

Barns tillgänglighet till lekplatser

Författare

Agnes Bergqvist och Emma Eriksson

Handledare

Ana Gil Solá

Kandidatuppsats i Kulturgeografi

VT 2021

Institutionen för ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi

Handelshögskolan vid
Göteborgs Universitet



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Uppsats/Examensarbete:	15 högskolepoäng
Nivå:	Kandidat
Kurs:	KGG320 Kulturgeografi: kandidatkurs
Termin/år:	VT 2021
Handledare:	Ana Gil Solá
Examinator:	Jerry Olsson
Nyckelord:	Tillgänglighet, Barn, Lekplats, Självständig rörelse

ABSTRACT

The essay studies children's accessibility to playgrounds in the Halmstad urban area. The purpose was to illustrate children's equal accessibility to playgrounds, based on the playground's location in Halmstad and the barriers that affect children's accessibility. Accessibility was also studied in relation to children's dwelling. Furthermore, the intention was to relate the playground's accessibility to relevant visions of municipal planning in order to receive an understanding of the underlying processes.

Halmstad municipality has in recent years removed a larger number of playgrounds but also added a smaller number of playgrounds. This aspect was also studied to gain knowledge about accessibility. The theoretical delimitation focused on accessibility, independent mobility and the equal value and rights of all children. The study consisted of two parts. One part was network analyses made in GIS and the other was a qualitative text analysis of strategic municipal documents on the development in the municipality.

The analysis showed that the municipality does not have any clear goals or visions regarding children's play and accessibility to playgrounds. The GIS-analysis showed that children's opportunities to walk safely and easily to the playgrounds are not equal for children in the study area. Through both the GIS-analysis and the qualitative text analysis, it was clear that the car and the roads are a major barrier to children's accessibility and independent mobility in general. The second barrier to accessibility to the playground was the location of playgrounds in the city. This resulted in the children in Halmstad not having equal access and access to playgrounds. Furthermore, it could be concluded that by removing certain playgrounds in the urban area, even if two new playgrounds were added, the children's accessibility to playgrounds was negatively affected regardless of whether the playground was a local playground or an area playground.

Institutionen för ekonomi och samhälle
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
Viktoriegatan 13, Box 625, 405 30 Göteborg
031 786 00 00
es.handels.gu.se

Sammanfattning

Uppsatsen behandlade barns tillgänglighet till lekplatser i Halmstad tätort. Syftet var att belysa barns jämlika tillgänglighet till lekplatser utifrån lekplatsens lokalisering i rummet och de barriärer i den offentliga miljön som påverkar barns tillgänglighet. Tillgängligheten studerades i relation till barns bostäder. Vidare var avsikten att relatera lekplatsens tillgänglighet till planeringsvisioner för att få en förståelse för planeringsprocessen.

Halmstad kommunen har de senaste åren tagit bort ett större antal men även lagt till ett mindre antal lekplatser. Denna aspekt studerades för att få kunskap om hur borttagna lekplatser påverkar barns tillgänglighet till en lekplats och ifall tillgängligheten till lekplatsen har förändrats. Den teoretiska avgränsningen fokuserade på tillgänglighet, barns självständiga rörlighet samt alla barns lika värde och rättigheter. Studien bestod av två delar. Den ena delen var nätverksanalyser gjorda i GIS och den andra var en kvalitativ textanalys av strategiska kommunala dokument över utvecklingen i kommunen.

Analysen visade att kommunen inte hade tydliga mål eller visioner kring barns lek och tillgänglighet till lekplatser. GIS-analysen visade att barns möjligheter att tryggt och enkelt gå eller cykla till lekplatserna inte är jämlik för barn i Halmstad. Genom både GIS-analysen och textanalysen stod det klart att bilen och dess vägar är en stor barriär för barns tillgänglighet och självständiga rörlighet generellt sett. Den andra barriären för tillgänglighet till lekplatsen var lokalisering av lekplatser i staden. Barriärerna resulterade i att barnen i Halmstads kommun inte har en jämlik tillgänglighet och tillgång till lekplatser, vilket kan påverka barns liv då lekplatser både kan användas som mötesplats och vara en hälsofrämjande plats för barnen. Vidare kunde slutsatsen dras att genom att ta bort vissa lekplatser i tätorten, även om det lagts till två nya lekplatser, påverkades barnens tillgänglighet till lekplatser negativt oberoende av ifall lekplatsen var en närlekplats eller områdeslekplats.

Förord

Vi vill tacka vår handledare Ana Gil Solá för god vägledning och tankar som fört arbetet framåt på ett mycket tryggt vis. Vidare vill vi tacka de tjänstepersoner i Halmstad kommun som gladeligen hjälpt oss skaffa fram den data vi behövt för att kunna göra vår studie.

Agnes Bergqvist och Emma Eriksson, maj 2021

Ordlista

Lekplats: Begreppet lekplats representerar de lekplatser som är konstruerade med fasta lekredskap på kommunens mark. Lekplatserna är uppdelade i tre kategorier utifrån variationen, dessa är närlekplats, områdeslekplats och utflyktslekplats.

Barriär: Hinder för barns tillgänglighet.

Tillgänglighet: Barns möjlighet att nå en plats utifrån närhet och mobilitet.

Självständig rörelse: Syftar till barns möjlighet till mobilitet utan vuxet sällskap.

Aktiv transport: Gång och cykel.

Barn: Individer under 18 år definieras ofta som barn men fokus i vår studie är barn i åldern 6–12 år.

Halmstad: Halmstad tätort.

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1. Syfte	4
1.2. Frågeställningar	4
1.3. Avgränsningar	4
2. Tidigare forskning och teoretisk kontext	5
2.1. Tillgänglighet	5
2.2. Lekplatser	9
2.3. Barns självständiga rörelse	11
2.4. Barns lika värde och rättigheter - Barnkonventionen	15
3. Metod	16
3.1. Geografisk informationsbehandling	16
3.2. Kvalitativ textanalys	18
3.3. Validitet och reliabilitet	20
3.4. Förhållningssättet till teori och metod	21
4. Resultat	22
4.1. GIS-analyser	22
4.2. Kvalitativ textanalys	42
5. Diskussion och slutsatser	48
5.1. Hur är barns tillgänglighet till lekplatser i Halmstad; finns det skillnader i tillgänglighet mellan olika platser i staden?	48
5.2. Hur har tillgängligheten till lekplatser förändrats mellan åren 2015–2020?	50
5.3. Vilka visioner formuleras i Halmstad kommuns strategiska dokument i relation till barns tillgänglighet till lekplatser?	51
5.4. Diskussion av metod	53
6. Referenser	56
6.1. Kartreferenser	62

I. Inledning¹

På senare tid har vissa svenska kommuner tagit bort lekplatser. Vissa kommuner har även valt att göra större lekplatser, som även kan ses som ett utflyktsmål (Halmstad kommun, 2019a; Sveriges television, 2021; Al-Breihi m.fl., 2021). Vad talar egentligen för och emot denna förändring? Detta kommer denna uppsats att vidare studera och problematisera med fokus på tillgänglighet utifrån rummets geografiska lokalisering och rumslig spridning i staden, såsom medianinkomst och andelen barn.

Ämnet har tagits upp i media ett flertal gånger. I år publicerades en debattartikel i Svenska Dagbladet av Al-Breihi m.fl. (2021), som debatterar för att få stopp på vad författarna menar är en “massrivning” av lekplatser, vilket även beskrivs som en ny trend. Författarna till artikeln menar att de ser denna trend i kommuner som Göteborg och Halmstad. Artikeln lyfter även ett par frågor de anser är viktiga att ta i beaktning i relation till den nya trenden:

Det finns många viktiga frågor som beslutsfattare bör ställa sig innan de beslutar sig för att avveckla lekplatser. Exempelvis, vad händer egentligen när man ökar avståndet till närmsta lekplats och minskar möjligheterna till spontan lek och socialt umgänge i när-miljön? Är det rimligt att familjer ska behöva ta bilen eller åka kommunalt för att ta barnen till närmsta lekplats? Vad blir effekterna av att barnen i kommunen rör sig ännu mindre än tidigare?

(Al-Breihi m.fl., 2021)

P4 Halland rapporterade år 2019 om nedläggningar av lekplatser i Halmstad. Radiokanalen säger att 21 av 121 lekplatser ska tas bort. Vilket i sin tur ger upphov till att föräldrar reagerar negativt. I reportaget menar en förälder att detta påverkar barnen i den utsträckning att de inte längre vet vad och var de ska leka när de är utomhus. Föräldern i reportaget menar även att tre av fem lekplatser de besöker regelbundet har tagits bort. Föräldrarna menar att detta i sin tur leder till att barnen själva behöver transportera sig längre sträckor till lekplatserna och att detta i sig blir en säkerhetsrisk för barnen (P4 Halland, 2019).

¹ Text i avsnitt I. bygger på Bergqvist 2021 och Eriksson 2021.

Det finns två aktuella och globala initiativ som kommuner behöver förhålla sig till och som bedöms som relevanta för studien, barnkonventionen och Agenda 2030. Barnkonventionen menar att barns bästa ska övervägas i samtliga beslut som påverkar barn. Barnkonventionen blev en svensk lag i januari 2020 (UNICEF, u.å.a). I den 31 artikeln skriver barnkonventionen fram barns rätt till vila, fritid, lek och rekreation utefter deras ålder (UNICEF, u.å.b). Agenda 2030 fokuserar på social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet (Globala målen, 2021). Genom Förenta nationerna (FN) har världens ledare sen år 2015 åtagit sig att driva igenom denna agenda. Ledarna och dess länder ska verka för en ökad hållbarhet fram till år 2030.

Agenda 2030 stärker hållbarhetsarbetet genom att visa på en gemensam riktning till det som ska uppnås, den motiverar nya generationer och skapar fler samarbeten för att nå målen. Agendan syftar till ett långsiktigt tänk där alla inkluderas (Regeringskansliet, 2018). Regeringskansliet menar på att Sverige ska vara föregångare i denna omställning både på global och lokal nivå samt ur alla tre perspektiven av hållbarhet. För att kunna vara detta krävs en bred delaktighet i det svenska samhället, även på en lokal och en regional nivå. Sveriges styrmodell gör att viss makt är fördelad till kommuner och regioner, exempelvis när det gäller samhällsservicen. Kommuner har dock möjlighet att göra lokala anpassningar till agendan utifrån deras resurser och behov. Därmed kan agendan ses som en frivillig grund för kommuner att genomföra (Regeringskansliet, 2018).

Relevanta hållbarhetsmål för studien

Mål 1 Ingen fattigdom, handlar inte enbart om fattigdom i form av inkomst utan även om avsaknaden av makt och inflytande (Glokala Sverige, 2019). På en kommunal nivå kan det därmed handla om att öka barns makt och inkludering i beslutsfattande angående lekplatser.

Mål 3 God hälsa och välbefinnande, syftar till att ge människor en bättre hälsa, vilket är viktigt för att klara av livet (Glokala Sverige, 2019). Exempelvis kan tillgängligheten av fritidsaktiviteter såsom lekplatser påverka hälsan enligt Buck m.fl. (2015).

Mål 5 Jämställdhet, menar på att människors rättigheter, villkor och möjligheter ska vara samma oavsett kön. På en kommunal nivå handlar målet exempelvis om att verksamheter ska leva upp till både flickor och pojkars behov och att resurserna ska fördelas lika mellan könen (Glokala Sverige, 2019). Därmed bör lekplatserna vara tillgängliga för både flickor och pojkar.

Mål 10 Minskad ojämlikhet, menar till att öka jämlikheten mellan människor och samhällen. Detta oberoende ens ålder, kön, etnicitet, ekonomiska möjligheter eller ens sociala status (Glokala Sverige, 2019). Fritidsaktiviteter i form av tillgängliga lekplatser för alla kan vara ett sätt att öka jämlikheten.

Mål 11 Hållbara städer och samhällen, syftar till allas möjlighet till ett tryggt och hållbart boende. Städer ska vara säkra, inkluderande och hållbara. Exempelvis syftar målet till hållbara transportsystem för alla, det vill säga även barn. Målet syftar även till goda grönområden som är säkra, inkluderande och tillgängliga (Glokala Sverige, 2019). Lekplatserna bör därmed också vara säkra, inkluderande och tillgängliga för alla.

Hur påverkas egentligen den sociala hållbarheten av lekplatsernas förändring i rummet? Föreliggande uppsats kommer bland annat behandla denna fråga med Halmstad som studieplats.

1.1. Syfte

Uppsatsens syfte är att belysa barns jämlika tillgänglighet till lekplatser, med Halmstad som studieområde. I detta sammanhang påverkas tillgängligheten av lekplatsens lokalisering i rummet i relation till barns bostäder samt barriärer. Vidare är avsikten att relatera lekplatsens tillgänglighet till relevanta planeringsvisioner.

1.2. Frågeställningar

- Hur är barns tillgänglighet till lekplatser i Halmstad; Finns det skillnader i tillgänglighet mellan olika platser i staden?
- Hur har tillgängligheten till lekplatser förändrats mellan åren 2015–2020?
- Vilka visioner formuleras i Halmstads kommuns strategiska dokument i relation till barns tillgänglighet till lekplatser?

1.3. Avgränsningar

Studien har avgränsats på två vis: en geografisk avgränsning och en teoretisk avgränsning. Platsen för studien var Halmstad. Halmstad valdes som lämplig studieplats då kommunen tagit bort vissa av deras tidigare lekplatser. Den geografiska avgränsningen gjordes till Halmstad tätort eftersom tillgänglighet i en urban kontext skulle studeras och inte i ett ruralt sammanhang. Den urbana avgränsningen gjordes med hjälp av geografiska informationssystem (GIS), där studieområdet avgränsas med hjälp av ett tätortslager från Lantmäteriet.

