



Statens
folkhälsoinstitut

Samhällsplanering för ett aktivt liv

– fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa

Johan Faskunger

Samhällsplanering för ett aktivt liv

– fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa

Johan Faskunger

© STATENS FOLKHÄLSOINSTITUT ÖSTERSUND R 2008:30

ISBN: 978-91-7257-581-3

ISSN: 1651-8624

FÖRFATTARE: JOHAN FASKUNGER

OMSLAGSFOTOGRAFI: SVEN ROSENHALL/GREATSHOTS/NORDIC PHOTOS

FOTO INLAGA: SID 9 BO DAHLIN/BILDHUSET/SCANPIX, SID 11 JOHAN FASKUNGER,
SID 16, 18 PHOTOS.COM, SID 19 JOHAN FASKUNGER, SID 21 ANNA STAMBLEWSKI,
SID 22 PER BLOMBERG, SID 24 STEFAN RYDÉEN, SID 26 ALINGSÅS KOMMUN,
SID 28 ANNE-MARIE LIDMARK

GRAFISK PRODUKTION: AB TYPOFORM

TRYCK: LENANDERS GRAFISKA AB, KALMAR 2008

Innehåll

5	Förord
6	Sammanfattning
7	Summary
8	Inledning
11	Aktivt liv – behovet av mer rörelse i vardagen
14	Kopplingen mellan byggd miljö och fysisk aktivitet
	Utglesning 15
	Inom promenadavstånd 17
	Estetik 17
	Mer forskning behövs! 18
19	Trappan underlättar ”smygmotion”
	Fysisk planering 20
	Behovet av bostadsnära natur 20
22	Lärande exempel
	Lund – den hållbara staden 22
	Örebro – den gångvänliga staden 23
	Örnsköldsvik – storsatsar på friluftsliv och bostadsnära natur 25
	Alingsås – den sammanhängande blandstaden 26
	Eskilstuna – den framtida staden 29
	Nynäshamn – en bred folkhälsosatsning 29
	Hageby, Norrköping – en förnyad stadsdel 30
	Utmaningar för kommunerna 32
	Utmaningar för andra aktörer 33
34	Återkoppling från deltagare vid seminarier och workshops 2006–2007
38	Lästips
39	Referenser

"När vi planerar våra städer är det fyra aspekter som vi måste utgå ifrån. Den första och viktigaste aspekten handlar om att gagna människors hälsa." ARISTOTELES,
384–322 F.KR. POLITIKEN, CIRKA 350 F.KR.



Förord

DET ÄR IDAG VÄLKÄNT att regelbunden fysisk aktivitet har starka effekter på fysisk och psykisk hälsa, bland annat genom att minska risken för vår tids vanligaste folksjukdomar; hjärt-kärlsjukdomar, psykiska sjukdomar, cancer-sjukdomar och skador.

Vi vet att det är av betydelse hur vi utformar våra städer, bostadsområden, skol- och förskolegårdar, anläggningar för rekreation och idrott och inom-husmiljöer. Även hur vi transporterar oss har stor betydelse för människors hälsa och för olika former av fysisk aktivitet. Denna kunskap har inte ännu fått genomslag runt om i landet i önskad uträkning, utan det finns ett stort behov av kunskap om vilka metoder och strategier samhället kan använda för att uppmuntra fler i befolkningen att leva ett fysiskt aktivt liv.

Mot bakgrund av detta initierades 2006 ett långsiktigt folkhälsoarbete där samhällsaktörer tillsammans med myndigheter samlades för att påbörja ett utvecklingsarbete om den bebyggda miljöns betydelse för fysisk aktivitet. I detta samarbete har dels en kunskapssammanställning arbetats fram för att belysa aktuell forskning på området, både nationell som internationell. Vidare har fyra rapporter producerats, varav föreliggande ingår, där medarbetare vid Statens folkhälsoinstitut samt samrådsgruppen för regeringsuppdraget ”Bygga miljöer och fysisk aktivitet” har medverkat med värdefull granskning. Rapporterna syftar till att visa praktiska exempel på stöd i kommunal fysisk planering inom följande områden:

- Samhällsplanering för ett aktivt liv
- Aktiv transport
- Barns miljöer för fysisk aktivitet
- Äldres miljöer för fysisk aktivitet

Målet måste vara att skapa attraktiva och stödjande miljöer för fysisk aktivitet som kan konkurrera med det allt ökade utbudet av passiviserande underhållning och aktiviteter. Det ska inte bara vara nyttigt att röra på sig, utan framför allt tryggt, roligt och trivsamt.

Gunnar Ågren
GENERALDIREKTÖR

Ann-Cristine Jonsson
AVDELNINGSCHEF
AVDELNINGEN FÖR LEVNADSVANOR

Sammanfattning

FYSISK AKTIVITET KAN hjälpa till att minska hög sjukdomsbelastning, mänskligt lidande och stora ekonomiska kostnader för samhället varje år. Fysisk aktivitet ger positiva effekter på hälsa och välbefinnande – fysiskt, mentalt, funktionellt och socialt. Ett aktivt liv där fysisk aktivitet integreras i vardagen, exempelvis genom att man promenerar eller cyklar i stället för att ta bilen, främjar sociala relationer och sammanhållning i ett område samtidigt som det leder till minskade luftföroreningar och ett minskat användande av fossila bränslen.

Kommunerna har en nyckelroll i att skapa stödjande miljöer för fysisk aktivitet och goda förutsättningar för ett aktivt liv för sina invånare. Goda förutsättningar för fysisk aktivitet bör skapas i absolut närhet till de platser där människor bor och arbetar.

Samhällsplanering och insatser för att förändra den byggda miljön har stor potential att åstadkomma positiva förändringar i folkhälsan, motverka kroniska sjukdomar och uppmuntra ett aktivt liv hos invånarna. Forskning visar att ett stort antal insatser i den byggda miljön kan öka eller skapa bättre förutsättningar för fysisk aktivitet, lek och rörelse, exempelvis genom att det bilfria gång- och cykelvägnätet byggs ut och genom att höja säkerheten och tryggheten på barns skolvägar. Vidare kan mötesplatser skapas för rörelse för äldre, bevara och utveckla utbudet av parker, grönområden och tätortsnära natur samt rusta upp och utveckla barns miljöer för lek, fysisk aktivitet och utevistelse.

Vanliga hinder för människors fysiska aktivitet är att bilar och andra motorfordon kör för fort, att trafikvolymen är för stor, att man är orolig för att drabbas av brott, att belysningen är bristfällig, att man inte har tillgång till anläggningar för motion eller rekreation och att det saknas gång- och cykelbanor. Parker, grönområden och annan bostadsnära natur har stor betydelse för möjligheterna till fysisk aktivitet utomhus, men frågor som rör naturen och grönytor har generellt sett varit lågprioriterade i samhällsplaneringen, vilket gjort att grönytor i tätorterna minskat.

I skriften presenteras ett antal exempel på vad man har gjort i olika kommuner för att utforma stödjande miljöer för fysisk aktivitet genom samhällsplanering. Ett framgångsrikt arbete genomförs på många platser, men det finns fortfarande bristande miljöer för människors möjlighet till fysiska aktivitet. Vad är det då som vi behöver åstadkomma i samhället för att främja den fysiska aktiviteten? Några av dessa utmaningar vi står inför presenteras även i skriften.

Summary

PHYSICAL ACTIVITY CAN help reduce a heavy burden of illness, human suffering and major financial costs to society each year. Physical activity provides positive effects to health and well-being – physically, mentally, functionally and socially. An active life in which physical activity is integrated into everyday activities, for example by walking or cycling instead of taking the car, promotes social relationships and cohesion in an area at the same time that it leads to less air pollution and less consumption of fossil fuels.

Municipalities play a key role in creating supportive environments for physical activity and create opportunities for an active life for their residents. Create opportunities for physical activity should be created in immediate proximity to the places that people live and work.

Public planning and efforts to change the built-up environment have great potential to achieve positive changes in public health, prevent chronic illness and encourage an active lifestyle among residents. Research indicates that a large number of efforts in the built-up environment can increase or create better conditions for physical activity, play and motion, such as by extending car-free pedestrian and bicycle path networks and by increasing safety and security around children's routes to school. Furthermore, meeting places can be created for physical activity for the elderly, the accessibility of parks, green areas and nature close to urban environments can be maintained and developed, and children's environments for play, physical activity and outdoor activity can be improved and developed.

