa bort sig eller tvingas ta omvägar för att komma fram. Folk ska våga ge sig ut i området utan att använda bilen och kunna utföra ärenden inom gång- och cykelavstånd

Utän målpunkter och platser dit människor vill röra sig kommer de inte heller att röra sig i det urbana rummet. Genom att skapa mer tillgängliga stråk mellan målpunkter skapas möjlighet och incitament för fler personer oberoende ålder och fysisk möjlighet att faktiskt röra sig i det urbana rummet.

Vilka insatser är vanligast förekommande?

För trafikplanerarna är de vanligaste åtgärderna bättre och/eller ny belysning, åtgärdande av felande länkar för gående och cyklister samt nya och säkrare övergångsställen.

Strategiska planeraren arbetar i stadierna före faktiska åtgärder och arbetar mer med att belysa vikten av vissa faktorer inom samhällsplanering som i sin tur kan leda till förslag på åtgärder och insatser. Några utav aspekterna som möjliggör för mer fysisk aktivitet är att peka ut viktiga stråk och målpunkter, föra resonemang om friluftsliv och idrott i samhällsplaneringen.

Planarkitekten belyser att det beror på då alla områden har olika förutsättningar, men att tillgång till parker och natur samt hållbar utveckling i form av bland annat minskade utsläpp genom till exempel förbättring av gång- och cykelsystemet är åtgärder som ofta vidtas och skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Även att bidra till tillgängliga, attraktiva och trygga stråk med exempelvis belysning.

Hur mycket påverkar medborgarnas synpunkter?

Trafikplanerarna menar på att medborgarnas synpunkter påverkar en hel del. Många av åtgärderna som genomförs har initierats av synpunkter från medborgarna. Medborgarna är de som rör sig i området varje dag och har därför bra kännedom och uppfattning om saker som behöver förbättras. Dock innebär inte det att alla synpunkter kan leda till åtgärder då det behöver ses över vad som ska prioriteras och tas hänsyn till i och med budget och motstridiga önskemål.

I arbetet med översiktsplanen tar den strategiska planeraren in de synpunkter som kommer in i samband med samråd, utställning och tidig dialog. Specifika synpunkter på detaljnivå kan vara svåra att använda av naturliga själ på den övergripande nivån, men att det istället gäller att lyfta de synpunkterna och se över vad som behöver ske på översiktsplanenivå för att sedan hantera frågan vidare i detaljplaner eller planprogram.

Planarkitekten menar att det beror på vilka synpunkter som kommer in. Det utförs alltid tidiga medborgardialoger i syfte att få in information från de som använder områdena och då få vetskap om vad de anser borde förbättras, utvecklas och behållas. Sedan handlar det mycket om avvägningar mellan privata och allmänna intressen då de politiska uppdragen kan göra att privata synpunkter inte kan genomföras. Hur kommunen hanterar synpunkterna varierar därmed vilka utgångspunkter som finns. Det är viktigt att alla får möjlighet till att uttrycka sina synpunkter och för att visa vilka avvägningar som gjorts genomförs alltid samrådsredogörelse.

Vilka problem och komplikationer kan uppstå när ni ska planera in rörelsefrämjande åtgärder i ett planprogram?

Tillgången till mark menar trafikplanerarna är det största problemet. Kommunen äger inte så mycket mark och är ofta beroende av att komma åt andra markägares mark som i sin tur har andra önskemål som exempelvis höga exploateringsstal. Även att biltrafiken behöver komma fram och inte kan begränsas hur mycket som helst. Ett lite mer generellt problem vid planering för gång och cykel är att behoven och önskemålen varierar beroende på om det handlar om att gå och cykla som transportsätt i vardagen eller för rekreation och på fritiden. För de som går och cyklar i vardagen är det ofta viktigt med gena stråk till skola, arbete eller kollektivtrafik. Vackra och attraktiva stråk genom park eller natur prioriteras högre vid cykling och gång för rekreation och fritidsändamål. Det är inte alltid det går att kombinera dessa önskemål på ett bra sätt och det kan därför vara svårt att tillgodose båda typerna av resor.

Några problem som den strategiska planeraren stöter på är främst tillgängligheten då en åtgärd inte får påverka tillgängligheten till en plats. Olika typer av åtgärder ska även skapa platser för flera olika typer av människor.

Planarkitekten belyser särskilt fyra aspekter där ett problem är tillgången till yta. Det kan vara svårt att anlägga vissa enstaka saker som exempelvis utegym om det inte finns någon yta att placera det på. Markägoförhållanden är en annan aspekt då kommunen inte har samma rådighet att bestämma hur marken ska användas om de inte äger den. Ytterligare en aspekt är att kommunen gärna i kollektivtrafikhäna områden vill förbättra för gång- och cykeltrafiken som alternativ till bilen vilket kan medföra att många bilister upplever dessa förändringar som negativa. Ett exempel inom detta är parkeringsfrågan då människor generellt vill ha parkering nära bostaden, arbetsplatsen eller annan målpunkt. Även exploateringsstrycket är en aspekt som kan orsaka problem då bostäder kan behöva planeras på bland annat parkmark eller vid naturområden. Även här krävs en avvägning av behovet av grönområden samt vad som krävs för att projektet ska bli ekonomiskt genomförbart.

Hur arbetar ni utöver i planeringsstadiet för att främja fysisk aktivitet i den urbana miljön?

