



LUNDS
UNIVERSITET

Fysisk aktivitet som planeringsproblem:

En kritisk analys av fysisk planering i Varvsstaden och dess
implikationer för rättvisa i stadsrummet

Siri Malmvik

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

SGEL36: Kandidatuppsats

Handledare: Till Koglin

VT 2026



Illustrationer på försättsblad

I övre hörnet: Lunds Universitet (2018)

I nederkant: Egen bild, bearbetad med AI-verktyg (2026)

Abstract

Inadequate physical activity constitutes one of today's most significant public health challenges in Sweden and is associated with several physical and mental health risks. At the same time, there is growing evidence that highlights how the built environment shapes opportunities for everyday physical activity. Physical planning can therefore work as an important tool to promote public health. Against this background this thesis sets out to examine how physical activity is framed as a planning problem in municipal policy- and planning documents. Through a qualitative case study of Varvsstaden in Malmö and the utilization of Carol Bacchi's "What's the problem represented to be" (WPR) approach, the thesis specifically scrutinize how physical activity is represented as a problem in these documents and what is left unproblematicized. The document analysis is complemented by an unstructured observation to capture the lived environment of Varvsstaden. Furthermore, these findings are discussed and analyzed through the theoretical lens of spatial justice, physical justice and transport justice to critically examine how discourse can reproduce injustice and which groups risk being marginalized in the planning to promote physical activity.

The findings indicate a strong belief in the capacity of physical planning in promoting physical activity through the design and distribution supportive environments. At the same time the findings show limitations in the representations, where the documents primarily focus on the material and distributional aspects while leaving the experience and access of different groups unproblematicized. The study therefore highlights the importance of a broader understanding of accessibility and how that can shape equal opportunities for physical activity through both discourse and the shaping of public urban space.

Keywords: *Urban planning, Physical activity, Active mobility, Spatial justice, Public space*

Sammanfattning

Otillräcklig fysisk aktivitet utgör en av dagens största folkhälsoutmaningar i Sverige och riskerar att i värsta fall leda till förtida dödsfall. Samtidigt växer förståelsen för hur den byggda miljön kan påverka människors möjligheter till vardagsrörelse och hur planering därmed är ett viktigt styrmedel mot bättre folkhälsa. Mot denna bakgrund undersöker denna studie hur bristande fysisk aktivitet framställs som ett modernt planeringsproblem i den nya stadsdelen Varvsstaden i Malmö. Kommunala policy- och planeringsdokument analyseras för att kritiskt undersöka hur problem och lösningar presenteras och vilka grupper som riskerar att osynliggöras i planeringen för ökad fysisk aktivitet.

Studien genomförs som en kvalitativ fallstudie där Varvsstaden som fall analyseras enligt Carol Bacchis ansats What's the problem represented to be? (WPR). Detta kompletteras med en ostrukturerad observation i syfte att fånga den upplevda miljön på platsen. Tidigare forskning på ämnet används för att identifiera planeringsfaktorer som främjar fysisk aktivitet. Därtill tar studien stöd i teorier om spatial justice, physical justice och transport justice för att belysa hur orättvisa reproduceras i både planeringsprocesser och byggd miljö.

Resultatet visar en stark tilltro till den fysiska planeringens potential att styra människor mot mer aktiva liv, framförallt genom stödjande miljöer och en prioritering av aktiv mobilitet. I denna representation identifieras en brist i representationen av tillgången till sådana platser. Både tidigare forskning och teorier om spatial justice visar att en rättvis tillgång till stödjande miljöer är beroende av en upplevd tillgänglighet, bortom platsens materiella funktion, vilket planerna inte fullt ut fångar upp. Studien identifierar dessutom ett glapp mellan rättviseambitionen i de kommunövergripande policydokumenten och de konkreta planeringsdokumenten för Varvsstaden där flera aspekter för spatial justice riskerar att falla bort i implementeringen av ambitionen. För att skapa rättvisa miljöer för fysisk aktivitet krävs därför en bredare förståelse för hur rumsliga och sociala dimensioner samspelar i stadsrummet och hur detta kan översättas från ambition i policys till planeringspraktik.

Innehållsförteckning

1 Inledning	7
1.1 Syfte och frågeställningar	8
1.2 Avgränsningar	8
2 Bakgrund	9
2.1 Fysisk aktivitet och folkhälsa	9
2.2 Fysisk planering och fysisk aktivitet	10
2.2.1 Stödjande miljöer	10
2.2.2 Aktiv mobilitet	10
2.2.3 Vad säger Plan- och bygglagen?	11
2.3 Varvsstaden	11
3 Litteraturoversikt	12
3.1 Planeringsideal för främjande av fysisk aktivitet	13
3.1.1 Närhet	13
3.1.2 Grönblåa strukturer	14
3.1.3 Aktiv mobilitet	15
3.1.4 Estetik och attraktivitet	17
3.2 Sammanfattning av planeringsfaktorer som främjar fysisk aktivitet	17
3.3 Studiens relevans och bidrag	18
4 Teori	18
4.1 Spatial justice	19
4.2 Physical justice	20
4.3 Transport justice	20
4.4 Varför spatial justice?	22
5 Metod	22
5.1 Forskningsdesign	22
5.1.1 WPR-ansatsen	23
5.2 Datainsamling	24
5.2.1 Dokumentstudier	24
5.2.2 Ostrukturerad observation	26
5.2.3 Litteratursökning och urval	26
5.3 Dataanalys	27
5.3.1 Urval av frågor	27
5.3.2 Implementering av WPR-ansatsen	29
5.4 Reflexivitet och positionalitet	30
5.4.1 Min personliga relation till studiens tema	31
5.5 Begränsningar	31
5.6 Etiska överväganden	32

6 Analys.....	33
6.1 What's the 'problem' represented to be in a specific policy?.....	33
6.1.1 Begränsad tillgång till stödjande miljöer för fysisk aktivitet.....	33
6.1.2 Hinder för aktiv mobilitet.....	35
6.1.3 Otrygghet.....	37
6.2 What presuppositions or assumptions underlie this representation of the 'problem'?.....	38
6.2.1 Stödjande miljöer som styrningspraktik.....	38
6.2.2 Aktiv mobilitet som rumslig prioritering.....	40
6.2.3 Trygghetsskapande som en materiell företeelse.....	41
6.3 What is left unproblematic in this problem representation? Where are the silences? Can the 'problem' be thought of differently?.....	41
6.3.1 Makten och potentialen i den fysiska strukturen.....	41
6.3.2 Aktiv mobilitet som miljömässigt hållbar mobilitet.....	43
6.3.3 Glappet mellan policy och planering.....	45
7 Slutsats.....	47
7.1 Förslag på framtida forskning.....	48
8 Referenslista.....	49
9 Bilagor.....	53
Bilaga 1. Observationsprotokoll.....	53

1 Inledning

Med modern teknik, infrastruktur och nya tjänster är vardagslivet i städer mer friktionsfritt än någonsin. Mat kan levereras hem, arbete kan i många fall utföras hemifrån och med sociala medier kan till och med en form av socialt utbyte ske från hemmet. På grund av detta är Sveriges befolkning idag en av de mest stillasittande i världen, där genomsnittssvensken tillbringar 70% av sin vakna tid sittande eller liggande. Bristen på fysisk aktivitet kan få stora effekter på folkhälsan med direkta konsekvenser i form av förtida dödsfall, hjärt- och kärlsjukdomar, cancer och även psykisk ohälsa (SOU 2023:29, s.47-48). Den fysiska planeringen spelar en viktig roll i att vända detta mönster. Att skapa stödjande miljöer för olika typer av aktiviteter samt trygga och effektiva möjligheter för aktiv mobilitet sänker tröskeln och genererar generellt en ökad grad av fysisk aktivitet. Hur den byggda miljön är utformad är därför ett viktigt styrmedel för bättre folkhälsa (Boverket, 2013, s. 13; SOU 2023:29, s.47-48).

Planeringen av dessa stödjande miljöer måste dock ske med en lyhördhet för olika behov, för att säkerställa att det inte bara främjar vissa grupper. Hur olika människor föredrar att vara fysisk aktiva och vilka faktorer som påverkar benägenheten till detta skiljer sig åt och den fysiska strukturen behöver därför utformas med hänsyn till detta (Daumann et al., 2015, s.227; Hjort et al., 2018, s.1-2; Vich et al., 2019). Likaså behöver de policys och planer som styr den fysiska planeringen representera dessa olika behov i sina strategier för ökad fysisk aktivitet (Mackett & Brown, 2011, s.64-65). Mot denna bakgrund är det relevant att undersöka hur kommunala policys och planer ramar in problemet med stillasittande och hur denna inramning formar den byggda miljön. Uppsatsens studieområde, Varvsstaden i Malmö, utgör ett särskilt intressant fall eftersom det är ett pågående stadsomvandlingsprojekt. Det är planerat för och verkställt i en tid av bristande fysisk aktivitet och en god medvetenhet om den fysiska planeringens potential att påverka detta. Genom en rättviselins belyser studien hur planeringsideal och problemrepresentationer påverkar möjligheterna till fysisk aktivitet i stadsrummet samt vilka grupper som gynnas och vilka som riskerar att lämnas utanför. Studien knyter därmed an till den samtida planeringsdebatten kring hur materiella och sociala faktorer påverkar tillgänglighet och rättvisa i stadsrummet.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna studie är att undersöka hur fysisk aktivitet representeras som ett problem i policy- och planeringsdokument och hur fysisk planering därigenom positioneras som ett styrmedel för att hantera detta. Studien syftar även till att synliggöra vilka perspektiv, behov och grupper som ges utrymme i planeringen och vilka som riskerar att istället marginaliseras. Med detta ämnar studien att bidra med insikter kring hur rättvis planering för fysisk aktivitet inte bara formas av operativa och materiella faktorer utan även av sättet planering som lösning framställs i diskursen.

Utifrån detta syfte ämnar uppsatsen att besvara följande frågeställningar:

- Hur representeras problem relaterade till fysisk aktivitet i policydokument för Varvsstaden inom ramen för fysisk planering?
- Hur påverkar dessa problemrepresentationer rättvisa möjligheter till fysisk aktivitet i det offentliga stadsrummet?

1.2 Avgränsningar

Denna studie granskar fysisk planering som styrning enbart inom ramen för främjande av fysisk aktivitet. Fysisk aktivitet avgränsas i detta fall till olika typer av spontanidrott, vardagsrörelse och aktiv mobilitet. Studien behandlar således inte organiserad idrott eller fysisk aktivitet som inte sker på offentlig plats, vilket återspeglas i den andra frågeställningen. Vidare avgränsas studien geografiskt till Varvsstaden i Malmö och dess empiriska underlag till kommunala styrdokument. Vikten läggs vid platsspecifika planeringsdokument för Varvsstaden med de kompletteras även av två kommunövergripande policydokument. Avgränsningen till kommunnivå motiveras av att planmonopolet ger kommunerna bestämmanderätt över den byggda miljöns utformning och fördelning av stadens resurser. Som vidare diskuteras i avsnitt 5.3.1 avgränsas analysen även till tre frågor från WPR-ansatsen. Eftersom detta är ett urval ur de sex originalfrågorna utgör även det en naturlig avgränsning som gör att studien fokuserar på problemrepresentation, antaganden bakom dessa och tystnader.

2 Bakgrund

2.1 Fysisk aktivitet och folkhälsa

Sveriges befolkning är bland de mest stillasittande i världen och den fysiska aktiviteten är knapp hos människor i alla åldrar. Stillasittandet har lett till en tydlig ökning av allvarliga sjukdomar som cancer, diabetes typ 2, KOL och hjärt- och kärlsjukdomar. Dessutom gör det att vi sover sämre, har sämre koncentrationsförmåga och mår sämre även psykiskt. På grund av dess negativa hälsoeffekter är brist på fysisk aktivitet den fjärde största riskfaktorn för att dö i förtid (SOU 2023:29, s.11-13).

Enligt Folkhälsomyndighetens definition kan "Fysisk aktivitet definieras som all kroppsrörelse som genereras av skelettmuskler och kräver en ökad energiförbrukning" (2021, s. 16). Ökad fysisk aktivitet kan därför i detta fall likställas med minskat stillasittande. I Riksidrottsförbundets och FOJABS verktyg Rörelsefaktor delas fysisk aktivitet in i fyra kategorier med olika intensitet och krav på den byggda miljö: organiserad- och självorganiserad- / spontanidrott, vardagsrörelse och aktiv transport (FOJAB & Riksidrottsförbundet, 2023, s.10). För samtliga åldersgrupper betonas vikten av rörelse i vardagen, som bryter ett stillasittande mönster och som är lätt att göra till en vana. Även om vissa hälsoeffekter är omedelbara är de stora vinsterna för individen och för samhället att förändra levnadsvanor långsiktigt. Faktorer som främjar vardagsrörelse är därför av allra största vikt för att skapa en långsiktig utveckling mot en bättre folkhälsa (Folkhälsomyndigheten, 2021, s. 28-32).

Den negativa utvecklingen av ökat stillasittande och därmed minskad fysisk aktivitet är en utmaning för hela samhället. Däremot finns det stora skillnader mellan åldrar, kön och socioekonomi. Generellt är vuxna aktiva i högre utsträckning än barn och bland barn och unga är pojkar mer aktiva än flickor. Människor med lägre socioekonomisk status är också mindre aktiva än genomsnittssvensken. Personer med funktionsvariationer är en annan grupp som är stillasittande i hög grad (Boverket, 2013, s.27) och denna grupp dör 15-20 år tidigare än det nationella genomsnittet, ofta på grund av sjukdomar som är en konsekvens av stillasittande. Detta gör att stillasittande skapar hälsoklyftor, där vissa grupper löper större risk att drabbas av allvarliga sjukdomar och förtida dödsfall än andra (SOU 2023:29, s11).

2.2 Fysisk planering och fysisk aktivitet

För att hantera den samtida folkhälsoutmaningen med en allt för stillasittande befolkning krävs ett interdisciplinärt förhållningssätt med åtgärder från flera olika håll. Eftersom behoven skiljer sig mellan grupper i samhället måste också strategier och styrning för att påverka deras vardag variera. Tidigare har den primära strategin varit informationsspridning för att minska stillasittandet men man har idag insett att information inte kan leda till långsiktig förändring utan det finns en samhällsstruktur som leder människor i samma riktning. I detta avseende har fysisk planering en viktig roll genom att skapa vardagsmiljöer som uppmuntrar till rörelse i olika former (Boverket, 2013, s. 13).

