Vägen till hälsa

En rapport om vikten av vardagsmotion och hur den kan främjas

EN SVENSK KLASSIKER

Organisationen En Svensk Klassiker drivs gemensamt av de fem arrangörerna av klassikerloppen Engelbrektsloppet, Vasaloppet, Vätternrundan, Vansbrosimningen och Lidingöloppet. Att göra ”En Svensk Klassiker” innebär att ett skidlopp (Engelbrektsloppet eller Vasaloppet/Öppet spår), ett cykellopp (Vätternrundan), simning (Vansbrosimningen/Öppen älv) och löpning (Lidingöloppet) genomförs under loppet av 12 månader.

Rapportförfattare: Marie Söderqvist.

INNEHÅLL

Förord **4**

Från vardagsmotion till En Svensk Klassiker

Svenskarna rör sig för lite **6**

Rörelse har positiva effekter för både kropp och själ, men varken barn eller vuxna når upp till de dagliga rekommendationerna

Få kilometer på cykel eller till fots **10**

Våra resvanor är en stor del av förklaringen till rörelseunderskottet

Stadsplanering för rörelse **14**

Hur städerna ser ut påverkar hur aktiva vi är – och i Sverige har vi varit dåliga på att bygga för rörelse

Sveriges bästa cykelstäder **18**

Städer som behandlar cykeln som ett eget trafikslag och gör det säkert och tillgängligt hamnar i topp

Cykellycka **19**

I Köpenhamn är det självklart att cykla – och danskarna är också bland världens lyckligaste folk

Så kan cykling och gång främjas i våra städer **20**

Många små förändringar kan tillsammans göra en stor skillnad – om viljan finns

Motivation som fungerar **24**

Genom smarta ”nudging”-tekniker går det att med vetenskapliga metoder få fler att uppmuntras till mer rörelse

Rörelse på jobbet **26**

En genomtänkt kontorsinredning och smarta lösningar minskar stillasittandet

Barn och rörelse **30**

Daglig fysisk aktivitet är bra för barns hälsa, välbefinnande och skolresultat, och går att uppmuntra både med rörelse på schemat och med rätt arkitektur

Låt oss få fler i rörelse tillsammans

En Svensk Klassikers förslag för hur vi kan främja vardagsmotion – hos alla

Från vardagsmotion till En Svensk Klassiker

Varje år genomför 180 000 personer någon av de fyra deltävlingarna i En Svensk Klassiker. I den långa Klassikern åker man nio mil på skidor mellan Sälen och Mora, Vasaloppet, simmar 3 000 meter i Dalälven, Vansbrosimningen, cyklar 30 mil runt Sveriges näst största sjö, Vätternrundan, och springer tre mil genom kuperad terräng på Lidingö, Lidingöloppet.

Ungefär 10 000 personer genomför alla fyra deltävlingar i någon av klassikervarianterna inom en tolvmånadersperiod, vilket är kravet för att kunna titulera sig En Svensk Klassiker.

För att göra klassikern mer lättillgänglig har vi skapat Arbetsplatsklassikern. Den kan man genomföra utan att behöva resa i väg och tävla. Istället läggs den rörelse man gör både på fritiden och på jobbet ihop och blir till en sammanlagd klassiker. Förra året deltog 100 arbetsplatser med över tiotusen anställda i Arbetsplatsklassikern och ännu fler deltog i ICA-klassikern. Vårt mål är att riva barriärer och få allt fler att tycka att det är roligt att röra på sig.

För barn och ungdomar, vår viktigaste tillgång, har vi gjort motsvarande. Skolklassikern lanserades hösten 2016 med över 10 000 deltagande barn från 139 kommuner. Konceptet är snarlikt: alla i klassen lägger ihop sitt springande, simmande, cyklande och skidande för att tillsammans nå vissa uppsatta mål och gemensamt genomföra en Skolklassiker. Målet för nästa omgång, som avslutas i maj 2019, är att 20 000 elever ska ha deltagit, och därmed också ha fått känna den glädje som ökad rörelse ger. Fysisk aktivitet har dessutom visat sig ha en positiv påverkan på studieresultaten.

Det allra enklaste sättet att få alla att röra sig är att bygga in det i vardagen. Inga svettiga träningskläder, inga dyra löparskor eller felvallade skidor, utan rörelse som äger rum i skolan, på väg mellan hem och jobb, från parkeringsplatsen till shoppingcentret, på arbetsplatsen eller i föreläsningssalen.

En Svensk Klassikers mål är att alla – oavsett ålder, bakgrund eller ekonomi – ska bli motiverade att röra på sig och ges ökade möjligheter att göra det. Framförallt för att det är roligt. Men också för att alltmer forskning visar att fysisk aktivitet främjar hälsa, välmående, kreativitet och lycka. Regelbunden rörelse minskar också risken för många av våra vanligaste välfärdssjukdomar. Därför är det viktigt att riva de hinder som finns för rörelse.

Vi vet att de som någon gång i livet väljer att göra en hel, lång Klassiker lägger ner mycket tid, pengar och engagemang på att genomföra den. Det kräver resor, utrustning och kanske också en kulturell hemhörighet i ett skidspår eller i en kall svensk insjö. Det gör att många aldrig ens skulle komma på idén att genomföra ett lopp. Därför vill vi göra det möjligt för alla att få uppleva rörelseglädje och minska de barriärer som finns inför fysisk aktivitet. Innan man ens kommer på tanken att åka till Vansbro i Dalarna för att slänga sig i 16-gradigt, strömt vatten måste man känna sig trygg med fysiska utmaningar.

Det allra enklaste sättet att få alla att röra sig är att bygga in det i vardagen. Inga svettiga träningskläder, inga dyra löparskor eller felvallade skidor, utan rörelse som äger rum i skolan, på väg mellan hem och jobb, från parkeringsplatsen till shoppingcentret, på arbetsplatsen eller i föreläsningssalen.

Hur skapar vi gemensamt städer, skolor, kontorsutrymmen och arbetsplatser där rörelse är en integrerad del av vardagen? Där det är självklart att cykelpendla, att ta trapporna, att promenera på möten och låta skolbarn cykla till skolan, springa på raster och röra sig på lektionerna?

I den här rapporten har vi försökt ta reda på det. Det vi kommer fram till är det ställer andra krav på infrastrukturen, arkitekturen och stadsplaneringen, såväl som en annan inställning från de svenska samhällsinstitutionerna om hur viktig vardagsmotionen verkligen är.

Vi på En Svensk Klassiker kommer att fortsätta arbeta för att fler människor rör på sig. Med den här rapporten vill vi också bjuda in andra till en diskussion om hur vi kan göra det ännu bättre tillsammans.

Michael Thorén,
Vd En Svensk Klassiker

Svenskarna rör sig för lite

Rörelse har positiva effekter för både kropp och själ, men varken barn eller vuxna når upp till de dagliga rekommendationerna

10 000 steg, motsvarande fem till sex kilometer, är vad en människa bör promenera en genomsnittlig dag. Även om vi i Sverige är bättre än många andra länder kommer vi bara upp i drygt hälften av detta. Forskning visar att många fall av de vanligaste livsstilssjukdomarna skulle kunna förebyggas om vi bara rörde på oss lite mer.

Bara 44 procent av alla pojkar och 22 procent av alla flickor rör sig tillräckligt. Det visade Centrum för Idrottsforskning i en undersökning av barn och ungdomar i årskurs 5 och 8 samt gymnasiets årskurs 2, som genomfördes år 2017. Studien gjordes med så kallade rörelsemätare, vilket ger en mer korrekt bild av den faktiska rörelsen än självrapporterad fysisk aktivitet. Att röra sig tillräckligt som barn är definierat som en timme per dag.

Vuxna ska enligt WHO gå 10 000 steg per dag, vilket innebär fem till sex kilometer och tar ungefär en timme. Promenerandet behöver inte vara sammanhängande, utan sammantaget under en hel dag.

När det gäller vuxna är det svårare att veta hur mycket vi rör oss egentligen. De flesta undersökningar kring rörelse är så kallade självskattade undersökningar. Det vill säga, den undersökta personen fyller själv i hur mycket hen rör på sig. Svenskar hamnar ofta i topp när det görs enkäter om träning och rörelse. I den officiella EU-statistiken säger 75 procent av svenskarna att de tränar. Det ger oss förstaplatsen i Europas träningsliga och placerar oss högt över genomsnittet som är 48 procent.

Det problematiska med att förlita sig på självskattade undersökningar kring träning och rörelse är att det inte går att veta om vi svenskar verkligen är bäst – eller bara bäst i klassen på att berätta att vi är bäst.

En del talar för det sistnämnda.

Svenskar är generellt snabba på att snappa upp nya trender. Det kan gälla hur man använder ny teknik, vilka kläder man ska ha eller mat och träning. Det betyder att vi vet att vi borde röra på oss. Vi vet det så mycket att vi gärna överdriver hur mycket vi tränar när vi deltar i undersökningar. Det positiva med det är att det betyder att många är upplysta om hur viktigt det är att träna. Det är alltså inte kunskapen som saknas.

Det finns också en ny stor undersökning från Stanford som – om den stämmer – visar att vi svenskar i alla fall tycks gå aningen mer än invånarna i de flesta andra länder. I den studien har en forskargrupp från universitetet samlat in statistik med hjälp av människors mobiler, för att se hur aktiva vi egentligen är. Data från över 700 000 personer från 111 länder har samlats in och analyserats under en tremånadersperiod. Rapporten publicerades i tidskriften Nature, och där kan man läsa att genomsnittet för den moderna människan är knappt 5 000 steg per dygn, eller för att vara exakt: 4 961. Sverige ligger på topp tio-listan, med nästan 6 000 steg per dag i genomsnitt. Skillnaden mellan dem som rör sig minst och mest är dessutom mindre i Sverige än i många andra länder. Vilket tycks ha en positiv effekt på ett lands genomsnittliga fetmanivåer. Forskarna kallar skillnaden mellan de som går mest och de som går minst för ”aktivitets-gapet” och ju större det är, desto högre nivåer av fetma.

Vi svenskar är också mycket intresserade av hälsa. Det märks bland annat i intresset för mat och dieter. Vi har i flera decennier givit ut ungefär en kokbok om dagen i Sverige. Ingenstans i världen slog Michael Mosleys 5:2 diet lika stort som i Sverige. Vi är intresserade och förändringsbenägna. Vi tar snabbt till oss ny kunskap.

Maria Hagströmer är forskare vid Karolinska Institutet. Hon har undersökt vuxna svenskars motionsnivå med hjälp av rörelsemätare. Resultaten visade att vi inte alls rör på oss så mycket som vi själva tror. I en intervju med SVT berättar hon att det bara var en procent av befolkningen som var aktiv i minst 30 sammanhängande minuter per dag.

> *”Vi har fler gymkort än vad mormor hade men hon behövde å andra sidan inte gymkort eftersom hon fick tillräckligt med fysisk aktivitet i sin vardag. Vår träning väger inte upp för allt vårt stillasittande.”*

Det finns fler forskare som är inne på linjen att den bristande vardagsmotionen är orsaken till att vi sammantaget rör oss alldeles för lite. Mats Börjesson är professor i folkhälsa och idrott vid GIH. Han leder det så kallade Liv-projektet som är återkommande kartläggningar av svenskars motionerande. Han menar att bristande vardagsmotion är en bidragande orsak till att vi tenderar att överskatta hur mycket vi rör på oss. Han utvecklar detta i en intervju med SVT: ”Visst tränar vi mer regelbundet och schemalagt i dag jämfört med vad vi gjorde förr. Vi har fler gymkort än vad mormor hade men hon behövde å andra sidan inte gymkort eftersom hon fick tillräckligt med fysisk aktivitet i sin vardag. Vår träning väger inte upp för allt vårt stillasittande.”