Utöver planeringsstadiet finns inga tydligt uttalade mål kring fysisk aktivitet för trafikplanerarna, men det som byggs och underhålls när det gäller gång- och cykelbanor medför detta till ökad fysisk aktivitet. Det genomförs även tillgänglighetsåtgärder vilket främst rör de som har olika typer av funktionsvariationer. Något annat som de arbetar med är mobility management som på olika sätt syftar till att välja mer hållbara transportmedel. Inom det arbetet anordnas olika aktivitetsdagar med fokus på cykling som bland annat syftar till att informera och visa upp cykelstråk i kommunen. Det anordnas även kampanjer med syfte att få fler att cykla under vinterhalvåret och lära nyanlända att cykla.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Som strategisk planerare är denna inte lika insatt i vad som görs utöver planeringsstadiet. Däremot finns aktiviteter i kommunen som bidrar till ökad aktivitet utöver det som görs på planeringsavdelningarna.

Som planarkitekt är rollen relativt begränsad till planskedet och till planering av den fysiska miljöns utformning. Dock finns ett ansvar att bevaka intressen om pekats ut som viktiga i detaljplanefasen i bygglovsskedet, samt att ställa vissa krav på exploitörer med hjälp av bland annat avtal som markanvisningsavtal och exploateringsavtal.

4. Diskussion

I det här kapitlet diskuteras examenarbetets frågeställningar var för sig. Efter det redogörs för några förslag till målpunkter i Hacksta/Berga-området. Det avslutas med ett avsnitt där det diskuteras angående det rådande pandemiläget och hur detta påverkar människor möjlighet till rörelse i de offentliga rummen.

Följande frågeställningar besvaras nedan:

- Påverkar stadens utformning individens hälsa?
- Vad påverkar viljan att röra sig i ett visst område?
- Hur kan man få fler att gå eller cykla istället för att ta bilen?
- Hur arbetar Österåkers kommun för att främja fysisk aktivitet i urban miljö?

4.1. Påverkar stadens utformning individens hälsa?

Städer har ständigt utvecklats och förändrat livssituationen för människor. Stadsutvecklingen har gått mot både en utformning med tät bebyggelse och närhet till funktioner i samhället samtidigt som utvecklingen gått mot en utglesning av olika funktioner och därmed längre avstånd till olika målpunkter. Sedan 1980-talet har stadsbyggandets ideal utgjorts av en funktionsblandad stad efter många år av utglesning av olika funktioner. Forskningen visar på att det finns en större medvetenhet av hur städerna bör utformas i dagsläget. Genom att blicka tillbaka i stadsutvecklingens historia går det att lära sig mycket om vilken stadsutformning som människor, djur och natur mår bäst utav. De långa avstånden som ökar bilens användning, industriområden som förstör miljön och tar upp värdefull mark och monotona byggnader som byggdes i miljonprogrammet tillhör en utveckling som varit och inte passar den utveckling som samhället strävar mot i dag.

Forskningen visar på att människors rörelsemönster påverkas av hur staden ser ut. Förtätning av städer är en viktig del i stadens utformning dels för att spegla den tillväxt av invånare som ständigt finns, minska att ta värdefull jordbruksmark och naturmark i anspråk samt minska bilens användning och därmed även dess utsläpp. Genom att förtäta och blanda funktioner bildas en tilltalande närhet till olika målpunkter som individen har. Genom att skapa tillgänglighet leder det till att individen med större sannolikhet transporterar sig genom att använda ett hållbart transportsätt som gång, cykel och kollektivtrafik istället för att ta bilen. Dock går det att se både genom litteraturteorin och enkätundersökningens resultat att förtätning inte direkt medför att staden blir mer tillgänglig för gång och cykel. Det handlar i många fall om att individen väljer det smidigaste och lättillgängligaste transportsättet. Går det fortfarande snabbare och är mer bekvämt att ta bilen gör många det. Det är viktigt att utforma staden med ett tillgängligt gång-och cykelvägnät och i den mån det går minska tillgängligheten för bilen så de hållbara transportsätten ska bli ett mer självklart val för de som förflyttar sig.

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Människan är gjord för att röra på sig och använda sin kropp för att utföra något och ta sig någonstans. Genom att röra på sig och utöva fysisk aktivitet bidrar detta till positiv effekt för den fysiska och psykiska hälsan samt motverkar flertalet sjukdomar. Dessvärre råder en negativ hälsoutveckling och allt fler har en stillasittande livsstil. Längre har individens vanor för att utföra fysisk aktivitet legat på individen själv vilket för många kan vara svårt eller till och med kännas omöjligt ibland. Genom att skapa förutsättningar för rörelse i den urbana miljön visar både forskningen i litteraturen och resultatet av enkätundersökningen på att det på många sätt hjälper individen att röra på sig och på så vis få bättre eller bibehålla god hälsa.

Genom att granska svaren i enkätundersökningen för Hacksta/Berga-området går det att utvisa en relativt neutral uppfattning om hur invånarna trivs i området. Många utav invånarna anser att utformningen är bra i form av mycket grönt men att det saknas något som ska locka dit dem. När frågan ställdes om på vilket sätt de främst rör sig i området svarade de flesta att de passerar förbi området följt av att de motionerar i området. Författaren tyder svaren att många ser området som en förbipassage till andra områden där till exempel idrottsanläggningar och motionsspår gränsar till områdets nordliga delar. Mycket tyder på att de inte främst motionerar i området utan använder det som en förbipassage i och med sin motion. Detta grundar sig mycket i att många inte känner sig trygga och en saknad av aktiviteter och målpunkter att röra sig mellan i området. Nu finns de flesta målpunkterna runt omkring området vilket kan leda till att antalet som passerar förbi är så pass högt. Utformningen i området påverkar till viss del individernas hälsa till det bättre men de förutsättningar som är så viktiga i många fall saknas i Hacksta/Berga-området.

