

Hållbar Fritid

Att navigera mot ett hållbart
idrotts- och friluftsliv

En skrift om ökad hållbarhet inom sport och friluftsliv: platser, aktiviteter och resande

Hållbar Fritid: Att navigera mot ett hållbart fritids- och friluftsliv

Medverkande författare:

Oskar Abrahamsson

Rosemarie Ankre

Sara Borgström

Paul van den Brink

Axel Eriksson

Jorge Gil

Ellen Lagrell

Anders Larsson

Ann Legeby

Fredrik Olausson

Jaqueline Otto

Robert Pettersson

Susan Ruinaard

Karin Ryberg

Marie Stenseke

Karin Svärd Hertel

Sandra Wall-Reinius

Del av forskningsprojektet Mistra Sports & Outdoor, Mistras Dnr DIA 2016/36

Tema Hållbara transportlösningar & Hållbar användning av mark och vatten

Skriften finns tillgänglig på hemsida: www.mistrasportandoutdoors.se

ISBN: 978-91-89786-77-6

2024

Redaktör: Ann Legeby

Text © respektive författare

Omslagsfoto: Ann Legeby

Illustrationer och foton © respektive författare om inget annat anges

Att navigera mot ett hållbart idrotts- och friluftsliv

Mistra Sport & Outdoors är ett forsknings- och samverkansprogram kring idrott, friluftsliv och miljö. Forskningen arbetar nära myndigheter, organisationer och företag inom idrott och friluftsliv för att särskilt utveckla ny kunskap och lösningar för en hållbar utveckling. Det finns ett stort antal partners som deltar i projektet och säkerställer på så sätt bibehållen samhällsrelevans och möjligheter till implementering. Finansier för den fyraåriga satsningen är Stiftelsen för miljöstrategisk forskning, Mistra. Mistra Sport & Outdoors har som mål att bidra till att Sverige når Agenda 2030-målen för en hållbar utveckling.

I denna skrift har vi samlat texter om hur vi kan planera för ökad hållbarhet kopplat till idrotts- och friluftaktiviteter; dels när det kommer till resande och tillgänglighet, samt dels när det kommer till mark- och vattenanvändning. Det är bidrag från två av temana inom Mistra Sport & Outdoors som utgör innehållet i skriften; *Hållbara transportlösningar* samt *Hållbar användning av mark och vatten*.

I skriften presenteras ett urval av texter som beskriver utmaningar, metoder och angreppssätt och här ges exempel vilka syftar till att fungera som inspiration för olika aktörer. Inriktningen i texterna avgränsas till frågor som relaterar till fysisk planering, att skapa tillgänglighet till platser för sport och friluftaktiviteter, att främja ett hållbart resande samt att minska miljöbelastningen. För den som vill läsa mer och fördjupa sig presenteras lästips i anslutning till respektive text. De medverkande författarna presenteras samlat med en kort beskrivning i slutet av skriften.



Innehåll

Introduktion & bakgrund	1
Metoder & angreppssätt	20
Exempel & inspiration	72
Medverkande	88

Introduktion & bakgrund

Forskningsprogrammet Mistra Sport & Outdoors uppvisar en bredd på ämnen, frågeställningar och utmaningar som projekt och studier tagit sig an. I det inledande kapitlet ges en introduktion till temat Hållbara transportlösningar och temat Hållbar användning av mark och vatten.

Miljö- och hållbarhet kopplat till sport- och fritidsaktiviteter

ANN LEGBY

Forskningsprogrammet Mistra Sport & Outdoors

Mistra Sport & Outdoors är ett forsknings- och samverkansprogram för att utveckla kunskap och lösningar för ökad hållbarhet inom idrott och friluftsliv. Sammanlagt i Sverige är drygt 4,5 miljoner människor med i en idrotts- eller friluftsförbund. Utöver det är det ytterligare fler som är aktiva, idrottar utanför organisationer, vistas i naturen eller på annat sätt tar del av idrott och evenemang. Forskningsprogrammet grundar sig på en nära samverkan mellan forskning, organisationer, myndigheter och företag.

Programmet startade med en omfattande samskapandeprocess där forskare och aktörer identifierade utmaningar och tillsammans formulerade forskningsfrågor. Baserat på dessa diskussioner och överenskommelser har forskningen sedan bedrivits. Skälet till ett sådant upplägg är att programmet såg samverkan som vägen framåt och att det är många olika aktörer, organisationer, myndig-

heter, offentliga organ, företag och föreningar som behöver hjälpas åt för att tillsammans bidra till att uppnå miljö- och klimatmål. Det finns också en förhoppning om att en förändring inom idrotts- och friluftsvärlden – som alltså når ut till nästan halva Sveriges befolkning – kan öppna för att starta en rörelse som inspirerar och spillar över till andra delar av samhället.

Forskningsprogrammets mål

Utgångspunkten för programmet är de miljöutmaningar vi står inför. Mistra Sport & Outdoors ska bidra till att Sverige når Agenda 2030 målen för en hållbar utveckling. De långsiktiga målen för programmet är att gemensamt:

- Skapa världsledande forskning för att hitta och genomföra hållbara lösningar i praktiken
- Starta en rörelse för en hållbar utveckling inom idrotten och friluftslivet
- Verka för att etablera ett nätverksbaserat utvecklingscenter för hållbara lösningar



Ann Legeby

Ann Legeby är professor i tillämpad stadsbyggnad vid KTH Arkitektur. Forskningen har ett särskilt fokus på stadsbyggande och stadsform i relation till hållbarhet, särskilt den sociala dimensionen. Segregation och ojämlika livsvillkor är återkommande teman samt stadsplanering. Stadsplanering och kartläggningar av städer utvecklas inom forskningen.

Sprida kunskap och inspirera

I den här skriften har vi samlat bidrag från två av forskningsprogrammets teman: Hållbara transportlösningar och Hållbar användning av mark och vatten. Syftet är att tillgängliggöra och presentera ett urval av de resultat och arbete som bedrivits under programmets fyra år. Skriften riktar sig till aktörer som är engagerade inom idrott och friluftsliv och är nyfikna på att veta mer om miljö- och klimatpåverkan. Dessutom vill vi gärna förmedla tankar kring hur verksamheter och beteenden kan förändras för att bli mer hållbara. Målgruppen för skriften är bred, allt ifrån föreningar, organisationer, myndigheter, och kommuner, till företag och kommersiella aktörer.

Forskningsteman

Forskning och samverkan inom Mistra Sport & Outdoors sker med utgångspunkt från sex olika teman:

- Kunskap och omvandling,

- Hållbara transportlösningar,
- Hållbar användning av mark och vatten,
- Material och hållbar utrustning,
- Hållbara evenemang,
- Beteenden, styrmedel och utveckling.

Hållbara transportlösningar

Temat *Hållbara transportlösningar* studerar bland annat hur vi reser till och från platser där aktiviteter bedrivs. Transporter orsakar idag ungefär en tredjedel av samhällets utsläpp av växthusgaser. Inom idrotten och friluftslivet har samhället hittills inte engagerat sig tillräckligt för klimatfrågan, utan sett resorna som en oundviklig del av aktiviteterna. Kommersiella verksamheter, i form av turism och evenemang, visar en begynnande vilja att hitta mer hållbara transportlösningar. En relevant fråga för framtiden är hur idrott och friluftsliv kan förändras för att minska dess negativa miljöbelastning.

Transporter med bil och flyg är vanliga inom idrott och friluftsliv som genererar utsläpp av växthusgaser med negativ påverkan för klimatet. För att minska koldioxidutsläpp behöver vanor och beteenden förändras, samhället behöver planera för idrott och fritidsaktiviteter på ett nytt sätt och verksamheterna kan behöva tänka om kring hur träningar, tävlingar och olika evenemang arrangeras.

Hur vi planerar och bygger våra städer och samhällen påverkar i hög grad människors möjligheter att nå idrotts- och fritidsanläggningar samt platser för rekreation. Att på ett enkelt och miljövänligt sätt kunna ta sig till sin idrottsaktivitet eller sin helgutflykt är avgörande ur ett hållbarhetsperspektiv. Inom temat utforskas nya arbetssätt, verktyg och metoder för att möjliggöra hållbara transporter och integrera planering av idrott- och fritidsanläggningar i den kommunala fysiska planeringen.



Att resa kollektivt till sport och fritidsaktiviteter är ett mer hållbart alternativ jämfört med flyg och bil.

Möjligheterna att röra sig i vardagen och ha närhet till rekreation, avkoppling och motion blir allt viktigare för välmående och för folkhälsan generellt. Skälen för hög bilanvändning handlar exempelvis om att få vardagen att fungera med idrottsaktiviteter eller att det finns få alternativ kvällar och helger då många sportaktiviteter äger rum. Det kan även bero på att aktiviteten kräver mycket utrustning varför biltransporter utgör det bekvämaste alternativet.

Sport- och friluftsverksamheters negativa inverkan på klimat och miljö är en viktig fråga och behöver adresseras av alla de aktörer som har mandat att påverka utvecklingen. Den negativa utvecklingen som skett behöver vändas och det finns många gryende idéer, strategier och insatser som leder i en sådan riktning. Ett annat sätt att planera för anläggningar och möjligheter att resa kommer bli avgö-

rande. Nya delningsprinciper och samåkning behöver utvecklas, men framförallt att fler går och cyklar till träning och aktiviteter. Kollektivtrafiken är idag i huvudsak anpassad för arbets- och studieresor men framöver behöver den även beakta fritidsresor. Lösningar där gång och cykel kombineras med kollektivtrafik ser lovande ut.

Genom att ifrågasätta nuvarande normer och arbetsmetoder utforskas nya angreppssätt och metoder för att utveckla kunskap om hur idrotts- och friluftsrörelsen kan bidra till att nå klimatmålen. En intention är också att integrera ett rättviseperspektiv för att beakta den sociala hållbarhetsdimensionen. Det handlar bland annat om att studera i vilken grad grupper med mindre resurser eller mindre vana och kunskap har tillgång till idrottsaktiviteter och rekreation och hur vi kan agera för att öka inkluderingen.

Hållbar användning av mark och vatten

Temat *Hållbar användning av mark och vatten* handlar om hur naturmiljöer kan vidareutvecklas och hanteras inom fysisk planering så att människor kan fortsätta att utöva idrotts- och friluftsliv utan att skada naturmiljöer. Ett syfte är att förbättra kunskapsunderlag och utveckla arbetsprocesser inom fysisk planering och som stöd vid beslut som rör förvaltning av besöksmål.

Naturpräglade områden är av avgörande betydelse för friluftslivet, liksom för aktiviteter i gränslandet mellan idrott och friluftsliv – som exempelvis orientering. Samtidigt som vistelser i naturen är viktigt för vårt välbefinnande, vår hälsa och vårt miljöengagemang, så riskerar det att ge en negativ påverkan på vattenkvalitet, jordmån samt andra arter och deras livsmiljöer. Effekter som skulle kunna vara oåterkalleliga.



Tätortsnära naturmiljöer är viktiga för människors möjligheter att vistas i naturen och ägna sig åt aktiviteter.

Det saknas ett brett kunskapsunderlag kring idrott och friluftsliv som intresseområde för den övergripande planeringen och förvaltningen av mark och vatten i Sverige. Dessutom sker planeringen på olika skalnivåer – nationellt, regionalt och lokalt – och återkommande studier visar att det är svårt att få till en fungerande samverkan mellan dessa nivåer.

Mark- och vattenanspråken för idrott och friluftsliv studeras både i områden som kan användas på daglig basis, exempelvis stadsnära miljöer, såväl som i områden som används på längre avstånd från vardagsmiljön, exempelvis för vistelser under längre ledigheter, såsom havs- och kustmiljöer eller fjällmiljöer. Därför är det viktigt

att kunna arbeta med planering och förvaltning med olika besöksgrupper samt i olika geografiska områden med skilda fysiska förutsättningar.

Inom ramen för temat *Hållbar mark- och vattenanvändning* är intentionen att bidra till ett bättre kunskapsunderlag inom idrott och friluftsliv med avseende på fysisk planering och vid beslut som rör förvaltningen av mark och vatten. Det handlar om frågor som; Vilka är de ekologiska effekterna av idrott och friluftsliv? Hur kan fysisk planering bidra till att minska den negativa påverkan, och samtidigt öka deltagandet i vistelser i naturen i alla befolkningsgrupper? Vilken påverkan har nya användningsformer på mark och vatten?

Tillsammans med aktörer inom fysisk planering och förvaltning eftersträvas en utveckling av processer och institutionella former för att i högre grad introducera och inkludera kunskap om idrott och friluftsliv. Forskarna vill också bidra till att förbättra samverkan mellan olika skalnivåer i den fysiska planeringen samt beakta hälso- och rättvisefrågor liksom social sammanhållning. Genom att utveckla kunskapen om fysisk och ekologisk påverkan, och samtidigt öka kunskapen om möjligheterna i olika planerings- och förvaltningslösningar utifrån ett helhetsperspektiv, bidrar forskningen till att stärka förutsättningarna för en mer hållbar utveckling.

Mer information om Mistra Sport & Outdoors

På hemsidan finns mer information och publikationer. För en översikt rekommenderas programmets årsrapporter.

www.mistrasportandoutdoors.se/Publikationer/

Att planera för tillgänglighet och närhet till idrotts- och friluftsliv

ANDERS LARSSON

I Sverige och övriga västvärlden har samhällsplanering sedan 1950-talet präglats av privatbilismens möjligheter att erbjuda människor en allt ökande mobilitet, att kunna ta del av arbete, sociala möten och fritidsaktiviteter över allt längre avstånd. Detta har inneburit att den rumsliga planeringen av samhället steg för steg har anpassats till bilens förutsättningar. När vi idag i allt större omfattning står inför krav på miljömässigt hållbara lösningar innebär det en betydande utmaning att försöka ersätta privatbilen i en geografi som är präglad av spridning av bostäder, arbetsplatser, skolor och anläggningar för fritidsaktiviteter.

Ett sätt att se detta ur ett nytt perspektiv är att fokusera på tillgänglighet. Det innebär att vi i stället för själva transporten eller förflyttningen sätter strålkastarljuset på hur samhället kan planera för medborgarnas möjlighet att nå och genomföra olika aktiviteter. Detta innebär att resan endast blir en del av ekvationen,

lika viktigt blir frågan om var och i vilken omfattning det finns utbud av aktiviteter och bostäder och hur dessa kan knytas samman med olika mobilitetslösningar. En viktig poäng att betona i detta sammanhang är att god och hållbar tillgänglighet kan erhållas genom effektiva transporter och/eller genom att efterfrågade verksamheter lokaliseras nära människors startpunkt som exempelvis bostäder eller arbetsplatser. Då kan dess nås med hjälp av exempelvis cykel eller till fots.

Med målet om god och hållbar tillgänglighet som utgångspunkt krävs också att traditionella och väletablerade planeringssektorer såsom transportplanering, bostadsplanering och markanvändningsplanering samverkar för att kunna koppla samman människors vardagsliv med behovet av förflyttning. Det innebär således både en fråga om geografi, men också om organisation och samverkan inom och mellan olika planeringsaktörer.



Foto: Anja Sjögren.

Anders Larsson

Anders Larsson är docent i kulturgeografi vid Göteborgs Universitet. Forskningen är inriktad mot relationen mellan transport och markanvändning, speciellt med fokus på geografisk tillgänglighet och dess användning i lokal och regional rumslig planering.

Lästips om tillgänglighet:

En rapport där tillgänglighetsbegreppet definieras och exemplifieras (kapitel 2-4):

Larsson, A., Eldér, E och Vilhelmson, B. (2014) Geografisk tillgänglighet. Working papers in *Human Geography* 2014:1. Avdelningen för Kulturgeografi, Institutionen för ekonomi och samhälle, Göteborgs Universitet. Länk:

https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/38218/4/WPHG_2014_1_web.pdf

Rapport från projektet Accessibility Planning Lab där Göteborgs Universitet i samverkan med Västra Götlandsregionen undersökte och testade olika verktyg och mått på tillgänglighet som stöd för planering.

www.dropbox.com/s/452kuuy1ewgt5e/APLAtlas_final.pdf?dl=0

Intresserad av olika mått och verktyg för tillgänglighetsplanering i Europa?

www.accessibilityplanning.eu/S2214367X23001886?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=855f88456b1e7062

Del av avhandling:

Lagrell, Ellen. (2024). 'How can ridesharing be facilitated in car dependent practices? Insights from carless participants in organized leisure', *Travel Behaviour and Society*, 35, 100373, DOI: [10.1016/j.tbs.2023.100737](https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.100737)

I Mistra Sport & Outdoors studerar vi förutsättningar och eventuella lösningar för hur man kan planera för ett mer hållbart och tillgängligt idrotts- och friluftsliv. Det innebär att vi till viss del vill utmana traditionella föreställningar och praktiker för hur idrott och friluftsliv utförs i relation till resande. Med utgångspunkt i tillgänglighetsbegreppet innebär det att vi även lyfter frågor kring hur planeringen och utförandet av själva aktiviteterna kan förändras

för att underlätta mer hållbara resor.

Forskning kring dessa frågor är i princip uteslutande fokuserade på täta urbana miljöer. Detta kan ses som fullt rimligt eftersom det är där människor och aktiviteter är koncentrerade. Men detta har inneburit att frågor kring hållbar tillgänglighet till friluftsliv och idrottsaktiviteter inte har rönt samma uppmärksamhet då dessa aktiviteter ofta äger rum utanför de täta urbana kärnorna.

Hållbara transporter: fritidsresor

ANN LEGBY

Hållbara fritidsresor

Transporter kopplade till fritids-ändamål och specifikt relaterade till idrott, friluftsliv och rekreation kan i nuläget inte beskrivas som hållbara. Transportstrategier har under lång tid varit inriktade på att lösa resor för arbete och studier, medan fritidsresande och resor kopplade till turism och evenemang inte varit högt prioriterade. Fritidsresor inklusive resor till sportaktiviteter genererar negativ klimatpåverkan och stort ekologiskt fotavtryck med utsläpp av växthusgaser och energikonsumtion (Hognestad et al. 2022). Sport- och fritidsaktiviteter påverkas av klimatförändringar och möjligheterna att utöva sport har förändrats radikalt på många platser (Sandell & Sörlin, 1994). Men även det omvända gäller, att utövandet av sport i sig får negativa klimateffekter, inte minst dess transporter (McCullough & Kellison 2018; Kackman & Svensson 2022; Hautbois & Desbordes, 2023).

Det handlar om att utveckla dels en planering som möjliggör

närhet till fritidsaktiviteter och till platser för friluftsliv och rekreation, men också transportlösningar som bidrar till att nå mål om minskad miljö- och klimatpåverkan. Hur ser framtida städer och samhällen ut där det är möjligt att ordna kollektiva transporter för fritidsresor eller där aktiva transporter möjliggörs, det vill säga att platser ska kunna nås genom att gå och cykla?

Enligt nationella rapporter (Prop 2020/21:151) står transporter för en tredjedel av utsläppen av koldioxid. Det finns emellertid stora variationer där exempelvis transportsektorn i Halland utgör 67% (Regionplanen) och i Stockholm står transporterna för 50% av utsläppen av växthusgaser (år 2016 enligt Klimatfärdplan 2019). De nationella målen är högt ställda och det klimatpolitiska målet är att Sverige inte ska ha några netto-utsläpp av växthusgaser år 2045 (Prop 2020/21:151). Det innebär stora förändringar på många plan jämfört med idag, allt ifrån att ställa om den fysiska planeringen,



Ann Legeby

Ann Legeby är professor i tillämpad stadsbyggnad vid KTH Arkitektur. Forskningen har ett särskilt fokus på stadsbyggande och stadsform i relation till hållbarhet, särskilt den sociala dimensionen. Segregation och ojämlika livsvillkor är återkommande teman samt stadsliv. Stadsrumsanalys och kartläggningar av städer utvecklas inom forskningen.

inklusive bebyggelseplanering och infrastrukturinvesteringar, till förändringar av vanor och beteenden som behöver ändras på grupp- och individnivå.

Det är inte bara utsläpp och klimatbelastning som är viktiga frågor att ta upp, även utrymmet som transporterna tar i anspråk i städer och samhällen, exempelvis väginfrastruktur och parkeringsplatser. Klimatbelastningen från infrastrukturinvesteringar har relevans i sammanhanget. Planering av städer och samhällen påverkar i hög grad möjligheterna att nå tätortsnära grönområden, parker men också fritidsaktiviteter och dess anläggningar. Att kunna nå sådana platser på ett miljövänligt sätt blir avgörande i framtiden ur ett hållbarhetsperspektiv, både vad gäller miljöbelastning men också sett ur ett folkhälsoperspektiv. Tillgängligheten till sport och rekreation är en avgörande faktor för att skapa förutsättningar för deltagande och för att främja fysisk aktivitet bland invånarna, speciellt bland barn och unga (SOU 2023:29).

Det är också viktigt att beakta vilka livsvillkor som skapas som resultat av olika planeringsstrategier och verksamhetsinsatser. Som stöd finns globala och nationella mål som adresserar jämställdhet och jämlikhet (se exempelvis SDG mål nr. 10; Politik för Gestaltad Livsmiljö 2017) och frågan om klimaträttvisa lyfts i allt större utsträckning i olika planer och målprogram (se exempelvis Stockholms Stad).

Transporttema inom Mistra Sport & Outdoors

Forskningsprojektet Mistra Sport & Outdoors startade 2020 med en projekttid på fyra år. Mistra Sport & Outdoors har ett tema som specifikt fokuserar på hållbara transportlösningar och tillgänglighet till platser för sport och fritid. Inom ramen för temat utforskas olika metoder och tillvägagångssätt för att bättre förstå nulägesituationen och för att stödja planering för ett mer hållbart friluftsliv. Detta utgör underlag för att kunna identifiera verkningsfulla åtgärder och satsningar. Tillgänglighet till platser för motion, rekreation samt idrottande blir allt viktigare för välmående och för folkhälsan och att kunna nå dessa platser på ett enkelt och hållbart sätt är viktigt för alla samhällsgrupper.

De som deltar i forskningsprojektets tema *Hållbara transportlösningar* är forskare samt aktörer inom sport och friluftsliv samt kollektivtrafikaktörer. Tillsammans i gruppen har relevanta frågeställningar identifierats och som anses ha hög samhällsrelevans:

- Hur kan vi skapa miljömässigt hållbara och attraktiva transportlösningar som ger en rättvis och likvärdig tillgänglighet till idrott och friluftsliv för alla grupper i samhället?
- Hur kan transportlösningar anpassas för hållbar tillgänglighet i olika geografiska förutsättningar, som exempelvis stads-kärnor, förorter och landsbygd?
- Hur kan den fysiska planeringspraktiken utvecklas för att skapa en mer hållbar tillgänglig-

het till idrott och friluftsliv?

- Hur kan vi utveckla mer träffsäkra principer, metoder och verktyg till stöd för planering av föreningsaktiviteter, anläggningar och evenemang i syfte att uppnå hållbar och jämlik mobilitet och tillgänglighet inom idrott och friluftsliv?

Baserat på frågeställningarna och de utmaningar som arbetsgruppen identifierat som de mest angelägna så har fyra delstudier utarbetats och genomförts. Det handlar dels om att bättre förstå tillgänglighet till idrottsanläggningar, friluftsområden samt platser för vardaglig motion. Dels handlar det om att utveckla metoder och angreppssätt för att kunna modellera och analysera anläggningar och platser på ett mer övergripande plan som kan både bidra med kunskap om nuläget och ger vägledning för hur vi bör planera strategiskt i framtiden för att åstadkomma mer hållbara transportlösningar för fritidsresandet.

Vad innebär Sveriges transportpolitiska mål?

Det övergripande transportpolitiska målet *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* (2020/21:151) handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för såväl medborgare som för näringslivet i hela landet. Det finns även funktionsmål om tillgänglighet och hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa som sinsemellan är jämbördiga (prop.

2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

Funktionsmålet handlar om transportsystemets utformning, funktion och användning och att det ska resultera i en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Det ska även bidra till utvecklingskraft i hela landet. Vidare anges att transportsystemet ska vara jämställt, det ska svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om att utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken och det ska bidra till att nå det övergripande generationsmålet för miljö- och kvalitetsmålen samt bidra till ökad hälsa.

Utveckling och nuläge

I Sverige står transporter för en väsentlig del av den totala energianvändningen där transporter av personer och varor står för så mycket som en fjärdedel av energianvändningen (Naturskyddsföre-

ningen).

Sett över tid har transportarbetet för persontransporter ökat de senaste tjugo åren enligt nationella resvaneundersökningen (Trafikanalys 2020:7). Av det totala persontransportarbetet utgör andelen med bil ca hälften, kollektivtrafiken ca 1/5 och kollektivtrafiken knappt 1/5 och gång och cykel står för ca 1/3. Det finns stora variationer inom Sverige där mer tätbyggda områden ofta har en högre andel inom kollektivtrafiken. Resvaneundersökningar visar att kvinnor och män lägger ungefär lika mycket tid på resor, knappt en timme per person och dygn. Män reser jämförelsevis betydligt längre sträckor, framför allt med bil och flyg. Män står också för merparten av fordonsinnehaven och har körkort i större utsträckning men skillnaderna mellan könen minskar (Prop. 2020/21:151, s.10). Fler kvinnor än män använder kollektivtrafik som sitt huvudsakliga färdmedel.

Undersökningar visar att varannan bilresa i Sverige är kortare än

fem kilometer vilket gör att alternativa transportmedel är möjliga, exempelvis att cykla (Naturskyddsföreningen). Genom att planera städer och samhällen på ett sätt som gör minskar transportbehovet och underlättar användandet av kollektiva färdmedel ökar chanserna att reducera transporternas miljöbelastning. Kollektiva persontransporter är klimateffektiva och har också den fördelen att det sparar fysiskt utrymme i städer och tätorter.

Idag ökar Sveriges befolkning, framför allt i stadsregioner, pendlingsorter och tätortsnära landsbygder. Den ekonomiska segregationen ökar parallellt vilket resulterar i ökande klyftor mellan resursstarka och resurssvaga områden. De transportpolitiska målen lägger fast att investeringar ska bidra till att stärka konkurrenskraften, stödja klimatomställningen samt säkra tillgängligheten för alla grupper i samhället; kvinnor såväl som män, landsbygdsboende likväl som de som bor i städer, utifrån ålder och funktionsnedsättning, samt



Lokalisering och tillgänglighet till sportanläggningar är avgörande för att möjliggöra för aktiva och hållbara transporter.

människor inom alla socioekonomiska grupper.

Vad innebär antagna klimatmål?

De politiska målen innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) ska minska med 70% redan till 2030 (jämfört med 2010) samt att Sverige ska nå noll-nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären till 2045 (Prop. 2020/21:151). Samtidigt beräknas persontransportarbetet att öka med 28% mellan åren 2017 och 2040, där resande med tåg förväntas öka med 27%. Prognosen för personbilsresande är mer osäker men ökningen förväntas landa på mellan 20-40% fram till 2040. Det anges att politiken som siktar mot nollutsläpp till 2045 behöver väga in långsiktiga perspektiv som planering av bostäder och annan bebyggelse och infrastrukturinvesteringar. Därtill behövs en snabb elektrifiering av transporter och att det flyttas över transporter till de mer energieffektiva transportsätten.

Baserat på nulägesituationen innebär det att omfattande förändringar behöver komma till för att Sverige ska nå klimat- och miljömålen och här betonas att förutsättningarna för förändringar ser mycket olika ut inom olika sektorer och beroende på vilka transportslag som används. I propositionen slås det fast att alla delar av samhället behöver ställa om och inom transportsektorn berörs både näringslivets transporter och personresor för såväl arbete och utbildning som fritidsändamål (Prop. 2020/21:151, s.21). Förutsätt-

ningarna skiljer sig åt mellan olika delar av landet men också mellan exempelvis gles- och landsbygder och städer/tätorter. Ökad tillgänglighet är viktigt för ökad sysselsättning men är enligt propositionen "...också central för att ge människor tillgång till vård, omsorg och service liksom aktiviteter och miljöer för en meningsfull fridtid" (Prop. 2020/21:151, s.21).

Mer specifikt betonas att en väl utbyggd cykelinfrastruktur är viktig för att öka andelen som cyklar. Närhet till bostad, arbete och service är en förutsättning för ett vardagsliv med hållbara transportmedel. Det omfattar även fritidsaktiviteter där också positiva effekter för folkhälsan lyfts fram. För barn och unga är det särskilt angeläget att det är möjligt att kunna gå eller cykla till skola och till fritidsaktiviteter. Regeringen har slagit fast att ett etappmål är att andelen persontransporter (uttryckt i personkilometer) med kollektivtrafik, cykel och gång ska utgöra minst 25% år 2025 (Prop. 2020/21:151, s.22).

Klimatlag sedan 2018

Riksdagen har antagit ett klimatpolitiskt ramverk. Det omfattar en klimatlag (2017:720) med klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatlagen gäller från 2018 vilket gör Sverige till tredje land i världen att införa en klimatlag med tillhörande genomförandestrategier (övriga är Danmark och Storbritannien). Det övergripande målet är att senast år 2045 vara utan nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Fokus på fritidsresor

Under lång tid har transportmålen främst varit relaterade till arbetsresor och resor till studier medan fritidsresor inte i lika hög utsträckning varit inkluderade. För att åstadkomma en förändring inser emellertid fler och fler instanser att även fritidsresornas negativa miljöeffekter behöver adresseras. Det är generellt lättare att identifiera faktorer som styr resor till arbete och studier jämfört med fritidsresor. Avståndet till arbetsplatsen har stor betydelse för vilket färdssätt människor väljer medan socioekonomiska variabler verkar ha mindre betydelse (Ek & Wårell 2021, s.44). För de som väljer att gå eller cykla så spelar också attityd- och normbaserade faktorer in liksom hälsoaspekter eller oro för klimatet. Tillgång till gång- och cykelbanor har också en betydelse för vilket transportslag som väljs.

När det kommer till forskning inom fritidsresor finns inte en tydlig, gemensam typologi för hur olika typer av fritidsresor definieras. I forskningsstudier tillämpas ofta olika definitioner, kategoriseringar och indelningar (Region Skåne, 2019). Det vardagliga fritidsresandet berör större del av populationen och därtill alla samhällsgrupper. Studier i Köpenhamnsområdet har visat att ett minskat transportarbete på daglig basis, exempelvis arbetsrelaterade pendlingsresor, tenderar att kompenseras med högre andel resor på helger som är fritidsrelaterade (Naess 2006). I studier i Stockholmsområdet baserade på mobildata visar att det finns en socio-

ekonomisk komponent i resandet. De med högre inkomster reser mer under helger än under veckodagar vilket också skiljer sig jämfört med resmönster för grupper med lägre inkomst (Toger et al. 2023).

Enligt nationella resvaneundersökningar syns en ökning av antalet resor totalt sätt under 2022 jämfört med året innan (Trafikanalys 2023). Det är framför allt de kollektiva resorna som ökat jämfört med år 2021 men där även pandemisituationen påverkat. Såväl förflyttningar till fots och med cykel minskade något, -8% respektive -12%, medan andelen bilresor var i princip oförändrade. I början på 2022 fanns vissa restriktioner kvar men vi ser också en kvardröjande effekt där vanor och rutiner påverkats i grunden vilket inneburit att behov av exempelvis arbetsresor minskat. Även om en stor ökning skett av kollektiva transporter så når 2022 ändå inte upp till de nivåer som rådde

under 2019. Fördelningen mellan transportslag för år 2022 visar att resor med bil utgör 54%, kollektivtrafik, gång och cykel mellan 13-15%.

Fördelning mellan transportslag, antal resor (2022)

Bil	54%
Kollektivtrafik	15%
Cykel	13%
Gång	15%

Det råder dock stora variationer när olika delar av landet jämförs. De mer tätbefolkade delarna har generellt en större andel kollektiva resor. För gång och cykel var andelarna lägre under 2022 jämfört med hur de fördelade sig 2019.