Det tycks finnas en växande etablerad sanning bland forskare från många olika håll att det inte finns något som är lika effektivt för hälsa som lågintensiv, regelbunden fysisk aktivitet.

Tidskriften Time gav 2017 ut ett specialnummer om träning

och slog fast att det nu är bevisat att träning och rörelse är den effektivaste medicinen som finns. Tidskriften listade också de bästa formerna av träning: de som ger minst skador och slitage på kroppen och flest positiva effekter. Yoga, simning och styrketräning hamnade alla i topp.

Att vi skulle bli friskare och troligen lyckligare om vi rörde på oss mer är numer forskarvärlden så gott som överens om. Och teoretiskt är det inte så svårt gå 10 000 steg varje dag och sedan lägga till något ett par gånger per vecka som är lite jobbigare, som att simma, springa, cykla, skida åka skridskor. Men ytterst få personer gör det.

> *Efter rökning och alltför hög alkoholkonsumtion är bristen på motion och daglig rörelse en av de största bidragande orsakerna till att vi drabbas av de så kallade livsstilssjukdomarna.*

Vad har vi att vinna på att vi rör oss mer? Folkhälsomyndigheten efterlyser stora och breda samarbeten mellan frivilligorganisationer, kommuner, landsting och statliga myndigheter för att få bukt med det som kallas livsstilssjukdomar. Enligt Folkhälsmyndigheten dör fler än 10 000 människor i Sverige för tidigt varje år. Orsaken är de ohälsosamma levnadsvanorna.

WHO:s senaste statistik för Sverige visar att livsstilssjukdomarna toppar ohälsolistan och forskning visar att levnadsvanorna i hög grad bidrar till att allt fler insjuknar i livsstilsrelaterade sjukdomar. Efter rökning och alltför hög alkoholkonsumtion är bristen på motion och daglig rörelse en av de största bidragande orsakerna till att vi drabbas av de så kallade livsstilssjukdomarna som stroke, högt blodtryck, vissa cancertyper, typ 2-diabetes, benskörhet, depression, övervikt, artros, Alzheimers sjukdom och sjukdomar i hjärtats kranskärl.

Enligt Cancerfondens beräkningar skulle en tredjedel av de svenska cancerfallen, det vill säga cirka 18 000 diagnoser och 7 000 dödsfall per år, kunna förhindras genom en hälsosammare livsstil.

Det är svårt att beräkna de kostnader som ”onödig” sjukdom och lidande för med sig på grund av vi inte rör på oss. Men Folkhälsomyndigheten hävdar i en debattartikel från 2014 att ”Sveriges totala kostnader för hälso- och sjukvård och förlorade inkomster till följd av sjukfrånvaro eller för tidig död beroende på kost, fysisk aktivitet, alkohol och tobak, har beräknats till femtio miljarder kronor per år.”

En av de gemensamma nämnarna för livsstilssjukdomar är att de behöver lång tid för att utvecklas. När sjukdomen väl är etablerad är det svårt att bota den. Samtidigt är detta sjukdomar som i hög grad kan förebyggas och fördröjas genom kost, livsstil och miljö.

I Medibas som en är av de största digitala plattformarna för kunskapsstöd för hälso- och sjukvårdspersonal i Sverige, kan man läsa följande beskrivning när det handlar om bot för livsstilssjukdomar.

”Kanske är ökad fysisk aktivitet den allra viktigaste åtgärden mot livsstilssjukdomar. Den moderna civilisationen har lett till att dagens människor använder kroppen betydligt mindre än tidigare. Människor har rent generellt blivit passiviserade och inaktiva. Regelbunden motion och användning av kroppen 30 till 60 minuter dagligen stärker den och förbrukar kalorier. På det sättet begränsas risken för övervikt, diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar samt benskörhet.”

Att påstå att daglig rörelse och motion är livsviktigt är egentligen ingen nyhet. Men vi vet också att det är svårt för en enskild person att på egen hand bestämma sig för att förändra väl invanda mönster. Därför är det viktigt att skapa miljöer och situationer som främjar rörelse. Det borde inte alltid vara en enskild persons val huruvida man ska ge sig ut på en mörk motionsslinga och springa eller gå på ett gym-pass. Det skulle kunna bli en helt naturlig del av vår vardag att röra på oss om arbetsplatser, skolor, stadskärnor, vägar och bostadsområden bara såg lite annorlunda ut.

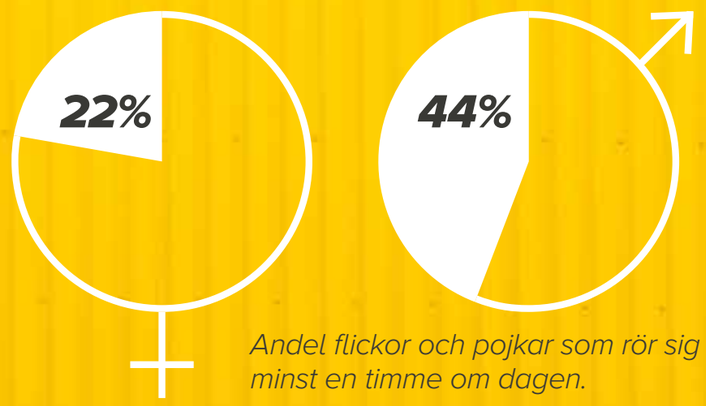
Överläkaren i psykiatri, Anders Hansen går i sin bok, Hjärnstark, föredömligt pedagogiskt igenom och listar alla positiva effekter som rörelse har för människor.

1. Att röra på sig regelbundet minskar de negativa effekterna av övervikt.
2. Rörelse minskar risken för diabetes.
3. Rörelse förbättrar hjärnans förmåga att tillverka nya celler och utveckla dessa, vilket i sin tur tycks ha positiv effekt för att förhindra demenssjukdomar.
4. Regelbunden rörelse har samma verkan på mildare depressioner som mediciner kan ha.
5. Rörelse förebygger depression.
6. Rörelse har en positiv effekt på immunförsvaret.

60 min.

Så länge rekommenderas barn att röra på sig varje dag.

Enligt en studie från Centrum för Idrottsforskning (2017) kommer mindre än hälften av alla barn upp i en timme rörelse om dagen. Allra minst rör sig flickor.



Andel flickor och pojkar som rör sig minst en timme om dagen.

6 000 av 10 000 rekommenderade steg

Svenskarna går knappt 6 000 steg om dagen i genomsnitt.

Detta enligt en studie från Stanford University från 2017. Det är 4 000 färre än de 10 000 som en vuxen person rekommenderas att gå varje dag. 10 000 steg innebär fem till sex kilometer och tar ungefär en timme att gå.

Få kilometer på cykel eller till fots

Våra resvanor är en stor del av förklaringen till rörelseunderskottet

En anledning till att vi i Sverige rör på oss för lite under en vanlig dag är sätten vi väljer att förflytta oss på under resor till och från arbete, skola, hemmet, affärer och fritidsaktiviteter. I snitt sker endast 1,4 kilometer av totalt 38 resta kilometer per person på cykel eller till fots. I förorts- och glesbygdskommuner är den siffran ännu lägre.

De 10 000 stegen vi bör röra på oss en genomsnittlig, vanlig dag kan komma från flera olika håll: träning, promenader, eller genom att använda kroppen i de resor vi gör i vardagen – som från och till arbete, skola, när vi gör ärenden eller tar oss till fritidsaktiviteter på kvällar och helger.

För att hålla reda på människors resvanor – som hur långt vi färdas en vanlig dag, hur många resor vi gör och vilka färdmedel vi använder – genomförs resvaneundersökningar.

På nationell nivå är Trafikanalys ansvariga för att ta fram statistik över människors resvanor, vilket de gör i Resvaneundersökningen, förkortat RVU Sverige, som har genomförts sedan 2011. Trafikanalys beskrivs som ”en kunskapsmyndighet för transportpolitiken”, och har genom de underlag och utredningar de tar fram en stor påverkan på vilken politik som förs på trafikområdet i Sverige. Inte minst genom resultaten från RVU Sverige.

I de nationella resvaneundersökningar som hittills har genomförts har gång och cykling klumpats ihop till ett färdsätt och inte särredovisats, vilket gör det svårt att veta hur utvecklingen av antalet fotgängare respektive cyklister har sett ut över tid.

Resultaten från Trafikanalys senast publicerade undersökning, genomförd över åren 2015 och 2016, visar att vi i snitt färdas totalt 38 kilometer varje dag. Cykling och gång står tillsammans för endast fyra procent, 1,4 kilometer. Bilen är den solklara vinnaren – 25 av de 38 kilometrarna färdas i bil.

Kvinnor väljer oftare kollektiva färdsätt och går eller cyklar, medan män tar bilen i högre utsträckning. De som går eller cyklar allra längst per dag är kvinnor och män mellan 55 och 64 år som kommer upp i 1,8 respektive 1,7 kilometer en genomsnittlig dag.

Sett till geografisk hemvist cyklar eller går människor som bor i någon av de tre storstäderna mest i landet. De kommer upp i 1,8 kilometer, vilket är sex procent av deras totala resväg en vanlig dag. Invånare i förortskommuner och i glesbygdskommuner går eller cyklar minst, drygt en kilometer eller runt tre procent.

> *Cykling och gång står tillsammans för endast fyra procent, 1,4 kilometer. Bilen är den solklara vinnaren – 25 av de 38 kilometrarna färdas i bil.*

Genom att titta på regionala eller kommunala resvaneundersökningar där gång och cykel redovisas för sig kan man få en fingervisning om hur fördelningen mellan de två olika trafikslagen ser ut. Generellt verkar det vara vanligare att gå än att cykla – även om det ser väldigt olika ut beroende på i vilken del av landet man tittar.

I Stockholm genomfördes 7 procent av alla resor med cykel och 15 procent till fots år 2015, då den senaste resvaneundersökningen genomfördes. I Skåne skedde 15 procent av alla resor med cykel och 11 procent till fots år 2013. I Örebro län genomfördes 14 procent av alla resor med cykel och 12 procent till fots år 2017. Och i Ludvika och Smedjebacken gjordes 8 procent av resorna med cykel och 10 procent till fots våren 2014.

Totalt förflyttar sig alltså hela Sveriges befolkning ungefär 380 miljoner kilometer – varje dag. De flesta av dessa kilometrar som vi förflyttar oss, hela 65 procent, genomfördes i en bil som förare eller passagerare. 16 procent genomfördes med kollektiva färdsätt, som tåg, buss, tunnelbana eller spårvagn. 16 procent skedde på övriga sätt, som färdtjänst, taxi, flyg eller båt. Och cykel och gång tillsammans står alltså för ynka fyra procent av de resta kilometrarna under en vanlig dag.

> *Matematiskt är det enkelt: var tionde kilometer vi kör bil byter vi ut mot gång eller cykling.*

De flesta av förflyttningarna vi gör är ganska korta. Om man leker med tanken att vi av de 247 miljoner kilometerna vi dagligen reser med bil skulle omvandla bara tio procent till gång eller cykel skulle det bli två och en halv kilometer promenad eller cykling per person. Två och en halv kilometer är omräknat till steg nästan hälften av de 10 000 steg man bör gå per dag. Läggs dessa till de knappt 6 000 stegen vi redan går i genomsnitt per person når vi upp till de 10 000 stegen – och skulle samtidigt minska på bilåkandet och de påfrestningar det har på både miljö och människors välbefinnande.

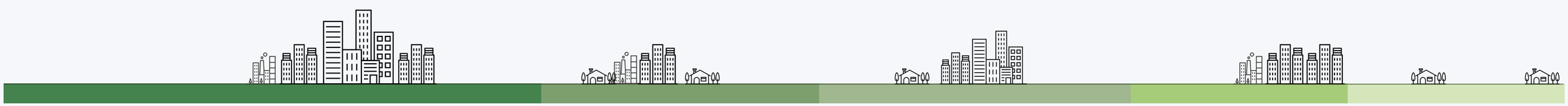
Matematiskt är det enkelt: var tionde kilometer vi kör bil byter vi ut mot gång eller cykling. Men för att det ska bli verklighet krävs det att vi skapar miljöer som uppmuntrar och motiverar rörelse med den egna kroppen, och som gör det möjligt – och enkelt – att förflytta sig mellan punkt A och punkt B till fots eller med cykel.