Förutsättningar i den urbana miljön är framförallt att utformningen ska upplevas som trygg, lättillgänglig, trivsamt och något som lockar dem att röra sig där. Städernas utformning har alltså stor påverkan på individens hälsa. Befinner sig individen i en miljö som gynnar denna att transportera sig med kroppen istället för med bilen eller till och med inte röra sig alls, bidrar detta i många fall till en bättre hälsa för individen.

4.2. Vad påverkar viljan att röra sig i ett visst område?

För att ta reda på vad som påverkar viljan att röra sig i ett visst område gjordes en enkätundersökning med frågor som rör invånarnas rörelsemönster och på så vis ta reda på hur de rör sig i ett specifikt område. Frågorna behandlar de faktorer som enligt litteraturstudien påverkar en människas val och sätt att röra sig i urban miljö. Enkätundersökningen begränsar sig till att studera hur individer i det avgränsade området Hacksta/Berga upplever sin omgivning och vad som påverkar dem att vilja vistas där.

En genomgående röd tråd bland svaren i undersökningen tyder på att tryggheten är den främsta faktorn till varför individerna vill och inte vill röra sig i området. Många väljer att röra sig med bil istället för att gå eller cykla just för att de känner sig otrygga. Många svarar även att de undviker att vistas vissa tider eller över huvud

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

taget i området på grund av att de inte känner sig trygga. Oron för kriminalitet och brott är orsaker till otryggheten men den främsta anledningen är belysning. Bristen på belysning gör att det blir väldigt mörkt på vissa platser på kvällen och natten vilket påverkar viljan hos många individer att vistas i området. Någon nämner i sin synpunkt angående trygghet att den känner sig trygg och att den inte råkat ut för något. Detta kan vara en stor faktor till att flera känner sig trygga då de inte upplevt någon form av otrygghet genom egna erfarenheter eller genom att höra från andra. Likaså gäller det åt andra hållet att de som faktiskt upplevt otrygghet i någon form i området också känner sig otrygga där.

En annan anledning till viljan att röra sig i området är tillgängligheten. Närheten till olika målpunkter är i många fall avgörande för hur människor rör sig. Det är närheten som ofta grundar sig i beslutet om vilket färdstätt som ska användas. Det kan finnas barriärer i den urbana miljön som gör det svårt för vissa individer att röra sig där. Nivåskillnader och dåligt underlag är två exempel där tillgängligheten kan försvåra för vissa personer. I både område 1 och 2 i Hacksta/Berga ansåg individerna som svarade på enkäten att tillgängligheten var hyfsat bra men upplevs som främst medelmåttig. Det var inte särskilt många som ansåg tillgängligheten vara dålig i någon av områdena, men synpunkter som kom in var att stråken känns ogenomtänkta med dålig beläggning på sina håll. Särskilt i område två ansåg många som svarade att det förekommer partier där höjdskillnaden är väldigt stor vilket kan försvåra framkomligheten för alla men framförallt för rörelsehindrade. Det förekommer även mycket egengjordastigar vilket kan vara ett tecken på att stråken är eller upplevs ogenomtänkta och inte följer de naturliga vägarna för individerna att röra sig på.

Grönområden är en faktor som påverkar viljan att röra sig i ett område. Forskningen visar att människor får bättre mående i samband med tillgång till grönområden. Gröna områden stimulerar hälsa och lek, ökar koncentrationsförmågan och utförande av fysisk aktivitet som vidare motverkar sjukdomar. Det verkar även positivt i form av minskning av stresshormonet kortisol i blodet och sjunkande blodtryck. I Hacksta/Berga-området visar statistiken på att de svarande individerna främst upplever grönområdena som bra eller mitt emellan bra och dåligt. När synpunkterna sedan granskas kan ett mönster urskiljas att de flesta upplever att det är bra och trevligt med ett grönområde i området men att det inte utnyttjas vidare bra. Precis som litteraturen säger är det viktigt att skapa tillgänglighet till naturen och genom planering skapa gröna områden som lockar till möten och vilja att vistas i området. De tre aspekterna som litteraturen pekar på och är viktiga för att säkra den bostadsnära naturen samt bör finnas i åtanke vid fysisk planering är tillgång, nåbarhet och kvalitet. I vissa områden är vissa aspekter viktigare än andra och i Hacksta/Berga-området upplevs tydlig saknad på kvalitet. Synpunkterna på grönområdena är just att de upplevs som opersonliga, outnyttjade och brist på saker och aktiviteter som lockar dit dem.

I enkätundersökningen ställdes frågan om vad som skulle påverka viljan att röra sig i området. Här nämns framförallt att det behövs något som lockar dit dem. Det kommer många förslag som aktiviteter i olika former, sittplatser, grönskande miljö, bra med

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

belysning och genomtänka stråk. Även förvaltningen av området är en synpunkt som flertalet nämner. Det gäller inte bara att hålla efter underlaget på gång-och cykelstråk och hålla grönskan i schack, utan även se till att det inte är skräpigt. Genom att utrusta området med fler soptunnor ska de som rör sig där lätt kunna slänga skräp i dessa och förhoppningsvis minska nerskräpning på marken.