Some common obstacles to physical activity include cars and other motor vehicles driving too fast, the traffic volume being too great, concern for being exposed to crime, insufficient lighting, not having access to facilities for exercise or recreation and a lack of pedestrian or bicycle paths. Parks, green areas and other nature near residential areas are of major significance to the opportunities of physical activity outdoors, but issues concerning nature and green spaces have generally been of a low priority in public planning. Planners have been “whittling away at the edges”, meaning that green spaces in urban areas shrink.

This report presents a number of examples of what has been done in different municipalities to create supportive environments for physical activity through public planning. Successful efforts are underway in many places, but there are still insufficient environments for people's opportunities of physical activity. What then is it that we need to achieve in society to promote physical activity? The text also presents some of the challenges we face.

Inledning

PÅ DET SÄTT VÅRA STÄDER, bostadsområden och platser är utformade påverkar människors hälsa och välbefinnande eftersom vi arbetar, lever, interagerar och förflyttar oss i dessa miljöer. Hur vår omgivande miljö är utformad påverkar bland annat våra fysiska rörelsemönster – barnens lek och rörelsefrihet, vuxnas motionsvanor och möjligheter till promenad och cykling, äldres möjligheter till att klara sig själva i närmiljön och så vidare (8).

För drygt ett halvt sekel sedan var våra städer mycket promenadvänliga. De var kompakta och jobb, skola, affärer och annan service låg nära varandra. Dessutom var biltrafiken inte lika omfattande och utbredd som den är i dag, och gatorna var utformade för att passa fotgängaren och cyklisten. Att få tillräckligt med fysisk aktivitet under dagen var för de allra flesta inte något problem eftersom människor fick sin dagliga dos fysisk aktivitet genom promenader när man skulle uträtta ärenden, genom hushållsarbete och fysiskt krävande arbete. Vardagsaktiviteterna var lika naturliga som att sova eller att äta. Den enskilda människans negativa påverkan på miljön var därför väsentligt mindre jämfört med i dagens samhälle.

Efter andra världskriget har våra städer utglesats med ytterområden/förorter, vilket har inneburit längre avstånd till jobb och service. Detta är en infrastruktur som främst gynnar bilismen, men medför sämre förutsättningar för gång och cykling i vardagen. Utformningen av våra städer och en lång rad teknologiska uppfinningar har skapat ett samhälle som ofta motverkar fysisk aktivitet och främjar fysisk inaktivitet. På några få generationer har kravet på fysisk aktivitet i vardagen minskat dramatiskt i arbete, transport, hushållssysslor och på fritiden. Det är ofta svårt att hålla igång. Regelbunden motion kräver i dag en viss planering (4).

Syftet med att beskriva denna utveckling är inte att förespråka en återgång till våra förfäders livsvillkor, utan snarare att påbörja ett förändringsarbete där fler stödjande vardagsmiljöer för fysisk aktivitet skapas med hänsyn till de livsvillkor vi har i dag. Vi behöver få in mer rörelse i vardagen! Möjligheterna att vara fysiskt aktiv finns överallt – där människor bor och arbetar, i lokalsamhället och närmiljön – och är inte begränsade till organiserad verksamhet.



Efterkrigstiden har inneburit en enorm utveckling av samhället bort från fysiskt krävande jobb och fysiskt aktiva transporter till dagens situation med många stillasittande arbeten, motoriserad transport som norm och fysiskt passiv underhållning på fritiden. Motion och träning på fritiden har inte kompenserat för minskningen av energiförbrukning genom rörelse i vardagen.

VIKTIGA BEGREPP

Aktivt liv

Aktivt liv innebär en fysiskt aktiv livsstil som integrerar fysisk rörelse i vardagsaktiviteter, till exempel att cykla till arbetsplatsen, promenera till affären och för att uträtta ärenden. Ett aktivt liv är alltså inte begränsat till motion på fritiden.

Byggd miljö

Markanvändning, transportsystem och utformningen av platser/detaljer i urbana miljöer som tillsammans skapar förutsättningar för olika former av fysisk aktivitet.

Grönstruktur

De gröna områdena i städer och tätorter oberoende av gränser mellan olika ägor och administrativa områden. Innefattar allt från den välansade parken i centrum och trädgården till den vilda naturen i ytterförorten.

Promenadvänlighet

Promenadvänlighet innebär att utbud och service finns inom promenadavstånd, att infrastrukturen är utformad så att man kan gå tryggt och säkert samt att fotgängaren har många olika valmöjligheter när det gäller att ta sig till ett visst mål.

Stödjande miljö

En stödjande miljö är i detta sammanhang en miljö som underlättar aktiv transport, den kan vara:

FYSISK, exempelvis gång- och cykelbanor, cykelparkering och möjlighet att passera trafikerade leder säkert.

SOCIAL, exempelvis skolors initiativ till vandrande skolbuss.

POLITISK, exempelvis politikens beslut att prioritera miljömässigt hållbara transportsätt.

Att skapa stödjande miljöer för fysisk aktivitet innebär ofta åtgärder som rör alla tre dimensionerna samtidigt.

Aktivt liv – behovet av mer rörelse i vardagen

FYSISK AKTIVITET HAR förskjutits från vardagliga sysslor till fritiden i form av idrott, motion och träning. Motion på fritiden har dock inte kompenserat för nedgången i traditionella källor till energiförbrukning, som att cykla till jobbet och att utföra hushålls- och jobbsysslor. Inte heller har man lyckats nå de mest stillasittande grupperna i samhället (4).

Fysisk aktivitet och motion har traditionellt betraktats ur ett individperspektiv och en stillasittande livsstil har framför allt varit individens problem och ansvar att förändra. Olika aktörers insatser för att främja fysisk aktivitet har ofta varit inriktade på att förmedla information och fakta, och att erbjuda hälsovägledning som stöd för individen att förändra sitt beteende. Dessa strategier har dock inte varit särskilt effektiva i att förändra människors beteende, eftersom man inte åtgärdar de verkliga orsakerna eller hindren i samhället som motverkar fysisk aktivitet. På senare år har olika samhällsaktörer och myndigheter blivit mer medvetna om samhällsstrukturens betydelse för människors förutsättningar för fysisk aktivitet. Forskning visar att insatser för att öka den fysiska aktiviteten i befolkningen sannolikt är mer effektiva om de samtidigt innebär förändringar i den fysiska och sociala miljön (2). På så sätt nås alla grupper i befolkningen, även de som är inaktiva (10)

Ett mastodontiskt sjukhusområde och ett pittoreskt kolonistugeområde i Kristianstad en solig dag i maj. Många miljöer skapar stora kontraster och variation. Hur påverkar det fysisk aktivitet?



En av de högst prioriterade folkhälsouppgifterna i samhället är alltså att öka den fysiska aktiviteten i befolkningen. En stillasittande livsstil och otillräcklig fysisk aktivitet är en betydande riskfaktor för ett stort antal kroniska sjukdomar, såsom hjärt-kärlsjukdom, cancer, typ 2-diabetes, övervikt och fetma, högt blodtryck, benskörhet, depression och många andra tillstånd, vilket starkt bidrar till sjukdomsburden och samhällskostnader. Fysisk aktivitet, å andra sidan, är en kraftfull friskfaktor med positiva effekter på bland annat fysisk, mental, funktionell och social hälsa (se ruta: ”Varför är det viktigt att främja fysisk aktivitet”) (4, 11).

Jag är övertygad om att kommunernas folkhälsoarbete med att skapa stödjande miljöer för ett aktivt liv är ett effektivt sätt att både förbättra folkhälsan och att spara pengar på det lokala planet. En bra folkhälsa skapar även ökad tillväxt. Vi måste bygga in fysisk aktivitet i vardagen och skapa bättre betingelser för det. Det är en grundförutsättning för att minska de sociala skillnaderna i befolkningens rörelsemönster. Lyckas vi med det är fysisk aktivitet sannolikt det område som ger de största effekterna på folkhälsan. GUNNAR ÅGREN,

GENERALDIREKTÖR, STATENS FOLKHÄLSOINSTITUT

VARFÖR ÄR DET VIKTIGT ATT FRÄMJA FYSISK AKTIVITET?

Fysisk inaktivitet orsakar varje år cirka 600 000 dödsfall och leder till att 5,3 miljoner friska levnadsår går förlorade på grund av förtida död och sjukdom i Europa (1). Fysisk inaktivitet ökar kraftigt risken för många kroniska sjukdomar, exempelvis hjärt-kärlsjukdom, typ 2-diabetes, högt blodtryck, benskörhet, depression och vissa former av cancer, medan regelbunden fysisk aktivitet och motion är en påtaglig "friskfaktor" som främjar hälsa, välbefinnande och livskvalitet (6, 7).