Av resvaneundersökningen framgår också ändamålet med resorna och arbetsresorna utgöra 58% av resorna. Fritidsresorna utgör 22% vilket motsvarar 835 miljoner resor under ett år. Resor

för service utgör 16% av samtliga resor.

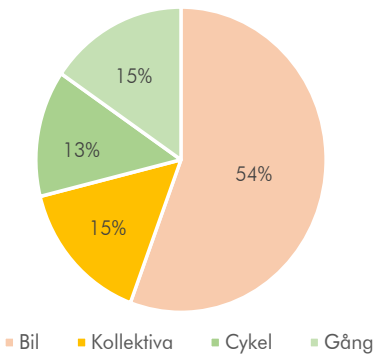
Ser man till fördelningen av transportslag när det kommer till antal fritidsresor under 2022 så framkommer att en majoritet av dessa gjordes med bil, 62%, och bara 8% gjordes med kollektivtrafik. Gång och cykel tillsammans stod för 25% av antalet resor (se tabell och diagram nedan). Sammanlagt motsvarade fritidsresorna 52 miljarder transportkilometer (Transportanalys 2023).

Transportslag för fritidsresor (2022)

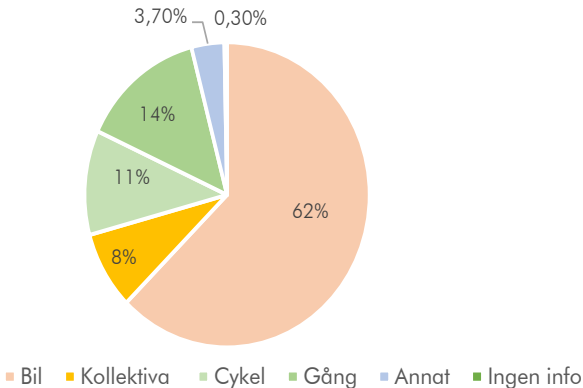
Bil	62%
Kollektivtrafik	8%
Cykel	11%
Gång	14%
Ingen info	0,3%

Olika transportslag är olika miljöbelastande. Utsläppen från bensin- och dieslbilar släpper exempelvis ut

Resor totalt:
fördelning mellan transportslag



Fritidsresor:
fördelning mellan transportslag



Fördelning av resor utifrån transportslag, totalt antal resor samt för fritidsresor under 2022 (Trafikanalys, 2023).

nästan dubbelt så mycket koldioxidkvivalenter jämfört med en standardbuss räknat som utsläpp per personkilometer (Larsson & Kamp 2022).

Av siffrorna framgår att fritidsresorna är viktiga att åtgärda men har sämre utgångsläge än arbetsresor när det kommer till att nå klimatmålen. Att bilresor är den dominerande andelen samtidigt som kollektiva resor har förvånansvärt liten andel innebär att det kommer att krävas kraftiga förändringar. Det är framför allt tre olika typer av insatser som kommer att behövas:

- Att planera på nytt sätt för platser och anläggningar som används för sport och rekreation i relation till var människor bor och arbetar;
- Att åstadkomma en förändring när det gäller förutsättningar för olika transportslag, exempelvis gång- och cykelinfrastruktur men också verksamhetsrelaterade förändringar i fråga om utbud, turtäthet och planering av kollektivtrafikens linjedragningar; och
- Att åstadkomma en förändring av individers och grupperns beteenden och även förändra sporternas och aktiviteternas villkor, vanor och praktiker för att kunna styra över till mer hållbara transporter.

Hur långt och till vad?

För att förstå hur potentialen ser ut för att kunna styra över resor från mindre hållbara alternativ till mer hållbara transportlösningar är en

viktig komponent hur långt vi reser och till vad. Enligt resvaneundersökningen för 2022 så uppgår inrikes resor (inklusive flyg) sammantaget till 160 miljarder kilometer vilket är en ökning jämfört med tidigare år, en ökning med 15% sedan 2019 (innan pandemin) och alltså då en kraftfullare ökning från 2021 års jämförelsevis låga nivå (75% ökning). Tar man däremot bort flygresor så är det istället en minskning jämfört med 2019. Ser vi hur den resta sträckan (i kilometer) fördelar sig mellan olika ändamål så är 38% relaterade till arbete, utbildning och affärsresor, 33% är för fritidsändamål och 12% är för service och inköp.

Transportkilometer och fördelning mellan olika ändamål:

Arbete/Utbildn./Affärsresa	38 %
Fritidsresor	33 %
Service & inköp	12 %

Resor räknat som transportkilometer fördelar sig genom att 53% av dessa kilometer sker med bil, 11% med kollektivtrafik och endast 1,4% med cykel och 0,8% till fots. Samtidigt vet vi att majoriteten av resorna är förhållandevis korta. I flera regionen och kommuner uppges att hälften av alla resor som görs är kortare än 5 kilometer. I en kommun som Uppsala är så mycket som 75% av alla resor kortare än 5 kilometer (Mobilitetsstrategi 2016).

Transportkilometer: fördelning mellan transportslag

Bil	53 %
Kollektivtrafik	11 %
Cykel	1,4 %
Gång	0,8 %

Generellt kan sägas att resor relaterade till arbete och utbildning generellt är längre och resor för motion, friluftsliv och träning är kortare. I resvaneundersökningen för Skåne framgår exempelvis att reser för rekreation och träning ligger på ca 4 kilometer, nöje och fritidsaktiviteter (samt släkt) ligger på ca 7 kilometer medan arbetsresor är ca 15 kilometer (medianvärde per ärendeslag).

Kvinnor och mäns resande

Sett till *antal* resor skiljer sig mäns och kvinnors resvanor inte så mycket åt enligt resvaneundersökningar (Trafikanalys 2022). Däremot har män generellt längre restid och framför allt längre sträckor (flyg inräknat) än kvinnor.

När det kommer till fritidsresor så lägger däremot män och kvinnor relativt lika mycket tid på resande. Även räknat i transportkilometer så ligger män och kvinnor ganska nära vilket även gäller för cykel och gång. Skillnaden är alltså större för exempelvis flygresor. Åldern spelar också in för val av färdmedel. I Skånes resvaneundersökning syns exempelvis att andelen som reser med bil ökar med ålder medan andelen som reser med kollektivtrafik minskar. Sen ökar andelen som åker med buss samt förflyttningar till fots

åter igen för den äldsta ålderskategorin (65-84 år).

Inkomstskillnader och ojämlikhet

Inkomstskillnader påverkar såklart val av färdmedel. Här visar resvaneundersökningar att höginkomsttagare reser längre än andra, flygresor inräknade. Det är emellertid inte nödvändigtvis det samma för mer vardagliga transporter.

En studie baserad på mobiltelefondata i Stockholm har visat att mindre resurssvaga grupper uppvisar låg variation i sin mobilitet över tid. Höginkomsttagare däremot tenderar att ha ett mer diversifierat rese-mönster (Toger et al. 2023). Det indikerar en segregation av olika grupper även på platser som används för rekreation och fritidsändamål (Wong & Shaw 2011). Naess (2006) har i en studie i Köpenhamn noterat en trend med minskat resande under veckodagar, primärt relaterat till arbetsresor, men att detta kompenseras genom fler och mer resande för fritidsändamål.

Många friluftsområden är svåra att nå med kollektiva transporter och förutsätter tillgång till privat bil eller annan personbils-transport alternativt arrangerad gruppresa. Friluftsanalyser i Östersund kommun visar exempelvis att majoriteten av de som vistas i friluftsområden transporterat sig dit med bil (Östersunds kommun 2016).

Naturvårdsverkets nationella undersökning av svenska folkets friluftsvanor från 2018 visar att för de som tar sig till sitt närmaste



Många platser för det rörliga friluftslivet är idag svåra att nå med kollektivtrafiken.

grönområde så är det vanligast att gå (74%) och att andelen som tar bil uppgår till 29%. Enkätsvaren visar också att många inte kunnat utöva aktiviteter på grund av olika orsaker, bland annat anger så mycket som 80% att de saknar transportmöjligheter (Naturvårdsverket, bilaga, 2018).

Friluftsliv

Naturvårdsverkets rapport om svenska folkets friluftsvanor bygger på resultat från en enkät under perioden september till november 2018 (Fredman et al. 2018). Undersökningen visar att i stort sett alla svenskar ägnar sig åt friluftsliv i någon form (i detta ingår inte sportrelaterade aktiviteter eller organiserade föreningsaktiviteter). Det mesta av friluftslivet utövas i bebyggda områden, i skogar, på sjöar, vattendrag och i parker. Resultaten visar också på att det finns hinder för friluftslivets utövande. När det specifikt kommer till tillgänglighet och transporter så uppgår mellan

40-60% att de saknar tillgång till lämpliga platser/områden och att det är 20-30% som saknar transportmöjligheter (Fredman et al. 2018, s.35).

I Sverige finns ca tio städer med fler än 100 000 invånare. I städer av denna storlek uppgår 52% av respondenterna att de saknar tillgång till lämpliga platser medan denna andel är lägre, ca 35% i medelstora och mindre städer samt på landsbygden. Frekventa besök görs i huvudsak i naturområden som ligger nära bostaden och svaren indikerar att det verkar finnas ett tröskelvärde när avståndet blir längre än 500 meter så sjunker vistelsefrekvensen kraftigt.

Det mesta av friluftslivet utövas i bebyggda områden, i skogar, på sjöar och i parker.

Idrott och sport

Riksidrottsförbundet har gjort uppskattningar som indikerar att om fler skulle välja hållbara transportlösningar skulle detta få betydande effekter för klimatnegativa utsläpp (RF 2023). Idrottsrörelsen har ca 3 miljoner medlemmar och det genomförs sammanlagt ca 150 000 träningstillfällen per dag i Sverige. Utöver det tillkommer matcher, läger, cuper och evenemang samt elitidrottens internationella verksamhet (RF 2023). Under 2023 har RF initierat projektet *Double Impact – minskade utsläpp och ökad tillgänglighet till idrottsrörelsen* som syftar till att testa olika insatser som kan förändra våra resvanor att bli mer hållbara. Målet är bland annat att minska utsläpp av koldioxid från resor kopplade till organiserade idrottsaktiviteter men också få till en beteendeförändring som därefter kan sprida sig till andra sammanhang även utanför idrotts- och friluftslivet.

Resors klimatavtryck

Naturvårdsverket har tagit fram underlag som beskriver olika aspekter av klimatpåverkan från transporter (Naturvårdsverket 2023). Framför allt handlar det om utsläpp av växthusgaser som i sin tur bidrar till klimatförändringar. Största delen kommer från förbränning av fossila bränslen varför dessa behöver fasas ut. Transporter påverkar också människors hälsa med dess utsläpp, markåtgång samt bullerstörningar.

Idag är transporterna starkt beroende av fossila bränslen och

det är framför allt vägtrafik som dominerar utsläppen (Naturvårdsverket 2023). Det finns tre huvuddelar som berör utsläppen:

- Trafikarbetet – det vill säga hur långa transporterna är, exempelvis räknat som transportkilometer;
- Bränsleförbrukning – relaterat också till effektivitet per fordonskilometer; och
- Andelen fossilt bränsle i drivmedlet.

Totalt sätt är flygtransporternas klimatpåverkan omfattande och antalet flygresor per invånare har mer än fördubblats sedan början av 1990-talet. Påverkan från personresor med flyg var innan pandemin jämnstor med hela personbilstrafiken i Sverige. Att minska dessa utsläpp är därmed angeläget för att minska utsläppen och klara av att nå olika klimatmål. Dock ingår inte utsläpp från flygtrafiken i Sveriges klimatmål om netto-noll utsläpp till 2045.

Utöver bränsle har även fordonen klimatpåverkan genom produktionen, de bränslen och utsläpp som orsakas vid tillverkningen. Livscykeln omfattar även underhåll över tid, återvinning och skrotning när fordonet är uttjänt. Jämte fordonen och det som går att koppla direkt till dessa så är det också de uppbyggda infrastrukturen vilka ska underhållas och tas om hand genom drift. Naturvårdsverket anger att utsläppen av växthusgaser från produktion och underhåll av vägar och järnvägar uppgår till närmare 3 miljoner ton koldioxidekvivalen-

ter per år i Sverige (Naturvårdsverket 2023).

Enligt Naturvårdsverket kan klimatpåverkan från vägtransporter minska genom att a) minska antalet transportkilometer, b) genom att öka energieffektiviseringen, samt c) genom att minska andelen fossil energi i drivmedelsförbrukningen. Detta kan uppnås genom ett transporteffektivare samhälle, ökade energieffektivisering i fordon och genom att höja andelen förnybara drivmedel.

Fysisk planering, stadsbyggnad och gestaltning av offentliga rum

Det finns många fördelar med att utforma städer och samhällen på ett sätt som underlättar för hållbara transporter och så att bilberoendet kan reduceras. Inte minst är detta angeläget ur ett jämlikhetsperspektiv, att en stad kan erbjuda mobilitet även för de individer, hushåll och grupper som inte har tillgång till privat bil. Hur vi planerar och bygger våra städer får stor påverkan på vilka livsvillkor som skapas (Legeby 2013). På sätt och vis handlar planeringspraktiken om att distribuera resurser i olika delar av en stad eller ett samhälle. Det är viktigt att detta görs med beaktande på att resultatet blir jämlikt och rättvist då detta också har en direkt påverkan på segregation. Att minska segregationen och ojämlikheter är centralt för att kunna utveckla socialt hållbara städer. Att skapa närhet till andra människor och närhet till olika samhälleliga resurser, inklusive sport- och rekreationsmöjligh-

heter, är helt avgörande (Legeby & Feng 2022). På motsvarande sätt bidrar stadsbyggandet till att skapa och utveckla markvärden (Marcus 2022). Analyser av städer och regioner har påvisat stora ojämlikheter när det kommer till frågan om närhet och tillgänglighet till rekreation och till olika typer av sportanläggningar (Legeby 2024).

Att minska bilberoendet

I nuläget har många hushåll fortfarande tillgång till bil. Samhället behöver dock ställa om för att möjliggöra för fler individer och hushåll att klara sig utan egen bil. Troligt är att vi kommer att se en ökning av delningslösningar inklusive hyrbilar, bilpooler etc. men också fler självkörande fordon i framtiden där möjligheterna för delat ägande och användande ökar.

En kraftfull kostnadsökning att

vänta vilket talar för en omställning. Kostnadsökningen utgörs både av högre priser på bränsle/energi men också som resultat av dyrare tillverkning samt att beakta fordonets livslängd och ett livscykelperspektiv. En omställning till fossilfritt bränsle kommer ta tid då den svenska personbilsflottan idag domineras av bensin och diesel, så mycket som 83% (Trafikanalys 2023).

Det råder stora skillnader avseende bilinnehav när olika kommuner jämförs. Malung-Sälén är den mest biltäta kommunen medan Sundbyberg och Botkyrka har landets lägsta bilinnehav. Att kunna klara sig utan privatbil i storstadsregioner med väl utbyggt kollektivtrafiksysteem är såklart enklare än på många andra håll. Men här spelar också socioekonomiska aspekter in. Med högre inkomst ökar generellt bilinne-

havet per hushåll.

Städer och kommuner behöver förbereda och planera för en situation där befolkningen – och dess olika socioekonomiska grupper – behöver kunna klara sig bra även utan tillgång till privatägd bil. Att planera städer och samhällen för ökad närhet mellan olika funktioner, inklusive grönområden, parker och sportanläggningar, kommer att bli en viktig förutsättning för att i framtiden kunna minska resandet och minska behovet av att resa utan att ojämlikheter ökar med risk för en eskalerande social polarisering i samhället.

Enligt Trafikanalys genomgång av fordonsparken (2023) framgår att det idag finns ca 3,9 miljoner fordon som ägs av privatpersoner. Antalet personbilar har i princip ökat varje år med undantag för finanskrisen 1993 samt innan dess oljekrisen i slutet av 1970-talet.



För att klara en omställning till mer hållbara transporter Behöver städer och samhällen planeras på ett sätt som minskar bilberoendet och samtidigt underlättar för gång- och cykeltrafik samt kollektiva transporter.

Sedan år 2000 har antalet bilar per 1000 invånare ökat med 5%. Sammanlagt så finns i Sverige 474 bilar per 1000 invånare. Utvecklingen har gått i en motsatt riktning jämfört med vad som skulle kunna betecknas som hållbart.

I många städer pågår arbete med att minska beroendet av privatbilar i strävan för att ställa om till mer hållbar tillgänglighet.

Naturvårdsverket har sammanställt en rad exempel på hur städer arbetar aktivt för att underlätta för gång- och cykeltrafik och underlätta för kollektivtrafiken (Naturvårdsverket 2023; OECD 2019). Ofta handlar det om att bygga om vägar och annan infrastruktur och reducera utrymmet för bilar och istället etablera fler stråk för gående och cyklar och kollektivtrafik samt att ge utrymme för mer grönska i gaturummet. Att de flesta resor med bil i städer och tätorter (80%) inte är mer än 3-4 kilometer, talar för att det finns stor potential att styra över från biltransporter till andra mer hållbara transportslag. De korta transporterna med bil har i genomsnitt endast 1,1 personer/bil. Det innebär betydande ekologiska och fossila fotavtryck sett ur ett livscykelperspektiv. Eldrivna bilar kommer att bli viktiga i framtiden för att nå låga utsläpp lokalt, men även elbilar behöver elproduktion, batterier, infrastruktur och anläggningar för att köra, parkera samt det som hör till produktionskedjan och skrotning/återvinning. Problemet med att de upptar mycket utrymme i staden kvarstår vilket i

huvudsak utgörs av hårdgjorda ytor. Bilar står parkerade 96% av tiden (Gullberg 2015). Möjligen kan införandet av självkörande fordon delvis avhjälpa detta i framtiden.

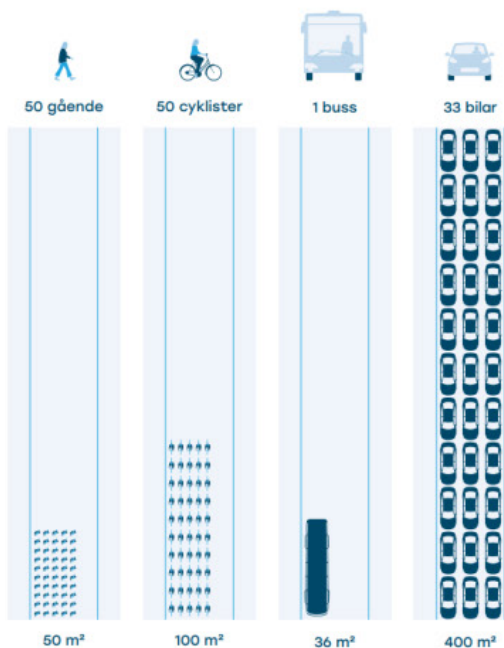
80 % av bilresor i städer och tätorter är korta: endast 3-4 kilometer

En tillgänglig stad och ökad närhet minskar transportbehovet

Den fysiska planeringen av städer som omfattar utformning och gestaltning, har en viktig uppgift att skapa tillgänglighet och närhet till olika typer av målpunkter. Tillgänglighet kan åstadkommas med att olika funktioner och resurser finns

inom ett rimligt avstånd men tillgänglighet kan också skapas genom att på ett hållbart sätt kunna förflytta sig till. Hållbarhet kan uppnås genom att både minimera behovet av transporter men också genom att se till att det finns tillgång till hållbara transporter. Gång och cykel framstår som det som är minst miljöbelastande sätten att förflytta sig på men också användandet av kollektiva transporter vilka är energieffektiva och yteffektiva och sparar utrymme i staden till annat än transporter. På senare tid har den vardagliga motionens betydelse och fysisk aktivitet lyfts fram som viktig för välmående och folkhälsan vilket innebär att klimat och hälsa här går hand-i-hand.

Många svenska städer präglas



Det finns många anledningar att prioritera gång, cykel och kollektiva transporter för att minimera stadernas utbredning och upprätthålla närhet till service, målpunkter och andra människor, att kunna använda mark till annat än för transporter. (NACTO 2019).

idag av relativ gleshet och förhållandevis stor funktionsuppdelning. Vi har under lång tid sett en fortsatt utspridning av bebyggelsen som innebär längre avstånd till arbetsplatser, service och rekreation. Utglesningen bidrar också till sämre förutsättningar för arbetsplatser och minskat underlag för service lokalt, både kommersiell och offentlig service. De flesta svenska städer skulle från klimatsynpunkt gynnas av ökad förtätning och en större grad av funktionsblandning. Det är emellertid viktigt att inte bygga allt för tätt då vi behöver skapa närhet till grönområden, parker samt att vi i högre grad behöver förlita oss på och göra plats för olika typer av ekosystemtjänster integrerat i stadsmiljön.

Det finns stora ytmässiga fördelar med att i första hand bygga för gående, cyklister och kollektivtrafik. Bussar har kapacitet för 7 gånger så många resenärer som personbilar i stadstrafiken och är 5 gånger bättre miljömässigt. Gör man även särskilda bussfält klarar bussar 15 gånger så många resenärer som personbilar. Ytmässigt är pendling med spårtrafik 60 gånger så effektivt som med personbil (Gullberg 2015). Städers vattenvägar är också en resurs som inte har utnyttjats i så hög grad under ett antal decennier. Vattenvägar skulle kunna användas i större utsträckning och i många fall avlasta flaskhalsar och trånga passager i infrastruktur-systemet.

Referenser

- Ek, Kristina., & Wårell, Linda. (2021). *Regionala skillnaders betydelse för transportpolitiken*. Naturvårdsverket.
- Fogelholm, Rikard. (2014). *Fritidsresandet i Sverige - analys & åtgärdsförslag för ett mer hållbart fritidsresande*. Lund: Lunds universitet, LTH.
- Fredman, Peter., Ankre, Rosemarie., & Chekalinan, Tatiana. (2018). *Friluftsliv 2018: Nationell undersökning av svenska folkets friluftsvanor*. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Gullberg, Anders. (2015). *Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken*. TRITA-SUS-2015:1. Stockholm: KTH.
- Legeby, Ann. (2013). *Patterns of Co-presence*. Stockholm: KTH.
- Legeby, Ann., & Feng, Chen. (2022). *Uppsala – ojämlig stad?* Stockholm: KTH.
- Naess, Petter. (2006). 'Are short daily trips compensated by higher leisure mobility?'. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 33, pp.197-220. <https://doi.org/10.1068/b31151>
- Naturvårdsverket. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-transporterna/omvandling-av-ohallbara-trafikleder-och-stadsdelar/> (hämtad 231111)
- Naturvårdsverket. *Klimatomställningen*. (2023). <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-transporterna/> (hämtad 231007).
- OECD (2019). *Recommendation on Policy Coherence for Sustainable Development*, <https://www.oecd.org/governance/pcsd/oecdrecommendationonpolicycoherenceforsustainabledevelopment.htm> (hämtad 231113).
- Ranham, Ulf. (2022). *Designguide för Smarta gator* [Elektronisk resurs], KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco & White Arkitekter. (<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:du-41641>)
- Regeringens proposition: Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige. Prop. 2020/21:151.
- Regeringens proposition. *Politik för gestaltad livsmiljö*. Proposition 2017/18:110.
- Region Skåne. (2019). *Så reser vi i Skåne: Resvaneundersökning 2018*. Region Skåne.
- Region Stockholm. (2019). *Klimatfärdplan 2050*. Stockholm: Region Stockholm.
- Riksidrottsförbundet. (2023). *Frågor och svar om samövning, cykling, gå eller springa, öka kollektivt till träning och tävling*.
- Toger, M. Türk, U., Östh, J., Kourtitt, K., & Nijkamp, P. (2023). 'Inequality in leisure mobility: An analysis of activity space segregation spectra in the Stockholm conurbation', *Journal of Transport Geography*, 111(2023), 103638.
- Trafikanalys. (2022). *Resvaneundersökningen*. (<https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/>
- RVU-Sverige/resvanor-i-sverige-2022-13475/, hämtad 231105).
- Trafikanalys. (2022). *Resvanor i Sverige 2022*. Sveriges officiella statistik. Tabell.
- Östersunds kommun. (2016). *Friluftsvaneundersökningen*. Östersund: Östersunds kommun.

Metoder & angreppssätt

Här ges ett antal exempel på metoder och angreppssätt som använts i forskningsprojekt genomförda inom ramen för Mistra Sport & Outdoors. I vissa fall har metoderna utvecklats specifikt för de aktuella studierna och i andra fall har förändringar gjorts av tidigare beprövade och tillämpade metoder som en anpassning till sammanhanget, målgruppen och aktuellt fokus på sport och friluftsliv.

Samskapande: en metod för processer med flera aktörer

ANDERS LARSSON, ANN LEGBY, JORGE GIL & OSKAR ABRAHAMSSON

I forskningsprojektet Mistra Sports & Outdoor har en grundbult varit samverkan. Det har i första hand handlat om att åstadkomma samverkan mellan akademi och praktik men har också utvecklats till att handla om samverkan inom frågor som rör idrott, friluftsliv och hållbarhet.

En särskild rapport har tagits fram som beskriver samskapandearbetet inom Tema 2 kring hållbara transportlösningar. Forskare som ingår i denna grupp kommer från Göteborgs universitet, KTH och Chalmers. Deltagande är Riksidrottsförbundet, Väst kuststiftelsen, Naturvårdsverket, Västtrafik, Sveriges Kommuner och Regioner. Länsstyrelsen i Halland, och Lilla Edets kommun. Senare anslöt även Uppsala kommun.

Utgångspunkten för arbetet är att minskade utsläpp från transporter är viktigt för att nå miljömässig hållbarhet. Samtidigt medför övergången till mer hållbara transportmedel som kollektivtrafik, cykel och gång att samhällets rumsliga struktur och planering

ställs inför nya utmaningar för att kunna ge invånare i städer och på landsbygd fortsatt god tillgänglighet till idrott och friluftsliv. Det är en förändring som involverar både politiker och planerare såväl som det organiserade idrotts- och friluftslivet och inte minst den enskilda utövaren. Dessutom sker planering på olika geografiska nivåer från den nationella- och regionala- till den kommunala nivån.

För att hitta nya och kreativa lösningar för en framtida hållbar och tillgänglig idrott och friluftsliv för alla krävs samverkan där olika intressenters erfarenheter och engagemang tas tillvara. Denna samverkan kan se ut på många olika sätt. En särskild rapport är framtagen baserad på erfarenheterna från samverkan inom Mistra Sport & Outdoors där vi visar exempel på hur man kan gå tillväga. Syftet med att beskriva samskapningsprocessen som metod och dess resultat har varit att sprida kunskap och erfarenheter från arbetet med samverkan, samt lyfta fram viktiga frågor som aktualise-



Foto: Anja Sjögren.

Anders Larsson



Ann Legeby



Jorge Gil



Oskar Abrahamsson

rats genom gruppens arbete.

Rapporten är författad av forskarna inom temat Hållbara Transportlösningar. Här följer en summering av metodens olika steg.

Arbete med lärandegrupper

Tidigt i forskningsprojektet Mistra Sports & Outdoor bestämdes att arbetet skulle inledas med en så kallad lärandeprocess som skulle drivas inom de sex olika temana med var sin så kallad Lärandegrupp. En gemensam modell lanserades för att vägleda arbetet. Tema 2, Hållbara transportlösningar, beslutade att utveckla en modifierad version inspirerad av samskapandeprocesser som tidigare prövats i olika forskningsprogram där olika aktörer medverkat (Polk 2015, Ranhammen m.fl. 2017). I metoden ingår följande steg: i) co-initiation, ii) co-design, iii) co-production samt iv) co-implementation. Under den första tiden hanteras framför allt de två inledande stegen. Delvis har även det tredje steget kommit att realiseras genom att utveckla modeller och metoder och i viss mån utveckla verktyg. Implementering i större skala är emellertid något som kan komma först i nästa fas av Mistra Sport & Outdoors mellan 2024-2028.

Det första steget (moment 1 i figuren nedan) pågick under 2021 och bestod av fyra gemensamma möten och två forskarmöten. Målet var att tillsammans identifiera ett, baserat på programmets resurser, rimligt antal konkreta studier vilka sedan skulle utgöra grunden för det gemensamma forsknings-, utvecklings- och

implementeringsarbetet i de följande tre stegen. Grundprincipen har varit att samtliga deltagare formellt förbinder sig att bidra med en specificerad arbetsinsats.

Under processen har det formella åtagandet inte diskuterats, utan deltagarna har getts utrymme att vara så delaktiga som de kan och vill. Det har det varit mycket viktigt att de forskningsproblem som identifieras bygger på relevanta frågor utifrån både praktikers och forskarnas erfarenheter och kunskap. Detta för att säkerställa både relevans i kommande resultat och engagemang från samtliga parter i det fortsatta arbetet. Det är också ett tillfälle att fånga upp om det finns tidigare relevanta studier, utredningar eller liknande som kan vara till nytta för det fortsatta arbetet. En

Moment	Innehåll	Mistra S&O modell
1	Co-initiation; ett gemensamt strukturerat, systematiskt arbete med planering, att forma planeringsprocesser, aktörskonstellationer, klargöra mandat och resurser, problemdefinitioner, analys av plats och sammanhang och att öppna för en mängd olika perspektiv bland aktörerna	 PLANERA
2	Co-design; att gemensamt formulera och testa mål och indikatorer. Att skapa/designa/utforma scenarier, tidiga skissartade idéförslag och/eller designa modeller/verktyg. Utvärdering av förslag och/eller scenarier och företa en djupare samverkan kring innehålls- och processfrågor.	 PLANERA  STUDERA
3	Co-production; att utveckla och verifiera framtidsbilder, gemensamt vidareutveckla förslag, modeller, verktyg, samt utarbeta tidslinjer och strategier för förändring, strategiska val och rimliga lösningar i sektorsövergripande samarbete	 STUDERA  INNOVERA
4	Co-implementation; processdesign för vidare planering och starta genomförandet av demonstrationsprojekt med en uppskalningspotential.	 TESTA  IMPLEMENTERA

Modifierad modell för samverkansprocessen med fyra ingående steg (Larsson m.fl. 2022, s.4).

mycket viktig del i denna fas är att beskriva och precisera vilka förväntningar som finns på arbetet och projektets möjliga resultat och att resonera kring vad som är rimligt utifrån upplägg, omfattning och inriktning.

Rapportens upplägg

I kapitel 2 i rapporten beskrivs kortfattat den nationella problemidentifieringsprocessen, vilken följs av en mer detaljerad redogörelse för lärandegruppens arbete i kapitel 3, speciellt med fokus på de innehållsrika frågorna relaterade till hållbara transporter och idrott och friluftsliv. I kapitel 4 ligger fokus på samverkansprocessen och dess lärdomar. Rapporten avslutas med ett

antal slutsatser och reflektioner. Om man är specifikt intresserad av samverkansprocessen så rekommenderas läsaren att börja läsa kapitel 4 och 5.

Övergripande utmaningar

För forskningsprogrammet som helhet formulerades ett antal problem genom en process med ett urval av nationella aktörer. Syftet var att på ett strukturerat sätt ge olika aktörer inflytande över problemformuleringen i programmets inledande fas. Denna process leddes av en facilitator och omfattade fyra workshops. Vid det inledande mötet fick samtliga inblandade presentera sina respektive verksamheter och sina tankar och idéer kring

programmets sex olika teman i relation till sin egen verksamhet. Vid tillfälle två var syftet att identifiera viktiga utmaningar inom respektive tema som under tillfälle tre ytterligare förfinades och slutligen vid tillfälle fyra beslutades i konsensus i hela gruppen.