Varje dag färdas varje svensk 38 kilometer i genomsnitt

Till och från jobb, skola, fritidsaktiviteter, för att handla och i andra ärenden i vardagen.

Beroende på i var vi bor går eller cyklar vi olika mycket varje dag

Storstadsbor går eller cyklar allra mest.



Storstäder (Stockholm, Göteborg och Malmö):
1,8 kilometer (6 % av den totala resvägen varje dag)

Förortskommuner till storstäderna:
1,2 kilometer (3 %)

Större städer (med över 50 000 invånare):
1,5 kilometer (4 %)

Förortskommuner till större städer:
1,1 kilometer (3 %)

Glesbygdskommuner:
1,1 kilometer (2 %)

Källa: Resvaneundersökningen 2015-2016, Trafikanalys.

Stads-planering för rörelse

Hur städerna ser ut påverkar hur aktiva vi är – och i Sverige har vi varit dåliga på att bygga för rörelse

Dagens svenska städer har en infrastruktur som är bättre anpassad för bilåkande än för promenader och cykelturer. Vi människor är inte särskilt komplicerade varelser; vi väljer det färdmedel som är enklast och mest tillgängligt. I Sverige är det oftast bilen.

Stadsmiljön har en påvisad effekt på hur aktiva människorna som bor i staden är. Det innebär att det faktiskt går att främja rörelse – och minska förekomsten av övervikt och andra livsstilssjukdomar – genom att bygga städer på rätt sätt.

En studie som har påvisat sambandet mellan hur mycket invånarna rör på sig och hur staden är byggd är Stanfordstudien, som omnämns i tidigare kapitel, där 700 000 människors rörelse samlades in och analyserades via deras mobilers stegräknare. Utöver denna datainsamling valde forskarna ut 69 amerikanska städer och betygsatte dem utifrån hur promenadvänliga de var. Detta gjordes genom att titta på ett antal faktorer, som hur lätt det var att gå till affärer, restauranger, parker och andra destinationer. Därefter undersökte forskarna om det fanns någon korrelation mellan promenadvänligheten och den uppmätta nivån av aktivitet de hade samlat in från invånarna i respektive stad.

Resultaten visade att hur staden var planerad hade en tydlig effekt på hur mycket människorna i staden rörde på sig.

> *I städer som är mer promenadvänliga än andra tenderar alltså alla att ta flera steg dagligen – oavsett om de är män eller kvinnor, unga eller gamla, överviktiga eller normalviktiga.*

Framförallt påverkade stadsmiljöns utformning det så kallade ”aktivitetsgapet”: de städer som var mest promenadvänliga hade minst skillnader mellan de som gick minst och de som gick mest. I städer som är mer promenadvänliga än andra tenderar alltså alla att ta flera steg dagligen – oavsett om de är män eller kvinnor, unga eller gamla, överviktiga eller normalviktiga.

Hur planerar man då en stad som uppmuntrar rörelse? Handlar det bara om att se till att det finns trottoarer och cykelbanor, eller handlar det om mer än så?

Sara Johansson Widås är infrastrukturstrateg i Sundbybergs stad, och är bland annat projektledare för omvandlingen av området runt Enköpingsvägen, gamla E18:an, till en mer hjälpsam och användbar plats för de som lever och rör sig där och i angränsande stadsdelar. Hon är också redaktör för stadsplanerarnas branschtidning Plan och grundare av nätverket Happy Sweden, som driver debatter och diskussioner för att medvetandegöra hur stadsrummet påverkar individer och hur det kan förändras till det bättre.

– Tillgänglighet är ett nyckeltema i dagens planering, både avseende hur vi vill bedriva processen och den form som staden ges, dess arkitektur. Det handlar om att designa städer på ett sådant sätt att människor har tillgång till och kan röra sig i stadsmiljön med sina egna kroppar utan hinder. Ju mindre hinder vi har, som exempelvis rädsla, ju mer benägna blir vi att röra på oss, säger hon.

I grunden handlar det om att skapa gång-, cykelstråk och vistelserum som är synliga, trevliga, trygga och – framförallt – sammanhängande. Det är när det kommer till den sistnämnda, kanske viktigaste faktorn, som infrastrukturen i svenska städer många gånger brister.

Sara Johansson Widås berättar om resultatet av en dialog genomförd i Sundbyberg. Inför stadsbyggnadsprojekt Norra Rissne ville Sara och hennes team förstå hur invånarna ser på sin stad och hur de rör sig i den. Boende och verksamma i Ursvik tillfrågades om vägbeskrivningen till grannstadsdelen Rissne, och vise versa. Nästan alla beskrev då bilvägen eller vilken buss som funkade, trots att det är en fem minuter kort promenad.

– Och då finns det ändå en gångbro över vägen och helt säkra trafikseparerade gång- och cykelstråk mellan stadsdelarna. Det är tydligt att det är mer som krävs för upplevd tillgänglighet, säger Sara.

Hon berättar att situationen inte är ovanlig i svenska städer. Anledningen är att infrastrukturen för gång och cykel i regel inte är kontinuerligt trygg och lättnavigerad utanför städernas kärnor, och att stadsdelar under 1900-talet och än i dag byggs som isolerade öar.

– Sedan 50-talet har mycket av det som byggts varit enklaver med fem till tio tusen bostäder i varje ö. Det är särskilt tydligt i Stockholm där kopplingen till utbyggnaden av tunnelbanenätet förstärkt förekomsten av bostadsöar, men det finns i hela Sverige. Gemensamt för de här stadsdelarna är att förflyttning mellan dem förutsätter transportmedel som inte är den egna kroppen, som tunnelbana eller bil, säger Sara.

Enklavernas begränsade storlek, frånvaro av arbetsplatser

samt den relativa närheten till städernas centralorter har haft en negativ effekt på det serviceutbud som finns tillgängligt i olika enklaver. Även det begränsar benägenheten att röra sig till fots.

– Det här har man identifierat som något problematiskt under en längre tid, men vi har haft så väl utformade exploateringsmodeller att jobba med just sådana här enklaver att det helt enkelt har varit svårt att komma ur dem.

Krister Isaksson har jobbat med cykelinfrastruktur och cykelplanering i 20 år, först i kommunal regi och nu som trafikplanerare på Sweco, ett konsultföretag som driver och genomför stadsutvecklingsprojekt. Han är också en hängiven cyklist och bloggar på den digitala cykeltidningen Bicycling. Krister menar att samtalet bland de som är ansvariga för att utveckla nya områden har förändrats under de senaste decennierna och att fokus i dag ligger på att planera för hållbara transportslag, som cykling och gång. Politiska styrdokument över framtidens städer – som översiktsplaner, trafikplaner och trafikstrategier – skrivs på helt andra sätt än på 90-talet, och privatbilismen hamnar längst ner i prioriteringsordningen. Fotgängarna och cyklisterna ska bli fler.

– Men har detta gjort avtryck i detaljplanerna när nya bostadsområden ska byggas? Nej, inte alls, säger Krister.

Liksom Sara Johansson Widås tror han att det beror på att vi har gjort på ett visst sätt så pass länge att det är svårt att komma ur de – ofta välbeprövade och effektiva – processerna för att bygga nya områden som redan finns på plats.

Utgångspunkten i analyserna är bil- och kollektivtrafiken, och först därefter funderas det över hur förutsättningar kan skapas för fotgängare och cyklister.

– Vi vet inte hur vi ska göra för att omsätta orden i styrdokumenten i praktiken – vilket inte är så konstigt då vi har byggt områden på samma sätt i 50 år. Nu står det att vi ska göra på ett annat sätt, men vem vet hur det ska gå till? Vem sitter på den kunskapen och den erfarenheten? Det är ju samma personer som ska planera och bygga nya områden som har gjort det tidigare.

När nya områden ska planeras görs nästan alltid en trafikanalys för att undersöka vilka behov som kommer att finnas bland människorna som ska bo eller röra sig i området. De analyserna bygger dock på historiska data, och inte på hur man önskar att människor ska förflytta sig. Utgångspunkten i analyserna är bil- och kollektivtrafiken, och först därefter funderas det över hur förutsättningar kan skapas för fotgängare och cyklister.

– Man borde fråga sig hur man vill att resorna i området ska ske. Om målet är att X procent av resorna ska ske med cykel, och Y procent till fots, då borde man planera för en infrastruktur som tillåter det. Och först efter det säkerställa att de också ska ha möjlighet att använda bilen. Men cykeln har alltid kommit sist. Och då har resultatet blivit som det blivit, säger Krister.

Det finns också regler för saker som hur många parkeringsplatser som ska byggas i anslutning till varje nytt bostadshus. Det exakta antalet varierar över landet, men ligger ofta runt en plats per lägenhet. Det innebär dels att parkeringsplatser tar upp yta där det skulle kunna byggas bostäder, men också att kostnaden för varje lägenhet ökar – en kostnad som hyrestagaren eller bostadsrättsköparen i slutändan måste betala, oavsett om hen kör bil eller inte.

Det skulle kunna hävdas att bilåkande subventioneras i Sverige i dag. Och inte bara genom obligatoriska parkeringsplatser, utan också via skattsedeln.

Trafikverket lämnade nyligen över sitt slutgiltiga förslag för en ny nationell plan för transportsystemet för 2018 till 2029 till regeringen. Den finansiella ramen för hela planen är 622,5 miljarder kronor, och utöver det tillkommer 90 miljarder från trängselskatt, banavgifter och medfinansieringar.

Exakt hur mycket statliga pengar som föreslås att satsas på cykling och gång är inte tydligt angivet, men när intresseföreningarna Cykelfrämjandet respektive Fotgängarnas förening gick igenom förslaget (inklusive förslagen till de 21 länsplanerna) uppskattade de att gång och cykling tillsammans får någonstans mellan sju och tolv miljarder kronor. Det skulle i så fall innebära att ungefär 1 till 1,5 procent av den statliga infrastrukturbudgeten viks åt åtgärder för gång och cykling under den närmaste tolvårsperioden.

Emil Frodlund arbetar som trafikkonsult och är engagerad i tankesmedjan Urbanisma, som han även är medgrundare till, och är styrelsemedlem i Fotgängarnas förening. Han var med och tog fram underlag till Fotgängarnas förenings remiss till Trafikverkets förslag. Emil menar att en förklaring till att det satsas så lite på cykling och gång i dag är att det inte finns tillräckligt bra data över hur många som faktiskt cyklar och går. Det innebär bland annat att antalet resor som görs till fots eller på cykel ofta underskattas i förhållande till hur det egentligen ser ut. I Stockholm finns det till exempel undersökningar som visar att nästan fyra av tio resor görs till fots.

– Det måste börja föras statistik kring gång- respektive cykeltrafikens storlek, dess infrastruktur, investeringar i den och driften och underhållet av den – det behöver finnas en organisation som har detta till uppgift på nationell nivå. Sedan måste investeringarna i cykling och gång möta upp det faktiska behovet, både utifrån hur det ser ut i dag och hur det kommer att se ut i framtiden.

Emil Frodlund menar att de prognoser som görs överskattar utvecklingen av privatbilismen, och underskattar utvecklingen av antalet cyklister och fotgängare. I Trafikverkets senaste prognos räknar man till exempel med en mindre cykeltrafik år 2040 än vad som finns i dag. Han är även kritisk till hur själva modellerna som man använder sig av är utformade.

– Lönsamhetskalkylerna inför infrastrukturprojekt påverkas till största delen av restidsvärden, det vill säga hur mycket restiden som beräknas kunna sparas in är värd i pengar för samhället. Andra samhällsvinster, som till exempel de hälso- och miljöeffekter som kommer av att fler väljer cykel eller gång, fångas inte upp.