Studiens teoretiska avgränsning var tillgänglighet, barns självständiga rörelse samt alla barns lika värde och rättigheter. Olika barriärer som har undersökts och som kan påverka den självständiga rörligheten är: avstånd, trafikerade vägar, gångbanor och den byggda miljön.

Mer specifikt har studien utgått från lekplatser på allmän platsmark, då alla barn får leka på dessa platser. Lekplatser har studien definierat utefter konstruerade lekplatser, det vill säga byggda med fasta lekredskap såsom gungor, rutschkanor och sandlådor med mera. Enbart bollplaner såsom tennisbanor har inte definierats som lekplatser. Barnkonventionen klassar alla

människor under 18 år som barn. Studien har dock störst fokus på barn mellan 6 och 12 år då vi förmodade att barn i detta åldersspann vistas självständigt på dessa platser.

2. Tidigare forskning och teoretisk kontext

2.1. Tillgänglighet

Tillgänglighet går att förklara och definiera genom olika angreppsvinklar, nedan kommer ett flertal angreppssätt att diskuteras utifrån olika författares egna definitioner. Tillgänglighet kan definieras utifrån hur enkelt vissa platser kan nås, begreppet kan även förklaras utifrån individens möjlighet att nå platser. Skillnaderna mellan definitionerna är platsen och personen som når platsen. Tillgänglighet kan även ses som något enkelt till något som är mer komplext. Från det enkla som att enbart vara ett uttryck för de fysiska förbindelserna eller graden av den fysiska separationen mellan platsen. Till det mer komplexa som kan ses utifrån en mer omfattande analys där tillgänglighet ses ur både den urbana miljön kombinerat med en individs individuella begränsningar och möjligheter (Kwan, 1998). Tillgänglighet kan mätas med två olika element, kvaliteten och antalet valmöjligheter eller kostnaden för resan, vilket beror på målets placering i rummet (Páez, Scott & Morency, 2012).

Van Wee (2016) tar upp ett flertal definitioner av tillgänglighet vilka är definierat av olika personer. En definition är möjligheter till interaktion, eller att tillgängligheten är högre desto färre barriärer det finns på vägen till en viss punkt såsom tid, kostnader och den ansträngning som behövs – olika typer av resemotstånd (travel resistance). Även variabler som antalet valmöjligheter av transportval till målet kan påverka synen på tillgänglighet (Van Wee, 2016).

För att vidare bryta ner och förstå begreppet tillgänglighet är proximity (härefter benämnt som närhet) och mobilitet två viktiga komponenter (Haugen, 2011; Haugen, 2012). Närhet är en viktig komponent för ett enklare vardagsliv, närheten av betydelsefulla faciliteter kan även anses vara en viktig del av livet. Närhet är extra viktigt för barns vardagsliv i relation till de vuxnas, då barn är mindre mobila och förlitar sig mer till de aktiva transportsätten. (Haugen, 2011; Broberg, 2015). Helbich m.fl. (2016) menar att ju längre ett barn ska ta sig mellan två punkter desto mindre blir sannolikheten för aktiv transport.

På ett regeringsuppdrag har Folkhälsomyndigheten (då Statens folkhälsoinstitut) sammanställt en manual som ska hjälpa kommunerna att planera den fysiska miljön så att den gynnar och underlättar barns fysiska aktiva liv. Manualens utgångspunkter som påverkas av den byggda miljön är *användbarhet, närhet* och *tillgänglighet*. Manualen lyfter ett antal indikatorer som en kommun kan använda i sitt arbete för att utvärdera hur närheten och tillgängligheten kan mätas (Statens folkhälsoinstitut, 2010).

Den första indikatorn är gångavstånd som de menar förklarar närheten för individen. Gångavståndet ska beräknas med hänsyn till bland annat byggnader och motorvägar, vilket kan ses som barriärer. Gångavståndet går "i värsta fall" att beräkna med hjälp av det euklidiska avståndet mellan två punkter adderat med 25 procent av det euklidiska avståndet. Vidare har manualen en punktlista med indikatorer, ett urval av indikatorerna kan läsas nedan:

Exempel på indikatorer för att bedöma närhet

– *Närpark, liten grönyta med mindre lekplats för de minsta barnen (inom 50 m från adresspunkt)*

– *Lokalpark, offentligt grönområde, bollspel, lekplats (minst 0,3–0,6 hektar, inom 200 m)*

/.../

(Statens Folkhälsoinstitut, 2010, s. 28)

Vidare går det att förklara närhet som något som påverkar tillgängligheten där platser som är nära är mer tillgängliga än de som finns längre bort. Vilket hör samman med Toblers lag och begreppet avståndsfriktion som kan ses som en rumslig lag där avståndet har betydelse för rummens interaktion (Gren & Hallin, 2003). Avståndsfriktion kan dock övervinnas exempelvis med god kollektivtrafik. Frändberg, Thulin och Vilhelmson (2005) menar att uppkopplingen till nätverk också har betydelse för avståndsfriktionen, då detta påverkar rörelsen i form av människors olika tidsresurser. Haugen (2012) menar att det inte alltid är den närmsta vägen i meter som är den närmsta vägen ur ett tidsperspektiv eller billigast ur andra transportkostnader. Närheten till olika typer av faciliteter har visat sig ha olika stor betydelse. Studier som gjorts i Sverige visar på att invånarna värdesätter närhet till faciliteter som rör fritid, rekreation samt sitt sociala kontaktnät.

Däremot genererar närhet inte alltid i en självklar tillgänglighet och att allt som ligger utanför ens närmaste bostadsområde är otillgängligt. Dessa platser kan bli tillgängliga ifall avståndet kan överbyggas med någon typ av rörlighet, det är här mobiliteten kommer in, den hjälper till att överbygga de avstånd som finns. Dessa komponenter är formade efter rummets utformning (Haugen, 2012). Däremot menar Stanley och Stanley (2014) att tillgänglighet även kan särskiljas från mobilitet genom att en person som har hög mobilitet även kan lida av låg tillgänglighet till aktiviteter ifall de inte finns inom ett område där personen bor, eller om det finns en brist på resesätt till aktiviteterna (Stanley & Stanley, 2014).

Vidare handlar tillgängligt inte enbart om kostnader för en resa utan även om jämlikhet, fördelningseffekter och social exkludering. Tillgänglighet handlar således om vilka grupper som har mer tillgänglighet i samhället än andra grupper, följaktligen en distributionsfråga (Van Wee, 2016). Avsaknad av tillgänglighet kan bidra till minskat deltagande i olika typer av aktiviteter och i extrema fall bidra till social exkludering (Rasouli, Timmermans, Garling, Ettema & Friman, 2014).

2.1.1. Att mäta tillgänglighet

Olika sätt att mäta tillgänglighet

Tillgänglighet kan studeras utifrån olika sätt att resa på, där ett exempel på resesätt är korta distanser förenat med de aktiva transporterna. Vidare kan kontexten för en studie av denna typ av tillgänglighet vara extra viktig då dessa resor utförs i en persons specifika klimat, vilket i sin tur påverkar dessa resors tillgänglighet. Tillgängligheten för dessa aktiva resesätt påverkas därmed mycket av vilken kontext de finns i (Van Wee, 2016).

Vidare finns det indikatorer som kan visa hur tillgängligheten fungerar. En indikator som kan kopplas till tillgänglighet är *valmöjlighet*. Valmöjligheten att kunna transportera sig är en viktig del av tillgänglighetsbegreppet. Valmöjlighet är även sammankopplat med markanvändningen och det transportsystem som finns (Van Wee, 2016). En tredje indikator för tillgänglighet är uppfattningen om tillgänglighet, vilket kan användas som indikator både i en lokal kontext och i en större kontext. Van Wee (2016) sammanfattar detta som “This can be accessibility of different locations or activities, by different modes, and for distinguished categories of the population each having their own ‘mental maps’ of what is within reach.” (Van Wee, 2016, s. 11).

Páez m.fl. (2012) tar även de upp flertalet exempel på hur tillgänglighet går att mäta kopplat till olika typer av rumsliga avgränsningar. Författarna menar att tillgänglighet går att mäta genom exempelvis fem olika förhållningssätt: (1) 'befolkningsviktad tillgänglighet' vilket betyder antalet av en facilitet inom ett visst område kopplat till antalet människor som lever inom det bestämda området; (2) ett annat exempel är 'platsbaserat, ur perspektivet av resurser' vilket innebär att det ska finnas minst en bestämd facilitet inom ett visst bestämt avstånd; (3) ett tredje exempel är 'personbaserad, ur perspektivet av resurser' vilket innebär tillgänglighet i form av antalet faciliteter av en sort inom en persons typiska reseavstånd; (4) 'platsbaserad, ur destinationsperspektivet' vilket innebär antalet personer inom ett visst avstånd till en facilitet dividerat med totalbefolkningen; (5) det sista angreppssättet som författarna tar upp kallas även det 'platsbaserat, ur destinationsperspektivet' som innebär antalet personer inom ett avstånd till ett transitstråk delat med det totala antalet mottagare.

Tillgänglighet i den byggda miljön

Van Wee (2016) diskuterar vidare och kopplar samman tillgänglighetsbegreppet med den byggda miljös utformning och menar att tillgänglighet även kan ses utifrån hur väl den byggda miljön (markanvändningen och dess transportsystem) möjliggör människors resor mellan två punkter. Vidare menar författaren att det är viktigt att välja en definition av begreppet för att kunna använda det. Tillgänglighet kan även definieras genom citatet:

Accessibility, defined as the potential for reaching spatially distributed opportunities (for employment, recreation, social interaction, etc.), can be considered one of the main outputs of spatial development, the joint result of a transportation network and the geographical distribution of activities.

(Páez m.fl., 2012, s. 141)

Tillgänglighet beror således på hur något är rumsligt fördelat vilket i sin tur påverkar hur tillgängligheten till platsen är för olika människor. Dessutom är tillgänglighet en grund till att samhällen fungerar adekvat, tillgängligheten bör finnas till destinationer med hjälp av olika typer av modala transportsätt. Kopplat till tillgängligheten finns transportens miljöpåverkan och dess risker (Van Wee, 2016). Utformningen av en stad både i en stor skala och lokal skala påverkar människans resebeteende. För att få en stads invånare att gå och cykla mer behövs det

läggas ett fokus på lokalisering av platser samt mobilitets mönster, dessa aspekter kan kopplas till tillgängligheten i staden. Stadens utformning kan även bidra till förverkligandet av den så kallade hållbara staden (Banister & Hickman, 2006).

2.2. Lekplatser²

Flera forskare anser att leken är en viktig del för barns utveckling (Woolley, 2008; Thomson & Philo, 2004). Leken sker dock inte endast på konstruerade lekplatser utan den kan även ske på relativt oväntade geografiska platser, exempelvis sker viss lek i trappuppgångar och på byggarbetsplatser. Den vanligaste platsen för lek är dock på gatan eller i trädgårdar både deras egna och deras vänners. Därefter menar Thomson och Philo (2004) att leken ofta sker på konstruerade lekplatser (Thomson & Philo, 2004).

Var leken sker kan studeras på flera vis exempelvis utefter konstruerade lekplatser, vissa forskare har även valt att inkludera andra platser där lek sker eftersom leken inte enbart begränsas till de konstruerade lekplatserna (Zhou, Li & Larsen, 2016; Thomson & Philo, 2004). En studie gjord i Kina visar att destinationen, närheten till hemmet och den sociala interaktionen är de huvudsakliga aspekterna för valet av plats för lek. Trafik, främlingar och osäkerhet på platsen är istället indikatorer på de sämre lekplatserna. Tillfället för leken kan också påverka barns uppfattning av platsen, till exempel kan uppfattningen skilja sig mellan dagtid och kvällstid vilket i sin tur kan påverka barns åsikter om bättre och sämre lekplatser. Barn tycker att lekplatserna är bra vid destinationer där mycket händer samt när det återfinns en större variation på lek. Detta och byggandet av trygga städer bör därmed planerare ta i beaktning i fortsättningen (Zhou m.fl., 2016). Däremot visar en australiensisk studie att destinationer inte alltid ökar den självständiga rörelsen till platsen, exempelvis kan den nya destinationen dra till sig främlingar eller trafik (Villanueva m.fl., 2013).

Zhou m.fl. (2016) studie i Kina visar också på att föräldrar har ett stort inflytande på barns lek. Barnen följer dock inte alltid föräldrarnas regler, vissa barn följer exempelvis inte deras rumsliga gränser, det vill säga var de får vistas, visar studier från Nederländerna och Skottland (Karsten, 2003; Thomson & Philo, 2004). Trots att barn i de flesta fallen är väl medvetna om var deras rumsliga gränser i närområdet går, så väljer flera barn ändå att tänja och passera gränsen vid lek. De rumsliga gränserna kan både vara utefter tid, som att barn inte får vistas

² Text i avsnitt 2.2. bygger på Eriksson 2021.

mer än 20 minuter hemifrån eller utefter barriärer som stora gator i området. Dessa gränser kan vidare skilja sig mellan barn, exempelvis beroende på barns ålder eller kön (Thomson & Philo, 2004). Enligt Karsten (2003) så är det framför allt pojkar i grupp som passerar gränserna.

Thomson och Philo (2004) studie gjord i Skottland menar att Cykling och rollerblades är den populäraste utomhus aktiviteten hos barn. I studien har dock lika många barn uppgett svaret ”annat” som huvudsakliga utomhusaktivitet. Det visar sig att ”annat” många gånger inkluderade umgänge med vänner, där barn bland annat skvallrar och hänger med andra barn. Barn oroar sig även för att möta andra barn, till exempel bråkiga tonåringar. Detta oroar sig barn mer för än de typiskt vuxna farhågorna om trafik samt främlingar (Thomson & Philo, 2004).