Efter det övergripande arbetet er vidtog arbetet med att formera lärandegrupper inom respektive tema. Dessa bestod delvis av deltagare från den nationella problemidentifikationen och delvis av nya organisationer och individer. Mer om sammansättning och deltagare i nästa del. För tema 2 blev resultatet av denna process en allmänt formulerad utmaning och tre mer preciserade frågor enligt följande:

Hur kan vi skapa miljömässigt hållbara och attraktiva transportlösningar som ger en rättvis och likvärdig tillgänglighet till idrott och friluftsliv för alla grupper i samhället?

- a) Hur kan transportlösningar anpassas för hållbar tillgänglighet i olika geografiska förutsättningar, som exempelvis stadskärnor, förorter och landsbygd?
- b) Hur kan den fysiska planeringspraktiken utvecklas för att skapa en mer hållbar tillgänglighet till idrott och friluftsliv? c) Hur kan vi utveckla mer träffsäkra principer, metoder och verktyg till stöd för planering av föreningsaktiviteter, anläggningar och evenemang i syfte att uppnå hållbar och jämlik mobilitet och tillgänglighet inom idrott och friluftsliv?

En serie möten och workshops

Kort efter programmets formella start i april 2020 genomfördes ett första möte med forskarna och aktörer. Syftet var att gå vidare från projektansökan till att förbereda samverkansprocessen genom att formulera konkreta och genomförbara målsättningar. Metoden innebär att en rad frågor lyftes för att bära processen vidare. Frågorna kan ses som generella och kan tillämpas även i andra projekt:

Samverkan i lärandegrupp

- Process: Hur gör vi för att engagera alla aktörer och nå resultat?
- Studieobjekt: Vad är intressant och relevant att studera? Identifiera vilka likheter/skillnader det finns avseende resultat utifrån ett forsknings- och ett praktikerperspektiv.
- Medverkande: Vilka aktörer bör finnas med i en lärandegrupp? Någon vi saknar?
- Vad kan de olika aktörerna bidra med (problemformuleringar, data, enkäter, intervjuer, tidigare relevanta studier etc.)?
- Olika roller: Forskare och praktiker. Uppmärksamma och klargöra de olika medverkande aktörernas roller och förväntningar i ett samarbetsprojekt.
- Många relevanta frågor har förts fram – hur säkerställer vi att det också blir relevant ur ett forskningsperspektiv?

Vilka data/information behövs för forskning och var finns den?

- Platser för sportutövande
- Platser för friluftslivsutövande

- Användare
- Resvanor
- Målpunkter
- Aktivitetspunkter
- Transportnätverk (gc, väg, jv)
- Kollektivtrafikdata
- Mobiltelefondata
- Planerings- och policydokument
- Data från idrottsklubbar, distrikt, förbund

Centrala begrepp

- Hållbarhet
- Tillgänglighet
- Planering/Samhällsplanering/Fysisk planering
- Transportslag (styrkor/svagheter)
- Förhållande mellan olika nyttor och miljöbelastning.
- Sociala förutsättningar för tillgänglighet: Rumslig rättvisa

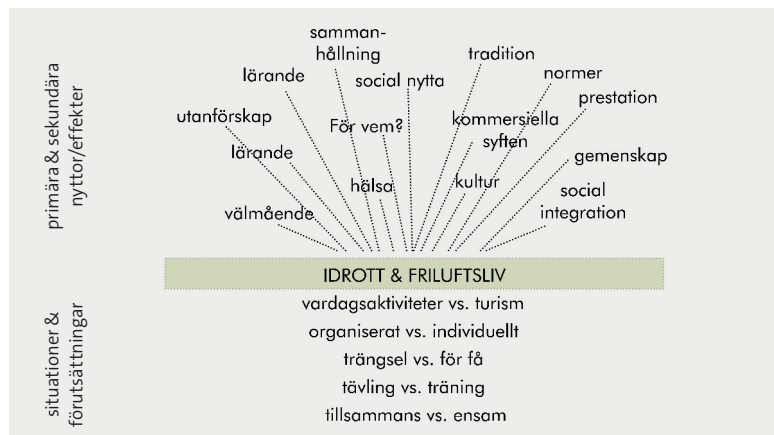
Tänkbara lösningar

- Minskat resande i allmänhet
- Optimera planering av anläggningar/lokaliseringar i relation till användare (närhet)
- Stödja aktiv transport (gång/cykel)

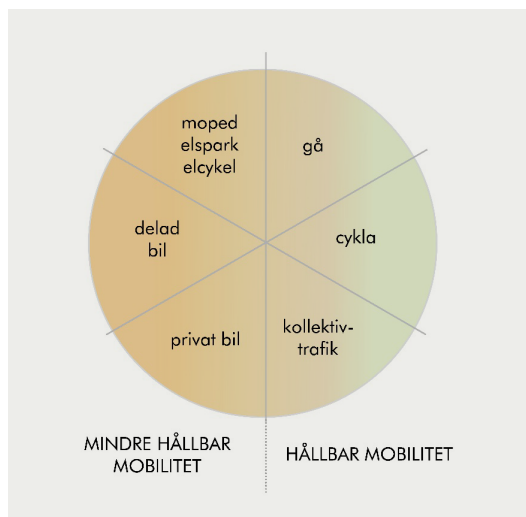
- Överföring från (privat-)bilism till mer hållbara transportslag
- Resor med en kombination av olika transportslag

Forskarnas utgångspunkt i detta läge utgick ifrån ansökan och resultatet av den interna processen att definiera övergripande forskningsutmaningar. Inledningsvis hanterades inte idrott och friluftsliv som två separata spår. Då forskarna tidigare har gjort ett flertal studier i Västsverige blev detta den geografiska avgränsningen i ett inledande skede. I mer allmänna termer diskuterade forskarna under möte ett olika aspekter av hur forskningsprogrammet kunde konkretiseras. Det är viktigt att påminna om att i detta skede hade forskare och praktiker inte träffats. Diskussioner kring forskningsprojektet, avgränsning, fokus och databehov sammanfattas nedan i figurerna nedan.

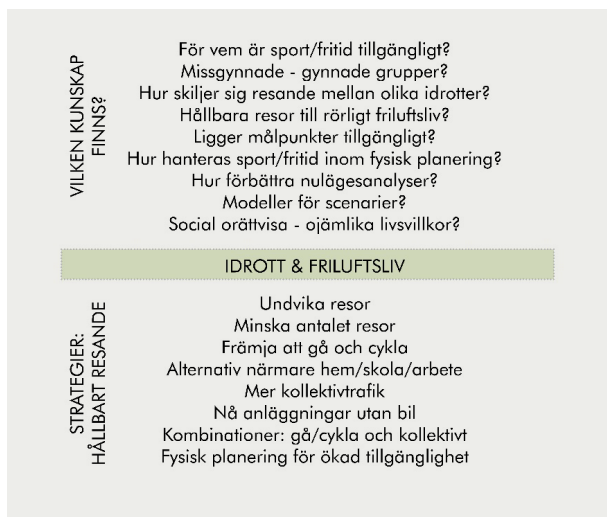
I den första visas olika typer av nyttor i relation till idrott och friluftsliv som identifierats. Här finns både primära nyttor/effekter



Olika former för idrott och friluftsliv i relation till olika effekter i samhället.



Inom tema 2 betraktas gång, cykel och resor med kollektivtrafik som hållbara alternativ. Moped, elspark och elcykel kommer därefter och det minst hållbara alternativet är privat bil.



Kunskap är en viktig förutsättning för förändring. Strategierna behöver anpassas till utgångsläge, potential och förutsättningar.

(själva aktiviteten och utövandet i sig) men också många sekundära nyttor som vi menar är viktigt att lyfta fram (övre delen av figuren). Dessa nyttor kan vara något olika beroende på i vilken sport och friluftsliv som utövas. Exempelvis om det sker på vardaglig basis eller mer sällan eller om det handlar om träning eller tävling (nedre delen av figuren).

Den andra figuren (ovan) visar vilka transportslag som vi inom ramen för det aktuella projektet definierar som hållbara och mindre hållbara/icke hållbara.

I tredje figuren (ovan höger) visas en översikt av exempel på frågor som är i fokus inom tema Hållbara transportlösningar, och som framkommit i diskussioner med lärandegruppen och forskarna samt vilka strategier som förekommer och/eller är möjliga.

Förväntningar

Under träffarna med deltagande aktörer redovisades vilka förväntningar som fanns på projektet. I huvudsak handlade detta om att få ökad kunskap inom områden som tidigare inte har beforskats, eller endast beforskats i begränsad utsträckning. Man hoppas kunna använda resultaten för att informera samhällsplaneringsprocessen, eventuellt med nya verktyg, normer eller strategier. Vidare att få tillfälle att resonera kring problemformuleringar, men också få till sig var forskningsfronten ligger idag. Att forskare och deltagande aktörer bidrar till kunskapsspridning och kunskapsbyggande i gruppen var ytterligare förväntningar. Slutligen framkom att det fanns en förväntan att flera olika perspektiv ska belysas under projektets gång och att alla är delaktiga och engagerar sig i att utforska detta.

Från deltagarenkäten kan noteras att även om programmets grundsyfte är att främja miljömässigt hållbarhet så är olika aspekter av social hållbarhet viktiga för deltagarna.

I fråga om transporter så verkar det finnas en gemensam grundförståelse för att hållbarhet kräver att vi måste planera för alternativ till bilen. Både i termer av direkta alternativ, men även fundera på i vilken mån idrotten och friluftslivet kan organiseras annorlunda för att exempelvis stödja närhet eller samordnade transporter. Det är även tydligt att god tillgänglighet ska gälla alla i samhället. Här kan det vara på sin plats att förtydliga att innebörden av god tillgänglighet är en delvis öppen fråga som har varit en viktig fråga att belysa i projektet.

Processen och reflektionerna kring presentationer av de ingå-

ende deltagande aktörerna dokumenterades på en digital anslags-
tavla. Till följd av pandemin hölls
samtliga möten de två första åren
på distans varför digitala hjälpme-
del var viktiga att använda och
fungerade som en levande, gemen-
sam arbetsyta.

Utkast på forskningsstudier

Följande steg handlade om att suc-
cessivt skissa fram möjliga forsk-
ningsstudier baserat på vad som
framkommit i processen med
lärandegruppen. Konkreta förslag
på studier med bäring på de önske-
mål och identifierade utmaningar
togs fram. Här var det viktigt att
hitta rimlig omfattning och se till
det underlag som skulle kunna
göras tillgängligt genom gruppens
deltagare. Även här användes den
gemensamma digitala arbetsytan
för att bibehålla transparens och
möjlighet för att modifiera och
komplettera allt eftersom olika för-
slag på studier tog form.

En längre bruttolista på tio möj-
liga forskningsstudier togs fram
och under kommande möten dis-
kuterades dessa. Eftersom arbetet i
delar är gemensamt fick de olika
aktörerna ange vilket eller vilka
projekt de såg som mest relevanta
och vilka de helst skulle vilja enga-
gera sig i. Processen resulterade
slutligen i att fyra studier identifie-
rades som relevanta, angelägna
samt möjliga att genomföra.
Övriga fick bli 'vilande' tills
vidare.

Växelverkan

En viktig funktion var att koppla

deltagarnas idéer och tankar med
forskarnas kompetenser. Proces-
sen växlade mellan samverkan och
att forskarna (baserat på de formu-
lerade tänkbara studierna), säker-
ställde att de föreslagna studierna
låg inom deras fält och kunskaps-
områden. Det kom fram många
intressanta och relevanta idéer där
många hamnade så att säga utan-
för forskarnas fokusområden. Det
var därför viktigt att förmedla och
precisera vad som var möjligt och
rimligt att göra inom ramen för
Mistra Sport & Outdoors-pro-
grammet.

Att destillera fram studier

Mötessserien med lärandegrup-
pen ledde successivt fram emot att
ett urval av studier identifierades.
Genom diskussioner kunde grup-
pen tillsammans slutligen
bestämma vilka som var de mest
relevanta, angelägna och genom-
förbara studierna. Det slutliga
målet med processen var:

- Att samtliga deltagare har valt
en studie som den man kommer
ägnat mest uppmärksamhet åt
- Att etablera arbetsgrupper
kring respektive studie
- Att avsluta planeringsfasen och
inleda fas med studier/forskar-
fasen

De fyra studierna som slutligen
varels ut benämns A-D med föl-
jande titlar (en mer omfattande
beskrivning återfinns i rapporten):

A. Utveckla ett index för hållbar
tillgänglighet till idrott och fri-
luftsliv

B. Idrottsrörelsen som modell för
hållbar mobilitet

C. Hållbara alternativ till bilen för
tillgängliga friluftslivsaktiviteter

D. Sport- och fritidsplatser soci-
ala upptagningsområden.

Studierna har genomförts
under projekttidens senare hälft
och har publicerats i olika sam-
manhang.

Referenser

- Larsson, A., Legeby, A., Gil, J., & Abrahamsson, O.
(2022). *Från goda idéer till gemensamma
forskningsfrågor: Kartläggning av det första
steget i samverkansprocessen inom Mistra
Sport & Outdoors Tema 2 – Hållbara trans-
portlösningar*, Rapport 2022:2. Östersund:
Mittuniversitetet.
- Polk, Merritt. (2015). 'Transdisciplinary co-pro-
duction: Designing and testing transdiscipli-
nary research framework for societal prob-
lem solving', *Futures*, 65(2015) pp.110-122).
- Ranham, Ulf., Ramstedt, Amie., & Dahlstrand,
Alice. (2017). 'Co-creation in urban station
communities', *Mistra Urban Futures*, Rapport
2017:2.

Lästips:

Från goda idéer till gemen-
samma forskningsfrågor.

Anders Larsson, Ann Legeby,
Jorge Gil & Oskar Abrahamsson

[https://www.mistrasportan-
doutdoors.se/globalassets/
konferens--och-projektsajter/
mistra/rapporter/fran-go-
da-ideer-till-gemensam-
ma-forskningsfragor---final.
pdf](https://www.mistrasportan-
doutdoors.se/globalassets/
konferens--och-projektsajter/
mistra/rapporter/fran-go-
da-ideer-till-gemensam-
ma-forskningsfragor---final.
pdf)

Hållbara platser – en metod för att samsas i och med naturen i hållbara, mångfunktionella landskap

SARA BORGSTRÖM & KARIN SVÄRD HERTEL

Grönområden i och nära våra städer utgör de mest tillgängliga miljöerna för sport och friluftsliv. Samtidigt behöver vi dessa områden till alltmer – de ska vara en oas för vår återhämtning, ett stöd för den biologiska mångfalden, mildra effekterna av klimatförändringar och minska miljöproblem genom att till exempel skydda från översvämningar och ta upp luftföroreningar. Men hur många funktioner kan ett landskap bära? Var går gränsen för hur många olika användare som kan samsas utan att det blir konflikter? Var går gränsen för när ett områdes ekologi inte längre fungerar? En av Mistra Sport & Outdoors lärandegrupper tog sig an dessa utmaningar och utvecklade en metod för hur vi ska kunna samsas på ett mer hållbart sätt i populära grönområden.

Sport- och friluftslivsaktiviteter påverkar de platser där de utförs. Marken, vattnet, växterna och djuren kan påverkas negativt beroende på vilket sätt, när och hur ofta aktiviteterna utförs. Påverkan blir särskilt stor i områden som passar för

många olika aktiviteter och som är tillgängliga för många. Under pandemiåren blev detta särskilt tydligt, då betydligt fler än tidigare sökte sig ut i närnaturen. Förutom påverkan på platsens ekologi, påverkar olika aktiviteter varandra och när ett område blir mycket populärt uppstår trängsel och ibland konflikter som följd. Samtidigt är de många användarna en tillgång då de ofta besöker området och därmed har god och uppdaterad lokalkunskap, något som ofta är svårt att få till för markägare och förvaltare, t.ex. en kommun. Att involvera föreningslivet i förvaltning av naturområden är något som lyfts fram som en viktig strategi för att uppnå de nationella friluftslivsmålen. Frågan är hur alla dessa olika aktörer kan hitta varandra och ett sätt att samverka som är hållbart i längden?

De här utmaningarna var mycket tydliga när lärandegruppen i stadsnära landskap i Stockholm, som består av representanter från regionala och lokala myndigheter, föreningsliv och markägare, påbörjade sitt arbete.



Sara Borgström

Sara Borgström är lektor och docent i Hållbar stadsutveckling på KTH med fokus på landskapsförvaltning och naturens mångfunktionella roll i staden. Forskningen sker i nära samarbete med många olika samhällsaktörer genom samkunskapande processer.



Karin Svärd Hertel

Karin Svärd Hertel, Greengoat, civilingenjör med stort intresse för att utveckla metoder för att skapa gemensam förståelse. Med fokus på metoder för samtal i stora grupper och att hitta visuella uttryck i det fysiska rummet som bidrar till den gemensamma förståelsen.

Gruppen kom fram till att det behövdes ett stöd för att initiera och/eller stärka samverkan mellan de många olika aktörerna i mångfunktionella landskap och som samtidigt säkerställer områdets ekologi. Därför utvecklade de "Hållbara platser – en metod för lokal samverkan i mångfunktionella landskap" som syftar till att vara ett stöd i att initiera och/eller stärka samarbeten i områden med många användare och där aktörerna hjälps åt att ta hänsyn till och stödja naturen och varandra.

Målbild:
"Vi utvecklar en gemensam, begriplig metod för hur flera olika intressen, med olika behov, kan samexistera i ett landskap, samtidigt som ekologiska processer och funktioner bibehålls och stärks över tid. Metoden ska även kunna användas för att på ett hållbart sätt introducera en ny intressent vars intressen tillgodoses samtidigt som övriga intressen, inklusive ekologiska processer och funktioner, säkerställs."

Metoden är uppbyggd kring tre möten där representanter från områdets olika användarna träffas. Det mötena och processen framförallt ger är att deltagarna tillsam-

mans skapar en gemensam helhetsbild över områdets aktörer och ekologi, samt utbyter kunskap och perspektiv. Här kan den stora terrängcyklingsföreningen möta den lilla fågelskådarklubben och kommunens fritidstrateg i samma rum och under relativt jämlika förhållanden.

Det första som deltagarna gör tillsammans är att besöka området, gå en promenad och dela med sig av sina perspektiv kring vad är värdefullt, vilka platser och resurser? Det första mötet handlar också om att identifiera vilka aktörer som finns i området, vad de gör, vad de behöver från området, och vilka gemensamma intressen som delas av flera aktörer. En annan viktig del av mötet är att byta perspektiv och sätta sig in i hur en annan aktör än den man representerar, ser på området.

Under det andra mötet ligger fokus på områdets natur och ekologi. Genom att använda kartor får deltagarna markera ut sin aktivitets viktiga platser och stråk, och sedan jämföra med andra deltagares kartor. Var finns de platser som är viktiga för många? Nästa steg är att identifiera och markera de platser som är ekologiskt viktiga – de kan vara rika på många arter och/eller sårbara. Nu framträder en bild över platser av betydelse, som troligen behöver extra omsorg och samarbete – de platser som är både populära och ekologiskt viktiga. Innan möte två avslutas skriver deltagarna en lista över de sätt som deras aktivitet kan stödja naturen i området.

Det tredje och sista mötet handlar om att tillsammans se helhetsbilden av aktörer, gemensamma intressen, platser av betydelse och



Deltagarna besöker området och berättar om sina olika perspektiv i Görvalns naturreservat, Järfälla kommun. Foto: Kristin Malmcrona Friberg.

möjliga åtgärder som kan stärka områdets hållbarhet. Gemensamt sorteras och prioriteras åtgärderna – vad kan respektive aktör göra, vad ger stor effekt och är relativt lätt att göra?

Hittills har alla möten varit fysiska och nästan utan digitala verktyg. Att besöka området tillsammans, att skriva och rita för hand, markera med klisterlappar och presentera idéerna på ett grafiskt sätt har varit mycket uppskattat och bidragit till utbyte av kunskap och dialog mellan deltagarna. Det är en förutsättning för samverkan mellan många olika intressen i mångfunktionella landskap.

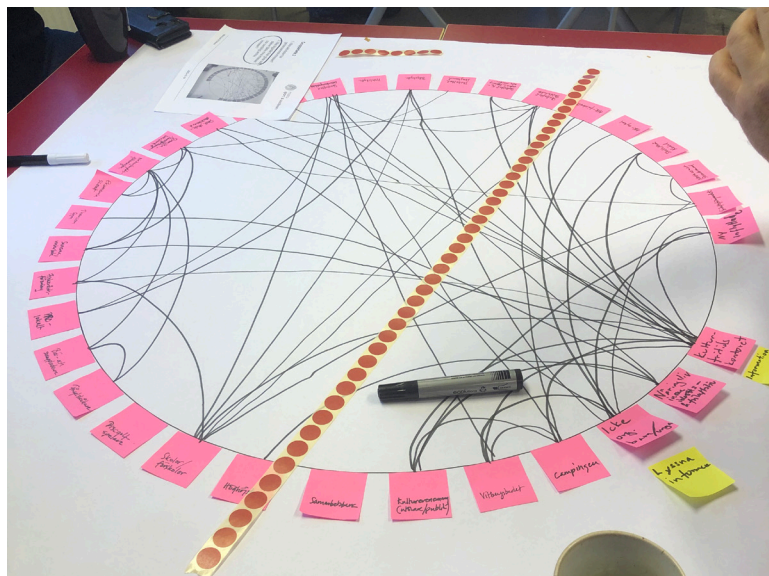
Under 2023 har metoden testats, bland annat i Skellefteå kommun

där Vitbergsområdet, ett 600 hektar stort, stadsnära grönområde, är just ett mångfunktionellt landskap.

Redan idag samsas ca 20 sport- och friluftslivsforeningar och privata företag inom sport- och friluftsliv med skogsbruk och renskötsel. Planerna framåt innefattar att inrätta naturreservat, anlägga en ny rullskidbana och nya nedfarter för skidåkning. Dessutom beräknas invånarantalet i kommunen öka med 16 000 personer fram till år 2030, vilket gör att många fler kommer vilja använda Vitbergsområdet. Med dessa utmaningar tackade kommunen ja till att testa metoden för hållbara platser och på så sätt hjälpa till att utveckla den.



Deltagarna i Skellefteå sorterar olika åtgärder för ett hållbart framtida Vitbergsområde. Foto: Sara Borgström.



Deltagarna diskuterar vilka aktörer som har kopplingar till varandra i Vitbergsområdet i Skellefteå. Foto: Sara Borgström.

Lärandegrupp

Sara Borgström, Kungliga Tekniska Högskolan, KTH

Karin Svärd Hertel, Greengoat
Peder Curman och Erik Håff,
Järfälla kommun

Maria Strandberg, Sterf,
Scandinavian Turfgrass and
Environment Research Foundation

Magnus Rothman, Stockholms stad

Elin Gustavsson, Svenska Ridsport Förbundet

Kristin Ekblom, Ylva Bökman
och Kristina Ask, Länsstyrelsen i Stockholms län

Elisabeth Mårell, Region Stockholm

Ylva Schöldberg, Friluftsförbundet Region Mälardalen

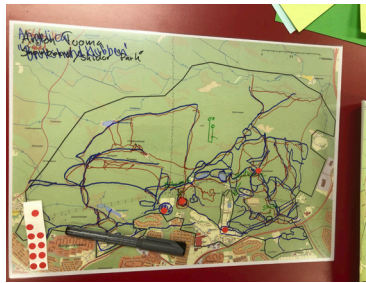
Håkan Lindström och Per Petersson, Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, Mälardalen

Pasi Rosenqvist, RF-SISU Stockholm

Erik Andersson, Stockholms Universitet och Helsingfors Universitet

Kristin Malmcrona Friberg, Kungliga Tekniska Högskolan, KTH

Emma Weilefors, Greengoat
Hanna Liljendahl, Mittuniversitetet



Deltagarna i Skellefteå ritat ut och jämför sina viktiga platser och stråk i Vitbergsområdet.
Foto: Sara Borgström.

Länkar

Hållbara platser – en metod för lokal samverkan i mångfunktionella landskap, länk:

<https://www.mistrasportandoutdoors.se/Forskningsteman/hallbar-anvandning-av-mark-och-vatten/larandegrupper-och-utmaningar/peri-urban-stadsnara-landskapet/handbok-for-hallbara-platser/>

Blogg: Sara Borgström, forskare: Samkunskapande – en hållbarhetsforskares perspektiv:

<https://mistrasportandoutdoors.wordpress.com/2023/05/02/sara-borgstrom-samkunskapande-en-hallbarhetsforskares-perspektiv/>

Det vardagliga friluftslivets behov av resande

OSKAR ABRAHAMSSON

Det vardagliga friluftslivet och dess (o)hållbara resande

Att vistas till fots i skog och mark på sin fritid är en av de vanligast förekommande friluftslivsaktiviteterna i Sverige (Fredman et al., 2019); en aktivitet som dessutom ökade i popularitet efter att Covid-19-pandemins restriktioner implementerats (Hansen et al., 2021). Även om vandring till synes är en naturnära och enkel aktivitet, möjliggörs den (paradoxalt nog) ofta av resor med privatbil som i sin tur bidrar till en negativ miljö- och klimatpåverkan. Detta bilberoende är i sig inte något konstigt, för fritidsresor genomförs ofta med privatbil (Aall et al., 2011; Trafikanalys, 2022). Om vi jämför med hållbart resande i form av kollektivtrafik så tillkommer ytterligare moment av planering (Juschten & Preyer, 2023), vilket indikerar på att mer tid tas i anspråk vid fritidsaktivitetens förberedelser än för utövare som reser med bil. Detta är än mer anmärkningsvärt om vi beaktar det faktum att brist på tid tycks vara ett vanligt hinder för att

delta i friluftslivsaktiviteter (Fredman et al., 2019).

Mot denna bakgrund är det viktigt att samhället tillgodoser den infrastruktur som möjliggör ett hållbart resande till och från naturområden – i synnerhet till de tätortsnära platser som nyttjas av det vardagliga friluftslivet. I syfte att få en djupare förståelse av efterfrågan på den infrastruktur som förenklar för ett hållbart friluftsliv i vardagen, utforskar denna text utövarens perspektiv och vad denne i ett förberedelsestadium behöver uträtta för att möjliggöra en vandringstur.

Studien som texten bygger på baseras på 19 intervjuer, genomförda under maj och juni 2022.¹ Studien är geografiskt avgränsad till Göteborgsregionen, framför allt p.g.a. att de flesta friluftslivsrelaterade resorna går till tätortsnära områden

1) Studien som presenteras i denna text är en del av författarens avhandlingsarbete, vilket vid ett senare tillfälle kommer att publiceras i sin helhet. Materialet har även presenterats på den vetenskapliga konferensen The 31st Nordic Symposium on Tourism and Hospitality Research.



Oskar Abrahamsson

Doktorand i kulturgeografi, vid Göteborgs universitet. I min avhandling studerar jag den paradox som uppstår vid användning av bil för att möjliggöra naturmöten, med fokus på endagsvandringar i Göteborgsregionen. Forskningen bedrivs inom ramen för forskningsprogrammet Mistra Sport & Outdoors.

(Lehto et al. 2022). Vidare undersöker studien enbart vandringar i form av endagsturer, då en stor del av friluftslivet pågår under helger (Fredman et al., 2019), mellan vardagslivets aktiviteter. En central aspekt i sammanhanget är vilka fortskaffningsmedel varje enskild individ har att tillgå, och därför intervjuades både personer med tillgång till bil i hushållet och personer utan tillgång till bil i hushållet.

Resultat: Hantering av den begränsade fritiden

För att förstå de aktiviteter som tillsammans utgör förberedelsestadiet för endagsvandringar, bör vi även förstå dessas tidsanvändning. Således handlar förberedelsen även om hantering av den tid varje enskild individ har att tillgå. Mer specifikt innebär det att hen behöver ta sig tid för sitt fritidsintresse. I denna text undersöks processen att ta sig tid med hjälp av fyra tidskategorier:

- (i) tillgänglig fritid;
- (ii) utomhustid;
- (iii) restid; och
- (iv) förberedelsetid.

Tillgänglig fritid är den yttre ramen som sätter gränsen för hur mycket tid det finns att disponera, dvs. den tid varje enskild individ har till förfogande. Inom den tillgängliga fritiden är utomhus-, res-, och förberedelsetid tre olika tidssegment som måste hanteras för att möjliggöra den önskade vandringsturen.

Tillgänglig fritid

Tillgänglig fritid är den tid som varje individ har till sitt förfogande att hantera. Även om varje människa disponerar 24 timmar varje dygn, läggs en stor andel tid på produktiva och reproduktiva aktiviteter (som exempelvis lönearbete, hushållsarbete, vila, etc.). Den tillgängliga fritiden hänger samman med individens livssituation. Pensionärer har, exempelvis, generellt sett gott om tid då de inte längre behöver lägga en tredjedel av vardagarna på lönearbete eller motsvarande, vilket medför att de sällan upplever en tidsbrist för sitt friluftsintrasse, och därmed är en endagsvandring förhållandevis enkelt att få till. Detta var tydligt med Birgitta², som ungefär ett halvår innan intervjun hade gått i pension, och nyligen fått erfara skiftet från mindre till mer tillgänglig tid:

Nu kan det [vandring] ske när som helst – nu är det [bara] vädret som styr. Och lusten.

Jämför vi i stället med en helt annan livssituation så är den tillgängliga fritiden knapp, här exemplifierad med Erik som är småbarnsförälder och arbetar som högstadielärare:

2) Namnen informanterna i texten är fingerade.

Och så har man jobbet som pockar på och med rättning och betygsättningar och såna här grejer som gör att man kanske är... Alltså det är väldigt mycket [i livet] som tar fokus [från friluftslivsintrasset]. Och även dagsturer – så enkelt som en dagstur – är inte så lätt att det bara är att göra. Utan man måste tänka efter, man måste planera, man måste förbereda.

Utomhustid

Utomhustid är den tid som behöver avsättas och öronmärkas till själva vandringen; i relation till res- och förberedelsetid är utomhustiden det mest värdefulla tidssegmentet för utövare – tid som ska spenderas utomhus är trots allt målet för den önskade friluftaktiviteten. Förutom att utomhustiden förväntas inrymma rofyllda, enkla, spontana och i viss mån lekfulla naturupplevelser, så menar flera av de intervjuade att tiden utomhus i synnerhet måste vara *tillräcklig* för att ens kunna frambringa dessa upplevelser. Exakt vad *tillräcklig* inbegriper i kvantitativa mått är svårt att säga (i alla fall inom ramen för denna studie), men att bara vara ute en kortare stund kan i många fall anses som otillräckligt för att kunna koppla

av. Flera av de intervjuade uppgav att den tid som avsatts för utomhusvistelsen bör vara så flexibel som möjligt, som Elisabeth uttryckte sig om saken:

Jag vill inte ha en tid att passa när jag är ute i skogen, utan jag vill gå tills jag är klar.

Restid

Restidens upplevelsemässiga innehåll kan delas in i två grupper: å ena sidan, restid upplevd som värdefullt och uppskattat, å andra sidan, restid upplevd som ett nödvändigt ont. Snarare än vattentäta kategorier bör dessa två grupper av upplevd restid förstås som varsin ända av ett spektrum – en resa kan trots allt innehålla stunder av

tristess såväl som avkoppling.

Värdefull och uppskattad restid kan även upplevas som en förlängning av utomhustidens rekreativa kvalitéer – om än med hjälp av färdmedel, i stället för omgivande natur. En av de intervjuade pratade exempelvis om ”bilpromenader”, d.v.s. att bilen gav henne möjlighet att välja vägar (gärna mindre, genom natursköna landskap) till och från destinationen. En annan viktig upplevelsemässig fördel med bilresor är att mindre charmiga motorvägar såväl som andra mer vardagliga miljöer kan undvikas. Till skillnad mot bilresor underströk flera av informanterna den rekreativa upplevelsen av att resa med kollektivtrafik, framför allt tåg och färja. Även vana bilresenärer påpekade att resor med kollektivtrafik i grunden är bekväma eftersom utövarna därmed slipper köra, samt

bekymra sig om parkeringsplats.