Stillasittande livsstil, tillsammans med felaktiga kostvanor, är även den primära orsaken till den dramatiska ökningen av övervikt och fetma vi sett de senaste trettio åren. Ungefär hälften av männen och fyra av tio kvinnor i Sverige är överviktiga eller feta. Den snabbaste ökningen av övervikt och fetma har skett bland barn (9).

Fysisk inaktivitet kostar samhället stora belopp varje år, utöver sjukdomsördan och det mänskliga lidandet. Vetenskapliga studier visar att inaktiva människor har markant högre sjukvårdskostnader än aktiva människor, och att en ökning av hälsofrämjande fysisk aktivitet hos tidigare inaktiva personer kan leda till stora besparingar för samhället (7).

Det är svårt att exakt beräkna hur mycket fysisk inaktivitet kostar det svenska samhället. Världshälsoorganisationen (WHO) beräknar att kostnaden för en nation med 10 miljoner invånare, där hälften av invånarna är otillräckligt fysiskt aktiva, uppgår till mellan 7 och 8 miljarder kronor eller 2 200–4 400 kronor per person och år (13). En svensk rapport beräknade kostnaden i Sverige till 6 miljarder kronor år 2003, oberoende av kostnaden för övervikt och fetma (15). Sannolikt är den totala kostnaden högre eftersom inte alla kroniska sjukdomar som har ett samband med en stillasittande livsstil är inräknade. Övervikt och fetma kostade det svenska samhället ytterligare 16 miljarder kronor år 2003 (17).

Kopplingen mellan byggd miljö och fysisk aktivitet

HUR MÄNNISKOR TRANSPORTERAR sig, leker, motionerar och på andra sätt rör sig fysiskt i vardagen påverkas av utformningen av våra städer och landskap samt av tillgången till olika transportsystem. Inte minst bostadsområdets utformning har sannolikt en stor betydelse för befolkningens hälsa och för förutsättningarna för olika former av fysisk aktivitet, eftersom bostadens närmiljö är den mest populära platsen för motion och rekreation.

Flera forskningsstudier visar att upplevd trygghet och säkerhet i bostadsområdet är en mycket viktig faktor som påverkar den fysiska aktiviteten hos många grupper. Detta samband är speciellt markant för sårbara grupper i samhället, exempelvis barn, äldre och kvinnor, särskilt kvinnor från etniska minoriteter (2).

Det är ännu inte helt klarlagt hur kriminalitet och oroligheter (exempelvis klotter, nedskräpning, bråk och hot, störande uppträdande) i ett bostadsområde påverkar invånarnas fysiska aktivitet. I den forskning som finns har man dock funnit ett samband mellan kriminalitet eller rädsla för att drabbas av brott och lägre aktivitetsnivåer hos kvinnor, speciellt från etniska minoriteter (2).

Bra belysning är viktigt för att öka tryggheten utomhus enligt ett antal vetenskapliga studier. Mörker är ett avsevärt hinder för promenader, speciellt för kvinnor (2).

Då de flesta människor bor i städer och tätorter i dag blir parkerna och den bostadsnära naturen extra viktig för rekreation, social samvaro och naturupplevelse. Värdet av naturens förmåga att stimulera våra sinnen, få oss att koppla av en stund och locka oss till fysisk aktivitet bör inte underskattas i samhällsplaneringen. Därför måste grönstrukturens värden och kvaliteter tas tillvara och utvecklas för att kunna utgöra basen för vår ekologiska läskunnighet och återhämtning. INES UUSMAN, F.D.GENERALDIREKTÖR, BOVERKET

Biltrafik är den vanligaste anledningen till otrygghet utomhus för många grupper. Ökad biltrafik i samhället leder inte enbart till att människor generellt tillbringar mer tid i stillasittande aktiviteter, utan ökar även risken för skador och dödsfall för oskyddade trafikanter. Utformningen av ett bostadsområde kan vara en bidragande orsak till kollisioner och trafikolyckor som drabbar fotgängare och cyklister. Områden och gatumiljöer som tillåter hög trafikvolym och hög fart orsakar generellt sett fler olyckor (12). Breda och raka bostadsgator utan träd bidrar till att bilar och andra fordon kör fort, vilket gör miljön farlig och otrygg för gående och cyklister (13). Är trafikvolymen i området stor motverkar det att människor promenerar, eftersom de upplever miljön som mer osäker (14, 15). Säkerheten för människor i alla åldrar som promenerar står i ett motsatsförhållande till hög hastighet på motorfordon, andelen kilometer större vägar genom ett bostadsområde, felaktigt eller olämpligt placerade busshållplatser och övergångsställen samt bristfällig belysning (16-19).

För att förbättra säkerheten och tryggheten är det speciellt viktigt att satsa på fysiska åtgärder i gatunätet som sänker den verkliga hastigheten på motorfordon.

Utglesning

När städer breder ut sig leder detta till att servicepunkterna glesas ut. Detta gör att tillgängligheten blir bristfällig med långa avstånd till destinationer, vilket medför att utbud och service inte finns inom promenadavstånd från människors bostäder. Utglesningen av servicepunkter i städer har en lång rad negativa effekter på hälsan. Flera studier visar att detta i allmänhet får negativa konsekvenser för den fysiska aktiviteten. Motsatsen till utglesning är hög täthet. En hög grad av förbindelser och länkar i vägnätet ger normalt fotgängaren och cyklisten många olika val av färdväg till en viss destination och kan förkorta resvägen (2).

Bostadsområdets utformning kan även bidra till den kraftiga ökningen av övervikt och fetma i världen, eftersom övervikt och fetma är vanligare i områden där markutnyttjandet gör att det är svårare att ägna sig åt fysisk aktivitet och aktiv transport. Ett liknande samband finns för områden där det är ont om anläggningar för fysisk aktivitet. Människor som bor i områden med en variation av affärer, utbud och service inom promenadavstånd har 35 procent lägre risk för fetma enligt en amerikansk undersökning (20). Ju större tillgänglighet, desto lägre risk för att invånarna utvecklar övervikt och fetma enligt en studie (3, 6, 20). Varje extra kilometer som invånarna promenerade minskade risken för övervikt och fetma med 4,8 procent. Människor som bor i samhällen med hög täthet promenerar mer, väger mindre och har mindre risk för att bli feta eller att utveckla högt blodtryck, än människor som bor i utglesade samhällen, oberoende av socioekonomiska faktorer. Andelen med övervikt och fetma var 60 procent i icke promenadvänliga områden jämfört med 35 procent i promenadvänliga områden.



Inom promenadavstånd

Människor som bor i promenadvänliga områden är mer fysiskt aktiva än invånare i mer bilorienterade/promenadfientliga områden. Framför allt promenerar de mer för att utföra vardagssysslor. Skillnaden kan vara så stor som 70 minuter mer fysisk aktivitet i veckan, även om man tar hänsyn till skillnader som hänger samman med inkomst och utbildning (21). Att främja fysisk aktivitet genom att skapa promenadvänliga stadsområden kan även bidra till ett ökat socialt kapital och engagemang för närmiljön samt främja sociala relationer och integration, vilket i sin tur har visat sig minska risken för kroniska sjukdomar och mental ohälsa (22, 23).

Flera studier visar att det är extremt viktigt att anläggningar, faciliteter och platser för motion och rekreation är lättillgängliga för att uppmuntra en fysiskt aktiv livsstil. Ju fler platser och faciliteter i området, desto högre sannolikhet att invånarna är regelbundet fysiskt aktiva (24). Människor med god tillgång till anläggningar och andra platser för fysisk aktivitet och rekreation har visat sig vara över 40 procent mer benägna att motionera dagligen eller nästan dagligen, jämfört med invånare som uppger att de har bristfällig tillgång (25).

Estetik

Att närmiljön uppfattas som estetiskt attraktiv är mycket viktigt för benägenheten att röra på sig, framför allt när det gäller rekreation och motion på fritiden. En miljö som upplevs som estetisk och attraktiv har visat sig ha ett samband med högre nivå av fysisk aktivitet hos invånarna (2). Områden utformade med många och lättillgängliga parker och grönområden främjar fysisk aktivitet. Bland annat har områden med fler parker och grönområden en större andel personer som promenerar eller cyklar som aktiv transport (26).