Enligt statistiken i diagrammen upplevs område 1 som lite bättre i alla frågor och område 2 får aningen högre statistik mot det sämre hållet. Dock har många lagt sig mittemellan bra och dåligt i de flesta frågor om de anser uppleva något som trivsamt, tryggt, tillgängligt och så vidare. Detta kan bero på att de inte har någon speciell uppfattning eller att de varken är nöjda eller missnöjda med området. Dock har synpunkterna under följdfrågorna givit en antydning att de flesta anser att området behöver förändras och präglas av upplevelsen att området känns tryggt, trivsamt, tillgängligt, grönskande och någon form av tillgång till aktiviteter och mötesplatser som gör att individerna vill vistas där.

4.3. Hur ska man få fler människor att gå eller cykla istället för att ta bilen?

Att få fler människor att gå eller cykla istället för att ta bilen är inte en lätt uppgift. Många har invanda mönster att förflytta sig med bil även fast de ska röra sig en kort sträcka som de lika gärna kunde gå eller cykla. I många fall handlar det om att göra sträckan mer tillgänglig för gång-och cykel samtidigt som den försvåras för bilismen. Det kan vara svårt för en enskild person att ändra tankesätt och minska bilanvändandet om det inte är tillgängligt för denna att ta sig fram på annat sätt. Forskning visar på att utformningen av städerna påverkar individer till att röra sig på ett visst sätt. Upplevs ett stråk som otryggt, tråkigt, långt och svårframkomligt minskar chansen att individer väljer att transportera sig till sina målpunkter där. Det ska vara lättillgängligt och självklart att röra sig vilket flertalet faktorer kan bidra till.

Åter igen spelar trygghetsaspekten stor roll. För att vilja och våga förflytta sig ska individerna känna sig trygga när de går eller cyklar till sina målpunkter för att det ska bli av. Bristen på belysning och dålig översikt kan påverka den som ska transportera sig att ta en annan väg, ett annat färdssätt eller låta bli att röra sig vissa gånger. Genom att se till att det finns bra med belysning intill stråken och se till att stråken har översikt av både individen själv och andra kan upplevelsen av trygghet ökas.

Närheten är en annan viktig faktor som påverkar individers sätt att transportera sig på. Är avståndet för långt till individens målpunkter spelar det för många ingen roll hur tillgängliga gång-och cykelstråken är. Att ta bort bilåkandet helt blir troligtvis aldrig aktuellt men det finns stora möjligheter att minska bilismen och göra det mer självklart för flertalet att gå eller cykla istället. Dessvärre är flertalet städer utformade efter bilen och även ifall fågelvägen till vissa målpunkter via gång eller cykel är nära kan vägen dit begränsas av barriärer i olika former. För att skapa tillgängliga stråk måste barriärer undanröjas så gott det går och lösas genom exempelvis en gång-och

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

cykelbro över en bilväg eller vatten samt riktlinjer och beskrivning även för hur gående och cyklister ska transportera sig på bästa sätt.

För att ytterligare öka möjligheten till att cykla eller gå ska den urbana miljön kännas trevlig och attraktiv att vistas i. Finns det något att göra eller titta på längs med vägen ökar individernas vilja att välja sådana vägar och områden att transportera sig genom eller vistas i. I Hacksta/Berga-området angav 34% av de som svarade att de främst rör sig med bil i området. Följdfrågan om vad som skulle kunna få dem att gå eller cykla istället fick lite blandade svar. Många ansåg att det är för otillgängligt att inte ta bilen då de har lång sträcka till sin målpunkt och att det därmed inte är aktuellt att ta sig via gång eller cykel för dem. Vissa ansåg att underhållet av gång- och cykelbanorna var i dåligt skick, att omgivningen inte upplevs som tilltalande och saknar attraktivitet i form av bland annat grönska samt att några inte har orken att gå eller cykla. Synpunkterna som individerna gav i enkätundersökningen speglar den vetenskapliga teorin om vilka faktorer som påverkar människor till att göra olika val av transport och att det är viktigt med tillgängliga, trygga, attraktiva och självklara stråk.

4.4. Hur arbetar Österåkers kommun för att främja fysisk aktivitet i urban miljö?

För att få en förståelse av hur Österåkers kommun arbetar med att främja fysisk aktivitet i den urbana miljön gjordes intervjuer samt studier av planer som rör utvecklingen för Österåker och Hacksta/Berga-området angående visioner och strategier.

Ordet fysisk aktivitet förekommer inte i varken översiktsplanen eller dokumentet med ”Vision för centrala Åkersberga”. Dock uppges det i dokumentet ”Vision för centrala Åkersberga” att målet för Hacksta/Berga är att öka antalet människor som rör sig i området, bygga fler bostäder och skapa en varierad miljö där så kallade gröna restytor minskar. Faktorer som nämns och enligt vetenskap i litteraturteorin bidrar till mer rörelse i den urbana miljön är framför allt närhet och tillgängliga stråk mellan olika målpunkter. Det ska även finnas närhet till naturen och aktiviteter som individerna kan nyttja i sin bostadsnära miljö. Dokumentet med vision för centrala Åkersberga beskriver hur det är viktigt att bygga bort barriärer som kan påverka tillgängligheten negativt och vidare kan bidra till att människor väljer en annan väg eller ett annat färdssätt. För att öka områdets attraktivitet ska de ha identitet och vara lätta att orientera sig i. Saknas detta kan en känsla av otrygghet lättare uppstå.