Restid kan som nämnt upplevas som ett nödvändigt ont. Mikael sa exempelvis att han ”helst inte” reser överhuvudtaget, varför han föredrar så korta restider som möjligt. Erik hade ett liknande förhållningssätt, varpå han menade att rekreationsupplevelsen inte börjar förrän han anländer till destinationen. Flera av de intervjuade anser att kollektivtrafikresans tidsåtgång – som ofta involverar byten för att nå destinationen, och därmed ökar restiden samt inbjuder en känsla av ovisshet – gör att dess avkopplande kvalitéer i stället omstöps till stunder av tristess och osäkerhet.

Förberedelsetid

Förberedelsetid är den tid som läggs på de aktiviteter som sker innan avresan som exempelvis val av plats, koordinering med andra



Tillgängligheten till natur- och rekreationsområden är viktig för möjligheterna att få en naturupplevelse. Foto: Ann Legeby.

personer, planering och förberedelse av mat och/eller fika. Vissa vandringsturer kräver i regel lite, om än minimalt med förberedelse-tid; framför allt vandringar som äger rum nära ens bostad (eller motsvarande), då dessa tenderar att vara mer "spontana" som flera deltagare i studien uttryckte det – d.v.s. dessa turer kräver obetydlig planering av resa.

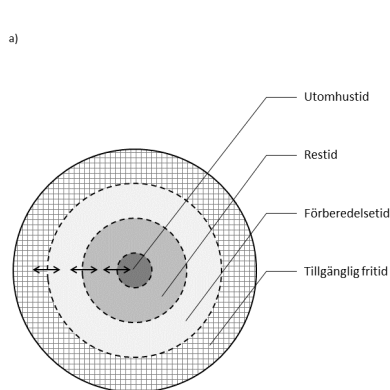
Det är däremot inte ovanligt att förberedelserna kräver mer av ens tillgängliga fritid. Framför allt tre omständigheter utökar förberedelse-tiden. Det första är om resan kräver planering, vilket resor med kollektivtrafik ofta gör eftersom tid måste spenderas på att hitta en genomförbar rutt, både till destinationen och för hemresan. Detta blir än mer påtagligt för vandringsturer på helger då, som flera intervjuade påpekar, turtätheten är påtagligt sämre. Bilresor kräver emellertid mindre anspråk av ens tid för planering, då dessa i mångt och mycket kan förlita sig på ens smartphones GPS-funktion, som med enkelhet navigerar en till destinationen. Den viktigaste förberedelsen inför bilresor till naturområden är att ta reda på huruvida det finns möjlighet till parkering eller ej. Det andra är om vandringen sker tillsammans med andra personer. Detta kräver inte nödvändigtvis mer tid, men det innehåller alltid ett inslag av förhandling, vilket i synnerhet är påtagligt när barn ska med på turen, eller vid de tillfällen större sällskap planerar att vandra tillsammans. Det tredje är om vand-

ringen är tänkt att ta i anspråk mycket tid (dvs. utomhustid), vilket därmed kräver planering och förberedelse av mat för att kunna orka med den tänkta strapatsen.

Värdering och balansering av begränsade tidsresurser

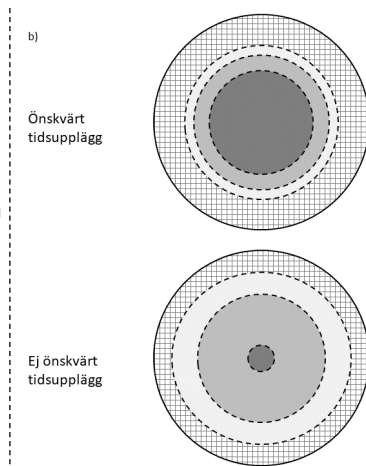
Betraktar man de fyra typerna av tid övergripande (se figur 1 nedan) framträder den ovan nämnda värdering av ens tid tydligare, där utomhustiden värderas högst. Det är i relation till denna värdering som den maximalt acceptabla res- och förberedelse-tiden bör förstås, för utövaren söker ofta att hålla restiden kortare än tiden som avsätts till utomhusvistelsen.

Alltså, om det är tre timmars vandring, alltså säg tre timmar



[vandringstid], 45 minuter plus 45 minuter [restid] så tycker jag det är okej. Men helst är jag ju ändå en fem-sex timmar ute, på själva vandringsupplevelsen. Just också för att jag ska kunna sitta och dricka mitt kaffe och kanske ta lite bilder och stanna till och lukta utan att behöva titta på klockan: "snart går sista bussen. (Christer)

Flera av informanterna antydde även att de med mer eller mindre medvetna strategier strävar efter att korta den nödvändiga förberedelse-tiden. Dessa strategier kan förstås som individuella färdigheter som bygger på tidigare erfarenhet av att planera, förbereda och



Figur: 1a) Fyra typer av tid som måste hanteras inför en endagsvandringstur. 1b) Önskvärt och ej önskvärt tidsupplägg. Illustration av författaren.

utföra vandringssturer – en utövare har med tiden lärt känna sin kropp, sin utrustning, hur aktiviteten utförs, och således vad som faktiskt behöver förberedas för endagsvandringsturer. Ett exempel på en sådan strategi är Marias ständigt friluftsförberedda bil:

Jag har liggunderlag, jag har ved, jag har tält, jag har... Alla de grejerna ligger i bilen redan. Under sommaren så ligger all min kajakutrustning [där], permanent. Så det är verkligen en [fritids] aktivitetsbil. Och helst skulle jag inte använda bilen för det, men den möjliggör det [friluftsliv]. Under vintern har jag mina längdskidor i den, permanent – alltid. Så det är väl också förberedelsemässigt att jag har väldigt lätt att ta mig iväg, att jag har utrustning redan i bilen; Trangiaköket ligger också där.

Mot bakgrund av dessa resonemang kan vi följaktligen särskilja mellan önskvärda och ej önskvärda tidsupplägg för endagsvandringsturer (Figur 1b). Om vi räknar in vilket färdmedel en utövare har till hands, är det tydligt att bilens tidsmässiga flexibilitet

blir en nyckel för att åstadkomma det önskvärda tidsupplägget – mindre tid behöver ägnas åt förberedelse i form av planering för en genomförbar kollektivtrafiksrukt, och mindre tid behöver spenderas på resan till och från destinationen. Relativt sett kräver således resor med kollektivtrafik för endagsvandringar mer av ens tillgängliga fritid. Bilen är således inte bara attraktiv för att enkelt ta sig till naturområden, utan även för att samtidigt kunna hantera ens vardagsliv, som småbarnsföräldern Mattias antydde:

Jag tar nästan alltid bilen, just för att jag tycker det är jättesvårt med kollektivtrafik. Plus att det försvinner så mycket tid i kollektivtrafik. Och eftersom tiden är dyrbar så blir det bil.

Avslutande diskussion

Enligt resultaten från den presenterade studien står det klart att privatbilen är ett mycket mer attraktivt färdmedel än kollektivtrafiken för endagsvandringsturer. Med hänsyn till de skillnader i tid som behöver tas in anspråk från utövarens tillgängliga och begränsade fritid blir detta särskilt märkbart. Vad beträffar kollektivtrafikens utformning (inräknat bl.a. begränsad geografisk räckvidd, inte sällan behov av byten och

lägre turtäthet under helger då de flesta människor är lediga), blir dess utbud många gånger oattraktivt för de människor med fullproppade vardagsliv och ständigt fyllda kalendrar – en trend som även tycks accelerera enligt sociologen Hartmut Rosa (se exempelvis Rosa, 2013).

För ett mer hållbart resande till friluftslivet, som främjar kollektiva färdmedel, står samhällsplaneringen inför problemet att erbjuda tidsmässigt flexibla resor i klass med bilens potential. Detta är givetvis en svår uppgift. Initialt kan kollektivtrafikens fritidsutbud åtminstone förbättras så tillvida att dess turtäthet på helger ökar till en nivå som i sin tur potentiellt sett ökar antalet genomförbara kollektivtrafiksbaserade endagssturer.

Ett avslutande medskick till samhällsplaneringen är att förstå utövarna från deras (varierande) horisonter. D.v.s. att vid sidan av den blick från ovan – kartvyn över landskapet – som planeraren ofta har i sitt arbete för att sörja för en hållbar användning av mark och vatten, är det samtidigt av stor vikt att leva sig in i, eller i någon mån söka förstå utövarens blick på världen där dennes vardagsliv sätter gränser för vad som är möjligt att åstadkomma. Att möjliggöra för tårtortsnära friluftsliv handlar trots allt om att ta hänsyn till människors varierande förutsättningar, som i sin tur hänger ihop med olika typer av livssituationer.

Referenser

- Aall, C., Klepp, I. G., Engeset, A. B., Skuland, S. E., & Støa, E. (2011). Leisure and sustainable development in Norway: part of the solution and the problem. *Leisure Studies*, 30(4), 453–476.
- Fredman, P., Ankre, R., & Chekalina, T. (2019). *Friluftsliv 2018 - Nationell undersökning av svenska folkets friluftsvanor* (Issue RAPPORT 6887). Naturvårdsverket.
- Hansen, A. S., Falla Arce, J., & Lindberg, I. (2021). *Friluftslivet under coronapandemin - Kartläggning av friluftsvanor och vistelse i naturen under coronapandemin i Västra Götaland* (Issue MISTRA Sport & Outdoors, 2021:1). MISTRA Sport & Outdoors.
- Juschten, M., & Preyer, B. (2023). Exploring constraints and coping strategies of outdoor recreation trips accessible by public transport: A walk-along and ride-along study in Austria. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 43, 100669. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2023.100669>
- Lehto, C., Hedblom, M., Öckinger, E., & Ranius, T. (2022). Landscape and Urban Planning Landscape usage by recreationists is shaped by availability : Insights from a national PPGIS survey in Sweden. *Landscape and Urban Planning*, 227. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2022.104519>
- Rosa, H. (2013). Acceleration, modernitet och identitet. Tre essäer. Diadalos.
- Trafikanalys. (2022). Transporternas energi- och klimateffektivitet. Rapport 2022:1.



Att ha tillgång till bil ger tillgång till fler natur- och rekreationsområden, platser som idag många gånger saknar kollektivtrafik. Foto: Ann Legeby.

Index of sustainable accessibility to sports and outdoors facilities

JORGE GIL & SUSAN RUINAARD

Introduction

It is becoming increasingly important that people have regular physical activity and have easy access to recreation, relaxation and exercise for their well-being and general health. Many people are, or feel, dependent on the car to engage in such sports and outdoor activities, to make the everyday puzzle work. This is due to the long travel times or inability to reach those activities by any other means at the required time. Either because sustainable alternatives, such as cycling infrastructure or public transport, are not available where they live, or the activities are located in distant places with limited transport alternatives. Considering the global ambition to reduce carbon dioxide emissions from the transport sector, which accounts for approximately one third of total emissions, and knowing that non-work or school travel accounts for around 50% of our journeys, this leads to an unsustainable situation.

Currently, a growing number among academics and practitioners

advocate that the goal of transportation policies should be to improve people's access to daily activities, changing the focus from mobility to accessibility. A simple definition of accessibility is 'the ease in which people can reach places and opportunities', where opportunities refer to jobs, health care, education, leisure activities, among others (Pereira & Herszenhut, 2023). This implies developing policies that bring people and activities closer together and promote the integration between transport and land-use planning.

Municipalities require knowledge about the accessibility of their residents to sports and outdoor recreation activities to inform their comprehensive plans (Översiktsplan in Sweden). To gain this knowledge, there is a need for detailed baseline information on several levels: where people live, where they participate in sports and outdoor activities, and the transportation network and services connecting these locations. By combining and analyzing this



Jorge Gil

Jorge Gil is associate professor in Urban Analytics and Informatics at the Department of Architecture and Civil Engineering, Chalmers University of Technology, Sweden. His research focus is on the conceptualisation and development of integrated urban models for urban planning research and practice.



Susan Ruinaard

Susan is a master's student in Engineering and Policy Analysis at the Faculty of Technology, Policy and Management, Delft University of Technology, and works with GIS and data analysis at Studio Bereikbaar, a consultancy firm on the intersection of mobility and urbanism in the Netherlands.

information, both transport and land use planning can strategically provide sustainable transport alternatives to meet the needs and practices of residents.

What is accessibility?

The concept of accessibility has evolved across different disciplines and applications, which resulted in accessibility being measured in different ways. The four different perspectives on accessibility identified by Geurs & Van Wee (2004), are:

- Infrastructure-based accessibility – measures the performance of the transport infrastructure (e.g., congestion and average speed).
- Location-based accessibility – measures the access from locations to spatially distributed opportunities (e.g. number of jobs within 30 minutes).
- Person-based accessibility – measures access at the individual level (e.g. activities that an individual can participate in at a given time).
- Utility-based accessibility – measures the (economic) benefits that individuals derive from access to spatially distributed opportunities, based on their preferences.

In every perspective, the elements of accessibility are the land use patterns (i.e., the spatial distribution of people, activities, and opportunities), and the costs of travel (e.g., travel time, trip distance, monetary cost) over the transport infrastructure that connects everything. However, person- and utility-based accessibility meas-

ures require detailed information on individuals and their preferences, making them more difficult to implement.

In integrated transport and land use planning, location-based accessibility is the most used, and its simplest measures are (Pereira & Herszenhut, 2023):

- Minimum travel cost – indicates the ease of travel to reach the nearest opportunity from a given location. For example, the travel time from a residential location to the closest swimming pool. This is simple to calculate but does not consider the number of opportunities.
- Cumulative opportunities – captures the number of opportunities that can be reached within a given travel cost limit. For example, the number of gyms accessible from a residential location within 30 minutes. This is also simple to calculate and can account for the number and diversity of opportunities.

Other accessibility measures consider the competition for opportunities, use a distance decay function instead of a single travel cost limit, or account for the desirability or attraction of different opportunities. However, these require more data, are more difficult to calculate, and become more difficult to interpret.

Measuring sustainable accessibility to sports and outdoors in Sweden

In the context of measuring accessibility to sports and outdoors

facilities by different transport modes (i.e. walking, cycling, public transport and car), with the aim of informing sustainable transport and land use planning in municipalities, the simpler measures of location-based accessibility are a suitable starting point to answer these key questions:

1. What is the shortest travel time to the nearest facility of an activity, by each mode?
2. How many different activities are within reach, by each mode?

In sustainable accessibility to sports and outdoors one should consider the most common “every-day” activities, within or outside associations, covering all ages and genders, which will generate most trips. The most common activities amongst the Swedish population (Riksidrottsförbundet, 2011; Fredman et al., 2019; Beijar, 2014) are summarised in Table 1.

Table 1 – Most practiced sports and outdoors activities of the Swedish population.

Sports	Outdoors
Football	Playground
Other ball sports: Innebandy, handball, basketball	Walking / running
Ice hockey	Swimming outdoors
Gymnastics	Picnic
Gym / fitness centre	Dog park
Swimming pool	Outdoor gym
Horse riding	Disc golf
Athletics	Urban park
Martial arts	Golf
Golf	
Tennis	

Furthermore, people should have access to these activities from where they live within a reasonable time (i.e. a maximum of 30 minutes), and by choosing a sustainable transport mode over the car (i.e. walking, cycling or public transport).

One could consider different travel times for the different activities and for the different transport modes. However, this would require information on individual preferences and behaviours, it would result in a very large number of unique accessibility analyses, and the results would be hard to assess and compare. To communicate the results in a simple and useful way, we keep the accessibility analyses comparable across all activities and modes and develop a composite index that is presented

in a single map.

The general work-flow for measuring accessibility and producing the index is illustrated in Figure 1, and includes four tasks: data preparation, accessibility analysis, index calculation, and communication.

The first task of data preparation is an important prerequisite for the subsequent analyses, influencing their scope and accuracy, and requires a considerable effort. The second task of accessibility analysis results in many indicators for all possible combinations of activities and travel modes. To communicate these indicators (task four) one must select how to visualize them meaningfully, and how to combine them to reduce complexity. Task three's main purpose is also simplification, by

aggregating the multiple indicators into an index that provides an overview of sustainable accessibility.

It all starts with data

To measure sustainable accessibility to sports and outdoors one needs to collect and prepare three types of data inputs, in this case:

- Origins – residential locations
- Destinations – sports and outdoors facilities
- Transport networks – for different modes, including public transport timetables

These data inputs can be obtained from different data sources (see examples in the fact box), and in most cases they require some data preparation to extract only the relevant information for input to the accessibility analysis (Figure 2).

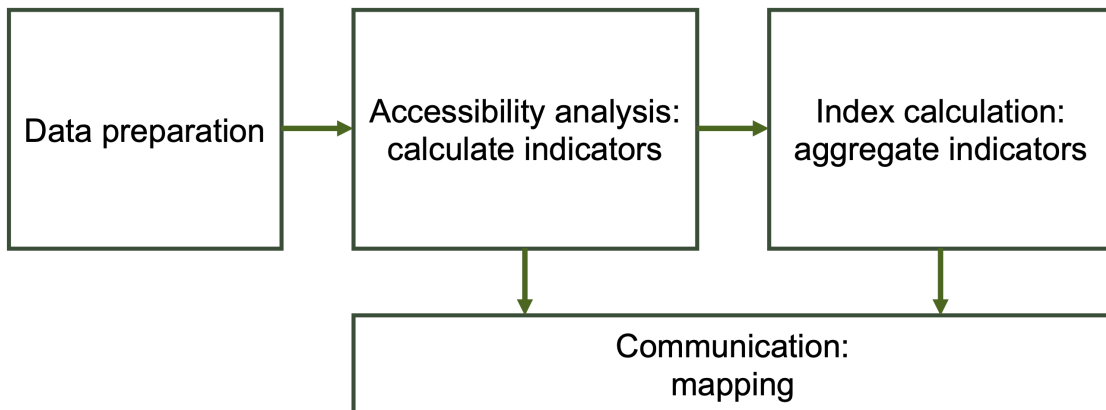


Figure 1 – The four tasks of the workflow for measuring accessibility and producing an index of sustainable accessibility to everyday sports and outdoors.

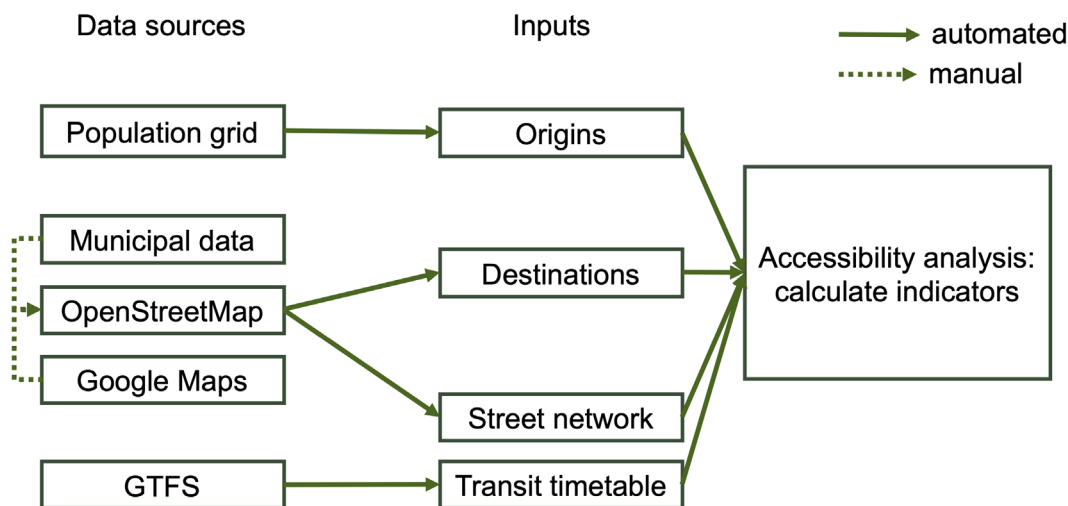


Figure 2 – Data preparation process for measuring sustainable accessibility.

The origins are the simplest input to prepare, as it only requires the geographic coordinates of the data chosen to represent the resident population and optionally the population total. In the following analyses we have used the 100m population grid of Sweden from SCB. Figure 3a shows the origins for Lilla Edet municipality.

The destinations, on the other hand, require considerable preparation work because there is no single national database of sports and outdoors facilities of all the required categories (see Table 1). Such information is scattered across different agencies, and the municipalities only have databases of the facilities that they are responsible for. Global databases from OpenStreetMap or Google Maps provide important complementary information for commercial facilities, but they can be incomplete, inconsistent, and out-

dated. Furthermore, each data provider uses its own convention for data storage and for classifying facilities, making them hard to combine.

For all these reasons we follow a data preparation workflow with three steps. First, we identify the most suitable data source for the different categories. Second, we collect the data from each source and update the public OpenStreetMap database with additional facilities. We opt for this database because it is open access and globally available and follows a simple standard that covers all types of facilities. Finally, we select and reclassify the destinations to match our categories, producing a simple input file with coordinates of each facility and its category.

Figure 3b shows the destinations for football activity to use in accessibility analysis of Lilla Edet municipality, taken from the

entire destinations file. The destinations file contains facilities that exist within a 25 km distance to the municipal boundary, because these facilities can be the nearest facility within a 30-minute journey for residents living close to the borders of the municipality.

The transport network requires minimal preparation, depending on the analysis tool being used. The goal is to obtain a street network that represents paths available for walking, cycling and driving, plus stops and timetables for public transport journeys. In this case we adopted the `r5py` accessibility analysis tool (<https://r5py.readthedocs.io/en/stable/>) that takes as input OpenStreetMap and GTFS files directly. The only requirement was to clip the OpenStreetMap data for the relevant region, i.e. Västra Götaland and Uppsala län, to create smaller street networks that the tool can handle.

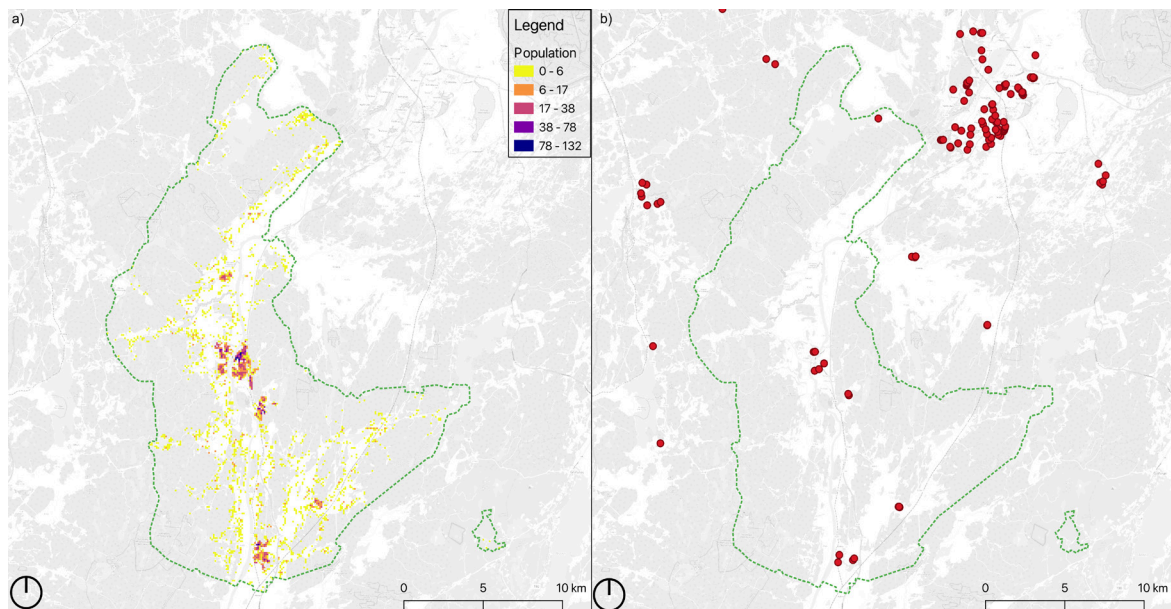


Figure 3 – Maps of Lilla Edet municipality, a) origins (population), and b) destinations (football pitches), for accessibility analysis

Data sources for Sweden

Origins

- SCB population grids - <https://www.scb.se/vara-tjanster/oppna-data/oppna-geodata/statistik-pa-rutor/>
- Municipal address points

Destinations

- Municipal databases
- OpenStreetMap points of interest (POI), can be obtained from Geofabrik - <https://download.geofabrik.de/europe/sweden.html>
- Google maps - <https://www.google.com/maps>

Transport networks

- OpenStreetMap road network (includes pedestrian and cycling paths), can be obtained from Geofabrik - <https://download.geofabrik.de/europe/sweden.html>
- Trafikverket road and bicycle network - <https://www.trafikverket.se/e-tjanster/hamta-data-fran-trafikverket/>
- Trafiklab GTFS Sverige 2 <https://www.trafiklab.se/api/trafiklab-apis/gtfs-sverige-2/>

Analyzing accessibility by different modes

As described earlier, the accessibility indicator to calculate is the shortest travel time from each origin to the nearest activity of each category by the different travel modes: walking, cycling, public transport and car. This indicator improves interpretability and simplifies the analysis task by treating all activities equally. Activities have different usage and location patterns: football is widely available in every locality; ice hockey rinks are few and exist only in some localities; horse riding facilities are few and concentrated in specific rural locations; and golf courses are also few and usually found in rural locations. The minimum travel time gives a unified measure of the quality of all the available activities.

As an example, we present the accessibility to football pitches in the Lilla Edet municipality by different transport modes (Figure 4).

From these analyses it becomes clear that the car has overall reach to all facility types in the shortest time, even if in some cases, not within the 30 minutes travel budget. On the other hand, the sustainable travel modes offer different possibilities:

- Walking is very local and efficient for local activities; however, many locations do not offer a wide range of activities.
- Cycling increases the reach and offers overall access to activities at the city scale.
- Public transport is less flexible, can result longer travel time over short distances, but provide access to locations over longer distances.

The choice of different travel modes depends on the person's preferences, including comfort, safety, convenience, among others, and what one derives the highest utility from, which is largely affected by travel time. Based on the sustainable travel options available, one chooses the mode that derives the highest utility for each activity. Based on this principle, we also calculate a sustainable accessibility indicator with the shortest travel time by any of the sustainable modes (Figure 5), that can be compared against the car. Combined, the sustainable mode choices offer a level of accessibility that approximates the car, depending on the specific activities and the rurality of the location.

Tools for accessibility analysis

- R5R (<https://ipeagit.github.io/r5r/>) or R5py (<https://r5py.readthedocs.io/en/stable/>)
- QGIS (<https://www.qgis.org/en/site/>)
- Place Syntax plugin (<https://smog.chalmers.se/projects/pst-plugin-for-qgis/>)
- ArcGIS Pro (<https://pro.arcgis.com/en/pro-app/latest/tool-reference/spatial-analyst/distance-accumulation.htm>)
- PTV Visum (<https://www.ptvgroup.com/en/application-areas/accessibility-analysis>)

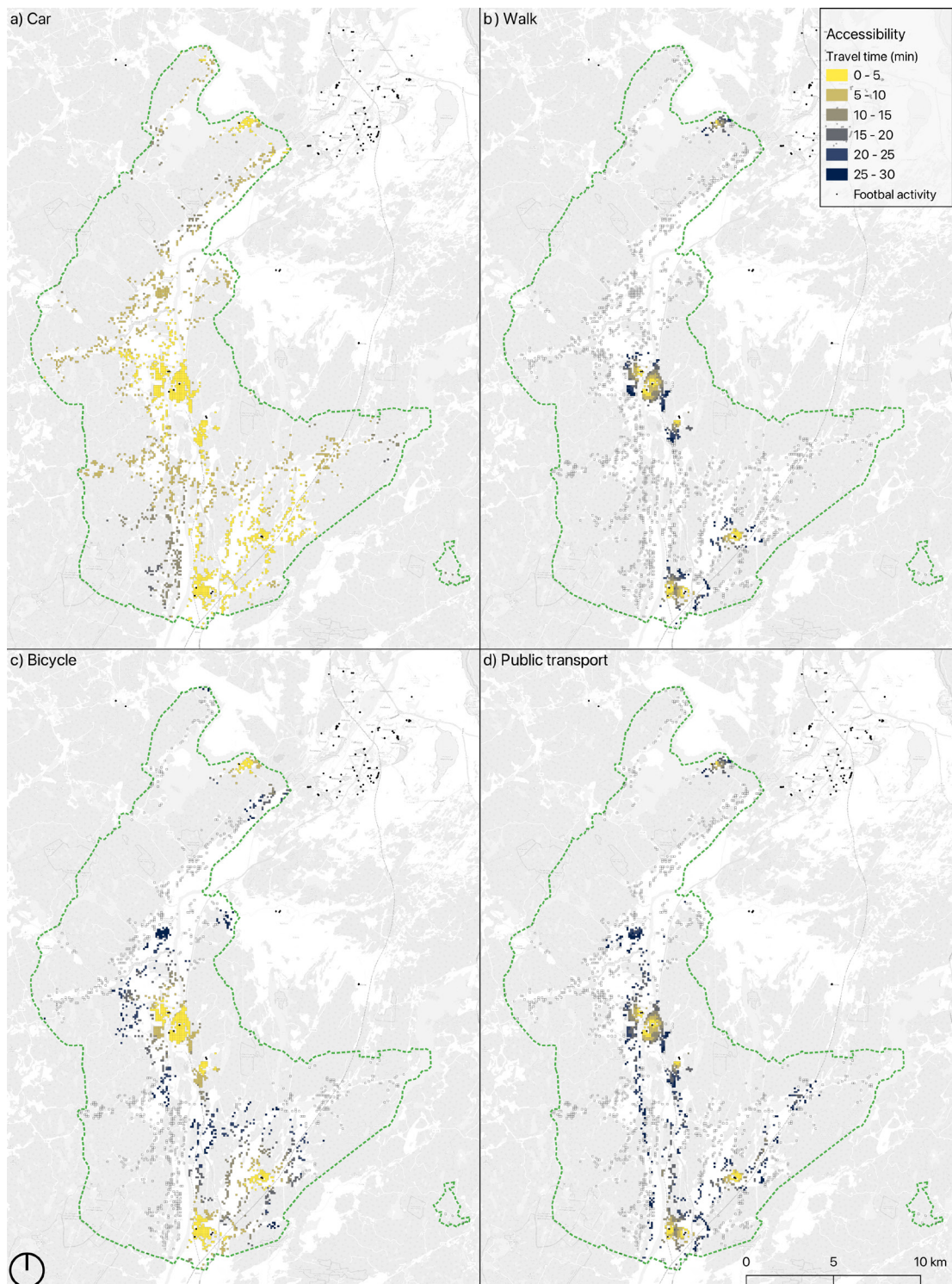


Figure 4 – Accessibility to football (shortest travel time) by car, walking, cycling and public transport in Lilla Edet municipality.