2.2.1 Stödjande miljöer

Hur samhället är uppbyggt och organiserat påverkar vilka val människor gör och hur det rör sig i sitt närområde. Därför har den fysiska planeringen en viktig roll i att stötta fysiskt aktiva beteenden. Begreppet stödjande miljöer beskriver just detta, hur den byggda miljön fungerar som stödjande strukturer i staden som uppmuntrar och bjuder in till rörelse. Detta kan göras på många sätt men de stödjande miljöerna är en del av den breda samhällsstrukturen och är inte enbart isolerade element med funktionerna styrda mot fysisk aktivitet (Boverket, 2013, s. 13). Både breda faktorer som markanvändning och transportinfrastruktur och mer detaljerade strukturer som arkitektur, form och design påverkar hur människor använder och rör sig mellan platser. Platser för fysisk aktivitet behöver vara offentliga och ha en tillgänglig och inkluderande utformning som gör att alla kan ta del av platsen på sina villkor. Dessutom behöver platsen vara trygg och upplevas som säker. Detta är faktorer som planeringen kan påverka och som har stor potential att främja fysisk aktivitet (SOU 2023:29, s.47-48).

2.2.2 Aktiv mobilitet

Aktiv mobilitet, att transportera sig genom att gå, springa, cykla eller rulla, är ett effektivt sätt att öka graden av fysisk aktivitet i vardagen. Att exempelvis transportera sig aktivt mellan hemmet och arbetsplatsen gör en pulshöjande aktivitet till en del av vardagsrutinerna. Även att resa med kollektivtrafik innebär att aktivt transportera sig mellan hållplats och andra målpunkter och främjar därmed också fysisk aktivitet (SOU 2023:29, s.48). Aktiv mobilitet är både socialt och miljömässigt hållbar mobilitet. Ett minskat bilanvändande leder både till

minskade utsläpp och klimatpåverkan och till minskade bullernivåer och hälsofarliga partiklar i luften som påverkar människan (Malmö stad, 2016, s.12-13). Trots de många fördelarna med aktiv mobilitet är bilen det dominerande transportmedlet i och utanför städerna och mycket av transportinfrastrukturen är byggd för att göra platser tillgängliga att nå med bil (Boverket, 2013, s. 14).

2.2.3 Vad säger Plan- och bygglagen?

Arbetet med den byggda miljön regleras av Plan- och bygglagen (PBL). I denna bestäms hur mark och vatten får planeras och där fastslås även kommunens planmonopol (Book, 2015, s.14). Enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 1 kap 1 § ska bestämmelserna tillämpas “[...] med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer”. Planläggningen ska också enligt 2 kap. 3 § främja “en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder” och “en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper”. Detta innebär att även platser med någon form av fysisk aktivitet som ändamål ska utformas ändamålsenligt, tilltalande och tillgängligt för alla. Närhetsaspekten uttrycks också i Plan- och bygglagen (2010:900) 2 kap 7 § som säger att det i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse ska finnas både parker och grönområden och lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse.

2.3 Varvsstaden

Varvsstaden ligger i den mest centrala delen av Västra hamnen i Malmö. Stadsdelen har en lång historia som plats för industrinäringen i staden, inte minst som hem till Kockums mekaniska verkstads AB:s varvsindustri som tog fart under 1870-talet. Då var Varvsstaden en viktig nod i ett av världens största skeppsvarv, med sitt kustnära läge som kunde transportera gods vidare ut i världen. Idag finns inga av de tunga industrierna kvar i området. Istället har en utveckling mot en ny attraktiv, hållbar och central stadsdel påbörjats där de första etapperna redan är i mål. Det kustnära läget ska idag istället skapa kvalitéer för människorna som bor och vistas i området (Stadsbyggnadskontoret, 2011, s.19-20).

Utvecklingen av Varvsstaden sker i samarbete mellan Malmö stad och Varvsstaden AB, som ägs av Peab. Planen är att totalt göra plats för 2500 nya bostäder, kontor och andra verksamheter, samt skola och förskolor. Utvecklingen ska ha en fortsatt stark hållbarhetsprofil, både miljömässigt, socialt och ekonomiskt. Dessutom har platsen ett kulturvärde med byggnader och kajbasänger som vittnar om dess historia. De ska bevaras, men få nya funktioner, och på så sätt ska platsens historia och tydliga moderna visioner samspela. En utmaning blir därmed att skapa nya funktioner i de befintliga byggnaderna och på de öppna ytorna, och att bygga nytt och förtäta på ett varsamt sätt så att platsens karaktär behålls (Stadsbyggnadskontoret, 2011, s. 9-12).

Varvsstadens läge gör också att dess etablering som blandstad kommer bidra till att knyta ihop övriga delar av Västra hamnen med de centrala delarna av staden. Tidigare har området verkat som en barriär mellan de två områdena, men med många stråk och rörelse runt omkring dem kommer platserna naturligt att bindas samman. Med denna vision blir mobilitet en central fråga i planerna för Varvsstaden, både som en viktig faktor för hållbarhet och för sammankopplingen av stadens olika delar (Stadsbyggnadskontoret, 2014, s.19-21). I Varvsstadens utvecklingsplan manifesteras tre värden som planarbetet tar fäste vid – nätverkande och inbjudande stråk, nyfikna och utmanande platser och historisk och nyskapande bebyggelse. Genom hela omvandlingsprocessen ska även värdena hållbarhet, tillgänglighet och trygghet säkerställas och prioriteras (Stadsbyggnadskontoret, 2014, s.9).

Området är i konstant utveckling och arbetet sker i flera etapper. Idag är några etapper färdigetablerade, med nya bostäder och Neptuniskolan med elever i årskurs 7-9. Flera restauranger och företag har också intagit de renoverade lokalerna samtidigt som andra delar av Varvsstaden står inför omvandling. Detta innebär att även användningen och rörelsen på platsen kommer att förändras framöver i takt med att utvecklingen fortgår (Stadsbyggnadskontoret, 2014, s.14).

3 Litteraturöversikt

Följande litteraturöversikt redogör för tidigare forskning på uppsatsens tema: fysisk planering för fysisk aktivitet och rättvisa. Översikten sätter därmed denna studie i sitt vetenskapliga

sammanhang och motiverar dess relevans i den bredare planeringsdebatten (Creswell & Creswell, 2018, s.63). I denna litteratur presenteras begrepp och koncept som identifieras som viktiga faktorer för rättvis fysisk aktivitet i relation till den byggda miljön. Dessa faktorer kommer sedan att fungera som stöd för att fördjupa och orientera uppsatsens analys. Litteraturoversikten delas upp i teman som alla knyter an till forskningsfrågorna på olika sätt.

3.1 Planeringsideal för främjande av fysisk aktivitet

3.1.1 Närhet

Precis som Folkhälsomyndigheten (2021, s. 28-32) rekommenderar är många forskare eniga om att fysisk aktivitet som en del av vardagen är en av de viktigaste faktorerna för långsiktiga goda vanor. Med detta är närheten till funktioner och platser för fysisk aktivitet en förutsättning som minskar tröskeln för människors vardagsrörelse. Enligt Hjort et al. (2018, s.1-2) är det särskilt den urbana designen och markanvändningen i bostadsområden som skapar dessa aktiva vanor, eftersom det är platser som används dagligen. Utan en fysisk miljö som stödjer aktiva vanor är det svårt att förändra beteenden från en hög grad av stillasittande till mer fysisk aktivitet och de stödjande miljöer behöver då finnas i nära anslutning till det dagliga livets rum. Även Daumann et al. (2015, s.227) understryker vikten av närhet till dessa platser. De menar att det dessutom är en rättvisefråga där den geografiska lokaliseringen av platser påverkar tillgängligheten och därmed människors benägenhet att använda platsen för fysisk aktivitet. Platserna måste även vara offentliga för att sänka tröskeln och öka den upplevda tillgängligheten hos alla, oavsett fysisk förmåga och socioekonomi. Organiserad idrott i hallar och på planer är viktiga platser för idrott och rörelse men deltagandet kan innebära avgifter till föreningar och klubbar och måste därför kompletteras av likvärdiga offentligt tillgängliga platser.

Enligt Giles-Corti och Donovan (2002, s.1793-1794) är det dock viktigt för planerare att omdefiniera vad en offentlig plats för fysisk aktivitet är. I enighet med tidigare nämnd forskning menar de att platser för fysisk aktivitet nära hemmet används i högre utsträckning än de som ligger längre bort. Däremot visar deras forskning att de platser som används mest och av flest inte är platser med en direkt tilldelad funktion för fysisk aktivitet utan informella ytor som gaturummet, offentliga öppna ytor och stränder. Forskarna föreslår därför att synen

på planeringens inflytande på människors fysiska aktivitet måste breddas och inkludera alla delar av den byggda miljön.

3.1.2 Grönblåa strukturer

Enligt Boverket (2013, s. 23) är även närheten till grönstruktur en avgörande faktor för människors fysiska aktivitet. Grönstruktur kan vara små ytor med träd, exempelvis längs en gata, gröna tak och fasader, eller större ytor som gräsmattor eller parker (WHO, 2017, s.7). Den senare lämpar sig väl för självorganiserad idrott och spontanidrott och är platser som många olika fysiska aktiviteter kan äga rum på. Flertalet studier, bland annat Sallis et al. (2016), Vich et al. (2019) och Knobel et al. (2019), undersöker relationen mellan grönstruktur i urbana kontext i relation till fysisk aktivitet. Samtliga är eniga med Boverkets konstaterande: en god tillgänglighet till grönstruktur ökar graden av fysisk aktivitet hos befolkningen i området i alla åldrar. Generellt är sådana platser offentliga, trygga och attraktiva och kan främja fysisk aktivitet både som rum för rekreation och genom att vara lämpliga mål att nå med aktiv mobilitet (Sallis et al., 2016, s. 2215). I en tät stad finns det risk att de gröna strukturerna är små, men de kan inte ersätta de kvalitéer och möjligheter som en stor yta har för människors aktivitetsnivå (Boverket, 2013, s. 14).

Vich et al. (2019, s. 7) ställer sig dock kritisk till att man bara genom att skapa plats för grönstruktur i en tät urban stad främjar fysisk aktivitet. Utan att tilldela platserna tydliga funktioner i form av exempelvis utegym, skateparker, löparspår riskerar de att i större utsträckning användas för sociala aktiviteter. Även om detta också gör gott för människans hälsa leder det till att ytorna inte nyttjas till sin fulla potential som arenor för fysisk aktivitet. I frågan verkar det dock finnas en tvetydighet då denna slutsats inte är i enighet med Giles-Corti och Donovan (2002). De förespråkar istället, som tidigare konstaterat, en bredare definition av platser för fysisk aktivitet och framgången i att människor nyttjar de informella platserna utan tydliga funktioner. Även Hjort et al. (2018, s.12) anser att mindre programmerade platser, som är öppna för spontana aktiviteter, kan attrahera människor som inte har en etablerad vana av att vara fysiskt aktiva. Traditionellt utformade platser för funktionsstyrd idrott lockar i större grad framförallt unga killar vilket är en målgrupp som generellt redan är mer aktiva. Detta kan i sin tur resultera i att andra grupper känner sig otrygga. Deras behov riskerar på grund av det att förbises i en sådan typ av strukturerad planering av den fysiska miljön.

Om en plats ändå har tydliga tilldelade funktioner för fysiska aktiviteter är det dock viktigt att säkerställa att dessa tilltalar och är tillgängliga för olika samhällsgrupper. Både Vich et al. (2019, s. xx) och Hartt (2023, s. 2-3) har forskat på faktorer som får äldre vuxna att bli mer fysiskt aktiva. De menar att jämna underlag och färre fysiska barriärer, som vägkanter, i kombination med bra belysning kan få äldre att känna sig trygga att vara fysiskt aktiva på offentliga platser. Enligt Robinson et al. (2025, s.1) är trygghetsskapande faktorer, framförallt bra belysning, något som även ökar graden av fysisk aktivitet hos tonårstjejer, som är en av de minst aktiva samhällsgrupperna.

Slutligen redogör Boverket (2022, s 23) även för den blå strukturens betydelse för fysisk aktivitet. I hav, på stränder och andra blåa strukturer som möjliggör vattenlek och sport finns det också potential att attrahera människor att vistas och ta del av platsen genom både organiserade och självorganiserade aktiviteter.

3.1.3 Aktiv mobilitet

Enligt Mackett och Brown (2011, s. 7) är aktiv mobilitet ett effektivt sätt att skapa vardagsrutiner som involverar fysisk aktivitet. Tidigare har forskning till stor del fokuserat på effekterna av högaktiv idrott men mer och mer intresse har de senaste åren riktats åt vardagsmotionens fördelar. Att aktivt transportera sig i flera kortare sekvenser har visat sig ha minst lika goda effekter på hjärt- och kärlfunktion och blodtryck som en längre omgång av fysisk aktivitet. Detta motiverar den aktiva mobilitetens funktion, eftersom korta aktiva resor mellan målpunkter i en tät stad har goda hälsoeffekter. Hälsofördelarna kan också skapas genom användandet av kollektivtrafik. Sådana resor inkluderar ofta aktiva transporter mellan hållplatser och målpunkter vilket också utgör korta men kontinuerliga sekvenser av fysisk aktivitet och har således i det avseendet likvärdiga effekter på hälsan som övrig aktiv mobilitet (Mackett & Brown, 2011, s.9-10).

Idag bor fler än någonsin i täta stadsdelar med avstånd mellan många målpunkter i vardagen som lämpar sig för aktiva mobilitetssätt. Trots detta minskar andelen aktiva resor (SOU 2023:29, s.106). Strategierna för att vända på denna trend kan vara olika, men planeringen har en viktig roll som inte bara lokaliserar målpunkter utan även bestämmer hur dessa ska länkas samman. På så sätt har planering och dess aktörer ett inflytande på hur ofta och hur långt vi transporterar oss och med vilket färdmedel (Henriksson, 2014, s. 7). Enligt Mackett

och Brown (2011, s.81-82) är många bilresor i städer korta och för dessa finns det inga institutionella hinder för ett skifte till aktiva resor istället. Däremot argumenterar de för att ett lyckat skifte mot ökad aktiv mobilitet är beroende av ett minskat bilanvändande. Det kräver åtgärder som minskar bilens utrymme i gaturummet exempelvis genom bredare cykel- och gångvägar, specifika cykeltrafikljus och farthinder för bilar. Därtill krävs förändringar i den byggda miljön som även förändrar beteenden i trafiken. Det tilldelar aktiva resenärer en högre hierarkisk ordning än bilister och gör att de prioriteras både säkerhetsmässigt och tillgänglighetsmässigt. Skieme och Koglin (2026, s. 2) diskuterar walkability, relationen mellan gång och byggd miljö, och framhäver också betydelsen av att bredda perspektivet på platsens påverkansfaktorer bortom de fysiska karaktärsdragen. De menar att även upplevelsen av rummet styr människors benägenhet att transportera sig med gång. Sådana faktorer är exempelvis upplevd trygghet, tillgänglighet och attraktivitet. Tätt relaterat till detta är de strategier och ideologier som ligger bakom produktionen av rummet. Detta påverkar i sin tur det faktiska utfallet i den planerade miljön, inte bara materiellt utan även socialt genom att reproducera ideologiska föreställningar i praktiken. Därför måste relationen mellan den fysiska och den sociala miljön tas i beaktning i trafikplanering för att främja aktiv mobilitet.

