MISTRA SPORT & OUTDOORS
Rapport 2022:2

mistra sport & outdoors

Från goda idéer till gemensamma forskningsfrågor

Kartläggning av det första steget i samverkansprocessen inom Mistra Sport & Outdoors Tema 2 – Hållbara transportlösningar

Anders Larsson, Ann Legeby, Jorge Gil, Oskar Abrahamsson

Från goda idéer till gemensamma forskningsfrågor

Kartläggning av det första steget i samverkansprocessen inom Mistra Sport & Outdoors Tema 2 – Hållbara transportlösningar

Anders Larsson, Ann Legeby, Jorge Gil,

Oskar Abrahamsson

MISTRA Sport & Outdoors, 2022:2

Omslagsfoto: IJEAB, Mostphotos.com

ISBN: 978-91-89341-95-1

Innehållsförteckning

Förord **2**

1 Inledning **3**

2 Förberedelser **6**

2.1 Nationell samverkan för att identifiera utmaningar 6

2.2 Forskarmöte 1 7

3 Lärandegruppens arbete **12**

3.1 Etablering av lärandegruppen 12

3.2 Lärandegruppsmöte 1 14

3.3 Lärandegruppsmöte 2 23

3.4 Forskarmöte 2 31

3.5 Lärandegruppsmöte 3 32

3.6 Lärandegruppsmöte 4 34

3.6.1 Inledning 34

3.6.2 Studie A: Index för hållbar tillgänglighet till idrott och friluftsliv 36

3.6.3 Studie B: Idrottsrörelsen som modell för hållbar mobilitet 39

3.6.4 Studie C: Hållbara alternativ till bilen för tillgängliga friluftslivsaktiviteter 40

3.6.5 Att välja deltagande i respektive forskningsprojekt 42

3.6.6 Översiktlig tidplan 44

4 Resultat och lärdomar **45**

4.1 Att studera hållbara transportlösningar 45

4.2 Samverkansprocessen 47

4.2.1 Gemensamma problemformuleringsprocessen 47

4.2.2 Lärandegruppens deltagare, vem försvann, vem kom till och varför? 48

4.2.3 Samverkan, involvering och progression 49

5 Avslutande reflektioner **51**

Referenser **55**

6 Bilagor **56**

6.1 Bilaga 1: Förslag forskningsprojekt steg 1 56

6.2 Bilaga 2: Förslag fyra studier inför lärandegruppsmöte 4. 63

Förord

Denna rapport riktar sig till läsare som är intresserade av samverkan mellan akademi och praktik i allmänhet och speciellt kring frågor som berör idrott, friluftsliv och hållbarhet. Den är extra relevant för de som har deltagit i arbetet inom ramen för Mistra Sport and Outdoors första del, där olika aktörer i samverkan identifierade de utmaningar som ligger till grund för programmets fortsatta aktiviteter.

Mistra Sport & Outdoors är ett forsknings- och samverkansprogram för att skapa kunskap och lösningar för ökad miljömässig hållbarhet inom idrotten och friluftslivet. Programmet bygger på samverkan mellan forskning, organisationer, myndigheter och företag. Denna rapport beskriver arbetet inom Tema 2 som behandlar hållbara transportlösningar. Tema 2 inkluderar forskare från Göteborgs universitet, KTH och Chalmers. Utgångspunkten 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.

Denna förändring involverar både politiker och planerare såväl som det organiserade idrotts- och friluftslivet för att inte nämna den enskilda utövaren. Dessutom sker planering på olika geografiska nivåer från den nationella till den kommunala. För att hitta nya och kreativa lösningar för en framtida hållbar och tillgänglig idrott och friluftsliv för alla krävs samverkan där alla olika intressenters erfarenheter och engagemang tas tillvara. Denna samverkan kan se ut på många sätt, i denna rapport redovisas ett exempel på hur man kan gå tillväga.

Rapporten är författad av forskarna i Tema 2. Texten har granskats av övriga deltagare i lärandegruppen men det är forskarna som är ansvariga för urval av exempel, analys och slutsatser. Temaledare och kontaktperson är Anders Larsson Göteborgs universitet[1]

[1] Anders Larsson, Institutionen för ekonomi och samhälle, avdelningen för kulturgeografi, Göteborgs Universitet. anders.larsson@geography.gu.se

1 Inledning

Forsknings- och samverkansprogrammet Mistra Sport & Outdoors bygger på en kontinuerlig samverkan mellan akademi och praktik. Utgångspunkten är att samverkan ger bättre förutsättningar för användbara och verksamhetsrelevanta resultat än om forskningen sker avskilt från myndigheters-, företags- och organisationers verksamhet. För att på bästa sätt utnyttja de möjligheter som ett gemensamt engagemang kring idrott och friluftsliv kan ge, är det av stor vikt att redan från början etablera former för interaktion och samskapande där samtliga deltagare känner att de kan bidra baserat på sina egna kompetenser och erfarenheter. Detta forum för kontinuerligt arbete och interaktion är det som fortsättningsvis benämns som *lärandegrupp*. Medlemmar i Tema 2 lärandegrupp är: Riksidrottsförbundet, Västkuststiftelsen, Lilla Edets kommun, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen Halland, Västtrafik, Sveriges kommuner och regioner, och Uppsala som tillkommit halvvägs in i projektet.

Denna rapport redovisar samverkansprocessen för det första momentet i den samverkansmodell som lärandegruppen inom Tema 2 –*Hållbara transportlösningar* har som utgångspunkt (se figur 1). Syftet är tvådelat enligt följande:

1. att sprida kunskap och erfarenheter från arbetet med samverkan samt,
2. att lyfta fram viktiga frågor inom temat Hållbara transportlösningar som aktualiserats genom gruppens arbete.

Som redovisas senare i rapporten har lärandegruppens arbete baserats på en nationell problemidentifieringsprocess. Denna byggde på en modell för samverkan gemensam för hela forskningsprogrammet. Tema 2 beslutade i ett tidigt skede att utveckla en modifierad version (se figur 1) för internt bruk eftersom gruppens arbete till stor del planerades att beröra olika aspekter av planering där en kombination av programmets gemensamma modell och mer specifika planeringsanpassade samverkansformer

förväntas underlätta kopplingen mellan forskning och praktik och bereda väg för samskapande (Polk 2015; Ranhagen m.fl. 2017).

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

Figur 1: Modifierad modell för samverkan av kunskap och lösningar anpassad för lärandegruppen i Tema 2.

Innehållet i föreliggande rapport redovisar det som i figuren betecknas som moment 1: Co-initiation (gemensam initieringsfas), vilket motsvaras av planeringsfasen i den gemensamma Mistra Sport & Outdoors-processmodellen i den högra kolumnen. Delvis har även lärandegruppen varit med att designa själva studierna (co-design och planera).

Det första steget (moment 1 i figuren ovan) 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 praktikernas 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 de beskrivna studierna. En viktig del i denna fas är också att beskriva och precisera vilka förväntningar som finns på arbetet och projektets möjliga resultat och att resonera kring vad som är rimliga förväntningar utifrån upplägg, omfattning och inriktning på olika studier.

Rapporten inleds i kapitel 2 med en kort beskrivning av den nationella problemidentifieringsprocessen. Detta följs av en detaljerad redogörelse i kapitel 3 för lärandegruppens arbete med fokus på de innehållsliga frågorna relaterade till hållbara transporter och idrott och friluftsliv. I kapitel 4 ligger fokus på samverkansprocessen och de lärdomar vi har dragit av denna. 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.

2 Förberedelser

2.1 Nationell samverkan för att identifiera utmaningar

Lärandegruppens formering och övergripande frågor utvecklades via en serie workshops under 2020. Ett urval av nationella aktörer deltog vars arbete och organisationer identifierades som relevanta för programmet som helhet. 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. Därefter 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?

Figur 2: Utmaning och frågeställningar för Tema 2 efter genomförd nationell problemidentifieringsprocess inom programmet

Med utgångspunkt i de frågor som formulerades under den nationella processen inleddes rekryteringen av intresserade aktörer till lärandegruppen.

2.2 Forskarmöte 1

Kort efter programmets formella start i april 2020 genomfördes i juli ett första möte med forskarna inom Tema 2. Syftet var att gå vidare från projektansökan till att förbereda samverkansprocessen genom att identifiera konkreta och genomförbara målsättningar. Följande togs upp:

- Samverkan i lärandegrupp
    - ◊ Process → Hur gör vi för att engagera medaktörer 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 lärande-grupp? Någon vi saknar?
    - ◊ Vad kan de olika aktörerna bidra med (problemformuleringar, data, enkäter, intervjuer, tidigare relevanta studier etc.)?
    - ◊ Olika roller → Forskare vs. praktiker. Uppmärksamma och klarlägga 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?
- Vilken data/information behövs för forskning och var finns den?
    - ◊ Platser för sportutövande
    - ◊ Platser för friluftslivsutövande
    - ◊ Användare
    - ◊ Resvanor
    - ◊ Målpunkter

    - ◊ Aktivitetspunkter
    - ◊ Transportnätverk
    - ◊ Kollektivtrafikdata
    - ◊ Mobiltelefondata
    - ◊ Planerings- och policydokument
    - ◊ Data från idrottsklubbar, distrikt, förbund
- Centrala begrepp
    - ◊ Hållbarhet
    - ◊ Tillgänglighet
    - ◊ Planering/Samhällsplanering/Fysisk planering
- Transportslag och dess styrkor/svagheter
    - ◊ Förhållande mellan olika nyttor och miljöbelastning. Viktigt att samtliga transportslag får utrymme
    - ◊ Sociala förutsättningar för tillgänglighet → rumslig rättvisa/jämlikhet/jämställdhet
- Tänkbara lösningar
    - ◊ Minskat resande i allmänhet
    - ◊ Optimera planering av anläggningar/lokaliseringar i relation till användare (närhet)
    - ◊ Stödja aktiv transport (gång och cykel)
    - ◊ Överföring från (privat-)bilism till andra mer hållbara transportslag
    - ◊ Resor med en kombination av olika transportslag

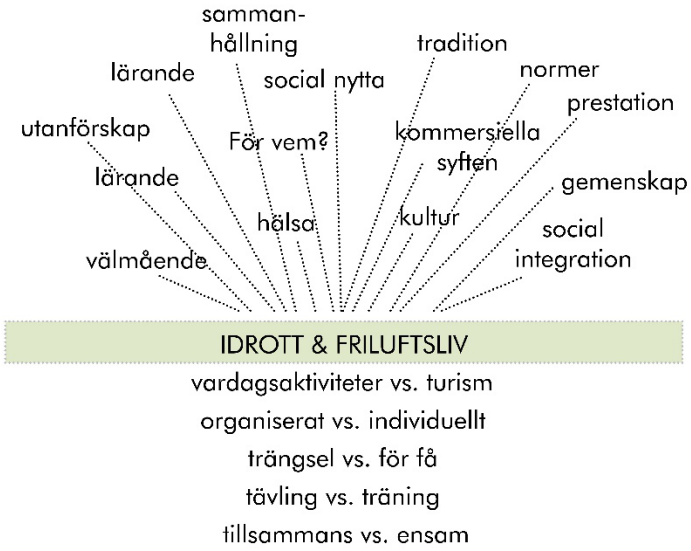
Det är viktigt att notera att detta möte hölls innan alla kontakter med potentiella deltagare i lärandegruppen hade tagits.

Forskarnas utgångspunkt i detta läge utgick ifrån ansökan och resultatet av den interna processen att definiera översgripande forskningsutmaningar. Inledningsvis hanterades inte sport och fritid som två separata spår utan mer allmänt. Då samtliga forskare har gjort ett flertal studier i Västsverige

blev detta den geografiska avgränsningen i ett inledande skede. Framför allt friluftsliv diskuterades i termer av att använda Bohusleden och Svartedalens naturreservat (norr om Kungälv) som fallstudieområde för hela Tema 2. På många sätt är naturområdet typiskt utifrån de aktuella frågorna och har relevans för många andra kommuner och regioner; det är svårt att ta sig dit utan privat bil, det är svårt att anordna parkeringsytor, det finns få möjligheter att gå längs en led (istället förutsätter det i princip på samma start- och målpunkt), det är svårt att få ”nya” användare eller samhällsgrupper utan tidigare vana att komma till naturområdet samt att tillgängligheten längs vandringsstigarna varierar stort inom området (exempelvis förekomst av spänger, stigarnas utformning, passager över vattendrag). Forskarna såg även möjligheter att studera många av frågorna ovan kring tillgänglighet och olika transportlösningar för hållbarhet genom att försöka involvera övriga kommuner (förutom Lilla Edet) som omgärdar friluftsområdet (Stenungsund och Kungälv) och med övriga lärandegrupper i programmet.

Eftersom programmets samverkansmodell förutsatte en kontinuerlig process tillsammans med praktiker sågs det inte som ett konstruktivt angreppssätt att forskarna själva beslutade detta. Intentionen var snarare att nå förankring hos övriga aktörer och säkerställa att deras kunskap kring problem och förutsättningar integreras. För att gå händelserna i förväg så blev resultatet av processen som beskrivs i denna rapport att studierna fick en bredare geografisk spridning och att den urspringliga idén övergavs då angränsande kommuner runt Svartedalens naturreservat inte var intresserade att delta i studien. Se bilaga 2 för de forskningsstudier som identifierades av lärandegruppen.

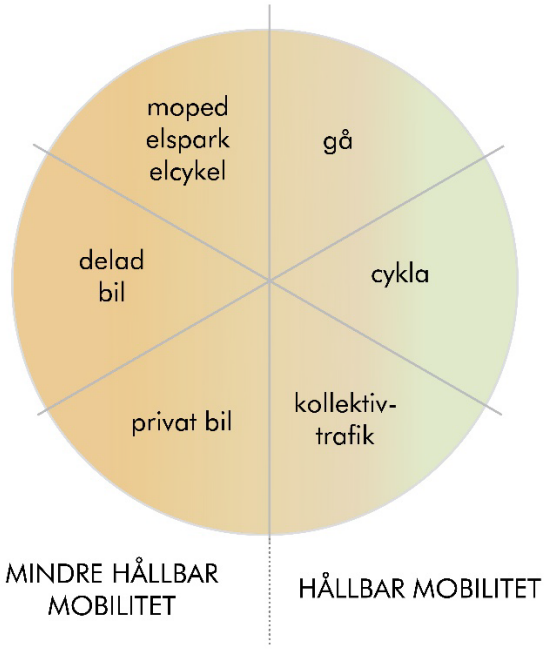
I mer allmänna termer diskuterade forskarna under möte 1 olika aspekter av hur forskningsprogrammet kunde konkretiseras. Det är viktigt att påminna om att i detta skedet hade forskare och praktiker inte träffats. Diskussioner kring forskningsprojektet, avgränsning, fokus och databehov sammanfattas nedan i figurerna 3a-d.



Figur 3a: Olika former för idrott och friluftsliv i relation till olika effekter i samhället

I figur 3a visas olika typer av nyttor i relation till idrott och friluftsliv. Här finns både primära nyttor (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 form sport och friluftsliv utövas. Exempelvis om det sker på vardaglig basis eller mer sällan eller om det handlar om träning eller tävling (nedre delen av figuren).

Figur 3b illustrerar de förflyttningssätt som här ses som hållbara på högra sidan i cirkeln. Där ingår att gå och cykla samt åka kollektivt. På andra halvan har vi de mindre hållbara transportlösningarna. Att åka privat bil är det minst hållbara alterniativet, därefter att dela bil/samåka och sedan moped, elcykel eller liknande där den avgörande aspekten är hur energin framställs. Att det är eldrivet är på ett sätt hållbart då det inte blir direkta utsläpp men där blir mer avgörande hur el och batterier produceras.



Figur 3b: Transportslag och hållbar mobilitet

I figur 3c visas en översikt av exempel på frågor som är i fokus i Tema 2 och som framkommit i diskussioner med lärandegruppen och forskarna samt vilka strategier som förekommer och/eller är möjliga.

Figur 3c: Strategier för hållbart resande och relevanta kunskapsfält där ytterligare kunskap krävs för idrott och friluftsliv

FÖRENINGAR ORGANISATIONER	Medlemsregister Enkät Observationer Beläggningsgrad Underhåll & förvaltning	Föreningsstatistik Enkäter Anläggningsstatistik Skyddade naturområden Policy, Program, Planer Aktivitetsstöd Underhåll & förvaltning	KOMMUN, REGION, STAT
UNIVERSITET HÖGSKOLOR	Öppen data (lantmäteriet) Öppen data (kommun) Öppen data (open street map) Trafikmodeller Stadsrumsmodeller Tidigare forskning Databaser Observationer/Intervjuer	Resvaneundersökningar Resenärsstatistik Mobiltelefondata Betalkortsdata Kamera Flödesmätningar	AKTÖRER, ÖVRIGA

Figur 3d: Tänkbara källor för information för forskning kring hållbara resor, mobilitet och tillgänglighet till idrott och friluftsliv.

I figur 3d visas en matris med idéer kring vad lärandegruppen ihop med forskarna ser som möjliga källor till data/material för de kommande studierna och vilken organisation som kan tänkas ha tillgång till densamma.

3 Lärandegruppens arbete

3.1 Etablering av lärandegruppen

I ansökan som låg till grund för Mistra Sport & Outdoors beskrivs lärandegruppen som central för att på bästa sätt dra nytta av samverkan mellan forskningen och vad som kan betecknas som ”praktik”. Syftet är att producera ny kunskap och nya lösningar för att uppnå ett mer hållbart idrotts- och friluftsliv i Sverige.

Att skapa lärandegruppen blev delvis en utmaning då vi utgick ifrån de organisationer som formellt ingick i ansökan, varav samtliga inte hade transporter som primärt intresse. Tema 2 Hållbara transportlösningar fick

initialt kontakt med nio intressenter som bildade lärandegruppen. En organisation lämnade (men är fortfarande med i ett annat tema) på grund av brist på medarbetare som kunde delta aktivt. Då gruppen saknade en deltagare med (kommunal och regional) planeringsinriktning kontaktades Sveriges kommuner och regioner (SKR) som var positiva till att ingå i lärandegruppen. SKR hade dessutom varit involverad i att arbeta fram underlaget till den Mistra-utlysning där programmet framgångsrikt sökte medel, vilket sågs som en betydande fördel.

Utöver dessa ingick forskarna som i Tema 2 representerar Göteborgs universitet, KTH och Chalmers.

Gruppens sammansättning inför det inledande arbetet som redovisas i denna rapport blev följande:

- Riksidrottsförbundet RF-Sisu Västerbotten
- Svenska parasportförbundet
- Naturvårdsverket
- Västtrafik
- Västkuststiftelsen
- Lilla Edets kommun
- Länsstyrelsen i Halland
- Sveriges kommuner och regioner (SKR)

De första sex organisationerna ovan ingick som medsökande i ansökan till Mistra. Dessa var således redan inledningsvis intresserade och beredda att avsätta tid för aktivt deltagande i programmet och Tema 2. Forskarna identifierade ett behov av en mer strategisk aktör inom fältet samhällsplanering varvid Sveriges kommuner och regioner (SKR) kontaktades.. Länsstyrelsen i Hallands län kontaktade temaansvarig innan det första mötet och var intresserade av deltagande i lärandegruppen utifrån sitt arbete med friluftsliv och kollektivtrafiktransporter. Detta kompletterade lärandegruppen med en viktig regional aktör för friluftsfrågor.