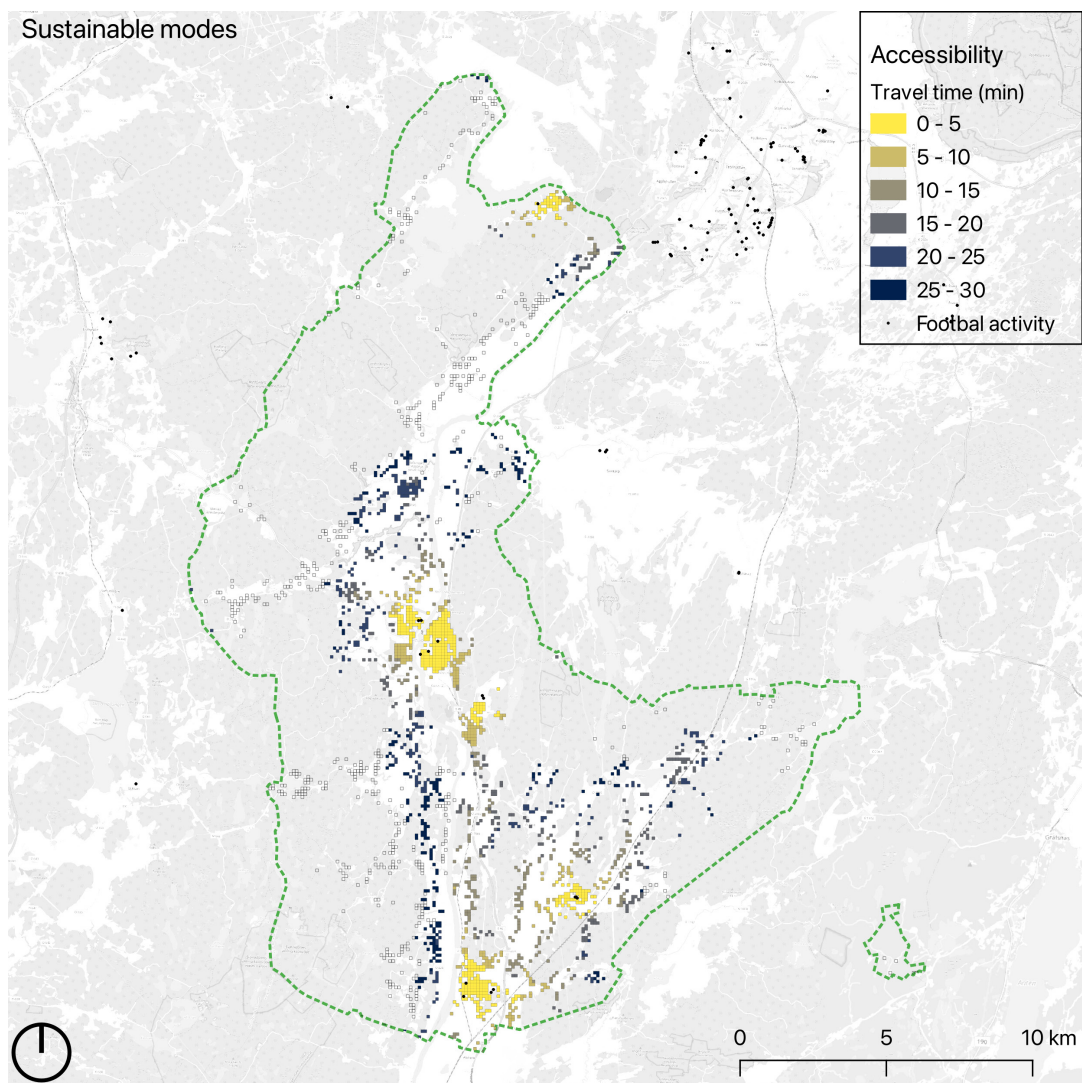


Figure 5 – Accessibility to football (shortest travel time) by sustainable modes in Lilla Edet municipality.

Index of sustainable accessibility

While the sustainable accessibility indicators provide a detailed understanding of the provision of individual sports and outdoors activities to the population, by different travel modes, it results in a large number of analyses and maps. A necessary task, to facilitate understanding and communication of the results, is to aggregate these analyses in a more

concise index of sustainable accessibility. The first step is to capture the variety of activities accessible by car and sustainable modes separately, considering each origin, by calculating how many different activities can be reached within the 30 minute travel time limit. This reduces the results to one map per mode. The second step is to calculate the percent of different activities accessible

by sustainable modes, in relation to those accessible by car. Considering that by car one can always reach more activities, this composite index gives a maximum score of 100% if all different activities reached by car, can also be reached by a sustainable mode in a reasonable amount of time (maximum 30 minutes). The results for Lilla Edet can be seen in Figure 6.

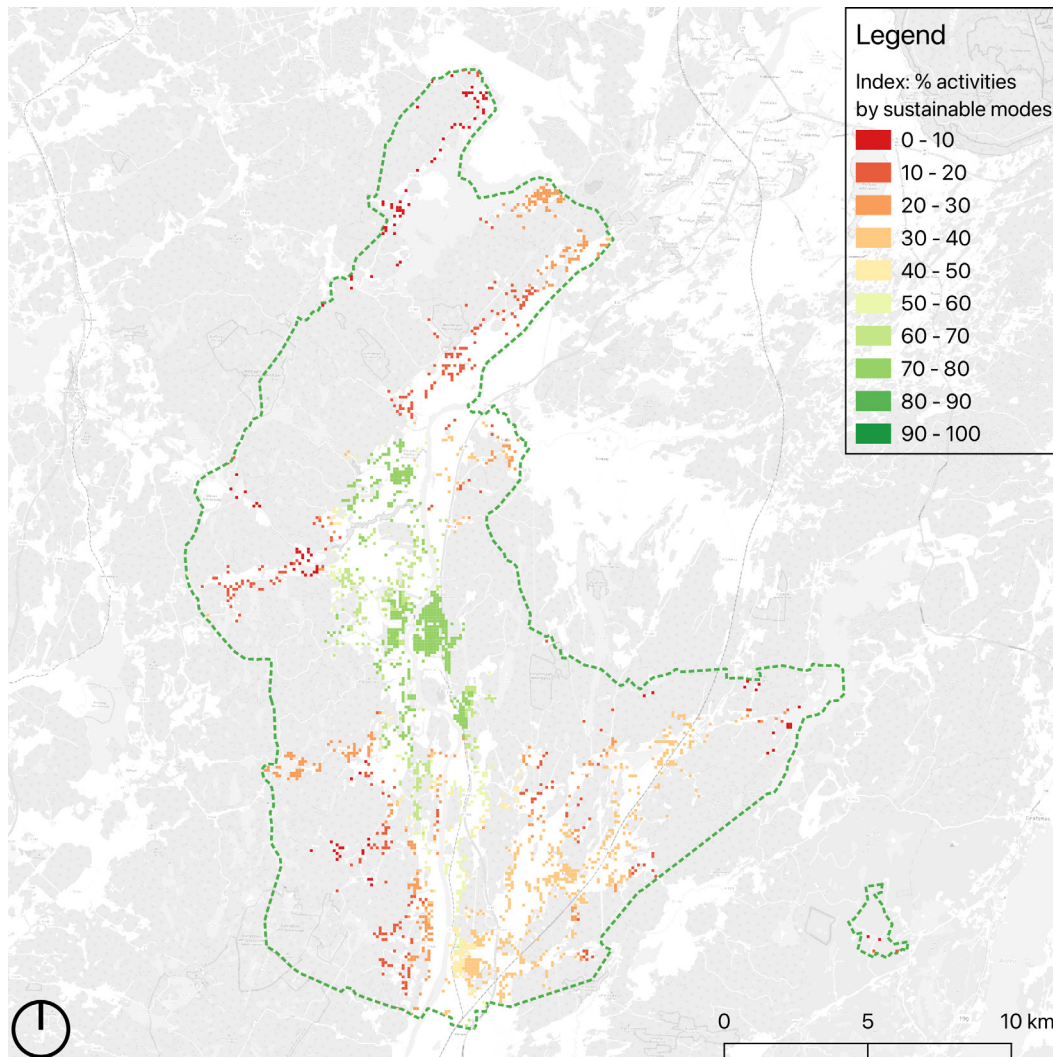


Figure 6 – Percent of sports and outdoors activities accessible by sustainable transport, compared to the car.

In general, sustainable travel modes cannot offer the same diversity of access to sports and outdoors activities as the car. In larger urban areas the diversity of activities is nearly the same thanks to the higher concentration and diversity of sports activities. In smaller towns one has access to 50-80% of the activities that one can reach by car. However, in rural areas one has access to less than 20% of distinct activities by using sustainable travel modes.

Because the nature and spatial distribution of sports and outdoors activities is so distinct, we also calculate the index separately for each category, sports versus outdoors (Figure 7a & 7b). While sports activities are mostly concentrated in and around urban agglomerations, thus providing the highest sustainable accessibility index score in urban areas, outdoors activities, in particular walking / running, are distributed across the landscape, thus providing a higher sustainable accessibility index score in suburban areas and a less negative score in rural locations, while in the larger urban cores the index drops some levels.

Smarter planning and decision making

The accessibility analyses and index here presented can help draw insights on the sustainable accessibility of sports and outdoors facilities in a given municipality, showing which activities are available to the population, and if they can be reached by sustainable transport means within a reasonable travel time (30 minutes). From an environmental perspective, some sport types are within reach of most people by sustainable means (e.g. football), while other sports not so much (e.g. golf). From a social and public health perspectives, some sport and outdoors activities have locations that exclude a large part of the population, while others require an increased travel time. Effective policies must also address other factors, such as comfort, safety, and convenience, by enhancing the transport system for sustainable modes.

From these insights, what can municipalities do? Spatial planning can directly and indirectly influence the various levels of the challenge of providing sustainable

accessibility to everyday sports and outdoors, by:

- Deciding or regulating the location of facilities (destinations)
- Planning the location of new housing (origins)
- Improving cycling infrastructure (travel mode)
- Providing targeted public transport services (travel mode)
- Supporting car sharing (travel mode)

On a more general level, municipalities can contribute to solving this challenge by maintaining or contributing to complete and up-to-date databases on the different types of activities and destinations.

The method here presented represents a digital support tool for smarter planning and decision making. The challenge is complex and there are no “one size fits all” solutions, given that every type of sports facility, outdoors activity, and municipality through its population and geography poses different requirements and conditions.

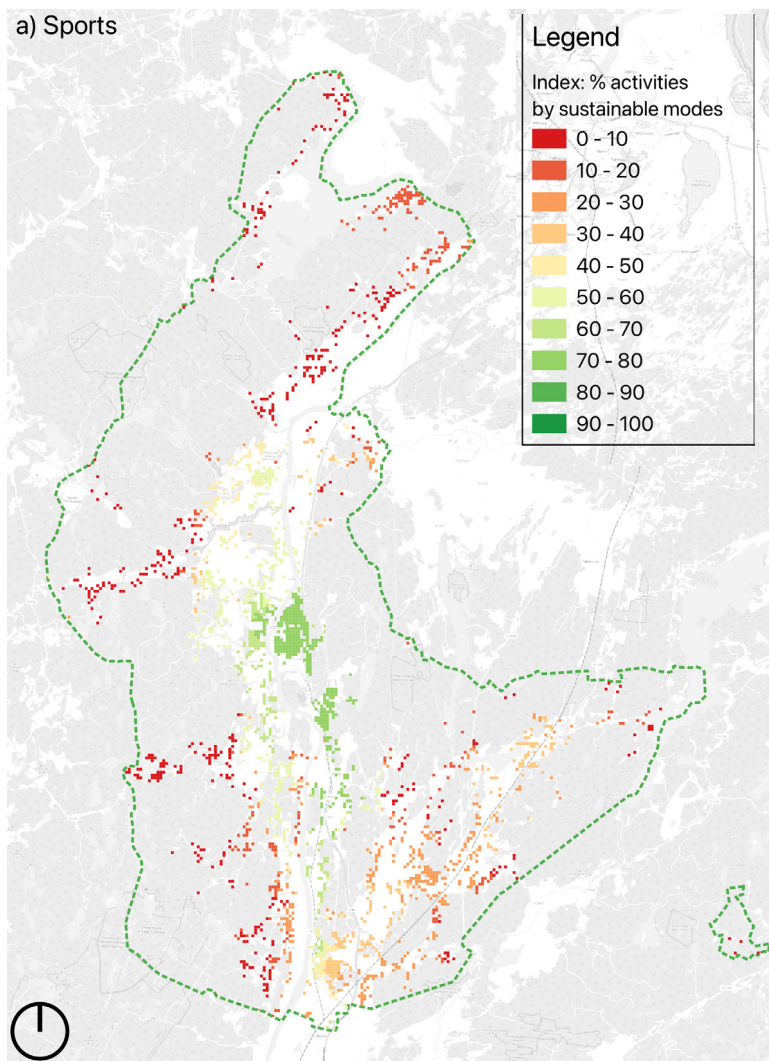


Figure 7a – Percent of sports activities accessible by sustainable transport, compared to the car.

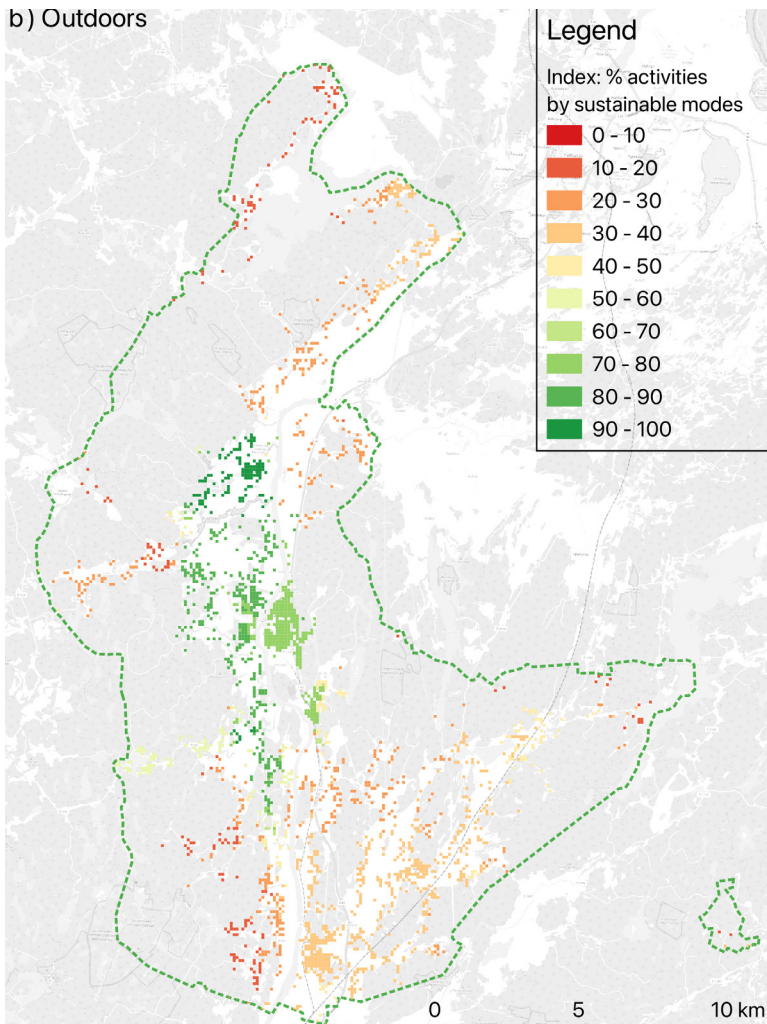


Figure 7b – Percent of outdoors activities accessible by sustainable transport, compared to the car.

References

- Beijar, Per. (2014). *Idrottsvanor Bland Ungdomar - En Kartläggning Över Föreningsidrott och Spontanidrott*. Master thesis, Umeå universitet. <https://umu.diva-portal.org/smash/reCORD.jsf?pid=diva2%3A753270&dsid=7746>
- Fredman, P., Ankre, R., & Chekalina, T., (2019). *Friluftsliv 2018 – Nationell undersökning av svenska folkets friluftsvanor* (No. 6887). Naturvårdsverket, Stockholm, Sweden.
- Geurs, K. & Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2):127–140, 6 2004. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005.
- <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Pereira, Rafael H. M. & Herszenhut, Daniel. (2023). *Introduction to urban accessibility: a practical guide with R*. Ipea, Institute of Applied Economic Research.
- Riksidrottsförbundet. (2011). *Svenska folkets idrotts- och motionsvanor*. Technical report, 6 2011. <https://www.rf.se/download/18.7e76e6b-d183a68d7b711504/1664975931750/Svenska%20folkets%20idrotts-%20och%20motionsvanor%202011.pdf>

Links and further reading:

Surprised by Your Neighborhood's Walkability Score? Don't Be. A cautionary tale of using indices.

<https://www.planetizen.com/features/122592-opinion-surprised-your-neighborhoods-walkability-score-dont-be>

Hoekman, R., Breedveld, K., Kraaykamp, G., 2016. A landscape of sport facilities in the Netherlands. *International Journal of Sport Policy and Politics* 8, 305–320. <https://doi.org/10.1080/19406940.2015.1099556>

Levinson, D., King, D., 2020. *Transport Access Manual: A Guide for Measuring Connection between People and Places*. Committee of the Transport Access Manual, University of Sydney, Sydney, Australia. <https://hdl.handle.net/2123/23733>

Jämlik och hållbar tillgänglighet till sportanläggningar

ANN LEGBY

Lokalisering av sportanläggningar

Var sportanläggningar lokaliseras i staden får stor påverkan på möjligheterna för befolkningen att nå dessa och påverkar möjligheterna att delta i idrottsaktiviteter. Det får även konsekvenser för hur människor kan ta sig till och från anläggningarna och i vilken grad det går att öka andelen hållbara resor vilket här i första hand innebär att gå, cykla eller åka kollektivt till idrottsaktiviteter. Utöver detta signalerar också lokaliseringen samt utformningen och gestaltningen av anläggningarna vilken plats sport och har i samhället.

Uppsalastudien

I en studie i Uppsala har tillgängligheten till sportanläggningar analyserats med syftet att öka kunskapen om hur situationen ser ut för invånarna. Angreppssättet som prövas omfattar olika metoder för att analysera tillgänglighet och också belysa förutsättningarna på ett sätt som beaktar socioekonomiska aspekter. Anläggningarnas upptagningsområde har analyserats i syfte att öka för-

ståelsen för hur lokaliseringen gynnar eller missgynnar olika socioekonomiska grupper och vilken potential det kan finnas för socioekonomisk blandning i de fall sporterna har lokalt upptagningsområde.

Poängen med att studera hållbara transporter genererade av idrottsaktiviteter är att det vardagliga idrottandet och föreningsverksamheten är omfattande i Sverige och orsakar stora utsläpp av växthusgaser och bidrar till energiförbrukningen. Så mycket som 150 000 aktivitetstillfällen sker varje dag vilket tyder på att det finns en stor potential att minska klimatbelastningen om en förändring sker inom idrottsrörelsen.

Parallellt till detta finns också ett annat skäl för att undersöka tillgänglighet till sportanläggningar och det har med behovet av att främja fysisk aktivitet som dalat betänkligt under senare tid. Minskad fysisk aktivitet är ett växande problem bland barn och unga och studier visar att endast 2 av 10 når WHO:s rekommendatio-



Ann Legeby

Ann Legeby är professor i tillämpad stadsbyggnad vid KTH Arkitektur. Forskningen har ett särskilt fokus på stadsbyggande och stadsform i relation till hållbarhet, särskilt den sociala dimensionen. Segregation och ojämlika livsvillkor är återkommande teman samt stadsliv. Stadsrumsanalys och kartläggningar av städer utvecklas inom forskningen.

ner (Raustorp et al. 2023; SOU 2023:29).

I Uppsalastudien lyfts lokalisering av anläggningar utifrån ett socialt perspektiv. Ökad tillgänglighet till sportanläggningar har potential att minska bilberoendet och samtidigt öppna för fler grupper i samhället; det sänker trösklar för delaktighet i idrottsaktiviteter och det blir på så sätt viktigt som ett led i att skapa mer jämlika livsvillkor. Kommunen har mandat över den fysiska planeringen och för att nå bättre målpuppfyllelse kopplat till lokalförsörjning för sport och idrott testas här ett antal metoder och tillvägagångssätt för att klarlägga nulägesituationen och belysa förutsättningarna att styra om till mer hållbara transportlösningar för olika idrotter samt att förstå de sociala konsekvenserna av anläggningarnas lokalisering i staden. Idrottsrörelsen har ett ansvar i att organisera träning och tävling på ett sätt som underlättar användning av hållbara transportslag och kan bidra till att utveckla praktiker som är mer hållbara bland sina medlemmar och utövare.

Klimatpåverkan och resor

Lokalisering av idrottsanläggningar i staden kan på ett mycket konkret sätt kopplas till frågor om negativ klimatpåverkan såväl som till ojämlikhet i våra städer. Vardagliga idrottsaktiviteter orsakar idag omfattande ekologiska fotavtryck, inklusive utsläpp av växthusgaser och energiförbrukning, inte minst som ett resultat av resor

till och från anläggningar med icke hållbara transporter (Hognestad et al. 2022). Samtidigt ser vi ett ökat behov av ökad fysisk aktivitet i befolkningen, inte minst ett ökande behov bland barn och unga som rör sig allt mindre (SOU 2023:29). En ojämlik tillgång till anläggningar påverkar möjligheterna att delta i olika aktiviteter och särskilt om aktiviteterna bygger på att utövarna behöver tillgång till bil för att ta sig till träningar och matcher eller tävlingar och liknande.

Den kommunala fysiska planeringen har stor påverkan på i vilken grad det skapas en närhet till service och utbud samt mellan människor vilket påverkas av bland annat bebyggelsestruktur och täthet. Utbyggnad av gång- och cykelnät och kollektivtrafiksystemet är också viktigt för förutsättningarna att skapa hållbara förflyttningssmönster. De negativa klimateffekterna kopplade till fritidsresandet (Naess 2006) och specifikt till idrottsaktiviteter uppmärksammas i allt högre utsträckning och frågan problematiseras inom idrottsorganisationer, föreningar, bland aktiva samt supportrar och åskådare. Särskilt resor till och från aktiviteter och/eller evenemang och dess negativa effekter är föremål för debatt (McCullogh & Kellison 2018; Moser et al. 2019; Riksidrottsförbundet 2023a; Backman & Svensson 2022). Liknande diskussioner har under en längre tid förts kopplat till friluftslivet (Sandel & Sörlin 1994) men är nu också

en högaktuell fråga även inom idrottssfären.

Idrottsrörelse med många aktiva

Riksidrottsförbundet har ca 3,3 miljoner medlemmar (Riksidrottsförbundet, 2023b). Uppskattningsvis så sker ca 150 000 aktiviteter varje dag som attraherar många aktiva och deltagare och utöver detta så tillkommer tävlingar och turneringar. Att åstadkomma en förändring i dessa vardagliga och återkommande aktiviteter och ändra resvanor till att bli mer hållbara har således en mycket stor potential att göra ett ordentligt avtryck i samhället i stort. Mistra Sport & Outdoors-programmet har ett mål att skapa en rörelse för minskad klimatpåverkan och det är uppenbart att även små förändringar kan få mycket stort genomslag då idrottsföreningarna når så många. Potentiellt kan ändrat beteende inom idrotten också få ringar på vattnet i andra sammanhang. Att uppmuntra ökat gående och cyklande har positiva effekter för klimatet, för folkhälsan men kan också bidra till att minska sociala ojämlikheter då bilberoende reduceras.

Utsläpp och resande

I Sverige står resesektorn för en tredjedel av utsläpp av växthusgaser (Prop 2020/21:251). I många kommuner är emellertid reseandens negativa påverkan långt större än så och i Uppsala orsakar transporter hela 46% av utsläppen (sverigesmiljomal.se). I Uppsala finns emellertid ambitiösa klimat-

mål som bl.a. innebär att samtliga resor inom kommunen ska styras om till hållbara transporter till år 2050 (Program för mobilitet och trafik 2022, s. 7). Kommunen har ett delmål att redan till år 2030 ska andelen resor som görs till fots och med cykel öka från dagens 56% till 71% (Handlingsplan för mobilitet och trafik, 2021, s. 4). Ett övergripande mål är att åstadkomma jämlika villkor för kommuninvånarna. Av kommunens Idrotts- och fritidspolitiska program (2015, s.5) framgår att idrottsanläggningarna ska vara lätta att nå till fots, med cykel eller med kollektivtrafiken samt vara gestaltade för att skapa trygga och attraktiva miljöer.

Kartläggning av idrottsanläggningar i Uppsala

Uppsalastudien omfattar fem delanalyser där olika analysmetoder används i syfte att nyansera bilden av tillgänglighet och ojämlika livs-

villkor kopplat till idrottsanläggningar.

- Den första analysen undersöker tillgängligheten från varje adresspunkt i Uppsala stad till sportanläggningar, både utomhus och inomhus. Till denna analys överlagras sedan information om invånarnas inkomstnivåer för att belysa hur tillgängligheten slår mot olika samhällsgrupper och olika stadsdelar för att identifiera eventuella rådande ojämlikheter.
- Den andra analysen påvisar hur olika förutsättningarna kan vara då två olika sporter jämförs. I det här fallet har tillgänglighet till fotbollsplaner analyserats som ett exempel på anläggningar som det ofta finns många av och som är väl distribuerade i staden, samt ishallar som är exempel på anläggningar det vanligtvis finns få av vilket ger större skillnader för tillgängligheten då olika stadsdelar

jämförs. Det här fångar skillnader i förutsättningar som i hög grad är kopplade till vilken typ av anläggning en viss sport behöver för sitt utövande.

- Den tredje analysen studerar mer specifikt ishallarnas upptagningsområde, dels utifrån hur många som bor inom gång- och cykelavstånd och dels utifrån ett perspektiv som väger in i befolkningens socioekonomiska bakgrund.
- Den fjärde analysen syftar till att visa hur närvarande och synliga anläggningarna är i det offentliga rummet. Detta görs genom att analysera i vilken grad anläggningarna ligger i nära anslutning till de mest centrala gatustråken i staden vilket gör att de i sin lokala kontext blir mer tillgängliga eller ifall de ligger mer perifert eller segregerat i den stadsrumsliga strukturen. Det här har stor betydelse också för hur närvarande sportanläggningar är i staden generellt och vittnar på sätt och vis om hur samhället värderar idrottsanläggningar, ifall de placeras strategiskt och väl synligt eller om de så att säga 'göms undan' lite djupare i strukturen.
- Den femte analysen studerar mer specifikt avståndet för medlemmar i ett antal isföreningar – hockey och konståkning – från bostadsadresser till ishallen i Gränby. Ishallar är få till antalet generellt i svenska kommuner och är därmed ett exempel på en sport med stort upptagningsområde och längre resor.



Sportanläggningar i staden där lokalisering och gestaltning skapar förutsättningar för deltagande och för hållbara resor.

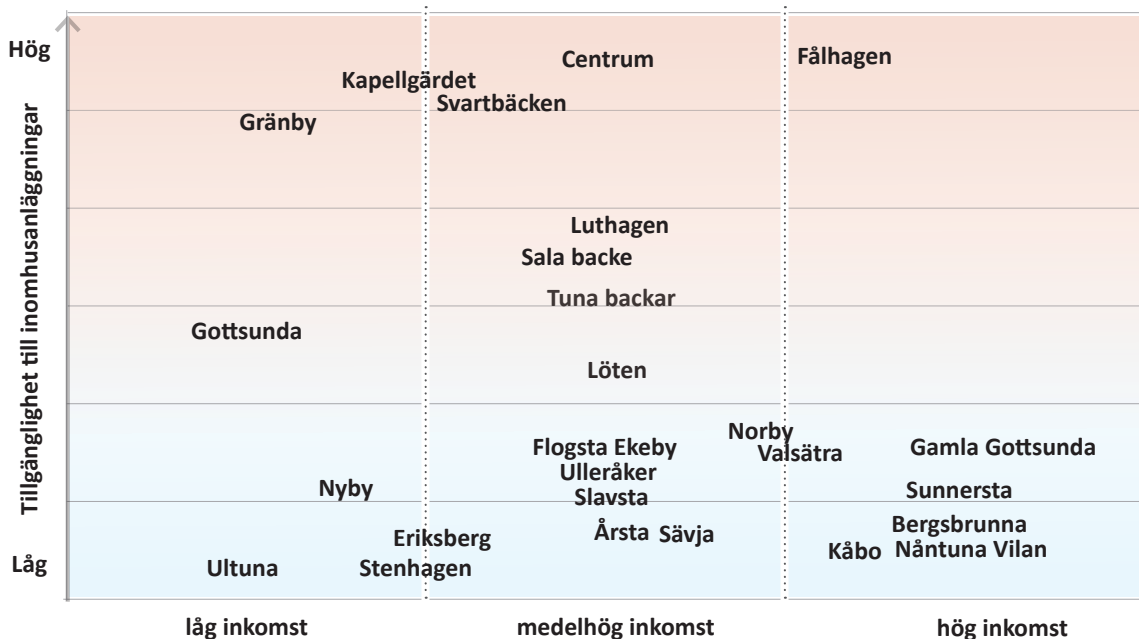
Ojämlika villkor och stora skillnader i förutsättningar

Resultatet av analyserna visar sammantaget att Uppsala präglas av ojämlika livsvillkor när det kommer till tillgänglighet till idrottsanläggningar. Särskilt problematiskt är det när de samhällsgrupper med mindre resurser, lägre inkomster och lågt socioekonomiskt index, har låg tillgänglighet. Analyserna ger information till såväl kommunen som föreningar om vilka stadsdelar där de boende är särskilt missgynnade. Analysen visar samtidigt att det finns stadsdelar som har låg tillgänglighet till anläggningar men som är de med högre inkomst. Det försvårar givetvis möjligheterna att gå och cykla men det är också

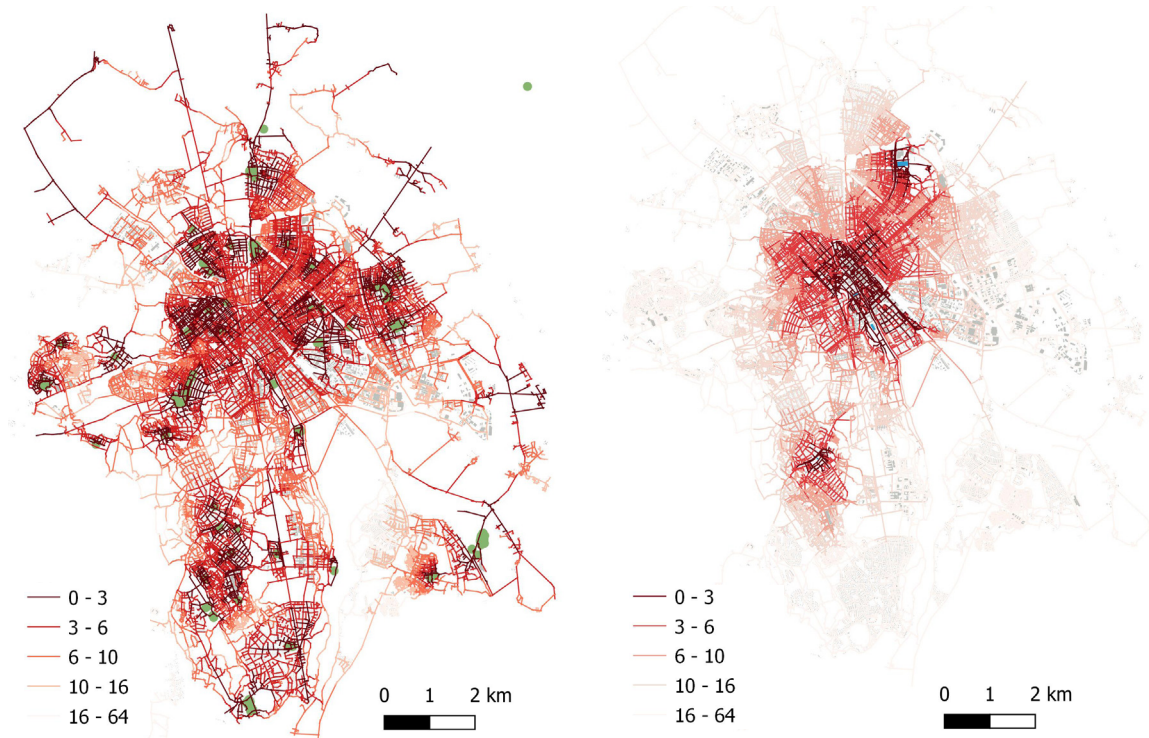
möjligt att se att bilinnehavet är väsentligt högre i dessa delar av staden vilket gör att avstånd kan övervinnas med hjälp av biltransporter i den mån föräldrar kan skjutsa sina barn till aktiviteter. Analyserna har gjorts dels för inomhusanläggningar (se figur nedan) och dels för sportanläggningar utomhus.