En drivkraft bakom förändrade förutsättningar för bilanvändning i staden är miljömässig hållbarhet. Denna stärks också av aktiv mobilitet till följd av minskade utsläpp av bl.a. koldioxid och partiklar. Trots dessa synergier överlappar strategierna för att främja hållbar respektive aktiv mobilitet inte fullt ut. Därför bör de inte behandlas som ett och samma koncept i planeringsprocesser eftersom det riskerar att osynliggöra viktiga värden inom respektive perspektiv (Mackett & Brown, 2011, s.64-65).

Ytterligare en effekt på fysisk aktivitet är frigörandet av ytor när bilen prioriteras lägre. Enligt Nieuwenhuijsen och Khreis (2026, s. 258) kan ett minskat bilanvändande göra plats åt grönsstruktur eller andra ytor för självorganiserad idrott och lek. Dessutom kan det skapa utrymme för vardagliga verksamheter som i sin tur minskar avstånden ytterligare mellan målpunkter och därmed ytterligare stärker möjligheterna för aktiv mobilitet. Denna potential är särskilt viktig att omfamna i en tät stad, som både har goda förutsättningar för aktiv mobilitet och som kräver en noggrann prioritering och nyttjande av den offentliga marken. Enligt Robinson et al. (2025, s. 4) är detta särskilt något som skulle gynna unga tonårstjejer. Det är en grupp som generellt är en av de minst aktiva och vars behov ofta inte uppfylls på offentliga platser. Konkurrens kring yta, bland annat av bilvägar och parkeringar, är ett hinder

för att skapa plats för större variation i funktioner på offentliga platser. Detta menar Robinson et al. är ett problem som framförallt missgynnar tonårstjevers rumsliga frihet.

3.1.4 Estetik och attraktivitet

Planerare har inflytande på den estetiska, fysiska och funktionella utformningen av den byggda miljön och påverkar därmed flera faktorer som kan främja fysisk aktivitet (Mackett & Brown, 2011, s. 34). Enligt Boverket (2013, s.21) är människor mer benägna att vara fysiskt aktiva på platser som är attraktiva, spännande och estetiskt tilltalande. Vich et al. (2021, s. 7) menar att det även gäller grönstrukturer, där estetiskt kvalitativa sådana har ett högre användande än ytor i sämre skick. Däremot finns det också en risk att estetik inte bidrar till ökad fysisk aktivitet utan snarare andra användningsområden som sociala interaktioner. För att främja fysisk aktivitet måste estetiken därför kompletteras med en tydligare styrning av beteenden med funktioner som stödjer fysisk aktivitet av olika slag. Detta går i linje med den kritik som både Hjort et al. (2018, s.2) och Robinson et al. (2025, s. 4-5) riktar mot ett för stort fokus på estetiska aspekter av en plats. De menar att arkitekter och planerare, i arbetet med att skapa moderna, attraktiva och spännande miljöer som stärker platsvarumärket, riskerar att den faktiska funktionen överskuggas. Konsekvensen av detta kan bli att platsen inte nyttjas till det den är tänkt för utan får en annan funktion och att främjandet av fysisk aktivitet därför inte blir det primära resultatet av den urbana designen. Enligt Robinson et al. (2025, s. 4-5) riskerar detta att särskilt påverka tonårsflickor, som i högre utsträckning än tonårspojkar och män behöver miljöer som både är attraktiva, trygga och stödjande för fysisk aktivitet. Offentliga platser som utformats med extra fokus på estetik tenderar att användas för socialt umgänge och kan då upplevas som otrygga platser för träning. Att ha ett nyanserat perspektiv på grupper som tonårspojkar och flickor är också en förutsättning för att skapa tillgängliga offentliga miljöer. Grupperna är inte homogena, vilket den byggda miljön behöver reflektera för att skapa en god inkludering.

3.2 Sammanfattning av planeringsfaktorer som främjar fysisk aktivitet

Den byggda miljön påverkar fysisk aktivitet genom flera parallella faktorer, både relaterat till faktiska materiella faktorer, lokalisering och upplevelsen av platsen. Närhet till målpunkter sänker tröskeln för vardagsrörelse och ökar användningen av offentliga platser för fysisk

aktivitet. Grön- och blåstruktur bidrar genom att utgöra attraktiva miljöer för både organiserad och självorganiserad idrott där stora sammanhängande ytor är särskilt viktiga. Aktiv mobilitet, gång, cykling och rullande samt kollektivtrafik främjas av täta strukturer i staden och en tydlig hierarki som prioriterar aktiva trafikslag i gaturummet. Slutligen påverkar estetik, trygghet och tillgänglighet människors benägenhet att nyttja offentliga platser för fysisk aktivitet. Upplevd kvalitet och hänsyn till olika behov är därför avgörande för att olika grupper ska kunna och vilja vara fysiskt aktiva.

3.3 Studiens relevans och bidrag

Denna uppsats positionerar sig inom det väletablerade forskningsfältet kring fysisk planering i relation till fysisk aktivitet. Tidigare forskning har i stor utsträckning belyst sambandet mellan den byggda miljön och människors rättvisa möjligheter till fysisk aktivitet samt hur detta formar olika planeringsideal. Däremot har mindre fokus riktats mot hur fysisk aktivitet representeras som ett planeringsproblem och hur representationen av detta i dokument kan reproducera orättvisa. Studien bidrar därför med ett kritiskt perspektiv på policy- och planeringsdokument och de implikationer deras problemrepresentationer får för spatial justice. Studiens utformning som fallstudie bidrar också med insikter i en specifik lokal kontext. Eftersom Varvsstaden fortfarande befinner sig i en etableringsfas är forskningen kring platsen ännu begränsad. Samtidigt gör detta studien särskilt relevant då den pågående utvecklingen gör att det fortfarande finns utrymme att rikta ett större fokus på spatial justice i utformningen av områdets kommande etapper.

4 Teori

I följande avsnitt presenteras studiens teoretiska utgångspunkter, vilka senare ligger till grund för analysen. Teorierna benämns medvetet på engelska för att de ska behålla sin ursprungliga innebörd. Avsnittet avslutas med en motivering till valet teorier samt deras relevans för uppsatsens tema och syfte.

4.1 Spatial justice

Teorin om *spatial justice* har sina rötter bland annat i Rawls (1971) *A theory of Justice* som manifesterar rättvisa i relation till stadens resurser. Senare har den använts i olika discipliner för att förstå hur rättvisa tar form genom rumsliga strukturer (Jian et al., 2020, s. 2). Enligt Soja (2010, s.4-6) handlar spatial justice inte bara om sociala och ekonomiska relationer utan också om hur resurser och möjligheter fördelas geografiskt mellan människor och på platser. Den rumsliga aspekten inom rättvisebegreppet är inte ämnad att stjäla fokus från andra former av rättvisa som social, miljömässig eller ekonomisk. Det är istället ett medel för att se på orättvisor från ett kritiskt geografiskt perspektiv, som kan ge insikter i hur det fördelas och hur specifika platser har rättvisa eller orättvisa inbyggt i sig.

Den fysiska strukturen påverkar centrala rättvisefrågor som tillgång till bostäder, parker, service och kollektivtrafik. Hur dessa resurser fördelas är därmed ett uttryck för makt, som både kan skapa och utmana spatial justice. Rummet och dess utformning är således inte neutralt utan formar och formas av maktrelationer. Maktrelationerna ges uttryck i policies och planer som sedan operationaliseras i den byggda miljön där makten reproduceras (Soja, 2010, s.7). Detta innebär att spatial justice både kan vara ett resultat och en process. Ur ett planeringsperspektiv kan därmed både den faktiska byggda miljön och planeringsprocessen bakom påverka hur rättvisa praktiseras (Soja, 2009, s. 2). Med konceptet spatial justice antas ett kritiskt förhållningssätt till den rådande planeringsagendan men inbäddat i konceptet finns idén om att rummet inte är statiskt utan möjligt att förändra. Det gör att det finns potential att genom uppmärksammandet av rummets orättvisor kunna planera för förändring, för att i slutändan skapa fysiska strukturer som gynnar alla på samma villkor (Soja, 2010, s. 19-26).

Även i Fainsteins forskning är spatial justice ett centralt koncept, bland annat i boken *The just city* (2014). Hon menar att stadsplanering inte bara kan bedömas och formas utifrån effektivitet, estetik och tillväxt utan istället bör det vägledas av de tre principerna equity, democracy och diversity. Tillsammans ringar de in en bredare förståelse för vad en rättvis och fungerande stad är, bortom platsvarumärke och ekonomiska agendor. Särskilt central för denna studie är *equity*, som uppmärksammar hur urbana resurser och kvalitéer fördelas mellan olika grupper och hur den fysiska planeringen påverkar denna fördelning (Fainstein, 2014, s. 56). I relation till fysisk aktivitet innebär detta en rättvis tillgång till sociala och materiella miljöer som främjar fysisk aktivitet, inte på precis lika villkor för alla utan snarare

anpassat efter behov. Planering är därför inte neutral utan påverkar rättvisa genom hur sådana miljöer distribueras i staden (Fainstein, 2010, s.36). De andra två principerna – democracy och diversity är också viktiga för en rättvis stad och planering. Då democracy primärt handlar om deltagande i planeringsprocesser och diversity handlar om ett intersektionellt perspektiv och acceptans av stadens olika invånare och behov (Fainstein, 2010, s.63-67) går de utanför denna studies huvudfokus på styrning genom det materiella. Equity i sin tur är starkt relaterad till de resurser och funktioner i stadsrummet som främjar fysisk aktivitet, exempelvis grönstruktur, bollplaner och cykel- och gångvägar.

4.2 Physical justice

I relation till Fainsteins normativa begrepp equity visar Jian et al. (2020, s.3) hur sådana fördelningsfrågor kan analyseras och operationaliseras i praktiken, med särskilt fokus på offentliga öppna platser. Med teorin om *physical justice*, inom ramen för spatial justice, menar de att rättvisa inte bara skipas genom att offentliga platser finns utan att det påverkas av platsernas tillgänglighet och närhet samt dess upplevda trygghet och anpassning efter olika grupper. Teorin går på djupet kring vad en rättvis tillgång är till dessa platser. Den fördjupar konceptet genom att komplettera equity och distribueringen av resurser genom att undersöka fler faktorer som påverkar platsens upplevda tillgänglighet och hur det kan skilja sig mellan grupper. Physical justice handlar om den faktiska tillgången till öppna offentliga platser, exempelvis grönstruktur, men också om den fysiska kvalitén på platsen, dess funktioner och materiella struktur tilltalar och motsvarar olika grupperns behov. Dessutom betonar teorin hur platsens skick och trygghetskänsla också är tillgänglighetsfaktorer. Svagt underhåll av offentliga platser kan leda till oönskad aktivitet, högre risk för brottslighet och även för olyckor. Detta skapar en otrygghet, som kan bli orättvist fördelad om underhåll av platser distribueras ojämnt (Jian et al., 2020, s.3). Teorin antar därmed ett mikroperspektiv på resursfördelning och riktar uppmärksamheten mot hur offentliga rum fungerar i vardagen och hur planering kan säkerställa att de är reellt användbara för olika grupper.

4.3 Transport justice

Med utgångspunkt i Sojas (2010) och Rawls (1971) teorier om spatial justice har Martens (2017, s. xiv-xv) teori *transport justice* vuxit fram som en kritik mot och ett alternativ till den

traditionella transportplaneringens fokus på effektivitet och prestanda. Martens menar att detta fokus har lett till att människan och frågan om vem som och vem som inte använder transportsystemet inte har uppmärksammats tillräckligt. Trafikplanering är ofta strategisk och välberäknad men utgår inte från sociala premisser vilket medför att grupper gynnas olika av dess utformning och logik. Exempelvis kritiserar Martens hållbar trafikplanering för att framförallt rikta sig mot bilister och för att fokusera på faktorer som kan få dem att nyttja hållbara transportmedel istället. Med detta sätts en specifik grupp i fokus och andra grupper riskerar att inte gynnas i samma utsträckning (Martens, 2017, s.18). Med transport justice sätts rättviseaspekten i centrum och ger därmed sociala strukturer en ny mening i utformningen och styrningen av transportinfrastruktur. Transport är en förutsättning för att människor ska kunna delta i samhället och ha en fungerande vardag (Martens, 2017, s. xiv-xv). Därför måste offentliga aktörer, som sörjer för allmänhetens bästa och som styr transportplaneringen, säkerställa att den ger alla goda förutsättningar för detta. I en rättvisebaserad transportplanering har alla grupper i samhället tillgång till transport oavsett behov och geografisk lokalisering. Därmed kan en stad inte vara rättvis om inte även transport är rättvist planerad (Martens, 2017, s. 5-7).

Inom ramen för transport justice förespråkas ett skifte från mobilitet till tillgänglighet som utgångspunkt och mål i trafikplanering. Mobilitet handlar om människors konkreta resvanor: hur mycket, hur ofta och hur långt. Tillgänglighet handlar istället om möjligheten att nå specifika målpunkter: hur lätt människor tar sig till jobb, skola och sjukvård, vilka funktioner som finns inom rimliga avstånd och människors potential att delta i aktiviteter. Dessa möjligheter är oberoende av hur ofta resor sker och riktar fokuset mot människan och vardagslivet. Planering med tillgänglighet som styrande princip sätter därmed människan i centrum och kan uppmärksamma orättvisor och anpassas efter olika gruppers förutsättningar (Ryan & Martens, 2023, s.1-2). Även denna teori kopplar an till distributionen av resurser i staden, i detta fall genom tillgänglighet. En jämn fördelning av transportinfrastruktur skapar också en rättvis tillgång till och rörlighet i samhället och är därför en viktig faktor i den rättvisa staden (Ryan & Martens, 2023, s. 9-10).