I Nynäshamns kommun har vi gjort en rejäl satsning på folkhälsofrågorna, där förutsättningarna för ett aktivt liv prioriteras högt. Trafik-, utbildnings-, stadsplanerings-, bostads-, hälso- och sjukvårdssektorn med flera, arbetar tillsammans för att främja ett aktivt liv hos kommuninvånarna. Målet är att det "aktiva" valet ska bli det enkla valet. En av våra satsningar på fasta tider för motion har dessutom visat att det aktiva valet också är ett val som i hög grad främjar sociala nätverk. ILIJA BATLIJAN, KOMMUNSTYRELSENS ORDFÖRANDE OCH KOMMUNALRÅD, NYNÄSHAMNS KOMMUN



Parker, grönområden och tätortsnära natur är viktiga samhällstillgångar eftersom de är de enda platser där många människor i städer över huvud taget kommer i kontakt med naturen. Kontakt med grönområden kan stimulera fysisk aktivitet, förbättra humöret, välmående och immunförsvaret, läkningsprocessen hos patienter samt öka produktiviteten och minska kriminaliteten, stressen och de kliniska depressionerna. Kontakt med natur är med största sannolikhet direkt avgörande för mänsklig utveckling och välbefinnande på lång sikt (2).

En undermålig utformning av ett område kan inte enbart bidra till en stillasittande livsstil, utan även till mental ohälsa såsom depression, ökad risk för hjärt-kärlsjukdom, övervikt och fetma, minska de sociala kontakterna och hindra att det uppstår olika nätverk (2).

Mer forskning behövs!

Det finns ett stort behov av svensk forskning ”under svenska förhållanden” på området eftersom de flesta studierna har genomförts i engelskspråkiga länder där den byggda miljön ofta ser väsentligt annorlunda ut (med till exempel annorlunda transportsystem, större brister i infrastrukturen för gång- och cykeltrafik, mindre andel grönyta i städer).

Hur påverkar olika egenskaper i miljön – exempelvis attraktivitet, tillgänglighet till kollektivtrafik och motionsanläggningar, belysning – olika former av fysisk aktivitet? Vilka skillnader finns mellan olika grupper i samhället?

Trappan underlättar ”smygmotion”

Trappdekaler för vardagsmotionens skull – alla insatser behöver inte vara dyra!

- Att ta trappan i stället för rulltrappan är ett smidigt exempel på vardagsmotion eller smygmotion.
- Mindre än 5 procent väljer trappan om de har ett val mellan trappa och rulltrappa (27)
- Trappdekaler, till exempel ”Träna hjärtat. Ta trappan!”, kan markant öka användandet av trappan, ibland med över 400 procent (28).
- Trappanvändandet kan öka från ungefär 2 till 13 procent med hjälp av trappdekaler i offentliga byggnader (27).
- Att regelbundet ta trappan, jämfört med att aldrig eller sällan göra det, är förknippat med bättre kondition, styrka och större viktnedgång, lägre kolesterol och lägre risk för bensjörhet och stroke. Även risken för förtida död är markant minskad genom regelbundet trappanvändande (28).
- Andra effektiva metoder kan vara att fräscha upp trapphus med ljusa färger, bakgrundsmusik, konst på väggarna och att göra trappan mer tillgänglig och framträdande i en byggnad (29).



GODA MÖJLIGHETER TILL VARDAGLIG KONTAKT

Promenadvänliga bostadsområden främjar sociala relationer och sammanhållning. Invånare i sådana områden känner sina grannar bättre, litat mer på människor och engagerar sig mer politiskt och socialt jämfört med invånare i mer promenadfientliga områden. Promenadfientliga områden är ofta utformade för att gynna bilen som transportmedel, vilket främjar social isolering. Bostadsområden med hög trafikvolym och få trottoarer, där de boende i huvudsak ser sitt område från bilen, har sämre förutsättningar för att skapa sociala nätverk och sociala kontakter.

Medvetenheten ökar hos forskare om sambandet mellan graden av socialt engagemang och hälsa. Ju mer integrerade vi är i vårt bostadsområde eller lokalsamhälle, desto lägre är risken att råka ut för förkylningar, hjärtattacker, stroke, cancer, depression och egentligen alla former av förtida död.

Goda förutsättningar för ett aktivt liv kan alltså ha många fördelar för ett lokalsamhälle förutom själva effekten av fysisk aktivitet för hälsan (2).

Fysisk planering

Fysiska strukturer i samhället styrs till stor del av den fysiska planeringen genom plan- och bygglagens (PBL) instrument och processer. Översiktsplanen är ett viktigt dokument där man arbetar med långsiktig utveckling av hela kommunen. Planen är inte juridiskt bindande, men är vägledande när kommunen upprättar detaljplaner och områdesbestämmelser samt prövar bygglov enligt plan- och bygglagen. Översiktsplanen är ett samlat beslutsunderlag där man kan lyfta viktiga frågor som tillgänglighet och folkhälsa. Därför är det av stor vikt att till exempel folkhälsoplanerare, skola och andra förvaltningar aktivt deltar i processen med att ta fram översiktsplaner för att se till att behoven av stödjande miljöer för ökad fysisk aktivitet tillgodoses.

Behovet av bostadsnära natur

Att bo nära och ha tillgång till natur är en viktig förutsättning för ett aktivt liv. Det kan handla om parker, kolonilotter, privata tomter, skogsområden, sjöar och andra vattendrag och tätortsnära natur som fungerar som en sammanbindande länk mellan natur i staden och natur ute i landskapet. Att vistas i, eller exponeras för, natur har påtagliga hälsoeffekter oberoende av hälsovinster med fysisk aktivitet. Kombinationen ”fysisk aktivitet” och ”naturvistelse” kan därför i mycket hög grad främja folkhälsan (2). Trots de positiva effekterna på

VARFÖR SATSA PÅ SAMHÄLLSPANERING FÖR ETT AKTIVT LIV?

Insatser i den byggda miljön för att skapa stödjande miljöer

- har stor potential att nå grupper med stillasittande livsstilar
- kan nå en stor andel av befolkningen
- är exempel på långsiktigt folkhälsoarbete
- åtgärdar ofta de verkliga orsakerna till människors stillasittande livsstil
- kan främja sociala relationer och sammanhållning i ett område genom att erbjuda goda möjligheter till daglig mänsklig kontakt.

Det är dessutom varje människas rättighet att ha god tillgång till säkra och trygga platser för fritidsaktiviteter, utevistelse, lek, aktiv transport och andra former av fysisk aktivitet.



hälsan och trots att människor vanligtvis sätter mycket stort värde på naturen, minskar andelen grönyta i tätorter (30). Den bostadsnära naturen minskar genom att den ”naggas i kanten” eller att den sköts sämre, och genom att stora naturområden i attraktiva lägen exploateras för ny bebyggelse.

Boverket (31) har nyligen publicerat en modell och vägledning för att säkra den bostadsnära naturen genom att se till att den är tillgänglig, nåbar och av god kvalitet. Boverket rekommenderar:

Tillgång: ”För att uppnå målet om god bebyggd miljö bör bostadsnära natur som ligger inom 300 meter från befintliga bostäder och skolor särskilt uppmärksammas i planeringen och behovet av planstatus och skydd enligt plan- och bygglagen respektive miljöbalken bör övervägas. Vid planering av nya områden bör behovet av bostadsnära natur inom 300 meter från bostäderna och skolorna tillgodoses” (31).

Nåbarhet: ”Nåbarheten till bostadsnära natur inom 300 meter från bostaden bör beaktas i planeringen och förvaltningen av bebyggelse” (30).

Kvalitet: ”Lägg grunden för utveckling av kvaliteterna i den bostadsnära naturen genom att koppla insatser i den fysiska planeringen till gestaltningen och den långsiktiga förvaltningen” (31).

Lärande exempel

ETT STORT ANTAL KOMMUNER planerar eller genomför redan åtgärder som främjar ett aktivt liv. Här följer ett axplock av några kommuners och aktörers visioner och arbete inom området.

Lund – den hållbara staden

Naturbussen i Lund är ett exempel på hur man kan arbeta med att förbättra tillgängligheten till naturområden i en kommun.

Lunds kommun har länge prioriterat samhällsplanering, exempelvis genom ett systematiskt arbete för att utveckla infrastrukturen för gång- och cykeltrafik, ett långsiktigt grönstrukturprogram med bland annat gröna stråk som länkar samman stadskärnan med ytterområdena samt utveckling av förskolors och skolors utemiljö bland annat genom konceptet gröna skolgårdar. I kommunen finns även två näridrottsplatser, en specialanpassad lekplats för funktionshindrade och en naturbuss som förbättrat tillgängligheten till naturområden med



Människan mår bra av att vistas i naturen. Grönska skänker avkoppling för kropp och själ, och bidrar till att förebygga stress och utbrändhet. Natur i närheten av där människor bor bjuder in till lek, rörelse och naturupplevelser. Det är viktigt att bevara, vårda, utveckla och tillgängliggöra tätortsnära natur, eftersom 84 procent av Sveriges befolkning bor i städer och tätorter.