Han fortsätter:

– Det som är mest uppseendeväckande är att beräkningarna bygger på subjektiva undersökningar kring hur mycket människors tid är värd. Generellt så värderar bilister sin tid högre än cyklister och fotgängare när de blir tillfrågade i undersökningar, vilket påverkar resultatet till bilismens favör.

Enligt beräkningar som Krister Isaksson var med och gjorde under sin tid på trafikkontoret i Stockholm år 2006 genererar cykling en samhällsvinst på 22 kronor för varje satsad krona i regionen.

– Det var första gången det gjordes en samhällsekonomisk analys för cykling i Stockholm – för bil- och kollektivtrafik görs sådana analyser hela tiden. Saknas underlag för vissa trafikslag när politikerna fattar beslut kring hur vi ska använda våra skattemedel på bästa sätt är det inte konstigt att utfallet blir som det blir i dag.

”Det läggs 50 miljoner på konst i biltunneln Norra Länken. Det finns ett symbolvärde i det – man visar vad som är viktigt.”

Vad kan då göras för att få fler människor att ta cykeln eller gå?

– Det läggs 50 miljoner på konst i biltunneln Norra Länken. Det finns ett symbolvärde i det – man visar vad som är viktigt, vad som är mindre viktigt och vad som är oviktigt. Den här konsten, som är betald av skattemedel, kommer bara vissa människor att se – de som kör bil, säger Krister.

Åtgärder som konsten i Norra Länken, liksom reklamen för den, kallas ”mobility management”, påverkansåtgärder, som har syfte att uppmärksamma och styra människor till ett visst, nytt trafikprojekt. Krister menar att det finns en obalans i hur sådana insatser används för de olika trafikslagen.

– Låt konstnärer sätta upp konst längs med cykelbanor i stället och skicka ut cykelkartor till alla i kommunen som berättar om det. Lägg pengar på reklam när det har byggts en ny cykelparkering. Det räcker inte med oprecisa uppmaningar som ”det är bra att cykla”, alla vet redan det. Var konkret i stället, och annonsera ut nya satsningar stort i kommunen: ”Vi har byggt en ny cykelbana, för dig som bor här och här går det snabbare att ta den in till stan än bilvägen.”

Men till syvende och sist handlar det om att ta ett helhetsgrepp om infrastrukturen i hela Sverige, och trafikplanera på ett genomtänkt och hållbart sätt.

– Allting finns och går väldigt smidigt när du kör bil, från din bostad till att du lämnar barnen på förskolan till arbetet och för att handla efter jobbet. Och det är många gånger subventionerat på olika sätt. Förmånsbil, gratis eller subventionerad parkering, service... Tänk om det kunde se likadant ut för cykling. I dag finns kanske ett förråd, som ofta ligger ett par trappor ned. Infrastrukturen är inte på plats till de flesta av de här målpunkterna, i alla fall inte på ett sammanhängande sätt. Snöröjningen haltar på vintern, underlagen underhålls inte på samma sätt som för bilar. Det går inte att sälja en dålig produkt bara genom bra marknadsföring. Produkten måste bli bättre.

Sveriges bästa cykelstäder

I Kommunvelometern, instiftad av Cykelfrämjandet, rankas årligen Sveriges bästa cykelkommuner utifrån en rad kriterier. Viktiga framgångsfaktorer för att hamna i topp är att behandla cykeln som ett eget trafikslag och göra cykling säkert och tillgängligt för alla.

Cykelfrämjandet, Sveriges största cykelorganisation, delar årligen ut ett pris till de kommuner som lyckats bäst med att främja cyklandet. Organisationen har också satt ihop en lista på åtgärder de anser behöver genomföras för att cyklingen ska kunna växa: cykeln måste behandlas som ett eget trafikslag och prioriteras i samma utsträckning som bilen; cykling måste möjliggöras för alla – hela året om; cykelinfrastrukturen ska vara trygg, framkomlig och sammanhängande; och cykling ska kunna integreras med andra trafikslag, så som kollektivtrafik och tåg.

Lund och Malmö i Skåne har toppat Kommunvelometern flest gånger. Lund har ensam fått priset tre gånger och Malmö likaså, och 2012 fick de två kommunerna dela på förstaplatsen.

Det som mäts och jämförs är sex olika delområden: befintlig infrastruktur, infrastruktur/underhåll, information/marknadsföring, aktiviteter, cykelpolitik, samt uppföljning och mätning. Femtio kommuner deltar, vilka tillsammans representerar ungefär hälften av landets invånare. Den övergripande trenden tycks vara att alla deltagande kommuner blir bättre för varje år.

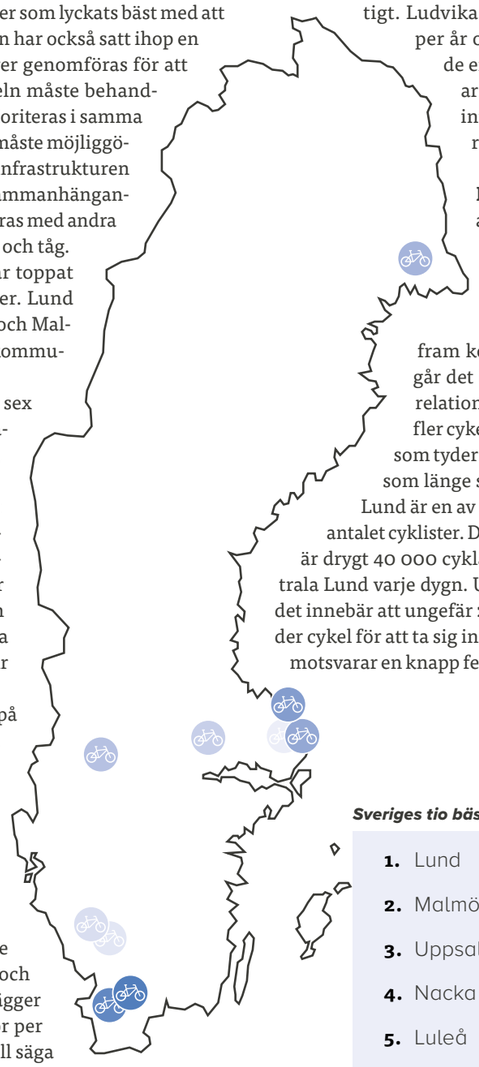
Hur mycket pengar som läggs på cykelsatsningar varierar kraftigt. Bland de medverkande kommunerna finns allt från under 100 kronor per år och invånare till närmare 800 kronor per år och invånare. Snittet för samtliga kommuner är 350 kronor och för små kommuner 355 kronor.

Danderyd rankas som en av de bästa i klassen små kommuner, och Nacka bland de mellanstora. De lägger 532 kronor respektive 547 kronor per år och invånare på cykling, det vill säga mer än snittet, men långt ifrån mest.

Pengar är nämligen inte det enda som är viktigt. Ludvika satsar mest av alla, 788 kronor per år och invånare. Däremot glömmer de en del annat, som cykelparkeringar och tydliga mål, vilket gör att de inte kvalar in på den övre halvan i resultattabellen.

Men den viktigaste frågan av allt tycks Cykelfrämjandets tävling inte riktigt svara på: leder alla dessa satsningar till ett ökat cyklande?

Eftersom det är svårt att få fram korrekt statistik kring cyklismen går det inte att få fram någon exakt korrelation mellan satsade skattepengar och fler cykelanvändare. Dock finns det en del som tyder på att det i kommuner som Lund, som länge satsat på cykling, har givit effekt. Lund är en av de kommuner som årligen mäter antalet cyklister. Den senaste mätningen visar att det är drygt 40 000 cyklar som passerar in och ut ur centrala Lund varje dygn. Undersökarna drog slutsatsen att det innebär att ungefär 20 000 personer dagligen använder cykel för att ta sig in till centrum och hem igen, vilket motsvarar en knapp femtedel av Lunds hela befolkning.



Sveriges tio bästa cykelstäder 2017

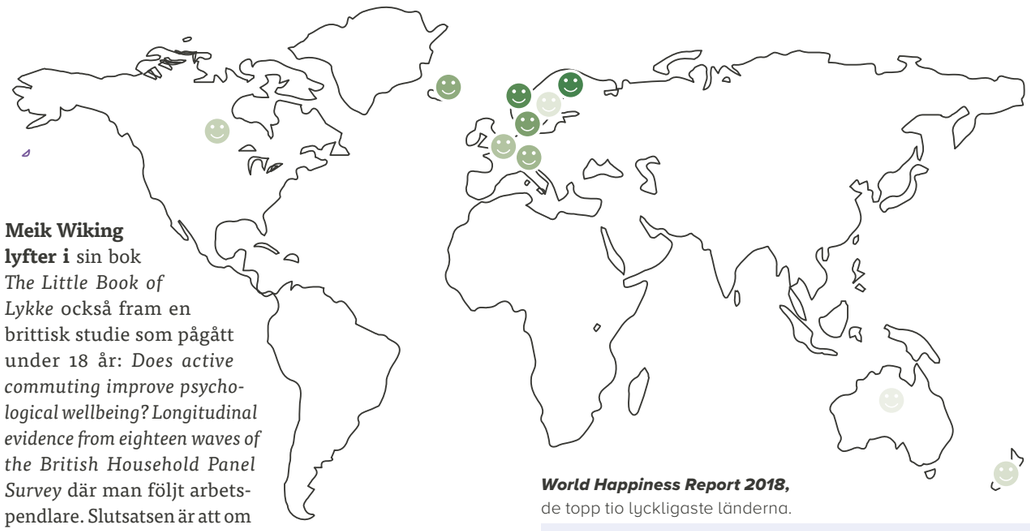
1. Lund	**6.** Karlstad
2. Malmö	**7.** Eskilstuna
3. Uppsala	**8.** Halmstad
4. Nacka	**9.** Helsingborg
5. Luleå	**10.** Sollentuna

Cykellycka

För några år sedan passerade antalet cyklister bilisterna i Köpenhamn. Mellan 2015 och 2016 ökade antalet som cyklade med 15 procent. Vilket motsvarar 35 000 cyklar. Samtidigt har antalet dagliga bilister minskat med 3 500. Det är nybyggda gång- och cykelbroar över vattnet i hamnområdet i Köpenhamn som har bidragit till att antalet cyklister snabbt ökat.

Meik Wiking är från Köpenhamn och vd och grundare till Happiness Research Institute. Han har skrivit två bästsäljande böcker om danskarnas livsstil. Ett sätt att leva som gjort att de ständigt kvalar in i den absoluta toppen i globala lyckoundersökningar. Han menar att cyklandet är en del av hemligheten bakom danskarnas välmående.

Danmark har hamnat på medaljplats i FN:s årliga lyckoundersökning World Happiness Report flera år i rad, en undersökning där över 1 000 personer i över 150 länder svarar på ett antal frågor om välmående. 2018 kom Finland i topp, året innan Norge, och Danmark har vunnit tidigare år. Sverige är alltså det enda skandinaviska landet som aldrig utsetts till världens lyckligaste land. I år hamnade vi på en nionde plats.



Meik Wiking lyfter i sin bok *The Little Book of Lykke* också fram en brittisk studie som pågått under 18 år: *Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey* där man följt arbetspendlare. Slutsatsen är att om man byter från bilåkande till ett aktivt sätt att ta sig till jobbet, det vill säga cyklar eller går, blir man lyckligare och drabbas mindre ofta av psykiska åkommor.

Det finns liknande studier från Sverige. Lyckoforskaren och docenten i psykologi Lars E Olsson genomförde vid Karlstad universitet en undersökning om tillfredsställelse kopplat till jobbpendlandet. Störst fokus i undersökningen var det på att ta reda på skillnaden mellan de som reste i egen bil och de som åkte kollektivt. Det visade sig att det var obefintliga skillnader i välmåendet mellan de två grupperna. Det var inte sättet att färdas som var det viktiga utan hur smidigt resandet var.