4.4 Varför spatial justice?

Soja (2010) och Fainsteins (2014) teori om spatial justice, mer specifikt equity, utgör uppsatsens övergripande teoretiska ramverk. Tillsammans med Jian et al. (2020) physical justice och Martens (2017) transport justice möjliggör det en kritisk analys av de studerade policydokumentens prioriteringar och problemformuleringar i relation till vem det gynnar och vem de missgynnar. Ett folkhälsoproblem som bristande fysisk aktivitet angår hela befolkningen och åtgärder för att hantera problemet bör därför riktas till samtliga samhällsgrupper. Tillgången av stödande miljöer för fysisk aktivitet kan därmed förstås som en rättvisefråga, där Fainsteins equity och Jian et al.'s mer operativa teorier om tillgänglighet till och i offentliga miljöer möjliggör en analys av hur fysisk planering som styrningspraktik kan främja eller begränsa spatial justice. Därtill bidrar Martens transport justice med en fördjupad inblick i hur transportsystemet också kan reproducera orättvisa, vilket är en central del både i planeringen i Varvsstaden och i främjandet av fysisk aktivitet. Både Jian et al. och Martens teorier fungerar därmed som ett stöd i översättningen mellan Fainsteins övergripande och filosofiska principer och den faktiska materiella strukturen i Varvsstaden.

5 Metod

Följande avsnitt redogör för studiens metod och metodologi. I den första delen presenteras och motiveras forskningsdesign, metod och datamaterial, varefter följande delar behandlar begränsningar, reflexivitet och etiska överväganden. Denna redogörelse ämnar att skapa transparens för hur data har samlats in och analyserats samt att motivera de val som har gjorts för att styrka studiens trovärdighet.

5.1 Forskningsdesign

Studien har genomförts som en kvalitativ fallstudie som undersöker relationen mellan fysisk planering och fysisk aktivitet i den urbana kontexten av stadsdelen Varvsstaden i Malmö. Varvsstaden utgör ett särskilt intressant fall i denna fråga då dess planer och policydokument har tagits fram i nutid, med en tydlig medvetenhet om behovet av att främja fysisk aktivitet. Området är därmed ett relevant fall för att undersöka hur fysisk planering används som

styrmedel för att främja fysisk aktivitet, hur det kommer till uttryck i olika policydokument samt vilka grupper som inkluderas i dessa ambitioner. Fallstudier möjliggör en djupgående analys av komplexa förhållanden mellan styrande faktorer, där den geografiska avgränsningen gör sambanden greppbara inom sin specifika kontext (Creswell & Creswell, 2018, s.51) Studien har inte som ambition att generalisera resultaten för att kunna appliceras på andra sammanhang utan ämnar att undersöka Varvsstaden som ett enskilt fall med sina platsspecifika förutsättningar. Detta är i linje med den kvalitativa forskningsdesignen där värdet i hög grad ligger i att göra kontextbundna analyser snarare än att producera generaliserade resultat. Dessutom kan kvalitativa metoder fånga upp nyanser, relationer och roller (Creswell & Creswell, 2018, s. 276) vilket är av hög relevans för studiens fokus på styrning och sambandet mellan materiella och sociala strukturer.

Data från policy- och planeringsdokument har tagits fram genom dokumentstudier och har sedan kompletterats med en ostrukturerad observation för att få en uppfattning om den faktiska upplevelsen av platsen. Data har sedan analyserats genom en kvalitativ kritisk analys, mer specifikt genom Carol Bacchis (2025, s. 15-16) ansats *What's the problem represented to be?* (WPR) som strukturerat analyserar makt och språkbruk genom att fokusera på problemrepresentation i policydokument.

5.1.1 WPR-ansatsen

Carol Bacchis (2025, s. 24) WPR-ansats utgörs av sex frågor som ställs till policydokument för att kritiskt analysera dess innehåll och representationer av problem. Ansatsen, och således denna studie, tar avstamp ur ett poststrukturalistiskt perspektiv (Bacchi, 2009, s. 33) med ett antagande om att den moderna verkligheten inte är objektiv utan är språkligt och socialt konstruerad. Poststrukturalismen ställer sig därför kritisk till kunskap som konstaterade sanningar och menar att forskningsresultat bara representerar ett perspektiv. Istället är bakomliggande snedvridningar och antaganden av intresse, för att förstå hur sättet som sanningar, problem och lösningar representeras kan få sociala konsekvenser (Bryman & Bell, 2019, s.353). WPR-ansatsen tar fasta i denna ideologi och syftar inte primärt till att identifiera vad problemet är utan hur problemet framställs och vilka antaganden och maktrelationer som ligger till grund för detta (Bacchi, 2009, s.xix). Ansatsen antar därmed att en lösning eller en strategi i ett policydokument implicit avslöjar vad som anses vara ett problem (Bacchi, 2025, s.21). Även inramningen och representationen av problemet kan

utgöra ett problem i sig och på så sätt producera det problem som det syftar till att lösa (Bacchi, 2009, s. xi).

Sammanfattningsvis ämnar WRP-ansatsen att kritiskt granska hur styrning sker genom problemrepresentationer i policydokument, där formuleringar inte enbart beskriver utan aktivt konstruerar verkligheter och handlingsutrymmen. Genom att synliggöra både vad som uttrycks och vad som lämnas oproblematiserat möjliggör ansatsen en analys av hur dessa representationer kan bidra till att både reproducera och utmana, i detta fall rumsliga, ojämlikheter. Det kritiska förhållningssättet går i linje med studiens teoretiska ramverk, spatial justice, eftersom även detta antar att styrning av rummet inte gynnar alla på samma sätt. Istället riskerar det att skapa orättvisor i fördelning och utformning av rummets material. Det teoretiska ramverket fördjupar därför analysen genom att förklara vad en icke jämlik styrning av problemrepresentationer innebär i termer av rättvisa.

5.2 Datainsamling

Den primära datainsamlingen gjordes genom dokumentstudier med fokus på kommunala planerings- och policydokument i enlighet med studiens syfte. Dokumenten kompletterades sedan med en ostrukturerad observation för att få en inblick i Varvsstadens atmosfär och upplevda funktioner.

5.2.1 Dokumentstudier

Ett urval av kommunala plan- och policydokument gjordes efter relevans för studiens frågeställning och syfte. För att endast behandla den kommunala styrningen gjordes en avgränsning där samtliga skulle vara utfärdade av Malmö stad eller av kommunala bolag. På grund av fallstudiens fokus på platsspecifika förutsättningar har framförallt dokument som behandlar Varvsstaden och Västra hamnen använts, men dessa har kompletterats med dokument för hela Malmö stad som relaterar till fysisk aktivitet. Då frågeställningarna och WPR-ansatsens fokuserar på formuleringar och representation har detaljplaner exkluderats från datamaterialet eftersom de är sakligt och kortfattat formulerade i text och framförallt bygger på kartillustrationer. Samtliga dokument har inhämtats från Malmö stads eller Varvsstaden AB:s hemsida och är alla skrivna på svenska. Tabell 1 redogör för

dokumentstudiens dataunderlag. I studiens analys används de angivna förkortningarna som referenser till dokumenten. Detta underlättar läsning och tolkning eftersom det lättare går att följa vilket dokument som citeras och diskuteras. För full transparens redogör tabellen även för dokumentens referenser som de står angivna i referenslistan.

Tabell 1. Översikt över datamaterial

Förkortning i analys	Referens i referenslista	Antal sidor
(PpV, 2011)	Stadsbyggnadskontoret. (2011). Planprogram Varvsstaden. Malmö stad.	80
(UpV, 2014)	Stadsbyggnadskontoret. (2014). Utvecklingsplan Varvsstaden. Malmö Stad.	48
(SkV, 2023)	Malmö stad. (2023). Stadslivskompass. Malmö stad.	29
(HrVH, 2014)	Malmö stad. (2014). Hållbart resande i Västra Hamnen. Malmö stad.	31
(MTROMP, 2016)	Malmö stad. (2016). Trafik- och mobilitetsplan. Malmö stad.	68
(MTROMP, 2024)	Malmö stad. (2024). Trafik- och mobilitetsplan – för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö. Malmö stad.	16
(PAM, 2015)	Gatukontoret. (2015). Program för aktiva mötesplatser. Malmö stad.	85

Urvalet av data är också guidat av Bacchis (2009, s.20) praktiska riktlinjer för WPR-ansatsen. I dem föreslås att analysen, och därmed även datamaterialet, utgår från ett specifikt dokument som sedan kompletteras av andra för att skapa en helhetsbild av problemrepresentationer och vad som utelämnas i policys. Med detta i åtanke har Planprogram Varvsstaden använts som stomme i analysen medan övriga dokument har använts för att skapa en djupare och samtidigt mer komplett bild av planeringen av området. Trots att alla dokument inte specifikt avser Varvsstaden har de en god relevans för förståelsen av de värden som prioriterats i planeringsprocessen. De tre först listade dokumenten (tabell 1) är specifikt framtagna för Varvsstaden och utgör tillsammans en tydlig kartläggning av ambitionerna med utvecklingen av området. Dokumenten är inte konkreta planer för området utan innehåller välutvecklade visioner för struktur, syfte, utformning och funktioner. Vidare avser nästa listade dokument Västra Hamnen, där Varvsstaden är en del, och skapar därför en förståelse för relationella

samband mellan olika delar av en bredare geografisk kontext. Det större området Västra Hamnen planeras till stor del tidigare än Varvsstaden och ger därför också inblick i hur äldre strukturer kan påverka utformningen av det aktuella studieområdet. Slutligen behandlar de tre sist listade dokumenten kommunövergripande strategier för specifika teman. Trots att dokumenten inte kan säga något om den specifika planeringen i Varvsstaden möjliggör de en djupare förståelse för hur kommunen avser att arbeta med mobilitet och aktiva mötesplatser, vilket direkt relaterar till förutsättningar för fysisk aktivitet.

5.2.2 Ostrukturerad observation

För att fånga den atmosfären och upplevelsen av Varvsstadens offentliga miljöer genomfördes även en ostrukturerad observation. Studieområdet besöktes vid ett tillfälle och data samlades in genom att promenera genom området, på samtliga offentliga gator och platser. Områdets relativt lilla yta möjliggjorde en systematisk genomgång av samtliga offentliga platser. Kvalitativa observationer lämpar sig väl för samhällsvetenskaplig forskning då det ger en djupare förståelse för kontext samt sociala och materiella strukturer och dess relationella samband. Det möjliggör också ett induktivt förhållningssätt som gör studien öppen för spontana intryck och observationer som bedöms vara relevanta (Creswell & Creswell, 2018, s.262). På grund av detta gjordes observationsanteckningar induktivt, utan färdiga kategorier att studera (se bilaga 1). Detta kompletterades med bilddokumentation för att kunna återvända och granska detta i relation till anteckningarna. Inga mänskliga beteenden observerades utan fokus låg på den materiella miljön och dess funktioner. På grund av detta bedömdes ett observationstillfälle räcka, eftersom de observerade elementen är konstanta till skillnad från observationer av beteenden som kan skilja sig mellan tider på dygnet, väder och veckodag exempelvis.

5.2.3 Litteratursökning och urval

För att komplettera underlaget för analysen genomfördes även en litteraturöversikt som presenteras i avsnitt 3. Insamling och urval av underlaget gjordes genom sökningar på databasen Scopus med booleska termer innehållande exempelvis urban planning, urban form, urban design; physical activity, sport, active mobility och public space som användes i olika kombinationer. Sökningar med booleska termer är ett effektivt sätt att närma sig ett ämne och att hitta data som innehåller specifika nyckelord och som behandlar precis de teman som man

själv vill undersöka. Samtidigt möjliggör det en flexibilitet som tar hänsyn till de synonymer som anges och minskar därför risken att bra material exkluderas i sökningen (Funck & Karlsson, 2021, s.33). Det slutgiltiga urvalet av data baserades sedan primärt på kontext, vilket bedömdes utifrån respektive abstract, samt avgränsning i tid där samtliga verk skulle vara publicerade inom de senaste 15 åren. Detta är två vanliga kriterier att basera sitt urval på och som hjälper en att komprimera data (Funck & Karlsson, 2021, s.33). Litteraturoversikten identifierar återkommande teman och koncept som låg till grund för studiens observation. Materialet har även fungerat som ett analytiskt stöd i tolkningen av empirin i relation till studiens teoretiska ramverk. Detta möjliggör en tydlig koppling och balans mellan empiri, teori och metod.

5.3 Dataanalys

5.3.1 Urval av frågor

Ryggraden i WPR-ansatsen är sex frågeställningar som besvaras både genom identifiering av problem och av analys av dess mening och bakomliggande strukturer och antaganden. (Bacchi, 2012, s.22-23). Tabell 2 redogör för originalfrågorna som medvetet inte har översatts till svenska för att säkerställa att de behåller sin ursprungliga mening. Detta anser jag vara extra viktigt för en ansats som grundar sig i diskurs och språkbruk.

Tabell 2. Originalfrågor i Bacchis ansats “What’s the problem represented to be?”

1. What’s the ‘problem’ (e.g. of ‘problem gamblers’, ‘drug use/abuse’, ‘domestic violence’, ‘global warming’, ‘health inequalities’, ‘terrorism’, etc.) represented to be in a specific policy?
2. What presuppositions or assumptions underlie this representation of the ‘problem’?
3. How has this representation of the ‘problem’ come about?
4. What is left unproblematic in this problem representation? Where are the silences? Can the ‘problem’ be thought of differently?
5. What effects are produced by this representation of the ‘problem’?
6. How/where is this representation of the ‘problem’ produced, disseminated and defended? How could it be questioned, disrupted and replaced?
(Bacchi, 2012, s. 21)

För att möjliggöra en konkret analys som ryms inom studiens omfång har ett urval av frågeställningar gjorts. Genom en bedömning av vilka frågor som har tydligast förankring i både studiens syfte och frågeställning, har fråga 1, 2 och 4 valts ut. Den färdiga frågeordningen som har använts i denna uppsats lyder därmed som följande:

1. What's the 'problem' (e.g. of 'problem gamblers', 'drug use/abuse', 'domestic violence', 'global warming', 'health inequalities', 'terrorism', etc.) represented to be in a specific policy?
2. What presuppositions or assumptions underlie this representation of the 'problem'?
3. What is left unproblematic in this problem representation? Where are the silences? Can the 'problem' be thought of differently?