2.2.1. Konstruerade lekplatser

Utformningen på den konstruerade lekplatsen påverkar barns vilja till lek på platsen. För att locka barnen bör lekplatsen tillgodose möjligheter till umgänge, förutsättningar för lek som klättring och balansgång men även tillgodose lekobjekt att leka med och inte endast på. Är lekplatsen utmanande samt kan tillfredsställa barns sinnen lockas barn till platsen. Barnens självkänsla kan vidare ökas om naturliga element som vatten, jord och vind återfinns på platsen, Woolley (2008) menar att de naturliga elementen delvis återfinns i vädret.

Generellt sett dominerar pojkar i antalet barn på lekplatser. Skillnaden mellan flickor och pojkar är minst hos de yngre barnen och skillnaden ökar med åldern. De lekplatser som är i sämre skick eller har få lekobjekt attraherar inte flickorna till platsen. Flickor efterfrågar istället flera lekredskap i gott skick och som dessutom är utmanande. De lekplatser som är i sämre skick kan ändå locka till sig barn. Detta beror delvis på barnets rumsliga gränser i området, vissa föräldrar tillåter inte barnen att gå till lekplatserna längre ifrån (Karsten, 2003). Dock framkommer det i forskningen att alla barn inte följer dessa gränser (Karsten, 2003; Thomson & Philo, 2004). Det är inte bara i antal som pojkar dominerar platsen utan även sett till användningen av ytan, till exempel sysslar pojkar i större utsträckning än flickor med bollsporter medan flickorna framför allt leker i mindre grupper. Pojkars vistelse på lekplatsen är även längre än flickornas även om flickor vistas längre på lekplatser med en större variation av lekredskap. Pojkarnas dominans på lekplatsen är extra tydlig på kvällen enligt Karsten (2003).

2.2.2. Lekplatsers hälsoeffekter

En studie från Tyskland visar att tillgänglighet till lekplatser kan ge goda hälsoeffekter till barn och därmed ge barn en högre levnadsstandard. Skolbarn som har tillgänglighet i form av en hög täthet till lekplatser och andra offentliga öppna platser (som parker) har även en positiv påverkan på sin måttliga och kraftiga fysiska aktivitet. Dessa samband mellan en rumslig tillgänglighet till lekplatser och en ökad fysisk aktivitet syns inte hos yngre barn enligt Buck m.fl. (2015).

En studie från England har studerat barn i fyra-femårsåldern för att finna rumsliga kopplingar mellan barns fysisk aktivitet och lekplatsers lokalisering i närområdet utifrån barns bostad (Poole & Moon, 2017). Dock återfanns inga rumsliga kopplingar i denna åldersgrupp (Buck m.fl., 2015; Poole & Moon, 2017). Detta skulle kunna bero på de yngre barnens möjligheter att själva kunna leka på lekplatserna. Den självständiga rörelsen hos yngre barn kan troligtvis vara mer begränsad, detta då föräldrarna i högre utsträckning kan behöva närvara. De yngre barnen blir även enligt Poole och Moon (2017) oftare skjutsade till lekplatser längre ifrån hemmet. Tucker m.fl. (refererad i Poole & Moon, 2017) säger att vuxna hellre väljer att besöka lekplatser med många lekredskap än de mindre och mer lokala lekplatserna. De hävdar också att vuxna tenderar att välja lekplatser utefter var det befintliga sociala umgänget återfinns (Tucker m.fl. refererad i Poole & Moon, 2017). Detta skulle också kunna bidra till frånvaron av samband mellan den rumsliga tillgängligheten till lekplatser och fysisk aktivitet och hos barn i fyra-femårsåldern.

2.3. Barns självständiga rörelse³

Självständig rörlighet kan definieras på olika sätt. Det kan definieras som barns frihet till rörelse utan vuxet sällskap och som barns möjlighet för rörelse till platser själva (Kyttä, Hirvonen, Rudner, Pirjola & Laatikainen, 2015; Sharmin & Kamruzzaman, 2017). Begreppet självständig rörlighet menar Christian m.fl. (2016) även syftar till förmågan att kunna resa oövervakat från vuxna. Därmed är begreppet relevant för uppsatsens studie då det kopplar ihop med resor till lekplatser utan vuxnas uppsikt. Lin m.fl. (2017) hävdar att självständig rörelse är betydelsefull för barns sociala, fysiska och kognitiva utveckling. Begreppet kan dock användas på olika vis exempelvis när barn förflyttar sig ensamt (Broberg m.fl., 2013), Mikkelsen och Christensen (refererad i Broberg m.fl., 2013) har dock valt att även använda begreppet när flera barn

³ Text i avsnitt 2.4. bygger på Bergqvist 2021 och Eriksson 2021.

tillsammans förflyttar sig utan övervakning från vuxna. Förutom att begreppet kan användas på olika vis kan den självständiga rörelsen även mätas med olika sätt. Sharmin och Kamruzzaman (2017) hävdar att begreppet kan mätas i form av tid och distans.

2.3.1. Resor i olika sammanhang

Den självständiga rörelsen kan ske och förstås i olika sammanhang. Exempelvis menar studier som utförts i England, Norge och Finland att tidigare studier framförallt har inriktat sig på resor mellan hemmet och skolan (Steinbach, Green & Edwards, 2012; Lin m.fl., 2017; Fyhri & Hjorthol, 2009; Kyttä m.fl., 2015). Det visar sig dock att två tredjedelar av finska barns resor sker utanför skolans sammanhang. I Storbritannien är hela 70 procent av barns resor inte relaterade till skolans kontext enligt data från Department for Transport (refererad i Steinbach m.fl., 2012). Eftersom de flesta resorna barn gör inte sker i koppling till skolan anser forskare detta som problematiskt. Restyperna fritidsresor och skolresor sker inte heller på samma vis exempelvis skiljer sig resorna i den sociala kontexten, genom ordnade skolturer och tidpunkten. Skolresorna sker nämligen oftast i trafikens rusningstid, vilket till exempel kan bidra till trängsel och som i sin tur kan ha inverkan på valet av färdstätt (Steinbach m.fl., 2012). Fyhri och Hjorthol (2009) menar också att kunskapen ifrån skolresor inte alltid är applicerbar på fritidsresor då resorna skiljer sig. Fyhri och Hjorthol (2009) har till exempel sett att barn cyklar mer till skolan än under fritidsresorna.

2.3.2. Yngre och äldre barn

Studier från Finland och Norge visar att äldre barn transporterar sig mer självständigt än yngre barn (Broberg m.fl., 2013; Fyhri & Hjorthol, 2009; Kyttä m.fl., 2015). De äldre barnen promenerar också längre tid samt längre distanser än de yngre barnen. Antalet promenader som barn gör påverkas också av åldern enligt Steinbach m.fl. (2012). På helgerna genomför vidare de äldre barnen oftare självständiga resor gentemot de yngre skolbarnen (Kyttä m.fl., 2015).

Studier gjorda i Finland visar att föräldrar ger de yngre skolbarnen mindre rörelsetillstånd till att utföra vissa aktiviteter självständigt. De yngre barnen som bor i förorter eller stora städer har ofta ett större rörelsetillstånd än yngre barn från andra bostadsområden (Kyttä m.fl., 2015). Broberg m.fl. (2013) menar att yngre barn använder sig av aktiv transport i en högre grad än de äldre barnen. De äldre barnen använder istället kollektivtrafiken i större utsträckning än de yngre. Broberg m.fl. (2013) har vidare sett att resor med bil sker i samma grad för samtliga barn

i studien. Barnen har i studien fått visa deras viktiga platser, de äldre barnens viktiga platser har då lokaliserats längre ifrån hemmet än de yngre barnens viktiga platser.

2.3.3. Flickor och pojkar

Flertalet artiklar diskuterar skillnader i flickors och pojkars självständiga rörelse. Vissa forskare ser inga större skillnader mellan könen, exempelvis visar en studie från Finland inte på några större skillnader i varken transportval och den självständiga rörelsen (Broberg m.fl., 2013). En studie från England finner heller inga skillnader mellan flickors och pojkars promenad vanor vare sig i distans eller tid (Steinbach m.fl., 2012). Villanueva m.fl. (2013) kan trots allt se en liten skillnad (dock inte signifikant) i de olika könen självständiga rörelse, hos barn i Australien.

Christian m.fl. (2016) finner i Australien att äldre killar generellt sett har en högre självständig rörelse i jämförelse med yngre flickor. Fyhri och Hjorthol (2009) menar vidare att pojkar reser mer självständigt än flickorna i Norge. Enligt Zhou m.fl. (2016) reser också pojkarna längre jämfört med flickorna för att komma till en lekplats. Vidare visar en studie gjord i Australien att flickornas självständiga rörelse blir större om de äger en cykel, förekommer bra promenadstråk eller uppfattar närparker som trygga (Villanueva m.fl., 2013). Den självständiga rörelsen för pojkarna blir däremot större om de bor i närheten av butiker, rekreationsplatser, ett upplevt tryggt område med trygga korsningar eller i närheten av parker som uppfattas som roliga. Studien finner även en negativ inverkan på pojkars självständiga rörelse vid shoppingcenter samt områden med samhällsservice (Villanueva m.fl., 2013).

2.3.4. Byggda miljön i närområdet

Barns självständiga rörelse i det offentliga rummet påverkas av rummets byggda miljö. Exempelvis har studier i Finland studerat viktiga platser utpekade av barnen och därefter studerat förflyttningen mellan dessa platser. Broberg m.fl. (2013) finner då att miljöer med enfamiljsbostäder påverkar barns självständiga rörelse och aktiva transport positivt. Den självständiga rörelsen ökas även i miljöer med en tät stadsbild, den täta stadsbilden påverkar dock barns aktiva transport negativt (Broberg m.fl., 2013). Återvändsgränder samt en hög andel bostäder i områden påverkar barns självständiga rörelser positivt (Sharmin & Kamruzzaman, 2017; Broberg m.fl., 2013).

Sharmin och Kamruzzaman (2017) menar att blandad markanvändning är det som främst påverkar barns självständiga rörelse negativt. Långa avstånd till destinationer, stora vägar och korsningar påverkar också barns självständiga rörelse negativt. Studien visar vidare att buller och andra trafikljud inte påverkar barns självständiga rörelse (Sharmin & Kamruzzaman, 2017). Broberg m.fl. (2013) hävdar att barns aktiva transport minskar vid en hög trafik och i områden med många hållplatser.

På en mer detaljerad nivå kan den byggda miljön i form av antal fönster mot gator, markanvändning samt dubbla gångbanor kring vägen ha inverkan på självständig rörlighet enligt studier från USA. De miljöer som har en blandad markanvändning och 50 procent eller mer av fönsterna mot gatan, ger barnen en större sannolikhet till aktiv transport till skolan. De båda formerna ökar barnens känsla av att bli sedd. Dubbla gångbanor längs med gator har dock ingen inverkan på barns aktiva transport (Mcmillan, 2007). Johansson (2006) fann likt Mcmillan ingen koppling mellan barns självständiga rörelse och "bättre" gångbanor och cykelbanor i området. Mcmillan (2007) menar att den urbana formen är väsentlig och viktig för barnens möjlighet till aktiv transport.

2.3.5. Oroliga föräldrar

Studier från Sverige och USA visar att ytterligare en barriär för barns självständiga rörelse är barnens föräldrar. Ofta sätter föräldrarna gränser för barns rörelse på grund av att föräldrarna upplever miljön utanför hemmet som otrygg (Johansson, 2006; Mcmillan, 2007; Yeung, Wearing & Hills, 2008). Studier gjorda i Sverige, Norge och Australien visar att säkerheten i trafiken är den största orsaken till att föräldrar inskränker sina barns självständiga rörelse (Johansson, 2006; Fyhri & Hjorthol, 2009; Villanueva m.fl., 2013).

Vidare visar studier från England, Nederländerna och Australien att det är hastigheten i trafiken som är den största faktorn. En högre tillåten hastighet i trafiken leder till minskad självständig rörelse för barnen (Christie m.fl., 2011; Helbich m.fl., 2016; Villanueva m.fl., 2014). Johansson (2006) menar att svenska föräldrar låter barn ha en större självständig rörelse i de områden där bilar och motoriserad trafik är begränsad till en lägre hastighet. Vidare menar författaren att graden av hur trafikerad vägen är samt typen av passage över vägen påverkar föräldrarnas inställning. Den svenska studien visar att föräldrar ger barnen mer utrymme till självständig rörelse ifall passagerna har ljussignaler eller ifall det är en planskild passage. Även Folkhälsomyndigheten (Statens folkhälsoinstitut, 2010) belyser vikten av vägar med låg

hastighet. Folkhälsomyndigheten menar att barriärer för tillgänglighet som kan analyseras bland annat är orienteringsbarhet och trafikbarriärer. Trafikbarriärer är exempelvis vägar som har en högre tillåten hastighet än 30 kilometer i timmen, vilket är ett hinder för barn mellan 6 och 12 år.

2.4. Barns lika värde och rättigheter - Barnkonventionen

Barnkonventionen från år 1990 är en överenskommelse i FN. Barnkonventionen blev en av Sveriges lagar i januari 2020. Överenskommelsen innehåller bland annat bestämmelser för barn. Barn har egna rättigheter och är egna människor. Barnkonventionen baseras på 54 artiklar, alla artiklarna är viktiga för konventionens helhet men fyra lyfts fram som grundpelare i överenskommelsen (UNICEF, u.å.a). Barnkonventionen klassar människor under 18 år som barn. Följande fem artiklar är relevanta att koppla samman med barns tillgänglighet till lekplatser (UNICEF, u.å.b):

1. Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Ingen får diskrimineras.

3. Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.

6. Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling.

12. Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad.