Däremot var det tydligt att den lilla grupp i undersökningen som arbetspendlade med cykel var den som var lyckligast. När professor Lars E Olsson sammanfattar undersökningen konstaterar han:

– Kunde man gå eller cykla var det allra mest positivt för det känslomässiga välbefinnandet.

World Happiness Report 2018,
de topp tio lyckligaste länderna.

1. Finland	**6.** Nederländerna
2. Norge	**7.** Kanada
3. Danmark	**8.** Nya Zeeland
4. Island	**9.** Sverige
5. Schweiz	**10.** Australien

Så kan cykling och gång främjas i våra städer

Många små förändringar kan tillsammans göra en stor skillnad – om viljan finns

Det går att främja vardagsmotion utan att bygga om hela Sveriges infrastruktur från grunden. Med en större öppenhet för att implementera nya lösningar i gatubilden, lite flexibilitet, snabbhet och en stor dos ”testa och se”-mentalitet kan vi tillsammans få fler människor i rörelse – redan i dag.

– Om man ska få så många som möjligt att cykla så gäller det att skapa trygghet i cykelnätet och i gatumiljöerna. Det är prio ett.

Alexander Ståhle är stadsbyggnadsforskare på KTH, vd på företaget Spacescape som analyserar stadsmiljöer och ger råd inför stadsutvecklingsprojekt, samt författare till boken *Alla behöver närhet*, en genomgång av hur framtidens städer kommer att se ut och vad som krävs för att bygga dem.

Spacescape har nyligen tagit fram en cykelstrategi för Oslo som satsar på att bli en cykelstad i världsklass. I en undersökning bland invånarna inför projektet sa 19 av 20 att de ville att Oslo skulle bli en bättre cykelstad. Alexander Ståhle menar att det finns en bred efterfrågan på att göra det enklare att cykla – även i Sverige. Men att vi har en omodern och gammaldags trafikplaneringskultur och ett föråldrat trafiknät i svenska städer, byggt främst med bilen i åtanke.

> *Nu är de inne på att införa cykling, och att göra det fort. De sänker hastigheter, men går också ut med målarfärg och pensel och målar upp cykelbanor*

– Ska man göra cykling stort i Sverige så måste man göra som i Danmark och Holland och göra det till ett självklart transportval för alla. Eftersom vi har ett utpräglat bilsamhälle som vi har byggt upp de senaste 50 åren så handlar det för oss mycket om trygghet och säkerhetsfrågor, säger Alexander Ståhle.

I Köpenhamn – som i slutet av 2016 rapporterade att det rullade fler cyklar än bilar på gatorna – cyklar de inte av miljöskäl, som i Sverige ofta lyfts fram som ett argument för att få fler att cykla, utan för att det är praktiskt. Att cykla är i Köpenhamn det naturliga valet då det är det snabbaste och enklaste sättet att ta sig fram. 41 procent av all pendling i staden sker på cykel, enligt siffror från 2016. Målet är 50 procent – och att bli världens första klimatneutrala huvudstad redan år 2025. Men då har de också haft en uttalad vision om att få fler att cykla under många decennier, och ett väl utbyggt cykelnät med en hög standard.

Även om allt fler kommuner i Sverige har tagit fram cykelstrategier – och i några enstaka fall gångstrategier – under de senaste åren har vi här en annan situation. Vad kan vi göra utifrån det cykel- respektive gångnät vi har på plats i dag?

– Det handlar mycket om fordonshastigheter. Ska man få fler att cykla – även barn – så måste man ta ner fordonshastigheterna och sätta hastighetsbegränsningar på 10, 20 kilometer i timmen på lokalgator. Det kanske inte är jättepopulärt hos snabbcyklisterna, men det är sådana breda åtgärder som kommer att få många att cykla, säger Alexander Ståhle.

Runtom i städer i USA, bilens mecka, pågår det just nu projekt för att få amerikaner att upptäcka cykelns många fördelar.

– Det sättet som de amerikanska städerna ställer om på tycker jag är en väldigt bra förebild för hur vi kan göra i Sverige. När de har fått en idé så kör de bara på. Nu är de inne på att införa cykling, och att göra det fort. De sänker hastigheter, men går också ut med målarfärg och pensel och målar upp cykelbanor. Det måste inte bara handla om att helt bygga om gatunätet – vilket tar lång tid – utan också om att bygga upp ett vettigt cykelnät snabbt, säger Alexander Ståhle.

Det finns ett begrepp för den här typen av snabba åtgärder, ”tactical urbanism”, eller ”interim design” som det också skulle kunna heta på svenska. Genom att införa temporära lösningar i stadsmiljön går det att först utvärdera om de fungerar som det är tänkt – och sedan bygga om på riktigt om testerna faller väl ut. En slags testbädds-design. Precis detta gjordes nyligen på Götgatan i Stockholm: först testade man, och sedan gjordes förändringarna permanenta genom ombyggnader.

I stället för stora stadsombyggnadsprojekt går det på det här sättet att driva en mängd mindre projekt parallellt, som successivt kan omvandla en stadsmiljö på sätt som främjar gång och cykling. Spärra av och göra torg i stora bilkorsningar, bredda trottoarer och cykelvägar med lite målarfärg… Helt enkelt gradvis knapra på de stora ytor som har vigts åt bilen. Med små medel går det att åstadkomma stora förändringar. ”De små stegens demokrati”, som Alexander Ståhle uttrycker det.

Ett annat sätt att prova på en ny lösning och se hur den känns är att tillfälligt stänga av gator för biltrafik och skapa så kallade ”open streets” – eller ”ciclovías” som de heter på spanska. Företeelsen började nämligen i Colombias huvudstad Bogotá redan 1974. I dag stängs över 120 kilometer väg av för biltrafik varje söndag och helgdag mellan sju på morgonen och två på eftermiddagen i Bogotá. 2018 har i snitt 1,7 miljoner människor använt ciclovían varje dag den varit öppen, vilket motsvarar en dryg femtedel av Bogotás befolkning. Undersökningar har visat att hälften av dem använder de avstängda gatorna i mer än tre timmar – springer, cyklar, går, skejtar, umgås, leker och hänger på uteserveringar. Nyhetssajten Vox kallar i en artikel initiativet ”the world’s most successful mass recreation event”.

Många länder och städer har tagit efter Bogotás initiativ, om än i mindre eller mer temporär skala: Peru, Indien, Nya Zeeland och Belgien för att nämna några. I Los Angeles heter initiativet ”CicLAvia” och har stängt av delar av motorvägar som går igenom staden i omgångar, och i New York stänger de av ett antal gator för biltrafik ett par helger varje augusti under namnet ”summer streets”.

– När man gör sådana här saker visar det ju på det fullständigt absurda i att vi har så många gator som enbart är till för biltrafik. Plötsligt börjar barn leka på gatorna, cyklisterna kommer, uteserveringarna tittar fram, folk står och pratar med varandra… Man kan bli ganska frustrerad när man tänker på hur vi annars begränsas i våra möjligheter att röra på oss och göra saker i staden, säger Alexander Ståhle.

Han menar att det inte bara är bra för miljön och för människors hälsa och välmående att främja cykling och gång i städer genom genomtänkt design och rörelsefrämjande åtgärder, utan också en ekonomisk vinstaffär för hela samhället. Spacescapes analyser visar att en stadsplanering som prioriterar bilen framför andra trafikslags framkomlighet begränsar den ekonomiska tillväxten. Det är gång- och cykelavstånd och gå- och cykelvänlighet som höjer värdet på bostäder och kontorsfastigheter, inte hur enkelt det är att ta sig dit och därifrån med bilen.

– Enfunktionella vägar, som endast är byggda för bilen, måste i städerna byggas om till mångfunktionella gator där man kan transportera sig på många olika sätt och ha en massa andra funktioner som grönstråk, handelsstråk, bostadsmiljöer. Det här är självklart bra för miljön – och det är bra – men det är framförallt en strategi för social och ekonomisk utveckling. Det talas det alldeles för lite om.

National Association of City Transportation Officials, NACTO, är en samverkansorganisation där trafikkontor från 62 större amerikanska städer deltar och utbyter idéer, insikter och best practice inom transportfrågor. Deras syfte är också att verka för en transportpolitik på nationell nivå som sätter människan i fokus.

NACTO är kända för sina design-guider som de producerar. ”Urban Street Design Guide”, ”Urban Bikeway Design Guide” och ”Global Street Design Guide” är några av dem. Guiderna ger konkreta tips på hur stadsgator kan designas och designas om för att bli socialt, miljömässigt och ekonomiskt mer hållbara. De innehåller alltifrån rekommenderad bredd på cykelbanor till hur temporära torg kan skapas i korsningar.

”Urban Street Design Guide” beskriver fem principer som de menar är grunden för att uppnå en gatudesign i världsklass:

1. Gator är offentliga ytor. De spelar en större roll i det offentliga livet i städer och samhällen än bara som genomfartstrafik.
2. Bra gator är en bra affär. En väldesignad och genomtänkt gatubild genererar högre intäkter för företag och höjer värdet på bostäder.
3. Designa för säkerhet. Gator kan och ska utformas på sätt som gör att människor som promenerar, parkerar, shoppar, cyklar, arbetar, kör bil, etc. kan korsa varandras vägar på ett säkert sätt.
4. Gator kan förändras. Det går att arbeta flexibelt inom en befintlig struktur. Många stadsgator skapades i en annan tid och måste konfigureras om för att möta nya behov.
5. Agera nu! Implementera projekt snabbt med hjälp av temporära material för att visa allmänheten alternativa sätt att använda gator på.

Strøget, Köpenhamn, Danmark

Köpenhamns huvudgata Strøget konverterades till en gågata som ett experiment år 1962, och var starten på stadens omvandling från en bilstad till en stad som prioriterar fotgängare och cyklister framför biltrafik. ”Gågator kommer aldrig att fungera i Skandinavien” menade kritikerna, men initiativet visade sig snabbt vara en succé, både genom att få fler i rörelse och genom en ökad omsättning för butiker och restauranger längs gatan. Utvärderingar visar bland annat att konverteringen ledde till en ökning av tiden alla Köpenhamnsbor spenderade till fots med 20 procent till 15 minuter per dag i genomsnitt.

Pearl Street Triangle, New York, USA

Ett hörn i en trevägskorsning, tidigare använd för parkeringsplatser, omvandlades till en torg inom ramen för New Yorks transportskontors initiativ ”The Plaza Program”. Syftet med programmet är att omvandla underutnyttjade ytor, framförallt i områden som saknar naturliga mötesplatser, till högkvalitativa, allmänna platser. 2012 fick konstnären David Ellis fylla hela torget med en muralmålning.

Fort Street, Auckland, Nya Zeeland

Gator måste inte helt stängas av för biltrafik för att åstadkomma fler personer i rörelse. Fort Street i Auckland ritades om för att ge bredare banor för fotgängare och cyklister såväl som utökade ytor för utomhusaktiviteter såsom uteserveringar – vilket resulterade i en 54-procentig ökning i antalet fotgängare och en 47-procentig ökning i konsumtion längs gatan. För att göra plats prioriterades parkeringsplatser som tidigare upptagit en stor del av gatans yta bort. Trottoarkanter jämnades med marken och så kallade ”pollare” (stolpar som kan användas för att markera var en bilväg börjar och slutar) togs bort för att skapa ett naturligt flöde för cyklister och fotgängare längs med och över gatan.