I intervjuerna som ställdes till fyra anställda på Österåkers kommun fick de svara på fem frågor rörande hur de arbetar för att främja fysisk aktivitet i den urbana miljön. Både trafikplanerarna och planarkitektens arbeten är relativt begränsade till planskedet och planeringen av den fysiska miljöns utformning medan den strategiska planeraren främst arbetar i skedet innan planeringsstadiet med rollen att se till att översiktsplanens intentioner bibehålls i senare skeden. De alla formulerar sig relativt lika och belyser att viktiga faktorer för att främja fysisk aktivitet i den urbana miljön är att öka möjligheten och tillgängligheten för hållbara transportmedel. Stråken för

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

gång och cykel ska vara naturliga och bidra till att de målpunkter individerna har ska vara lättillgängliga att nå. Genom att belysa brister och lyfta förslag till utveckling kan många positiva effekter så som fysisk aktivitet tillkomma.

Trots att kommuner har stora möjligheter att utveckla och påverka markanvändningen i och med sina planmonopol finns det bland annat riktlinjer, diverse intressen och politiska åtagande att ta hänsyn till. Vetskapen om vad som behöver utvecklas och hur detta ska gå till räcker inte alltid då det finns mycket som försvårar, komplicerar och sätter stopp för olika planer. När de som intervjuas får frågan om vilka problem som kan uppstå när rörelsefrämjande åtgärder ska planeras in nämner alla att tillgång till mark ofta kan bli ett problem. Det kan finnas för lite yta att förverkliga planerna på och kommunen kan därmed bli beroende av att komma åt andra markägares mark som i sin tur kan ha helt andra planer eller viljor om hur marken ska användas. Det kan även vara problematiskt att minska tillgängligheten för biltrafiken då det inte går att begränsa denna hur mycket som helst, vilket i sin tur kan bidra till begränsningar för gång- och cykelvägnätet i vissa lägen i och med bland annat barriärer och brist på framkomlighet.

Genom att analysera svaren som de intervjuade gav och den information som kunde utläsas i planprogrammen går det att se en gemensam strävan för vad som anses viktigt och hur de ska arbeta mot mer fysisk aktivitet i den urbana miljön. Trots att det inte står ordagrant i något av planprogrammen vad Österåkers kommun gör för att främja fysisk aktivitet i kommunen går det att läsa om hur de strävar mot att invånarna ska ha ett gott liv på ett hållbart sätt med hjälp av faktorer som gynnar detta och bidrar till ökad möjlighet för mer rörelse. Det som framkom i både planerna och intervjuerna var att de viktigaste åtgärderna för att skapa en urban miljö som bjuder in till fysisk aktivitet är att skapa målpunkter och öka tillgängligheten i den urbana miljön vilket görs genom att skapa trygga, säkra, tillgängliga, trivsamma och orienterbara platser och stråk.

4.5. Förslag till målpunkter i området

För att individer ska vilja vistas i området ska det finnas målpunkter. Författaren anser att det ska finnas olika sorters målpunkter som passar för olika individer. Detta gör att fler kommer vilja röra sig i området, men av olika anledningar.

Här presenteras några målpunkter som författaren tycker passar i området.

- Boulebana
- Utegyms
- Kiosk och/eller matvagn. Förmodligen passar detta bäst för sommarsäsong.
- Vatten i form av fontän
- Bänkar utspridda på flertalet platser i området
- Mer grönska i form av blommor och buskar
- Förbättrad lekplats som kan passa barn och ungdomar i olika åldrar

- Urban odling
- Växthus som med fördel går att gå in i med mycket växter och kanske även ett café

4.6. Covid-19

I och med det rådande pandemiläget upplever författaren att det är aktuellt och relevant att kort föra en diskussion om hur en situation som covid-19 påverkar människor och dess möjlighet till rörelse samt hur det kan bidra till nya insikter.

Som det nämndes i avsnittet om avgränsningar och felkällor skulle fallstudien till en början baseras på en dialogvandring som skulle hållas i Hacksta/Berga-området där boende och verksamma tillsammans med kommunen skulle utbyta information om hur området kan förbättras och bli mer trivsamt att vistas i. Detta ställdes in på grund utav covid-19 och fallstudien utgjordes istället av en enkätundersökning. Mycket har ställts in och begränsats på grund utav covid-19. Många arbetar och studerar i dagsläget hemifrån via digitala medier och begränsningar råder huruvida individer kan eller bör röra sig i de offentliga rummen.

I litteraturteorin nämndes hur tillgänglighet kan tillämpas på tre sätt. Närhet, rörlighet och virtuell kontakt. Den virtuella kontakten har i och med pandemiläget blivit en väldigt viktig del i hur tillgängligheten kan vara möjlig. Genom virtuell kontakt behövs i stort sätt varken närhet i avstånd eller i tid då tillgängligheten finns virtuellt.

Trots att den virtuella kontakten gör det möjligt för många att arbeta, studera och göra annat på distans är det inte säkert att lika många kan uppleva andra saker som normalt ingår i deras vardag. Att träffa sina arbetskollegor, klasskamrater, familj och vänner har för många begränsats då rekommendationer och begränsningar angående resor, att vistas på arbetsplatsen, gå i skolan och annat förekommer. Särskilt gäller begränsningar och rekommendationer för inomhusaktiviteter och stora folksamlingar vilket gör det ännu mer påtagligt av hur viktigt det är med närmiljöer och tillgänglighet via gång- och cykel. Genom att kunna röra sig i sin närmiljö på ett säkert sätt och nå målpunkter via lättillgängliga gång-och cykelstråk blir det lättare och mer troligt att individer ändå vill och kan röra sig i den urbana miljön trots de begränsningar som finns.