ANNA VON SYDOW, CHEF FÖR ENHETEN FÖR FRILUFTSLIV OCH SKÖTSEL, NATURVÅRDSVERKET

mera. Lund är den kommun i landet som har högst andel cykelresor och trenden går mot sjunkande andel bilresor. Satsningarna på förbättringar av den fysiska miljön kompletteras med olika kampanjer och strategier, bland annat cykelveckor, hjälmkampanjer, vandrande skolbuss och hälsotrampare.

Framgångsfaktorer har varit att man utvecklat ett helhetsperspektiv i trafikplaneringen och att folkhälsoperspektivet tidigt varit en del av kunskapsunderlaget. Arbetet med miljöanpassade transporter i Lund (LundaMaTs) med hörnstenarna trafik, miljö och hälsa har utvecklats till en förebild för många andra kommuner i landet. En speciell tillgänglighetsrådgivare finns sedan länge anställd på Stadsbyggnadskontoret. Folkhälsofrågor som ofta diskuteras i planarbetet är delaktighet, tillgänglighet, trygghet, mötesplatser, grönområden och olika gruppers speciella behov. Vid tågstationen finns en stor övervakad cykelparkering och ett stort utbud av låncyklar (Lundahoj). Det är förbjudet att åka moped, oavsett modell, på de flesta gång- och cykelbanor i Lund. Lund var årets cykelstad år 2001.

Mer finns att läsa på www.lund.se.

Örebro – den gångvänliga staden

Örebro kommun har tagit fram en gångstråkplan som omfattar hela staden ("Den gångvänliga staden") och ett grönstrukturprogram för att bevara och utveckla parker, grönområden och annan natur i tätort. Viktiga mål är att skapa upplevelserika stadsrum, verka för stadsförnyelse och förbättra trygghet, tillgänglighet och attraktivitet. Läs mer på www.orebro.se.

Speciellt intressant är ett fyra kilometer långt upplevelsestråk som anlagts med tio skulpturer och konstverk längs Lillån – Lilla Å-promenaden. Stråket, som är tillgängligt för fotgängare och cyklister, har utformats med permanent ljussättning som vunnit det stora ljuspriset. Genom ljussättningen och konstverken skapades en helhet som lyfte området på flera sätt. Initiativtagare till detta projekt var konstnären Stefan Rydén som engagerade ett stort antal personer och privata och offentliga aktörer för att integrera konsten i nya samarbetsformer. Målet var att konsten skulle finnas på de platser där människor



Satsningen "Lilla Å-promenaden" i Örebro med skulpturer och prisbelönt ljussättning. Ett bra exempel på samarbete över gränserna mellan arkitektur, konst, folkhälsa och transportplanering.

rör sig i vardagen och att skapa en delaktighet hos invånarna kring viktiga stadsprojekt. Från att tidigare nästan ha varit en helt bortglömd del av staden som få människor kände till, har upplevelsestråket längs Lillån tilldragit sig stort intresse och blivit populärt och välbesökt.

Läs mer på Stefan Rydéens hemsida, www.stefanrydeen.se.

Örnsköldsvik

– storsatsar på friluftsliv och bostadsnära natur

Örnsköldsvik har med sin variationsrika natur stora möjligheter att utveckla ett unikt friluftsliv. För att kommunens invånare och turister ska lockas ut och hitta till alla utflyktsmål har en 140-sidig naturguide tagits fram. Den ger en heltäckande bild av kommunens möjligheter till friluftsliv. Naturguiden består av tre delar: guiden, en utflyktskarta och en adressförteckning. Guiden finns även på engelska och tyska. I dagarna pågår en uppdatering och nytryck av upplagan. Läs mer på www.ornskoldsvik.se/naturguiden.

Kommunen har sedan länge prioriterat närnaturområden till alla skolor och förskolor för att naturen ska kunna användas som lärmiljö för utepedagogik och för att eleverna ska lockas till fysisk aktivitet och rekreation. Alla skolor och förskolor i kommunen har i översiktsplanen lagt in vilka närnaturområden som är viktiga just för dem. Vissa ligger i direkt anslutning till skolan, i andra fall är det en bit att gå. En översyn av skolors och förskolors närnaturområden planeras, för att rangordna ytorna efter hur mycket de används eller hur viktiga de är. Planer finns att även koppla närkulturmiljöer till dessa. Närnaturområden omnämns även i kommunens nya naturvårdsprogram där riktlinjer markerar att skolor och förskolor ska ha tillgång till lättillgängliga naturområden av bra kvalitet.

I Örnsköldsvik satsas det på vidareutveckling av den befintliga tätortsnära idrotts- och rekreationsanläggningen Skyttis. Anläggningen är lättillgänglig och används såväl för idrottsevenemang av internationell karaktär som för aktiviteter för allmänheten i bygden och närliggande skolor. Skyttis har Sveriges längsta rullskidbana. Asfalterade spår kan användas för bland annat skidor, cykel, inlines och rullstolsåkning. Området är särskilt attraktivt för äldre och funktionshindrade. Spåren har full belysning och erbjuder olika långa sträckor och olika svårighetsgrader.

Läs mer om Örnsköldsviks arbete på www.ornskoldsvik.se.



Alingsås har en av landets säkraste och tryggaste infrastrukturer för barns aktiva transport till skolan.

Alingsås – den sammanhängande blandstaden

I Alingsås kommun integreras folkhälsoarbetet i samhällsplanerarfunktionen. Målet är att skapa ett helhetsperspektiv i samhällsplaneringen, bland annat inom ramen för målen med hållbar utveckling. Översiktsplaneringen utgår från tre samverkande huvudstrategier:

Cykelstaden – man ska lätt kunna gå eller cykla i Alingsås. Särskilt viktiga är cykelvägar som leder till skolor och centralstationen. Alingsås har bland annat en av landets säkraste och tryggaste infrastrukturer för barns aktiva transport till skolan.¹ I policyn står bland annat: ”Cykelvägarna är så gena som möjligt och håller hög standard, de har god vägvisning och det finns väl fungerande

1. I en studie av tillgänglighetsvillkoren, bland annat gällande barns skolvägar, i städerna Alingsås, Helsingborg, Nynäshamn, Trelleborg och Saffle hade Alingsås och Helsingborg bäst resultat. Dock var det bara en dryg tredjedel av barnen som hade en helt säker och trygg skolväg i Alingsås, vilket visar att det finns en hel del arbete kvar att genomföra (Reneland 2004, Tillgänglighetsvillkor för svenska städer).

cykelparkeringar. Huvudnätet för cykelvägar fungerar både när det är ljust och mörkt. Barriärer såsom järnväg och hårt trafikerade vägar överbryggas genom att gång- och cykelpassager är attraktivt och tryggt utformade. Gång- och cykelvägar upplevs oftast trygga därför att de ligger intill bebyggelse och platser som är befolkade både dag- och kvällstid. Även snöröjningen på gång- och cykelvägarna håller hög standard.”

Sammanhängande staden – bebyggelse, grönområden med rekreationsområden samt infrastruktur hänger samman och har potential att påverka folkhälsan och skapa en god miljö. Närhet är viktigt: det ska inte vara längre än tre kilometer från ett områdes yttersta del till stadens centrala delar. Det ska maximalt vara 500 meter till närmaste grön- och sjöområde från ett bostadsområde.

Blandstaden – olika former av stads- och boendebebyggelse skapar goda förutsättningar för en känsla av trygghet och trivsel, och det förväntas motverka segregation och främja integration. Områden som är befolkade under dygnets senare timmar uppfattas som tryggare.

En ny översiktsplanering har nyligen tagits fram. Läs mer på www.alingsas.se.

Var tid kräver sina lösningar för befolkningens fysiska aktivitet och hälsa. Under 2000-talet kommer en stor utmaning vara att förena ett samhällsbyggande för ökad fysisk aktivitet med en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Jag tror att det kan lyckas om man dels skapar stödjande miljöer för fysisk aktivitet som utgår från befolkningens olika behov, önskemål och möjligheter, dels tillämpar en närhets- och tillgänglighetsprincip för dessa miljöer vid planering av tätorter och städer. PETER SCHANTZ, DOCENT OCH FORSKNINGSLEDARE FÖR TEMA RÖRELSE, HÄLSA OCH MILJÖ VID GIH I STOCKHOLM



Eskilstuna – den framtida staden

Eskilstuna kommun har tagit fram en vision om den framtida staden – ”Fristaden”. Trafikmiljön ska utformas så att invånarna känner säkerhet och inbjuder till att välja cykeln till och från skolan eller jobbet. Visionen har mycket gemensamt med Lunds arbete med LundaMaTs. Vidare anges att en vacker stad blir levande om den kan användas, det vill säga om miljön inbjuder till möten och samvaro mellan människorna i den. Därför ska kommunen ta vara på värdena kring vattendragen och ge goda förutsättningar för bad och fiske samt underlätta gång och cykling genom att bygga ut promenad- och cykelvägar.