Groningen, Nederländerna

Nederländerna lyfts av många fram som världens bästa cykelland, och Groningen som världens bästa cykelstad. Groningen, en stad med knappt 200 000 invånare, har länge prioriterat cykling framför biltrafik, vilket har resulterat i att sex av tio resor görs på cykel. Staden har en väl utbyggd cykelinfrastruktur, såsom stora cykelgarage runtom i staden, broar över kanalerna vigda åt cyklister, och snabbcykelvägar byggda för att pendlingscyklister snabbt och säkert ska kunna ta sig från en del av staden till en annan. Vid varje nytt stadsutvecklingsprojekt görs en analys av vilka effekter detta kommer att ha för cyklingen. Alla områden ska först och främst planeras med cyklisterna i åtanke. Till exempel är staden indelad i fyra zoner. Bilar får inte direkt korsa gränsen mellan en zon till en annan, utan måste då åka ut ur stan och in igen i den nya zonen. I gatukorsningar kör inte bilar och cyklister samtidigt utifrån om de ska höger, vänster eller rakt fram, utan de två trafikslagen turas om för att öka säkerheten.

High Line, New York, USA

High Line är en park i New York som också är ett över två kilometer långt promenadstråk, mitt i staden. Parken skapades genom att ett övergivet järnvägsspår gjordes om till en långsmal park med massor av grönska. Då High Line är upphöjd över gatunivån blir parken till ett sammanhängande promenadstråk som sträcker sig över nästan två och en halv kilometer, eller 22 kvarter, på Manhattans västra sida. Sedan öppningen 2009 har High Line blivit en populär turistattraktion.

Motivation som fungerar

Genom att göra vissa val enklare eller mer intressanta än andra, till exempel genom olika budskap, utmaningar eller genom att ändra de fysiska förutsättningarna, är det möjligt att motivera fler människor till rörelse. Metoden kallas ”nudging” och används i dag av både regeringar och företag för att påverka människors beteende i önskvärd riktning.

”Nudging” har blivit ett begrepp på mångas läppar sedan författaren och ekonomen Richard Thaler, begreppets upphovsman, tilldelades 2017 års pris i ekonomi till Alfred Nobels minne för sina insatser på området.

”Nudging” är en gren inom beteendeekonomi som handlar om hur man kan påverka människors beteende genom att arrangera en valsituation på olika sätt. Till exempel kan det handla om att erbjuda en mindre storlek på lunchtallrikar, för att på så sätt ”nudga” människor att ta mindre mat – och därigenom minska matsvinnet. Det kan också handla om att skicka ut budskap tillsammans med deklarationen som berättar att ”X procent som bor i ditt område lämnar in deklarationen i tid”, vilket har visat sig ha en positiv effekt på andelen som redovisar sina inkomster inom utsatt tid.

Över 20 länder har infört beteendeinsiktsenheter med syfte att få människor att bete sig på vissa, önskvärda, sätt. Barack Obama startade ett team för att jobba med detta i USA. David Cameron instiftade ”The Behavioural Insight Team” i Storbritannien under sin tid som premiärminister.

Kan ”nudging” också vara ett verktyg för att få fler människor i rörelse i vardagen? Samuel Salzer, beteendestrateg på Beteendelabbet, tror det.

– Vi jobbar med att minska gapet mellan vilja och handling. Det är sällan som folk behöver mer information om hur bra rörelse är, det är väldigt få som tänker: ”JAHA, är det bra att jag tränar regelbundet? Det hade jag aldrig tänkt på!”, utan de flesta vet alldeles för väl att de borde röra på sig mer. Då gäller det för oss att komma på hur vi kan skapa ett samhälle som gör att en aktiv livsstil blir det enkla och mest naturliga valet.

Ett nyckelord för att förändra beteenden är att ge tydlig och kontinuerlig feedback. I en studie i USA fick tre grupper på 218 personer vardera i uppgift att springa en viss sträcka varje vecka. Två av grupperna fick ett kort samtal i slutet av veckan där de tillfrågades om de hade nått målet. Om de då svarade ”nej” fick de frågan om vad de skulle göra veckan därpå för att då nå målet. Resultaten visade att de som fick feedback och uppmanades att formulera planer i hur de skulle lyckas nådde sina träningsmål i högre utsträckning än dem som inte fick det.

Det är sällan som folk behöver mer information om hur bra rörelse är, det är väldigt få som tänker: ”JAHA, är det bra att jag tränar regelbundet? Det hade jag aldrig tänkt på!”

I dag finns det en uppsjö av appar som räknar steg eller antal kalorier som förbrukas, är de ett bra sätt att få människor att börja röra på sig?

– Ja och nej. Många appar är bra på att ge feedback, till exempel genom att visa hur många steg man har gått under en dag. Det är ett bra verktyg för att skapa självinsikt och utifrån det kunna föra in mer rörelse i vardagen vid behov. Det negativa är att det kan läggas för mycket fokus på delmål, som att gå 10 000 steg per dag. Många får jättestora skuldkänslor om de inte lyckas med det. Risken är att förlora siktet på vad som är det viktiga: att man mår bra. Det måste vara roligt också.

Beteendestrategen Samuel Salzers tips för att ”nudga” fler till rörelse

Gör det otroligt enkelt att färdas med cykel eller till fots.
”Det här är inte så mycket ’nudging’ egentligen, utan en förutsättning. Cykelparkeringar, välskötta cykelvägar, cykelgarage nära busshållplatser som får människor att känna sig trygga med att lämna cykeln där, cykelpumpar längs vägen. Kort sagt: gör det enkelt.”

Gör det roligare att röra på sig och flytta belöningen närmare genom kontinuerlig feedback.
”En utmaning med motion är att belöningen kommer så långt fram att det inte blir motiverande i dagsläget: någonstans där i framtiden har jag ett sexpack, men mellan i dag och då måste jag träna över 100 gånger innan jag faktiskt kan se resultatet. Alla små saker man gör i vardagen, som att välja att gå eller cykla till jobbet en dag, ger inte ett direkt märkbart resultat.”

Dela ut sensorer till invånare för att mäta deras framsteg.
”Dela ut sensorer till invånarna för att sätta på cykeln som mäter hur långt personen har cyklat, och visualisera sedan vad detta innebär i konkreta termer, till exempel på en hemsida. Vi människor är ganska dåliga på att förstå siffror – i stället för att berätta att någon totalt har cyklat 1 000 kilometer, berätta att hen har cyklat från Stockholm till Berlin.”

Skapa utmaningar, gärna som hela kommunen kan genomföra tillsammans.
”Vem kan cykla till Kairo? Hur snabbt kan hela kommunen eller företaget tillsammans cykla jorden runt? Det går också att skapa cykel- eller gångorienteringar, där invånare utmanas att hitta till olika platser på olika sätt.”

Skapa roliga mål att gå och cykla till.
”I stället för att bara ha skyltar som visar hur man tar sig till sjukhus, centrum, och så vidare – sätt upp skyltar som pekar ut smultronställen längs gång- och cykelvägar.”

Uppmana människor att röra på sig tillsammans, för att skapa ett socialt stöd såväl som en känsla av ansvarsskyldighet.
”Genom att göra det till en vana att cykla eller gå tillsammans till arbete eller skola så skapar man både ett socialt stöd som gör det enklare att välja att röra på sig, samt ett individuellt ansvar att inte ’svika’ de personer man tar sällskap med genom att ta bilen eller bussen i stället.”

Skapa ett större ägarskap bland invånarna, till exempel genom att lyfta goda exempel eller genom samskapande.
”Vilka i staden rör sig mest? Vilka är framgångsfaktorerna i de områdena och kan de användas i andra delar i staden? Genom att engagera människor och göra dem till en del av lösningen så blir de själva mer motiverade. Samma sak med att bjuda in till samskapande – om alla förskolor skulle få måla en del av en cykelled, då skulle alla barn vilja ta den vägen till skolan.”

Rörelse på jobbet

En genomtänkt kontorsinredning och smarta lösningar minskar stillasittandet

Möjlighet att sitta eller stå och jobba på en myriad olika sätt, synliga trappor, aktiva möten, fruktskålar och kaffemaskiner på en kort promenads avstånd och cykelpendlingsvänliga fastigheter. Det finns en mängd sätt att förändra både den fysiska och den sociala arbetsmiljön för att få medarbetarna i rörelse – och undvika de negativa effekter som för mycket stillasittande innebär.

Stillasittande och dess negativa effekter på hälsan har börjat diskuteras allt mer. I ett tjänstesamhälle som det svenska, där de 40 timmarna vi spenderar på arbetsplatsen ofta innebär timme efter timme sittandes framför datorn och runt mötesbord, börjar stillasittandet lyftas som ett samhällsproblem. Men det finns åtgärder att ta till för arbetsgivare och fastighetsägare som vill bidra till en ökad fysisk aktivitet bland anställda och hyresgäster.

Peter Östman är kommunikationschef på Vasakronan, Sveriges största fastighetsbolag som äger, utvecklar och förvaltar kommersiella fastigheter i de tre storstadsregionerna. Varje dag flyttar två företag in i Vasakronans kontor. Förra året blev de utsedda till Sveriges mest hållbara fastighetsbolag.

– Det sociala i vårt hållbarhetsarbete är att vi ska ta hand om människorna som vistas i den miljö vi påverkar, i och runtomkring våra fastigheter, säger Peter Östman.

– Historiskt har fastighetsägare varit negativa till att begränsa biltillgängligheten till fastigheterna de äger. Men där har det tänkts om de senaste åren. Vi är positiva till att man stänger av gator för biltrafik och gör gågator. Vi är också positiva till den satsning på cykling som vi ser pågår i Sverige. Vi bygger lösningar och faciliteter för att människor ska kunna ta cykeln till jobbet, som cykelservice och möjlighet att duscha och byta om. Vi har alltid någon typ av cykelparkering, i ett garage eller i närheten.

Peter Östman menar att det dock ibland kan vara svårt att övertyga kunderna, företagen som hyr deras kontor, om att investera i lösningar som främjar cykling.

– Betalningsviljan är ganska låg för detta. Historiskt har allt med cyklar varit gratis. Man är beredd att betala massa pengar för att få parkera sin bil, men ingenting för att ta hand om cykeln.

En stor del av Vasakronans bestånd är redan byggt, enligt gamla sätt att bygga hus. Det innebär bland annat att hissen är vad som möter anställda när de kommer in i entrén, medan trappan är undangömd. Trapphuset är byggt för att fylla funktionen av en utrymningsväg, snarare än som ett naturligt sätt att ta sig upp och ner i byggnaden. Hissen blir då det enkla valet, även för dem som ska en eller två våningar upp.

Men det finns knep för att jobba runt det.

– Det går att förändra genom att byta ut branddörrarna mot glasade dörrar – så att det syns att det är en trappa där som man gärna får använda. Vi försöker också göra trapphusen finare och mer intressanta. I det här huset har vi ett projekt på gång som heter WayUpArt – en konstutställning på vägen upp – där kvinnliga gatukonstnärer har fått fria händer att skapa i en trappuppgång.

Han berättar om andra initiativ för att uppmuntra de egna medarbetarna att ta trappan, som en utmaning där man trycker på en knapp på bottenplan och sedan trycker in en annan när man har kommit hela vägen upp, eller pilar på golvet som pekar ut vägen till trappan.

"Det här huset" syftar på fastigheten på Mäster Samuelsgatan där Vasakronan har sitt huvudkontor. Där har de suttit sedan 2013. Kontoret är ett så kallat "aktivitetsbaserat kontor", där de anställda inte har fasta platser, utan väljer vilken yta som passar bäst för arbetsuppgiften de genomför för stunden. Där kan Vasakronan dels visa upp hur ett aktivitetsbaserat kontor ser ut för sina hyresgäster, men också testa och utvärdera nya idéer. Snart ska de ta fram en ännu mer innovativ kontorslösning i Sergelhuset, dit de planerar att flytta företaget 2020.

– Då kommer vi hyra ut det här kontoret till någon annan, med allt som finns i det. Vi lämnar besticken i lådan till nästa hyresgäst, säger Peter.