Forskarna ansåg att gruppens storlek och sammansättning var lämplig för att kunna starta processen att tillsammans identifiera vilka forsknings-frågor som gruppen skulle arbeta med under projektets återstående tid. Deltagarna var i övervägande del verksamma i Västsverige. Detta innebar att det inledningsvis fanns ett fokus på Västsverige som studieområde. Något som fick mindre inflytande över tid då studier kommer att genomföras i både Uppsala, Örebro och Göteborg.

Sammanfattningsvis var slutsatsen att deltagarna i lärandegruppen representerar ett brett spektrum av olika intressen och teman i samhället. Både idrott och friluftsliv blev inkluderade såväl som myndigheter och kommuner. Det fanns en samsyn kring att deltagare kunde tillkomma och försvinna under processen, men att det var rimligt att starta arbetet med den existerande uppställningen. I kapitel 4.2 diskuteras förändringar som skett i gruppens sammansättning och hur detta har påverkat arbetet.

3.2 Lärandegruppsmöte 1

Som en effekt av Covid-19 pandemin hölls samtliga lärandegruppsmöten digitalt på distans. Det ska påpekas att det gick nästan ett år (juni 2020 – april 2021) mellan det första forskarmötet och det första mötet med lärandegruppen i Tema 2. Denna tid användes till att forma projektets innehållsmässiga utmaningar på nationell nivå samt att börja forma lärandegruppen.

Lärandegruppsmöte 1 inleddes (för agenda, se figur 4) med att deltagarna i lärandegruppen presenterade sig och sina arbetsuppgifter samt vad man förväntade sig av deltagandet i lärandegruppen. Forskarna gjorde lite mer omfattande presentationer av respektive ämnesfält och tidigare relevant forskning. Forskarnas presentationer finns uppladdade här - länk. Inför mötet sändes en enkät ut till deltagarna med frågor kring vilka frågor som respektive organisation såg som relevanta etc., se nedan.

Lärandegrupp Tema 2 – Hållbara transporter

Möte 1: 13 april 2021

Möteslänk: https://gu-se.zoom.us/j/63783865266

Program

13.00 – 13.45	*Del 1: Lära känna varandra och Mistra Sport and Outdoors*
	Kort om programmet, lärandegruppens arbete och mål på kort och lång sikt.
	Korta (5 minuter) presentationer från deltagarna. Vilka är vi, vad jobbar vi och vår organisation med. Samt tankar och förväntningar inför det kommande arbetet. Ser vi oss själva i någon speciell roll?
	Presentation av deltagarenkäten. Vilka viktiga inputs tar vi med oss om gruppens intressen och kompetenser?
13.45 – 14.00	Paus
14.00 – 14.45	*Del 2: Forskarnas roll i programmet*
	Forskarna presenterar sin forskning med fokus på Mistraprogrammets tema
14.45 – 15.00	Paus
15.00 – 16.25	*Del 3: Workshop: Från utmaningar till konkret forskning, steg 1*
	Presentation av programmets identifierade utmaningarna/frågor som utgångspunkt för vårt fortsatta arbete
	Gemensam workshop där vi kopplar samman förväntningar, intressen och erfarenheter med programmets identifierade utmaningar.
16.30	Mötet avslutas

Figur 4: Agenda för lärandegruppens första möte.

Här följer några korta punkter från respektive presentation:

Riksidrottsförbundet (RF-Sisu)

- Företräder idrottsrörelsen
- Leder en organisation som jobbar med idrottsföreningarna - SISU + socialt företagande inom idrottsrörelsen
- Representerar RF – jobbar i Västerbotten
- Ser sig som en länk mellan det nationella och det lokala (föreningen)
- Har ibland fått ta på sig hatten för hela civilsamhället
- Hållbarhetsfrågorna heta i idrottsrörelsen
- Förväntan på projektet är att lära sig mer och att bidra kring hållbarhet

Västtrafik

- Jobbar för att underlätta för människor att testa nya sätt att resa som gör att de inte behöver använda bilen lika mycket. Förutom att erbjuda attraktiv kollektivtrafik kan det handla om att till exempel kombinera cykel och kollektivtrafik eller att underlätta för cykel som resealternativ.
- Det hållbara resandet ska vara norm, fler ska resa hållbart
- Kollektivtrafik kan inte lösa detta själva
- Jobbar med cykel och gång
- Jobbar med resebeteende och förändring
- Driver projekt kopplade till information och kampanjer
- Beteendeförändringar genom att resande får testa olika vanor
- En jämlikhetsfråga

Svenska parasportförbundet

- Idrottskonsulent och eventkoordinator nationellt, sitter i Östersund
- Jobbar med de paralympiska idrotterna
- Tillgänglighet är en central punkt i hela verksamheten och hållbarhet
- Viktigt att kunna ta sig ut och röra på sig och sporta
- Höga förväntningar på programmet
- Stora event är viktiga för synlighet
- Fokus på inkluderingsfrågan

Sveriges kommuner och regioner (SKR)

- Fil. dr. i historia med idrottsinriktning
- Expert inom idrottspolitiska frågor
- Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad – kultur och fritid
- Mycket jobb med anläggningar och planering, idrott och rörliga friluftslivet
- Transporterna en viktig del
- Material, konstgräs, hållbarhet, lekplatser – beställargrupp upphandling

Västkuststiftelsen

- Förvaltar 280 naturreservat i Västsverige
- Samordnar vandring och cykelleder
- Jobbar med marknadsföring och besöksfrågor
- Studerar besöksflöden, vill sänka tröskeln för besök i naturen

Lilla Edets kommun

- Tf Samhällsbyggnadschef
- Station Lödöse – befolkningstillväxt och nya etableringar runt ny kollektivtrafiknod
- Bohusleden och en pilgrimsled går igenom kommunen
- Synergi; nå olika aktiviteter enkelt
- Aktivt föreningsliv i kommunen: fotboll, ridning, innebandy etc. Laxfiske.
- Lödöse expanderar runt stationen, ny skola och ny idrottshall (ej nära övrig kollektivtrafik)

Länsstyrelsen i Halland

- Friluftsstrateg – representerar även andra län i ett nätverk
- Jobbar efter friluftsmålen, där 'tillgänglig natur' är nummer ett
- Jobbat med transportfrågor. Bilparkering går exempelvis inte att bygga ut för att svara upp mot behovet utan alternativ behövs
- Länsstyrelsen är förvaltare av frilufts- och naturområden
- Naturturism i kombination med landsbygdsutveckling
- Pandemin har satt transporterna i centrum. Alternativ till fler nya parkeringar?
- Olika projekt med nya busslinjer specifikt till naturområden
- Hur kan vi ta reda på vad som är "best practice"?

Naturvårdsverket

- Ansvarig myndighet för friluftslivs- och naturskyddsfrågor i Sverige.
- Intresserad av fritidsaktiviteter
- Hur kan fler få tillgång till fritidsaktiviteter?
- Hur kan fler få tillgång till friluftsaktiviteter utan bil?

Dessa presentationer kompletterades med resultaten från en enkät som deltagarna hade besvarat före mötet. Frågorna handlade om tillgänglighet och transporter i relation till idrott och friluftsliv. På frågan vad aktörerna ansåg var viktigast lyftes följande:

- Att inkludera många samhällsgrupper.
- Att platser för idrott och friluftsliv behöver finnas i närheten där människor bor.
- Att säkerställa att det inte blir för högt slitage.
- Att minska beroendet av privatbilism och förbättra möjligheter att kunna gå och cykla.
- Att öka möjligheter för äldre att ta sig till anläggningar och till naturen.
- Att ha mer servicefunktioner vid friluftsplatser (toa, info, väderskydd m.m.)
- Att öka synligheten generellt av sport- och friluftsaktiviteter i städer och samhällen, de ska vara närvarande i våra livsmiljöer.

På frågan om vilka frågor som aktörerna såg som särskilt angelägna för respektive organisation nämndes följande:

- Att få fördjupad kunskap om tillgängligheten till anläggningar och miljöer och koppla det till hållbarhetsfrågor.
- Att öka kunskapen om trender inom resande och resmönster för att anpassa kollektivtrafiken och minska bilberoende. Tillgänglighet för alla samhällsgrupper. Studera förutsättningar för kombinerade resor (cykel och kollektivtrafik).
- Att bättre förstå besökstryck och studera alternativa lösningar istället för att bygga fler parkeringsplatser invid områden/anläggningar.
- Att lyfta och prioritera fritidsresor med kollektivtrafik och inte bara se till behov som följer av arbets- och studieresor.

Slutligen fick deltagarna också redogöra för vilka förväntningar som fanns på arbetet i lärandegruppen. Här framkom att de flesta förväntade sig ökad kunskap inom områden som tidigare inte, eller i begränsad omfattning, har

beforskats. Man hoppas kunna använda resultaten för att informera samhällsplaneringsprocessen, eventuellt med nya index, normer eller strategier. att få tillfälle att resonera kring problemformuleringar, men också få till sig var kunskaps-/forskningsfronten ligger idag där forskare såväl som 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 miljömässig 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 där vi förväntar oss få mer kunskap i detta projekt.

Nästa steg vid detta första möte var att tillsammans diskutera reflektionerna kring de presentationer som hörts. Vilka frågor är intressanta? Vad behöver vi veta mer om? Detta samlades som anteckningar på ett digitalt arbetsbord via verktyget Miro. För att säkerställa en inkluderande och detaljerad sammanställning av allas bidrag användes ett digitalt gemensamt ”skrivbord” där alla förslag samlades[2]. Eftersom samtliga möten med lärandegruppen hölls digitalt var detta verktyg mycket lämpligt och naturligt att implementera. Förutom att fungera som gemensamt arbetsrum där allt material sparades användes Miro även för att redovisa forskarnas stegvisa strukturering av materialet. Här kunde alla deltagare se hur olika frågor och idéer grupperades på olika sätt av forskarna. Det var först i samband med möte 4 när de slutliga fyra delstudierna presenterades som de olika skrivborden övergavs eftersom

[2] Se http://www.miro.com

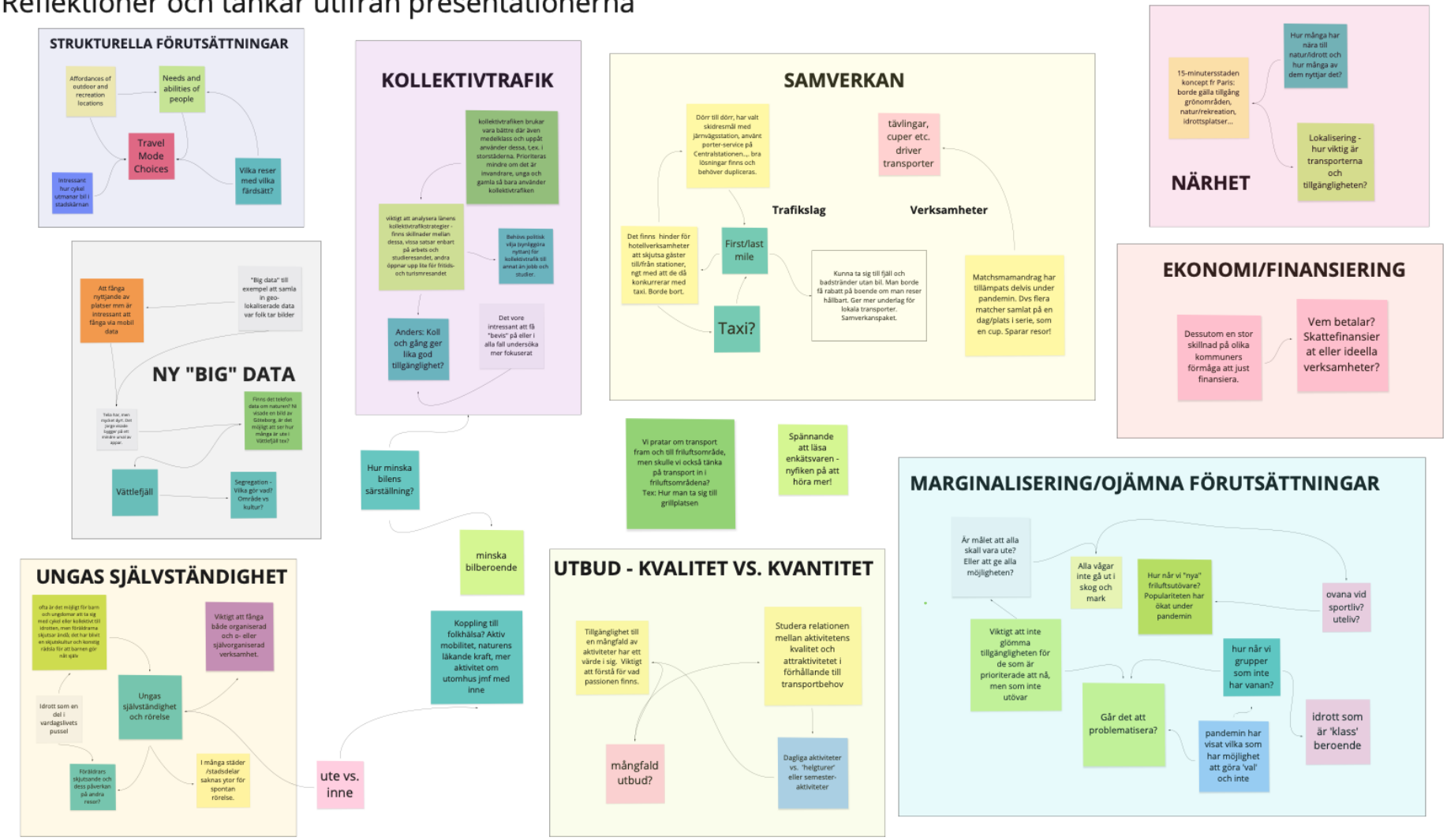
processen då hade betydligt färre interaktiva inslag. Processen finns emellertid dokumenterad genom arbetssättet och användandet av Miro.

I figur 6 visas de reflektioner som lärandegruppen kom fram tillsammans med ett första försök att strukturera dessa i olika teman. Denna struktur var ett första steg i en process att bearbeta alla inspel och förhoppningsvis väcka ytterligare funderingar kring gruppens olika bidrag och om de eventuellt kan hänga samman.

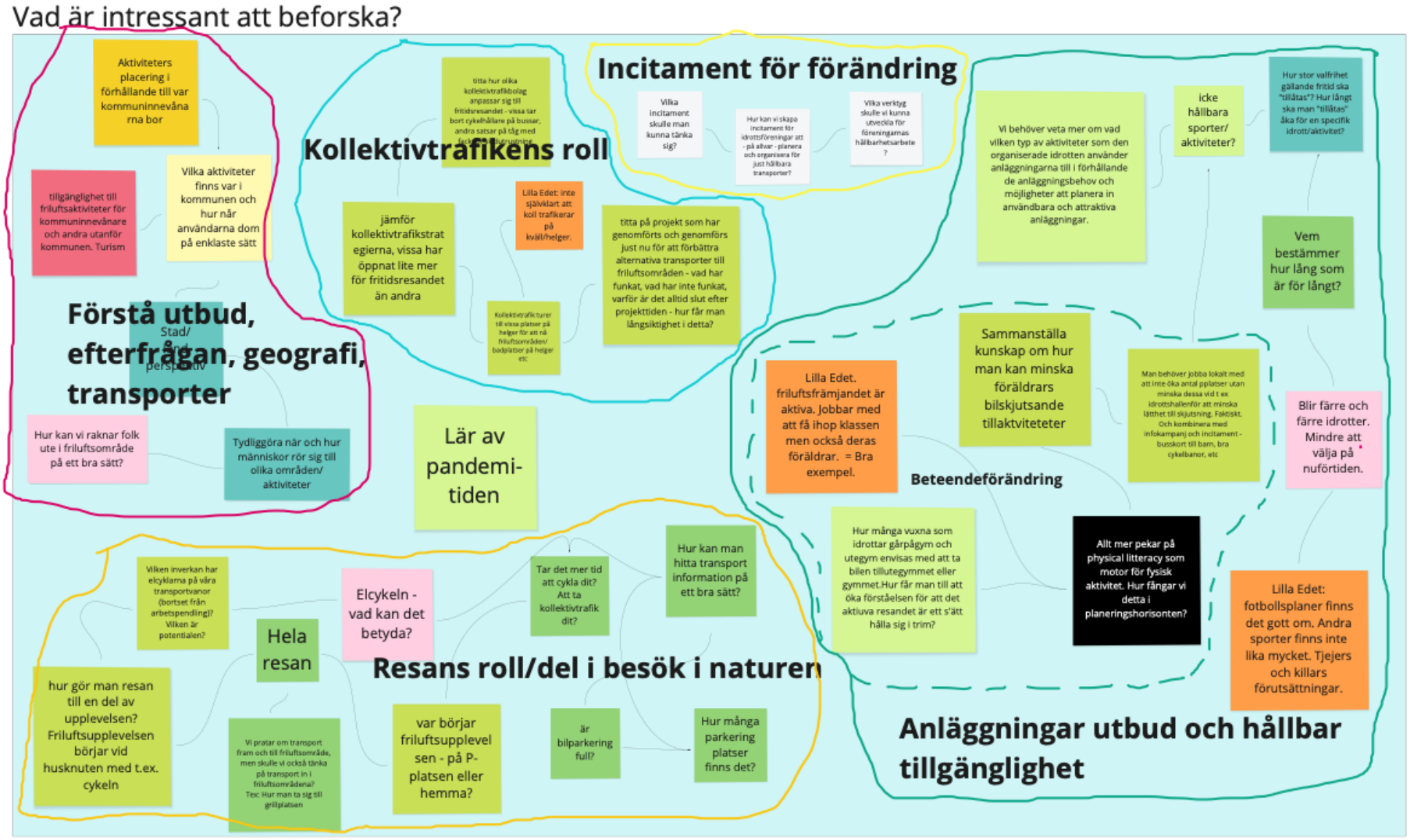
Gruppen fortsatte sedan i riktning mot den mer konkreta frågan: **vad anser vi vara viktigt att forska om?** Detta resulterade i ytterligare ett arbetsbord i Miro med tankar och idéer. Dessa redovisas i figur 7. Även här gjorde forskarna ett försök att samla ihop inspelen i grupper/teman. Dessa var åter igen endast utgångspunkt för vidare diskussion och analys. Det ursprungliga digitala arbetsbordet sparades om man ville gå tillbaka och starta om från början med allas kommentarer. Materialet hanterades som ett levande dokument där samtliga deltagare hade möjlighet att komplettera och kommentera.

Det sista steget var att börja fundera på det som planerades att bli huvudsyftet för möte 2; att gemensamt arbeta fram ett antal konkreta forskningsstudier. Vi startade ett tredje arbetsbord i Miro med frågan: **vilka studier är viktiga att göra i vårt tema samt att ge exempel på tidigare studier eller rapporter som är relevanta**. Detta arbetsbord är inte illustrerat i rapporten då den egentliga diskussionen och utvecklingen av forskningsfrågor fortsatte på de två föregående arbetsborden som illustreras i figur 6 och 7. Syftet var att börja tänka i termer av konkreta forskningsstudier inför möte 2, där Miro lämnades öppet för inspel fram till påföljande möte den 18 maj.

Reflektioner och tankar utifrån presentationerna



Figur 6: Sammanställning av gruppens reflektioner efter samtliga presentationer.



Figur 7: Sammanställning av gruppens idéer kring vad som är intressant och viktigt att forska om.

3.3 Lärandegruppsmöte 2

Drygt en månad efter det första mötet träffades lärandegruppen för en andra digital träff den 18 maj 2021, för att fortsätta arbete gällande forskningsfrågor, se figur 8 för agenda.