När distributionen och tillgänglighet av sportanläggningar i staden undersöks som tillhör en viss sport så framträder med stor tydlighet skillnaderna i förutsättningar mellan olika sporter. Fotbollsplaner är väldistribuerade i staden och därmed påtagliga på många platser i det offentliga rummet. Det innebär också att förutsättningar finns för att organisera

träningar så att det blir korta resor för de aktiva och rikta in sig på ett lokalt upptagningsområde. Isanläggningarna är väsentligt färre, i studien ingår 3 anläggningar plus en centralt belägen parkdamm som görs iordning för allmänhetens åkning när det är tillräckligt kallt (Svandammen). Det blir därmed också stora skillnader i fråga om tillgänglighet beroende på var man bor. Trösklarna för ett brett deltagande kan därmed sägas vara högre för att börja med issporter jämfört med fotbollsaktiviteter. Givetvis spelar föreningarnas verksamhetsupplägg stor roll i detta också, men, utifrån den byggda miljöns förutsättningar kan vi se att större delen av staden har en fotbollsplan i sin närmiljö.



Tillgänglighet från bostadsadresser till sportanläggningar inomhus visas i en matris med inkomstnivåer för olika hjkgrannskap.



Anläggningarnas närvaro i det offentliga rummet. De mörkt röda fälten återspeglar en räckvidd på tre riktningsförändringar från en anläggning i gatunätet. Till vänster fotbollsplaner och till höger isanläggningar.

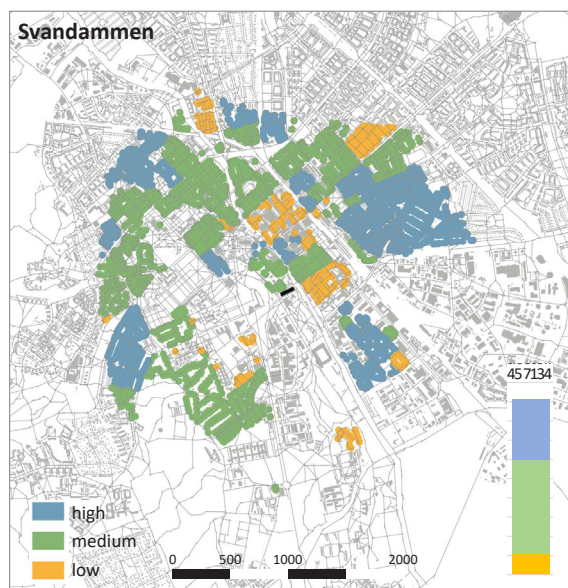
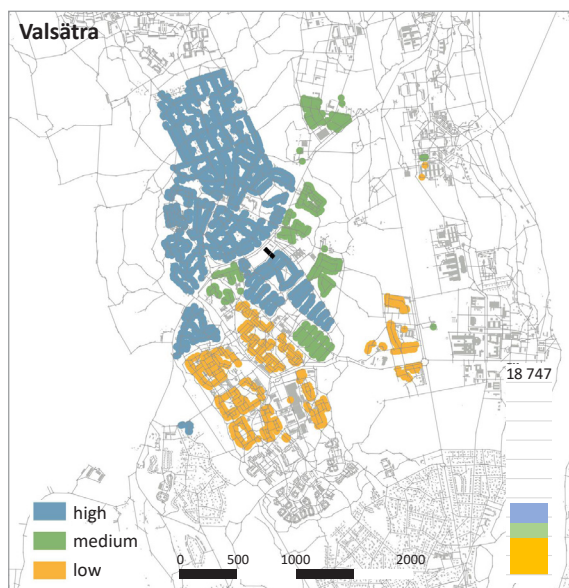
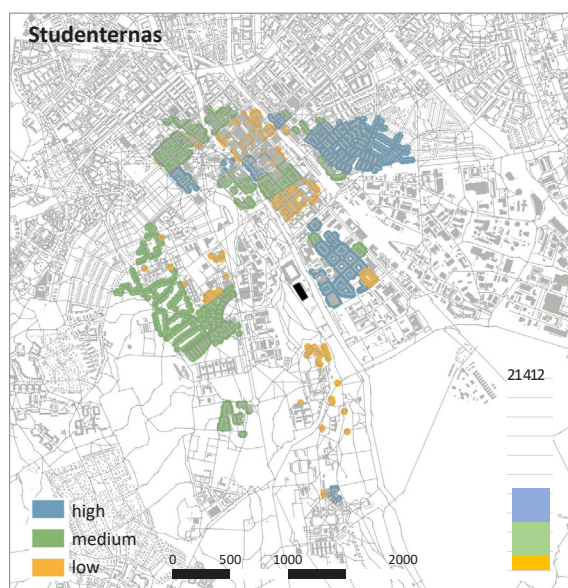
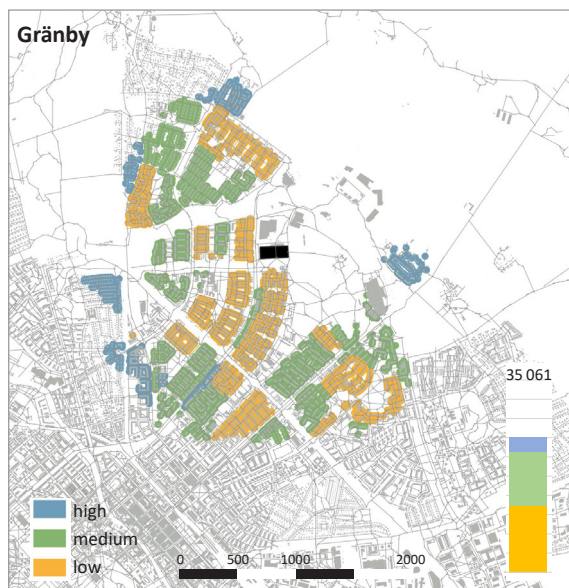
Analysen av ishallarnas upptagningsområden visar tydligt att det råder stora skillnader både avseende hur många som bor inom två kilometer samt hur sammansättningen ser ut avseende socioekonomisk bakgrund i de olika upptagningsområdena. Antal personer som bor inom två kilometer varierar mellan ca 19 000 personer till så mycket som nästan 46 000 personer. Den ishall som har lägst antal personer så är andelen från de som har lågt socioekonomiskt index större än för övriga. Den anläggningen spelar därför en viktig roll för att ge även grupper med lågt socioekonomiskt index tillgång till en ishall. De två isan-

läggningarna som ligger centralt har relativt sett en mycket liten andel av befolkningen med lågt socioekonomiskt index. Här dominerar istället grupper med mellan och högt index (se figur nästa sida).

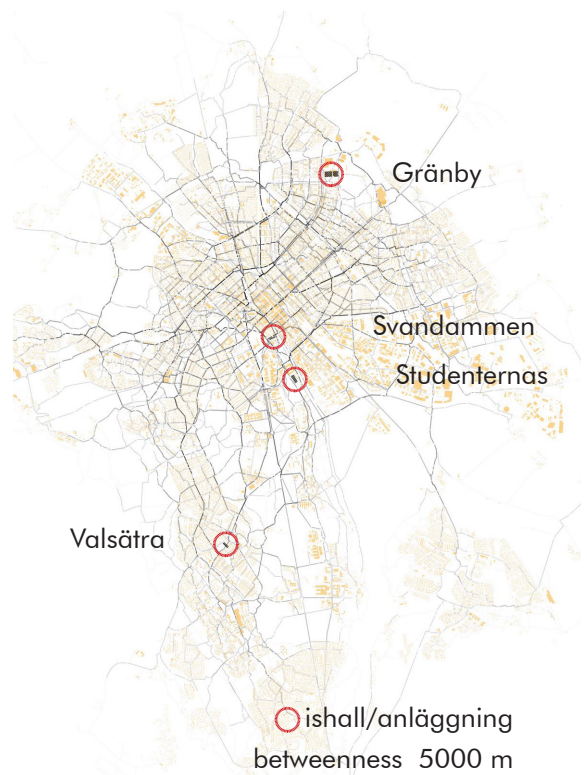
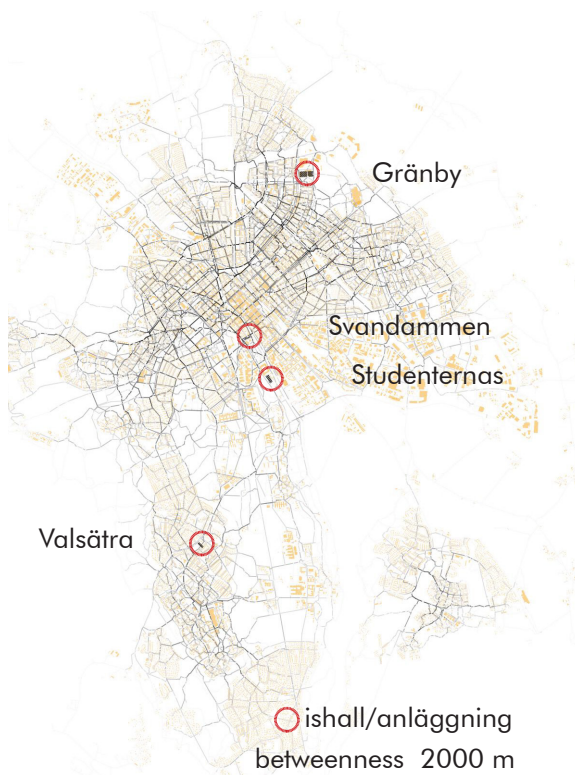
För ishallarna har även en analys gjorts som visar närhet till de mest centrala stråken, de gator som så att säga kopplar ihop Uppsala som stad och som stadsrumsligt har hög tillgänglighet. Det är också stråk som kan förväntas få en större andel av gångflöden i staden. Analysen visar att de fyra hallarna som studerats har mycket olika förutsättningar. Det är en av dem, Svandammen, som är en konstgjord damm som görs iord-

ning för allmänheten på vintern, som ligger strategiskt både i sitt lokala sammanhang och invid stråk som är viktiga på stadsnivå, alltså stråk som kopplar ihop Uppsala stad som helhet. Motsatta förhållandet är Studenternas som geografiskt ligger mycket nära men som ligger 'vid sidan av' de mest centrala stråken, både i den lokala kontexten och på övergripande nivå.

Ser man till gestaltningen av själva anläggningarna och dess närområde så utmärker sig Gränbyområdet där såväl anläggningar som närområdet uppvisar bristande gestaltungs-kvaliteter och en otrygg miljö. Detta är särskilt negativt



Analys av anläggningarnas upptagningsområden och fördelningen av de som bor utifrån socioekonomiskt index (uppdelat i tre nivåer). Stapeln visar hur många som bor inom två kilometer.



Anläggningarnas rumsliga relation till de mest centrala stråken i Uppsala. Till vänster på lokal nivå (2 kilometer) och till höger de centrala stråken på en mer övergripande nivå (5 kilometer).



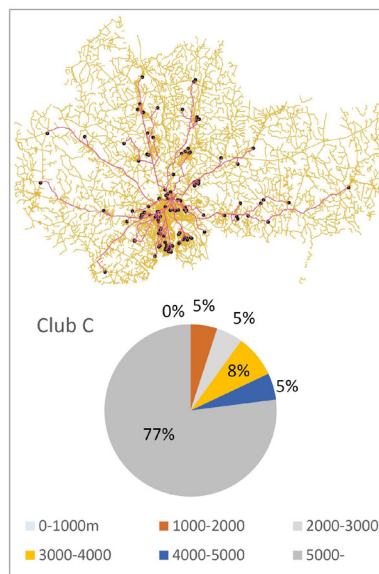
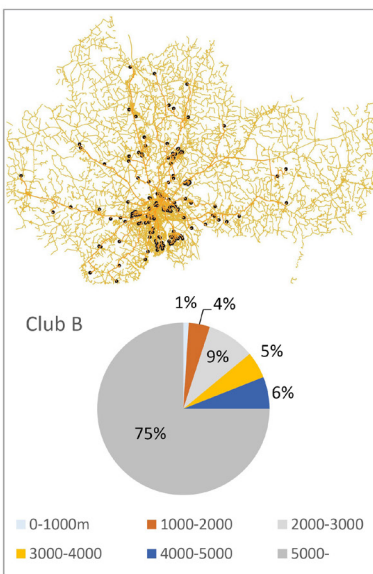
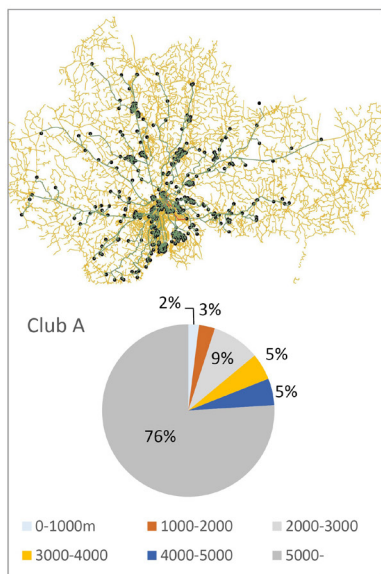
Gestaltungsqualiteterna är många gånger bristfälliga både vad avser byggnader och närmiljö, inklusive miljöerna i sportanläggningarnas närhet. Bilder som visar ishallar i Gränby-sportfält med entrén till konståkningshallen samt gång- och cykelstråket invid sportanläggningarna.

för barn och unga och minskar chanserna att de ska känna sig trygga att ta sig till och från träning på egen hand. Här har framför allt kommunen ett betydande ansvar att säkerställa kraven som formuleras i exempelvis politik för Gestaltad livsmiljö där huvudsyftet är att säkerställa att arkitektur ska bidra till "... ett hållbar, jämlikt och mindre segregat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer." (Prop. 2017/18:110).

Analysen som undersöker det reella avståndet för medlemmarna i tre isföreningar så framkommer att många av medlemmarna har långt till Gränbyområdet från sina bostäder. Resultatet visar att så många som $\frac{3}{4}$ av medlemmarna har mer än fem kilometer till sin anläggning vilket innebär att det



Ishallar är ett exempel på anläggning som det oftast finns mycket få av i en kommun vilket resulterar i långa resvägar.



En stor andel – ca $\frac{3}{4}$ av medlemmarna har mer än 5 kilometer från bostaden till ishallar och träning.

inte är så gynnsamt avstånd att cykla. Det framgår också att många bor i områden där bilinnehavet i hushållen är högre än i staden som helhet. En stor andel bor även utanför stadsområdet där kollektivtrafiken trafikerar i lägre utsträckning. Av analysen framgår emellertid att bostadsadresserna är lokaliserade på ett sätt – utmed ett par stråk – som för många ger goda förutsättningar att samordna resor till träningarna.

Sammanfattning

Analyserna demonstrerar att det går att öka förståelsen för vad lokalisering av idrottsanläggningar får för betydelse utifrån olika hållbarhetsaspekter. På ett nyanserat och mycket detaljerat sätt klarläggs vilka stadsdelar som är gynnade respektive missgynnade och genom att addera information om inkomstnivåer och socioekonomiskt index går det också att adressera frågor om ojämlikheter och därmed risk för ökad segregation i Uppsala. I situationer när den ojämlika tillgängligheten drabbar samhällsgrupper med begränsade resurser riskerar det att ytterligare driva på den sociala polariseringen och befästa segregationen.

Beroende på var man bor erbjuds mycket varierade förutsättningar för att delta i sportaktiviteter och att ta sig till dessa genom att använda hållbara transportlösningar. Lokalisering av sportanläggningar har således en mycket direkt påverkan på kom-

munens mål om att dels öka andelen hållbara transporter (andelen som går och cyklar) och har en direkt påverkan på möjligheterna för fysisk aktivitet i vardagen och att nå en mer jämlik tillgänglighet till sport- och fritidsaktiviteter för olika samhällsgrupper.

De metoder och angreppssätt som demonstrerats i Uppsalastudien har potential att på ett mycket informativt och konkret sätt bidra till kommunens arbete med lokalförsörjning och att i det arbetet framöver även beakta hållbarhetsaspekter som har att göra med klimat, hälsa och jämlika livsvillkor.

En slutsats är också att det krävs insatser från flera aktörer och att de har olika mandat att påverka. Kommunen har exempelvis huvudansvaret för att lokaliseringen ger jämlika förutsättningar för olika samhällsgrupper i syfte att skapa jämlika livsvillkor. Vidare har kommunen i plan- och byggprocessen ett huvudansvar för att ställa höga krav på arkitekturen så att gestaltningen av byggnader och närområdet skapar en trygg och estetiskt tilltalande miljö, framför allt med hänsyn till att många av anläggningarna används av barn och ungdomar. Riksidrottsförbundet, regionala organisationer och idrottsföreningar har mandat att arbeta med en planering av träning- och tävlingsverksamhet för att minimera ohållbara transporter samt att arbeta med policys samt olika praktiker för föreningar och medlemmar. Forskningen kan bidra med att vidareutveckla kunskap

om vad god tillgänglighet är, metoder hur den kan kartläggas och vad det får för konsekvenser för idrottsaktiviteter samt för människors möjligheter att delta.

Referenser

- Backman, E., & Svensson, D. (2022). 'Where does environmental sustainability fit in the changing landscapes of outdoor sports? An analysis of logics of practice in artificial sport landscapes', *Sport, Education and Society*, 2023, 28(6), pp.727-740. <https://doi.org/10.1080/13573322.2022.2073586>
- Handlingsplan för mobilitet och trafik*. (2021). Uppsala: Uppsala kommun.
- Hognestad, H. K., Giulianotti, R., Thorpe, H., Langseth, T., & Gils, B. (2022). 'Environmental sustainability in sports, physical activity and education, and outdoor life', *Frontiers in Sports and Active Living*, 4, 853599. <https://doi.org/10.3389/fspor.2022.853599>
- Idrotts- och fritidspolitiskt program*. (2015). Uppsala: Uppsala kommun. <https://www.uppsala.se/contentassets/57020670b2b64c35b4cb-97271fa6deed/idrotts-och-fritidspolitiskt-program.pdf> (Hämtad 3 April 2023).
- Legeby, A., & Feng, C. (2022). *Uppsala – ojämlik stad?* Stockholm: KTH.
- McCullough, B. P., & Kellison, T. B. (2018). *Routledge handbook of sport and the environment*. Routledge.
- Mistra Sport & Outdoors. Research program 2020-2024. <https://www.mistrasportandoutdoors.se/en/> (Hämtad 3 Januari 2024).
- Moser, C., Frick, V., Seidl, R., Blumer, Y. B. (2019). 'Teaming up for sustainability: Promoting sustainable mobility behaviour through sports clubs in Switzerland', *Energy Research & Social Science*, 53(2019), ss.89-97. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2019.02.016>
- Naess, P. (2006). 'Are short daily trips compensated by higher leisure mobility?'. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 33, ss.197-220. <https://doi.org/10.1068/b311151>
- Program för mobilitet och trafik*. (2022). Uppsala: Uppsala kommun.
- Raustorp, A., Fröberg, A. (2023). 'Comparisons of pedometer-determined weekday physical activity among Swedish school children and adolescents in 2000 and 2017 showed the highest reductions in adolescents', *Acta Paediatrica*, 108(7), ss.1303-1310.
- Regeringens proposition: Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige*. Prop. 2020/21:151. <https://www.regeringen.se/contentassets/27603de2e2d245739ddf-0310ba47885d/framtidens-infrastruktur-hallbara-investeringar-i-hela-sverige-prop.-202021151> (Hämtad 5 November 2023).
- Riksidrottsförbundet. (2023a). *Frågor och svar om samåkning, cykling, gå eller springa, åka kollektivt till träning och tävling*. Riksidrottsförbundet: Stockholm.
- Riksidrottsförbundet (2023b). <https://www.rf.se/rf-arbetar-med/hallbar-utveckling/mer-hallbara-resvanor> (Hämtad November, 22, 2023).
- Sandell, K. & Sörlin, S. (1994). 'Naturen som fostrare: Friluftsliv och ideologi i svenskt 1900-tal', *Historisk Tidskrift*, 114:1, pp.4–43.
- SOU 2023:29. (2023). *Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet? Slutbetänkande av Kommittén för främjande av ökad fysisk aktivitet*. SOU 2023:29.
- Sveriges Miljömål*. <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/begransad-klimatpaverkan/klimatpaverkande-utslapp/uppsala-lan/#:~:text=Under%20perioden%201990–2021%20har,Uppsala%20saknar%20betydande%20tung%20industri.> (Hämtad 21 Januari 2024).

Länk:

Länk till artikel: Sustainable access to sports facilities in an urban context (2024):

<https://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1887397/FULLTEXT01.pdf>

Mentala kartor – ett sätt att förstå upplevelser av stadsnaturen

JACQUELINE OTTO & SARA BORGSTRÖM

Mentala kartor

En karta säger mer än tusen ord. Men vems kartor är det egentligen som används när beslut om stadsutveckling eller planering av grönområden tas? Vems röst är det som hörs när tjänstepersonerna via dialogmöten och digitala verktyg frågar vad medborgarna tycker om och vill ha i sin närmiljö? Uti från dessa övergripande frågor testades en ny metod för att kartlägga upplevelser av närnatur för rekreation inom ramen för forskningsprojekten Mistra Sport & Outdoors och Green Access.

Utrustad med pappersark, pennor och några intervjufrågor begav jag mig till Skarpnäck och Sköndal i södra Stockholm för att fråga de som bor och arbetar där vad de tycker om de närliggande grönområdena. Jag ställde mig på platser där många människor passerar; vid tunnelbanestationen, lekparken, sporthallen, biblioteket och mataffären. De som tackade ja till att delta i studien fick uppdraget att på ett blankt papper rita ut de grönområden som de använder

för rekreation i närområdet. Därefter ombads de svara på frågor i relation till kartan de ritat; t.ex. om vilka områden som var viktigast för dem och varför, vad de saknade i grönområdena, om grönområden de inte besöker och i så fall varför, och om det är några grönområden som särskilt utmärker stadsdelen. Totalt samlades 68 handritade kartor in och analyserades. Metoden då man omber deltagare att rita kartor som visar hur de använder, upplever och anknyter till sin närmiljö och sedan analyserar dessa kallas för ”mental mapping” och i den här studien kombinerades de med intervjuer.

Det finns många olika sätt att samla in information om upplevelser av natur, mentala kartor i kombination med intervjuer har två huvudsakliga fördelar. Den första handlar om att få en sammantagen bild av hur deltagarna gemensamt upplever grönskan i en stadsdel. När alla de insamlade kartorna läggs samman framträder mönster och de viktigaste områdena, egenkaperna och kopplingarna till



Jaqueline Otto

Jacqueline Otto, geograf med intresse för landskap i förändring. Doktorand i Glaciologi vid Lancaster University.



Sara Borgström

Sara Borgström är lektor och docent i Hållbar stadsutveckling på KTH med fokus på landskapsförvaltning och naturens multifunktionella roll i staden. Forskningen sker i nära samarbete med många olika samhällsaktörer genom samkunskapande processer.

andra delar av staden blir tydliga. Vid studien var det tydligt att deltagare också markerade och reflekterade kring grönområden som de själva inte uppskattade, men ansåg vara viktiga för stadsdelen som helhet. Genom att kombinera information från kartorna och intervjuerna fås en bild av vilka grönområden som invånarna har en positiv anknytning till och varför, samt vilka områden som de upplever är på väg att förändras. Den andra fördelen handlar om inkludering, och att överkomma barriärer i kommunikation, t.ex. olika språk. Genom att inte bara berätta om hur du upplever din stadsdel och dess grönområden, utan också rita en karta delar du med dig av mer kunskap och upplevelser, och kanske till och med sådan som du inte tänkt på tidigare. För en del människor är det lättare att rita, än att uttrycka sig med ord, och genom kartorna kan deras synpunkter inkluderas.

Vad kan kartläggningen ge?

- Viktigaste grönområdena i stadsdelen. Genom att räkna hur många gånger olika grönområden förekommer på kartorna och/eller nämns i intervjuerna ges en indikation om vilka områden som upplevs som viktiga av många invånare. Dessa områden kan utgöra viktiga platser för att möta och samverka med allmänheten i stadsdelen, men kan också utgöra platser där trängsel och konflikter kan uppstå eftersom de är populära.
- Upplevda kopplingar mellan grönområden och omgivande byggnader och transportvägar. Utifrån materialet som samlats in görs en ny karta med alla utritade platser och rörelsestråk och kopplingar mellan dessa. Kartan visar hur deltagarna navigerar och rör sig i landskapet. Den kan även visa hur barriäreffekter påverkar upplevelsen av tillgänglighet.
- Vad som uppskattas mest och minst i grönområdena. När deltagarna via intervjufrågorna reflekterade över kartan de ritat gavs information om vilka egenskaper hos grönområdena som upplevdes som viktigast för att de ska uppskattas och användas.

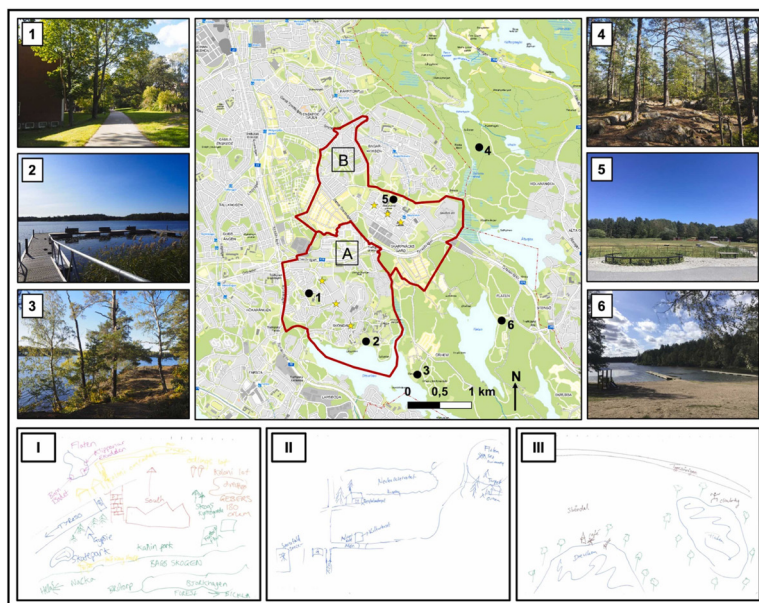
Länkar:

Vetenskaplig artikel: Otto, J., Borgström, S., Haase, D., and E. Andersson. 2024. Capturing residents' perceptions of green spaces in densifying urban landscapes - The potentials of mental mapping. *Urban Forestry & Urban Greening*.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1618866724000645>

Green Access – hemsida:

www.justurbangreen.com



Figuren visar studieområdena Skarpnäck (B) och Sköndal (A) avgränsat med röda linjer. De gula stjärnorna visar var data samlades in. De numererade fotona visar olika typer av grönområden i studieområdet. Bilderna I-III är exempel på kartor som deltagarna ritat. Figuren är gjord av Jacqueline Otto och reproducerad från originalartikeln publicerad i tidskriften *Urban Forestry & Urban Greening*.

Strategisk planering för friluftsliv och hållbarhet i Jämtlands län och dess fjällkommuner

ROSEMARIE ANKRE, FREDRIK OLAUSSON & SANDRA WALL-REINIUS

En analys av planerings- och strategidokument samt intervjuer

Som en del till ett förbättrat kunskapsunderlag inom planering och besöksförvaltning för att bidra till en ökad hållbarhet inom friluftsliv, har vi skrivit rapporten: *Strategisk planering för friluftsliv och hållbarhet i Jämtlands län och dess fjällkommuner*.

Utifrån studier i Jämtlandsfjällen vill vi skapa förståelse och kunskap om hur friluftslivet samt dess miljöpåverkan på mark- och vattenmiljöer lyfts och hanteras i planering och förvaltning. Vi studerar hur friluftsliv beaktas och definieras i planering samt hur det lyfts i samband med hållbarhet med särskilt fokus på miljömässig påverkan. Syftet är också att beskriva och analysera betydelsen av planering och förvaltning i samband med friluftslivsfrågor där vi bland annat har utgått från tillväxt och besöksnäring, miljö och naturvård, folkhälsa samt riks-

tressen och intressekonflikter.

Den geografiska avgränsningen är Jämtlands läns fjällkommuner vars västliga delar ligger i fjällkedjan: Berg, Härjedalen, Krokom, Strömsund och Åre. Det är ett geografiskt område med olika intressen som energi, skogsnäring, rennäring, rekreation, idrott och turism som nyttjar naturresurserna. I vår studie har vi gjort dokumentanalyser av regionala och kommunala plan-, handlings- och strategidokument. Utöver det har semistrukturerade intervjuer med tjänstepersoner och representanter för olika myndigheter och organisationer genomförts.

Inledningsvis har vi identifierat hur ofta friluftsliv omnämns, samt i vilken kontext, i olika dokument. Resultaten visar att begreppet friluftsliv mer eller mindre är frånvarande i de regionala dokumenten, medan det i jämförelse nämns relativt ofta i kommunernas över-



Rosemarie Ankre

Lektor i kulturgeografi vid Mittuniversitetet, Östersund med ett forskningsfokus på intresseinställningar inom mark- och vattenanvändning i samband med friluftsliv i fjäll- och kustlandskap.



Fredrik Olausson

Fredrik har arbetat med friluftslivsfrågor de senaste tio åren, från forskning via olika samordnare och strategier i dels kommunal och statlig regi samt som friluftssamordnare på Länsstyrelsen Jämtlands län.



Sandra Wall-Reinius

Docent i kulturgeografi vid Mittuniversitetet där hon forskar om människans relation till platser och landskap och mötet mellan lokalbefolkning, naturskydd och turism.

siktsplaner men i stort sett inte alls i övergripande visions- och strategidokument.

Generellt sett är kunskapen om vad friluftsliv är och hur det definieras relativt låg bland de intervjuade. Det blir tydligt att friluftsliv ses som aktiviteter i naturen som "bara" sker. Till viss del ses möjligheter med fysisk planering, men administrativa gränser och splittrad ansvars- och arbetsfördelning gör det svårt att få ett helhetsgrepp om friluftslivsfrågor. Det är en utmaning att olika vokabulär, begrepp och synonymer används samt att synen på vad friluftsliv är skiljer sig åt inom en kommun, mellan kommuner och i

förhållande till länsstyrelse. Det gäller även innebörden av begreppen friluftsliv respektive rörligt friluftsliv som är förvirrande och blandas i översiktsplanerna. Intervjuerna visat att kunskapen om skillnader mellan friluftsliv och rörligt friluftsliv är låg.

Det finns få konkreta beskrivningar av friluftslivets miljöpåverkan i översiktsplanerna. Några av kommunerna tar upp ökat slitage på naturen, friluftslivets störning på rennäring och minskad tillgång till det som kan beskrivas som tysta miljöer. Några kommuner tar upp övergripande åtgärder för att minska såväl slitage på miljön som konflikter kring markanvänd-

ningen. Bland annat nämner Åre och Berg zonering och andra åtgärder som förstärkning av friluftslivets infrastruktur i form av leder genom känsliga naturtyper. Det finns få beskrivningar om friluftslivets negativa miljöpåverkan i dokumenten. Sammantaget beskrivs friluftslivet generellt som positivt även om viss oro finns vad gäller markslitage och konflikter mellan friluftsliv och andra markanvändare. Vår slutsats är att det är en splittrad och otydlig ansvarsfördelning inklusive organisation i samband med friluftslivsfrågor, vilket gör det mer utmanande att få en helhetsbild av friluftslivets konsekvenser. En otydlig ansvarsfördel-



Vandringsled i Jämtlandstriangeln med övernattande tältare. Foto: Matilda Meijerborg.

ning gör det också svårare med samordning och samverkan inom kommunen. Det finns utmaningar med att friluftsliv och dess konsekvenser osynliggörs genom många olika definitioner och omskrivningar, vilket bidrar till otydlighet och osäkerhet kring vad som menas bland aktörer och vem som arbetar med vad.