31. Barn har rätt till lek, vila och fritid.

(UNICEF, u.å.b)

Barnrättskommittén menar på att i den kommunala planeringen bör tillgången till lek och rekreationsanläggningar bedömas, exempelvis i en barnkonsekvensanalys. Detta för att garantera att alla barn oavsett bakgrund har samma tillgänglighet till platserna. Barnkonventionen gör kommuner och den offentliga planeringen skyldiga till att värdesätta och prioritera rum som gynnar barnens välbefinnande. De behöver då ta hänsyn till tillgången av lekplatser som är trygga för barnen och som barnen kan nå med säker transport (Barnombudsmannen, 2013).

3. Metod

För att besvara frågeställningarna har två metoder använts som är kvantitativa och kvalitativa. Kartor har skapats för att kunna studera rumsliga skillnader i Halmstad. En kvalitativ textanalys har gjorts på kommunens strategiska dokument för att skapa en förståelse för lekplatsernas lokalisering, vilket är ett utfall av kommunpolitiska beslut. Genom att studera utfallet vill vi vidare studera ifall det påverkar tillgängligheten eller inte.

Tillgängligheten har valts att studeras rumsligt såsom rumsliga skillnader och formen av lekplatsers spridning. Detta blir en form av makrosocial nivå där aspekter av större delar i det sociala livet lyfts fram enligt Gren och Hallin (2003).

Tillgänglighet går att studera utifrån olika utgångspunkter, metoden till att studera tillgänglighet går vidare att bryta ned i delarna positivt och normativ. Dessa uppdelningar grundar sig i att tillgänglighet brukar mätas i antingen möjligheter eller kostnader för transporten. Normativ tillgänglighet handlar om hur långt människor borde resa eller hur långt det är rimligt för människor att resa till en viss facilitet medan positiv tillgänglighet handlar om hur långt människor egentligen reser. Definitionerna kan sammanfattas som förväntan på resande och det faktiska resandet (Páez m.fl., 2012). Det förhållningssätt vi förhåller oss till i denna undersökning är att undersöka hur många lekplatser som finns inom barns typiska reseavstånd det vill säga det normativa sättet. Måtten på det typiska reseavståndet grundar sig i att det bör finnas platser för rekreation för barn inom ett visst avstånd. Detta sätt speglar hur Páez m.fl. (2012) menar att tillgänglighet kan studeras.

Metoden utgår från teorier om att tillgänglighet beror på vissa kriterier såsom närhet och mobilitet, vilket sedan kopplats till teorier kring barns självständiga rörlighet.

3.1. Geografisk informationsbehandling

Harrie (2013) menar på att geografisk informationsbehandling är en metod som använder sig av geografisk information, det vill säga information knuten till en geografisk plats. GIS “är ett datoriserat informationssystem med funktioner för insamling, lagring, bearbetning, analys och visualisering av geografiska data” (Harrie, 2013, s. 21). Kartor är ett verktyg för att kommunicera och presentera geografisk information (Hanna, 2010). Detta verktyg är särskilt användbart inom den geografiska disciplinen.

Skapandet av kartorna: Vilket skede i de olika stegen insamling, lagring, bearbetning, analys och visualisering. Studiens insamling skedde genom inhämtning av datalager från Statistiska centralbyrån, Lantmäteriet, Trafikverket, Google maps och Halmstad kommun. Lagringen har skett på den egna datorn med en ständig säkerhetskopiering till USB. Metoden har även krävt bearbetning av datalager, exempelvis har skapande av egna lager gjorts. Analyser som nätverksanalyser på gång- och cykelvägar har genomförts där hastighet och trafiksituationen har analyserats. Till sist har även visualisering i form av kartor över barns tillgänglighet till lekplatser skapats. Se bilaga 1 för ett mer detaljerat tillvägagångssätt i GIS.

Urval: Från Halmstad kommun fick vi ett Excel dokument över lekplatser på kommunal mark (se bilaga 2). Denna lista blev vår urvalsram. Alla analysenheter i urvalsramen användes i analyserna som gjordes i GIS. (Esaiasson m.fl., 2017).

Klassificering av lekplatser: Ett av valen som gjordes var att klassificera lekplatserna utefter dess variation. Variationen återspeglar antal lekredskap som varje lekplats innehade. Därmed kan lekplatsens variation till viss del visa på vilka åldersgrupper som attraheras av lekplatsen (Trollhättans stad, u.å.). För att göra klassificeringen har Trollhättans *Lekplatsprogram 2021–2030* (Trollhättans stad, u.å.) används som klassar in lekplatser utefter närlekplats, områdeslekplats och utflyktslekplats. Närlekplatser har 3–5 lekredskap, områdeslekplatser har 5–10 lekredskap av varierande storlek och utflyktslekplatser mer än tio lekredskap (Trollhättans stad, u.å.). De tillfällen en rättvis bedömning av antalet lekredskap var svår att göra på grund av sämre bildkvalitet på Google maps, utgjorde storleken på lekplatsen och dess typ⁴ av lekredskap grunden för vilken kategori lekplatsen tillhörde.

Analys: Mitchell (1999) hävdar att det finns tre olika sätt att mäta vad som är nära. Uppsatsen har använt sig av ett av sätten nämligen nätverksanalys.

I GIS användes nätverksanalyser för att studera barns tillgänglighet till lekplatser. Nätverksanalyser användes för att undersöka barns möjlighet till förflyttning via vägarna. Med hjälp av nätverksanalyser menar Harrie (2003) att kortast väg kan hittas samt att den geografiska tillgängligheten kan studeras. Nätverken i GIS baseras på noder och kopplingar i form av länkar mellan noderna. Länkarna består i sin tur utav olika attribut, som hastighet och längd. På nätverket gjordes sedan en nätverksanalys med verktyget Servicearea, verktyget gav oss det vi kallade serviceområde. Harrie (2003) menar att detta är en vanlig metod. Denna analys

⁴ Med typ menar vi ifall lekredskapen verkar vara anpassade för yngre barn eller för äldre barn.

beskriver ett objekts kringområde, det vill säga i vilket område objektet erbjuder service samt tillgänglighet. Detta kringområde kan skilja sig beroende på om beräkningen baseras på tid eller som i vårt fall avstånd.

Inställningar i analysen: Metoden baserades på tidigare teori därav användes Folkhälsomyndighetens (Statens folkhälsoinstitut, 2010) avstånd på 50 och 200 meter. Ett avstånd på 500 meter användes också eftersom vi ville se hur en högre självständig rörelse påverkade tillgängligheten. Dessutom har Halmstads kommun (2019a) tidigare utgått från ett avstånd på 500 meter till lekplatser från bostaden som riktlinje i planeringen. Tidigare forskning menade även att trafiksituationen var en barriär för barnens självständiga rörelse och tillgänglighet. Därmed har vägar med en hastighet på mer än 60 km/h tagits bort och delvis även vägar med en hastighet på 40 km/h. Kartorna inkluderade även olika typer av överfarter exempelvis visade forskning från Johansson (2006) att olika typer av korsningar påverkade den självständiga rörelsen. De överfarter som var med i analysen och kartorna var planskild passage över- och underfart, signalreglerande överfart, övergångsställe och annan ordnad passage i plan.

3.2. Kvalitativ textanalys

Urval: Den andra delen av metoden bestod av en kvalitativ textanalys av tre kommunala dokument, vilka var:

- *Framtidsplan 2030* (Halmstad, 2018) som var kommunens strategiska översiktsplan.
- *Strategisk plan 2019–2030* (Halmstad, 2019b) som beskrev utvecklingsområden och långsiktiga inriktningar som fanns i kommunen.
- *Plan för den inkluderande kommunen 2020–2014* (Halmstad, 2020) som var en plan sprungen ur de mål som fanns i den Strategiska planen 2019–2030 (för en djupare beskrivning av dokumenten se bilaga 3).

Dessa valdes genom ett strategiskt urval (Esaiasson m.fl., 2017), där dokument som skulle kunna diskutera lekplatser och barn valdes. Trots det att Halmstad kommun inte hade något strategiskt dokument som rörde lekplatser explicit ansågs denna del som relevant eftersom studien är gjord på strategiska dokument som skulle vara vägledande för kommunens planering. Halmstad kommun höll på att arbeta fram en lekplatsstrategi när uppsatsen genomfördes, denna var dock inte färdig därav kunde den inte analyseras.

Analys: Analysen gjordes genom en *systematiserad undersökning*, vilket innebar att en kategorisering av texten gjorts. Vilket i sin tur gjort så att bakomliggande meningar i texten blivit tydligare. Detta har gjorts genom att läsa texten engagerat. Frågorna utgick från ett antal begrepp, där en förståelse hur begreppet representerades var av vikt. Dessa kategoriseringar har gjorts utifrån de fem frågor som ställdes till texten: lek, tillgänglighet, självständig rörelse, barnkonventionen och Agenda 2030.

Frågor till texterna:

1. Vad säger texten om barns möjlighet till lek?
2. Vad säger texten om tillgänglighet för barn?
3. Vad säger texten om självständig rörelse?
4. Vad säger texten om barn?
5. Vad säger texten om barnkonventionen och Agenda 2030?

Analysen gjordes vidare i form av en *idealtypisk analys* utifrån gruppen barn och inte mellan olika typer av kategorier. Vilket innebar att den kvalitativa textanalysen ville frambringa egenskaper knutna till barn som kunde finnas i texten, således vad sägs utmärkande om barn (Esaiasson m.fl., 2017). Frågan som kommer besvaras är ”Vad är *typiskt* för det fenomen som undersöks?” (Esaiasson m.fl., 2017, s. 140). Genom detta angreppssätt önskades det få fram hur väl Halmstads kommuns sätt att se på barns lekplatser, tillgänglighet och självständiga rörlighet liknade det teoretiska angreppssätt samt resultatet av GIS-analyserna. Vidare har svarskategorierna varit *öppna* eftersom det var önskvärt att låta dokumenten bestämma hur resultatet skulle bli. I analysen gjordes en avgränsning till att belysa och ta med allt som var kopplat till barn och begreppen i uppsatsens teoretiska angreppssätt.

Tillvägagångssätt: Textanalysen började med att alla texter lästes. Nästa steg i analysen bestod av att söka efter varje fråga vilket gjordes genom att en av frågorna ställdes (började med fråga 1) och med den frågan i fokus studerades hela texten. När texten var bearbetad med första frågan gjordes samma sak med resterande frågor. De stycken och meningar som på något vis handlade om den ställda frågan kopierades och klipptes in i ett dokument, detta för att ha alla svar på en

fråga samlat på samma plats. Nästa steg var att analysera den text som fanns kopplad till varje enskild fråga. I denna del av analysen kunde viss text sällas bort, då den inte ansågs vara relevant. Med resterande text kunde en bild skapas av vad kommunen ansåg viktigt i varje fråga.

Tolkandet av texten gjordes ur perspektivet *forskare* (Esaiasson m.fl., 2017). Vidare finns det viktiga aspekter av metoden som är viktiga att ha i beaktning, Esaiasson m.fl. skriver så här kring textanalysen ”Det är *du* som berättar en historia med hjälp av texten och dina analytiska verktyg, det är inte texten som berättar en historia för dig.” (Esaiasson m.fl., 2017, s. 216).

3.3. Validitet och reliabilitet

Esaiasson, Gilljam, Oscarsson, Towns och Wängnerud (2017) menar att studien ska mäta det som den säger sig mäta för att uppnå en hög validitet. Begreppsvaliditeten kan anses som god då studien använt kriterier i analyserna som är hämtade från teorier kring tillgänglighet och självständig rörlighet. Att vi mäter det vi påstår oss att mäta kan bedömas som god då tidigare forskning använts som grund i beslut i vår metod. Dock har vissa antagande gjorts, exempelvis har det antagits att mätindikatorer från folkhälsomyndigheten är aktuella för att mäta närhet trots att det är en äldre källa.

Den externa validiteten kopplar samman med generaliserbarheten, för att kunna generalisera resultatet behöver forskaren veta vad för fall som studeras (Esaiasson m.fl., 2017). Sveriges kommuner och regioner (2016) klassar in Halmstad kommun i gruppen *större städer och kommuner nära större stad* och vidare i kategorin *större stad*. Totalt 21 andra svenska kommuner klassas in i samma grupp. Det finns dock olika klassificeringar att gruppera kommuner i, denna klassificering utgår ifrån befolkningsstorlek, geografisk täthet och närhet. Därav skulle resultatet från denna studie delvis kunna appliceras på övriga kommuner i samma klassificering som Halmstad. Det är svårt att veta ifall Halmstad är det typiska fallet eller tillhör en ytterlighet. Resultatet skulle dock kunna generaliseras i form av teorier. Då tidigare teorier främst grundats i barns självständiga rörelse till och från skolor bidrar denna uppsats till vetenskapliga kunskapsluckor genom att undersöka andra målpunkter för barn. Teorier om hur kommuners spridning av lekplatser påverkar barns tillgänglighet kan också utvecklas. Denna uppsats kan därmed bidra till att utveckla tidigare teorier vilket indirekt kan göra studien generaliserbar i andra kontexter. Denna fördjupning i ämnet gör att kommande forskning får en bredare grund i ämnet. Uppsatsens framkomna teorier behöver dock prövas vidare för att kunna fastställas.

Reliabiliteten för studien anses vara relativt god för GIS-analyserna då den använda datan grundas i statistik men även kontrollerats med hjälp av Google maps. Däremot kan reliabiliteten påverkas negativt av att vi har fått klippa ihop nätverket som analyserna baseras på. Denna bearbetning av nätverket kommer inte kunna göras på exakt samma vis igen då beslut angående nätverkets dragning har tagits med hjälp av Google maps. Vilket i sin tur kan ha gjort att vi ansett att vissa vägar (gång- och cykelbanor inkluderat) haft mer relevans för analysen i kontrast till någon annan som behöver göra samma bedömning av nätverket ifall någon annan vill göra samma analys. Vidare anser vi att även klassificeringen av lekplatserna kan diskuteras utifrån reliabiliteten. Eftersom klassificeringen gjordes manuellt av oss genom att räkna antalet lekredskap, vi anser dock att detta gjordes med stor noggrannhet.