08.30 – 09.00	Välkommen, kort sammanfattning av förra mötet samt dagens program och mål. Återkoppling till Miro-board 1 & 2
09.00 – 09.30	Nytt bord 4. Diskutera och utveckla kategorierna från bord 1 & 2.
09.30 – 09.45	Paus
09.45 – 11.00	Fortsättning Bord 4. Diskutera och identifiera viktiga forskningsfrågor och hur dessa kan formas till studier. Konkret med förslag på datainsamling, tänkta resultat och eventuella fallstudieområden.
11.00 – 11.10	Paus
11.10 – 11.30	Forskarnas reflektioner utifrån forskningsbarhet och genomförande
11.30 – 12.00	Gemensamt urval/gradering/rangordning av förslag från bord 4. De utvalda placeras på nytt bord 5.
12.00	Mötet avslutas

Figur 8: Program för lärandegruppsmöte 2.

Efter en kort introduktion började mötet med att diskutera forskarnas försök att strukturera resultatet på arbetsborden från möte 1 (figur 6-7). Samtliga deltagare fick kommentera vad de tycker är viktigast och om det är något forskarna har missat att ta upp.

Denna runda fungerade som en katalysator för en mer allmän diskussion om utmaningar och idéer för studier. Gruppen tog vara på möjligheten att bygga vidare på detta inledande engagemang och diskussion och utveckla tankar och idéer utifrån denna. Detta innebar att dagsprogrammets initiala struktur och syfte att reducera och fokusera frågor lämnades. Forskarna hade redan innan mötet tagit beslut om att hålla programmet öppet för förändringar. Framför allt var det viktigt att ge samtliga deltagare utrymme att diskutera och komma med förslag. Detta för att undvika att risken att enstaka deltagare tar över och driver diskussionen efter sina egna intressen. Ur lärandegruppens perspektiv innebar denna flexibla och inkluderande hållning att vi under mötet hade en mycket givande diskussion med inspel från alla medverkande. Här följer exempel på tankar och reflektioner från deltagarna. Vi tycker att detaljrikedomen är viktig att förmedla.

SKR

- *Hur ser det vetenskapliga kunskapsläget ut? Vad är viktigt att beforska?*
- *Vilka aktiviteter bidrar till en bättre hälsa i förhållande till transporten? Exempelvis närhet och nyttjande av resurser, eller enstaka nyttjande vs. stora grupper. Vilka aktiviteter ger goda hållbarhetseffekter. Effekter → folkhälsa, demokrati, social inkludering och/eller att röra sig.*
- *Glöm inte bort den stora roll som den* ***organiserade idrottsrörelsen*** *har för ett bättre samhälle.*
- *Elit vs. bredd – väldigt få program syftar att få fram elit. Men ändå är man ofta intresserad av att stödja elitutbildning eller elitlag.*

Västtrafik

- *Rörelse behöver inte bara vara organiserad. Många kommuner hör av sig och är oroade kring barnfetma och minskad fysisk aktivitet. Hur fångar man upp lusten i rörelse?*
- *Pandemins effekt på rörelse och transport – hur viktig tillgången till bil har blivit. Vilka rör sig i naturen? Förstår vi hur vi kan göra det tillgängligt för alla?*
- *Det finns ett ökat intresse för att kollektivtrafikens uppdrag skall kunna spänna över fler typer av resor än studie- och arbetspendling viket är det primära uppdraget.*
- *Forskarkommentar: Har ni diskuterat nästa pandemi?*
- *Vi vill självklart att alla ska känna sig trygga och ska kunna åka kollektivt. Pandemin tydliggjorde dock att det fanns många i samhället som inte hade något annat val än att åka kollektivt, trots våra rekommendationer att undvika kollektivtrafikresor.*
- *Även att andra resor prioriteras jämte studie- och arbetspendling. Nedgång på vissa resor ger möjlighet på andra håll. Fritidsresandet är en "bubblare".*
- *Pandemin har gett färre resenärer vilket kommer att få negativa effekter på finansieringen av kollektivtrafik.*
- *SOM-institutet har studerat tillit i relation till mobilitet.*

RF

- *Viktigt att ha med sig en nyansering i vad som är idrott och vad som är oorganiserat.*
- *Elitidrott är i de flesta fall inte speciellt kommersiell.*

- *På vilket sätt kan den organiserade idrotten (klubbar) vara en del av lösningen? Är detta bara en effekt av samhället i stort eller kan man ta täten?*
- *Klyftan växer mellan de som rör sig och de som inte rör sig. Idrottsrörelsen kan hjälpa till att sänka trösklarna för grupper som behöver röra mer på sig.*
- *Physical literacy (Almond & Whitehead 2012). → studier: Exempelvis vägen till skolan.*
- *Idrotten som socialt nätverk → hur kan idrotten vara en del av rörelsen som handlar om att idrotten ska bli hållbar i ett samhällsperspektiv?*
- *Samverkan med exempelvis Västtrafik. Klimatmatchen. Idéer även testade i Oslo.*

Västkuststiftelsen

- *Resans roll i naturbesök mycket intressant. Mätningar visar att 70% tar bilen. Oftast korta resor. Hur kan man på ett bättre sätt få ut folk i naturen, men andra transportmedel än bil?*
- *Hur kan man exempelvis börja sin naturupplevelse med en promenad?*
- *Bra idé med bussar som servar Bohusleden.*

Naturvårdsverket

- *Ser problemen både som transportexpert och som förälder*
- *Det finns ingen representerad från Folkhälsoinstitutet – vardagsrörelse och vikten av att gå och cykla.*
- *Under pandemin skiljer vi oss mot andra länder genom att vi inte har gjort samma omvandling och styrmedel för att ta bort bilar. Istället har man sponsrat parkering. Bara en svensk modell. Alla har dock inte tillgång till bil under pandemin.*
- *De som inte har bil är hänvisade till andra trafikslag.*
- *Vad är det som gör att viss rörelse är OK? Men inte annan rörelse? Exempelvis att ta bilen till gymmet.*
- *Självkörande fordon → kan leda till mer bilkörande (Pernestål 2020).*
- *Attityder för att använda olika färdsätt. Skepticism till kollektivtrafik, status med eget utrymme/egen bil.*
- *Restidskvoten behöver vara till fördel för alternativ till bilen för att påverka val av färdsätt, dvs behöver gå minst lika snabbt att resa med alternativet. Skillnad mellan olika aktiviteter.*

- *Exempel: Dyrt för samhället att ta bilen. Parkering i tätorter, i Uppsala är kostnaden 120 miljoner men man tar bara in 30 miljoner.*
- *Gent, Belgien: zoner som gör att man inte kan ta bilen rakt igenom staden utan måste åka ut och in. Skall utvidgas till förorterna. Gång- och cykeltrafik ökar.*
- *Hallbrist vs. parkering…. piska vs. morot. Funktionsblandning viktigt för hållbart resande, dvs här: bygga sportanläggningar där folk bor.*
- *Om man vill utveckla sig i en sport krävs ofta resor till platser för träning. Exempelvis skulle man i stället kunna ha ambulerande instruktörer.*
- *Städer snäppet under storstäderna, de har mycket plats/ytor för fritidsaktiviteter och även biltrafik, inte glömma dessa.*

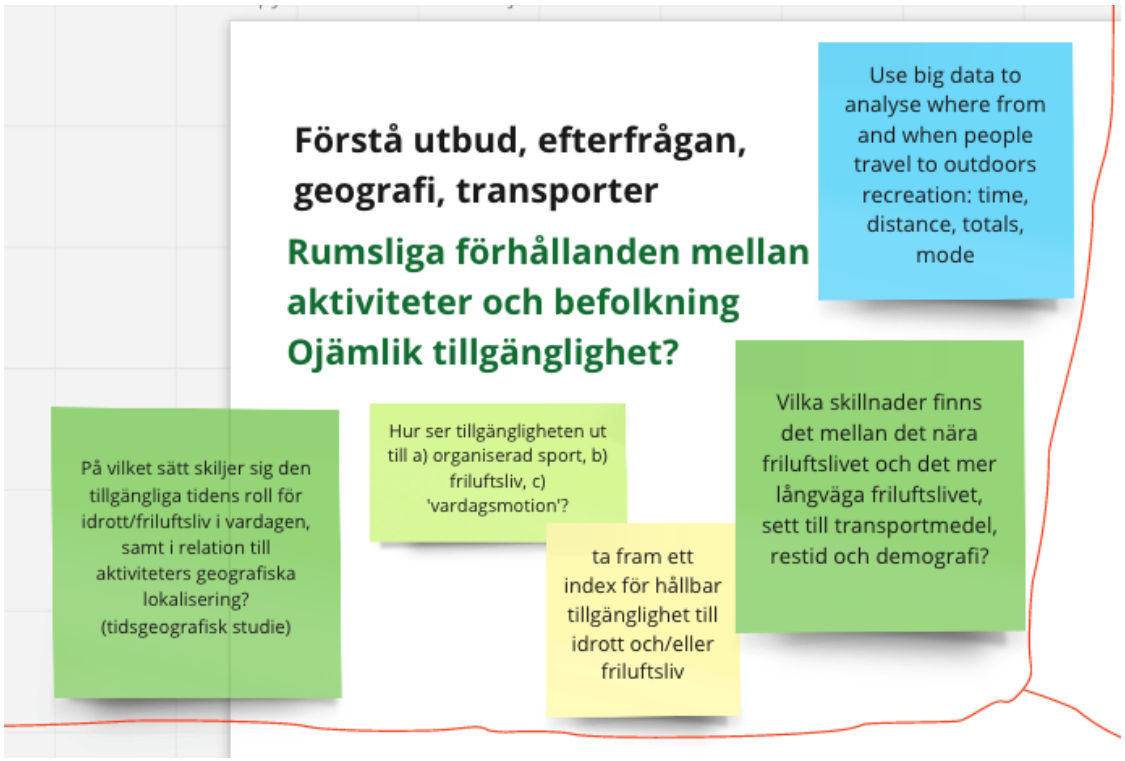
Länsstyrelsen Halland

- *Hur får vi in friluftsliv tydligare i samhällsplaneringen? Exempelvis anpassning av kollektivtrafik.*
- *Kan man tänka om i kollektivtrafiken? Bort från pendlingen som idag är det prioriterade (krävs större fokus på fritidsresor). Organisatoriska frågor.*
- *Exempel finns på många olika håll där man startat busslinjer ut till naturområden. Varför blir dessa inte etablerade permanent? Varför börjar vi om hela tiden? Utvärdering → "blueprint" för att i framtiden ändra styrdokument och politik.*
- *Exempel Höga kusten och hemesterbussen i Kungsbacka.*

Vi nådde inte hela vägen under möte att välja ut och tillsammans besluta om 3-4 studier. Under den avslutande diskussionen kom gruppen istället överens om att forskarna får i uppgift att identifiera och mer detaljerat skriva fram ett antal studier baserat på diskussionen. Dessa kommuniceras sedan ut till deltagarna i lärandegruppen för kommentarer och eventuell rangordning. Både resultatet från dagen och forskarnas process med att identifiera studier uppdateras kontinuerligt på Miro.

Nedan följer en kortfattad redogörelse och funderingar kring resultatet av lärandegruppsmöte 2. Framställningen är baserad på breda tematiska kategorier och med en del mindre omflyttningar av forskarna. Observera att detta är resultatet innan forskarmöte 2.

Det första området handlar om grundläggande kunskap om tillgänglighetsgeografin för idrott och friluftsliv, se figur 9. Detta är viktig kunskap som saknas. Det finns lokala studier på specifika platser för vissa verksamheter, men här handlar det om att förstå helheten och att kunna jämföra grupper, verksamheter och platser med samma mått.

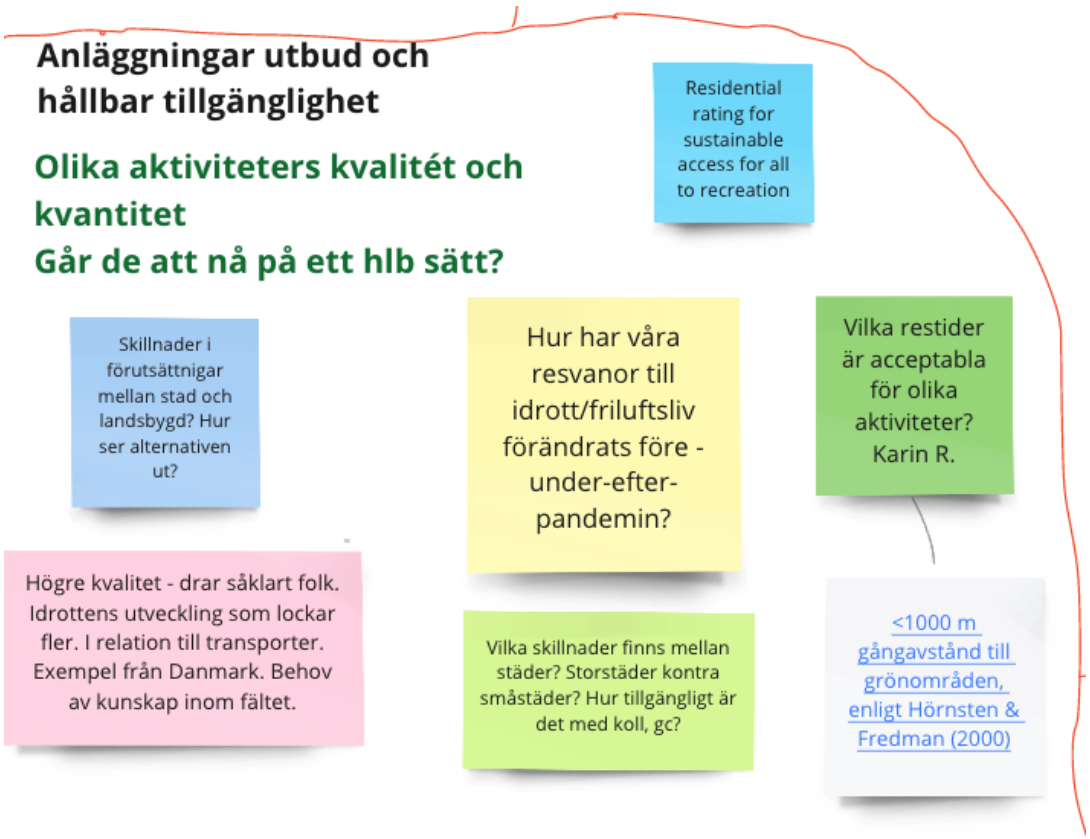


Figur 9: Område 1 - geografi, tillgänglighet, utbud och efterfrågan

I område 2 återfinns en mer heterogen samling idéer figur 10). Det handlar om skillnaderna mellan olika transportslag (inklusive gång). Både dess potential för att skapa tillgänglighet, men även dess roll som främjande av folkhälsan. En utgångspunkt är att olika transportslag har olika förutsättningar, inte minst i relation till friluftsliv som helhetsupplevelse. Här förs fram tankar på att med aktiva transportmedel (gång/cykel) börjar resan redan när man lämnar hemmet. Här kopplas även olika sociala aspekter som självständighet och jämlikhet samman med olika transportsätt.

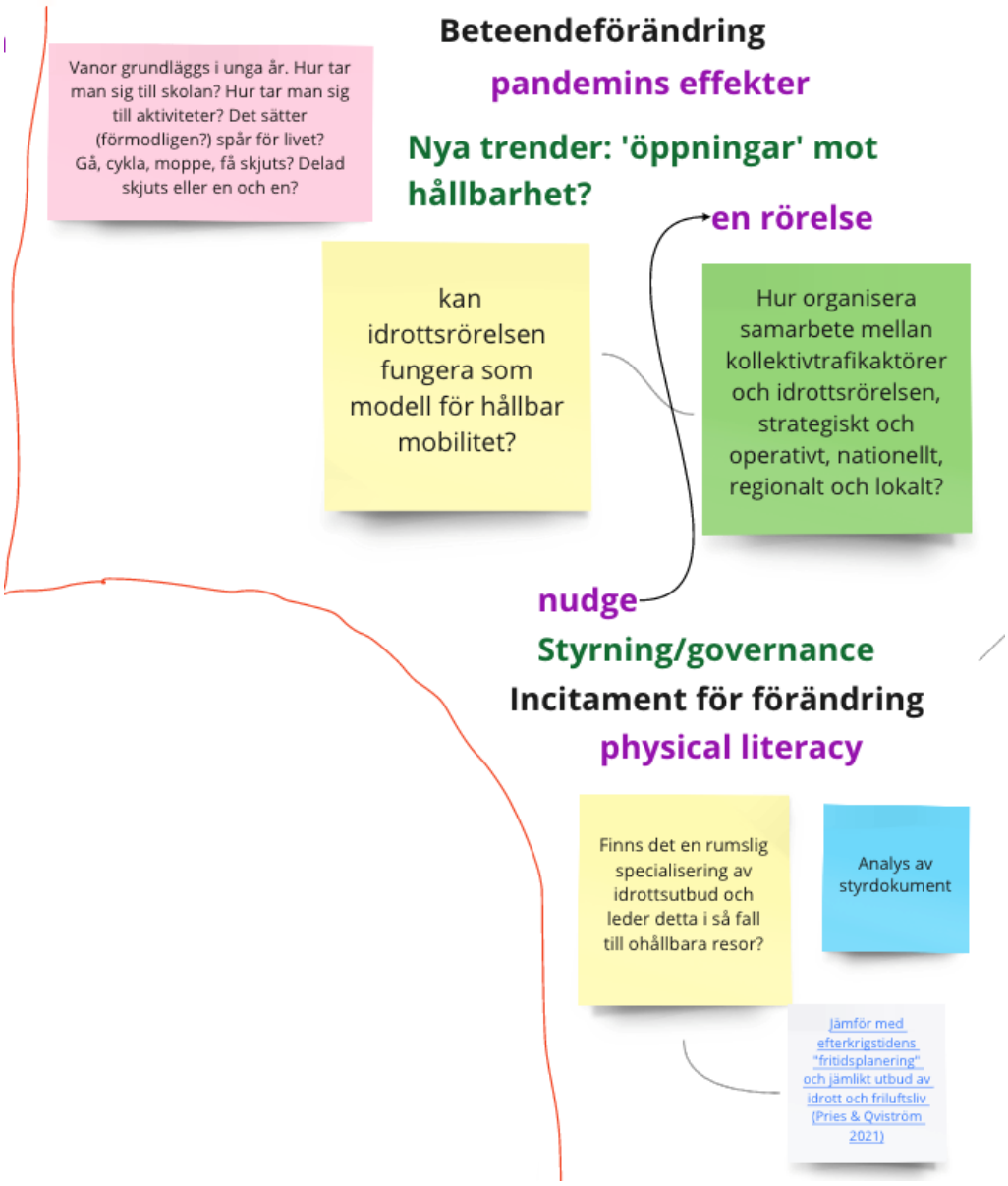
Figur 10: Område 2 - transportslag och resor

Område 3 behandlar idrotts- och friluftslivsaktiviteters koppling till anläggningar och platser, se figur 11. Men dessa ”målpunkter” för invånarna är sällan av samma kvalitet. Bara för att man har en anläggning eller idrottsplats behöver detta inte per automatik innebära god tillgänglighet för många olika idrotter. Kanske är det endast fotbollsplaner på platsen? Vissa kommuner satsar aktivt på att skapa goda förutsättningar för idrott och friluftsliv och har ett stort utbud. Men är det tillgängligt med annat än bil?