Exempel på uppsatta mål:

- Till 2010 minska utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med 10 procent jämfört med 2000 års nivå.
- Öka andelen gång- och cykeltrafik.
- Förbättra hälsan genom ökad cykling och gång hos elever och skolpersonal.
- Minska föräldrars bilskjutsande till och från skolan (med 6 procent från 2005 fram till 2008).

Eskilstuna kommun har tidigare (2002–2004) bedrivit ett större cykelprojekt som finns dokumenterat på webben genom dokumentet ”Cykelstaden Eskilstuna”. Andelen cyklister ökade med ungefär 11 procent vid en jämförelse mellan våren 2003 och våren 2004. Eskilstuna var årets cykelstad år 2000. Staden ingår även i ett nätverk med andra framstående cykelstäder såsom Linköping, Gävle, Uppsala, Västerås och Karlstad.

Mer finns att läsa på www.eskilstuna.se.

Nynäshamn – en bred folkhälsosatsning

Nynäshamns kommun genomför en omfattande treårssatsning på att investera i folkhälsa – *För ett längre liv och en bättre hälsa: Hälsa till Nynäshamn!* Utgångspunkter är att folkhälsoarbetet måste bedrivas på bred front. Satsningen ska riktas till hela befolkningen. Ett folkhälsoperspektiv finns med redan i planeringsstadiet av ny bebyggelse. Enligt Maria Landin, tillförordnad chef för miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, har en utredning gjord i kommunen visat att bostäder belägna långt från allmänna kommunikationer minskar den fysiska aktiviteten (den tid man ägnar åt vardagsmotion). Landin drar slutsatsen att det bästa är att bygga nära bra kommunikationer. I de fall ny bebyggelse etableras i områden med sämre kommunikationer planeras därför stora investeringar för gång- och cykeltrafik, infartsparkeringar och goda bussförbindelser till pendeltåget. Föreningsliv, frivilligorganisationer och näringsliv är viktiga för de centrala myndigheternas arbete. I kommunen är

Bild från föregående sida: Längs den tre kilometer långa Strandvägen i Nynäshamn finns fem stationer utplacerade med redskap för motion och träning. ”Sveriges längsta idrottsplats” invigdes i september 2007.

man övertygad om att en satsning på folkhälsan ger bättre utdelning för den framtida ekonomin än om pengarna används till att uppnå soliditetsmål på kort sikt. Totalt satsar kommunen 33 miljoner kronor under tre år. Många satsningar handlar om att förbättra förutsättningarna till ett aktivt liv.

Exempel på relevanta målsättningar och aktiviteter är att

- förbättra tillgängligheten för fotgängare på gator och torg och i många andra miljöer
- investera i gång- och cykelvägar för att undanröja hindren för alla kommuninvånare som kan och vill göra det hälsosamma valet
- skapa mötesplatser för äldre där man kan träffas, samtala, äta eller delta i aktiviteter
- skapa regelbundna promenadgrupper och motionsrundor i olika delar av kommunen
- minska antalet fallolyckor bland äldre genom förebyggande arbete
- minska andelen vuxna med övervikt respektive fetma med minst 30 procent under 2006–2008
- att halvera andelen barn med övervikt respektive fetma under 2006–2008.

Några av de prioriterade investeringarna gynnar främst barn och ungdomar genom att ett aktivitetshus i Nynäshamn och en fritidsgård i Sorunda byggs och att simhallen i Ösmo och Viaskolans gymnastiksal renoveras.

Mer information finns på www.nynashamn.se.

Hageby, Norrköping – en förnyad stadsdel

Hageby är ett miljonprogramområde i Norrköping som under de senaste åren har genomgått en förnyelse ("Ditt nya Hageby"), vilket bland annat har skapat bättre och tryggare förutsättningar för fysisk aktivitet för de boende:

- En gammal panncentral har rivits och blivit till en blomstrande kulle med intilliggande boulebana.
- Genomfartsleden som tidigare orsakade stora problem på grund av att bilar och andra fordon körde fort har byggts om till en lugn förortsgata med fartbegränsning och många övergångsställen.
- Skolgården och fotbollsplanen har renoverats och utvecklats. Före ombyggnaden var de oattraktiva men är nu attraktiva och inbjuder till rörelse för både barn och vuxna.
- Gymnastiksalen hade ett omfattande renoveringsbehov och har byggts om.
- Motions- och promenadspåren har städats för att öka trivsel och användbarhet.

- Ett bostadsrättsbolag har satsat på egna anläggningar för friskvård och träning samt attraktiva rekreationsplatser för vuxna och lektytor för barn.

Förändringarna i den yttre fysiska miljön är endast en del av satsningarna i Hageby. "Ditt nya Hageby" driver projekt på en rad områden – sy- och dator-kunskapskurser, kurser i cykling för invandrarkvinnor, projekt för att minska ohälsotalen hos de boende. Framgångsreceptet i Hageby är bland annat att över 100 personer har engagerat sig som "eldsjälar" och varit ansvariga för ett stort antal olika projekt i bostadsområdet och att ett stort antal aktörer är och har varit involverade i satsningen. Utgångspunkten i förändringsarbetet har varit att bostadsområdet måste förändras "inifrån och ut" och genom delaktighet och engagemang från de boende. "Ditt nya Hageby" är ett exempel på en insats som genom olika åtgärder både förnyar bostadsområdet och förbättrar förutsättningarna för ett aktivt liv.

Läs mer om "Ditt nya Hageby" på www.dittnyahageby.nu.

UTMANINGAR FÖR KOMMUNERNA

- Öka investeringen i gång- och cykeltrafik.
- Förbättra den allmänna promenadvänligheten genom noggrann skötsel av gång- och cykelbanor.
- Värna utbudet av service och affärer inom promenadavstånd från bostäder.
- Rusta upp och förnya lekplatser, förskole- och skolgårdar.
- Värna grönstrukturen, motverka "naggandet i kanten".
- Öka tillgängligheten och förbättra kvaliteten av parker, grönstruktur och annan bostadsnära natur.
- Bygga näridrottsplatser i närmiljön för ökad spontanidrott.
- Erbjud ett utökat utbud av mötesplatser för fysisk aktivitet – inte minst för äldre.
- Främja användandet av trappor genom att exempelvis utforma attraktiva trapphus.
- Utveckla utbudet av motionsanläggningar så att det passar fler grupper.
- Öka barnens rörelsefrihet i närmiljön och samhället genom att integrera barnplaner och barnkonsekvensanalyser i samhällsplaneringen.
- Agera för att förbättra barns möjligheter till aktiv transport till skolan.
- Bevara allemansrätten och värna strandskyddet.
- Upprätta grönstrukturprogram.
- Satsa på aktivitetsfrämjande samlingsplatser för ungdomar.

Det är inte alltid kommunerna har resurser att genomföra allt förändringsarbete som behövs på en gång. Dessutom kan resurserna användas till alternativa verksamheter och konkurrerande ändamål. Kommunens verksamhet och agerande inom ett visst område blir en kompromiss och är beroende av prioriteringar i planeringen.

Synergieffekter av en satsning på ett aktivare liv kan dock bidra till att uppnå viktiga mål inom folkhälsa, miljö, trafik och andra sociala mål:

- ökad utevistelse
- förbättrad folkhälsa och ökad fysisk aktivitet
- ökad sammanhållning och socialt kapital i bostadsområdet och på orten
- förstärkta sociala relationer och minskad social isolering
- bättre tillgänglighet för icke motorburna trafikanter
- större delaktighet och inflytande
- ökad säkerhet och trygghet
- minskade luftföroreningar från trafiken och minskat användande av fossila bränslen, vilket bidrar till en hållbar utveckling.

UTMANINGAR FÖR ANDRA AKTÖRER

Allmännyttan och bostadsrättsföretag:

- Utveckla egna anläggningar för motion och friskvård för de boende.
- Utforma bostadsgårdar till mötesplatser för alla och lekplatser för barn.
- Samverka med kommunen eller stadsdelen för att utveckla omgivande stödjande miljöer för fysisk aktivitet, exempelvis parker, lekplatser och grönytor.

Länsstyrelserna:

- Utforma regionala cykelplaner för att förbättra sammanhängande cykelvägnät i regionen och mellan tätorter.
- Utforma regionala program för att göra friluftslivet mer tillgängligt, bland annat genom utveckling av tätortsnära grönstråk och leder.