Goodchild (2010), menar att kartan likt en bild säger mer än tusen ord. På så vis kan reliabiliteten i observationen ifrågasättas då uppsatsens perspektiv och individuella tolkningar av kartan kan påverkat resultatet. På samma vis kan även textanalysens resultat blivit påverkat då individuella tolkningar gjorts.

3.4. Förhållningssättet till teori och metod

Redan innan de första texterna till teoridelen börjades samlas in, bestämdes det att studier från tidigare forskning främst skulle utgå ifrån en "global nord" kontext. Detta för att så bra som möjligt kunna applicera den tidigare kunskapen i studiens ram och förhållningssättet till tillgänglighet. För att finna relevant tidigare forskning har det även försökts att ge nyare studier mer utrymme än äldre. Detta har gjorts då samhällen ständigt förändras, bland annat kan det tänkas att tekniska lösningar som mobiltelefoner påverkat barns självständiga rörelse genom åren. Det är även viktigt att förhålla sig kritisk till tidigare forskning då begrepp som självständig rörelse används olika i olika studier.

Att studera barns tillgänglighet till lekplatser kräver att en överläggning görs för att inte kränka något barns integritet. Exempelvis hade studien som ambition att kunna studera hur många barn som hade hög kontra låg tillgänglighet till lekplatser utifrån bostaden. För att studera var barnen bodde på ett anonymiserat sätt behövdes tillräckligt stora åldersgrupper skapas för att fortfarande få resultatet så geografiskt detaljerat som möjligt, där enskilda individer inte representerade resultatet. Genom att skapa större grupper behövdes ingen anonymisering göras, dock försvann en viss del av detaljrikedomen. Det bedömdes dock att intervallen var relativt små och att barn snabbt förväntades passera åldersintervallen.

GIS-analyser och kartor valdes som en av två metoder då kartor visualiserade lekplatsers lokalisering på ett lämpligt sätt. Kartan visade även på aspekter som påverkade tillgängligheten så som avstånd, den byggda miljön och trafiksituationen. Dock säger inte en kartanalys något om varför det såg ut som det gjorde eller något om hur kommunen ville vidareutveckla tillgängligheten till lekplatser. Därmed var den kvalitativa textanalysen och teorin viktiga delar för att förstå helheten och bakomliggande faktorer till lokaliseringen.

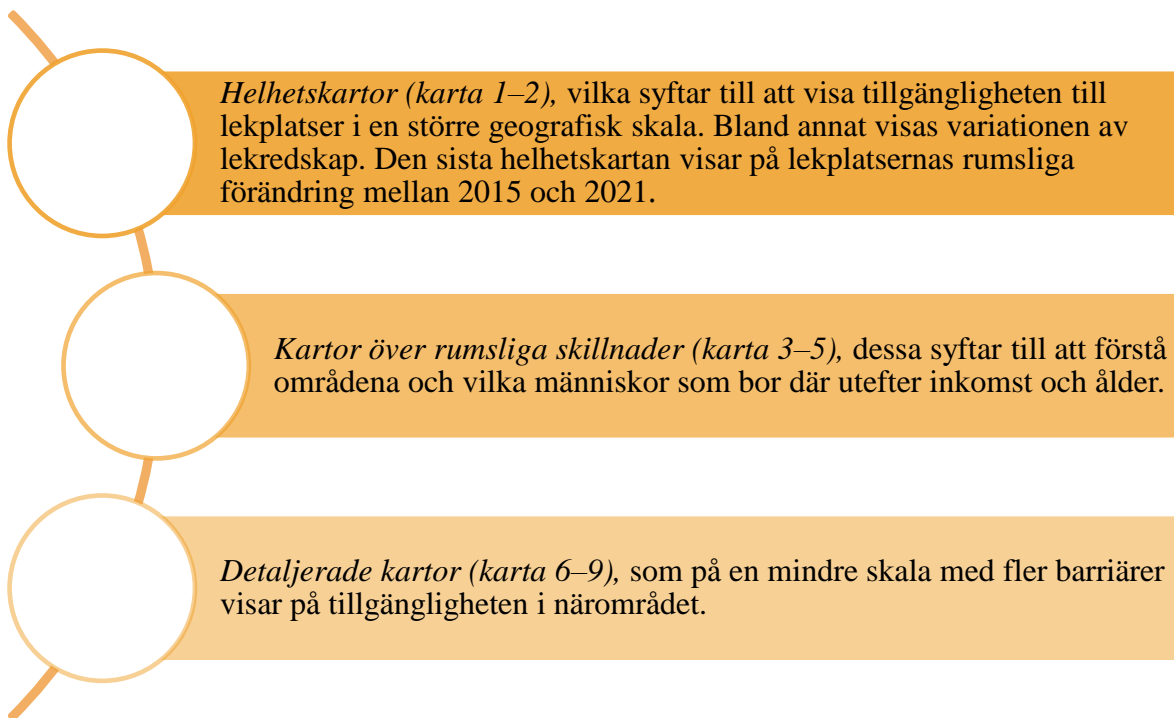
Genom vår geografiska avgränsning som gjordes efter ett tätortslager kan troligtvis vissa lekplatser som ligger precis utanför avgränsningen vara tillgängliga för barn innanför avgränsningen. Detta bör tas i beaktning vid läsning av resultatet.

4. Resultat

Resultatet är uppdelat utefter GIS-analysen och textanalysen. I GIS-analysen visas den rumsliga spridningen av lekplatser och tillgängligheten till lekplatser. I textanalysen framträder istället resultatet av Halmstads kommuns strategiska dokument kopplat till lek, barn, tillgänglighet, självständig rörelse, barnkonventionen och Agenda 2030. I diskussionen 5.3 framkommer till sist en sammanvägning av bägge metoder.

4.1. GIS-analyser

Resultatet presenteras genom kartor som visar den rumsliga spridningen och tillgängligheten av lekplatser i Halmstad. Resultatet beskrivs utifrån observationer och tolkningarna av kartan. Kartorna är tematiserade utefter:



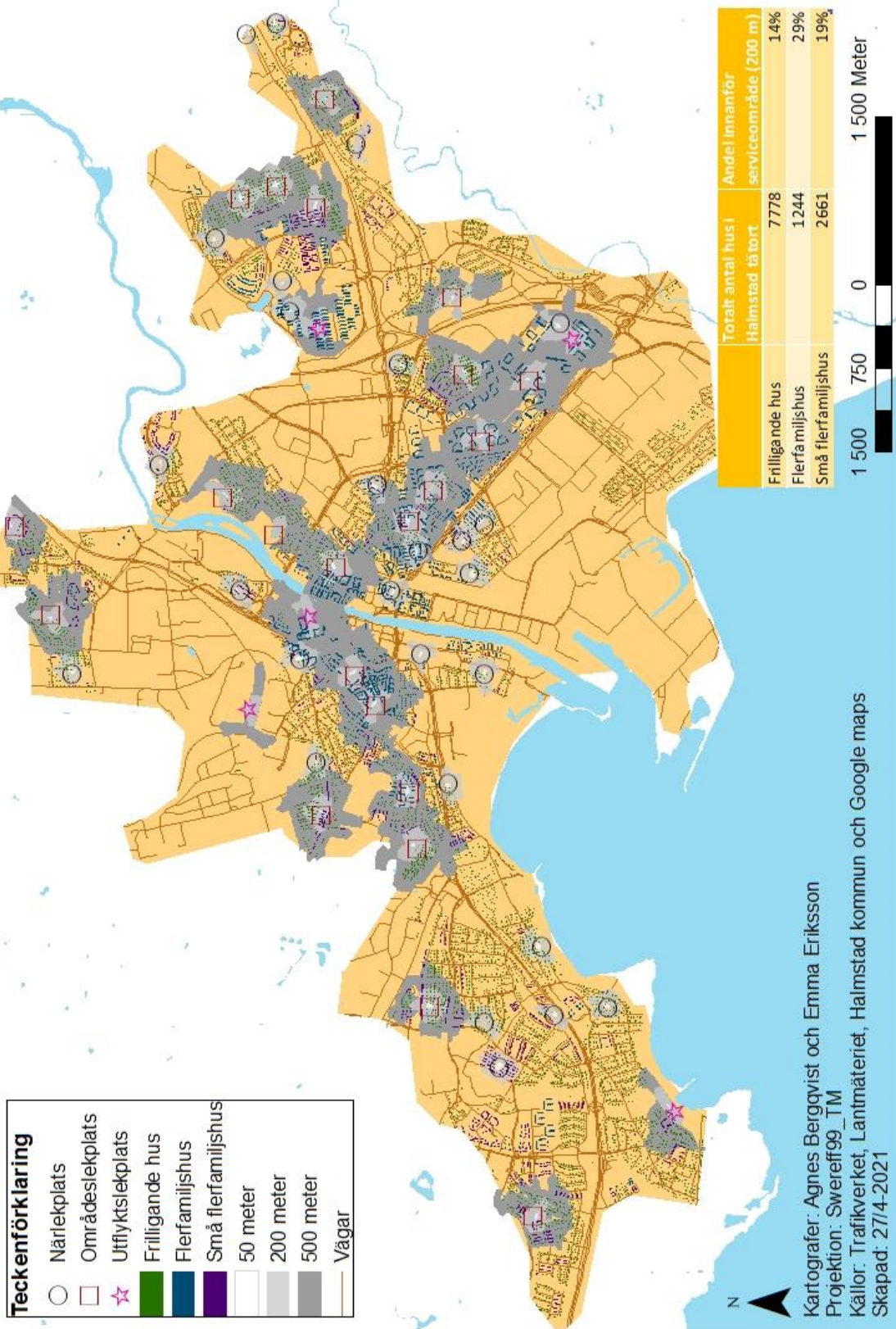
4.1.1. Helhetskartor

Karta 1 visar tillgängligheten till lekplatser i Halmstad genom en nätverksanalys. Nätverket består av gångbanor, cykelbanor, lokalgator och gator med en hastighet under 50 km/h. Genom nätverksanalysen har serviceområden skapats som visar tillgänglighet med ett avstånd på 50, 200 och 500 meter från områdeslekplatser och utflyktslekplatser. Närlekplatserna visualiserar endast ett serviceområde på 50 och 200 meter, detta då de har en mindre variation på lekredskap och därmed inte förväntas locka till sig de äldre barnen som enligt forskning får transporteras längre själva. Serviceområdet visar därmed sträckan över hur långt barn förväntas transportera sig på nätverket utifrån lekplatsens lokalisering och variation.

Kartan visar tillgängligheten till lekplatser i förhållande till bostädernas utbredning i Halmstad. Serviceområdet visar att det är ett mindre antal bostäder som ligger på gångavstånd inom 50 meter till en lekplats. Resultatet visar även att en stor del av bostäderna inte heller täcks av ett serviceområde på 200 meter. En beräkning utifrån stadens totala bostäder visar att 29 procent av flerfamiljshusen, 19 procent av de små flerfamiljshusen (kedjehus, radhus och småhus med flera lägenheter) och 14 procent av de friliggande husen är inom serviceområdet på 200 meter. Störst luckor finns i de västra delarna av staden.

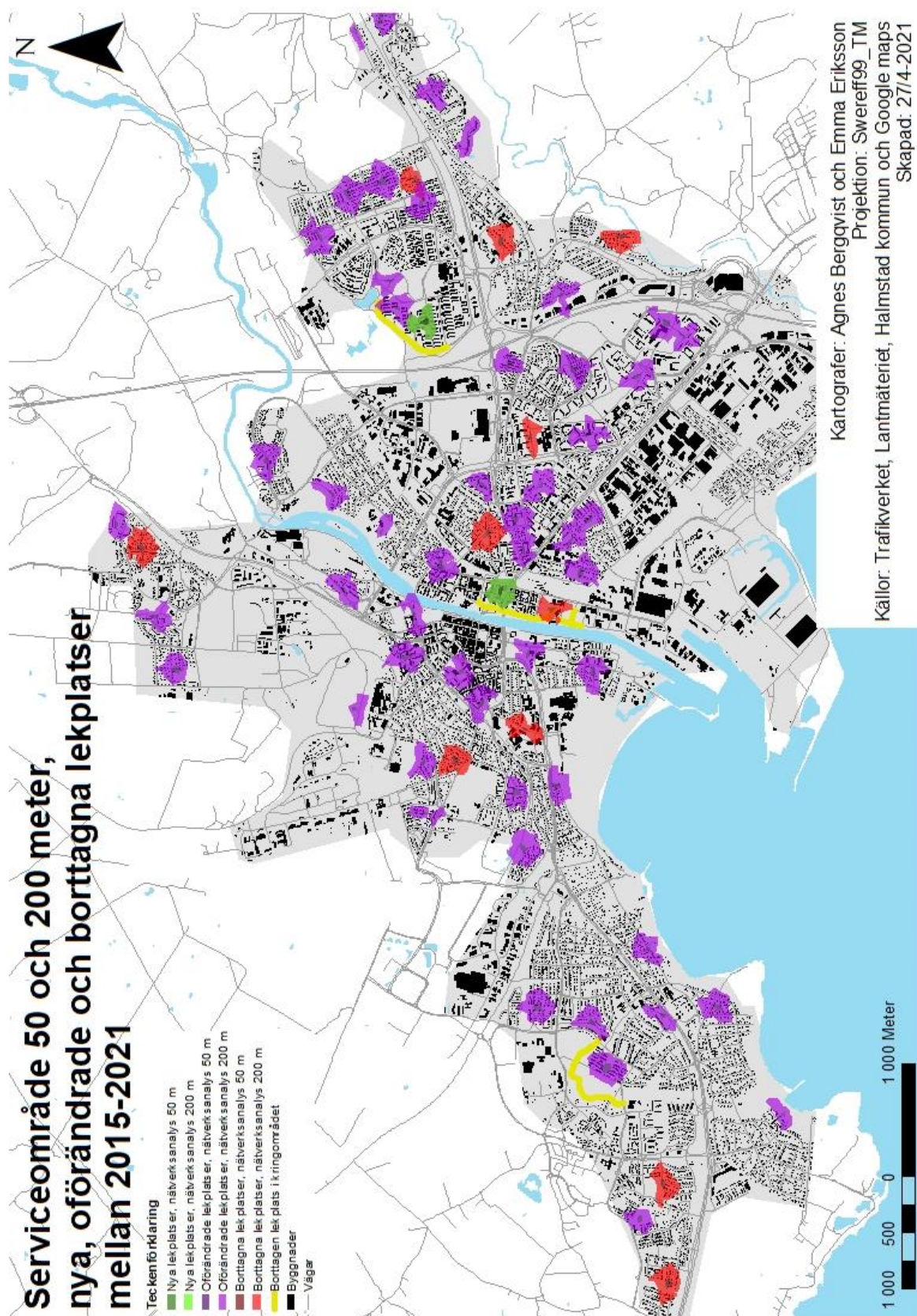
Kartan visar vidare på variationen av lekplatser i staden. Det finns totalt 54 lekplatser i staden på allmän kommunal mark varav 27 är närlekplatser. Resultatet visar att närlekplatsers utbredning i staden inte är jämnt fördelat. Det går att utläsa att närlekplatserna har en viss tendens att ligga i kluster. Exempel på detta är i centrum, runt ån Nissan och i de västra delarna av staden. Kartresultatet visar även att det finns tomma luckor i staden gällande närlekplatser. Närlekplatserna ligger framför allt i anslutning till bostadsområden, vidare går det att utläsa att det finns närlekplatser i anslutning till olika typer av bostadsområden som friliggande hus, flerfamiljshus och små flerfamiljshus. Totalt 22 av lekplatserna i Halmstad är områdeslekplatser och fem är utflyktslekplatser. Utflyktslekplatserna har en relativt bra fördelning över staden då det finns lekplatser i varje väderstreck. Det går även att utläsa att det finns ett stråk av områdeslekplatser, dessa har en tendens av att vara placerade i ett kluster mot de centrala delarna av Halmstad. De resterande områdeslekplatserna ligger mer utspritt i de övriga delarna av staden. Genom kartobservationen går det vidare att se att det enbart finns ett ställe i staden som inte har någon typ av lekplats i direkt anslutning till bostadsområdet, denna plats ligger i den sydöstra delen av staden.