Den första frågan är av mer redogörande karaktär och innebär en identifiering av problem kopplat till vad den specifika policyn vill förändra genom sina strategier. Bacchi (2009, s. 3) föreslår att man arbetar baklänges, med start i konkreta problem, vilka man sedan arbetar vidare med för att avslöja bakomliggande strukturer som påverkar styrningen bort från problemen. Därför är denna fråga relevant att inkludera som en utgångspunkt. Den andra fråga fördjupar analysen och undersöker potentiella bakomliggande antaganden som ligger till grund för problemrepresentationen i fråga ett. Här ifrågasätts vilka antaganden som har gjorts och vilken kunskap som tas för givet samt hur denna specifika tankelogik får problemet att framstå som rimligt. Eftersom policyimplementering, tillika planering, präglas och påverkas av språkbruk gör denna fråga det möjligt att undersöka styrningen i dokumenten genom att titta på vad som uppmärksammas och vad som inte gör det (Bacchi, 2009, s.4). Att denna fråga användes motiveras genom studiens fokus på styrning, som är centralt i den andra frågeställningen. Slutligen har den tredje frågan särskild relevans i relation till studiens teoretiska ramverk eftersom den fokuserar på tystnader i policys. Först här ställs WPR-ansatsens kritiska förhållningssätt på sin spets och genom att ställa denna fråga tar analysen ett ytterligare kritiskt grepp om styrningen genom att synliggöra även det som inte nämns eller prioriteras i dokumenten. Med denna lins kan planeringen av Varvsstaden granskas efter vad och vems röster som hörs i visionen och planerna för platsen och vilka grupper och behov som inte tas hänsyn till (Bacchi, 2009, s.12.) Med användandet av denna fråga motiveras även användandet av fråga två ytterligare, då de antaganden som identifieras där utgör en stark grund för identifieringen av tystnader i den sista frågan.

På grund av urvalet av data och studiens omfång uteslöts fråga tre, fem och sex ur analysen. Frågorna kräver en fördjupad inblick i policyprocesserna samt uppföljning av problemen och platsen över tid, vilket inte bedömdes vara möjligt inom ramarna för denna studie. De uteslutna frågorna har också ett starkare fokus på bakomliggande sociala och politiska processer. Detta bedömdes vara mindre relevant för studiens syfte och frågeställningar som fokuserar på representationer i dokumenten i sig och hur de relaterar till spatial justice i den byggda miljön.

5.3.2 Implementering av WPR-ansatsen

I genomförandet av analysen lästes först samtliga dokument igenom noggrant. Initialt handlade det om att skapa en uppfattning om visioner och styrning i allmänhet men dokumenten lästes även flera gånger under arbetsprocessen. Med stöd i det teoretiska ramverket samt litteraturöversikten kunde sedan återkommande och framträdande nyckelord identifieras, kopplade till fysisk aktivitet, fysisk planering och rättvisa. Nyckelorden kodades sedan induktivt för att skapa en struktur i materialet. Slutligen kategoriserades de efter tema för att skapa mening i underlaget och underlätta för analysen (Naeem et al., 2023, s. 4). Precis som ansatsen föreslår översattes manifesterade lösningsförslag till dess bakomliggande problem (Bacchi, 2009, s.xix) och analysen var därmed inte låst till problem som nämndes utan inkluderade även de lösningar som föreslogs. I detta steg kunde den första WPR-frågeställningen besvaras.

För att analysera dokumenten utifrån nästa fråga flyttades fokus från identifiering av problemformuleringar till hur dessa behandlas i diskursen. För att förstå dokumentens styrning granskades återkommande mönster i språkbruket kring problemen. Precis som Bacchi (2009, s.7-8) föreslår gjordes detta genom att identifiera binärer, nyckelkoncept och kategorier. Binärer ställer en sak mot en annan, i detta fall offentlig/ privat, män/ kvinnor och kan avslöja hierarkiska antaganden mellan de två. Nyckelkoncept är ofta stora, svävande ord som kan ha olika betydelse i olika sammanhang, exempelvis hälsa eller välfärd. Att identifiera sådana guidar en därför mot viktiga aspekter att kritiskt bryta ner meningen bakom och ta reda på vad de faktiskt innebär i en policy. Slutligen är kategorier, i detta fall av människor, ett sätt att ta reda på hur policydokumentet delar in befolkningen i olika grupper. Hur dessa uppdelningar görs, exempelvis unga, äldre, arbetslösa, invånare, påverkar hur

människor inkluderas eller exkluderas i de olika lösningarna och avslöjar därmed hur rättvisa praktiseras (Bacchi, 2009, s.9).

Den sista frågan besvarades med hjälp av svaren i de föregående frågorna. De identifierade det som representeras, synliggörs och antas och den sista frågan kunde därför utifrån detta diskutera vad som inte synliggörs. Därtill användes litteraturöversikten och teorier spatial justice för att identifiera nyckelaspekter för fysisk planering och fysisk aktivitet som inte kunde återfinnas i policydokumenten. Den tredje frågan är särskilt kritisk och detta kunde underbyggas av den kritiska teorin om spatial justice och tidigare forskning som också förhåller sig kritisk till rådande planeringsideal. Konkret bidrog denna fråga till att förstå prioriteringar genom att undersöka vad som inte tas upp. Dessutom hjälpte den till att synliggöra skillnader mellan dokumenten där exempelvis ambitioner i de kommunövergripande policydokumenten inte representerades i planerna för Varvsstaden.

5.4 Reflexivitet och positionalitet

Vid forskning i allmänhet, och vid användning av WPR som metod i synnerhet, är det viktigt att reflektera över sin egen roll i arbetet. Vem jag är som forskare, formar mitt sätt att tolka text och mening och kan därför påverka hur jag besvarar frågorna i analysen och därmed forskningsfrågorna i denna uppsats. Att reflektera över detta är utmanande eftersom vi många gånger är djupt involverade i kulturer och strukturer som vi inte är uppmärksamma på. En viktig aspekt är att förstå sin egen roll, sina erfarenheter och hur man ser på produktionen av kunskap (Bacchi, 2009, s. 19). Jag är medveten om att jag är en vit kvinna, uppvuxen och utbildad i norra Europa och att mina erfarenheter av exempelvis orättvisa kan vara begränsade. I det faktiska valet av WPR-ansatsen ligger också ett kritiskt förhållningssätt till kunskap inbäddat. Valet innebär en utgångspunkt i ett antagande om att offentliga policy och planeringsdokument har sociala effekter och kan reproducera rumslig orättvisa. Detta har jag aktivt reflekterat över under arbetsprocessen med stöd från Bacchis (2009, s. 19) avsnitt om hur man uppmärksammar och arbetar med sina egna snedvridningar. Dessutom bygger metoden till stor del på min subjektiva tolkning av problemrepresentation i diskursen vilket också kan påverka studiens vinkling och resultat (Bacchi, 2009, s. 19-20). Med denna medvetenhet har jag arbetat aktivt för att motverka snedvridningar baserat på min personliga roll och mina tolkningar. Det är dock viktigt att konstatera att en forskare inte helt kan frånga

sin egen position vilket understryker vikten av att forskaren tydligt positionerar sig och förmedlar detta till läsaren (Creswell & Creswell, 2018, s.260).

5.4.1 Min personliga relation till studiens tema

Min personliga relation till studiens tema grundar sig i ett livslångt intresse för rörelse i olika former. Jag har aldrig varit bunden till en specifik form av fysisk aktivitet vilket har gjort att min närmiljö till stor del har avgjort hur min vardagsrörelse har praktiserats. Under åren har jag också på nära håll upplevt hur min direkta omgivning har gett mig olika förutsättningar för att röra på mig. Denna iakttagelse, i kombination med mina studier i samhällsplanering, har väckt ett intresse för den fysiska planeringens potential att styra människor i olika riktningar. Det har fått mig att vilja undersöka hur denna makt nyttjas i relation till fysisk aktivitet och den rådande bristen på detta.

5.5 Begränsningar

Eftersom kvalitativ forskning bygger på tolkning är det svårt att uppnå fullständig objektivitet. Därför är det viktigt att reflektera över de begränsningar som metodvalen medför. Studiens analys påverkas bland annat av forskarens egna perspektiv och position vilket vidare diskuteras i avsnitt 5.5 om reflexivitet. Därtill påverkar både urval av data och metodval vilka slutsatser man kan dra av studiens resultat (Denscombe, 2010, s. 317). I följande avsnitt diskuteras studiens metodologiska begränsningar i syfte att skapa transparens kring genomförande och resultat.

En begränsning i studiens data är aktualiteten i dokumenten, där flera av dem är drygt 10 år gamla. Detta är naturligt då planeringsprocesser i många fall sträcker sig över flera år, men utgör ändå en begränsning där förändringar kan ha skett sedan dokumenten publicerades. Dessutom är dokumenten inte juridiskt bindande vilket innebär att dess innehåll inte nödvändigtvis precis speglar det faktiska utfallet i området. Eftersom studien undersöker problemrepresentationer i dokument bedömdes valda data ändå vara relevanta.

Även studiens observation innebär en metodologisk begränsning. Observationen utfördes i ett tidigt skede av arbetsprocessen. Senare identifierades trygghet som en central faktor i

analysen. Med denna insikt skulle en kompletterande observation mer fördel ha kunnat äga rum på kvällstid för att skapa förståelse för den upplevda tryggheten under dygnets mörka timmar. Eftersom observationen endast genomfördes dagtid är detta inte något som kunde diskuteras i relation till dokumentens problemrepresentationer vilket är en svaghet i studiens metod.

Slutligen begränsas studien av att Varvsstaden analyseras som ett avgränsat område. Detta förbiser det faktum att planering är en relationell praktik som tar hänsyn till att människor rör sig mellan stadsdelar i sin vardag och kan nyttja platser även utanför sitt närmaste område. Analysen riskerar därmed att underskatta hur sådana resurser påverkar tillgången till stödjande miljöer. Samtidigt pekar tidigare forskning på vikten av närhet vilket understryker behovet av stödjande miljöer även inom studieområdet. Detta innebär att studiens analys kan bidra med insikter kring betydelsen av stödjande miljöer i direkt närhet till vardagslivet. Detta trots att det faktiska användandet av platserna även påverkas av utbudet utanför det studerade området.

5.6 Etiska överväganden

I studiens genomförande har forskningsetiska överväganden beaktats kontinuerligt med särskild hänsyn till dess kvalitativa ansats. En central aspekt i forskningsetik är hanteringen av anonymitet och integritet i datainsamling (Farting, 2019, s.12). Studiens empiriska material består av kommunala offentligt tillgängliga dokument. Dess offentliga publicering innebär att materialet inte innehåller känsliga uppgifter som kräver anonymisering. Även vid observationer med bilddokumentation är det viktigt att det genomförs forskningsetiskt med hänsyn till människors anonymitet och samtycke (Bryman & Bell, 2019, s.58-59). Under observationen säkerställdes därför att inga personer kunde identifieras i det insamlade bildmaterialet. Detta underlättades av studiens fokus på material och inte beteenden och interaktioner med miljön.

6 Analys

I följande avsnitt analyseras de utvalda policy och planeringsdokumentens explicita och implicita problemrepresentationer utifrån Bacchis (2009) WPR-ansats. Eftersom planer och policys generellt blickar framåt och innehåller lösningar snarare än formulerade problem, ligger stor vikt i diskussionen på hur dessa lösningar representerar olika problem, i enighet med WPR-ansatsens grundläggande antagande (Bacchi, 2009, s. xix). De identifierade problemrepresentationerna problematiseras även i relation till tidigare forskning på ämnet fysisk planering och fysisk aktivitet samt i relation till studiens teoretiska ramverk spatial justice, physical justice och transport justice. Även iakttagelser från observationen ställs i relation till dokumentets innehåll på temat fysisk aktivitet. Analysen är uppdelad efter de tre frågeställningarna samt underordnade teman under respektive fråga.

6.1 What's the 'problem' represented to be in a specific policy?

Följande avsnitt redogör för återkommande teman som behandlar hur brist på fysisk aktivitet eller lösningar på detta representeras i policys och planer för Varvsstaden.

6.1.1 Begränsad tillgång till stödjande miljöer för fysisk aktivitet

I Malmö stads policy och planeringsdokument återfinns flera strategier för att utveckla stödjande miljöer för fysisk aktivitet. Samtidigt står denna ambition i kontrast till olika utmaningar som formuleras i dokumenten. På kommunövergripande nivå representeras problemet med brist på stödjande miljöer genom formuleringar kring hur nyetablering och utveckling av befintliga områden måste göra plats för rum för fysisk aktivitet. Därtill betonas behovet av multifunktionella ytor som svarar för olika gruppers behov och intressen i förhållande till fysisk aktivitet. Därigenom representeras en avsaknad av denna typ av miljöer i kommunen. Denna implicita problemrepresentation stöds sedan av ett konstaterande att de befintliga stödjande miljöerna i Malmö stad i stor utsträckning används av specifika grupper, främst unga pojkar men även vuxna män. Med det ramas problemet in som mer än ett materiellt problem utan också som en rättvisefråga som stadens fysiska struktur idag inte fångar upp (PAM, 2015, s. 11-13).

I Varvsstaden representeras problemet genom lösningsförslag som rörelsefrämjande ytor och platser för rekreation. Även här betonas rummets multifunktionella karaktär, där offentliga platser ska kunna nyttjas på olika sätt. Därmed ramas inte problemet med bristande fysisk aktivitet in som en prioritering i sig, utan som något som ska kunna samspela med och utövas i den befintliga strukturen (PpV, 2011, s. 22). I linje med detta uppmärksammades under studiens observation ett rikt utbud av offentliga öppna och multifunktionella platser med potential för fysisk aktivitet i Varvsstaden (se figur 1 & bilaga 1).



Figur 1. Öppna offentliga miljöer i Varvsstaden (Egen bild, 2026).

Även grönstrukturens betydelse för stadsdelen uttrycks i planeringsdokumenten för Varvsstaden där dess funktion som stödjande miljö för fysisk aktivitet och lek lyfts (SkV, 2023, s.42-47). Med det ramas problemet med bristande stödjande miljöer in ytterligare, med utvecklad grönstruktur som en lösning. Kommunövergripande är lösningen stora gröna ytor med blandade funktioner medan det för Varvsstaden formuleras som små fickparker i den täta bebyggelsen (PAM, 2015, s.53; SkV, 2023, s.42-47). Att även den blåa strukturen, havsbassängen, föreslås som en lösning för att främja sport och lek tyder på att bristande fysisk aktivitet är en inbäddad utmaning i planerna (SkV, 2023, s. 37-38).