Covid-19 är något som begränsar och försvårar det mesta. Genom att lära och få insikt i vad som är betydande för att få ett fungerande och välmående samhälle är det viktigt att den urbana miljön utvecklas i rätt riktning. Den virtuella kontakten har blivit oerhört betydelsefull i och med pandemiläget för att många bland annat ska kunna gå i skolan och arbeta. Detta har gett en insikt i att mycket går att göra virtuellt och kan bidra till att fler väljer att arbeta mer hemifrån i framtiden. Närmiljöer kommer därmed vara ännu mer betydelsefulla för människor så att rörelse, kontakt och vistelse ska kunna ske på ett säkert och lättillgängligt sätt.

5. Slutsats

I den här delen av examensarbetet presenteras slutsatserna och förslag till framtida studier.

5.1. Examensarbetets slutsats

I examensarbetet har det undersökts hur man får fler människor att röra sig i urban miljö. Detta gjordes genom att besvara fyra frågeställningar genom enkätundersökning, intervjuer samt undersökning av strategier och visioner i relevanta planer för studiens valda området Hacksta/Berga.

I Österåkers kommun arbetar de med att främja för fysisk aktivitet i den urbana miljön genom att öka möjligheten och tillgängligheten för hållbara transportmedel. Stråk för gång- och cykeltrafik ska vara naturliga och bidra till att de målpunkter individerna har ska vara lättillgängliga att nå. De anser även att belysa brister och lyfta förslag till utveckling kan bidra till många positiva effekter så som fysisk aktivitet.

Städers utformning har stor påverkan på individers hälsa. Det handlar om att utforma städer med tillgängliga stråk och närhet till olika målpunkter för att på så sätt öka förutsättningarna för rörelse genom gång- och cykeltrafik. Är bilen det mest tillgängliga och smidiga sättet att transportera sig på kommer de flesta att fortsätta ta bilen istället för att gå eller cykla. Individer har svårigheter att själva använda sig av hållbara transportsätt om de inte är det mest självklara och naturliga valet att ta.

Det finns många element som bidrar till ökad rörelse för människor i den urbana miljön. De faktorer som enligt den vetenskapliga litteraturen påverkar människors rörelse kunde sammankopplas till resultatet av enkätundersökningen som även den tydde på att dessa faktorer var bidragande och avgörande anledningar till individers rörelsemönster.

Den främsta faktorn enligt litteraturen och enkätundersökningen är trygghetsaspekten som visat sig vara den vanligaste anledningen till att många vill och inte vill röra sig i ett visst område. Detta var den synpunkt som mestadels kom till följd av frågorna som ställdes i enkätundersökningen. Det som många upplever otryggt är mörka områden där det finns brist på belysning.

Tillgängligheten är en annan viktig faktor som påverkar människors rörelsemönster. Närheten till olika målpunkter och hur tillgängliga områden är spelar stor roll. Det ska vara tillgängligt för alla och barriärer, höjdskillnader och underlag påverkar tillgängligheten negativt vilket leder till att färre vill röra sig där.

Grönområden påverkar individers hälsa positivt och ökar möjligheten till fysisk aktivitet. I Hacksta/Berga-området finns det mycket grönområden vilket de som svarade på enkäten ansåg var bra. Dock utnyttjas inte grönområdena särskilt bra och

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

många upplever saknad av kvalitet. Synpunkterna som framkom visade en brist på bland annat identitet, attraktivitet, grönska, sittplatser, belysning och aktiviteter. Dessa brister påverkar att färre vill röra sig i området.

Genom att försvåra för biltrafiken i den mån det går och skapa bättre förutsättningar för att transportera sig via gång eller cykel bidrar detta till att gång eller cykel för många blir det självklara och naturliga valet. Förutsättningarna skapas genom att utveckla de bidragande faktorerna som trygghet, säkerhet, tillgänglighet och tillgång till grönområden med kvalitet.

5.2. Förslag till framtida studier

I det här examensarbetet har fokus lagts på att undersöka hur man kan få människor att röra sig mer i urban miljö. Genom litteraturteori, enkätundersökning och intervjuer har olika faktorer tagits fram som påverkande till människors rörelsemönster. Det redogörs för dessa faktorer men det hade varit intressant att fördjupa sig mer i en utav dem för att få en mer utförlig förståelse och svar på hur de påverkar och hur det går att förbättra denna faktor i ett område.

Eftersom trygghetsaspekten visade sig vara den främsta faktorn till att påverka människor i den urbana miljön enligt enkätundersökningen för området Hacksta/Berga hade det varit särskilt intressant att göra en mer djupgående undersökning inom trygghetsaspekten och dess relation till en annan plats.

Referenser

Björk, C., Nordling, L. & Reppen, L. (2018). *Så byggdes staden*. Stockholm: AB svensk Byggtjänst

Boverket (2007). *Bostadsnära natur - inspiration och vägledning*.
https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf [2020-02-12]

Boverket (2009). *Bygg för morgondagens klimat - Anpassning av planering och byggande*.
https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2009/bygg_for_morgondagens_klimat.pdf [2020-03-16]

Boverket (2010). *Låt staden grönska - Klimatanpassning genom grönstruktur*.
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/lat-staden-gronska.pdf> [2020-03-16]

Boverket (2012). *Grönstruktur i landets kommuner*.
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2012/gronstruktur-i-landets-kommuner.pdf> [2020-02-12]

Boverket (2013). *Planera för rörelse*.
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2013/planera-for-rorelse.pdf> [2020-01-28]

Boverket (2016). *Rätt tätt, en idéskrift om förtätning av städer och orter*.
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskraft-om-fortatning-av-stader-orter.pdf> [2020-02-07]

Boverket (2019a). *Konsten att bygga en stad - svenska stadsplaner genom seklerna*.
<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8948975&fileId=8948997> [2020-03-10]

Boverket (2019b). *Brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/> [2020-02-03]

Boverket (2019c). *Grönska främjar hälsa och välbefinnande*.
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/ekosystemtjanster/naturen/valbefinnande/> [2020-03-24]

Boverket (2019d). *Plan- och bygglagstiftningens utveckling*.
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/lag--ratt/plan--och-bygglagsstiftningens-utveckling/> [2020-03-11]

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Boverket (2020). *Översiktsplanen*.