Figur 11: Område 3 - anläggningar och geografisk tillgänglighet

Inom område 4 diskuterades både beteendefrågor kring hur vi rör oss och hur vi reser (figur 12). Detta sågs som ett områdedär programmets grundläggande syfte att starta en rörelse för ökad hållbarhet blir aktuell. Att förändra människors resebeteende kräver många olika typer av aktörer inom hela forskningsprogrammet, där idrottsrörelsen skulle kunna ha en roll som föregångare i omställningen till ett mer hållbart resande. Detta kräver emellertid samverkan mellan flera av lärandegruppens medlemmar, men också aktörer utanför denna krets.



Figur 12: Område 4 -resebeteende

Målsättningen var att forskarna skulle ha ett möte den 30/5 där ett antal studier identifierades utifrån resultatet av lärandegruppsmöte 2. Slutligt urval och fördelning av olika deltagare i respektive studie kräver dock att deltagarna i lärandegruppen får tid att förankra dessa i sina respektive organisationer. Därför diskuterades ett ambitiöst mål att samtliga steg skulle vara färdiga innan midsommar. Detta visade sig inte vara realistiskt, utan målsättningen blev istället att utfrån resultatet av forskarmöte 2 (se

avsnitt 3.4) skulle deltagarna vara färdiga med val av studier till lärargruppsmöte 3 i september 2021 (se avsnitt 3.5)

3.4 Forskarmöte 2

Det andra forskarmötet den 30 maj 2021 syftade till att sammanställa de förslag och idéer som diskuterades under lärandegruppsmöte 2 samt skriva fram en slags bruttolista på möjliga studier. Gruppen hade tillsammans beslutat att detta var en rimlig väg framåt. För att stödja den planerade processen valdes att sammanfatta arbetet genom förslag på tio konkreta forskningsstudier. Projektens titlar har sammanställts nedan i figur 13. För den fulla beskrivningen som sändes ut till deltagarna, se bilaga 1. Återigen är det på sin plats att förtydliga att förslagen var utformade som förslag, fullt möjliga att förändra, komplettera eller förkasta.

Studie	Titel
1	Idrottsrörelsen som modell för hållbar mobilitet
2	Folkhälsa och aktiv mobilitet
3	Friluftsliv utan bil - går det?
4	Sport- och friluftsplatsers sociala upptagningsområde
5	Vilken är skillnaden mellan människors uppfattning om tillgänglighet och den uppmätta tillgängligheten till friluftsaktiviteter?
6	Big data seasonal patterns: Where are the points of interest for leisure? What are the flows?
7	Utveckla ett index för hållbar tillgänglighet till idrott och friluftsliv
8	Vilka reser inte och vad gör de?
9	Recreational walking and the gravity of landscapes: exploring 'spatial demands – doktorandstudie
10	Required mobility for recreational walking: mapping spatial and temporal transport patterns. – doktorandstudie

Figur 13: Sammanställning av förslag på forskningsstudier som underlag för lärandegruppsmöte 3.

En viktig funktion var att koppla deltagarnas idéer och tankar med forskarnas kompetenser. Processen växlade mellan samverkan och att forskarna (baserat på de formulerade tänkbara studierna), säkerställde att de föreslagna studierna låg inom deras fält och kunskapsområden. Det

kom fram många intressanta och relevanta idéer där många hamnade så att säga utanför forskarnas fokusområden. Det var därför viktigt att förmedla och precisera vad som var möjligt och rimligt att göra inom ramen för Mistra Sport & Outdoors-programmet.

3.5 Lärandegruppsmöte 3

Inför det tredje mötet den 3 september 2021 fick samtliga deltagare i lärandegruppen en sammanställning av de tio förslagen på forskningsstudier baserat på det tidigare arbetet (se figur 13 och bilaga 1). Deltagarna blev även uppmanade att fundera på vilka studier de tyckte var viktigast att prioritera och därtill identifiera 3-4 av dessa. Syftet var att ta steget från många goda förslag till ett hanterbart antal studier som grund för det fortsatta forskningsarbetet. Antalet studier och omfattningen på studierna behövde anpassas till forskningsprojektets tidsramar och till forskningskompetensen inom Tema 2. Genomläsningen av förslagen och uppmaningen att prioritera bland dessa, ledde till en mer konkret och praktiskt framåtblickande diskussion än vid tidigare möten. Här nedan följer ett urval av reflektioner från lärandegruppen:

- *Det är viktigt att vi är kunniga och tydliga med relationen till kunskapsläget. Vi skall inte forska om det vi redan vet. Exempelvis aktiv transport.*

- *Svårt att välja, många intressanta frågor. Studie 1,2,4,7 högintressanta, med olika utmaningar/uppgifter/intressen för vår organisation:*
    - *Studie 1) vi kan rekrytera föreningar, kommuner, ledare.*
    - *Studie 2) RF/SISU har inget anläggningsregister, men kan bidra att komplettera.*
    - *Studie 4) viktigt att jämföra olika geografier. Exempelvis Göteborg, Uppsala och Östersund.*

- *Studie 7) Ser vi som en mer strategisk studie.*
    - *Beträffande studie 7 (index för hållbar tillgänglighet) finns det mycket öppen data att ta del av i Kolada. https://www.kolada.se/*
- *Prioritering av projektförslag:*
    - *Studie 1) ser spännande ut. Ökad kunskap om detta relevant och bra för föreningar och kommuner*

    - *Studie 4) detta (den sociala dimensionen) funderar man ju på i snart för varje aktivitet*
    - *Studie 7) ett index är relevant ja … men skulle det användas? Skulle kräva en väldigt nära samverka med aktörer…..*

- *Projekt 7 – jag håller med, kan ha stor potentiell effekt.*
    - *Jfr. exempelvis Umeå – kan man skapa gemensamma grönområden??*
    - *Jfr även RF modellen där man använder sig av Rörelsefaktor (se länk: https://www.rf.se/RFarbetarmed/idrottsanlaggningarochidrottsmiljoer/rorelsefaktor)*

- *Vi prioriterar ett projekt, nummer 3. Hur kan friluftsområden bli mer tillgängliga?*
    - *En intressant aktör för projektförslag 3 är Friluftssamordnare i länsstyrelse-nätverket. Här pågår olika aktiviteter.*
    - *Till exempel Världsarvet Höga kusten och Västtrafik + länsstyrelsen i Västra Götaland.*

- *Vi är mest intresserad av att få fram ett (nationellt) index för hållbar tillgänglighet*[3].
    - *Den och flera av de andra frågorna funkar som insamlare av material, vilket kräver och driver behov av samverkan.*
    - *Även önskvärt att ha mer a scenario-tänk i formuleringarna över lag*

Sammanfattningsvis blev resultatet av detta steg i mötet följande:

- Frågan om att samla digital planeringsinformation lyftes som en ny fråga i relation till studie 7, där samtliga deltagare kunde se en stor nytta. Den skulle även kunna vara viktigt för övriga teman. I praktiken innebar detta att Tema 2 skissar på en struktur för en geo-data om idrott och fritid i Sverige.
- Deltagarna hade över lag svårt att välja endast en studie. Det är mer rimligt att ha en något flexiblare tillvägagångssätt så att en aktör kan vara med i två olika studier, men eventuellt med olika intensitet.
- Det behövdes ytterligare ett möte där vi slutligen kan minska ner antalet projekt till ett hanterbart antal. Efter detta görs en konkret tidsplan för respektive delprojekt/studie så att alla är informerade om sin egen och andras medverkan.

[3] Kopplar till ett uppdrag som Naturvårdsverket har kring geo-data och friluftsliv.

- Forskarna tydliggjorde vikten av att precisera vad som är det önskvärda resultatet och/eller den önskvärda implementeringen i varje studie – vad är det vi ska göra? Vi ska ha enats om målet/syftet för studien i förväg. Det är viktigt att undvika att börja studier utan tydliga gemensamma mål.

3.6 Lärandegruppsmöte 4

3.6.1 Inledning

Den tänkta processen i fas 1 att i lärandegruppen stegvis tillsammans "destillerar" fram ett antal gemensamma forskningsfrågor hade nu kommit till ett läge där det krävdes att diskussionen, tankarna och frågorna fokuserades till ett färre antal studier. Syftet med ett fjärde möte var att kort presentera de fyra områden som i möte 3 hade rönt störst intresse inom gruppen i Tema 2. Dessa bestod av tre projekt (B, C och D) där respektive deltagare fick välja vilket eller vilka som var mest relevanta och därifrån forma undergrupper som arbetade mer intensivt med dessa frågor. Projekt A däremot bedömdes av forskarna ha en mer övergripande karaktär och skulle därför omfatta samtliga deltagare. Agendan för mötet den 4 november 2021 visas nedan i figur 14.

13.00 – 13.05	Introduktion och syfte med dagen möte
13.05 – 13.45	Presentation av de utvalda forskningsprojektförslagen A-D, inklusive frågor.
13.45 – 14.15	Diskussion i grupp baserat på val av projekt B, C eller D. Eventuellt två projekt nu och ett senare beroende på intresse.
14.15 – 14.30	Återkoppling från gruppdiskussionerna
14.30 – 14.45	Steg 2 → Forskning. Hur går vi vidare? Praktiska frågor, tidplan, medverkan etc..
14.45 – 14.55	Övrigt om vi hinner - Presentation Tema 2 på Mistra styrelsemöte 24/11 - Är vi intresserade av en studieresa?
14.55 – 15.00	Ellen Lagrell, doktorand GU söker deltagare till studie om frivilligt bil-lösa familjers vardagsliv. Gärna med avseende på idrottsutövning.
15.00	Mötet avslutas

Figur 14: Agenda lärandegruppsmöte 4.

Preliminära projektbeskrivningar för de olika delstudierna hade sänts ut innan mötet och endast en kortfattad presentation gjordes på mötet. Syftet

var i första hand att diskutera upplägg och samla in respons från alla deltagarna.

Målet med mötet var:

- Att samtliga deltagare har valt en studie som den man kommer ägna mest uppmärksamhet åt inom projektet
- Att etablera arbetsgrupper kring respektive studie
- Att avsluta planeringsfasen och inleda studerande-fasen/forskarfasen

De fyra studierna A-D hade följande titlar (en mer omfattande beskrivning som sändes ut till deltagarna återfinns i bilaga 2):

A. Utveckla ett index för hållbar tillgänglighet till idrott och friluftsliv
B. Idrottsrörelsen som modell för hållbar mobilitet
C. Hållbara alternativ till bilen för tillgängliga friluftslivsaktiviteter
D. Sport- och fritidsplatsers sociala upptagningsområden

Nedan följer en beskrivning av de olika presentationerna för studierna A-D.

3.6.2 Studie A: Index för hållbar tillgänglighet till idrott och friluftsliv

Study A: Develop an index for sustainable accessibility to sports and outdoor recreation (Utveckla ett index för hållbar tillgänglighet till idrott och friluftsliv)

Most municipalities lack detailed baseline information to plan towards sustainable transport and mobility, namely information on the accessibility of people to activities. This requires knowledge on several levels: the transportation networks and services, the geographic location of residents' homes, and the geographic location of the different activities. This project will develop an index of sustainable accessibility to sports and outdoor recreation activities for residential locations at high spatial resolution (e.g. 1km grid or higher). This index, and the underlying indicators, will offer municipalities a baseline cartography to diagnose areas of intervention towards ensuring that residents can reach sports and outdoor recreation using sustainable transport means.

Denna presentation gav upphov till en omfattande diskussion där viktiga aspekter lyftes fram varav flera inte begränsades till delstudie A utan adresserade arbetet som helhet inom Tema 2. Denna fråga hade heller inte diskuterats lika flitigt under tidigare möten utan emanerade från möte 3 där flera deltagare saknades.

Här följer en sammanfattning av diskussionen i mer detalj än föregående avsnitt. Den baseras på delvis bearbetade anteckningar från mötet och ska således inte betraktas som direkta citat.

Västtrafik: *Gäller det vardagar eller helger? 'Närhet' beror på om det är vardag eller helg, man kan ha mer tid på helgen jämfört med att hinna till träning på en vardag. Organiserat eller spontant? Brist på ledare kontra brist på 'lokaler'?*

RF-Sisu: *Vi måste inkludera fler och olika typer av aktiviteter.*

Forskare 2: *Vad som är rätt mix och mängd kräver mer forskning, vi är en del av den.*

Lst. Halland: *Viktigt att det kan förmedlas vidare till kommuner, Boverket, SKR, etc. ska inte de vara med? Hur sprids det till relevanta användare? Hur kan man säkerställa detta?*

Västtrafik: *Vill lyfta skillnaden på friluftsaktiviteter och föreningsaktiviteter. Hänger ihop med vardag/helg. Friluftsliv kan det vara intressant att inte ha en start- och målpunkt utan olika punkter (exempelvis vandra från a till b). Kan detta läggas till projekt C? Tidsaspekten framför allt, man kan tänka sig resa lite längre till friluftsanläggning än träningsanläggning.*

Forskare 3: *Detta gäller även studie D, upptagningsområde, från lokalt till regionalt.*

Lst. Halland: *Vi skulle vilja se samma krav på friluftsanläggningar som sportanläggningar (såsom toalett, vatten, etc.).*

RF-Sisu: *Idrottsrörelsen består av 230 grenar, vissa har tydliga anläggningar men andra inte. Orienterare har exempelvis inte fasta anläggningar.*

Naturvårdsverket: *Man behöver även tänka på de anläggningar som redan finns, även utan organiserade aktiviteter. Många spontana aktiviteter kan hända när och var infrastruktur finns.*

Forskare 1: *I studie B och C, analyser av potentiell geografisk tillgänglighet, eller i specifika fallstudier blir viktiga för att konkretisera och komma ner till en detaljerad nivå. RFs projekt – kan man komma in i olika system kan man göra mycket för den organiserade idrotten. Då vet man var folk bor och var de tävlat/tränat.*

Forskare 2: *Viktigt att differentierade studier. Studie D kan med fördel riktas in till vardagens motion och rekreation. Vilka är de essentiella behoven? Studie A kan täcka detta men också annat. Studie A – intressant att göra på nationell nivå. Lämpligt att starta med en kommun. Vilken skulle passa bäst?*

Lilla Edets kommun: *Jätteintressant att få något nationellt. Om man tar en kommun finns kanske en risk att fastna i specifika lokala förhållanden, då det finns stora skillnader beroende på var i landet man bor. Lilla Edet är nästan en landsbygdskommun jämfört med Göteborg*

Forskare 1: *detta anknyter till vad SKR nämnde. Hur mycket idrottsyta man har per invånare. Det är nästan ett linjärt samband. Ju större stad ju färre kvadratmeter (t.ex. fotbollsplaner) per invånare.*

Lilla Edets kommun: *Vi har jättemycket fotboll och ridning men inte mycket annat. Få alternativa aktiviteter. Typiskt förort till Göteborg.*

Forskare 2: *Vad ska mätas? Ska inte baseras på en speciell kommun. Bör inte fokusera på en specifik kommun utan försöka få ett generellt index. Hur fin data kan vi få tag i? RF har ett register på anläggningar.*

Forskare 1: *Kanske ha en fallstudiekommun ändå att testa olika delar av metodiken.*

Lilla Edets kommun: *Folk pendlar till många andra kommuner. Gymnasiet och de aktiviteter som finns där. Jobbar man och studerar man på andra platser så ökar sannolikheten att man gör aktiviteter där.*

Västtrafik: *Jämför med kultur. Kranskommuner utnyttjar Göteborgs utbud till exempel.*

Forskare 2: *Har tidigare velat poängtera att utgångspunkten för resor skulle vara bostadens lokalisering, men kanske även viktigt var arbetsplatsen är belägen.*

Forskare 3: *Uppsala är bra då vi har mycket data. Hur är det med Lilla Edet? Om studie D tar fasta på livsmiljön i grannskapet, hyggligt lokalt/kommun, medan studie A kan ta även andra perspektiv.*

Naturvårdsverket: *Projekt A – tillgänglighet med kollektivtrafik och gång- och cykel. Hur är standarden på kollektivtrafik? Miljön när men går, cyklar eller tar bussen? Mörka parkeringsplatser. Andra kvaliteter av resans milj. Inte bara tid och distans, men också ljus, mark, parkering, upplevd trygghet är viktiga.*

Forskare 1: *Sådan data finns inte färdig (oftast). Vi kanske bör testa hur en mer komplett resedata kan se ut?*

RF-Sisu: *Nyttan och nödvändigheten av att titta på olika typer av städer. Storstäder kan ge ett svar. Det finns ju många mellanvarianter. Uppsala är ett bra exempel, finns inte en krans av andra stora kommuner runt om. Finns inget samlat anläggningsregister. Kolada samlar bara det kommunala anläggningarna, de privata finns ej med. Vi behöver då gå ner på lokal nivå. Där har oftast kommunerna egna system. Det händer på fler och fler ställen. Det är 140 kommuner med i ett system av lokaler och anläggningar.*

Lst. Halland: *Samma problem finns för friluftsanläggningar. Finns på kommun-nivå men inte så strukturerat. Finns ingen nationell databas. Det finns dock en metod. Naturvårdsverket har utarbetat metoden och bygger på en norsk modell. Det ligger i startfasen nu.*

Forskare 4: *Miljödataportalen har lite geo-data som är relativt bra. Inom skyddade området, t.ex. naturreservat.*

Lst. Halland: *Naturvårdsverket har utifrån en norsk förlaga tagit fram en metod för att kartlägga friluftslivet i kommunerna. Denna metod har*

testats i ett antal kommuner: Kartlägga naturområden för friluftsliv (naturvardsverket.se). Som Oskar nämnde finns numera stora delar av friluftsanordningarna i skyddad natur att tillgå som öppna data i Naturvårdsverkets kartverktyg: Kartverktyget Skyddad natur (naturvardsverket.se). Många kommuner, länsstyrelser (bl.a. Halland) och andra organisationer (men långt ifrån alla) som tillhandahåller friluftsinfrastruktur har lagt upp den information på den privata tjänsten Naturkartan. Kanske kan man ha ett samarbete med Naturkartan för att få tillgång till denna data i studiesyfte. naturkartan.se

3.6.3 Studie B: Idrottsrörelsen som modell för hållbar mobilitet

Studie B: Idrottsrörelsen som modell för hållbar mobilitet

Idrotten och idrottsrörelsen har en central roll i många människors vardag. Vanor och attityder formas till stor del genom aktiviteter inom idrottsrörelsen. Samtidigt sker en förändring i förutsättningar där externa krafter såsom kommersialisering, teknikutveckling, urbanisering och politik förändrar förutsättningarna för idrottsrörelsen. Denna studie skall undersöka förutsättningar och metoder för idrottsrörelsen att arbeta strategiskt med att integrera hållbar mobilitet i sin dagliga verksamhet. Det krävs förståelse för nationella och regionala förutsättningar, men fokus skall ligga på klubb- och individnivå.

Följande korta diskussion uppstod:

***Västtrafik**: finns också andra normer som spelar in, är man mer engagerad om man kör sitt barn? Körkultur, att skjutsa barnen. Beteendespåret – går det att få synergi med andra projekt som finns? Tema 6 som inte riktigt är klart. Idéen är att det ska integreras med andra paket. Hur reser Sävehofspelarna? De reser såklart med bil för att inte trötta ut sig innan träningen. De är ju också förebilder för de yngre. Viktigt att sätta rätt beteende från början. Sätter spår i övriga livet.*

***Forskare 1:** Det hänger ihop med begreppet 'rörelse' där idrottsrörelsen bidrar till att forma utövarnas normer och värden.*

***Naturvårdsverket:** Som exempel: kan man inte ha nytta av uppvärmning genom att gå/cykla till träningen? Du värmer ju ändå upp sedan.*

3.6.4 Studie C: Hållbara alternativ till bilen för tillgängliga friluftslivsaktiviteter

Studie C: Hållbara alternativ till bilen för tillgängliga friluftslivsaktiviteter

Platser som är planerade för att ta emot besökare i naturen ligger ofta långt från tätbebyggda områden och är därmed svåra att nå med kollektiva transportmedel, cykel eller till fots. Samtidigt är dessa platser inte sällan helt eller delvis belägna i områden med höga natur/kulturvärden. Därmed är potentialen för utbyggnad av parkeringsplatser begränsad och behovet av alternativa lösningar stor. Detta har tydliggjorts av Covid-19 pandemin, men kan antas vara en fråga som även efter densamma kommer att vara viktig. Följande studie syftar till att studera hur olika transportslag, var för sig, och i kombination kan erbjuda ett alternativ till bilen för att skapa god tillgänglighet till platser och aktiviteter för friluftsliv.