Tillgänglighet är en central aspekt i de specifika dokumenten för Varvsstaden där ett representerat behov av tillgängliga offentliga miljöer och attraktiva och välkomnande parker för alla vittnar om ett problem med otillgängliga stödjande miljöer för fysisk aktivitet (PpV, 2011, s. 46, 58; UpV, 2014, s.9, 35). Detta mål återkommer flera gånger i det kommunövergripande policydokumentet för aktiva mötesplatser. Där uttrycks särskilt oprogrammerade ytor som passar olika grupperns behov som en lösning på problemet med bristande fysiska aktivitet. Med detta representeras även en ojämn tillgång till stödjande miljöer mellan grupper (PAM, 2015, s. 17, 27). Samma dokument behandlar även den distributiva aspekten av tillgång till stödjande miljöer för fysisk aktivitet. Denna del av problemet uttrycks som att “multifunktionella ytor är ojämnt fördelade i staden” (PAM, 2015, s. 27) och genom ett mål att “[...] utveckla befintliga platser så att de håller en hög nivå och bra utbud jämnt fördelat över staden.” (PAM, 2015, s. 23). I dokumentet representeras därmed en förståelse för hur lokalisering påverkar tillgängligheten för boende på olika platser och för grupper med olika möjligheter för att transportera sig. Frågan är särskilt relevant i fallet Varvsstaden då “[...] nybyggda områden generellt sett har lägst tillgänglighet till aktiva mötesplatser.” (PAM, 2015, s. 17). Med detta representeras problemet som centralt i den nyetableringskontext som Varvsstaden är en del av.

Även estetik är ett återkommande tema i planeringsdokumenten för Varvsstaden, om än inte i direkt relation till stödjande miljöer för fysisk aktivitet. Exempelvis ramas det in genom att byggnader med hög estetisk kvalitet ska bevaras och att man vill skapa attraktiva platser att stanna upp på och inte bara färdas genom (PpV, 2011, s.41; SkV, 2023, s.34). Detta tyder på ett implicit problem kring offentliga miljöer som upplevs mindre attraktiva. Under studiens observation (se bilaga 1) noterades hur många av platserna var estetiskt och konstnärligt utformade och hade tydliga spår från sin historia. Däremot observerades det att estetik på flera platser verkade ha prioriterats framför funktion.

6.1.2 Hinder för aktiv mobilitet

En andra problemrepresentation relaterad till fysisk aktivitet är hinder för aktiv mobilitet. Aktiv mobilitet, inklusive kollektivtrafik, benämns i samtliga granskade dokument som det vägledande trafikslaget i utvecklingen av väginfrastrukturen i området. “Kollektivtrafiken ska utgöra ryggraden i trafiksystemet i Varvsstaden och nästa spårvagn eller buss är aldrig mer än 5 minuter bort.” (PpV, 2011, s.32) och “Både snabba och långsamma stråk är i första hand

utformade efter den gående eller cyklande människans behov.” (UpV, 2014, s. 19). Under studiens observation bekräftades ett verkställande av denna prioritering genom identifiering av väl tilltagna gång- och cykelbanor samt vägar för kollektivtrafik (se figur 2 och bilaga 1).



Figur 2. Huvudstråk för kollektivtrafik, gång och cykel i Varvsstaden (Egen bild, 2026).

Varvsstaden beskrivs före omvandlingsprocessens start som ett isolerat område, avstängt för allmänheten och som med sitt centrala läge har utgjort en barriär mellan Västra Hamnen och innerstaden i Malmö (PpV, 2011, s. 7). Genom de prioriterade planerna på flera nya broförbindelser över kanalen och dess bassänger representeras detta problem med bristande konnektivitet och svaga flöden mellan Varvsstaden och omkringliggande stadsdelar (HrVH, 2014, s. 21; SkV, 2023, s. 34). Broarna, tillsammans med ett utbrett vägnät för gång- och cykel, formuleras som “[...] avgörande för att bryta den barriär som programområdet utgör idag.” (PpV, 2011, s. 31). Broarnas positiva effekt på konnektivitet kunde konstateras under studiens observation då flödet och tillgängligheten mellan Varvsstaden och omkringliggande centrala delar upplevdes god (se bilaga 1). Denna upplevelse av platsen underbygger, i linje med representationen i dokumenten, bristande konnektivitet som ett problem som hindrar aktiv mobilitet.

Förutom att skapa bättre och mer effektiva flöden och stråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik är ett återkommande tema i dokumenten trafiksäkerhet och tillgänglighet. Tillgänglighet gäller både framkomlighet till målpunkter och möjligheten att parkera exempelvis cyklar på ett lämpligt sätt, nära målpunkter (HrVH, 2014, s. 13; MTROMP, 2016, s. 27-28; MTROMP, 2024, s.3). Detta representerar hinder för aktiv mobilitet som ett bredare problem än det rent infrastrukturella och konstruerar problemet som mer än en materiell fråga, som även är kopplad till trygghet och upplevd tillgänglighet.

En annan formulerad lösning som representerar ett hinder för aktiv mobilitet är att “För att nå en långsiktigt hållbar trafiklösning måste en låg andel biltrafik eftersträvas” (PpV, 2011, s.54). Vidare beskrivs också att “För att minska bilanvändningen trots exploatering av Västra Hamnen ska god tillgänglighet till området säkras genom att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik” (PpV, 2011, s.54). Även detta knyter an till trafiksäkerhet där höga trafikflöden representeras som en risk för oskyddade trafikanter och som ett hinder för att använda gaturummet till stråk för aktiv mobilitet (HrVH, 2014, s. 4; PpV, 2011, s.31).

6.1.3 Otrygghet

Otrygghet är ytterligare en återkommande problemrepresentation i policys och planer för Malmö stad och Varvsstaden. En del av problemet representeras genom lösningen att Varvsstaden ska ha “[...] platser där människor kan stanna upp, träffas och vara tillsammans i en trygg, intressant och tillgänglig miljö” (PpV, 2011, s. 25) och att kommunen ska “[...] utveckla attraktiva och trygga vistelsezoner.” (MTROMP, 2024, s. 2). Mer konkret representeras det genom en brist på adekvat belysning, vilket framgår genom formuleringar som “Med en innovativ belysning upplevs platsen som både trygg och spännande – och framför allt användbar när mörkret faller tidigt” (PAM, 2015, s. 76) och “Bra belysning för trygghet.” (UpV, 2014, s. 44) och att det på offentliga platser i Varvsstaden ska vara “upplyst om kvällen” och “fri sikt” (SkV, 2023, s. 23). Med detta representeras otrygghet som ett problem kopplat till möjligheten att vistas i offentliga miljöer. Under observationen noterades, i linje med detta, att flera av de ytor som uppfattades som lämpliga för fysisk aktivitet inte hade tillräcklig belysning för att lysa upp området (se bilaga 1).

En annan del av problemrepresentationen kring otrygghet relaterar till mobilitet och konnektivitet. Som delvis berörts i avsnitt 6.1.2 är trafiksäkerhet en del av problemet kring

hinder för aktiv mobilitet. Denna typ av otrygghet representeras genom att “Malmö ska vara en stad där alla kan förflytta sig både tryggt och trafiksäkert.” (MTROMP, 2016, s. 24) och att Västra Hamnen ska vara “[...] gent, tryggt och tillgängligt” (HrVH, 2014, s. 20). Dessutom formuleras en prioritering av plats för aktiv mobilitet “Trafiksäkerheten med avseende på kollisionsolyckor stärks då fler fotgängare och cyklister tar ett tydligt anspråk om trafikytorna.” (MTROMP, 2016, s.25). I relation till den aktiva mobilitetens anspråk av trafikutor representeras även problemet med otrygghet i trafiken som en otydliga markeringar för vem som rör sig var och visuellt otydligt utformade korsningar (SkV, 2023, s. 48). Detta fångades även upp under observationen, då en brist på övergångsställen noterades (se bilaga 1). Även bristande konnektivitet är en del av problemrepresentationen, där broarna som länkar samman Varvsstaden med övriga kringliggande delar av staden formuleras som trygghetsskapande kopplingar som ökar rörelsen förbi och igenom offentliga platser (SkV, 2023, s.34).

6.2 What presuppositions or assumptions underlie this representation of the ‘problem’?

I detta avsnitt diskuteras de antaganden som ligger till grund för att de identifierade problemrepresentationerna i avsnitt 6.1 ska framstå som rimliga. Detta sätts sedan i relation till litteratur och teori för att synliggöra vilka planeringsideal och föreställningar om fysisk aktivitet och spatial justice som reproduceras i policy- och planeringsdokumenten.

6.2.1 Stödjande miljöer som styrningspraktik

Ett övergripande och återkommande antagande bakom problemrepresentationerna i Malmö stads policy- och planeringsdokument är att fysisk planering kan styra människan mot mer fysiskt aktiva liv. Genom att forma offentliga ytor så att de är multifunktionella, tillgängliga och trygga antas planering kunna lösa problemet med stillasittande. Detta antagande stöds av tidigare forskning som menar att rumsliga och materiella förutsättningar påverkar människors vardagsliv och beteende. De stödjande miljöerna behöver vara lokaliserade där människor rör sig i sin vardag (Hjort et al., 2018, s.1-2) vilket Varvsstadens täta struktur gynnar.

Som en del av problemrepresentationen formuleras dock en utmaning med ojämnt distribuerade stödjande miljöer i kommunen, där nyetablerade områden riskerar att ha lägre tillgänglighet till aktiva mötesplatser än äldre områden (PAM, 2015, s.17). Med detta tydliggörs antagandet om att nära tillgång till stödjande miljöer främjar fysisk aktivitet. Detta har en viktig teoretisk betydelse då fördelningen av resurser är en central del av rättvis planering och därigenom rättvis tillgång till staden (Fainstein, 2014, s. 56). Att inte planera för stödjande miljöer för fysisk aktivitet i nyetablerade områden är därmed inte ett neutralt beslut utan en rättvisefråga. Hur detta formuleras i policy- och planeringsdokument är också en form av spatial justice, där planeringsprocessen såväl som den faktiska byggda miljön är uttryck för maktrelationer (Soja, 2009, s.2). Att problemet med begränsad tillgång till stödjande miljöer konstrueras och uppmärksammas är dock ett viktigt ställningstagande för en rättvis stad. Eftersom rummet och dess utformning inte är statiskt finns det med den möjlighet att på fördelningen av stödjande miljöer (Soja, 2010, s.19-26). Därför kan den konkreta problemrepresentationen förstås som ett viktigt första steg i en sådan förändringsprocess.

I antagandet om att multifunktionella och stödjande miljöer kan fostra aktiva invånare kan en binär mellan programmerade och oprogrammerade ytor identifieras. I frågan om vilket som bör utgöra ett planeringsideal är forskningsfältet tudelat. Å ena sidan bör planerare enligt Giles-Corti och Donovan (2002, s. 1793-1794) anta en bredare förståelse för vad stödjande miljöer är då offentliga platser inte behöver vara programmerade för att främja fysisk aktivitet. Istället bör man se på all byggd miljö som arenor för fysisk aktivitet, där informella platser ofta underskattas. Å andra sidan betonar andra forskare riskerna med oprogrammerade ytor. Att ha tydligt styrda funktioner istället, exempelvis för grönsatser, minskar risken för att de ska användas till annat än till fysisk aktivitet (Vich et al., 2019, s.7). Detta bekräftades under studiens observation då en notering gjordes om att de offentliga öppna ytorna inte upplevdes som platser för fysisk aktivitet, trots att de innehåller lämpliga bänkar, träblock och ytor (se bilaga 1) som skulle kunna nyttjas på det sättet. Där upplevdes ett behov av tydligare styrda funktioner, eller information om hur platserna kan användas för fysisk aktivitet. Detta upplevda behov förstärks också på grund av platsernas tydliga fokus på estetisk och attraktiv utformning och mindre fokus på funktion. Detta antyder att det finns ett bakomliggande antagande om att platsens blotta närvaro och en god estetik räcker i sig för att främja fysisk aktivitet och tillgänglighet. Med detta tydliggörs också att dokumenten vilar på ett antagande om att tillgänglighet kan likställas med fysisk tillgänglighet.

6.2.2 Aktiv mobilitet som rumslig prioritering

Hinder för aktiv mobilitet är också en identifierad problemrepresentation i policy- och planeringsdokumenten. Även denna vilar på ett antagande om att fysisk planering främjar fysisk aktivitet, i detta fall genom att skapa goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Även på detta tema kan en binär identifieras: aktiva trafikanter och bilister. Dessa ställs genomgående emot varandra där dokumenten vittnar om att gaturummet inte har plats att prioritera dem båda. Med mer konkreta formuleringar som att “Både snabba och långsamma stråk är i första hand utformade efter den gående eller cyklande människans behov.” (UpV, 2014, s. 19) och att “Kollektivtrafiken ska utgöra ryggraden i trafiksystemet i Varvsstaden och nästa spårvagn eller buss är aldrig mer än 5 minuter bort.” (PpV, 2011, s.32), framgår det att problemrepresentationen vilar på ett antagande om att aktiv mobilitet är att föredra framför biltrafik. I relation till att främja fysisk aktivitet speglar detta antagande en etablerad förståelse inom tidigare forskning om att aktiv mobilitet bör prioriteras i utformningen av gaturummet. Mackett och Brown (2011, s.81-82) trycker särskilt på de två transporttypernas förutsättningar i relation till varandra. En ökad andel aktiv mobilitet kräver åtgärder för att minska andelen biltrafik. Den fysiska planeringen behöver därmed anta två roller: att skapa trygga möjligheter för aktiv mobilitet och samtidigt minska bilens utrymme och framfart. Detta uppmuntras ytterligare av Nieuwenhuijsen och Khreis (2026, s. 258) som dessutom framhåller sekundära effekter av sådana åtgärder för annan fysisk aktivitet. Mindre utrymme i gaturummet för bilar kan också frigöra ytor för andra aktiviteter, programmerade eller oprogrammerade som bjuder in till rörelse. Även detta knyter an till såväl spatial justice som transport justice, som menar att stadens resurser och ytor bör gynna alla, eller åtminstone så många som möjligt (Fainstein, 2014, s. 56; Martens, 2017, s. 5-7).