En aktivitetsbaserad kontorslösning kan uppmuntra mer rörelse under arbetsdagen. Hur och med vilka möbler de olika aktivitetszonerna inreds är också en viktig pusselbit. Bäst är variation, menar Peter.

– Tidigare har fokus varit på ergonomi: sitter du mycket ska du sitta i en speciell stol och i rätt position. Vi jobbar i stället med att få människor att röra på sig. På vårt kontor erbjuder vi 35 olika varianter att sitta att jobba på. Sitter man på olika stolar under en hel dag är det bättre än att sitta på ett sätt hela dagen – oavsett hur ergonomisk den ställningen är. Ingen kan övertyga mig om motsatsen.

Ett ståbord på en yta uppmuntrar till stående möten – vilket också har visat sig resultera i snabbare, mer effektiva möten. Kaffemaskiner och fruktkorgar som är placerade långt ifrån stillasittande arbetszoner gör att de anställda måste resa på sig och gå dit. Samma sak med papperskorgar, toaletter och anställdas skåp. Vasakronans kontor är också helt papperslöst – alla dokument och presentationer finns digitalt och går att komma åt från vilken skärm som helst på huvudkontoret, för att de anställda ska slippa bära datorer fram och tillbaka till möten.

Det handlar också om det operationella, hur själva arbetet går till. På Vasakronan har de coacher som arbetar med mötesplanering och driver workshops internt. De lär bland annat ut rörelseövningar som kan användas när energin behöver fyllas på under ett möte.

– Om vi till exempel ska ha en affärsplanering kan vi starta med en rörelseövning. Sedan funderar vi, och sätter upp post-it-lappar för att få en visuell bild av vad som har gått bra eller dåligt under året. Vi står upp när vi går igenom allt, vilket tar kanske en timme. Sedan tar vi en paus – och *då* kanske vi sätter oss ner i en soffa och tar en kaffe. Det blir tvärtom mot hur det brukar vara.

Holiday Club Åre sätter rörelseglädjen i centrum

Pernilla Gravenfors är sedan ett år vd på Holiday Club Åre. För att ta jobbet krävde hon att få skapa en arbetsplats med rörelseglädje i centrum.

Hur ser ni på rörelse på Holiday Club Åre?

– Vi vill bidra till en friskare värld genom att få våra gäster och medarbetare att uppleva rörelseglädje, matglädje och tid tillsammans. Våra värderingar för att få detta att hända är: aktiv, inkluderande och nyfiken.

Kan du ge några exempel på vad ni gör?

– När det gäller gästerna erbjuder vi träning tillsammans för barn och vuxna. Vi stimulerar alla gäster att röra på sig ute på fjället och även inne på hotellet. Ute på fjället erbjuder vi vintertid längdskidor, snöskovandring, promenad och skidåkning, och under sommartid vandring, cykling, paddling och så vidare. Inomhus erbjuder vi bland annat yoga, cross-training och dans. Ja, ett helt SATS-utbud av aktiviteter. Vi erbjuder också aktiva konferenser och inspirerar våra företagsgäster att flytta ut möten i naturen, under en snöskovandring eller turskidåkning. I vår restaurang inspirerar vi till att välja grönt framför animaliskt protein, men utan pekpinnar. Målet är att gästerna ska ta med sig inspiration hem för ett hälsosammare liv och företagande.

Hur arbetar ni med de egna anställda?

– Vi rekryterar personal som vill hålla träningspass för gäster och utbildar befintlig personal att kunna hålla pass. Visionen är att 70 procent av alla medarbetare är engagerade i att få gäster att uppleva rörelseglädje. Våra egna konferenser håller vi utomhus i rörelse. Vi erbjuder våra anställda platser på träningshelger kostnadsfritt eller till bra priser och bjuder in dem till föreläsningar på ämnet.

Vad får Holiday Club ut av satsningen?

– Återkommande trogna kunder som kommer tillbaka på grund av oslagbara upplevelser tillsammans med vänner, familj eller kollegor. Medarbetare som håller sig friska och inspirerade, vilket minskar kostnader för sjukskrivningar och nyrekryteringar. De lever också vårt koncept ut mot kund och kan lätt inspirera och tipsa våra gäster om fjällupplevelser eftersom de själva är på fjället. Säsongsarbetande personal återkommer då de får kombinera traditionella tjänster som receptionist med att vara kajakinstruktör eller något annat spännande.

Har ni sett några effekter på sjukfrånvaron?

– Vi har låga sjukskrivningar som sjunker hela tiden, dock har vi några skidolyckssjukskrivningar som påverkar statistiken. Vi har inget speciellt mätverktyg ännu, mer än en sammanställning som vi gör varje år. Vi jobbar med att ta fram ett sätt att sätta konkreta mål och kunna följa upp dem månadsvis. Vår ambition är att sätta mål för aktivitet och rörelse även för våra gäster. Det hade varit kul att kunna samla all statistik för alla aktiviteter de gör i vår regi. På detta sätt kan vi ju faktiskt mäta att vi medverkar till en friskare värld.

Hur jobbar man med anställda som inte redan är intresserade av träning?

– Vi ser till att vara inkluderande och anpassa aktiviteter på så sätt att vi hittar något som passar alla. Någon kanske hellre simmar i vår bassäng, någon annan gillar spinning, snöskor eller cross-traning. Sedan är vi tuffa när det gäller våra rörelsekonferenser, vi kräver att alla deltar. Kan man jobba som servitris och inte är skadad anser vi oss kunna kräva obligatorisk närvaro. Man ska inte vara rädd för dem som protesterar – oftast är det de som är mest nöjda efteråt.

Byggföretaget Zengun satsar på hälsa

Zengun är ett byggföretag i Stockholm med ungefär 200 anställda och 1,2 miljarder i omsättning. För att kunna möta kraven från medarbetare, skapa bättre sammanhållning och förbättra friskstatistiken har Zengun startat en egen hälso- och friskvårdssatsning som de kallar Zengun Life. Visionen är att bli ”Sveriges aktivaste och mest välmående företag”.

Initiativet till Zengun Life togs av Ulf Jonsson, grundare och vd, för några år sedan. Han såg möjligheten att skapa en hälsosam företagskultur. I dag är vice vd Niklas Svidén, själv en entusiastisk motionär, ansvarig för satsningen. Han berättar att de uppmuntrar sina medarbetare att ta med vänner på Zenguns aktiviteter och föreläsningar för att få hälsointresset att sprida sig vidare och göra det till en självklar del av vardagen för fler än bara de egna medarbetarna. För att ge fler möjligheten att hitta ”sin grej” erbjuder Zengun olika aktiviteter för att utmana och inspirera de anställda. Det kan vara allt från löpning och kajakpaddling till matlagning.

Niklas betonar att det inte bara handlar om hård träning.

– Bilden utifrån kanske är så, eftersom vi syns i samband med Vätternrundan, olika triathlon-lopp, cykellopp och liknande, och vi sponsrar några av Sveriges duktigaste triathleter. Vår satsning handlar om mycket annat också, som kostrådgivning, rökavvänjning och stresshantering. Vår satsning är unik för att den är så omfattande, säger han.

– Det är alltid några som inte är intresserade, men det är ingen på företaget som är direkt negativ. Det för bara med sig fördelar för de anställda.

Bland annat innefattar Zengun Life ett subventionerat träningskort och möjligheten att träna på arbetstid. De har även precis skaffat tjänstecyklar till alla som vill. Vilket Niklas menar är ett ekonomiskt fördelaktigt sätt för medarbetarna att få tillgång till en ny riktigt bra cykel.

– Och de triathleter vi sponsrar ger tillbaka till oss genom att inspirera våra medarbetare och cykla och springa. Det ingår i vårt avtal med dem att de några gånger per år är med och coachar och inspirerar, säger han.

Följer ni friskhetsfaktorer eller mäter effekterna av er satsning på något sätt?

– Vi har tagit fram ”Zengun Life-index”, ett mätbart och jämförbart index som innefattar hälsoparametrar, men även parametrar för välmående och trivsel. Vi gör årliga konditions- och hälsotester för att hitta medarbetare som är i riskzonen för ohälsa, och erbjuder dem stöd för att komma igång med en livsstilsförändring om de vill. I samband med det gör vi också en medarbetarenkät som undersöker välmåendet och trivseln, både på arbetet och i livet i stort.

Vad har varit den största utmaningen med satsningen?

– Att få de minst motiverade att röra på sig är alltid den största utmaningen, men det är samtidigt där de största vinsterna finns. Vi tror att lösningen är att avdramatisera träning och prata mer om hälsoeffekterna än att jämföra prestationer vid fikabordet, eftersom det sistnämnda snarare skrämmer bort än inspirerar dem som inte redan är aktiva.

Barn och rörelse

Daglig fysisk aktivitet är bra för barns hälsa, välbefinnande och skolresultat, och går att uppmuntra både med rörelse på schemat och med rätt arkitektur

Det finns många studier som visar att daglig fysisk aktivitet ger positiva effekter för barn. I Sverige fanns tidigare Bunkefloprojektet, ett forskningsprojekt i Malmös utkanter, och i Finland genomförs nu ett stort antifetmaprojektet i staden Seinäjoki. I båda fallen är resultaten övertydliga: daglig fysisk aktivitet förbättrar allt från skolresultat till motorik, styrka och skelett och minskar övervikten.

Bunkefloprojektet startade hösten 1999 som ett samverkansprojekt mellan skolor, idrottsföreningar och forskare och pågick i nästan ett decennium.

Det som studerades var vilken effekt daglig schemalagd fysisk aktivitet, 40 minuter per skoldag, hos barn i årskurs 1 till 9, hade för ett antal hälso- och studiefaktorer. Fyra skolor inom en radie på några kilometer valdes ut. Barnen i skolorna kom från familjer med likartad social och ekonomisk bakgrund. I en skola infördes daglig motion på 40 minuter. De andra tre skolorna användes som jämförelseobjekt.

Universitetslektor Ingegerd Ericson vid Malmö högskola som var ansvarig för att titta på studieffekterna av utökad motion säger i en intervju att motion och idrott i skolan skärper inlärningsförmågan och utvecklar motoriken.

– Skillnaderna var signifikanta mellan barnen som fick utökad undervisning i idrott och hälsa och de barn som bara fick ordinär undervisning

96 procent av eleverna i skolan med utökad fysisk aktivitet klarade grundskolans mål och uppnådde behörighet för gymnasieskolan. I jämförelseskolorna var resultatet 89 procent. Det var framförallt pojkarnas resultat som förbättrades, där resultatet var 96 respektive 83 procent. Pojkarna i skolan med daglig rörelse hade dessutom signifikant högre betyg i svenska, engelska, matematik samt idrott och hälsa än pojkarna i jämförelseskolorna.

I nionde klass hade 93 procent av eleverna i den idrottande skolan god motorik jämfört med 53 procent i de vanliga skolorna.

Den dagliga idrotten på skolschemat hade också stor effekt på skeletthälsan och muskelstyrkan. Professor Magnus Karlsson vid ortopediska kliniken vid Skånes universitetssjukhus tittade på effekterna av träning på skelett och muskulatur. Hans studie visar att daglig skolgymnastik gav mycket positiva effekter på skelettets och muskulaturens utveckling, och att barnen som varit mest fysiskt aktiva hade minst tendens att utveckla fetma och riskfaktorer för hjärt-kärlsjukdom.

I sin forskningsrapport skriver han: ”De flickor som hade daglig idrott i skolan uppvisade en bättre utveckling av både benmassa och muskelstyrka än flickorna i kontrollskolorna. Motsvarande grupp pojkar uppvisade en bättre utveckling av muskelstyrka än de i kontrollskolorna. Resultaten indikerar att ökad fysisk aktivitet under tillväxtperioden har en gynnsam påverkan på barns skelett och muskulatur.”