Forskare 1: *Har börjat undersöka vilka frågor som man kan tänka sig titta på. Kartlägga dagens utbud? De olika transportslagen idag som finns till idrottsanläggningar. Hur många kan nå olika typer av friluftsliv?*

Västtrafik: *Inte bara kollektivtrafik väl?*

Forskare 1: *Det finns en del material från tidigare projekt om kollektivtrafik, men vi bör titta på samtliga transportslag. Det vill säga även i relation till bilen.*

Forskare 2: *Fokus på organisation av mobilitet eller på geografi? Viktigt att Mistra-projektet täcker olika perspektiv. Beteendeaspekter finns som huvudfokus inom andra arbetspaket varför vi bör fokusera på byggda strukturer, geografi och också relaterat till planering. Organisationsdelen tas upp i B. I studien C handlar det kanske mer om oorganiserade aktiviteter?*

Forskare 1: *För framför allt kollektivtrafik spelar pengar och organisation stor roll. Gå kan man göra i princip var som helst, men kollektivtrafik är mycket styrt av organisation och budget.*

Lst. Halland: *Vill ta studie C och prata igenom, på vilket sätt vi kan involvera andra. Har möte snart och där kan finnas läge att engagera, bl.a. kollektivtrafikaspekter. Finns ett nätverk för de projekt som jobbar med det nu.*

Studie D: Sport- och fritidsplatsers sociala upptagningsområden.

Projekt D: Sport- och fritidsplatsers sociala upptagningsområden

Tillgängligheten till olika sportfaciliteter, idrottsanläggningar och platser för friluftsliv och rekreation ser mycket olika ut i olika delar av en kommun eller en region. Hur byggda anläggningar och sportfaciliteter distribuerats inom ett geografiskt område är ett resultat av planeringspraktiken, medan platser för friluftsliv och naturupplevelser finns är i större utsträckning ett resultat av lokaliseringen av olika typer av kultur- och friluftsvärden. I den här studien vill vi undersöka det sociala upptagningsområdet som olika sportfaciliteter eller platser för friluftsliv/rekreation har samt i vilken grad de kan fungera som sociala arenor. Det handlar både om att studera varje plats närmiljö och vilka som bor (och verkar) inom dess närhet men vi önskar också studera det faktiska utfallet, d.v.s. studera varifrån de kommer som använder en viss anläggning eller plats eller är med i en förening. Vi vill både förstå mer kring olika platsers räckvidd men också förstå i vilken grad olika aktiviteter och anläggningar har förmåga att blanda olika grupper, exempelvis utifrån socioekonomisk profil. Därtill vill vi vidareutveckla metoder för att kartlägga och jämföra olika delar av en kommun i syfte att bidra med ett mer träffsäkert planeringsunderlag i syfte att kunna adressera sociala hållbarhetsaspekter inom planering och stadsbyggande.

Naturvårdsverket: *Nacka-exemplet med boendes invändningar mot aktiviteter på en bollplan. Vem deltar på aktiviteterna? Vem har invändningar?*

Västtrafik: *Friluftsliv – de som är ute och vandrar kan bidra med störande trafik.*

RF-Sisu: *Nacka-fallet är ett undantag. Studier visar på det omvända. Att bo i närheten av sportanläggningar ses ofta som positivt. RF har jobbat hårt för att försöka få klarhet i vilka som idrottar, var bor de som är med i en viss aktivitet? RF har gjort arbetet, tidigare använde man sig av postnummernivå men nu DeSo-områden [4]. Får man en databas så går det att koppla boende till aktivitet, aktivitetsstödet.*

Forskare 3: *Det får vi kolla upp – verktyget som RF nämnde!*

Forskare 3: *Även Stockholmsregionen har påbörjat kartläggning av idrottsplatser, dess tillgänglighet och vilka som besöker dem. Utifrån ett perspektiv som handlar om social hållbarhet och integrationsaspekter. Idrottens förmåga att främja integration och social inkludering i samhället.*

[4] https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/

3.6.5 Att välja deltagande i respektive forskningsprojekt

Efter att de fyra förslagen presenterats och diskuterats var det sista steget i första fasen att deltagarna skulle välja vilken studie som de helst ville delta i. Här fann de flesta deltagarna det svårt att rangordna och välja mellan dessa. Främsta orsaken som angavs var att flera studier var intressanta och att man därmed vill vara involverad i flera studier. I detta läge gav den gemensamma processen med att identifiera viktiga forskningsproblem möjligheter att på ett flexibelt sätt förändra den ursprungliga planen att varje aktör skulle välja ett projekt.

Forskarna var över lag mer målinriktade och såg framför sig att prioritering och val skulle krävas för att kunna gå vidare inom ramen för de resurser som finns i projektet. Praktikerna hade ett bredare angreppssätt och fokuserade istället mer på själva kunskapsutbytet och lärandet varvid det uppstod svårigheter för dem att välja mellan studierna. Detta ledde till att samtliga deltagare fick välja de studier som var mest intressanta för respektive, vilket i slutänden innebar att fler än en studie kunde väljas. Det är viktigt att påpeka att flera av förslagen överlappar varandra på olika sätt, så att vara med i flera studier innebär i praktiken att man delvis behandlar samma frågor inom följande:

A. Utveckla ett index för hållbar tillgänglighet till idrott och friluftsliv
B. Idrottsrörelsen som modell för hållbar mobilitet
C. Hållbara alternativ till bilen för tillgängliga friluftslivsaktiviteter
D. Sport- och fritidsplatsers sociala upptagningsområden

De frågor som togs upp i diskussionen kring valen av studier var många praktiska saker som tillgång till data, intressanta fallstudieområden och hur studier kunde designas. Resultatet av valen blev följande:

	Studie A	Studie B	Studie C	Studie D	Övrigt
Västtrafik		X	X		
LSt. Halland			X		
RF-Sisu	X	X		X	RF-Sisu två deltagare
Naturvårdsverket	X				
Lilla Edets kommun			X	X	
SKR	X	X		X	
Jorge, Chalmers	X				koordinator
Ann, KTH				X	koordinator
Anders, GU		X	X		koordinator
Oskar, GU			X		observatör

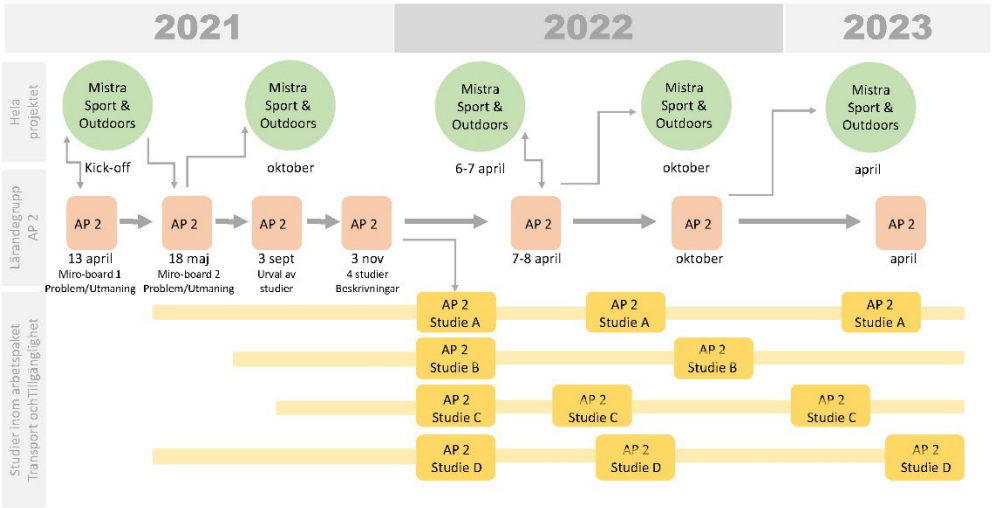
Figur 15: Projekt och deltagande organisationer

Planen var att respektive studie i viss grad skulle vara självstyrande beträffande frågor kring forskningsdesign, arbetsplan och eventuella specifika möten. Alla deltagare ska inte behöva delta i alla studier i samma utsträckning. Det är snarare en fördel om det kan utvecklas en arbetsfördelning och att deltagarna engagerar sig mest i den studie där de har identifierat störst intresse och engagemang. Samtliga deltagare var emellertid överens om vikten av att alla involveras och blir informerade om vad som sker i respektive studie. Inte minst för att skapa möjligheter till respons och synergier mellan studierna. Därför var planen att lärandegruppen i sin helhet skulle fungera som ”bollplank” för idéer och resultat inom de olika projekten.

Svagheter och begränsning med detta upplägg kan vara att samsynen kräver mycket gemensamt arbete innan alla viktiga frågor är identifierade på bekostnad av en mer strömlinjeformad och effektiv process med mindre grupper. Det finns dessutom en risk att deltagare i lärandegruppen inte får gehör för sina speciella intressen och frågor och därmed tappar i engagemang. Forskarna har som facilitatorer i gruppen haft ansvar att fånga upp detta, främst via inkluderande formuleringar av projektförslag.

3.6.6 Översiktlig tidplan

En viktig fråga för att med framgång kunna styra en lärandegrupp är koordinationen av de olika involverade deltagarnas insatser. Detta har inte diskuterats specifikt i processen, men indirekt har det framkommit skillnader i hur mycket resurser respektive deltagare via sin organisation har förbundit sig att bidra med i projektet samt de prioriteringar som det innebär att deltagaren behöver göra. Det innebär att deltagande organisationer behöver en tydlig och långsiktig plan för att kunna fokusera sina insatser.



Figur 16: Översiktlig tidsplan för perioden från lärandegruppsmöte 1 och fram till april 2023. Detta motsvarar programmets år 2 och 3.

Därmed har en grov struktur för arbetet skapats, se figur 16. Studierna löper parallellt men är inte frikopplade från varandra utan genom forskarna sker kontinuerligt utbyte och avstämningar. Studierna är sammanlänkade och där det kommer att kunna göras inspel till varandra. Planen är att fortsätta med de gemensamma lärandegruppsmötena i helgrupp i samband med Mistra Sport & Outdoors programmöten som sker två gånger per år. Utöver dessa tillfällen som ägnas är avstämning och översiktlig planering drivs arbetet framåt via de mindre konstellationer som samlas runt respektive forskningsprojekt A-D.

4 Resultat och lärdomar

4.1 Att studera hållbara transportlösningar

De frågor och idéer kring hållbarhet och transporter som kom fram under processen är ett tydligt resultat av lärandegruppens arbete. Det har sedan tagit konkret form genom de gemensamt beslutade fyra studierna (se avsnitt 3.6.1). Utöver detta identifierades även frågor som kommer att kräva samverkan mellan programmets olika teman[5]. Exempelvis är beteende och beteendeförändringar i Tema 6 eller idrottens arbete med hållbarhetsfrågor i Tema 1 relevanta. Förutom detta finns ett direkt samband mellan transporter och de frågor kring planering av mark och vatten som hanteras av Tema 3.

Här följer en kortfattad sammanställning av de olika frågor och idéer som har tagits upp under lärandegruppens process (se även kapitel 3):

- **Beteende och resande** diskuterades ofta under lärandegruppens möten. Forskarna var från början tydliga med att deras forskning inte omfattade beteendefrågor ur ett psykologiskt perspektiv. Dessa skulle således inte, i strikt mening, kunna forska kring människors interna orsaker kring varför man reser som man gör. Däremot skulle man kunna formulera frågor kring *hur* man reser och *varför* man gör dessa val kopplat till samhälleliga förutsättningar. Detta ledde fram till en mer omfattande fråga om hur idrottsrörelsen skulle kunna adressera frågor kring hållbarhet och mobilitet och i förlängningen kunna fungera som ett gott exempel. Resultatet blev forskningsprojekt B (se bilaga 2) där syftet är att studera förutsättningar och metoder för idrottsrörelsen att arbeta strategiskt med att integrera hållbar mobilitet i sin dagliga verksamhet.
- De olika **transportslagens förutsättningar** att erbjuda tillgänglighet till aktiviteter på ett hållbart sätt diskuterades inom lärandegruppen. Grundläggande är att se hur långt det är möjligt att nå platser till fots

[5] Samtliga teman presenteras på Forskningsprogrammets hemsida: https://www.mistrasportandoutdoors.se/kunskap-och-losningar/Forskningsteman/

eller med cykel. Därutöver så nämns speciellt kollektivtrafik som ett område där mer kunskap behövs. Framför allt handlar det om att förstå vilka alternativ som kan ersätta privatbilismen. Det kommer också behöva göras skillnad på vardagsaktiviteter kopplade till idrotts och friluftsliv som är regelbundet återkommande respektive aktiviteter som görs mer sällan. Därtill är det också intressant att förstå skillnader mellan kortare och längre resor.

- Att bättre förstå **det geografiska förhållandet mellan utbud och efterfrågan** var ofta uppe till diskussion. Detta inkluderade både vilka målpunkter och funktioner som kan nås och utnyttjas baserat på dess lokalisering och var människor bor i relation till dessa anläggningar eller platser. Detta kan kopplas till frågor om lokala livsvillkor, möjligheter till fysisk aktivitet samt tillgänglighet till befintligt utbud av idrottsverksamhet och till rekreation i ett bredare perspektiv. Sammantaget adresserar detta sociala hållbarhetsfrågor i förhållande till frågorna gällande miljömässig hållbarhet. Här var ett genomgående tema i vilken omfattning olika grupper i samhället (på grund av olika mobilitetsresurser) riskerar att bli mer eller mindre utestängda från möjligheter till idrotts- och friluftslivsaktiviteter. Familjer/personer som exempelvis saknar bil eller har begränsade ekonomiska resurser att använda bil, blir hänvisade till aktiviter och platser som blir tillgängligt till fots, med cykel eller kollektivtrafik.
- Utöver detta engagerade frågan om **anläggningar och transporter** deltagarna. Anläggningar är centrala för många idrotter och deras lokaliseringar påverkar i vilken mån de är tillgängliga på ett hållbart sätt med gång, cykel eller kollektivtrafik. Här syns en tendens idag att idrottsanläggningar trängs undan till lägen där det finns plats eller där markpriserna är lägre med konsekvensen att anläggningarna också ofta har låg tillgänglighet för hållbara transporter. Även om kommunerna har mandat att styra *var* anläggningar hamnar (eller inte får etableras) inom sin egen kommun genom planeringen. Vissa sporter har också stora upptagningsområden som sträcker sig långt utanför den egna kommungränsen. Här lyftes också frågan om tävlings- och matchverksamhet som är en viktig del av idrottsverksamheten som innebär förflyttningar. Att få komma till

andra kommundelar och andra kommuner/platser är å ena sidan en positiv effekt av idrottsutövandet, å andra sidan finns också en aspekt att det medför mycket förflyttningar till anläggningar på längre avstånd vilka i en framtid behöver bli hållbara.

4.2 Samverkansprocessen

4.2.1 Gemensamma problemformuleringsprocessen

Förutom att vara ett stort nationellt program med många teman och deltagande universitet är Mistra Sport & Outdoors baserad på samverkan mellan akademi och praktik i olika skepnader. Detta innebar som har nämnts tidigare att arbetet inleddes med en programgemensam process där centrala aktörer från näringsliv, myndigheter och organisationer tillsammans med forskarna identifierade olika utmaningar som respektive tema skulle ha som utgångspunkt. Därefter togs gemensamma beslut om deltagare i respektive lärandegrupp.

Fördelarna med detta tillvägagångssätt är att deltagarna i lärandegruppen för Tema 2 har varit delaktiga i problemidentifieringsprocessen. Forskarnas uppfattning efter en utvärdering är att arbetet skett på ett transparent sätt, även om det alltid finns en risk när forskarna även faciliterar arbete i gruppen. Från ett centralt perspektiv i Mistra Sport & Outdoors så borde detta vara en styrka. Det leder till en förankring i såväl det övergripande programmet som i arbetet inom olika teman. Samtidigt upplevde forskarna i Tema 2 det som negativt att den centrala processen hindrade deras arbete med att knyta intresserade och relevanta deltagare till lärandegruppen och att planera och komma igång med konkreta studier i ett tidigt skede.

Här finns anledning att reflektera över hur den övergripande processen inom programmet bättre kan löpa parallellt med arbetet i lärandegrupperna inom respektive tema. En möjlighet skulle kunna vara att den övergripande lärandeprocessen fokuserar på de stora forskningsfrågorna, samt samordning mellan olika teman/lärandegrupper och bana väg för olika synergier. På så sätt skulle lärandegrupperna kunna starta tidigare med sina processer. Det skulle innebära ett

tydligare ”underifrånperspektiv”. Forskarna kände av en viss otålighet i lärandegruppen inom Tema 2; att deltagarna upplevde att det dröjde för länge innan man kom till de kärnfrågor som deltagarna önskade diskutera och problematisera.

Avvägningen mellan programstyrning och snabbfotad forskning är svår och har inga självklara lösningar när man samtidigt vill skapa en transparant process i samarbete och dialog. I detta fall, med många deltagare och inte minst en ambition att akademi och samhälle ska arbeta tillsammans, så är forskarna överens om att en något mer flexibel process hade varit att föredra.

4.2.2 Lärandegruppens deltagare, vem försvann, vem kom till och varför?

Trots (eller kanske tack vare) den långdragna problemformulerings-processen behöll de organisationer och myndigheter som var med i ansökan sitt intresse för projektet. Några deltagare var mer aktiva i ovan beskriva process, medan andra deltagare hade en mer marginell roll under det inledande året.

En kärntrupp bestående av sex deltagare i lärandegruppen och de tre forskarna (rapportens författare) har varit med i hela den första fasen. Uppfattningen bland forskarna är att deltagarna har varit mycket involverade och att samverkan med forskarna har fungerat väl. Deltagarna har varit mycket engagerade och har på ett mycket tydligt sätt kunnat kommunicera var respektive organisation står i frågorna idag och vilka utmaningar man ser som de mest betydande för framtiden. Den öppna kommunikationen har visat sig vara viktigt för att få förståelse för olika perspektiv samt vilka möjligheter deltagarna har för sitt fortsatta arbete inom delstudierna och vad de kan bidra med.

Samtliga deltagare har prioriterat att vara med på våra gemensamma möten med lärandegrupperna vilket har lett till en god kontinuitet med i princip samma personer som träffats. I vissa fall har detta inte varit möjligt då många organisationer har en kontinuerlig personalomsättning. Detta är

en en potentiell risk för arbetet i lärandegruppen då den till stor del bygger på individer med en hög grad av engagemang. Vi uppfattar ändå att nya ersättare har tagits fram som har kommit in väl i arbetet, men det kan finnas ett behov av en tydlig överlämningsprocess om deltagare exempelvis byter arbetsuppgifter.