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/> [2020-04-02]

Ceccato, V., Vasquez, L., Langefors, L., Canabarro, A., Petersson, R. (2019). *En trygg stadsmiljö: Teori och praktik för brottsförebyggande & trygghetskapande åtgärder*. Stockholm: Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungliga Tekniska Högskolan

Faskunger, J. (2007). *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet"*. Stockholm: Statens Folkhälsoinstitut

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

Faskunger, J. (2013). *Fysisk aktivitet och folkhälsa*. Lund: Studentlitteratur

Folkhälsomyndigheten (2020). *Övervikt och fetma*.

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/tolkad-rapportering/folkhalsans-utveckling/halsa/overvikt-och-fetma/> [2020-03-23]

Gil Solá, A., Larsson, A., Vilhelmson, B. (2019). *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet*. Göteborg, Institutionen för ekonomi och samhälle, Göteborgs universitet

<https://www.hallbarstad.se/wp-content/uploads/2019/10/gil-sola-larsson-vilhelmson-2019-hacc8allbar-tillgacc88nglighet.pdf> [2020-03-11]

IVA (2017). *Den urbana utvecklingens drivkrafter och konsekvenser - IVA-projektet Framtidens goda stad*.

<https://www.iva.se/globalassets/info-trycksaker/framtidens-goda-stad/framtidensgodastad-urbanisering-b.pdf> [2020-03-11]

Klimatanpassning (2019). *Lagar och regler i Sverige*.

<https://www.klimatanpassning.se/klimatanpassa/underlag-for-klimatanpassning/lagar-och-regler/lagar-och-regler-sverige-1.32576> [2020-03-16]

Lunds kommun (2014). *LundaMaTs III - Strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun*.

https://www.lund.se/globalassets/lund.se/traf_infra/lundamats/lm_iii_strat_sv_visaf.pdf [2020-03-31]

Läkartidningen, (2015). *Fysisk aktivitet - nya vägar och val i rekommendationerna för vuxna*.

<http://lakartidningen.se/Klinik-och-vetenskap/Klinisk-oversikt/2015/11/Fysisk-aktivitet--nya-vagar-och-val-i-rekommendationerna-for-vuxna/> [2020-03-02]

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

- Lövré, K. (2001). *Vad är grönstruktur i staden?* Nordisk arkitekturforskning 2001:1
<http://arkitekturforskning.net/na/article/viewFile/351/307> [2020-02-27]
- Movium (2015). *Urbana nyanser av grönt - Om grönskans roll i en förtätad klimatsmart stad.*
https://www.movium.slu.se/system/files/news/11703/files/urbana_nyanser_av_gront_del-1.pdf [2020-03-16]
- Regeringen (2019). *Region blir ny beteckning för landsting.*
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/09/region-blir-ny-beteckning-for-landsting/> [2020-03-23]
- Realdania (2016). *Superkilen.*
<https://realdania.dk/projekter/superkilen> [2020-03-05]
- Riksdagen (2010). *Plan och bygglag (2010:900).*
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900 [2020-03-22]
- Rydeen (2004). *Lilla Å-promenaden.*
http://rydeen.se/projects/lilla_a_skylt.pdf [2020-03-23]
- T Legates, R., Stout F. (2015). *The City Reader*. 6: e uppl. London: Routledge.
- Trafikverket (2019). *God tillgänglighet till målpunkter i tätort - En förutsättning för en attraktiv och hållbar stad. Metodbeskrivning*
https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11558/RelatedFiles/100426_god_tillganglighet_till_malpunkter_i_tatort_en_forut_sattning_for_en_attraktiv_och_hallbar_stad.pdf [2020-03-22]
- Tryggare Sverige (2017). *BoTryggt2030 - en modell för att skapa säkra och trygga bostäder.*
<https://tryggaresverige.org/botryggt2030-en-modell-for-att-skapa-sakra-och-trygga-stader-2> [2020-02-03]
- Tryggare Sverige (2019). *Att jobba med säkerhet och trygghet i planprocessen.*
https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2c68b08d16d25a1884e4137/156880640937/Magnus%20Lindgren_presentation_BoTryggt2030_Samh%C3%A4llsutveckling_sforum_2019-11-09.pdf [2020-02-17]
- Uppsala kommun (2019). *Prisregn över Uppsala.*
<https://www.uppsala.se/kampanjsidor/prisregn/> [2020-03-31]
- Uppsala (2020). *Så jobbar vi med hållbart resande.*
<https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/amnen/gator-och-trafik/cykel/mer-om-arbetet-inom-området-cykel/> [2020-03-31]

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Voutilainen O, 2017. Köpenhamn - ett litet mästerverk av stadsplanering. *Kvartii*. 9 juni.