Utifrån dokumentanalysen drar vi slutsatsen att naturområden för friluftsliv tydligare bör lyftas fram i kommunernas översiktsplanering. Resultaten visar att trots att naturen och möjligheter till friluftsliv utgör en viktig del av fjällkommunernas attraktionsvärde och används som argument för turism-

utveckling och inflyttning till regionen, har friluftslivet en undanskymd roll i det kommunala arbetet och i den fysiska planeringen. När friluftsliv ses som en reseanledning samtidigt som marknadskrafter eller ideella initiativ driver utvecklingen av till exempel spår och leder, kan vi fundera över vilken roll kommunerna har när centrala delar av friluftslivets infrastruktur läggs utanför den kommunala verksamheten. Sammantaget kan vi dra slutsatsen att kunskapen om friluftsliv och den svenska friluftspolitiken är förhållandevis låg i de undersökta kommunerna och en möjlig förklaring till detta kan vara att man inte ser de indirekta ekono-

miska vinsterna. Slutsatsen är att friluftslivet och dess konsekvenser är en angelägenhet som kommunerna undviker och då inte heller tar ansvar för. Vår studie visar att friluftslivet behöver få starkare ställning inom den kommunala fysiska planeringen.

För att bättre kunna hantera och åtgärda konflikter mellan olika aktiviteter och andra nyttjare av naturområden finns ett stort behov av ett större kommunalt och regionalt helhetsansvar för planering av friluftsliv. Vi ser också att det saknas en helhetssyn kring frågor om friluftsliv och långsiktiga ekologiska effekter utifrån ett landskapsperspektiv. Detta eftersom



Ökat slitage i Jämtlandsfjällen på grund av friluftsliv. Foto: Matilda Meijerborg.

frågor som rör exempelvis miljö-
kvalitetsmål, biologisk mångfald,
folkhälsa, riksintressen och
näringsliv är sektoriserat inom
planering och förvaltning på lokal
och regional nivå.

Lästips:

Rapporten för den som vill läsa
mer:

*Strategisk planering för friluftsliv
och hållbarhet i Jämtlands län
och dess fjällkommuner*

Länk:

<https://miun.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1779510&dswid=4559>



Naturområde för friluftsliv - Ljungdalen, Bergs kommun i vintertid. Foto: Rosemarie Ankre.

Praktikperspektivet – en metod för att förstå olika idrotters förhållande till mobilitet

ANDERS LARSSON & ELLEN LAGRELL

Inledning

Om och i så fall hur den svenska idrottsrörelsen kan vara en viktig del av övergången till mer hållbara mobilitetsvanor är en av de frågor som lärandegruppen i Tema 2 mejslade fram som en av fyra forskningsstudier. Hypotesen var att eftersom idrottsrörelsen berör väldigt många svenskar i vardagen så är detta en potentiellt viktig arena där både ungdomar och vuxna kommer i kontakt med frågor om resande. Men det saknas kunskap om hur olika idrotter på förenings- och individnivå relaterar till mobilitet och hållbarhet i sin verksamhet.

För att bättre förstå olika idrotters specifika förutsättningar och hur detta är länkat till mobilitet valde vi att använda oss av det vi kallar praktikperspektivet. Det bygger på en teoretisk utgångspunkt som menar att vårt sociala liv i huvudsak består i vad människor gör (Reckwitz, 2002). Genom att studera olika idrotters praktiker, det vill säga "hur man gör" dessa idrotter får man en detaljerad kunskap om de vardagliga aktiviteter

som präglar dem. Shove et al (2012) menar att praktiken består av tre huvudkomponenter; i) materiella förutsättningar (såsom behov av material, byggnader och utrustning); ii) kompetenser (kunskap, förståelse och erfarenheter som krävs) och iii) den sociala och symboliska meningen som förknippas med praktiken.

Vår utgångspunkt är att kunskap om idrottspraktikerna är centralt för att i nästa steg kunna förstå hur dessa på olika sätt är uppbyggda kring behovet av mobilitet (Kent, 2022). Man kan även se resande som en praktik, men vi har i denna studie valt att fokusera på idrotternas praktiker och hantera resande som en effekt eller förutsättning för hur idrottandet praktiseras med avseende på hur mobilitet behövs för att knyta samman praktikernas olika platser. En styrka med denna ansats är att förändring inte endast tillskrivs resandet utan att även förändringar i de idrottsliga praktikerna kan vara delar av en lösning för att uppnå långsiktig hållbarhet.



Ellen Lagrell

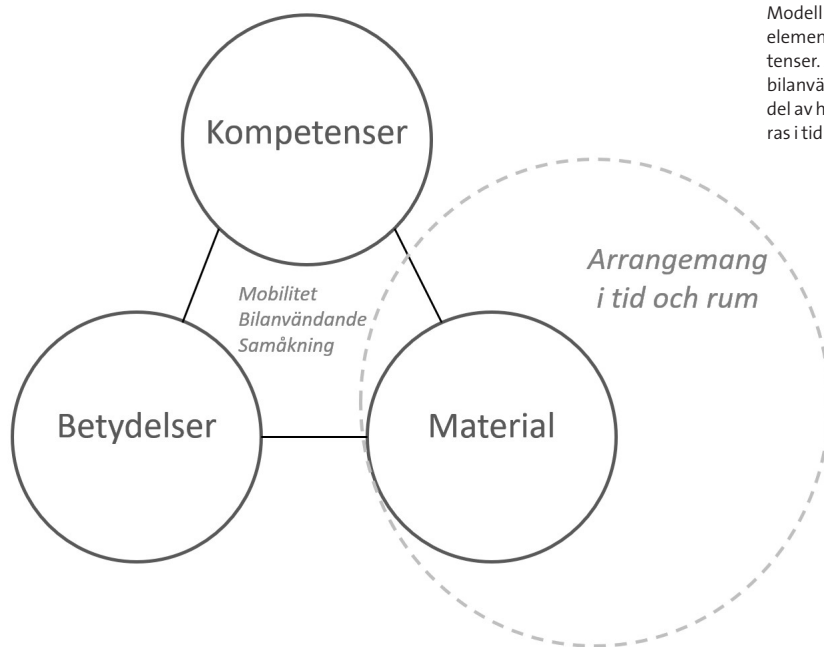
Ellen Lagrell är forskare i kulturgeografi vid Göteborgs Universitet. Hennes forskning handlar om förutsättningarna för hållbar mobilitet i förhållande till vardagens olika aktiviteter och praktiker.



Anders Larsson

Anders Larsson är docent i kulturgeografi vid Göteborgs Universitet. Forskningen är inriktad mot relationen mellan transport och markanvändning, speciellt med fokus på geografisk tillgänglighet och dess användning i lokal och regional rumslig planering.

Foto: Anja Sjögren.



Modell av praktiken som enhet, och dess element av betydelser, material och kompetenser. Mobilitetens roll (exempelvis i form av bilavvändning eller samåkning) formas till stor del av hur det materiella elementet organiseras i tid och rum.

Metod

I studien har vi valt att intervjua medlemmar i fyra olika idrotter (fotboll, ridsport, orientering och kampsport) med syfte att komma i kontakt med många olika praktiker. I varje idrott intervjuades mellan 6-10 medlemmar i två olika föreningar, i storstad respektive i en medelstor stad. Intervjuerna tog cirka 45 minuter. Den intervjuade fick inledningsvis berätta om sina egna erfarenheter av idrottande, varför man började och varför man fortsatt med idrott. Detta följdes av en beskrivning av hur en vanlig träning går till, inklusive var den sker och hur man tar sig till och från aktiviteten samt hur träningen är kopplad till övriga vardagsrutiner i hushållet. Nästa steg innefattar hur tävlingar och andra aktiviteter lite längre bort går till, åter igen inklusive hur

man förflyttar sig.

Parallellt med att intervjupersonen berättar om hur dessa olika aktiviteter går till ställdes frågor kring hur man såg på olika alternativa lösningar där mer hållbara transportmedel användes. Ett av urvalskriterierna var att intervjupersonerna kom från olika delar av verksamheten såsom ledare, aktiva tävlande, föräldrar och personer på förtroendeposter i föreningen. Detta innebär att många av följdfrågorna skiljde sig åt beroende på om man var utövare eller om man var ledare/förtroendevald. Intervjuerna spelades in och transkriberades för fortsatt kodning och analys.

Metodmässiga möjligheter, begränsningar och användbarhet i planeringssammanhang. Här diskuteras praktikperspekti-

vet och metodens möjligheter och begränsningar. Vi funderar även kring hur detta skulle kunna användas i konkret planering av idrott och friluftsliv av exempelvis kommuner eller organisationer. Resultaten från själv studien kommer att publiceras under 2024 och kan då hittas bland länkarna till denna artikel eller via Mistra Sport & Outdoors hemsida.

1. Våra erfarenheter från intervjuer och analys visar att fokuset på idrotternas praktik gav en direkt relation till den dagliga verksamheten på föreningsnivå. Genom att individer fick beskriva hur deras idrottande gick till och hur det förhöll sig till deras vardag kunde vi på detaljerad nivå få en god förståelse för respektive idrotts speciella förhållanden. Det kunde exempelvis röra tävlings-

momentets betydelsen, behovet av utrustning för att utöva idrotten eller vilken roll de intervjuade lade vid den sociala dimensionen av sitt idrottande eller ledarskap.

2. Fokuset på själva idrotten och dess praktik innebar också att frågan om resande fick en naturlig del i berättelserna och därmed inte blev en fråga om att ifrågasätta intervjupersonernas förhållande till hållbarhet. Detta upplevde vi gav utrymme för många intressanta funderingar och förhållningssätt till resande och idrott.

3. Metoden gav en mycket tydlig bild av att olika idrotters praktiker och förutsättningar för mobilitet skiljer sig avsevärt. Detta är en viktig erfarenhet att beakta vid utformningen av olika politiska eller planeringsmässiga åtgärder för att understödja en övergång till mer hållbara mobilitetsvanor.

4. Kvalitativa metoder som denna har även begränsningar. Dels kräver den mycket tid för att rekrytera föreningar och intervjupersoner, utföra intervjuer och inte minst transkribera intervjuer. Fördelen

är rik kunskap om enskilda idrotter, samtidigt som överförbarheten av resultat till andra idrotter begränsat. Det är således viktigt att kombinera olika metoder för att skapa en så komplett bild som möjligt av förutsättningarna för idrottsrörelsen att ställa om till mer hållbara mobilitetsvanor.

5. Ett viktigt budskap från våra resultat är betydelsen av att förstå respektive idrotts förutsättningar. Att kommuner, regioner och andra aktörer har detaljerad kunskap om olika idrotters specifika förutsätt-



Olika idrotters praktiker och förutsättningar för mobilitet skiljer sig avsevärt. Foto: Ann Legeby.

ningar för omställning är en god försäkring mot risken att misslyckas via generella ”one-size-fits-all” insatser där exempelvis de största idrotterna får agera mall.

Referenser

- Kent, J.L., 2022. The use of practice theory in transport research. *Transport Reviews* 42 (2), 222–244. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1961918>.
- Lagrell, E., 2024. How can ridesharing be facilitated in car dependent practices? Insights from carless participants in organized leisure. *Travel Behaviour and Society* 35 100737. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.100737>
- Reckwitz, A., 2002. Toward a theory of social practices: A development in culturalist thinking. *European Journal of Social Theory* 5 (2), 243–263.
- Shove, E., Pantzar, M., Watson, M., 2012. *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and How It Changes*. SAGE Publications Ltd., London.



Arrangemang med orienteringstävling. Foto: Anders Larsson.

På väg mot en hållbar användning av mark och vatten inom idrotten och friluftslivet år 2030?

MARIE STENSEKE

Introduktion

Den här artikeln presenterar scenarier och åtgärdsförslag för en hållbar användning av mark och vatten för idrott och friluftsliv i Sverige. Scenarierna och förslagen är ett resultat av återkommande diskussioner inom Mistra Sport & Outdoors Nationella lärandegrupp i temat Hållbar användning av mark och vatten. I gruppen fanns representanter från flera olika samhällsaktörer; LRF, Orienteringsförbundet, Naturvårdsverket, Riksidrottsförbundet, Svenskt Friluftsliv, Skogsstyrelsen, Naturskyddsföreningen och Havs- och Vattenmyndigheten. Scenarierna och åtgärdsförslagen bygger alltså på en stor bredd av perspektiv på idrottens och friluftslivets mark- och vattenanvändning. Arbetet leddes av Marie Stenseke, Göteborgs universitet och faciliterades av Åsa Sund, Greengcoat. Cecilia de Benardi, forskare vid Mittuniversitet deltog också i arbetet.

Syftet med scenarioarbetet, som gjordes 2021-2022, var att ge

underlag för strategiska diskussioner och utveckling med olika samhällsaktörer inom idrott, friluftsliv, naturvård och fysisk planering. Fokus har varit på den ekologiska hållbarheten, men förutsättningarna för att nå andra hållbarhetsmål har också beaktats.

Arbetsprocessen

Scenariearbetet gjordes med en så kallad back-castingmetod. Gruppen enades först om följande målbild: Idrottens och friluftslivets användning av mark och vatten i Sverige har minimala negativa effekter på biologisk mångfald och naturnyttor, men stora positiva effekter. Detta samtidigt som förutsättningarna för att uppnå god och jämlik folkhälsa gynnas genom att fler invånare i Sverige rör sig ute i naturen, att respekt för markägarens och nyttjanderättsinnehavarens perspektiv upprätthålls samt att hållbarhet och rättvisa i ett globalt perspektiv beaktas.

I nästa steg kom gruppen överens om att fokusera den nationella skalan och att tidshorisonten för



Marie Stenseke

Marie Stenseke är professor i kulturgeografi vid Göteborgs universitet. Hennes forskning handlar om biologisk mångfald, naturvård och landskapsförvaltning utifrån ett samhällsvetenskapligt perspektiv. Marie har medverkat i många nationella och internationella forskningsprojekt och forskningsprogram, och är engagerad i flera uppdrag på olika nivåer inom akademien och i övriga samhället.

scenarioarbetet och förslagen skulle vara fram till år 2030. Gruppen identifierade vidare centrala trender och drivkrafter av betydelse för idrottens och friluftslivets mark och vattenanvändning, som klimatförändringar, demografisk utveckling och teknikutveckling. Under en heldags-workshop i maj 2022 arbetade gruppen sedan i kreativa former med frågorna:

- Vart drar trenderna och drivkrafterna åt för håll?
- Vilken styrning behövs för att nå målbilden?
- Vilka har rådighet att åstadkomma en styrning mot målbilden?

Resultaten från workshopen processades under och mellan tre efterföljande möten. Därefter sändes ett utkast till scenarier och åtgärdsförslag ut till såväl forskarkollegor som andra aktörer inom idrott och friluftsliv, innan det slutligen strukturerades i tre övergripande spaningar och fyra åtgärdsområden, se (Stenseke et al. 2023).

Scenarioteman

Tema 1: Förändrade förutsättningar och ökad påverkan i vissa områden

Ett ökat nyttjande av naturpräglade miljöer kring tätorter och turistdestinationer för idrotts- och friluftslivsändamål kan förutses. Samtidigt kommer klimatförändringarna att påverka den mark och vatten och därmed de fysiska förutsättningarna för nyttjande. Med ett varmare och blötare klimat kan förutsättningarna för utövande av

idrott och friluftsliv i naturpräglade miljöer generellt sett försämrass. Som ett resultat av förändrade resemönster vidare kan ett ökat intresse för svenska stränder och svenskt båtliv förväntas.

Tema 2: Diversifiering av aktiviteter

Trenden ifråga om idrotts- och friluftaktiviteter i naturpräglade miljöer pekar mot att det blir fler utövare, en större diversifiering av aktiviteter och att nya aktiviteter tillkommer. Fler vill vara aktiva utifrån sin hobby eller idrott vilket i vissa fall går på tvären med hur marken tidigare har brukats för friluftsliv. Det kan förväntas att fler vill ta sig fram i naturen med hjälp av elmotorer, på eldrivna cyklar och andra farkoster. Likaså kan digitaliseringen stimulera människor att nå andra platser än vad som tidigare nyttjats. Samtidigt kan fler skyltar, bommar och andra avspärrningar i naturpräglade miljöer komma att sättas upp.

Tema 3: Kunskaper, attityder och normer

Med fler och nya grupper av utövare liksom av aktiviteter inom idrotten och friluftslivet följer också förändringar i kunskap, attityder och normer. Det skapar ett ökat behov av kunskapsspridning om allemansrätt, kommunikation av regler i skyddade områden, natur- och platsvägledning och zonering/kanalisering av aktiviteter. Skolan är en viktig aktör sammanhanget. Men även andra delar av den kommunala verksamheten är viktiga i sammanhanget, till exempel för att se till att

det finns tillgång på mark och vatten avsedd för idrott och friluftsliv, även där finns en stark efterfrågan på mark för bostäder, infrastruktur och energi.

Åtgärdsförslag

Ett antal förslag för hur man kan förbättra en hållbar markanvändning för idrott och friluftsliv kom ut ur diskussionerna. Förslagen kategoriserades i fyra teman:

Fysisk planering och förvaltning

Kommunerna har ett stort ansvar i fråga om den fysiska planeringen för friluftsliv, men behöver också koordineras med statlig och regional nivå. Behovet av planering för friluftsliv är särskilt angelägen i folkrika kommuner, eftersom det innebär ökad konkurrens och fler konflikter mellan olika aktiviteter och nyttjare av grönområden. Men även mindre kommuner är i behov av stöd, där resurser för denna typ av planering inte är lika omfattande.

Information och kommunikation

Det finns behov av att öka medvetenheten om naturnyttor och människans negativa och positiva påverkan på biologisk mångfald, inklusive förståelsen för olika värden i såväl brukade som naturpräglade landskap. Inom ramen för skolans arbete kan former för information, pedagogik och kunskap utvecklas. Därtill kan ideella organisationers engagemang i kunskapsutveckling och kunskapsförmedling stödjas.

Fortsatt kunskapsutveckling

För att få tillstånd effektiva ändamålsenliga åtgärder, krävs bättre statistik över utövande av idrotts- och friluftsliv i naturpräglade miljöer samt ökade kunskaper inom flera andra områden, som människors normer och attityder i förhållande till naturen, idrottens och friluftslivets positiva och negativa påverkan på biologisk mångfald och kulturmiljöer, olika drivkrafters påverkan på friluftslivet och styrmedel som gynnar ett hållbart nyttjande av naturpräglade miljöer. Därtill behöver allemansrättsens gränser ifråga om eldrivna fordon utredas och klargöras.

Dialog och samverkan

Dialog och samverkan behöver stärkas. Samverkan är lätt att prata om men svårare att få till i praktiken. Flera aktörer, inom olika sektorer och nivåer, berörs av de frågor som omfattas i denna scenariobeskrivning. Nya former för samverkan behöver utvecklas. Det kan exempelvis handla om att ta vara på goda exempel, att ge någon aktör ett tydligare mandat för samverkan eller att samla flera aktörer för att gemensamt arbeta med nya modeller för samverkan.

Referenser

Stenseke et al. (2023). *På väg mot en hållbar användning av mark och vatten inom idrotten och friluftslivet år 2030? Ett scenarioarbete med åtgärdsförslag*. MISTRA Sport & Outdoors, 2023:2.

Lästips:

Länk till rapport på Sport & Outdoors hemsida: :

https://epi-test.miun.se/globalassets/konferens--och-projektsajter/mistra/rapporter/scenario-rapport_final.pdf



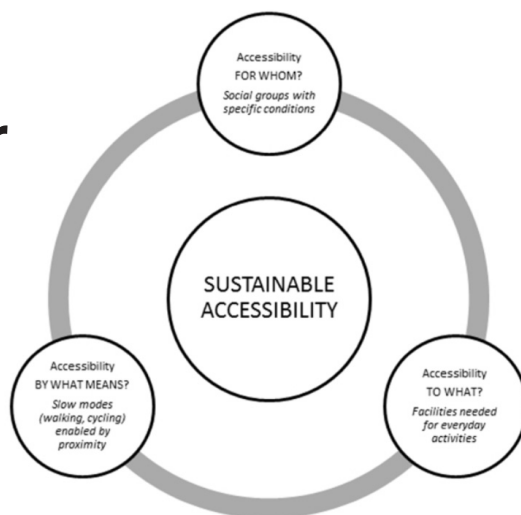
Foto: Chris Willemsen, Mostphotos.

Exempel & inspiration

I sista avsnittet presenteras ett urval av exempel och sådant som kan utgöra inspiration för olika aktörer och även på andra platser. Exempelen är från de aktiviteter som forskarna och lärandegrupperna initierat inom ramen för forskningsprojektet Mistra Sport & Outdoors.

Att undersöka hållbar tillgänglighet till platser för friluftsliv

ANDERS LARSSON



Hållbar tillgänglighet

Under arbetet med att identifiera och studera hållbar tillgänglighet till friluftsliv i Mistra Sport & Outdoors har frågan om kollektivtrafikens roll varit högt på agendan. Det har gällt både hur man bättre kan planera för vardaglig användning av friluftsområden såväl som längre resor av turismkaraktär. Båda dessa aktiviteter har gemensamt att de oftast sker på platser med höga naturvärden belägna utanför storstadsregionerna. Detta innebär både långa resor och samtidigt ett grovmaskigt kollektivtrafknät oftast avsett att matcha pendling till arbete och skola på morgon och kväll. Avgångarna är därför få eller inga alls under dagtid och helger.

Det uppstår således ett hållbarhetsdilemma där en, för befolkningen positiv, hälsofrämjande aktivitet som friluftsliv svårigen kan genomföras utan bil. Det allra flesta som bor i Sverige har i och för sig naturen nära för kortare dagliga promenader. Men vi såg under Covid-19 pandemin att väldigt många besökte områden som speci-

fikt planerats för besök såsom naturreservat. Dessa resor skedde nästa uteslutande med bil och fick som konsekvens att många områden upplevde stora problem med framför allt parkering. Nationella fritidsvaneundersökningen (se kapitlet Hållbara transporter: fritidsresor) visar också att så många som hälften befolkningen saknar områden för friluftsliv i sin närhet och en fjärdedel saknar transportmöjligheter för att nå till sådana områden. Figuren intill (Ellder et al. 2018) illustrerar hur hållbar tillgänglighet kan användas för att förstå sambandet mellan aktiviteter, transporter och vem eller vilka grupper i samhället som påverkas.

Om vi använder modellen på friluftsliv så blir den första frågan: till vad? Här är det traditionellt området med höga naturvärden och vandringsleder som avses. Även om Sverige erbjuder tillgång till skog "runt hörnet" även i närheten av de flesta storstäder så låter vi de platser som är anpassade för friluftsliv att för tillfället utgöra våra målpunkter. Men så fort vi går till frågan:



Foto: Anja Sjögren.

Anders Larsson

Anders Larsson är docent i kulturgeografi vid Göteborgs Universitet. Forskningen är inriktad mot relationen mellan transport och markanvändning, speciellt med fokus på geografisk tillgänglighet och dess användning i lokal och regional rumslig planering.

med vilket transportmedel? så blir det genast mer komplicerat. För om vi med hållbara transportmedel menar gång, cykel och kollektivtrafik så blir det svårt att nå områden som naturreservat och nationalparker om man inte råkar bo alldeles bredvid. Detta aktualiserar den tredje komponenten: för vem? som flyttar fokus från mobilitet till den sociala dimensionen. Här diskuteras ofta socialt hållbar tillgänglighet i termer av att alla i samhället bör ha samma förutsättningar att nå, i detta fall, platser för friluftsliv.

Dessa frågor har studerats i Mistra Sport & Outdoors genom en enkät till besökare vid fem olika naturreservat i Västsverige. Vid de viktigaste entrépunkterna (samtliga nåbara med bil och många med kollektivtrafik) uppmanades besökare att scanna en QR-kod och svara på frågor om resan, planeringen innan och deras uppfattning om hur olika transportslag kunde erbjuda tillgänglighet till platser för friluftsliv. Fokus var på friluftsliv i vardagen, det vill säga besök över dagen och vi fick totalt 465 svar.

Ur ett miljömässigt hållbarhetsperspektiv är det intressant att två tredjedelar av de rapporterade resorna dit (oavsett transportmedel) var kortare än 20 minuter. Dessutom gjordes 60% av resorna med bil. För dessa relativt korta avstånd borde finnas en stor potential att byta bilen mot cykel och/eller kollektivtrafik. Forskningen pekar dock på att det är just förändring av beteende som är svår. Detta framgår tydligt av vår enkät där hela 86% av de svarande inte hade övervägt

något annat transportmedel än det man valde. Dessutom svarade var fjärde person att besöket inte hade blivit av om man tvingats välja ett annat transportmedel.

Bilen och dess bekvämlighet har således en stark ställning vars motsats representeras av kollektivtrafiken. Endast 9% av respondenterna hade rest med kollektivtrafik. Det är tydligt att lång restid är en viktig faktor bakom kollektivtrafikens begränsade användning. Detta är främst relaterat till krav på byten och låg turtäthet under helger när de flesta besöker dessa områden. Det faktum att kollektivtrafik ger möjlighet att starta och avsluta på olika platser ses, tillsammans med den miljömässiga hållbarheten, som viktiga fördelar med kollektivtrafik. Men i de områden som hade ett eller fler kollektivtrafikanlöp per timme under helgen kunde man ändå inte se att fler tog kollektivtrafik. Det verkar behövas någonting mer än bara den fysiska transportmöjligheten för att förändra beteende.

Så om vi återkommer till frågorna i figuren ovan så är det tydligt att dessa hänger intimt samman. Den till synes enkla frågan om tillgänglighet till vad? blir problematisk i ljuset av kollektivtrafikens problem att nå de platser som planerats för friluftsliv. Om samhällets mål är att ge alla invånare, även de utan bil, möjlighet till friluftsliv kan en lösning vara att tänka om kring vilka kvaliteter som krävs på platser för det vardagliga friluftslivet. Detta skulle kunna ge möjligheter att planera för vandring och naturbesök på mindre spektakulära platser som

ligger nära befolkningstäta områden och/eller platser där kollektivtrafiken redan idag är väl utvecklad. Då skulle betydligt fler kunna utöva friluftsliv med hjälp av hållbara resor.

En grundläggande förutsättning för en sådan utveckling är dock att de aktörer som är involverade i planeringen av exempelvis transporter, markanvändning, friluftsområden och folkhälsa arbetar tillsammans. Den traditionella uppdelningen mellan olika förvaltningar och planeringsfrågor behöver anpassas till de nya utmaningar som framtidens hållbara friluftsliv kräver.

Lästips:

Ellder, E., Larsson, A., Gil Solá, A., & Vilhelmson, B. (2018). Proximity changes to what and for whom? Investigating sustainable accessibility change in the Gothenburg city region 1990–2014. *International Journal of Sustainable Transportation*, 12(4), 271-285.

Se presentation av primära resultat från EUGEO konferens september 2023.

https://www.dropbox.com/scl/fi/gda4xdktu7x7fi9oumulr/presentation_eugeo_Larsson.pdf?rlkey=yifkhssh-55qpsy1d1p8oi6r1m&dl=0

Kebnekaisereprotokollet:
<https://www.mistrasportandoutdoors.se/aktuellt/nyheter/2023-9/klimattopp-mote-kebnekaise/>

Rekreationens påverkan på fjällmiljö

SANDRA WALL-REINIUS & PAUL VAN DEN BRINK

Rekreationens påverkan på fjällmiljön

För att få reda på vilken miljömässig påverkan som friluftsliv, idrott och naturbaserad turism har på fjällområdet har en kunskaps- och litteraturöversikt genomförts. Övergripande miljöpåverkan från klimatförändringar, energianvändning och konsumtion inkluderas inte i denna sammanställning, exempelvis inkluderas inte miljöpåverkan från vägar och boendeanläggningar som fjällstationer och fjällstugor eller från transporter till och från natur- och friluftsområden. Arbetet är med andra ord begränsat till lokala störningar.

Genomlysningen av tidigare studier redovisas i rapporten *Rekreation och miljöpåverkan i fjällen. En sammanfattning av forskning om ekologiska effekter av friluftsliv, turism och sport*. Studierna har mest fokuserat på hur marken och växtligheten påverkas när människor vandrar och cyklar och när spår- och pistmaskiner och andra terrängfordon används. Det kan

handla om problem med erosion och jordkompaktering, som påverkar mikroorganismer och näringsämnen, eller förändrad artsammansättning, minskning av vegetationstäcket eller lång återhämtningstid för växter. I rapporten beskrivs exempelvis hur spår och leder i sluttningar är problematiska, att våta marker påverkas mer och att markbearbetning för skidpister och längdspår påverkar markkemin och vegetationen. I rapporten finns även ett avsnitt om utsläpp av växthusgaser från snöskoteråkning och hur flyktiga organiska kolväten hamnar i snö och vattendrag.

Studier om rekreationens störning på djur i de nordiska länderna har fokuserat på störning på renar. Renar kan få undvikande beteende, bete sig oroligt eller fly, exempelvis i områden där många vandrare rör sig och vid turistanläggningar. Störning på ren kan innebära att den stressas, undviker områden där det finns bra bete och att det blir en ökning av renens gång- och löptid, vilket i sin tur



Sandra Wall-Reinius

Docent i kulturgeografi vid Mittuniversitetet där hon forskar om människans relation till platser och landskap och mötet mellan lokalbefolkning, naturskydd och turism.



Paul van den Brink

Paul van den Brink är adjunkt i miljövetenskap vid Mittuniversitetet och forskar på vegetationsförändringar i fjällen inom ramen för sina forskarstudier. Paul har också mångårig erfarenhet av undervisning om friluftsliv, dess koppling till och påverkan på naturmiljön.

kan ge viktminskning. Konsekvensen av renens ökade rörelse blir att den måste öka födointag och därmed ökar inte bara betestrycket utan också trampskadorna. Störning på renar är komplex och den kan variera mellan vajor och sarvar och mellan renpopulationer och om kalvar finns med bland djuren. Störningen beror också på om renen är stressad av andra faktorer i omgivningen, exempelvis av insekter och rovdjur. I rapporten tar vi också upp att renarnas sommarbete i fjällen

delvis håller tillbaka förbuskning och gynnar lågväxta arter och därmed kan renarnas bete och gödsling bidra till större artrikedom.

Det finns få studier om störning på andra djur i fjällen och därför måste vi också ta kunskap och lärdomar från studier i liknande ekosystem för att veta mer om hur däggdjur och fåglar påverkas. Det finns några studier som konstaterat beteendeförändringar och ökad stress hos exempelvis tjäder, orre, fjällräv, mård och älg samt att

känsligare arter försvinner och ersätts av mindre känsliga arter till följd av rekreativa aktiviteter, skidsystem och boendeanläggningar. Negativ miljöpåverkan och påverkan på biodiversiteten är mest påtaglig kring turistdestinationer.

Behov av mer forskning om de sammantagna effekterna

Överlag finns relativt få forskningsstudier om störningar och miljöpåverkan från friluftsliv och naturbaserad turism i svenska



Kiting på snö – en av flera vinteraktiviteter. Foto: Sandra Wall-Reinius.

fjällkedjan. Det finns få studier som fokuserar på vattenkvalitet och vattenlevande arter och på spridning av invasiva arter. Det skulle också behövas studier om transporter och motordrivna fordon inom friluftsliv, turism och sport och hur den negativa påverkan kan minimeras. Det finns generell kunskap om exempelvis skoteråkningens utsläpp, men få studier behandlar specifikt effekterna i svenska fjällen.