Tillgänglighet till lekplatser i Halmstad



Karta 1, tillgänglighet till lekplatser i Halmstad. Kartan visar serviceområden baserade på de nätverk barn kan använda. Serviceområdena är uppdelade på 50, 200 och 500 meter. Dessutom visas variationer på lekplatser i form av närlekplats, områdeslekplats och utflyktslekplats.

Karta 2 visar lekplatsernas rumsliga förändring mellan 2015 och 2021. Kartan visar de lekplatser som tidigare funnits i Halmstad och de oförändrade lekplatserna i en nätverksanalys oberoende av lekplatsernas variation. Enligt H. Sandqvist (personlig kommunikation, 4 maj 2021) finns även två nya lekplatser som tillkommit efter år 2015 som också visualiseras i kartan. Totalt 14 stycken har sen 2015 försvunnit i staden. Kartan visar också tre av de 14 borttagna lekplatser som inte kunnat placeras ut mer detaljerat, dessa förväntas dock befunnit sig kring de gula markeringarna. Vidare visar kartan två nytillkomna lekplatser en i östra centrala Halmstad och en i nordöstra Halmstad. Dessa två är lokaliserade nära platser som har en borttagen lekplats. Ur kartan kan det vidare ses att de flesta områden i staden har blivit av med lekplatser, dock inte alla. Det går även att se att vissa områden helt förlorat tillgängligheten till lekplatser då det inte är placerad en lekplats inom 200 meter från bostaden.

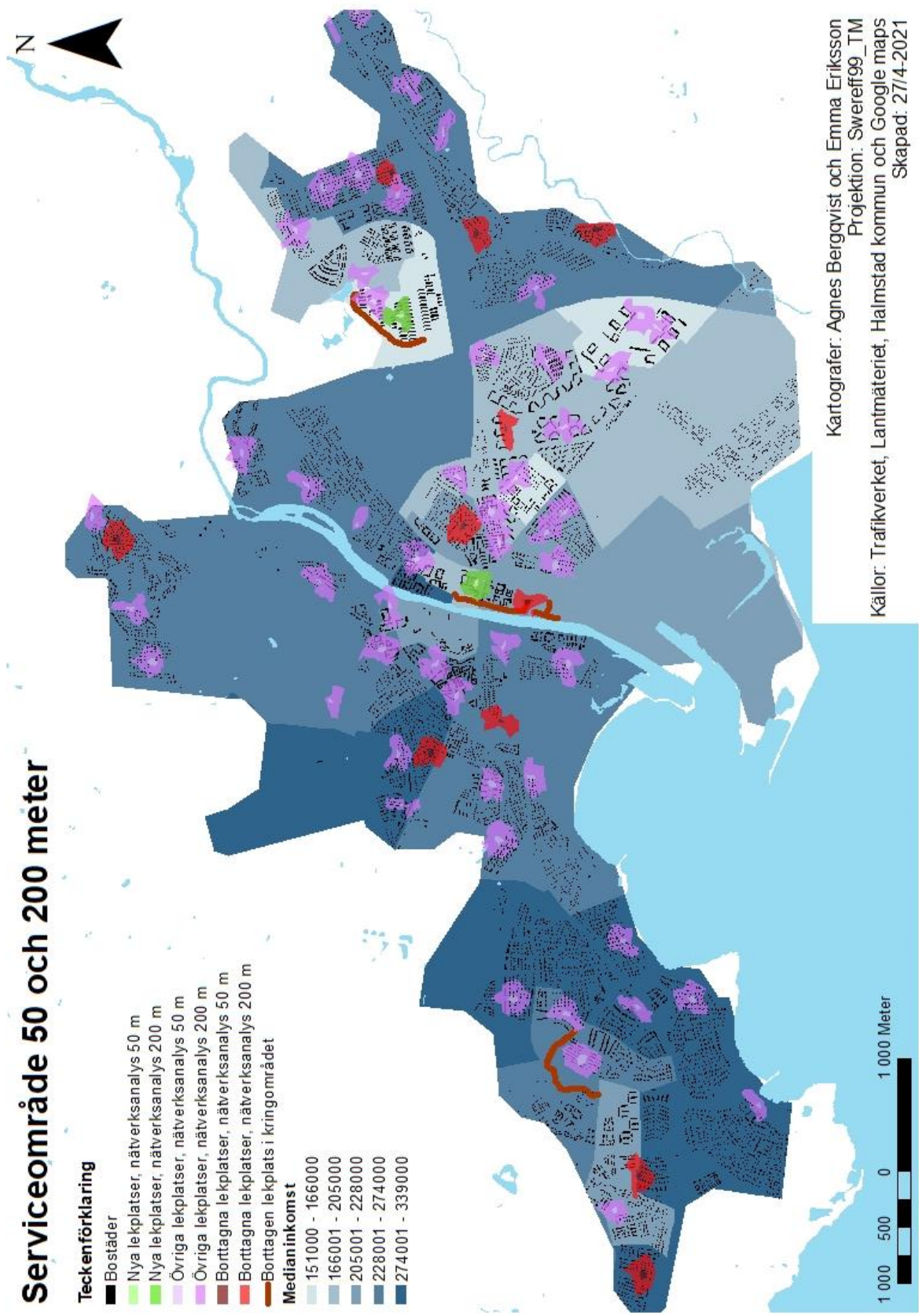


Karta 2, oförändrade, borttagna och nya lekplatser. Kartan visar var befintliga lekplatser är lokaliserade idag. Vidare visar kartan var borttagna lekplatser mellan åren 2015–2021 var lokaliserade innan de togs bort. Kartan visar att de lekplatser som tagits bort inte är ersatta med nya i samma område, förutom i två fall där lekplatser tagits bort men ersatts med nya lekplatser i närområdet.

4.1.2. Kartor över rumsliga skillnader i Halmstad

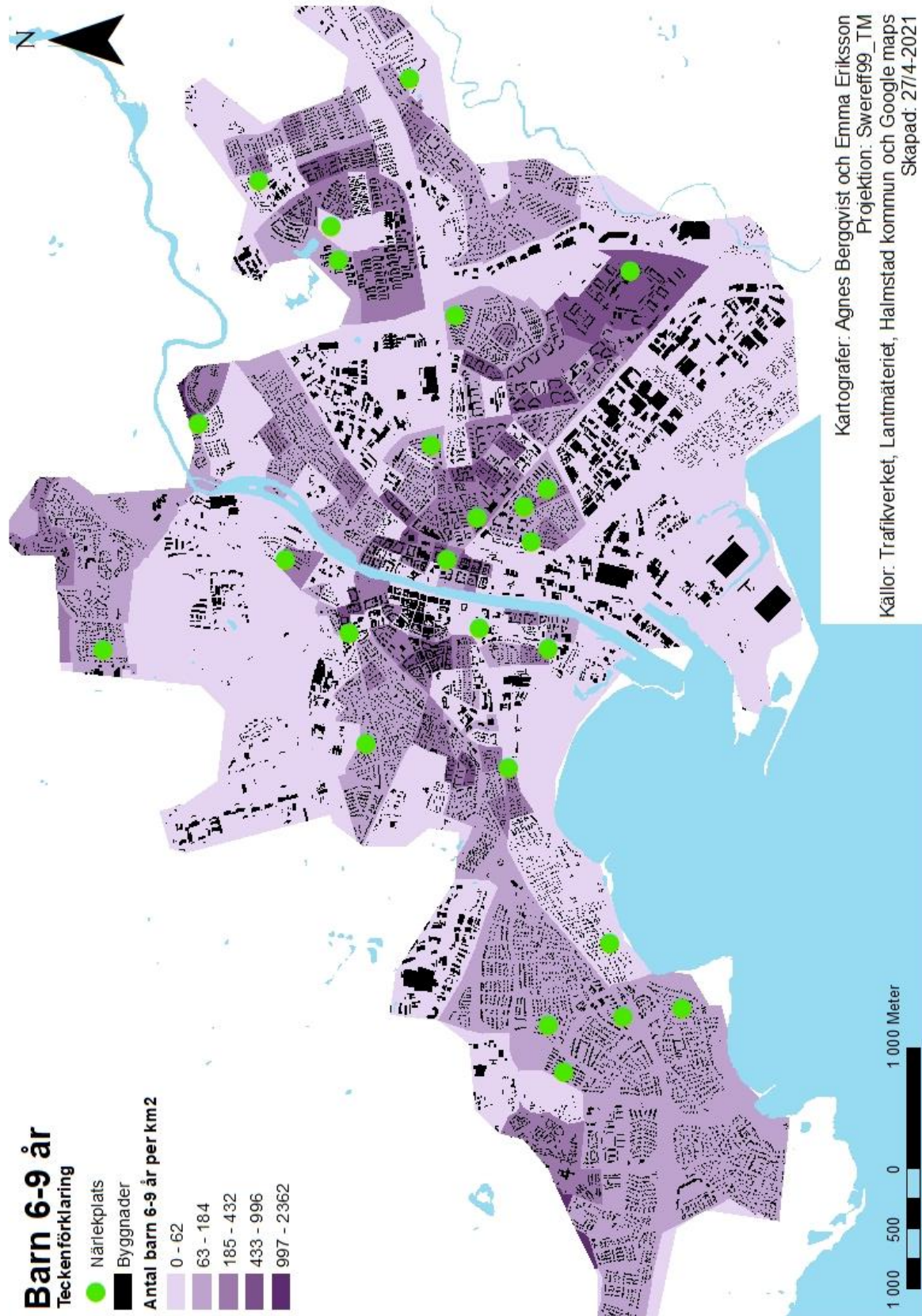
Karta 3 visar medianinkomst år 2017 kopplat till lekplatsernas förändring, oberoende av lekplatsernas variation. Det går att utläsa att det inte finns några större skillnader mellan de fem inkomstklasserna på tillgängligheten till lekplatser. I kartan syns det att de borttagna lekplatserna främst befunnit sig i de tre högre inkomstklasserna. Det går även att se att de två nytillkomna klasserna befinner sig i de två lägre inkomstklasserna.