<https://www.kvartii.fi/sv/artiklar/kopenhamn-ett-litet-masterverk-av-stadsplanering>

Världshälsoorganisationen, WHO (2008). *Svensk bedömning av multilaterala organisationer*.

<https://www.regeringen.se/49c842/contentassets/ca2ecf234d214181a4ef508945d5c562/varldshalsoorganisationen-who> [2020-02-14]

Örebro (2019). *Lilla Å-promenaden*.

<https://www.orebro.se/kultur--fritid/kultur--sevardheter/lilla-a-promenaden.html> [2020-03-23]

Österåker (2009). *Vision för centrala Åkersberga*.

http://www.osteraker.se/download/18.1f86c0e614421c414ce8278/1446720530082/Vision_Centrala_Akersberga.pdf [2020-04-06]

Österåker (2016). *Åkersberga tätort - Integration i stadsstrukturen och stadstyper*.

http://www.osteraker.se/download/18.6734ccec169fc2089153c18/1556093366845/Akersberga_StadsstrukturStadstyper_20160301%20%C3%A4tt.pdf [2020-03-23]

Österåker (2017). *Förstudierapport för planprogram Hacksta och Campus Berga*.

<http://www.osteraker.se/download/18.1006d36015e598f2ab6204b/1505309845413/6.+Bilaga+2.+F%C3%B6rstudierapport+f%C3%B6r+planprogram+Hacksta+och+Campus+Berga.pdf> [2020-04-06]

Österåker (2018). *Översiktsplan 2040*.

<http://www.osteraker.se/download/18.6734ccec169fc20891541cf/1556096593685/%C3%96versiktsplan%202040.pdf> [2020-03-16]

Österåker (2019). *Välkommen till Österåker*.

<http://www.osteraker.se/download/18.479fe58c168e8bc1d4444f/1550160496430/Broschyr%20V%C3%A4lkommen%20till%20%C3%96ster%C3%A5ker%202019%20w ebben.pdf> [2020-03-16]

Österåker (2020a). *Kommunfakta*.

<http://www.osteraker.se/omosteraker/kommunfakta.4.71fcf4251429dfd2f5cd4f.html> [2020-03-16]

Österåker (2020b). *Hacksta/Berga*.

<http://www.osteraker.se/boendemiljo/planarbeteochbyggprojekt/detaljplanerochplanprogram/pagaendedetaljplanerochplanprogram/pagaendedetaljplaner/hackstaberga.4.1d388dba15f306f3f78e9b.html> [2020-03-25]

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

Österåker kommun (2020c). *Karta för dialogvandringen*.
<http://www.osteraker.se/boendemiljo/arkivboendemiljo/nyhetsarkiv2020boendemiljo/tycktillomgangochcykelstrakeniframtidenshackstabergera.5.146461916fc21e5776753a.html> [2020-03-16]

Bilaga 1

Enkätundersökning

1. Hur gammal är du?
2. Vilket kön är du?
 - Man
 - Kvinna
 - Vill ej ange
3. Av vilken anledning för du dig i Hacksta/Berga-området?
 - Bostad
 - Förbipassage
 - Arbete
 - Skola
 - Motion
 - Lek
 - Häng
 - Annat
4. Om du svarade annat, beskriv gärna vad för något.
5. På vilket sätt rör du dig främst i området?
 - Gång
 - Cykel
 - Bil
6. Om du svarade att du rör dig med bil, vad skulle kunna få dig att cykla istället?
7. Ändras dina rörelsemönster beroende på tid på dygnet?
 - Ja
 - Nej
8. Ändras dina rörelsemönster av någon speciell anledning i så fall?
9. Upplever du området som trivsamt?
Stämmer bra 1 2 3 4 5 Stämmer inte alls
10. Varför upplever du området som trivsamt eller inte trivsamt?
11. Hur upplever du tryggheten i området?
Känner mig trygg 1 2 3 4 5 Känner mig inte alls trygg

Hur kan man få människor att röra sig mer i urban miljö?

- 12. Vad påverkar att du känner dig trygg eller inte trygg i området?**
- 13. Hur upplever du tillgängligheten i området?**
Bra 1 2 3 4 5 Dålig
- 14. Om du inte anser att tillgängligheten är bra, kan du beskriva vilka problem du upplever?**
- 15. Hur upplever du grönområden i områden?**
Bra 1 2 3 4 5 Dålig
- 16. Vad kan förbättras i grönområdena?**
- 17. Hur upplever du belysningen i området?**
Bra 1 2 3 4 5 Dålig
- 18. Hur upplever du utbudet av bänkar i området?**
Bra 1 2 3 4 5 Dålig
- 19. Hur upplever du bebyggelsen i området?**
Bra 1 2 3 4 5 Dålig
- 20. Om du upplever belysning, bänkar eller bebyggelse som dålig. Vad har du för synpunkter?**
- 21. Vad skulle påverka dig att vilja röra dig mer i området?**

Bilaga 2

Intervjufrågor

1. Hur arbetar ni för att främja fysisk aktivitet i planeringsstadiet av ett planprogram?
2. Vilka åtgärder anser du vara viktigast för att skapa en urban miljö som bjuder in till fysisk aktivitet?
3. Vilka insatser är vanligast förekommande?
4. Hur mycket påverkar medborgarnas synpunkter?
5. Vilka problem och komplikationer kan uppstå när ni ska planera in rörelsefrämjande åtgärder i ett planprogram?
6. Hur arbetar ni utöver i planeringsstadiet för att främja fysisk aktivitet i den urbana miljön?