Framför allt har tidigare forskning studerat ett mindre lokalt område, en specifik art eller påverkan under en kortare tid, vilket gör det svårare att dra bredare slutsatser om exempelvis habitatförändringar och långsiktig påverkan på biologisk mångfald. Forskningsstudier inom friluftsliv, turism och naturbaserade sportaktiviteter som tar ett större ekologiskt systemperspektiv är ovanliga. Det är därför viktigt att vi får mer forskning om de sammanlagda effekterna av olika rekreationsaktiviteter, naturbaserade tävlingar och evenemang och då inte bara på en enskild plats utan i ett större område för att kunna studera effekterna av markanvändning och fragmentiseringen av landskapet som blir av leder, vägar och boendeanläggningar. I det sammanhanget är det särskilt intressant att ta del av forskning som studerar kumulativ påverkan på renar eftersom det inte går att isolera en specifik påverkan på renar då det finns olika typer av påverkan under olika tider på året. Friluftsliv, sport och turism är

bara en av flera faktorer som påverkar renar. Störning på renar kräver helhetssyn eftersom den störningen ger effekter på sociokulturella värden, men också ekologiska värden. Störning på ren och renskötsel kan medföra konsekvenser för ett betespräglat fjällandskap och för biologisk mångfald. Ett fortsatt betespräglat fjällandskap är något som betonas i miljö kvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö och nyligen rapporterades att miljömålet inte kommer att uppnås innan 2030. Det är framför allt orsakat av klimatförändringarnas påverkan på fjällen och dess arter, men även av ökad exploatering, ökad terrängkörning och sämre förutsättningar för rennäringen. En viktig del i detta mål är att renbete kan fortgå för att behålla ett betespräglat landskap och gynna biologisk mångfald.

Rapporten ger viktigt underlag i strategi- och planeringsarbete

Rapporten vänder sig till aktörer med intresse för rekreation och miljöfrågor i svenska fjällen och i likande områden. Den kan vara ett underlag när forskningsbaserad kunskap behövs i strategier, planerings- och förvaltningsarbete. Sammanställningen av tidigare forskning visar också att det finns kunskapsluckor och därför kan rapporten även utgöra utgångspunkt för framtida forskningsstudier.

Kunskap om hur friluftsliv, turism och sport påverkar miljön i fjällen behövs för att kunna föra dialog och sätta in insatser om hur

negativ påverkan kan minimeras. Det handlar både om vad enskilda rekreationsutövare, såväl lokalt boende, som dagsbesökare och tillresta turister, behöver förändra, men också hur organisationer och myndigheter kan ta in kunskapen i planering och förvaltning av fjällområden och identifiera lämpliga områden för rekreationsaktiviteter.

Den här översikten ger en pusselbit i att förstå mer om rekreationens påverkan på djur, växter, mark, luft och vatten, men det är centralt att lyfta blicken i landskapet och analysera de kombinerade effekterna av många utövare, allt fler aktiviteter, byggnationer och transporter. Det handlar inte bara om individers vandring, cykling, skoteråkning och skidåkning, utan också om organiserade tävlingar och evenemang och om förändrad markanvändning med vägar, spår, leder, liftanläggningar och utbyggnationer av fritidshusområden och andra anläggningar kopplat till friluftsliv och turism i fjällen. Sammantaget träder en bild fram av ett förändrat rekreationslandskap som har olika socio-ekologiska konsekvenser. I mångbrukandet av fjällen och i tider när fjällens resurser efterfrågas alltmer, exempelvis för gruvor och energiproduktion, uppkommer en konkurrenssituation och utmaningar i att hantera olika värden och intressen - och inte sällan leder det till mål- och intressekonflikter, inklusive negativ påverkan på miljön. Att

analysera de sammantagna effekterna och hitta hållbara förvaltningslösningar bör stå i centrum för vidare forskning.

Lästips:

Rapport 2023:5, Mistra Sport & Outdoors, Mittuniversitetet:

Rekreation och miljöpåverkan i fjällen. En sammanfattning av forskning om ekologiska effekter av friluftsliv, turism och sport.

Författare: Sandra Wall-Reinius & Paul van den Brink

Länk:

<https://www.mistrasportandoutdoors.se/globalassets/konferens--och-projektsajter/mistra/rapporter/rekreationens-miljopaverkan-i-fjallen-final.pdf>

Se en presentation som sammanfattar rapporten:

<https://www.youtube.com/watch?v=-cDt4st4hZw>

Läs mer om hur människan påverkar miljön i en rekreationsskontext:

<https://www.mistrasportandoutdoors.se/aktuellt/nyheter/2023-32/interaktion-mellan-manniska-och-natur--en-rekreationsekologisk-modell-over-positiv-och-negativ-paverkan/>

Hur evenemangsdeltagare ser på sina egna avtryck i kommunen

AXEL ERIKSSON

Hur evenemangsdeltagare ser på sina egna avtryck i naturen

Hur evenemangsdeltagare ser på sina egna avtryck i naturen

För att förstå hur användare av naturen ser på sin egen påverkan, har en undersökning gjorts på deltagare i sportevenemang i Jämtlandsfjällen. 50 deltagare fick efter sportevenemanget i naturen diskutera 10 bilder hur de upplever fysiska skador på naturmiljön.

Syftet med studien var att förstå hur deltagarna upplever skadorna under sitt lopp. Två deltagarevenemang var med i studien. Fjällturen är ett sportevenemang för mountainbike från Funäsdalen till Bruksvallarna i Härjedalen, och Fjällmaraton är en traillöpnings-tävling i Vålådalen i Jämtland.

Varje tävlingstillfälle har runt 500 deltagare var och går längs befintliga stigar och leder. Naturen i detta område är känslig för större störningar och det är lång tid för återhämtning och därför är det viktigt att skydda naturen mot större slitage från besökare. Sam-

manfattningsvis visar resultaten att deltagarna har svårt att få en bild över vilken påverkan som deras deltagande har bidragit med.

I första hand ser de inte den fysiska påverkan förrän i efterhand när de ser bilder, och därför är det svårt att ändra beteendet. Arrangörer och planerare bör därför hjälpa deltagarna att ändra sitt beteende under loppet, som att befinna sig på stigarna, och framför allt inte springa utanför spångar eller anat som är uppbyggt för att inte göra mer skada på den omkringliggande naturen.

Forskningsstudien har publicerats i den internationella vetenskapliga tidskriften Journal of Outdoor Recreation and Tourism. Tidigare forskning har fokuserat på hur deltagare upplever att vara i naturen, men få studier har undersökt hur man ser på skador på den fysiska miljön, särskilt bland deltagare under ett sportevenemang. Studien ämnar belysa betydelsen av hur man ser på miljömässiga avtryck från sitt deltagande.



Axel Eriksson

Axel Eriksson är doktorand i Turismvetenskap på Etour på Mittuniversitetet. Hans avhandling belyser från olika synvinklar hur grupper ser på de avtryck på naturen som följer efter naturbaserade evenemang i Jämtland.

Vad som anses vara en miljöskada

När deltagarna cyklar och springer på stigar uppstår stora slitningar på områden, särskilt på blötare partier och i kuperad terräng. Detta uppfattas dock inte av de olika deltagarna som skador. Flera av dem beskriver hur tanken på naturen suddas ut under ansträngningen för att fortsätta framåt. Deltagarna i studien gjorde en stor distinktion mellan markskador och andra upplevda större skador såsom utsläpp och nedskräpning, vilket det senare väcker starka känslor kring människans inverkan på naturen. Skador på stigar och leder däremot ansågs som en mindre överkan eftersom de tänker sig att naturen återhämtar sig relativt snabbt. Dessa upplevs istället som en del av upplevelsen av att springa i naturen och för många också som en del av gemenskapen med andra deltagare. De väger upp dessa skador mot sitt eget och andras välmående. Samtidigt är de kritiska mot hur andra beter sig i naturen, såsom enskilda löpare eller mekaniska skador som kan orsakas av cyklister. Deltagarna upplever inte andra under sitt eget deltagande i evenemanget, främst för att de är mer koncentrerade på att klara av loppet.

Att se skador i efterhand

De flesta av deltagarna ser inte skadorna under loppet oavsett placering eller prestation, men när de ser bilderna på olika former av skador så kommer andra känslor till. Oavsett deras place-

ring i loppet kände de skam över sitt beteende, och endast några få deltagare hade upplevt att bilderna stämde överens med vad de såg under loppet. Många påpekade att dessa skador är acceptabla, men däremot när de tänker på utvecklingen från tidigare eller i framtiden känns det mer aktuellt att någon borde göra mer. Skadorna blev endast stora i förhållande till andra händelser i naturen. Många av deltagarna hade tagit del av den informationen som finns tillgänglig under tävlingen, exempelvis att man inte ska störa renen. För att skydda naturen i framtiden, rekommenderas att ge större plats åt informationen för att förändra deras beteende.

I frågor om hur skadorna kan åtgärdas tycker de flesta deltagarna att ansvariga för evenemanget och myndigheter bör ta ett större ansvar. Att delta i ett evenemang innebär att man överlämnar ansvaret till andra eftersom regler har fastställts och arrangören har gjort sitt arbete är deras möjligheter att begränsa sin påverkan är få. I diskussionerna kom det bland annat upp att åtgärder ses som ansvarsfullt bland de flesta. Det finns de deltagare som tycker att skadorna är en del av upplevelsen, men ändå kan acceptera vissa begränsningar om det behövs. Flera av deltagarna har antagit sig an reglerna gällande att inte störa renar. Samma principer kan utökas. Exempel på detta är att införa straffavgifter för dem som springer utanför de uppbyggda anläggningarna, såsom spångar. Andra lös-

ningar kan vara att gå vissa sträckor för att minska slitaget. Att vidta skyddsåtgärder kommer inte att störa upplevelsen utan ses som ansvarsfullt arrangörskap.

Mer ingående om studien finns öppen för fri läsning, se lästips nedan.



Fjällmaraton. Foto: Axel Eriksson.

Lästips:

Eriksson, Axel; Balslev Clausen, Helene (2023). Nature always recovers! A degrowth analysis of event participants' perspective on environmental impacts. *Journal of Outdoor recreation*, vol. 45, 100706.

[DOI: 10.1016/j.jort.2023.100706](https://doi.org/10.1016/j.jort.2023.100706).

Att uppmuntra och underlätta hållbara transporter

KARIN RYBERG

Västtrafik

Västtrafik är ett av Västra Götalandsregionen helägt bolag, och bedriver regional kollektivtrafik i Västra Götalands 49 kommuner. Uppdrag och trafikutveckling styrs genom det regionala Trafikförsörjningsprogrammet, som revideras och beslutas politiskt en gång varje mandatperiod. Det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet och för Västtrafik är att öka det hållbara resandet i hela regionen. Utifrån detta mål är även Västtrafiks vision framtiden – Att hållbart resande är norm. För att nå mål och vision behövs mer än bara traditionell kollektivtrafik. I det hållbara resandet räknas även gång, cykel, delade tjänster in, samt kombinationer av dessa. För Västtrafik, trots rollen som kollektivtrafikaktör, är det därmed naturligt att jobba även med gång- och cykellösningar, dels som ett komplement till kollektivtrafiken genom att vara en flexibel lösning för första och sista biten av en resa och

öka kollektivtrafikens upptagningsområde, dels som avlastning i rusningstrafik och på vissa sträckor, vilket lämnar plats till nya resenärer och effektiviserar systemet. Arbetet med cykel drivs delvis genom utvecklingsprojekt där förståelse för mervärden och möjligheter utforskas för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik, delvis genom beteendepåverkan för att få fler att reflektera över sina resvanor, och i slutändan ställa bilen till förmån för hållbara och aktiva färdslag. Några av de projekt och initiativ som Västtrafik genomfört eller genomför just nu beskrivs nedan. Fokus för projekten är att öka det hållbara resandet, och utgår från kollektivtrafikens uppgift att möjliggöra studie- och arbetspendling i regionen. Även om fokus för flera av initiativen nedan handlar om just arbetspendling så har det bärighet även på andra resor, såsom fritidsresor till idrott eller natur. Att barn kan ta sig på egen hand till skolan, gör att föräldrar



Foto: Eddie Löthman

Karin Ryberg

Karin Ryberg, Strateg på Marknad och kommunikation på Västtrafik. Jobbar främst med frågor som rör beteenden och påverkan, samt utveckling av mobilitetstjänster..

inte behöver skjutsa och öppnar upp för hållbart resande där. Att resa hållbart till och från arbete underlättar också för mer hållbara resval på fritiden, då kunskap och vana sitter.

För mer detaljerad information och/eller kontaktpersoner, besök www.vasttrafik.se

Cykel och gång i reseplaneraren

I reseplaneraren på Västtrafiks hemsida och i Västtrafiks app To Go visas gång och cykel som alternativ när kortare resor söks. Syftet är att knuffa resenären att reflektera över sin resa, och ibland välja cykel eller gång istället för kollektivtrafik. I dagsläget syns bara cykel för hela resan, men det är fullt möjligt att i framtiden även visa kombinationsresor, samt att visualisera var det finns parkeringsgarage för cykel eller var det finns delade mobilitetslösningar att nyttja i kombination.

På Egna Ben

PåEgnaBen startade i Göteborg under 2010-talet, togs efter några år över av Västra Götalandsregionen och drivs nu i Västtrafiks regi. Projektet syftar till att få fler barn i mellanstadieålder att röra på sig, och på ett hållbart, aktivt och självständigt sätt ta sig till skolan, på egna ben. Under fem veckor varje höst (v.37-41) samlar deltagande elever klassvis poäng genom att gå, cykla eller åka kollektivt till skolan. Föräldrar och syskon som gör detsamma till skola eller arbete ger bonuspoäng. Poängen räknas sedan ihop och



Barncyklist. Foto: Sannah Kvist.

vinnare utses kommunvis. Samtidigt som tävlingen pågår samlar eleverna på sig värdefull kunskap om miljö, hälsa och trafiksäkerhet genom övningar som anpassats till läroplanen. www.paegnaben.se

En utveckling av initiativet skulle kunna vara att rikta sig till föreningar av olika slag, för att även uppmuntra till hållbara och självständiga resor till fritidsaktiviteter.

Elcyklist

Sedan flera år tillbaka driver Västtrafik projektet Elcyklist. Syftet med projektet är att fler ska upptäcka möjligheterna med elcykel, att få fler att reflektera över sina resvanor och ställa bilen till förmån för elcykeln. I varje projektomgång å 6 veckor får 50st testcyklister gratis låna en elcykel, vilka samtidigt åtar sig att cykla till arbete eller studier minst tre dagar per vecka. Före och efter testperioden svarar testcyklis-

terna på frågor, för uppföljningen av projektet. Resultaten talar för sig själv, och majoriteten är mycket nöjda. Flera köper också en egen elcykel efter testet, och svarar att testet gjort att de verkligen förstått mervärdena med att cykla, för hälsa, ekonomi och miljö.

Vintercyklist

Vintercyklist är ett initiativ som syns runt om i Sverige de senaste åren, så också i Västsverige genom Västtrafik. Syftet här är att få de som cyklar under sommarhalvåret att fortsätta cykla även under vintern, genom att erbjuda ett urval cyklister (300-600st) gratis dubbdäck. I utbyte åtar sig deltagarna, på samma sätt som i Elcyklist, att cykla till arbete och studier minst tre dagar i veckan, under en period om ca 3 månader, från början av december till början av mars. Deltagarna ger även återkoppling till hemkommunen om hur vinterväghållningen fungerar genom regel-



Cyklist i regn. Foto: Thomas Harrysson.

bundna enkäter om hur det fungerar att vara vintercyklist. En utveckling av detta initiativ skulle kunna vara att rikta sig mot unga, vilket bl.a. Sundsvalls kommun gjort, eller att lägga till fritidsresor på något sätt.

CykelKoll - Cykel ombord

En del i att få fler att resa hållbart, är att tillåta cykel ombord på färjor och tåg i Västtrafiks regi. Cykel tillåts i mån av plats, och cyklarna ska ställas på avsedda platser. Det är ändå något otydligt hur man reser med cykel ombord, vilket har medfört visst skav ombord. Under hösten 2023 har därför en ny lösning för cykel ombord testats på fyra stycken pendeltåg. På varje ombyggt tåg har sittplatser tagits bort för att ge plats åt dedikerade cykel- och barnvagnsplatser, samtidigt som tågets utsida folierats med en tydlig cykelsymbol för att cyklister ska veta var de ska äntra tåget. Testet har tagit emot mycket

väl, och utvärderas nu för att ge input till hur kommunikationen och lösningar ombord för cykel ska se ut framöver ombord på samtliga pendeltåg i Västtrafiks regi.

Hemester och hållbart resande

Att turista i närområdet blev naturligt under coronapandemin, samtidigt som det hållbara resandet fick sig en törn. Flera naturområden blev så hårt belastade av besökare att trafikkaos uppstod vid entréerna. För att på något sätt hantera detta startade Länsstyrelsen i Västra Götaland, Västkoststiftelsen och Västtrafik upp ett arbete för att se över möjligheten till ett ökat hållbart resande till naturområden i regionen. Ett flertal särskilt intressanta naturområden av olika art valdes ut för vidare kartläggning av möjligheter att nå området med hållbara färdssätt. Kartläggningen resulterade i en klassning i tre nivåer utifrån hur

väl kollektivtrafikförsörjda områdena är; bra kollektivtrafik, kombinationsresa krävs, kan ej nås med kollektivtrafik.

Att så få områden är lätta att nå med kollektivtrafik har främst två anledningar, dels är kollektivtrafikens nuvarande uppdrag främst studie- och arbetspendling, inte fritidsresande, dels är skyddad natur så som naturreservat och nationalparker fredade av en anledning. Det finns dock fler kategorier än skyddade områden när det kommer till friluftsliv, och vissa plaster så som motionscentraler, eldplatser och skogsområden kan vara besöksvärda utan att vara skyddade.

Resultatet av studien och kategoriseringen visade att det finns en hel del att göra för att öka det hållbara resandet, utan att för den sakens skull behöva lägga till eller planera om rutter för kollektivtrafiken. Exempel på åtgärder som kan gynna det hållbara resandet här och nu, utan större insatser är:

- Gemensamt marknadsföra de områden som har goda möjligheter att nås med hållbara färdssätt. Detta kan göras genom riktade kampanjer, men också genom tydlig information på respektive organisations hemsidor. Det är också värt att tydliggöra för resenären/besökaren vilka områden som inte är nåbara med kollektivtrafik för att styra mot andra, mer lättillgängliga områden av liknande karaktär.
- Med skyltar och informationstavlor visa hur man kan

binda ihop kollektivtrafik och naturområden genom att gå en anslutningssträcka eller nyttja en annan entré till området.

- Om naturområdet ligger i närheten av en tågstation kan cykel tas med ombord på tåget för att kunna cykla sista biten till målpunkten.

För att stimulera fler att resa i närområdet och upptäcka vad som finns på hemmaplan under sommarmånaderna lanserade Väst-

trafik 2021 sin sommarbiljett, som gjorde det möjligt att till starkt reducerat pris resa i Västtrafiks hela upptagningsområde. Sommarbiljetten lanserades tillsammans med tjänsten Tur och Retur med vädret, där väder och badplatser i regionen synkades och förslag gavs på till vilken badplats man skulle ta sig för bästa solchans. På liknande sätt skulle andra målpunkter kunna marknadsföras och synkas med kollektivtrafiken.

Lästips:

Mer info om Västtrafik, länk:

www.vasttrafik.se

Mer info om Västtrafiks uppdrag gällande trafikförsörjningsprogram m.m., länk:

www.vgregion.se/kollektivtrafik



Cyklist med spårvagn. Foto: Eddie Löthman.

Hög beviljandegrad för sport- och friluftsevenemang i naturmiljöer

AXEL ERIKSSON, ROBERT PETTERSSON & SANDRA WALL-REINIUS

Sport- och friluftsevenemang i naturmiljö

I studien undersöks sport- och friluftslivsevenemang som äger rum i naturmiljöer och i renbetesområden. Syftet med studien var att få fördjupad kunskap om hur miljöpåverkan förstås och värderas i den regionala bedömningsprocessen av naturbaserade evenemang och organiserat friluftsliv. I samarbete med Länsstyrelsen i Jämtlands län har forskargruppen gått igenom samtliga tillståndsärenden mellan åren 2011 och 2020 vad gäller evenemang i utomhusmiljöer som inte kräver arenor, skidbackar eller urbana och bebyggda miljöer. Genomlysningen visar att 95 procent av alla ansökningar blivit beviljade. Av de 393 ärenden som analyserats har alltså endast 19 ansökningar fått avslag och inget av dessa av miljömässiga skäl. Resultaten visar att evenemangens påverkan på natur och

miljö har låg inverkan på besluten. Det är dock tydligt att olika intressen och mål ställs mot varandra i de bedömningar och beslut som länsstyrelsen ansvarar för. En hög andel evenemang beviljas för att de förväntas leda till lokal utveckling, tillväxt och folkhälsa.

Forskningsstudien har publicerats i den internationella vetenskapliga tidskriften *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*. Det finns få vetenskapliga studier som fokuserat på miljöpåverkan av evenemang i naturområden och än färre studier har specifikt studerat vilken betydelse som miljömässig hållbarhet spelar i tillståndsprövsprocessen, vilket bidrar till relevans och intresse för studien.

Ökning av sport- och friluftslivsevenemang

Mängden ansökningar har vuxit i antal det senaste decenniet. De vanligaste typerna av evenemang i



Axel Eriksson

Axel Eriksson är doktorand i Turismvetenskap på Etour på Mittuniversitetet. Hans avhandling belyser från olika synvinklar hur grupper ser på de avtryck på naturen som följer efter naturbaserade evenemang i Jämtland.



Robert Pettersson

Robert Pettersson är docent i turismvetenskap och verksamhetsledare för ETour Research Centre vid Mittuniversitetet i Östersund.



Sandra Wall-Reinius

Docent i kulturgeografi vid Mittuniversitetet där hon forskar om människans relation till platser och landskap och mötet mellan lokalbefolkning, naturskydd och turism.

ansökningarna är motoriserade sportevenemang och friluftslivsevenemang. Det sistnämnda kan handla om skolklasser och andra grupper som ska vandra och tälta och dessa utgör knappt en fjärdedel av alla ansökningar. En tredjedel av alla ansökningar handlar om motoriserade evenemang, exempelvis rally, traktorpulling, snöskoter och enduro. Under undersökningsperioden har det också varit evenemang inom bland annat cykling, multisport och löpning. I Jämtlands län sker flest evenemang i Åre kommun, följt av Strömsunds kommun.

Bristande miljöhänsyn

Som en del av ansökningsprocessen förväntas arrangörerna beskriva vilka risker som finns för exempelvis skador på naturen

eller utsläpp, men länsstyrelsen tillhandahåller inte mallar eller formulär för detta, vilket innebär att arrangören i många fall inte beskriver påverkan på natur och miljö eller vilka åtgärder som vidtas för att minimera påverkan. Detta får konsekvenser, menar forskarna. I hälften av ansökningarna finns ingen beskrivning av hur arrangören tänkt skydda natur och miljö. I en tredjedel av ärendena som länsstyrelsen hanterat finns heller ingen miljöanalys gjord. Det innebär att arrangören till stor del inte beskriver påverkan på natur och miljö eller vilka åtgärder som tas för att minimera påverkan och att granskningen inte heller ställer krav på miljömässiga beskrivningar och indikatorer eller uppföljning av åtgärder. I de fall där viss miljöhänsyn

tagits i ansökningsprocessen handlar det mestadels om vaga formuleringar kring störning på ren, nedskräpning och markska-dor. Även utsläpp av kemikalier och bränsle liksom vattenpåverkan nämns i ansökningshandlingarna, dock i mycket generella termer. Exempel på kommentarer som bedömare skrivit i besluten är "stör ej renar" eller "plocka upp skräp efteråt". Trots att motorsportevenemang dominerar i antalet ansökningar nämns endast växthusgaser ett fåtal gånger i handlingarna.

Under tioårsperioden kan vi se att samebyarna i allt högre utsträckning motsätter sig evenemangen på grund av störning på renar. Trots det blir alltså många evenemang godkända av länsstyrelsen.



Arrangemang i naturen. Foto: Ann Legeby.

Möjligheter att strukturera ansökningsprocessen

Utifrån granskningen av ansökningar och bedömningar samt genomförd innovationsworkshop tillsammans med Länsstyrelsen i Jämtlands län och den lokala lärandegruppen inom Mistra Sport & Outdoors blev det tydligt att det finns stora möjligheter att strukturera tillståndsprocessen och utveckla arbetssätt kopplat till bedömningen. Exempelvis behöver transparensen i processen öka för att minimera subjektiva bedömningar i varje enskilt fall. En annan möjlig följd av forskningen kan handla om tydligare information, instruktioner och formulär till sökande för att inkomna handlingar ska vara strukturerade och robusta. En av slutsatserna i forskningsstudien är att miljöhänsyn och konkreta beskrivningar, krav och åtgärder relaterat till naturmiljön behöver få en mer framträdande plats i hela processen kring tillstånd för evenemang.

Helhetssyn i den fysiska planeringen

Forskningen har bidragit till att för första gången få en samman-

hållen överblick över omfattning och typ av tävlingar och grupper i naturen i Jämtlands län, vilket underlättar för att få syn på kumulativa effekter på natur, lokalsamhälle och renskötsel. Evenemangen sker samtidigt som andra aktiviteter inom turism, friluftsliv och idrott, vilket resulterar i att på vissa platser och under vissa tider på året är påverkan på djur, växter, mark, vatten och luft betydande. Sammantaget ser forskarna behov av att evenemangen integreras i det strategiska arbetet och i den fysiska planering samt betraktas tillsammans med övriga naturbaserade aktiviteter inom turism och friluftsliv för att kunna göra avvägningar och bedömningar av påverkan på naturmiljön och påverkan på andra intressen. Evenemangen ska således inte ses som isolerade företeelser.

Forskningen har också synliggjort vilka avvägningar och motiv som ligger bakom beviljande och särskilt framträdande är de sociala och ekonomiska motiven. I det sammanhanget behöver myndigheter ta ansvar för hur en önskvärd utveckling av naturområden ska se ut och vilken roll evenemangen ska ha i den utvecklingen.

Lästips:

Eriksson, Axel, Pettersson, Robert, & Wall-Reinius, Sandra (2023). Environmental concerns in nature-based events: the permit process for organised outdoor recreation and sport.

Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism
[DOI: 10.1080/15022250.2023.2231892](https://doi.org/10.1080/15022250.2023.2231892).

Medverkande

Medverkande författare



Oskar Abrahamsson

Doktorand i kulturgeografi, vid Göteborgs universitet. I min avhandling studerar jag den paradox som uppstår vid användning av bil för att möjliggöra naturmöten, med fokus på endagsvandringar i Göteborgsregionen. Forskningen bedrivs inom ramen för forskningsprogrammet Mistra Sport & Outdoors.



Rosemarie Ankre

Lektor i kulturgeografi vid Mittuniversitetet, Östersund med ett forskningsfokus på intresse-motsättningar inom mark- och vattenanvändning i samband med friluftsliv i fjäll- och kustlandskap.



Sara Borgström

Sara Borgström är lektor och docent i Hållbar stadsutveckling på KTH med fokus på landskapsförvaltning och naturens mångfunktionella roll i staden. Forskningen sker i nära samarbete med många olika samhällsaktörer genom samkunskapande processer.



Paul van den Brink

Paul van den Brink är adjunkt i miljövetenskap vid Mittuniversitetet och forskar på vegetationsförändringar i fjällen inom ramen för sina forskarstudier. Paul har också mångårig erfarenhet av undervisning om friluftsliv, dess koppling till och påverkan på naturmiljön.



Axel Eriksson

Axel Eriksson är doktorand i Turismvetenskap på Etour på Mittuniversitetet. Hans avhandling belyser från olika synvinklar hur grupper ser på de avtryck på naturen som följer efter naturbaserade evenemang i Jämtland.



Jorge Gil

Jorge Gil is associate professor in Urban Analytics and Informatics at the Department of Architecture and Civil Engineering, Chalmers University of Technology, Sweden. His research focus is on the conceptualisation and development of integrated urban models for urban planning research and practice.



Ellen Lagrell

Ellen Lagrell är forskare i kulturgeografi vid Göteborgs Universitet. Hennes forskning handlar om förutsättningarna för hållbar mobilitet i förhållande till vardagens olika aktiviteter och praktiker.



Foto: Anja Sjögren.

Anders Larsson – Temaledare

Anders Larsson är docent i kulturgeografi vid Göteborgs Universitet. Forskningen är inriktad mot relationen mellan transport och markanvändning, speciellt med fokus på geografisk tillgänglighet och dess användning i lokal och regional rumslig planering.



Ann Legeby

Ann Legeby är professor i tillämpad stadsbyggnad vid KTH Arkitektur. Forskningen har ett särskilt fokus på stadsbyggande och stadsform i relation till hållbarhet, särskilt den sociala dimensionen. Segregation och ojämlika livsvillkor är återkommande teman samt stadsliv. Stadsrumsanalys och kartläggningar av städer utvecklas inom forskningen.



Fredrik Olausson

Fredrik har arbetat med friluftslivsfrågor de senaste tio åren, från forskning via olika samordnar- och strategroller i dels kommunal och statlig regi samt som friluftssamordnare på Länsstyrelsen Jämtlands län.



Jaqueline Otto

Jacqueline Otto has an academic background in both physical and human geography. Currently, I am doing a PhD in Glaciology at Lancaster University researching climate related changes in the dynamics of the Greenland and Antarctic ice-sheets.



Robert Pettersson

Robert Pettersson är docent i turismvetenskap och verksamhetsledare för ETOUR Research Centre vid Mittuniversitetet i Östersund.



Susan Ruinaard

Susan is a master's student in Engineering and Policy Analysis at the Faculty of Technology, Policy and Management, Delft University of Technology, and works with GIS and data analysis at Studio Bereikbaar, a consultancy firm on the intersection of mobility and urbanism in the Netherlands.



Karin Ryberg

Karin Ryberg, Strateg på Marknad och kommunikation på Västtrafik. Jobbar främst med frågor som rör beteenden och påverkan, samt utveckling av mobilitetstjänster.



Marie Stenseke – Temaledare

Marie Stenseke är professor i kulturgeografi vid Göteborgs universitet. Forskningen handlar om biologisk mångfald, naturvård och landskapsförvaltning utifrån ett samhällsvetenskapligt perspektiv. Marie har medverkat i många forskningsprojekt och forskningsprogram, och är engagerad i flera uppdrag inom akademien och i övriga samhället.



Karin Svärd Hertel

Karin Svärd Hertel, Greengot, civilingenjör med stort intresse för att utveckla metoder för att skapa gemensam förståelse. Med fokus på metoder för samtal i stora grupper och att hitta visuella uttryck i det fysiska rummet som bidrar till den gemensamma förståelsen.



Sandra Wall-Reinius

Docent i kulturgeografi vid Mittuniversitetet där hon forskar om människans relation till platser och landskap och mötet mellan lokalbefolkning, naturskydd och turism.

Hållbar Fritid

Mistra Sport & Outdoors är ett forsknings- och samverkansprogram kring idrott, friluftsliv och miljö. Forskningen arbetar nära myndigheter, organisationer och företag inom idrott och friluftsliv för att särskilt utveckla ny kunskap och lösningar för en hållbar utveckling.

I denna skrift har vi samlat texter om hur vi kan planera för ökad hållbarhet kopplat till idrotts- och friluftaktiviteter; dels när det kommer till resande och tillgänglighet, samt dels när det kommer till mark- och vattenanvändning. Det är bidrag från två av temana inom Mistra Sport & Outdoors som utgör innehållet i skriften; *Hållbara transportlösningar* samt *Hållbar användning av mark och vatten*.