Serviceområde 50 och 200 meter



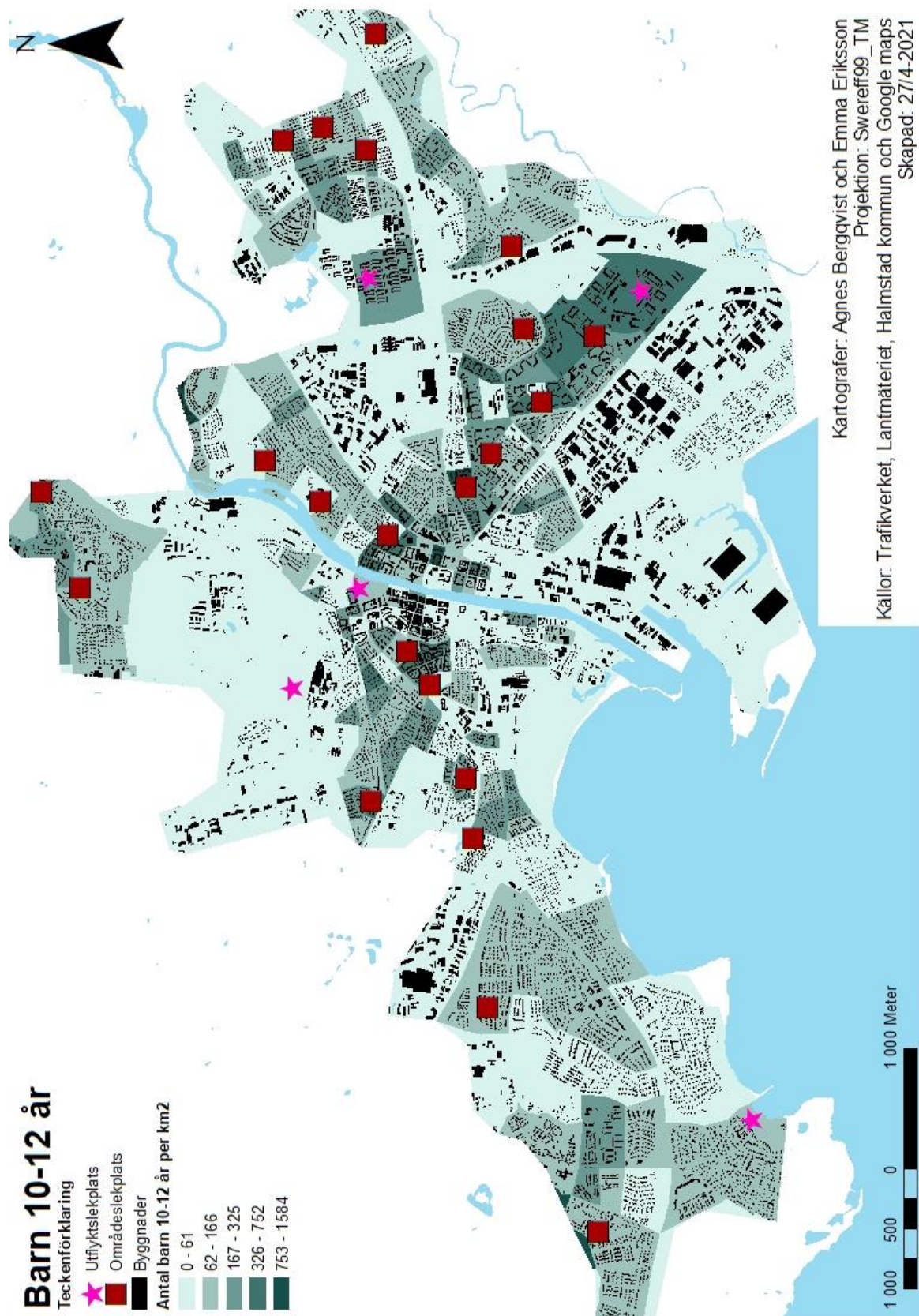
Karta 3, medianinkomst 2017 - kartan visar nuvarande lekplatser, lekplatser som tagits bort och lekplatser som lagt till mellan åren 2015–2021. Kartan visar hur förändringar av lekplatsers lokalisering förhåller sig till medianinkomstklasser i staden oberoende av lekplatsens variation.

Karta 4 visar var barn i åldern 6–9 år bor utefter barn per kvadratkilometer. Kartan visar även närlekplatserna då de kan vara riktade för denna ålder. Kartan visar att det finns många luckor utan närlekplatser även i de områden där flest barn bor. Däremot visualiserar inte kartan områdeslekplatser och utflyktslekplatser som kan finnas i luckorna.



Karta 4, barn 6–9 år - kartan visar var barn i åldrarna 6–9 år bor utefter barn per kvadratkilometer. Kartan visar även var närlekplatserna i staden är lokaliserade i förhållande till mängden barn.

Karta 5 visar var barn i åldern 10–12 år bor utefter barn per kvadratkilometer. Kartan visar områdeslekplatser och utflyktslekplatser eftersom de förväntas användas av barn i denna ålder. Kartan visar även att det finns lekplatser lokaliserade där flest barn bor. Kartan visar även att de flesta utflyktslekplatserna inte är lokaliserade där störst antal barn i åldern 10–12 år bor.



Karta 5, barn 10–12 år - kartan visar var barn i åldrarna 10–12 år bor utefter barn per kvadratkilometer. Kartan visar även var områdeslekplatser och utflyktslekplatserna i staden är lokaliserade i förhållande till mängden barn.

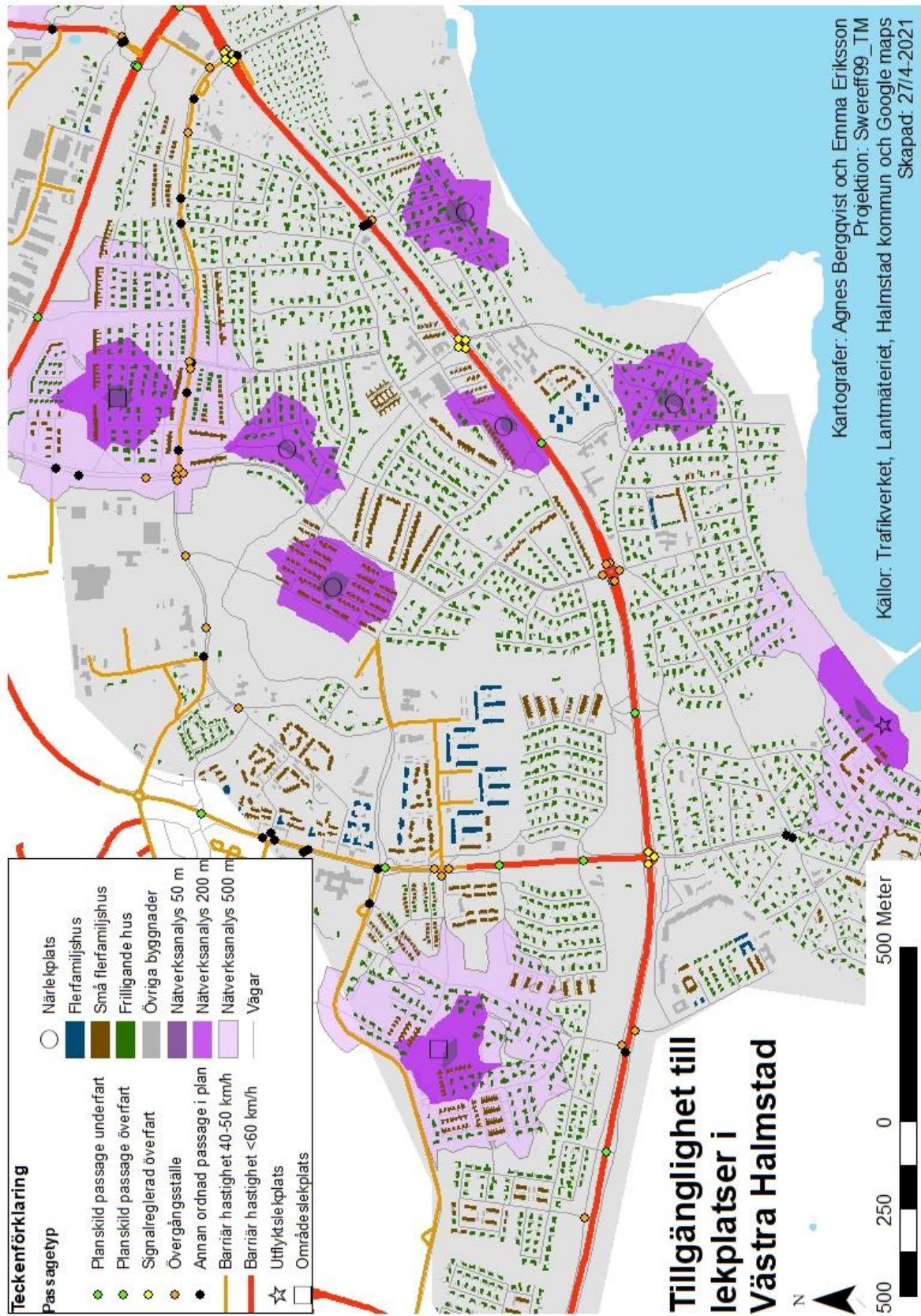
4.1.3. Detaljerade kartor

De detaljerade kartorna visar lekplatsens serviceområde utefter nätverket och barriärer. En av barriärerna finns redan i vårt nätverk, som tidigare nämnts är nätverket enbart uppbyggt på gångbanor, cykelbanor, lokalgator och gator som har en lägre hastighet än 50 km/h. I de detaljerade kartorna finns ytterligare barriärer bland annat högsta tillåtna hastighet på vägar. 60 km/h och högre har använts som barriär på samtliga lekplatser. Närlekplatser som är riktade åt yngre barn i större utsträckning har dessutom ännu en barriär av vägar som har en högsta tillåten hastighet på 40 km/h och 50 km/h.

Andra barriärer som finns i kartorna (7–10) är olika typer av passager (det vill säga olika typer av övergångsställen). Dessa passager är uppdelade i fyra olika kategorier vilka är planskild passage över- och undergång, signalerad överfart, övergångsställe och annan ordnad passage i plan (den sistnämnda bedöms vara den sämsta typen av passage då bilar ej har stoppliktt eller väjningsplikt i denna passage, passagen är inte heller kopplad till ett skyltat övergångsställe). Ytterligare en barriär som är inkluderad i observationerna är typen av bostadsområde, exempelvis villaområde eller blandad bebyggelse.

I västra Halmstad (karta 6) finns det fem närlekplatser, två områdeslekplatser och en utflyktslekplats. Det går att utläsa att en större trafikled delar västra Halmstad i två delar, en södra och en norra del. I den södra delen finns det två närlekplatser och en utflyktslekplats. Området består främst av friliggande hus och några flerfamiljshus, består av en relativt låg densitet och enhetlig karaktär av bebyggelsen. Områdeslekplatsen i den norra delen av kartan omgärdas av flertalet mindre lämpliga passager. Vilket kan tolkas som att det påverkar tillgängligheten och den självständiga rörligheten till lekplatsen negativt för de barn som bor på fel sida vägen men som ändå täcks in av lekplatsens serviceområde. En stor del av bostäderna i västra Halmstad saknar tillgänglighet till lekplatser.

Utflyktslekplatsen i södra delen täcker ett relativt litet område i jämförelse med områdeslekplatserna i hela västra Halmstad. Detta anses bero på lokaliseringen av utflyktslekplatsen kontra områdeslekplatserna som är mer koncentrerat till ett bostadsområde och är till synes mer knutet till nätverk barn får använda. Utflyktslekplatsen ligger mer i utkanten av ett område och i utkanten av ett nätverk. Vilket kan ses som ett exempel på hur tillgängligheten kan påverkas beroende på lokaliseringen och uppkopplingen till ett nätverk.



Karta 6, tillgänglighet till lekplatser i västra Halmstad. Området består främst av friliggande hus och några flerfamiljshus. I området finns det flera mindre lämpliga passager över vägar med höga hastigheter. En stor del av bostäderna i västra Halmstad saknar tillgänglighet till lekplatser.

I västra centrala Halmstad (karta 7) finns det fem närlekplatser, fem områdeslekplatser och två utflyktslekplatser. Det finns flera vägar i västra centrala Halmstad som delar in området i mindre områden. Området mellan den röda vägen och ån Nissan har en högre täthet av byggnader där det återfinns en blandad markanvändning. Områdena väster om den röda vägen består däremot av bostadsområden med en stor del friliggande hus men även med flerfamiljshus och små flerfamiljshus.

Tillgängligheten till områdeslekplatserna som ligger till öster om den röda vägen skulle kunna vara större trots den stora barriären eftersom det finns planskilda passager i närområdet. Vilket tyder på goda förbindelser i nätverket och att det inte bryts av en barriär. Området har även god tillgänglighet till områdeslekplatser för de barn som får gå 500 meter ensamma. Dock kan denna tillgänglighet minskas med tanke på den blandade markanvändningen som finns i området. Likt västra Halmstad finns det en utflyktslekplats som ligger i utkanten av den centrala delen av staden, vilket gör att även denna lekplats inte ger en lika hög tillgänglighet för bostäder som den andra utflyktslekplatsen och övriga lekplatser.