En utmaning under processen har varit hanteringen av förändringar när deltagande organisationer antingen inte deltar aktivt eller när nya aktörer är intresserade att komma med. Att utöka lärandegruppen uppfattar vi som relativt okomplicerat givet att gruppen är överens om ett nytillskott. En kommun (Uppsala) har blivit medlem i lärandegruppen under processens gång. Detta för att kunna ha fler potentiella fallstudier med olika geografiska förutsättningar inom Tema 2. Däremot är erfarenheten att det är svårare att hantera när en deltagare inte är aktiv i projektet. Vårt angreppssätt har varit att medverkan skall vara frivillig och baseras på intresse snarare än att hänvisa till formalla avtal om medverkan.

4.2.3 Samverkan, involvering och progression

Redan vid gruppens första möte presenterades en modell för samverkan som byggde på en stegvis bearbetning av samtliga deltagares erfarenheter och bidrag med syfte att tillsammans identifiera ett rimligt (i relation till befintliga resurser) antal konkreta forskningsstudier. Det motsvarar stegen *initiering* och *design* av studier i modellen som utgjort grund för arbetet (se figur 1). Resultatet kom således att spegla deltagarnas prioriteringar samtidigt som forskarna säkerställde forskningsrelevansen. Detta ledde i praktiken till en process där gemensamma lärandegruppsmöten varvades med forskarmöten i syfte att sammanställa och strukturera resultatet vilket sedan användes som underlag vid nästa lärandegruppsmöte. Forskarnas erfarenhet som ledare av processen är att arbetssättet fungerade mycket väl. ”Stafettupplägget” tillät förhållandevis flexibla möten med lärandegruppen utifrån en tydlig målsättning. I flera fall modifierades agendan för mötena efter hand för att ta tillvara engagemang och en kreativ diskussion i stället för att avbryta för att strikt följa tidsschemat,

något som vi såg som nödvändigt för att samskapande processen skulle kunna få utvecklas. Dock krävdes att forskarna, som organiserade och höll i mötena, säkerställde att alla deltagare blev involverade, fick komma till tals och att diskussionen hölls inom ramen för respektive tema och syfte. Dessutom krävdes att forskarna i anslutning till lärandegruppsmötena sammanfattade, informerade och på så sätt tog processen ett steg vidare.

Forskarna uppfattade att designen med relativt öppna ”brainstorming”-inspirerade lärandegruppsmöten i workshopformat följt av forskarnas bearbetning av resultatet ledde till en produktiv och kreativ samskapande process. Det upplevdes som att vi startade på en högre nivå i nästa lärandegruppsmöte. En risk är annars att diskussionen fortsätter där den slutade och mer eller mindre blir en upprepning av det föregående mötet. Med vår ”stafett-metodik” och växelverkan med hela lärandegruppens arbete och forskarnas arbete så gavs forskarna möjlighet att på ett transparent sätt strukturera och hålla diskussionen inom ramen för lärandegruppens tema och tidigare gemensamt identifierade forsknings-utmaning. Viktigt är att redovisa hur återkoppling arbetats in i olika studier och hur bidragen från lärandegruppen successivt omformar och vidareutvecklar delstudierna.

Ett resultat av valet att destillera ner många idéer och tankar till ett fåtal forskningsstudier är behovet att prioritera. Vissa frågor lämnas på vägen. Inte nödvändigtvis helt överges, men hamnar i bakgrunden då andra frågor av lärandegruppen ansågs som viktigare. Genom processen har dock prioriteringarna ett väl förankrat stöd i gruppen och samtliga deltagare har varit med och kunnat resonera och argumentera för hur prioriteringar skett. Under det inledande lärandegruppsmötet fördes tankar fram kring områden som beteendeförändringar, ekonomiska incitament och finansiering som senare i processen prioriterades ned. Beträffande beteendefrågor kommer dessa att studeras inom ramen för Mistra Sport & Outdoors tillsammans med tema 6 så frågorna kan hänvisas dit och eventuellt tas upp inom ramen för det arbetet. Frågor kring ekonomi och finansiering är viktiga, men ligger utanför forskarnas ämnesfält och kommer såldes inte att fokuseras i det fortsatta arbetet i tema 2.

Att alla deltagare skulle prioritera 3-4 delstudier som man ansåg vara mest intressanta och viktiga skapade en del utmaningar både för forskarna och praktikerna. Lite förenklat kan man säga att forskarna var mer ”otåliga” att komma fram till konkreta studier, medan praktikerna hade svårt att välja. En orsak är med stor sannolikhet skillnaden i hur dessa två grupper arbetar. Forskarnas vardag kantras av forskningsfrågor, avgränsningar och ansökningar om fortsatt forskning. För planerare på olika nivåer består det i större utsträckning av utmaningar där det behövs kunskap för att lösa praktiska problem. Detta återspeglades även i det lärandegruppsmöte som hölls i april 2022 (utanför denna rapports avgränsning) där frågan om att konkretisera de fyra forskningsstudierna ledde till diskussioner kring problemlösning å ena sidan och forskningsbarhet å andra sidan.

Tack vare de begränsningar som Covid-19 pandemin innebar är även frågan om möten på distans och dess effekter intressanta här. Samtliga fyra lärandegruppsmöten i denna rapport hölls via digitalt möte. Deltagarna träffades fysisk första gången i april 2022, nästan exakt två år efter projektets start. Detta gör att vi inte har haft möjliget att jämföra olika mötesformer inom ramen för denna rapport. Däremot är forskarnas erfarenheter att det digitala formatet har varit tillräckligt för att ta processen framåt. I vissa fall kanske till och med varit bidragande till att mötestiden använts på ett effektivt sätt. Men det är som sagt inte möjligt att avgöra hur endast fysiska möten hade avlöpt. Högst troligt skulle det ha inneburit att fler inte hade kunnat delta på samtliga möten på grund av behovet att resa och stanna över natten på annan ort. Men å andra sidan kanske en del av den frustration kring långsamma processer (främst under perioden innan lärandegrupperna formerades och kom igång) kunnat undvikas med fysiska möten.

5 Avslutande reflektioner

Vi har i denna studie bland annat konstaterat att mycket tid och resurser har behövts för att samordna verksamheten inom Mistra Sport and Outdoors innan arbete kom igång med den lärandegrupp som var kopplad

till Tema 2 - Hållbara transportlösningar. I ett längre och mer omfattande forskningsprogram är det viktigt att hålla ihop delarna och förmedla vad som är tänkt att hända (och händer) inom de olika temanas arbeten. I detta fall innebar det att arbetet i Tema 2 inte kom igång förrän efter en lång organisatorisk process. Framöver vore det intressant att hitta en lösning som säkerställer koordinering med det övergripande programmet utan att det hämmar arbetet med de specifika frågorna. Att öppna upp för ett flexibelt bottom-up flöde av idéer och tankar mellan tema-grupperna hade varit intressant så att programmet på övergripande nivån i högre grad kunde färgas av vad som hände i tema-grupperna. Upplägget som nu implementerades gjorde processen styrd uppifrån under första året och att frågorna och utmaningarna först skulle formuleras centralt inom forskningsprogrammet. Det borde vara möjligt att ha större grad av växelverkan mellan den övergripande nivån och tema-nivån.

Vi ser samspel mellan praktiker och forskare som en nyckel för att nå intressanta och relevanta resultat. Det är tydligt att processen (se kapitel 1) i detta fall gav önskat utfall. Dels att aktörerna blev delaktiga i intieringsfasen och formandet av den gemensamma problembilden (co-initiation) och dels att de aktivt under en serie möten med återkommande respons också påverkade hur delstudierna har designats (co-designing). Det är i och med detta också väl förberett för större inblandning av våra aktörer i studierna där det redan finns idéer om hur de aktivt kommer att delta i studierna (co-production). Det kan handla om samverkan kring att ta fram och sprida enkäter, samverkan kring att ställa samman och strukturera databaser eller genom att ta fram underlag på olika sätt till studierna. Steget som här bekrivs som det fjärde steget (co-implementation) arbetar vi för ska komma i nästa projektfas (diskussion om fortsatt ansökan som ska lämnas i augusti 2023 har påbörjats). Det är i samverkansprocessen och de diskussioner som därmed uppstår som det också klargörs vad som är relevant att få mer kunskap om. Det gäller även en förståelse för vad som är rimligt utifrån forskarnas kompetensfält och utifrån vilket underlag som finns. Samtalen är också viktiga för att få bättre förståelse för de olika perspektiven som finns inom, i detta fall en lärandegrupp, på ett mer nyanserat sätt. Deltagarna representerar olika verksamheter, organisationer och myndigheter som har olika roller och ansvar som behöver tas i

beaktande. Strukturen för metoden med en lärandegrupp, fanns klar från start men själva arbetet och innehållet utvecklades och växte fram under hand där workshops med lärandegruppen varvades med forskarmöten vilket också skapade bra driv i processen. Baserat på anekdotiska inspel från övriga lärandegrupper verkar det som att, den för programmet gemensamma modellen för samverkan, har implemeterats olika. Baserat på arbetet i Tema 2 kan framhållas det faktum att tre av fyra forskare kommer från transport och mobilitetesforskning saknade tidigare erfarenhet från forskning inom idrott och friluftsliv. Detta särskilde tema 2 från övriga. Möjligtvis har detta haft betydelse då samtliga deltagare kom in i gruppen på en relativt jämn nivå i termer av specialistkunskap och därpå följande tankar och planer på viktiga frågor och lämpliga metoder.

Samverkansprocesser tar tid men det är också grunden för en djupare förståelse för olika perspektiv och för arbetet med att identifiera projekt som kan bli relevanta utifrån flera olika verksamheter. Det är viktigt att ge dessa samtal tid under initieringsfasen för det har man igen senare i processen och risken för onödiga omtag minskar. Framför allt har det betydelse för senare skeden som handlar om att implementera resultaten på olika sätt i verksamheten, antingen för de aktörer som är med eller som forskningsresultat som kan spridas även utanför den nu engagerade kretsen.

Resurser i fråga om arbetstid och tillgång till stödfunktioner skiljer mycket mellan forskare och praktiker men det råder också stor skillnad mellan de deltagande aktörerna. Vissa har lite tid och resurser till förfogande medan andra har större möjligheter att gå in med exempelvis arbetstid eller har tidigare studier, data och liknande som de kan bidra med till projektet vilket ger ”gratis” underlag som kan vara avgörande för olika studier. Om deltagarna exempelvis har tillgång till stora datamängder eller har gjort enkäter som kan användas innebär det såklart en fördel för Mistra Sport & Outdoors-projektet.

En viktig erfarenhet under den inledande delen av lärandegruppens arbete är att de olika deltagarna kommer in i lärandegruppen med olika förväntningar och resurser. Att redogöra för förväntningar var en central del av lärandegruppsmöte 1 vilket genom presentationer av sin verksamhet

och förväntningar innebar att samtliga deltagare blev medvetna om varandras ingångsvärden. Vad som är svårare är den stora skillnaden i tidsmässiga resurser mellan forskare och praktiker. Forskarna har finansiering som innebär att de kan arbeta med projektet på en kontinuerlig basis medan praktikerna har avsatt tid som i princip räcker till att deltaga i möten. Denna skillnad är en utmaning för samverkan då gruppens identifierade studier idealt kräver mer omfattande deltagande från berörda organisationer och myndigheter än planerat i ansökan.

Ett sätt som lärandegruppen har försökt närma sig detta är att säkerställa att de slutliga forskningsstudierna är väl förankrade så att de förväntade resultaten motiverar deltagarna att engagera sig. Detta har så här långt fungerat väl. Med det återstår att se hur detta förhållande utvecklas under de mer praktiska momenten. Här är det viktigt att den konkreta forskningen blir relevant för deltagarna. Det kan innebära att man som kommun är med i en fallstudie eller att organisationer och myndigheter aktivt involveras i framtagende av enkäter eller test av framtagna metoder och verktyg utifrån deras egna behov. Alldeles oavsett så kommer forskarna att behöva ta en ledande roll i processen och kontinuerligt bereda möjligheter för alla deltagare att kunna delta och engagera sig.

Referenser

Almond, L; Whitehead, M (2012). "Physical Literacy: Clarifying the Nature of the Concept". *Physical Education Matters*. **7** (1).

Pernestål, A., Engholm, A., Kristoffersson, I. and Hammes, J.J. (2020), "The Impacts of Automated Vehicles on the Transport System and How to Create Policies that Target Sustainable Development Goals". In: Paulsson, A. and Sørensen, C.H. (Ed.) *Shaping Smart Mobility Futures: Governance and Policy Instruments in times of Sustainability Transitions*, Emerald Publishing Limited, Bingley, pp. 37-53

Polk, Merritt. (2015). 'Transdisciplinary co-production: Designing and testing transdisciplinary research framework for societal problem solving', *Futures*, 65(2015) pp.110-122).

Ranhagen, Ulf., Ramstedt, Amie., & Dahlstrand, Alice. (2017). 'Co-creation in urban station communities', *Mistra Urban Futures*, Report 2017:2.

6 Bilagor

6.1 Bilaga 1: Förslag forskningsprojekt steg 1

Förslag 1: Idrottsrörelsen som modell för hållbar mobilitet	
Bakgrund/ forsknings-problem	Idrotten och idrottsrörelsen har en central roll i många människors vardag. Vanor och attityder formas till stor del genom aktiviteter inom idrottsrörelsen. Samtidigt sker en förändring i förutsättningar där externa krafter såsom kommersialisering, teknikutveckling, urbanisering och politik förändrar förutsättningarna för idrottsrörelsen. Denna studie skall undersöka förutsättningar och metoder för idrottsrörelsen att arbeta strategiskt med att integrera hållbar mobilitet i sin dagliga verksamhet.
Metod och data	• Studier av tidigare kunskap om idrottsrörelsens förändrade förutsättningar. • Analysera resvanor och potentialen för mer hållbara transportmedel med hjälp av högupplöst geo-data. • Intervjuer/dagböcker med aktiva i föreningar • Studier av planeringsdokument - policies
Förväntat resultat	Det förväntade resultatet blir tre olika sätt att se på forskningsproblemet baserat på ett antal fallstudier. Tillsammans kan dessa hjälpa oss att förstå idrottsrörelsens koppling till hållbar mobilitet i allmänhet och dess potential som modell för omställning i synnerhet. Resultatet kan hjälpa oss att formulera en modell för hållbar mobilitet
Deltagande och genom-förande	Tre fallstudier baserat på intressanta idrotter och platser. Här kan speciella initiativ bland klubbar eller förbund eller framåtsträvande kommuner vara av intresse. Steg 1 blir att rekrytera de ur lärandegruppen som känner sig mest engagerade i frågan. Med det som utgångspunkt kan vi gå vidare och söka relevanta fallstudier/platser. Tidsmässigt är detta en omfattande studie som behöver 2 år innan vi kan ha resultat framme. Här finns direkta kopplingar till både Tema 1 och den framtida rekryterade "rörelse-forskaren"

Förslag 2: Folkhälsa och aktiv mobilitet	
Bakgrund/ forsknings-problem	Stillasittande ökar. Sjukdomar kopplade till minskad fysisk aktivitet ökar. Mobilitetslösningar talar om dörr-till-dörr-lösningar (t.ex. självkörande fordon) där man riskerar att gå miste även om de kortaste promenaderna. Är det lätt att få motion i vardagen? Vad kan kommuner göra för att underlätta mer rörelse i vardagen (och?) stimulerande rörelse i övrigt? Talas mycket om svårigheter för barn och unga har svårt att på egen hand ta sig till aktiviteter vilket leder till behov av att vuxna skjutsar och en missad chans för att utveckla sin självständighet etc. [Hur står det till med Walkability - Bikeability? T.ex. Stockholm - promenadstaden och liknade koncept. Hur långt ifrån är vi?]
Metod och data	• Vilka sport/rekreations/fritids-platser är lätta att nå i en kommun till fots eller med cykel? • Hur ser tillgängligheten ut till spontanidott/spontanrekreation (t.o.m. bredare och inkludera lekplats, skolgårdar och parker?) • Analysera hur rörelsemönster ser ut i dag, antingen till en viss plats eller inom en viss idrott (organiserad aktivitet) eller ett friluftsmål möjligen? • Gärna koppla till information om hälsa, t.ex. ohälsotal på deso-nivå, annan info kring sjukdomar, sjukdagar eller på annat sätt komma åt folkhälsoläget på olika platser i en kommun. • Textanalys av policydokument som adresserar folkhälsa och planeringsdokument av sådana platser/anläggningar.
Förväntat resultat	Ökad förståelse för i vilken grad en stad erbjuder god tillgänglighet för de som går och cyklar. Identifiera de platser/områden/stadsdelar som är underförsörjda på sportfaciliteter, anläggningar, parker och/eller möjligheter till rekreation. Utforska vad samarbete med exempelvis kommun och/eller idrotts- eller friluftsrörelse kan ge. Eventuella samband mellan vad staden 'erbjuder' och hälsoläge (Eventuellt samordna med hälsoinstans, har kontakter på Sahlgrenska om vi förlägger första studien/en pilot i Göteborg?)
Deltagande och genom-förande	Möjlig studie i Göteborg där vi har modell och bra grunddata, dock inte från organisationer eller andra aktörer. Har kommunen? Förmodligen lättare med antingen medlemsregister eller enkätstudier som kan säga något om var folk bor (big data, mobile phones?). Hänger ihop med 'accessibility to sport and recreation'.

Förslag 3: Friluftsliv utan bil - går det?	
Bakgrund/ forsknings-problem	Covid-19 pandemin har tydliggjort sambandet mellan tillgänglighet till friluftsliv och behovet av bil. Platser som är planerade för att ta emot besökare i naturen ligger ofta långt från tätbebyggda områden och är därmed svåra att nå med kollektiva transportmedel, cykel eller till fots. Samtidigt är dessa platser inte sällan helt eller delvis belägna i områden med höga natur/kulturvärden. Därmed är potentialen för utbyggnad av parkeringsplatser begränsad och behovet av alternativa lösningar stor. Detta har tydliggjorts av pandemin, men kan antas vara en fråga som även efter densamma kommer att vara viktig. Följande studie syftar till att studera hur olika transportslag, var för sig, och i kombination kan erbjuda ett alternativ till bilen för att skapa god tillgänglighet till platser och aktiviteter för friluftsliv.
Metod och data	Jämföra olika transportslags potential att erbjuda tillgänglighet till platser och aktiviteter för friluftsliv med högupplöst geo-data och GIS-analys. Utveckla kunskapen om resan till friluftsaktiviteter genom en kvalitativ studie med olika grupper av befolkningen som idag använder olika transportmedel inklusive bil. Utvärdera tidigare projekt med kollektivtrafiksatsningar till friluftsområden. Studera hur olika transportslag kan kombineras för en hållbar tillgänglighet. Utveckla kunskapen kring möjligheter och begränsningar med icke-bil baserade lösningar.
Förväntat resultat	• Kunskap om potentialen för icke-bil transportmedel att stödja en god tillgänglighet. • Öka förståelse för hur olika förutsättningar bland befolkningen påverkar valet av transportmedel och potentialen för att skifta bort från bil. • En bättre kunskap om kollektivtrafikens specifika förutsättningar i detta sammanhang. • Ökad kunskap om hur kombinationer av transportmedel kan användas i ett hela-resan-perspektiv
Deltagande och genom-förande	Kollektivtrafikens roll kan dels använda sig av kunskaper från redan genomförda projekt där studien kan utvärdera vad som fungerade och vad som inte fungerade (Conradin) och dels av kunskaper från kollektivtrafikaktörer (Karin R.). Användarnas erfarenheter och beteende studeras genom en enkät/intervjuer. Urvalet skulle kunna göras vid platser för friluftsliv alternativt via olika intressegrupper. Att erbjuda och studera kombinationer av olika transportmedel skulle kunna göras som ett "experiment" tillsammans med en eller flera organisationer i lärandegruppen.