Idrottsrörelsen:

- Samverka med kommunen för att öka tillgängligheten till platser där idrottsverksamhet och föreningsliv äger rum, bland annat genom att identifiera de behov som finns av separata gång- och cykelvägar till idrotts- och motionsanläggningar.



Återkoppling från deltagare vid seminarier och workshops 2006–2007

NEDANSTÅENDE ÅTERKOPPLING baseras på synpunkter och information från deltagare på seminarier/workshops arrangerade i Stockholm 16 mars 2006 och i Nynäshamn 10 maj 2007. Deltagande var bland annat samhällsplanerare, folkhälsovetare, beslutsfattare, forskare, ingenjörer och arkitekter. Även ett antal synpunkter mottagna via e-post finns beskrivna nedan.

1

HUR KAN VI PÅVERKA DEN BYGGDA MILJÖN SÅ ATT DEN STIMULERAR TILL ETT AKTIVT LIV?

- Bostadsområden behöver andas tillit, gemenskap, samvaro, lek, fritid och vila. Möjligheter till stimulans, avkoppling, fest, dans, tystnad, trygghet och drogfrihet bör finnas. Bostadsföretag behöver uppmuntras till att planera för ytor och anläggningar för motion och rekreation nära bostäder.
- För att främja folkhälsan ska en god bebyggd miljö innehålla mötesplatser inom säkert gångavstånd som bryter upp ensamhet och motverkar hinder för social samvaro, maximalt 2 km till skolan, kvartersbutiker och kollektivtrafik. Tillgängliggörande av mötesplatser för alla, anpassade till funktionella hinder och behov såsom kultur, härkomst, socialgrupp och förmåga, är av stor vikt. En god bebyggd miljö är en miljö som är "inkluderande". Det är grundläggande att ta med de olika specialgrupperna i den fysiska planeringen för att få reda på vilka behov som finns samt få svar på tänkbara lösningar.
- Grönt på kartan innebär inte alltid att denna grönplätt är tillgänglig. Det kan vara en privat gräsmatta! Det är funktionen på grönstrukturen som är viktig. Tillgängliga grönytor, nära till naturen, nära till gång- och cykelbanor, utbyggda gång- och cykelnät och spontanlektytor är viktiga beståndsdelar för främjande av fysisk aktivitet. Att satsa på en utökad kollektivtrafik möjliggör tillgängligheten i samhället. En konkretisering av "mjuka" frågor i till exempel hälsoekonomiska termer är av stor vikt för ett framgångsrikt arbete i den fysiska planeringen för främjande av ett aktivt liv.
- Ur en säkerhetsaspekt är belysning en viktig faktor. Här är ett omvänt belysningsperspektiv av värde, det vill säga mer belysning på gång- och cykelbanor i stället för på motorleder. En trygghetsfaktor för äldre är att bänkar, som möjliggör promenad med vilopaus, finns tillgängliga.

VAD KAN KOMMUNERNA OCH FOLKHÄLSO-SAMORDNAREN GÖRA FÖR ATT TIDIGT FÅ IN FOLKHÄLSOFRÅGOR I SAMHÄLLSPANERINGEN?

- Det krävs ett bättre samarbete i kommunerna, som bryter sektorsgränser och underlättar tvärsakliellt arbete mellan förvaltningar. För att nå en gemensam syn fordras samkörning mellan förvaltningar. En bättre kontakt behövs mellan "hårda" och "mjuka" nämnder, exempelvis stadsbyggnadskontor, gatu- och park- samt övriga avdelningar. Hälsokonsekvensbedömningar (HKB) är ett bra verktyg för det, men HKB måste vara smidigt att använda. I Östersund är HKB ett arbetsredskap som man nu för in i den fördjupade översiktplaneringen. Det skulle dock vara bra att ha ett gemensamt redskap som kombinerar miljö-, hälso- och barnkonsekvensbeskrivningarna, annars är risken stor att man inte orkar med denna helhet!
- Nynäshamn var tidigare en låst kommun för workshopens perspektiv "Fysisk aktivitet i samhällspaneringen och aktiva transporter". Det som har låst upp situationen är ett nytt kommunalråd. Folkhälsoperspektivet har blivit nyckeln till att se planeringsfrågorna ur en ny synvinkel. Pengar har reserverats tidigt för folkhälsofrågor i budgetarbetet.
- En viktig förutsättning för folkhälsoarbetet är var i organisationen befattningen finns, det vill säga var i beslutsprocessen man befinner sig, en fördel är om man är placerad centralt, direkt under kommunstyrelsen. Ett sätt att komma med i arbetet är att bjuda in sig själv till samtalen om planeringsfrågor. Det behövs att någon med folkhälsokunskap har tillgång till planeringsgrupper/strukturer med "vigd plats", för att bevaka intressen och visa på vad man har att tillföra. Det är då av tyngd att man är påläst och konkret både i framförande och vid remissvar så att man gör sig behövd.

VILKA HINDER FINNS?

- Många kommuner säger att de har en "hälsoprofil" och att det gynnar fysisk aktivitet, och samtidigt tas många beslut som går i motsatt riktning. Exempelvis läggs skolor ned, vilket gör att barn får längre till skolan, något som i sin tur medför ökat bilskjutsande, shoppinggallerior öppnar upp utanför stadskärnan, vilket ökar bilåkandet och populära bostadsområden exploateras till den grad att det knappt finns några gemensamma platser kvar – grönytor, skog, lekplatser, öde mark, strandlinjen. Allt detta försämrar möjligheterna till fysisk aktivitet.
- Det är lätt att ta beslut att man ska jobba med folkhälsofrågor, men inte hur. Många politiker och beslutsfattare tycks tro att bara för att det finns gröna områden på en karta så är situationen god nog. Vad som ofta glöms bort är att kartan inte säger något om tillgängligheten och användbarheten. Grönområdena kan exempelvis bestå av åkrar. Bilden av den natursköna kommunen gör det svårt att argumentera med kommunpolitikerna för bättre tillgänglighet. Detta är ett hinder för att samhällsplaneringen ska främja fysisk aktivitet. Man ska ju inte behöva ta bil eller buss till grönområdena!
- Många folkhälsoplanerare upplever att det är svårt att få tillgänglighet till de "rum" där man jobbar med planeringsfrågorna. Hur folkhälsoarbetet är organiserat och var i organisationen man befinner sig, avgör ofta om man har tillträde till olika frågor och vilka man kan påverka. Svårigheten med att få gehör för folkhälsofrågor kan bero på att det är mjuka spörsmål såsom beteendefrågor och människors direkta hälsa. Lösningen handlar om att blanda sig in i samtalen kring planeringsfrågors inverkan på livsvillkor, att tycka till i allmänna debatter, ge förslag och lämna synpunkter. Mjuka frågor måste konkretiseras och mätas och kunna visas på papper och siffror för att få genomslag. Mer hälsoekonomi behövs!
- I Stockholms stad har man skyltat upp cykelvägarna men man tänker fortfarande ändå bil. Exempel på detta är att man inte ger prov på bra alternativa cykelvägar, utan skyltar de cykelvägar som går parallellt med bilvägarna. Dessutom saknar gångvägarna fortfarande skyltning. En kartläggning på arbetsplatser i Stockholms län har visat att den fysiska miljön inte underlättar för de anställda att efterkomma budskapet att vara fysiskt mer aktiva. Exempelvis var trappor svåra att finna, mörka och ruffiga, däremot fanns hissar mycket tillgängligare och var rena och prydliga.

VILKA MÖJLIGHETER FINNS? HUR SKAPAS ETT BRETT ENGAGEMANG?

- Medborgargrupper är ett sätt att ge folk verktyg att beskriva behov och önskningar. Ett annat sätt är att låta barnen få större inflytande över den fysiska miljön. Om man engagerar barn och ungdomar i processer bör man reservera medel för åtgärder som kan ske snabbt. Annars kan processen att involvera barn bli kontraproduktiv. En möjlighet att främja ett medborgarintresse kring denna typ av frågor, och samtidigt skapa en medborgarträning, är att utveckla ämnesintegrerande projekt i skolan (till exempel i ämnena idrott och hälsa och samhällskunskap) kring frågor om stödjande miljöer för fysisk aktivitet.
- Diskutera folkhälsofrågorna i arbetet med översiktsplanen i kommunen och lyft fram lärande exempel.
- Det borde finnas en bra modell för att hämta in synpunkter från användarna av cykelvägarna. Det gör man på vissa håll, exempelvis i Skarpnäck har man bjudit in kommuninvånarna för att få synpunkter på hur grönområden ska utformas.
- Det är viktigt med uppföljning, vilket inte alltid sker.
- Samordning av relevanta principdokument såsom miljömålen och barnkonventionen är av vikt.