En annan del av problemformuleringen kring aktiv mobilitet behandlar vattnets barriäreffekt, vilket representeras genom lösningsförslaget med flera sammankopplande broar (PpV, 2011, s. 31; HrVH, 2014, s. 21; SkV, 2023, s. 34). Även denna problemrepresentation antar att fysisk planering främjar aktiv mobilitet vilket också betonas av Henriksson (2014, s.7) som menar att hur målpunkter länkas samman, alltså hur konnektivitet skapas, ger fysisk planering ett direkt inflytande över val av färdmedel och resornas frekvens och sträcka. Tillgänglighet, konnektivitet och lämpliga avstånd mellan målpunkter är också en fråga om transport justice. Hur lätt människor kan ta sig mellan målpunkter är en av pelarna i teorin och visar att ett sådant helhetstänk är av allra största vikt i transportplanering. I slutändan handlar denna

planering om vilka möjligheter människor har att delta i och ta del av stadens resurser och funktioner vilket ytterligare stödjer problemformuleringens antagande om att aktiv mobilitet bör prioriteras (Ryan & Martens, 2023, s.1-2).

6.2.3 Trygghetsskapande som en materiell företeelse

Bakom problemrepresentationen kring otrygghet finns flera antaganden som ligger till grund för hur fysisk planering kan skapa trygghet på offentliga platser. Eftersom problemet representeras till stor del av formuleringar kring belysning och konnektivitet samt formuleringar som “[...] platser där människor kan stanna upp, träffas och vara tillsammans i en trygg, intressant och tillgänglig miljö” (PpV, 2011, s. 25) förutsätts att trygghet skapas genom materiella faktorer och rumsliga strukturer. Därmed antas ett direkt samband mellan fysisk planering och upplevd trygghet. Vidare antas också att ökad trygghet leder till ökad användning av offentliga platser. Även avseende aktiv mobilitet antas i problemrepresentationen att den fysiska strukturen skapar trygga trafikförhållanden. I representationen av problemet ligger fokus på kollisionsolyckor (MTROMP, 2016, s. 24) och hur dessa kan förebyggas genom tydliga markeringar och korsningar för de olika trafikslagen (SkV, 2023, s. 48).

6.3 What is left unproblematic in this problem representation? Where are the silences? Can the ‘problem’ be thought of differently?

I denna avslutande del av analysen diskuteras vilka perspektiv och faktorer som lämnas oproblematiserade i de granskade policy- och planeringsdokumenten. Här riktas fokus mot tystnader och begränsningar i representationen av problemen, vilka vidare analyseras utifrån ett rättviseperspektiv.

6.3.1 Makten och potentialen i den fysiska strukturen

Som tidigare identifierats i avsnitt 6.2 bygger problemrepresentationerna på en stark tilltro till den fysiska planeringens möjlighet att styra människor mot mer fysiskt aktiva liv. Hur den fysiska planeringen skapar rättvisa förutsättningar för olika grupper är också en del av problemrepresentationen. Diskussionen kring detta lämnas dock vid att de offentliga

platserna ska vara multifunktionella och inte tydligt programmerade för att vara tillgängliga för alla (PpV, 2011, s.22; PAM, 2015, s. 11-13). I denna fråga är dock tidigare forskning oenig. Platser med mindre strikta funktioner kan öka tillgängligheten genom att attrahera människor med mindre vana och som inte skulle våga nyttja exempelvis utegym eller fotbollsplaner (Hjort et al., 2018, s.12). Sådana programmerade platser riskerar dock att endast tilltala vissa grupper, ofta tonårsskollar, vilket kan göra dem otillgängliga för andra grupper (Giles-Corti & Donovan, 2002, s. 1793-1794). Framförallt kan tonårstjejer, som i hög grad är stillasittande, påverkas av en dominerande användning av en plats och dess funktion (Robinson, 2025, s.4). Platser kan därmed vara mer tillgängliga om de lämnas fria för olika användningsområden.

Samtidigt finns det en risk med att lämna ytorna fria från styrd funktion, dels då det kan leda till att de inte alls nyttjas för fysisk aktivitet, dels då det inte säkerställer att olika gruppers behov tillgodoses (Vich et al. 2019, s. 7). Detta berör även Jian et al. (2020, s. 3), som med teorin om physical justice betonar vikten av tillgänglighet bortom det distributiva aspekten. Tillgängliga platser måste enligt dem också vara socialt tillgängliga och här spelar upplevd tillgänglighet, trygghet och anpassning efter olika gruppers behov roll. Med detta betonas vikten av att även ta hänsyn till rättviseaspekten i val av programmering och funktioner i stödjande miljöer för fysisk aktivitet. En del av det är att förstå hur den fysiska strukturen inte bara påverkar funktionsutbudet utan även den upplevda tillgängligheten och hur materiella faktorer på så sätt både är direkt och indirekt relaterat till frågan om spatial justice.

Platsernas tydliga estetiska uttryck och antagandet om att detta främjar användningen av dem (PpV, 2011, s.41; SkV, 2023, s.34), riskerar också att överskugga dess egentliga funktion som stödjande miljö. Trots att estetik och design är ett sätt att främja användandet av en plats (Boverket, 2013, s.21) kan fokuset på det materiella även i detta fall göra att för lite fokus läggs på sociala aspekter i utformningen av platsen. Detta riktar återigen fokus på funktionsstyrning och hur betydelsen av detta för att platserna ska fylla rätt funktion (Hjort et al., 2018, s.2; Robinson et al., 2025, s. 4-5). Även Fainstein (2014, s. 56) kritiserar planeringens tendens att styras av estetik och ekonomisk tillväxt och menar istället att planeringsideal borde guidas av rättviseaspekter eftersom en ekonomiskt driven stadsutveckling inte gynnar invånarna på ett rättvist och jämlikt sätt. I Malmö stads tydliga fokus på estetik, spänning och attraktivitet på offentliga platser i Varvsstaden finns det

därmed ett osynliggörande av andra faktorer som kan påverka om platserna i realiteten främjar fysisk aktivitet eller inte.

Även i frågan kring trygghet är antagandet och tilltron till materiella lösningar återkommande i Malmö stads problemformuleringar. Den upplevda tryggheten får framförallt fokus i mobilitetsfrågan där hierarki mellan färdmedel är en del av problemrepresentationen. I andra avseenden representeras otrygghetsproblemet dock främst som en materiell företeelse. Detta speglar en snävare förståelse för trygghetsskapande planeringsfaktorer än den som återfinns i tidigare forskning. Behovet av god belysning är ett sådant exempel, där en materiell lösning överskuggar sociala faktorer och osynliggör skillnader i den upplevda platsen mellan grupper. Olika grupper benägenhet och uppleva tillgång till offentliga platser för fysisk aktivitet påverkas av mer än material, exempelvis konkurrens om utrymmet med andra grupper (Robinson et al., 2025, s. 4-5; Vich et al., 2019, s. xx; Hartt, 2023, s. 2-3). Även Skieme och Koglin (2026, s.2) lyfter i sin diskussion om walkability betydelsen av sociala faktorer, exempelvis trygghet, för människors benägenhet att gå. Detta illustrerar en central utgångspunkt i teorin om physical justice och ett alternativt sätt att se på tillgänglighet till stödjande miljöer. Specifikt handlar det om att upplevd trygghet inte bara formas av den fysiska miljön och att den upplevda tryggheten är avgörande för att skapa upplevd tillgänglighet på offentliga platser (Jian et al.2020, s. 3).

Sammanfattningsvis visar identifieringen av dessa tystnader att Malmö stad missar att rama in flera essentiella delar som utgör den stödjande miljöns tillgänglighet. Genom sin starka tilltro till den byggda miljöns styrning, framhålls en homogen lösning på problemet med stillasittande, där grupper med andra behov riskerar att marginaliseras. När problemet främst representeras som en materiell fråga kan andra typer av åtgärder riskera att hamna utanför planeringsdiskussionen. Fysisk planering är i huvudsak en materiellt orienterad praktik men Malmö stad skulle ändå tydligare kunna fånga upp denna del av problemet i sitt visionsarbete eftersom materiella och sociala faktorer samspelar i den urbana miljön.

6.3.2 Aktiv mobilitet som miljömässigt hållbar mobilitet

Som framgår i avsnitt 6.1.2 och 6.2.2 är främjandet av gång, cykel och kollektivtrafik återkommande i flera av de granskade dokumenten. Däremot kopplas det främst till miljömässig hållbarhet och inte till fysisk aktivitet och folkhälsa. I policydokumenten för

aktiva mötesplatser benämns aktiv mobilitet emellanåt som en faktor för en aktiv livsstil (PAM, 2015, s.34-44) medan det i planerna för Varvsstaden framförallt konstrueras som en faktor för att skapa en miljömässigt hållbar stadsdel. Detta innebär att fysisk aktivitet och folkhälsa i stort sett är en tystnad i dokumentens representation av aktiv mobilitet. Trots att de två koncepten till stor del överlappar varandra, med gemensamma fördelar, finns det faktorer som skiljer dem åt. Detta gör att man riskerar att osynliggöra vissa värden i respektive koncept om de behandlas som ett och samma i planeringen (Mackett & Brown, 2011, s.64-65). Även Martens (2017, s.18) är enig i detta och menar att hållbar transportplanering, i sitt mål att minska bilanvändandet, just riktar sina insatser mot bilister. Det knyter an till den binär mellan bilister och aktiva trafikanter som identifierades i avsnitt 6.2.2 och visar hur man med det riskerar att övriga grupper och deras behov förbises i planeringen. Malmö stads problemrepresentation innebär därmed en normativ såväl som praktisk skillnad i hur aktiv mobilitet förstås som miljömässig hållbarhets- kontra hälsostrategi. Dels ger det uttryck för vad och vilka som sätts i fokus i planeringen, dels kan det påverka de faktiska materiella förutsättningarna för vem som kan vara fysiskt aktiva genom sitt val av mobilitet.

Om fokuset på miljömässig hållbarhet gör att trafikplaneringen i Varvsstaden riktar sig mot vissa grupper, exempelvis bilister, kan det motverka spatial justice. Trafikplanering som riktar sig mot bilister som blivande aktiva trafikanter skulle kunna lokalisera stråk och vägar efter deras resvanor. Detta skulle innebära en ojämn fördelning av vägar i förhållande till var andra grupper rör sig och därför utgöra ett hinder för Fainsteins (2014, s. 56) koncept equity, alltså hur resurser fördelas i staden. Dessutom påverkas nyttjandet av aktiva mobilitetssätt av den upplevda tillgängligheten och tryggheten (Mackett & Brown, 2011, s. 81-82; Skieme & Koglin, 2026, s.2). Om denna bara är riktad mot delar av befolkningen, både i normativa formuleringar och praktiska implementeringar, finns det en risk att resten av invånarna inte ges en rättvis upplevd tillgänglighet (Martens, 2017, s.18; Ryan & Martens, 2023, s.1-2). Detta bekräftas av Jian et al. (2020, s.3) som, i linje med Fainstein, understryker vikten av rättvis distribution av resurser men också rättvist upplevd tillgänglighet. Det sistnämnda är beroende av mer än den fysiska strukturen (Jian et al., 2020, s.3) och hur problemet representeras i planer eller hur och för vem aktiv mobilitet planeras för kan vara exempel på sätt som rättvis upplevd tillgänglighet kan reproduceras eller motverkas. Även om Martens är mer operativt inriktad trycker även han på värdet av att ha tillgänglighet som styrande princip i transportplanering. Med det sätts människan och grupperns olika behov i centrum, vilket uppmärksammar de värden som, enligt Mackett och Brown (2011, s. 64-64), kan

osynliggöras om transportinfrastruktur tar avstamp i en miljömässig hållbarhetsagenda som Malmö stads.

6.3.3 Glappet mellan policy och planering

I jämförelse med planeringsdokumenten och observationen av området framstår de kommunövergripande policydokumenten för aktiva mötesplatser samt trafik och mobilitet mer ambitiösa och nyanserade i sin problemrepresentation av fysisk aktivitet. För Varvsstaden är flera av dessa perspektiv jämförelsevis nedtonade. Ett exempel på detta är hur bristen på grönstruktur i policydokumentet representeras som ett hinder för fysisk aktivitet (PAM, 2015, s. 53) men inte är en central aspekt i utformningen av Varvsstaden. Istället är stora delar av området hårdgjort och dessa ytor kompletteras av gröna väggar och trädplanteringar (PpV, 2011, s.36, 71). Detta uppmärksammades också under observationen då grönstrukturen till stor del var inhägnad och inte tillgänglig att vistas på (se bilaga 1 och figur 3). Närhet till grönstruktur är enligt Boverket (2013, s. 23) och Sallis et al. (2016, s. 2215) essentiellt för att öka graden av fysisk aktivitet hos befolkningen. Dessutom kan flera små grönstrukturer inte ersätta stora grönstrukturer i främjandet av fysisk aktivitet (Boverket, 2013, s.14). Den bristande tillgången och närheten till sådana ytor kan likställas med ett hinder för rättvis tillgång till stödjande miljöer för fysisk aktivitet. I denna fråga om equity (Fainstein, 2014, s.56) är resursen grönstruktur inte ojämnt fördelad mellan grupper inom Varvsstaden. Istället kan stadsdelens invånare som helhet förstås som en grupp vars rättvisa tillgång till denna stödjande miljö begränsas av områdets fysiska utformning.



Figur 3. Hårdgjorda ytor med inramad grönstruktur i Varvsstaden (Egen bild, 2026).

Detta exempel pekar på ett bredare mönster i relationen mellan kommunövergripande policydokument och de konkreta planerna för Varvsstaden. Det synliggör en tystnad och ett glapp mellan kommunens övergripande rättviseambitioner och deras omsättning i planeringspraktiken. Med detta glapp i problemrepresentationen riskerar rättvisepprinciper från teorierna om spatial justice, physical justice och transport justice att förbises i skapandet av Varvsstadens fysiska struktur. Rättvis tillgänglighet till offentliga platser för fysisk aktivitet kan därmed komma att kompromissas. Detta dels på grund av en avsaknad av ett helhetsgrepp om vad rättvis planering innebär, som diskuterats i avsnitt 6.3.1 och 6.3.2, och dels på grund av en brist i den praktiska implementeringen av policies i den verkliga urbana kontexten. Detta visar, i enighet med Soja (2010, s. 7) att spatial justice och planeringens maktrelationer reproduceras både genom representation i planprocessen och konkret i den byggda miljön.