Förslag 4: Det sociala uppgatningsområdet kring sport- och rekreationsplatser	
Bakgrund/ forsknings-problem	Vilka har tillgång till sportfaciliteter och platser för friluftsliv i en kommun? Hur skiljer sig tillgängligheten mellan olika platser inom en stad eller kommun? Med bakgrund av detta - hur ser det reella upptagningsområdet ut för olika platser och anläggningar om man ser till vilka som är aktiva? Vi vidareutvecklar förståelsen för det s.k. 'sociala upptagningsområdet' och studerar hur det skiljer sig från det fysiska upptagningsområdet. Går det att utveckla olika 'kategorier' av aktiviteter baserat på om det är något som har lokal respektive ett upptagningsområde som täcker ett större omland. Vad är lämpliga loklalieringar av dessa olika 'kategorier' i den fysiska kontexten? Beroende på om de är lokala till sin karaktär eller mer 'långväga'. Kan finnas en poäng med att folk från ett större omland blandas, främja social sammanhållning på stads-/kommun nivå. Möjlighet att engagera sig i/organisera sig i som inte begränsas till det lokala.
Metod och data	Studera dels det fysiska upptagningsområdet för aktiviteter 'nära', vardagens aktiviteter i första hand. Använder rumsanalyser, tillgänglighetsanlyser med modell och data som vi exempelvis har för Uppsala, Göteborg, Östersund etc. Till detta behövs data/information om var de aktiva eller besökare bor. Möjligen Västkuststiftelsen, kommuner och dess föreningar eller vad finns annars?
Förväntat resultat	• Baserat på analyserna av det sociala upptagningsområdet - kan man förhoppningsvis säga något om att aktiviteten 'blandar' exempelivs personer från olika socioekonomisk bakgrund, ålder etc. • Ökade insikter vilka aktiviteter som är 'lokala' och vilka som är mer 'spretiga' i en stad/kommun/region. kan ge underlag för att identifiera var det är viktigt att satsa för att klara mer hållbar mobilitet
Deltagande och genom-förande	Pilotstudie som start i en kommun. Gärna där vi har aktörer som kan bidra med medlemsregister på något sätt eller som kan förmedla kontakt. Sen utvärdera hur det kan skalas upp/appliceras på fler ställen. Borde kunna ha preliminära resultat framme i slutet av året om data finns tillgängligt

Förslag 5: Vilken är skillnaden mellan människors uppfattning om tillgänglighet och den uppmätta tillgängligheten till friluftsaktiviteter?	
Bakgrund/ forsknings-problem	Ett grundläggande problem vid planering är det faktum att uppfattningen om vad som är en god tillgänglighet skiljer sig mellan individer. Dessutom tas det inom policy och planering fram mål, riktlinjer och tumregler för god tillgänglighet via transport och markanvändningsplaner. Ett exempel är det vanligen använda måttet att det bör vara maximalt 300 meter till närmsta grönområde. För att bättre kunna avväga i vilken mån människors uppfattning skiljer sig från de potentiella möjligheter som faktiskt omger dem är syftet med denna studie att analysera skillnaderna mellan människors uppfattning av hur god tillgänglighet man har till friluftsaktiviteter och den faktiskt uppmätta tillgänglgiheten från samma plats. Denna studie bygger på ett samarbete med ett doktorandprojekt vid Göteborgs Universitet.
Metod och data	● Studien bygger på en statistisk analys av material från en enkät med cirka 1500 personer i Göteborgsregionen och mätningar av den potentiella tillgängligheten i samma område. ● Vi kan lägga till 4-5 aktiviteter till en existerande enkät som vi definierar som viktiga för att förstå friluftslivet. ● Vi behöver även ta fram digitala data över dessa aktiviteters lokalisering. ● I huvudsak statistisk analys av sambandet mellan upplevd och uppmätt tillgänglighet. ● Även intervjuer med ett urval respondenter i ett andra steg.
Förväntat resultat	Kunskap om hur olika grupper av befolkningen på olika platser upplever sin egen tillgänglighet till friluftslivs-aktiviteter med olika transportmedel i förhållande till den uppmätta potentiella tillgängligheten från samma platser. Att förstå hur upplevd och uppmätt tillgänglighet förhåller sig till varandra för olika grupper i samhället är en viktigt aspekt av planering för bättre och mer jämlik utveckling.
Deltagande och genom-förande	Görs inom ramen för ett doktorandprojekt formellt utanför Mistra.

Förslag 6: Big data seasonal patterns: Where are the points of interest for leisure? What are the flows?	
Bakgrund/ forsknings-problem	It is common sense that in different times of the year people visit different locations for sports and outdoor recreation (i.e. seaside in the summer, mountains in the winter) but we actually don't know how many people visit, where, when, and more importantly, where they come from. Without this knowledge, how can we plan for sustainable travel alternatives to these locations? Such data is partially available to travel organisers but in a dispersed way, and those who travel without an organised stay or event are not captured. On the other hand, national travel surveys only give an aggregate glimpse of these patterns (spatially and temporally). New big data sources of mobile phone activity allow us to trace movements of individuals with a high spatial and temporal resolution, over the the entire country and the whole year. By analysing this data, we can start answering very specific questions about the attraction of sports and outdoor locations in different seasons, and where visitors travel from.
Metod och data	1. This study builds on mobile activity data for the entire Sweden from June 2019 to June 2021. The data will cover in particular the Winter and Summer months when leisure travel is more frequent. 2. Build a database of trips for Sweden, from select leisure locations to all DeSO areas. 3. Calculate relative level of attraction of the select locations, for different seasons 4. Map of flows per leisure location, for different seasons 5. Produce descriptive statistics of socio-economic characteristics of visitors 6. Define criteria of potential for sustainable travel, based on attraction, distance, existing bicycle and public transport connections
Förväntat resultat	With this information one can identify places of high demand, and places with demand within convenient travel distance, where sustainable travel options should be made available. If possible, one can make the database available for interactive querying of individual locations.
Deltagande och genom-förande	• A fundamental step is data acquisition from an accredited data aggregator. Price will depend on the number of months purchased. • Identify with partners a set of seasonal destinations that should be studied as part of a pilot. • Database can be useful to other themes, for example to analyse tourism patterns in Sweden.

Förslag 7: Utveckla ett index för hållbar tillgänglighet till idrott och friluftsliv	
Bakgrund/ forsknings-problem	Många kommuner saknar detaljerade underlag för planering mot hållbarhet. Ett av de fält där detta är tydligt är tillgänglighet till olika aktiviteter. Då krävs kunskap om både transporter och den geografiska fördelningen av invånarnas bostäder, arbetsplatser och utbud av olika aktiviteter. Denna studie syftar till att utveckla ett index med hög geografisk upplösning (km-rutor) som anger i vilken utsträckning invånarna kan nå platser för idrott- och friluftsliv med hållbara transportmedel. En central fråga är hur hållbar tillgänglighet skall mätas. Projektet kommer att utveckla och testa olika mått som bygger på restid, reslängd och utsläpp v växthusgaser.
Metod och data	Studien bygger på högupplöst geo-data om: • Restider med samtliga transportslag • Lokalisering av infrastruktur, befolkning, arbetsplatser, platser för idrott och friluftsliv Dessutom kommer kvalitativa studier om människors resvanor och upplevelser av resor och tillgänglighet att vägas in. Utöver detta kommer olika modeller för att beräkna växhusgasutsläpp från olika transportslag att testas.
Förväntat resultat	Resultatet är ett nationellt tillgänglighets-index på högupplöst geografisk nivå som stödjer analys och planering för ett långsiktigt hållbart idrotts- och friluftsliv.
Deltagande och genom-förande	Indexet kommer även att utvecklas och utvärderas tillsammans med ett antal kommuner och andra relevanta aktörer

Förslag 8: Vilka reser inte och vad gör dom?	
Bakgrund/ forsknings-problem	Not everyone is able to travel away from their place of residence for vacations. This is obviously linked to socio-economic factors, but it can also be linked to specific types of neighbourhoods. In either case, access to sports and outdoors recreation for all is a social sustainability goal. To tackle it, one must understand the level of "staycation" in Sweden. Where is this most common? Where they don't travel, do they have alternatives nearby? And do they use them? Promoting these opportunities where there is a higher need is important.
Metod och data	• Builds on the big data project of Sweden trips to ask different questions to the database. • Depart from long distance travel "blind spots", and cross with socio-economic data. • Identify particular socio-economic groups to study. • Identify potential leisure destinations with sustainable travel opportunities. • Combine with in-depth interview study to understand mechanisms. For example between voluntary and non-voluntary “staycation” outside of the Corona-related reasons.
Förväntat resultat	Report on 'staycation' travel patterns and opportunities for vulnerable groups. Allows the definition of plans to promote outdoors activities for those in greater need.
Deltagande och genom-förande	Study will start by analysing the population of one municipality. Depends on some use of the mobile activity database.

Förslag 9: Recreational walking and the gravity of landcapes: exploring 'spatial demands – Oskar doktorandstudie	
Bakgrund/ forsknings-problem	Under pandemin har allt fler deltagit i friluftslivsaktiviteter, där inte minst ’enklare’ aktiviteter såsom vandring och promenad är de aktiviteter som tycks attrahera en större del av dessa utövare (Hansen, Falla Arce, & Lindberg, 2021). Även innan pandemin fanns även ett stort intresse för vandring. Studier indikerar även på att så kallade ”nya platser” har under pandemin sökts upp i syfte att bedriva rörligt friluftsliv (Andersson et al., 2021; Hansen et al., 2021). Vart dessa platser finns är ännu inte helt klarlagt. Vidare finns en praktisk utmaning när människor besöker känsliga naturområden och där deras besök kan resultera i slitage på biologisk mångfald. Inte helt sällan gäller det populära platser i de svenska fjällandskapen (exempelvis störning av renskötsel). Därmed finns en förhoppning att studiens resultat kan bringa klarhet i vad som gör att svenska låglandskap kan bli ett attraktivt besöksmål för vandrare, och således på sikt kunna avlasta de mest ansträngda platserna. Denna studie kommer därmed att utgå från avhandlingens första (tentativa) frågeställning: *What spatial qualities make walking trails in lowland landscapes attractive and desired as places to visit for recreational walkers?* Studien kommer att vara utforskande där ingen direkt uttalad hypotes är formulerad.
Metod och data	Studiens design är kvalitativ och metoden som används är *walking interviews*, som i första hand kan ses som en intervju med respondenter, men även en typ av direktobservation där forskaren har möjlighet att iaktta hur respondenterna agerar på vandringsleden. Intervjuerna kommer även GPS-loggas med hjälp av appen SW Maps. Data kommer därmed vara (i) inspelade ljudfiler (som sedan transkriberas), (ii) fotografier tagna i fält, (iii) fältanteckningar, samt (iv) geodata i form av gps-koordinater. Analysmetod kommer troligtvis vara tematisk analys av text- och bildmaterial. Insamlad geodata kommer i första hand syfta till att kartografiskt och deskriptivt illustrera ett vandringslandskap. Finns även möjlighet att utveckla datainsamlingen med ex. ”tidsvandringsdagböcker”
Förväntat resultat	• En mer nyanserad och tydligare kunskap i vilka platser/landskap, inklusive ’rumsliga kvalitéer’, som vandrare i låglandskap uppskattar och söker sig till. • Vilken roll den fysiska miljön spelar för vandring – detta även inkluderat potentiell trängsel, slitage och/eller andra besökare längs leden. • En indikation om vilka ’de nya (informella) platsernas’ särdrag kan tänkas vara. • Initiala insikter om vilka transportmedel vandrare är beroende av/tillämpar för att ta sig till dessa platser. Samt hur nära sin bostad man väljer att vandra.
Deltagande och genom-förande	Studien utförs i göteborgsområdet, vilket i breda drag kan förstås som Västkusten (Västra Götalands län och Hallands län). En första rekrytering av respondenter har skett genom en Facebook-grupp. Rekrytering kan även tänkas ske genom organisationers kotaktnät (ex. Västkuststiftelsens sociala medier?). Studiens genomförande vilar på respondentens önskemål om vilken vandringsled som hen vill besöka. På förhand bestäms tid, plats samt hur långt som vi tänker att intervjun ska pågå. Därefter genomförs den vandrande intervjun. Datainsamling är påbörjad och kommer pågå fortlöpande, troligtvis över flera årstider i syfte att identifiera möjliga säsongsmässiga skillnader. Samarbete Tema 2 och 3

Förslag 10: Required mobility for recreational walking: mapping spatial and temporal transport patterns. – Oskar doktorandstudie	
Bakgrund/ forsknings-problem	I många fall sker vandring utanför urbana områden, samtidigt som vandraren inte helt sällan är bosatt i mer urbana områden. Transporten till och från är därmed central. Utifrån ett hållbarhetsperspektiv bör det därtill även understrykas att i dagsläget är kollektivtrafikens huvudsakliga uppgift att tillgå arbets- och studiependling. Fritidsresor har tidigare av politiska skäl inte prioriteras. En möjlig förändring finns i sikte, och denna studies resultat kan således ge underlag för en vidare diskussion gällande hållbara resmönster till vandringsleder i synnerhet och fritidsresor i allmänhet. Därutöver visar Västkuststifelsens egna undersökningar på att ca 70% av de som besöker vandringslederna som stiftelsen förvaltar reser med bil. Avstånd samt rumslig fördelning av hållplatser kan även antas påverka vilket transportmedel besökaren reser med. Fem tentativa hypoteser kommer därmed att undersökas: 1. Ledbesökare reser i större utsträckning med bil till ledetapper längre från bort deras bostad, än till de ledetapper som är närmare ledbesökares bostad. 2. Ledbesökare reser i större utsträckning med bil till ledetapper med sämre kollektivtrafiksutbud (både vad gäller rumslig fördelning av hållplatser och deras turtäthet), än till ledetapper med bättre kollektivtrafiksutbud både vad gäller rumslig fördelning av hållplatser och deras turtäthet). 3. Avståndet mellan ledmålpunkten och urbana områden (tätorter?) inverkar på transportval för ledbesökaren. 4. Resmönstret varierar årstidsvis, samt ökar vid ledigheter. 5. Resmönstret ser olika ut baserat på socioekonomisk status, ålder, utbildning, etc.
Metod och data	Studien är kvantitativ där enkätundersökning ligger till grund för datainsamling. Insamling av data är inspirerad av Västkuststifelsens egna undersökningar där besökare fått besvara enkätundersökning med hjälp av QR-koder som varit uppsatta på skyltar. Även rapport från Mistra Sport & Outdoors och tidigare nationella friluftslivsundersökningar kommer ligga till grund för frågor i enkäten. Enkäten kommer bl.a. kartlägga transportmedel, besökarens bostad, vilken etapp man vandrar, samt om besöket började eller slutade på samma plats (rundslinga, eller från A till B). Data kommer vara kvantitativ och kommer även vara rumslig. GIS-analys samt statistiska analyser kommer utföras för att testa hypoteserna. GIS-analys kommer även behöva geodata i form av befolkningsdata, vägdata och kollektivtrafiksdata.
Förväntat resultat	• Insikt i hur resmönstret till vandringsleder i låglandskap ter sig. • Kollektivtrafikens (kollektivtrafikhållplatsens lokalisering samt dess turtäthet) nuvarande för hållbart resande. • Underlag till vidare diskussioner om fritidsresor med kollektivtrafik, och/eller gång, cykel, etc
Deltagande och genom-förande	Inledningsvis identifiera platser/målpunkter ('knutpunkter') där många passerar. Antingen att samtliga dessa platser är längs med en och samma led (ex. Bohusleden) eller längs med olika leder. Arbetet görs förhoppningsvis tillsammans med Västkuststiftelsen då de innehar värdefull erfarenhet kring lederna. Kanske kan även Västtrafik bidra med kunskap om vilka platser som idag ser ut att ha höga respektive låga volymer av kollektivtrafikresor. Platser för QR-koder bör således: • Ligga på olika långt avstånd från tätorter; • Ligga på olika långt avstånd från hållplatser Exakt hur många insamlingsplatser är ännu ej bestämt. Förslagsvis pågår datainsamlingen under ett års tid, i syfte att kunna visa på förändringar över årstiderna samt över ledigheter. Datainsamling påbörjas under senare delen av 2021, alternativ tidigt 2022.

6.2 Bilaga 2: Förslag fyra studier inför lärandegruppsmöte 4.

Project A: Develop an index for sustainable accessibility to sports and outdoor recreation (Utveckla ett index för hållbar tillgänglighet till idrott och friluftsliv)

Short description

Most municipalities lack detailed baseline information to plan towards sustainable transport and mobility, namely information on the accessibility of people to activities. This requires knowledge on several levels: the transportation networks and services, the geographic location of residents' homes, and the geographic location of the different activities. This project will develop an index of sustainable accessibility to sports and outdoor recreation activities for residential locations at high spatial resolution (e.g. 1km grid or higher). This index, and the underlying indicators, will offer municipalities a baseline cartography to diagnose areas of intervention towards ensuring that residents can reach sports and outdoor recreation using sustainable transport means.

Research Questions

Study A: How should sustainable accessibility to sports and outdoor be measured?

- Criteria for sustainable transport (environmental): greenhouse gas emissions
- Criteria for sustainable accessibility (social-economic): travel time and travel distance
- Selection of relevant sports and outdoor activities
- Spatial resolution of the measurement (residential locations)
- Measurement of spatial indicators for the identified transport to destinations

Study B: How can the spatial indicators of accessibility to sports and outdoor be combined into a meaningful index?

- Weights of the different transport modes
- Weights of the different sports and outdoor activities
- Combination of the different components (i.e. pre-requisites versus indicator values)

Study C: Does the index communicate baseline in a clear and informative manner, to be useful for municipalities' strategic planning?

- Clarity of the index and its components (assumptions, calculations)
- Quantitative and qualitative presentation of the results
- Cartographic representation of the index

Background

Most municipalities lack detailed baseline information to plan towards sustainable transport and mobility, namely on the accessibility of people to activities. This requires knowledge on several levels: the transportation networks and services, the geographic location of residents' homes, and the geographic location of the different activities.

Several studies have developed such integrated urban models to assess sustainable mobility and accessibility. For example, the concept of 'Modality Environments' (Read and Gil 2015; Gil 2016) characterises the general sustainable mobility potential of urban areas but has not yet translated this framework into operational decision support instruments for municipal planning. Similarly, the regional measurement of sustainable accessibility of the VGR region (Larsson,xxxx) provides general insights on the access to opportunities (travel time) by different transport modes, although these are not presented in the form of combined indices. On the other hand, indices have been developed to score the support of neighbourhood for specific sustainable transport modes, e.g. walkscore, cyclescore, etc., combining accessibility to destinations and other local built environment characteristics. However, these are general indices that do not focus (or even include) sports and outdoor recreation as a category.

These examples (and more to be identified during the study) provide useful references, methods, and experiences on the development of indicators and indices to assess and plan for sustainable transport

and accessibility of residents, to be expanded to address the concern of the Mistra SPOOR programme with the access to sports and outdoor recreation activities.

Focus of the study/research project

This project will develop an index of sustainable accessibility to sports and outdoor recreation activities for residential locations at high spatial resolution (e.g. 1km grid or higher). This index, and the underlying indicators, will offer municipalities a baseline cartography to diagnose areas of intervention towards ensuring that residents can reach sports and outdoor recreation using sustainable transport means.