Effekten var så stor på flickornas benmassa efter sju till åtta skolår med daglig gymnastik, att resultatet borde leda till 25 procent färre frakturer. Men Magnus Karlsson tror att den verkliga effekten förmodligen är ännu större eftersom daglig träning inte bara påverkar benmassan, utan att den även ger större skelett, bättre muskelstyrka och neuromuskulär kontroll. Han skriver att ”alla dessa variabler har, oberoende av varandra, visat sig påverka risken för att råka ut för frakturer. Därför är det svårt att titta på resultaten och beräkna den fraktursparande effekten.” Men en tydlig indikator på effekten är att eleverna i årskurs 8 och 9 på skolan med daglig rörelse hade hälften så mycket frakturer som eleverna på kontrollskolorna.

Studien undersökte bara effekter på skelett och muskler. Förutom detta ger träning en rad gynnsamma effekter som lägre blodtryck, minskad risk för hjärt-kärlsjukdom och förbättrad arbetsförmåga. Den totala hälsofrämjande effekten av mer fysisk aktivitet i skolan sträcker sig med stor sannolikhet långt utanför forskningsresultaten från Bunkefloprojektet.

Fetma och övervikt är vanligare i Finland än i de andra nordiska länderna, både bland vuxna och barn. Fetma ökar risken att drabbas av olika följdsjukdomar, framför allt diabetes typ 2. Finland är hårt drabbat av diabetes. Därför startade Seinäjoki, en stad med drygt 60 000 invånare i Österbotten i Finland, ett antifetmaprogram år 2013 genom ett beslut i stadsfullmäktige.

Kommunen formulerade sitt uppdrag så här: ”Vi har ett gemensamt mål att minska övervikt och fetma hos barn och ungdomar och att förebygga fetmarelaterade sjukdomar när de blir äldre.” Det här berör en rad olika sektorer i samhället: skolor, förskolor, barn- och mödrahälsovård och föreningsliv.

Ulla Frantti-Malinen är Seinäjokis samordnare för antifetmaprogrammet. I programmet mäter man varje år längd och vikt för alla barn i fyra åldersgrupper: ett, fem, sju och elva år. Effekterna av den så kallade Seinäjokimodellen har varit tydliga och stadens arbete för att motverka övervikt har hyllats av WHO.

Tidigare var 17 procent av femåringarna överviktiga eller feta. 2015 hade andelen minskat till 10 procent. Nedgången

var tydlig även för sju- och elvaåringarna, från 14 respektive 16 procent 2011 till under 10 procent 2015.

Även om siffrorna från Seinäjoki inte är till fullo undersökta av forskare ännu och därför ska betraktas som preliminära, visar de tydligt att det går att bryta uppgående viktkurvor med en kraftfull satsning på daglig motion.

I Läkartidningen är Ulla Frantti-Malinen intervjuad och berättar att skolorna spelat en central roll i arbetet med mer fysisk aktivitet. Schemat har gjorts om så att alla har en 50 minuters rast varje dag, där eleverna kan välja mellan aktiviteter som parkour, handboll och basket, men också musik, drama och dans. I skolbyggnaden finns en stor sporthall som lätt anpassas till olika idrotter, men också en dansstudio med stänger och speglar. En högstadieskola har till och med låtit bygga en egen parkourbana.

Även under lektionerna bekämpar man stillasittandet. Många lektionssalar är inrättade så att eleverna kan stå och arbeta, och ibland bryts undervisningen för korta gympapass.

Barnen i Seinäjoki rör sig mycket. En och en halv timme idrottslektioner per dag, plus två timmar i veckan av valfri sport. Dessutom kan man frivilligt testa olika sporter på fritiden. Det innebär att det för en typisk elev blir mellan tio och 15 timmar idrott i veckan.

Seinäjokis största förskola med över tvåhundra barn har en skolgård som är generöst utrustad med gungor och rutschkanor för att förmå små barn att vilja röra på sig. Seinäjokimodellen innefattar också kost. Alla offentliga institutioner som skolor och dagis har enhetliga regler där varken läsk eller godis är tillåtet. Barnens födelsedagar uppmärksammas inte heller med tårtor och saft. Luncherna som serveras innehåller mer frukt och grönsaker och mindre salt, socker och animaliskt fett.

I Finland testar man nu att överföra Seinäjokimodellen till andra städer. Från en storstad som Åbo till en minde ort som Lapinlahti med färre än 10 000 invånare.

I Sverige skönjas det en viss besvikelse bland några av dem som var drivande bakom Bunkefloprojektet. I Lokaltidningen Malmö den 26 februari 2016 kan man läsa en intervju med en av eldsjälarna bakom satsningen, Per Gärdsell, tidigare chefsöverläkare vid ortopediska kliniken vid Universitetssjukhuset MAS.

Han konstaterar att forskningsresultaten blivit uppmärksammade både i Sverige och internationellt eftersom det var en av de första studierna i världen som så systematiskt och länge mätte effekterna av daglig motion för barn. Per Gärdsell beskriver att deras mål var att fysisk aktivitet skulle bli lika självklart som att borsta tänderna. Men i slutändan gjorde inte de fina resultaten i Bunkefloprojektet några större avtryck på den svenska grundskolan.

Per Gärdsell påpekar att Malmö gjorde en ekonomisk utvärdering år 2013. Den hälsoekonomiska analysen visade att Malmö på sikt skulle spara pengar på att införa metoderna från Bunkefloprojektet i alla stadens skolor.

– Under de nio åren i grundskolan skulle det innebära en merkostnad på 4 600 kronor per elev, men under de följande tio åren efter grundskolan, alltså mellan 16 och 26 års ålder, skulle vinsten bli 38 000 kronor per elev i ökat produktionsvärde och minskad sjukvårdskostnad.

Skolbarn leker under en rast i den finska staden Seinäjoki.

”Det finns miljöer där man inte kan låta bli att röra på sig”

Intervju med arkitekt Helena Beckman om rörelsefrämjande skolmiljöer

Helena Beckman är arkitekt och arbetar på byrån Tengboms Malmökontor. Hon är specialiserad på att designa publika miljöer som sätter fokus på att främja hälsosamma beteenden, som skolor och vårdbyggnader.

Berätta lite om vad du arbetar med.

– Jag intresserar mig för den hälsofrämjande idén, hur man kan inspirera människor till att göra hälsosamma val genom genomtänkt arkitektur. Grundtanken är att göra det lätt att välja rätt för människor som vistas i miljöerna. Det är egentligen inte så komplicerat, utan det mesta är sunt förnuft. Det viktiga är att ha med det här tänket redan från början.

Finns det rörelsefrämjande arkitektur?

– Ja, absolut. Det finns självklara saker som främjar rörelse, som en skatepark, den är ju till för att man ska röra sig där. Rörelsen är orsaken till att man har byggt anläggningen överhuvudtaget. Men sedan finns det miljöer där man inte kan låta bli att röra på sig fast det inte är huvudsyftet. Om man till exempel utformar en utomhustrappa på ett attraktivt sätt så kommer många att dras dit. Man går upp för den, man sitter i den – det blir en samlingspunkt. Detta är något man nu använder sig av i köpcentra till exempel.

Upplever du att det fokuseras mer på de här frågorna i dag än tidigare?

– Ja, jag tycker att det får mer fokus än tidigare. Vi börjar framförallt bli medvetna om vad för lite rörelse har för effekter. Så kallade ”fria ytor” i anslutning till skolor tittas det mycket på. Forskning visar att en skola behöver ha en total storlek på den fria ytan på över 3 000 kvadratmeter för att barn naturligt ska utveckla lek och samspel.

Vad är en ”fri yta” och hur kan den se ut för att främja rörelse bland barn?

– I dag finns det rekommenderade nyckeltal per elev där man rekommenderar en fri yta på 40 kvadratmeter per förskolebarn och 30 kvadratmeter per elev i grundskolan. Det är också viktigt att det finns en variation i miljön, vilket benämns som en ”varierad programmeringsgrad”. En hög programmeringsgrad innebär att saker i miljön styr vad som ska hända där, till exempel en rutschkana eller gungor, och en låg programmeringsgrad är inte lika begränsande. Det kan vara en kulle eller en mur som barnen kan klättra på, eller en öppen gräsyta.

Varför är det viktigt med en variation?

– Barn är olika. Vissa behöver en hög programmeringsgrad för att komma igång och leka och andra blir stimulerade av mer fria ytor. En annan sak som är viktig att tänka på gällande fotbollsplaner, basketplaner och så vidare är att hellre ha så många mål som möjligt än att se till att planen är tillräckligt stor. Finns det bara två mål är det de duktigaste som lägger beslag på planen och de som inte har samma självförtroende vågar då inte vara med. Finns det fler mål och fler planer är det fler som vågar komma igång och spela.

Förskolan Fuji Kindergarten i Japan håller till i en arkitektritad byggnad som främjar rörelse. Det ovala, lätt sluttande, men ändå platta taket kan barnen springa runt på, näten runt de höga träden som växer upp genom taket kan de leka i, och ner till innergården tar de rutschkanan. Bland mycket annat. Byggnaden som är ritad av Tezuka Architects har vunnit flera utmärkelser för sin speciella design.

Låt oss få fler i rörelse tillsammans

Vi på En Svensk Klassiker har i den här rapporten sammanställt lite av den forskning som finns kring rörelse och hur man kan stimulera alla att röra på sig mer. Att vi mår bra, både psykiskt och fysiskt, av rörelse finns det i dag överväldigande bevis för. Likaså visar forskningen att för lite fysisk aktivitet gör oss sjuka. Det forskningen i dag träter om är inte om vi ska röra på oss. Det är hur. Hur mycket rörelse, i vilka former, vilken träning som gör mest nytta och vilken pulsnivå som är effektivast. I väntan på det slutgiltiga svaret på de frågorna vågar vi påstå att vi måste börja använda våra kroppar mer. Och det ansvaret kan inte bara vara den enskilde individens. Vi måste alla hjälpas åt för att få fler i rörelse.

Vi på En Svensk Klassiker försöker genom våra satsningar på Skolklassikern, Arbetsplatsklassikern och ICA-klassikern motivera så många som möjligt att börja tävla med sina kollegor, klasskompisar, vänner och sig själva. Vi är tillsammans med andra frivilligorganisationer med och driver dessa frågor och startar och driver projekt för att få fler i rörelse. Men det behövs mer. Det behövs ett samlat offentligt engagemang för att göra verklighet av det vi vet i dag.

Bunkefloprojektet som beskrivs i slutet av den här rapporten är en av de längsta och mest genomforskade experiment med fysisk rörelse som finns. Det visade att barnen inte bara fick bättre kondition och starkare muskulatur. Eleverna, framförallt pojkar, som i dag har sämre genomsnittliga betyg än flickor, klarade skolan bättre. Ändå lyfts inte fysisk aktivitet fram som en av lösningarna när bristande skolprestationer debatteras. Vi har ännu inte tagit in det vi vet om vikten av rörelse i samhällsplaneringen. Det är dags att göra det nu.

Det behövs ett offentligt engagemang i fysisk rörlighet.

Därför tycker En Svensk Klassiker att:

1. Barn måste under en skoldag ha minst en timmes fysisk aktivitet varje dag.
2. Cykel måste ses som ett eget trafikslag och prioriteras i alla infrastruktursatsningar.
3. Kollektivtrafik ska bidra till cyklande, inte försvåra cykelanvändning.
4. Arbetsplatser som främjar träning och rörelse ska kunna få ekonomiska fördelar.
5. När nya bostadsområden planeras måste främjandet av fysisk aktivitet i arkitekturen vara prioriterad.
6. Att kunna gå tryggt till skolor och i stadskärnor ska i alla lägen prioriteras.

EN SVENSK KLASSIKER

Med den här rapporten tar vi reda på hur vardagsmotion kan uppmuntras och bli tillgängligare för fler. Detta gör vi för att allt mer pekar på att det hälsosammaste vi kan göra, för individen såväl som för hela samhället, är att få in mer rörelse i vår vardag.