LÄSTIPS

Boverket. Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera. Karlskrona: Boverket; 2002.

Boverket. Bostadsnära natur – modell och vägledning för att säkra tillgången. Ulrika Åkerlund. Dnr 2309-1215/2007. Karlskrona: Boverket; 2007.

Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket. Trafik för en attraktiv stad. Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket; 2007.

Faskunger J. Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. En kunskaps-sammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet". Östersund: Statens folkhälsoinstitut; 2007.

Schäfer Elinder L, Faskunger J. Fysisk aktivitet och folkhälsa. Rapport 2006:13. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut; 2006.

Edwards P, Tsouros A. Promoting physical activity and active living in urban environments. The role of local governments. The Solid Facts Series. Köpenhamn: WHO Regional Office; 2006.



Referenser

1. World Health Organization. The World Health Report 2002 - reducing risks, promoting healthy life. Geneva; 2002.
2. Faskunger J. Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet". R 2007:3. Östersund: Statens folkhälsoinstitut; 2007.
3. UK Department of Health. At least five a week: Evidence on the impact of physical activity and its relationship to health. London: Department of Health; 2004. A report from the Chief Medical Officer.
4. Schäfer L, Faskunger J. Fysisk aktivitet och folkhälsa. R 2006:13. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut; 2006.
5. Socialstyrelsen. Folkhälsorapport 2005. I: Sjöstedt L, red. Stockholm: Epidemiologiskt Centrum, Socialstyrelsen; 2005.
6. WHO. Steps towards a more physically active Europe. Working paper. 2006.
7. Bolin K, Lindgren B. Fysisk inaktivitet – produktionsbortfall och sjukdomskostnader. I: FRISAM, red. Stockholm; 2006.
8. Committee on Physical Activity H, Transportation, and Land Use. Does the built environment influence physical activity? Examining the evidence. Washington: Transportation Research Board/Institute of Medicine; 2005.
9. Persson U, Ödegaard K. Indirekta kostnader till följd av sjukdomar relaterade till övervikt och fetma. Lund: Institutet för hälso- och sjukvårdsekonomi; 2005. IHE e-rapport 2005:3.
10. Sallis JF, Bauman A, Pratt M. Environmental and policy interventions to promote physical activity. *Am J Prev Med* 1998;15(4):379-97.
11. Yrkesföreningar för fysisk aktivitet. Fysisk aktivitet i sjukdomsprevention och sjukdomsbehandling. 2.uppl. R 2008:4. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut; 2008.
12. Roberts I, Norton R, Jackson R, Dunn R, Hassall I. Effect of environmental factors on risk of child pedestrians by motor vehicles: a case-control study. *British Medical Journal* 1995;310:91-4.
13. Meyer MD, Dumbaugh E. Institutional and regulatory factors related to non-motorized travel and walkable communities. Washington: Prepared for the Transportation Research Board and the Institute of Medicine Committee on Physical Activity, Health, Transport, and Land Use; 2004. Does the built environment influence physical activity? Examining the evidence TRB Special Report 282.
14. Forward SE. Behavioural factors affecting modal choice. Project ADONIS. I: Programme ECutTRPottF, red. Linköping: Swedish Road and Transport Research Institute; 1998. UR-96-SC.326.
15. Forward SE. Modes of transport on short journeys: attitudes and behaviour of the inhabitants of Gothenburg. Linköping: Swedish Road and Transport Research Institute; 1998. Report 437.

16. Jacobsen PL, Anderson D, Winn D, Moffat J, Agran P, Sarkar S. Child pedestrian injuries on residential streets: Implications for traffic engineering. *Institute of Transportation Engineering Journal on the Web* 2000;(Februari):71-5.
17. Levine N, Kim K, Nitz L, red. Traffic safety and land use: A spatial analysis of Honolulu motor vehicle accidents. Paper presented at the 1994 ACSP Conference; Phoenix, USA; 1994.
18. Walgren S. Using geographic information systems (GIS) to analyze pedestrian accidents. Seattle: City of Seattle Transportation Department; 1998. Hämtad 2005-12-01 från <http://www.cityofseattle.net/td/ite.asp>.
19. Loukatou-Sideris A. Transportation, land use, and physical activity: Safety and security considerations. Paper prepared for the Transportation Research Board and the Institute of Medicine Committee on Physical Activity, Health, Transportation, and Land Use; 2004. Does the built environment influence physical activity? Examining the evidence TRB Special Report 282.
20. Frank LD, Andresen MA, Schmid TL. Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars. *Am J Prev Med* 2004;27(2):87-96.
21. Saelens BE, Sallis JF, Black JB, Chen D. Neighborhood-based differences in physical activity: an environment scale evaluation. *Am J Public Health* 2003;93(9):1552-8.
22. Kaplan S, Kaplan R. Health, supportive environments, and the Reasonable Person Model. *Am J Public Health* 2003;93(9):1484-9.
23. Leyden KM. Social capital and the built environment: the importance of walkable neighborhoods. *Am J Public Health* 2003;93(9):1546-51.
24. Parks SE, Housemann RA, Brownson RC. Differential correlates of physical activity in urban and rural adults of various socioeconomic backgrounds in the United States. *J Epidemiol Community Health* 2003;57(1):29-35.
25. Giles-Corti B, Donovan RJ. The relative influence of individual, social and physical environment determinants of physical activity. *Soc Sci Med* 2002;54(12):1793-812.
26. Handy SL, Boarnet MG, Ewing R, Killingsworth RE. How the built environment affects physical activity: views from urban planning. *Am J Prev Med* 2002;23(2 Suppl):64-73.
27. Faskunger J. The effects of motivational signs on stair use: three observational interventions in Stockholm, Sweden. *Scandinavian Journal of Public Health Manuskript* 2007.
28. Faskunger J. Hälsofrämjande vardagsmotion genom trappbudskap – en litteratursammanställning. *Svensk Idrottsforskning* 2005;1:18-21.
29. Boutelle KN, Jeffery RW, Murray DM, Schmitz MK. Using signs, artwork, and music to promote stair use in a public building. *Am J Public Health* 2001;91(12):2004-6.
30. SCB. Grönytor och deras tillgänglighet kring de 10 största tätorterna. Stockholm: Statistiska centralbyrån; 1994. Statistiska meddelanden Na 12 SM 9401.
31. Boverket. Bostadsnära natur – modell och vägledning för att säkra tillgången. I: Åkerlund U, red. Karlskrona; 2007. Dnr 2309-1215/2007.

Den byggda miljön i samhället behöver förbättras för att stimulera till ökad fysisk aktivitet, speciellt när det gäller att påverka de mest stillasittande grupperna i samhället. Att skapa stödjande miljöer för fysisk aktivitet i vardagen är intressant inte enbart från en hälsosynpunkt, utan även intressant i ett socialt och miljömässigt perspektiv. Förbättrade fysiska förutsättningar för ett aktivt liv kan stärka de sociala relationerna och leda till en mer hållbar utveckling i stort. Det sätt vi bygger våra städer och utformar våra bostadsområden på kan antingen ge goda förutsättningar för ett aktivt liv – eller skapa hinder för det. Människor är mer fysiskt aktiva om de lätt kan ta sig till parker och grönområden och om det finns säker infrastruktur för gång och cykling samt service och affärer inom cykel- eller promenadavstånd från bostaden. I denna skrift lyfts ett antal lärande exempel fram som visar vad som är praktiskt möjligt att åstadkomma med rätt resurser och prioriteringar i samhället.

Skriften vänder sig framför allt till kommuner och organisationer som agerar på det lokala planet och som har goda möjligheter att verka för en aktiv samhällsplanering. Skriften bör också vara av stort intresse för arkitekter, stadsplanerare, samhällsplanerare, beslutsfattare, folkhälsoarbetare och grupper som på olika sätt verkar för ett mer hållbart samhälle.

Skriften är den första i en serie med fyra delrapporter. Skrifterna är en del av Statens folkhälsoinstituts regeringsuppdrag Stödjande miljöer för fysisk aktivitet 2006–2008, som handlar om att påbörja ett långsiktigt utvecklingsarbete kring byggd miljö och fysisk aktivitet.



Statens
folkhälsoinstitut

Statens folkhälsoinstitut
Distributionstjänst
120 88 Stockholm

Fax 08-449 88 11
fhi@strd.se
www.fhi.se

R 2008:30
ISSN 1651-8624
ISBN 978-91-7257-581-3