Approach and methodology

For study A we will identify first 'what' and 'why' needs to be measured both in terms of transport and types of sports and recreation activities. This involves a short survey of the literature and interviews with experts (TBC), on measurement of indicators sustainable mobility and transport, and on the daily sports and outdoor recreation needs of individuals. Finally, it will involve the calculation of transport costs and accessibility (e.g. time, distance, emissions) to the selected activities by different transport modes. For this purpose, we will use a geodatabase integrating the required data sets at a high spatial resolution.

For study B we will conduct a literature review of 'state of the art' on indices of sustainable mobility and accessibility, focusing on the recommendations for calculation. To define the weights of different transport modes and sports and outdoor activities we will engage with the literature/experts from study A. Finally, we will calculate (alternative versions of) the index to test with the stakeholders in Study C.

For study C we will produce a detailed description of the index, and prepare maps and charts to report the results. We will engage with the stakeholders (e.g. municipalities) in workshops to explore the most useful and effective communication of the index.

The process will be iterative, especially between study B and C. Study A will be conducted first, and will be largely based on existing knowledge and previous experience of the project team.

Data

The project will require a range of different data sets, to represent the different transportation networks, the location of residents and the location of sports and outdoor recreation activities.

- Detailed bicycle and pedestrian networks, possibly derived from publicly available OpenStreetMap (OSM). If available, we would use detailed data from municipalities to validate the open data.
- Public transport networks and timetable data are openly available from Trafikanalys, in the GTFS format.
- Road networks (NVDB) available from Trafikverket.
- Location of different types of sports facilities. We do not have such a database. POI data from OSM is not complete nor reliable, but can be used initially for testing purposes and development of the index.
- Outdoor recreation locations and access points. Can be initially derived from OSM, but must be confirmed and/or obtained from relevant organisations
- Detailed listings from sports organisations of their member's facilities are needed. The types of facilities will be defined in Study A.
- Residential locations of population, available from SCB population grid data.
- H3 hexagonal grids openly available from Uber for aggregation and communication of the results.

This project will benefit from and support the development of a comprehensive and integrated geodata platform covering the whole of Sweden, to easily enable the calculation of the index in arbitrary locations across the country.

Benefit to the stakeholders/municipalities/partners

The result is a national accessibility index to sport and outdoor recreation activities, that can support the analysis and strategic planning of municipal transport and facilities, in order to achieve a long term sustainable sport and outdoor recreation environment.

Research output / Potential results

- National accessibility index at high spatial resolution
- Definition of residential requirements for sustainable transport to sport and outdoor
- Geodatabase of integrated and high-resolution information for sports and outdoor accessibility

Partners/stakeholders

- Active partner/stakeholder: Organisation and Name
- Reference group: Municipality?
- Bollplank: Experts on sport and outdoor for active lifestyle
- Researchers: Jorge Gil, Anders Larsson

Expected deliverables

- Presentation of the results to Mistra programme
- Reports of the partial studies (A, B and C)
- Report on the overall results of the index
- Article in Journal of the final results
- Report in Swedish for municipalities, focused on applications

Schedule with Milestones (with or without timeline)

- Identification of assessment criteria
- Data gathering into geodatabase
- Spatial analyses of indicators
- Calculation of composite indices
- Development of cartography and charts
- Production of documentation

Projekt B: Idrottsrörelsen som modell för hållbar mobilitet

Background

Idrotten och idrottsrörelsen har en central roll i många människors vardag. Vanor och attityder formas till stor del genom aktiviteter inom idrottsrörelsen. Samtidigt sker en förändring i förutsättningar där externa krafter såsom kommersialisering, teknikutveckling, urbanisering och politik förändrar förutsättningarna för idrottsrörelsen.

Research Question(s)

- Hur kan idrottsrörelsen fungera som modell för omställning till hållbara mobilitetslösningar?
- Vilka policies, lagar, planeringsprinciper och samhällstrender påverkar idrottsrörelsen med avseende på hållbarhetsfrågor och mobilitet? (nationell)
- Hur är idrotten organiserad för att kunna jobba med hållbarhet och mobilitet? (nationell-regional-lokal)
- Hur och i vilken omfattning är idrottsrörelsens verksamhet uppmärksammad i regional och kommunal transport- och fysisk planering? (regional-lokal)
- Vad har gjorts och vilka planer finns för hållbara mobilitetslösningar i den dagliga verksamheten på olika nivåer (förbund-förening-individ)
- Vilka möjligheter och begränsningar kan identifieras utifrån resultaten från frågorna ovan?

Focus of the study/research project

Denna studie skall undersöka förutsättningar och metoder för idrottsrörelsen att arbeta strategiskt med att integrera hållbar mobilitet i sin dagliga verksamhet. Det krävs förståelse för nationella och regionala förutsättninger, men fokus skall ligga på klubb- och individnivå.

Approach and methodology

1. Studier av tidigare kunskap om idrottsrörelsens förändrade förutsättningar och organisation samverka med Tema 1
    a. Sammanställa vad görs idag
    b. Goda respektive mindre goda erfarenheter
2. Ett antal idrotters specifika förutsättningar fallstudier på flera nivåer från förbund till individ
3. Kartlägga dagens resvanor
    a. kartlägga individer och aktiviteter på föreningsnivå
    b. studera data om resvanor, resmönster och potentiell tillgänglighet
4. Utifrån svaren i 3 analysera potentialen för övergång till en mer hållbar mobilitetskultur utifrån dagens förutsättningar.
    a. Vad funkar idag?
    b. Vad funkar inte?
    c. Vad saknar man?
5. Identifiera möjligheter och begränsningar för omställning
    a. Externa (policies, planering, samhällsförändringar, regelverk)
    b. Grenspecifika för respektive förbund och distrikt (organisation riktlinjer, satsningar etc,,)
    c. Föreningsnivå
    d. Individnivå

Data

What kind of data? Do we have data? Do we need new data? Etc.

What do we need from the stakeholders/what can stakeholders contribute with?

- Kartlägga vad som har gjorts och görs idag -- dokumentstudier + intervjuer
- Förstå geografiska förutsättningar och resmönster/potentialer -- högupplöst geo-data + mobildata eller motsvarande.
- Fallstudier i föreningar -- Intervjuer/dagböcker med aktiva i föreningar + geo-data + aktivitetsdata från förening/förbund + föreningars policies…
- Studier av planeringsdokument -- detalj- och översiktsplaner samt andra relevanta transport-, bebyggelse och aktivitetsplaner med fokus på idrott

Benefit to the stakeholders/municipalities/partners

Koll på läget, stöd för nya strategier, stöd för ÖP, strategier, handlingsplaner. Formulera mål, förbättra/underlätta tillgängligheten, mer jämlik tillgänglighet….

Nyttan är sannolikt olika för olika aktörer.

- Föreningar och individer som deltar får dels en översyn av verksamheten men framför allt erfarenhet, kunskap och verktyg för att (om man vill) kunna ställa om med avseende på mer hållbara mobilitetslösningar i den dagliga verksamheten.
- Förbund på olika nivåer kan använda resultaten som (förhoppningsvis) goda exempel och inspiration. Men även som underlag för strategiska beslut och förnyade riktlinjer.
- Planeringsmyndigheter, kommuner mm får en bättre förståelse och kunskap om idrottens förutsättningar för omställning med avseende på mobilitet i det löpande planarbetet.
- Akademikerna får publicerat forskningsartiklar med fallstudierna som utgångspunkt.

Projekt C: Hållbara alternativ till bilen för tillgängliga friluftslivsaktiviteter

Background

Covid-19 pandemin har tydliggjort sambandet mellan tillgänglighet till friluftsliv och behovet av bil. Platser som är planerade för att ta emot besökare i naturen ligger ofta långt från tätbebyggda områden och är därmed svåra att nå med kollektiva transportmedel, cykel eller till fots. Samtidigt är dessa platser inte sällan helt eller delvis belägna i områden med höga natur/kulturvärden. Därmed är potentialen för utbyggnad av parkeringsplatser begränsad och behovet av alternativa lösningar stor. Detta har tydliggjorts av pandemin, men kan antas vara en fråga som även efter densamma kommer att vara viktig. Följande studie syftar till att studera hur olika transportslag, var för sig, och i kombination kan erbjuda ett alternativ till bilen för att skapa god tillgänglighet till platser och aktiviteter för friluftsliv.

Research Questions

- Vilken roll spelar de olika transportslagen idag för att nå platser för friluftsaktiviteter?
- Hur uppfattar utövare av friluftsliv de olika transportslagens för- och nackdelar?
- Vilka förutsättningar krävs för att kollektivtrafik skall bli ett alternativ till bilen?
- Organisation – ekonomi
- Geografiska förutsättningar – tillgänglighetspotential
- Fysisk planering
- Beteende – individuella preferenser

Focus of the study/research project

Fallstudier med utgångspunkt I ett antal relevanta besöksplatser och/eller kommuner/kollektivrafikorganisationer

Approach and methodology

- Jämföra olika transportslags potential att erbjuda tillgänglighet till platser och aktiviteter för friluftsliv med högupplöst geo-data och GIS-analys.
- Utveckla kunskapen om resan till friluftsaktiviteter genom en kvalitativ studie med olika grupper av befolkningen som idag använder olika transportmedel inklusive bil.
- Utvärdera tidigare projekt med kollektivtrafiksatsningar till friluftsområden.
- Studera hur olika transportslag kan kombineras för en hållbar tillgänglighet.
- Utveckla kunskapen kring möjligheter och begränsningar med icke-bil baserade lösningar.

Användarnas erfarenheter och beteende studeras genom en enkät/intervjuer. Urvalet skulle kunna göras vid platser för friluftsliv alternativt via olika intressegrupper. Att erbjuda och studera kombinationer av olika transportmedel skulle kunna göras som ett "experiment" tillsammans med en eller flera organisationer i lärandegruppen.

Benefit to the stakeholders/municipalities/partners

- Ny kunskap
- Möjlighet att testa idéer (ex. via Vinnova - Systemdemo)
- Stöd för planering
- Research output / Potential results
- Kunskap om potentialen för icke-bil transportmedel att stödja en god tillgänglighet.
- Öka förståelse för hur olika förutsättningar bland befolkningen påverkar valet av transportmedel och potentialen för att skifta bort från bil.
- En bättre kunskap om kollektivtrafikens specifika förutsättningar i detta sammanhang.
- Ökad kunskap om hur kombinationer av transportmedel kan användas i ett hela-resan-perspektiv

Partners/stakeholders

- Active partner/stakeholder: Lst Halland, Västtrafik
- Reference group: ??, Vinnovaprojekt Lst VG+Västtrafik
- Researchers: Jorge Gil, Anders Larsson, Ann Legeby.

Projekt D: Sport- och fritidsplatsers sociala upptagningsområden

Kort beskrivning

Tillgängligheten till olika sportfaciliteter, idrottsanläggningar och platser för friluftsliv och rekreation ser mycket olika ut i olika delar av en kommun eller en region. Hur byggda anläggningar och sportfaciliteter distribuerats inom ett geografiskt område är ett resultat av planeringspraktiken och de initiativ som olika intressenter tar. Var platser för friluftsliv och naturupplevelser finns är i större utsträckning ett resultat av hur landskapet är format, var det finns obebyggda platser eller platser med olika typer av kultur- och friluftsvärden.

Möjligheterna att röra sig i vardagen och ha närhet till rekreation och motion blir allt viktigare för välmående och för folkhälsan generellt. Det är viktigt att kunna nå sådana funktioner på ett enkelt och hållbart sätt, för alla samhällsgrupper. Dels är det viktigt med motion, att röra på sig och få tillgång till avstressande miljöer, dels är idrottsrörelsen och friluftslivet samtidigt en viktig social arena, en plats där människor kan utvecklas tillsammans och bygga upp gemenskaper som får effekter långt utanför idrottssfären. Idag ser vi att tillgängligheten i många kommuner varierar stort och när det är dåliga förutsättningar för människor med mindre resurser är detta något som dessutom riskerar att driva på ojämlikhet och segregation. Studien syftar också till att klargöra vilka riktlinjer som formuleras för idrott och rekreation i en kommun, vilka styrdokument och/eller handlingsplaner som kan finnas.

I den här studien vill vi undersöka det sociala upptagningsområdet som olika sportfaciliteter eller platser för friluftsliv/rekreation har samt i vilken grad de kan fungera som sociala arenor. Det handlar både om att studera varje plats närmiljö och vilka som bor (och verkar) inom dess närhet men vi önskar också studera det faktiska utfallet, d.v.s. studera varifrån de kommer som använder en viss anläggning eller plats eller är med i en förening. Vi vill både förstå mer kring olika platsers räckvidd men också förstå i vilken grad olika aktiviteter och anläggningar har förmåga att blanda olika grupper, exempelvis utifrån socioekonomisk profil. Därtill vill vi vidareutveckla metoder för att kartlägga och jämföra olika delar av en kommun i syfte att bidra med ett mer träffsäkert planeringsunderlag i syfte att kunna adressera sociala hållbarhetsaspekter inom planering och stadsbyggande. En planering och ett byggande för mer jämlika livsvillkor.

Forskningsfrågor

Steg 1 – primära forskningsfrågor

- Går det att identifiera 'kategorier' eller typer av idrotter/aktiviteter som mer eller mindre socialt blandade? Förhoppningen är att i samverkansprocess med de deltagande aktörerna försöka identifiera ett urval av platser/anläggningar som har stor betydelse utifrån ett integrationsperspektiv (med potential att motverka segregation och utanförskap).
- Hur ser tillgängligheten ut till sådan sport-, rekreations- och fritidsplatser i olika delar av en kommun? Går det att bedöma tillgängligheten utifrån gång- och cykeltillgänglighet?
- Hur samspelar tillgängligheten till funktioner för fysisk aktivitet och rekreation med socio-ekonomiska mönster i en stad? Är det någon eller några socioekonomiska grupper som är missgynnade?

Steg 2 – fördjupade forskningsfrågor (om tid/data finns)

- Hur skiljer sig det reella sociala sammansättningen (de som faktiskt är där) jämfört med befolkningen i det lokala upptagningsområdet? Exempelvis jämföra de som bor inom 2 kilometer i ett första steg. I fall vi för studien också har möjlighet att få data om var utövare/de aktiva bor och den socioekonomiska profilen och sen jämföra med motsvarande för boende i upptagningsområdet.
- Går det att fastställa (kategorisera) vilka funktioner har liten räckvidd (lokal/kommunal) och vilka har stor (regional) räckvidd?
- Går det att identifiera kritiska lägen för sport- och fritidsanläggningar utifrån perspektivet att det är socialt angeläget, lägen där förutsättningarna att nå en blandning av aktiva är mer gynnsamma?

Bakgrund

Många kommuner präglas idag av ojämlika livsvillkor vilket omfattar många funktioner eller samhällsservice men där också sport- och idrottsanläggningar är en del. Betydelsen av ökad fysisk aktivitet har uppmärksammats och kopplar till välmående och hälsa. Att ha nära tillgång till rekreation och fysisk aktivitet har visat sig ha stor betydelse för hälsa och minskad stress.

Planeringspraktiken har stort mandat och inflytande över att styra hur dessa platser integreras i den byggda miljön och påverkar bebyggelsetäthet, befolkningstäthet samt närhet till platser för sport och rekreation. Planeringspraktiken har också stort mandat över att synliggöra sådana funktioner i staden utifrån hur de placeras i relation till var många bor och var många rör sig i vardagen.

Mycket få kommuner (och regioner) har idag ett detaljerat underlag som visar på tillgängligheten till sport- och fritidsplatser och få kopplar detta till olika aspekter av ojämlikheter, segregation eller hälsoaspekter. Vi vill bidra till ökad förståelse för nuläget men framför allt identifiera vad som skulle behöva förändras för att i framtiden nå ett mer jämlikt samhälle och där grupper som idag har mindre resurser och ofta drabbade av livsstilsrelaterade sjukdomar kan erbjudas bättre livsvillkor.

Studiens fokus

- Kartlägga tillgänglighet och identifiera ojämlikheter
- Utforska vilka sociala upptagningsområden olika anläggningar/faciliteter/föreningar har.
- Tillvägagångssätt och metod
- Samla in data för var sport-/fritidsplatser finns i kommunen.
- Bygga modell som speglar gatunätverk utifrån det som ska studeras (gång, cykel eller annat), källa: OSM, NVDB eller axialkartemodeller.
- Tillgänglighetsanalyser utifrån upplevt respektive fysiskt avstånd.
- Studera socialt upptagningsområde på två sätt: dels faciliteternas rumsliga omgivning och dels deltagarnas bostadsadress/område.
- Analysera resultaten och se om det finns idrotter/aktiviteter har olika social räckvidd och om det finns skillnader utifrån social sammansättning.

Vi har bra underlag för exempelvis Uppsala där vi skulle kunna göra ett första testvarv. Vi börjar med analyser i en kommun där vi har bra underlag och är sen öppna för att fortsätta/tillämpa metoden även på andra platser. Vi kommer behöva samarbete med aktörer för att samla in var föreningsmedlemmar bor alternativt få fram information om de som besöker en viss plats bor och på så sätt koppla till olika socio-ekonomiska data

Data

Vi använder information om var faciliteter finns. Information om socio-ekonomiska variabler. Information om föreningsmedlemmar eller liknande hade varit bra. Eventuellt finns undersökningar av vilka som besöker frilufts- och rekreationsområden i kommuner. Vilken information har våra partners eller vad kan samlas in? Mobildata, enkäter eller intervjuer på plats? Om studien lokaliseras till en stad där andra data finns i form av enkäter eller annat om hur platser använts under pandemin kan även sådana data användas.

Nytta för behovsägare/samhällsnytta

Koll på läget, stöd för nya strategier, stöd för ÖP, strategier, handlingsplaner. Formulera mål, förbättra/underlätta tillgängligheten, mer jämlik tillgänglighet. Stöd för planerings- och stadsbyggnadspraktiken. Arkitekturens roll för att visa dessa funktioners betydelse. Kunskap om vilka sporter som har begränsad socialt upptagningskrets och vilka som har bredare grupper representerade och koppla detta till frågan om tillgänglighet (tillgänglighet ur ett brett perspektiv, inte bara fysisk tillgänglighet).

Resultat / Möjliga resultat

- Ökad medvetenhet om hur tillgängligheten till sport- och fritidsaktiviteter ser ut i en kommun.
- Identifiera områden med låg tillgänglighet.
- Visa på sporter/aktiviteter som lyckas få en blandning utifrån sociala aspekter som kan få bli förebilder för andra aktiviteter/föreningar.
- Stöd för utformning av framtida planer, handlingsplaner eller strategier kopplade till sport, friluftsliv och inte minst hållbar mobilitet kopplade till sådana faciliteter.

Partners / Aktörer för medverkan

- Aktiva partners/aktörer: Riksidrottsförbundet, Lilla Edets kommun, Uppsala kommun (ny), Sveriges Kommuner och Regioner.
- Referensgrupp/bollplank: Sveriges Kommuner och Regioner?
- Forskare: Ann Legeby, Anders Larsson, Jorge Gil

Förväntat resultat/möjligt resultat/möjlig dokumentation/presentation/publikation

- Rapport som beskriver metod och tillvägagångssätt
- Redovisning inom Mistra Sports & Outdoor-arrangemang
- Tillgänglighetsanalyser
- Paper/artikel i tidskrift
- Stakeholders' newsletter etc., populärvetenskaplig artikel

Process - milstolpar

- Sammanställning av data. Datainsamling
- Litteraturstudier, tidigare undersökningar (sammanställning)
- Tillgänglighetsanalyser, Analyser av upptagningsområden

Mistra Sport & Outdoors
Rapport 2022:2
ISBN: 978-91-89341-95-1