7 Slutsats

Denna uppsats har undersökt hur fysisk aktivitet representeras som ett problem i kommunala plan- och policydokument och hur detta kan förstås i relation till spatial justice. Genom en systematisk användning av Carol Bacchis WPR-ansats har dokumentens formuleringar och problemrepresentationer kritiskt analyserats i syfte att besvara frågeställningarna: Hur representeras problem relaterade till fysisk aktivitet i policydokument för Varvsstaden inom ramen för fysisk planering? och Hur påverkar dessa problemrepresentationer rättvisa möjligheter till fysisk aktivitet i det offentliga stadsrummet?

Analysen visar att fysisk aktivitet representeras i både policys och planer som ett tydligt rumsligt problem som kan lösas genom fysisk planering. Denna övergripande problemrepresentation underbyggs av formuleringar och antaganden kring behovet av stödjande miljöer, prioriterade gaturum för aktiv mobilitet och trygga och tillgängliga offentliga miljöer för att fostra fysiskt aktiva invånare i Varvsstaden. Med närhet till stödjande och multifunktionella offentliga miljöer samt stråk för gång, cykel och kollektivtrafik framstår fysisk planering som ett styrmedel för att genom material påverka människors vardagliga rörelsemönster. Däremot visar analysen att fysisk tillgänglighet och materiella lösningar har en begränsad kapacitet att främja fysisk aktivitet. När dokumentens problemrepresentationer diskuteras utifrån principer om spatial justice framträder ett behov av en bredare syn på den fysiska planeringens roll för att främja en rättvis tillgång till stödjande miljöer för fysisk aktivitet och aktiv mobilitet. Om sociala, tillgänglighets- och trygghetsfaktorer inte får stå i centrum riskerar planeringen att bara gynna vissa grupper. Samtidigt riskerar andra gruppers behov att osynliggöras.

En del av problemet är att de kommunövergripande policydokumenten innehåller mer nyanserade problemrepresentationer än Varvsstadens planeringsdokument i förhållande till spatial justice. Detta pekar på att rättvisepprinciper riskerar att försvagas i översättningen från policy till byggd miljö. I Varvsstaden skulle därför de tydliga ambitionerna för multifunktion, estetik och fysisk tillgänglighet behöva kompletteras av tydligare strategier för upplevd tillgänglighet, trygghet och inkludering. Att i planeringsdokumenten bara säkerställa den materiella och distributiva tillgången till stödjande miljöer innebär en förskjutning av ansvaret kring den faktiskt upplevda platsen från kommun till individ. I denna fråga har

planering kapacitet att påverka och ta ett större ansvar även för aspekter bortom den rena funktionen.

Sammanfattningsvis har representationen av fysisk aktivitet som planeringsproblem potential att både motverka och reproducera orättvisa i Varvsstaden. Genom att synliggöra vilka perspektiv som inkluderas och vilka som lämnas utanför visar studien hur inramningen av problemet också formar vilka behov som tilldelas plats i staden. Problemrepresentationerna i dokumenten behandlar framförallt materiella och distributiva aspekter, vilka är viktiga faktorer för att främja en rättvis tillgång till fysisk aktivitet. Samtidigt avslöjar de identifierade tystnaderna begränsningar i hur upplevd tillgänglighet och trygghet i de stödjande miljöerna representeras. Detta visar att dokumenten reducerar förståelsen för hur planering kan främja spatial justice och brister i att fånga upp behov bortom funktion och fördelning i rummet. Studien understryker därmed behovet av en mer rättviseorienterad fysisk planering där sociala och upplevelsebaserade dimensioner av tillgänglighet sätts i centrum. Först då kan rättvisa möjligheter till fysisk aktivitet skapas i Varvsstaden.

7.1 Förslag på framtida forskning

Utifrån studiens resultat föreslås framtida forskning ta fasta på det identifierade glappet mellan policy och planer avseende spatial justice. I relation till planering för fysisk aktivitet och även för planering i allmänhet framstår det centralt att arbeta systematiskt med rättviseaspekter genom hela planeringsprocessen. Hur detta arbete kan stärkas i olika skeden av processen är därför ett viktigt forskningsområde. Detta kan särskilt fylla ett forskningsgap där rättvisa i den existerande litteraturen framförallt diskuteras i relation till den fysiska miljön och mindre i relation till diskursen i de dokument som ligger till grund för utformningen.

8 Referenslista

- Bacchi, C. (2009). *Analysing policy: What's the problem represented to be?* Pearson Australia.
- Bacchi, C. (2012). Introducing the “What’s the problem represented to be” approach. I Bletsas, A. & Beasley, C. (red.), *Engaging with Carol Bacchi: Strategic Interventions and Exchanges*. University of Adelaide Press, s. 21–24.
- Bacchi, C. (2025). *What's the Problem Represented to Be?: A New Thinking Paradigm* (1. uppl.). Routledge.
- Book, K. (2015). *Idrotten i den fysiska planeringen*. Riksidrottsförbundet.
https://www.rf.se/download/18.7e76e6bd183a68d7b711489/1664975771292/FOU2015_2%20Idrotten%20i%20den%20fysiska%20planeringen.pdf. [Hämtad: 2026-04-16]
- Boverket. (2013). *Planera för rörelse*.
https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/1D_103_BOVERKET-planera-for-rorelse.pdf. [Hämtad: 2026-03-10]
- Boverket. (2022). *Rörelsefaktor – ett verktyg för fysisk aktivitet i planeringen*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/lek-och-rorelse/rorelsefaktor/>. [Hämtad: 2026-03-10]
- Bryman, A. & Bell, E. (2019). *Social research methods*. 5. uppl. Oxford University Press.
- Creswell, J. & Creswell, D. (2018). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. 5. uppl. Sage publications.
- Daumann, F., Heinze, R., Römmelt, B. & Wunderlich, A. (2015). An Active City Approach for Urban Development. *J Urban Health* 92: s. 217–229.
<https://doi.org/10.1007/s11524-014-9929-9>
- Denscombe, M. (2010). *The Good Research Guide for small-scale social research projects*. 4. uppl. Open University Press
- Fainstein, S. (2010). *The Just City*. Cornell University Press.
- Farthing, S. (2016). *Research design in urban planning: A student's guide*. SAGE.
- Fathi, S., Sajadzadeh, H., Mohammadi Sheshkal, F., Aram, F., Pinter, G., Felde, I. & Mosavi, A. (2020). The Role of Urban Morphology Design on Enhancing Physical Activity and Public Health. *Int J Environ Res Public Health* 17(7): s. 2359-2388.
<https://doi.org/10.3390/ijerph17072359>

- FOJAB & Riksidrottsförbundet. (2023). *Verktuget rörelsefaktor*.
<https://media1.fojab.se/2023/08/Rorelsefaktor-Inledning.pdf>. [Hämtad: 2026-03-13]
- Folkhälsomyndigheten (2021). *Riktlinjer för fysisk aktivitet och stillasittande: Kunskapsstöd för främjande av fysisk aktivitet och minskat stillasittande*.
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/106a679e1f6047eca88262bdfdcbe/b145/riktlinjer-fysisk-aktivitet-stillasittande.pdf>. [Hämtad: 2026-03-10]
- Funck, E.K. & Karlsson, T.S. (2021). *Handbok för systematiska litteratur- och dokumentstudier inom samhällsvetenskapen*. Förvaltningshögskolan.
- Gatukontoret. (2015). *Program för aktiva mötesplatser*. Malmö stad.
<https://malmo.se/Teknisk-handbok/Park--och-gronytor/Aktiva-motesplatser.html>.
 [Hämtad: 2026-03-27]
- Giles-Corti B. & Donovan, R.J. (2002). The relative influence of individual, social and physical environment determinants of physical activity. *Soc Sci Med* 54(12): s. 1793-1812. [https://doi.org/10.1016/S0277-9536\(01\)00150-2](https://doi.org/10.1016/S0277-9536(01)00150-2)
- Henriksson, M. (2014). *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större: kommunala planerares föreställningar om hållbara resor*. Linköping University Electronic Press.
- Hjort, M., Martin, W. M., Stewart, T., & Troelsen, J. (2018). Design of Urban Public Spaces: Intent vs. Reality. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 15(4): s. 816. <https://doi.org/10.3390/ijerph15040816>
- Jian, I.Y., Luo, J., Chan, E.H.W. (2020). Spatial justice in public open space planning: Accessibility and inclusivity, *Habitat International* 97: s. 102-122.
<https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2020.102122>
- Mackett, R.L. & Brown, B. (2011). *Transport, Physical Activity and Health: Present knowledge and the way ahead*. Centre for Transport Studies, University College London.
- Malmö stad. (2014). *Hållbart resande i Västra Hamnen*.
[https://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d96ae/1491305011350/H%C3%A5llbart%20resande%20i%20V%C3%A4stra%20Hamnen%20\(2014\).pdf](https://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d96ae/1491305011350/H%C3%A5llbart%20resande%20i%20V%C3%A4stra%20Hamnen%20(2014).pdf). [Hämtad: 2026-03-27]
- Malmö stad. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan*.
<https://malmo.se/download/18.25b72d94196ed940c11110e8/1763458322721/Malm%C3%B6s%20Trafik-%20och%20mobilitetsplan.pdf>. [Hämtad: 2026-03-27]

- Malmö stad. (2023). *Stadslivskompas*.
https://www.varvsstaden.se/sites/default/files/inline-files/VS_Stadslivskompas_230329.pdf. [Hämtad: 2026-03-27]
- Malmö stad. (2024). *Trafik- och mobilitetsplan – för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*.
<https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/fritidsnamnde/mote-2024-10-24/agenda/trafik-och-mobilitetsplan-for-ett-mer-tillgangligt-och-hallbart-malmo-pdf-62362?downloadMode=open>. [Hämtad: 2026-03-27]
- Martens, K. (2017). *Transport justice: Designing fair transportation systems*. Routledge.
- Naeem, M., Ozuem, W., Howell, K. & Ranfagni, S. (2023). A Step-by-Step Process of Thematic Analysis to Develop a Conceptual Model in Qualitative Research. *International Journal of Qualitative Methods* 22.
<https://doi.org/10.1177/16094069231205789>
- Nieuwenhuijsen, M.J. & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living, *Environment International* 94: s. 251-262.
<https://doi.org/10.1016/j.envint.2016.05.032>
- Plan- och bygglag (2010:900). <https://rkrattsbaser.gov.se/sfst>. [Hämtad: 2026-03-30]
- Ryan, J. & Martens, K. (2023). Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 175: 103792. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>
- Sallis, J.F., Cerin, E., Conway, T.L., Adams, M.A., Frank, L.D., Pratt, M., Salvo, D., Schipperijn, J., Smith, G., Cain, K.L., Davey, R., Kerr, J., Lai, P.C., Mitáš, J., Reis, R., Sarmiento, O.L., Schofield, G., Troelsen, J., Van Dyck, D., De Bourdeaudhuij, I. & Owen, N. (2016). Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study. *The Lancet* 387: s. 2207-2217.
[https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(15\)01284-2](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(15)01284-2)
- Skeime, O., & Koglin, T. (2026). Walking as spatial mobilities: a critical investigation of walkability in transportation planning studies. *Mobilities* 21(1): s. 249–268.
<https://doi.org/10.1080/17450101.2025.2534628>
- Soja, E.W. (2009). The city and spatial justice. *Journal of Spatial and Social Justice* 1: s. 1-5
<https://www.jssj.org/wp-content/uploads/2012/12/JSSJ1-1en4.pdf>. [Hämtad: 2026-04-15]
- Soja, E.W. (2010). *Seeking Spatial Justice*. University of Minnesota Press.

SOU 2023:29. *Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet?*

Statens offentliga utredningar.

Stadsbyggnadskontoret. (2011). *Planprogram Varvsstaden*. Malmö stad.

<https://www.varvsstaden.se/sites/default/files/inline-files/planprogram.pdf>. [Hämtad: 2026-03-27]

Stadsbyggnadskontoret. (2014). *Utvecklingsplan Varvsstaden*. Malmö stad.

<https://www.varvsstaden.se/sites/default/files/inline-files/Utvecklingsplan%2BVarvsstaden.pdf>. [Hämtad: 2026-03-27]

Vich, G., Delclòs-Alió, X., Maciejewska, M., Marquet, O., Schipperijn, J. &

Miralles-Guasch, C., Contribution of park visits to daily physical activity levels among older adults: Evidence using GPS and accelerometry data. *Urban Forestry & Urban Greening* 63: 127225. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2021.127225>.

9 Bilagor

Bilaga 1. Observationsprotokoll

Datum: 13 april, 10.00-11:30

Atmosfär: Sol/ moln, lugn atmosfär, människor i rörelse (cykel, barnvagnspromenad, hundrastning, löpning, lek på lekplats).

Plats	Kommentar
Gång/ cykelvägar	tydlig hierarki i vägnätet som prioriterar aktiv mobilitet. Tydligt separerat mellan trafikslag.
Gång/ cykelvägar	få övergångsställen
Broar	Ger en snabb åtkomst till olika delar av Varvsstaden och närliggande platser. Ökar tillgängligheten. Även dessa är tydligt separerade för olika trafikslag. Aktiv mobilitet prioriteras.
Broar	Estetiskt tilltalande utformning. Konstnärlig karaktär.
Offentliga öppna ytor	Mycket hårdgjord yta.
Offentliga öppna ytor	Det finns potential för att använda multifunktionella ytor för fysisk aktivitet. Det finns bänkar, träblock och gång öppna ytor där detta kan utövas.
Offentliga öppna ytor	De flesta ytorna inbjuder snarare till att stanna upp, sitta och ligga och än till rörelse.
Offentliga öppna ytor	Vissa ytor har potential att fungera som platser för fysisk aktivitet men saknar god belysning.
Offentliga öppna ytor	Upplever ett behov av mer information och tydligare funktionsstyrning för att förmedla att dessa platser kan nyttjas för fysisk aktivitet.
Offentliga öppna ytor	Gott om offentliga öppna ytor, utspritt över området.
Neptuniskolans skolgård	Skolgård med ett brett utbud av funktioner för fysisk aktivitet, både löparbana,

	bollplaner och öppna hårdgjorda ytor. Stängt för allmänheten.
Grönstruktur	Flera grönytor är inhägnade och vildvuxna, ej lämpliga för fysisk aktivitet.
Allmänt	Estetiskt tilltalande miljöer med spår från områdets historia. Men estetik verkar ibland ha prioriterats över funktion.