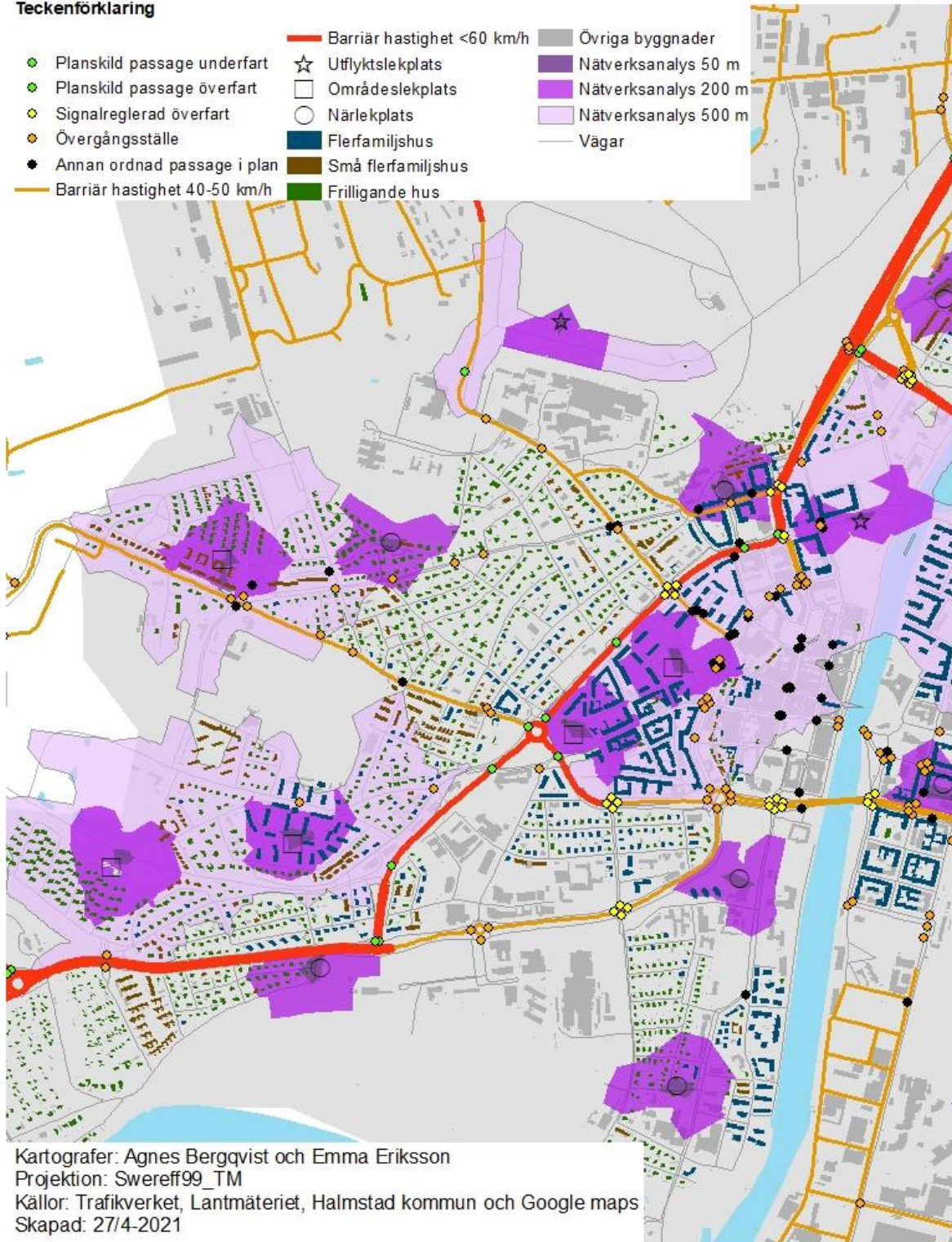
Tillgänglighet till lekplatser i Västra Centrala Halmstad

500 250 0 500 Meter

N

Teckenförklaring

- | | | |
|--------------------------------|----------------------|------------------------|
| ● Planskild passage underfart | ☆ Utflyktslekplats | ■ Övriga byggnader |
| ● Planskild passage överfart | □ Områdeslekplats | ■ Nätverksanalys 50 m |
| ● Signalreglerad överfart | ○ Närlekplats | ■ Nätverksanalys 200 m |
| ● Övergångsställe | ■ Flerfamiljshus | ■ Nätverksanalys 500 m |
| ● Annan ordnad passage i plan | ■ Små flerfamiljshus | — Vägar |
| — Barriär hastighet 40-50 km/h | ■ Frilliggande hus | |



Kartografer: Agnes Bergqvist och Emma Eriksson

Projektion: Swereff99_TM

Källor: Trafikverket, Lantmäteriet, Halmstad kommun och Google maps

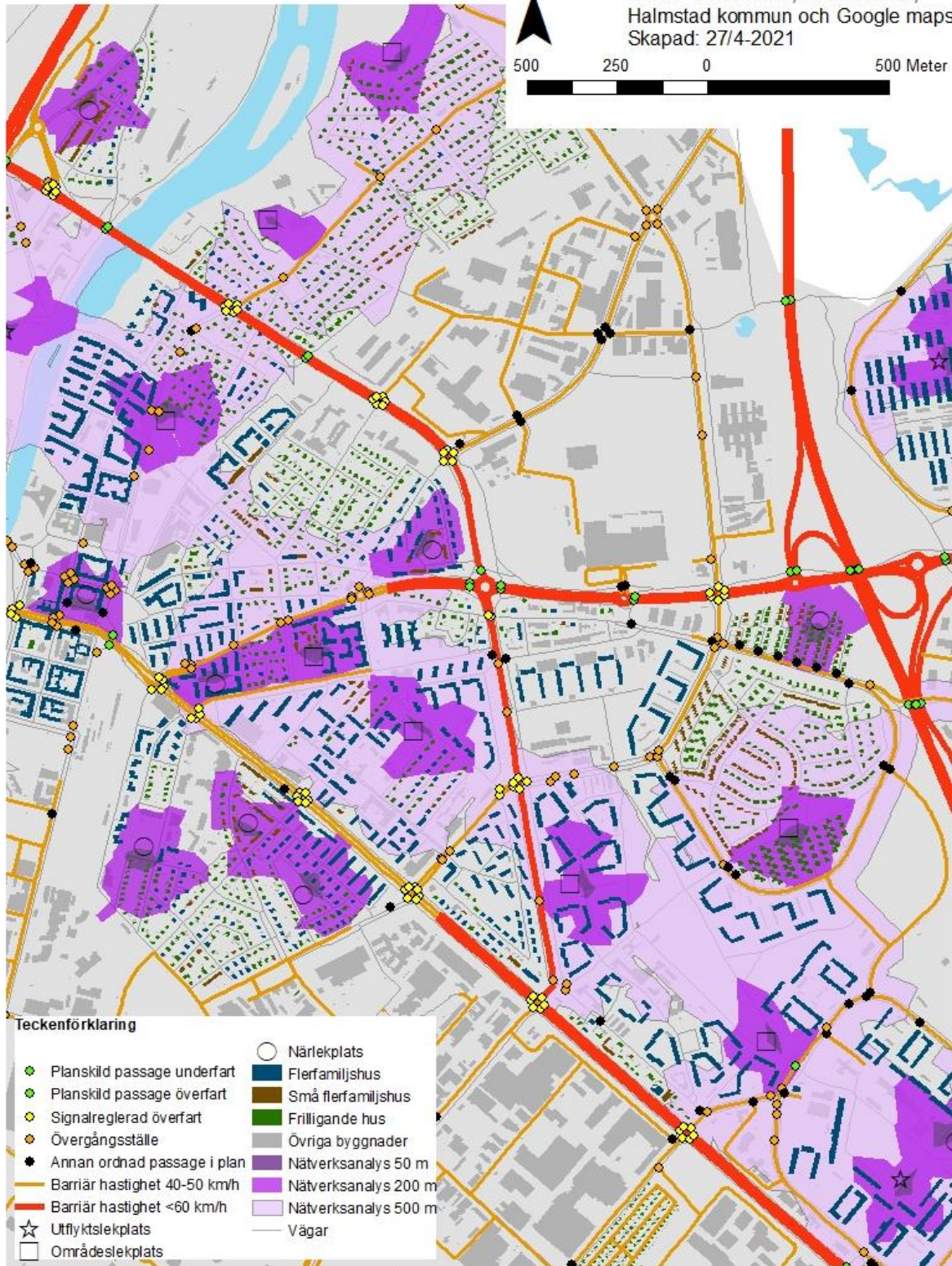
Skapad: 27/4-2021

Karta 7, visar tillgängligheten till lekplatser i västra centrala Halmstad. Det finns flera vägar i västra centrala Halmstad som delar in området i mindre områden. Områdena består av bostadsområden med en stor del friliggande hus men även med flerfamiljshus och små flerfamiljshus samt områden med blandad markanvändning.

Området i östra centrala Halmstad (karta 8) har åtta närlekplatser, åtta områdeslekplatser och en utflyktslekplats. Lekplatserna är lokaliserade i ett stråk längs med en vägbarriär och längs med ån Nissan, området består även av sämre passagetyper. Området karaktäriseras av flera barriärer i form av vägar. Området karaktäriseras även av flerfamiljshus i en blandad markanvändning. Utflyktslekplatsen i detta område är lokaliserad mer centralt i ett bostadsområde vilket gör att lekplatsen blir tillgänglig för fler barn än de andra utflyktslekplatserna i de andra områdena. Vidare anses tillgängligheten vara god på 500 meter, detta kan bero på att området har fler områdeslekplatser än de två ovan nämnda områdena, det är således en variationsskillnad av lekplatserna mellan områdena.

Tillgänglighet till lekplatser i Östra Centrala Halmstad

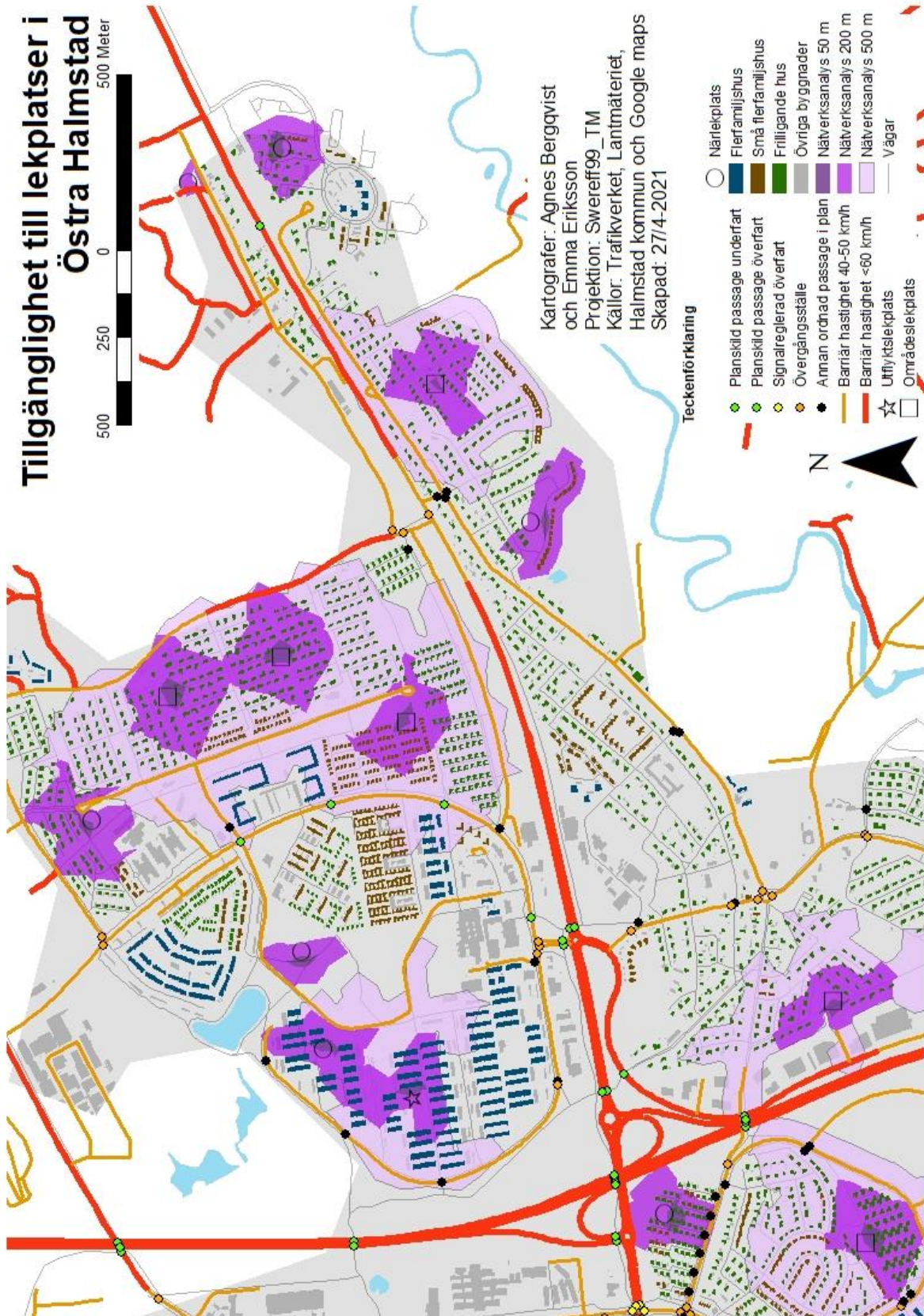
Kartografer: Agnes Bergqvist och Emma Eriksson
 Projektion: Swereff99_TM
 Källor: Trafikverket, Lantmäteriet, Halmstad kommun och Google maps
 Skapad: 27/4-2021



Karta 8, karta över tillgänglighet till lekplatser i östra centrala Halmstad. Området har flertalet barriärer i form av vägar. Vidare karaktäriseras området av flerfamiljshus i blandad markanvändning.

Området östra Halmstad (karta 9) har sex närlekplatser, fem områdeslekplatser och en utflyktslekplats. I området finns det tydliga barriärer i form av vägar som delar upp området. Den norra delen över den röda vägen har en högre tillgänglighet till lekplatser än den södra sidan. Den norra sidan karaktäriseras av en blandning av olika typer av bostadsformer, medan den södra delen i större utsträckning består av friliggande hus. Områdets utflyktslekplats ligger i ett område med flerfamiljshus.

Resultatet visar att det finns både bättre och sämre passager i området, däremot går det att se att de bra passagerna inte påverkar tillgängligheten till lekplatser, eftersom de ligger för långt från något serviceområde. Variationen på lekplatserna i området både i norr och söder skiljer sig inte från varandra då det är en relativt lik fördelning på variationen av lekplatser.



Karta 9, karta över tillgängligheten till lekplatser i östra Halmstad. I området finns flera barriärer i form av vägar. Den norra sidan karaktäriseras av en blandning av olika typer av bostadsformer, medan den södra delen består av mestadels friliggande hus.

4.2. Kvalitativ textanalys

Resultatet av den kvalitativa textanalysen redovisas uppdelat efter de fem frågor som använts i metoden. Frågorna har haft fem olika fokusområden vilka är: lek, tillgänglighet, självständig rörelse, barnkonventionen och Agenda 2030. De tre texterna som analyseras hänvisas till genom hela resultatdelen med deras namn.

4.2.1. Vad säger texten om barns möjlighet till lek?

Det står inget om barns möjlighet till lek i Strategisk plan eller i Plan för den inkluderande kommunen 2020–2024, dessutom finns ordet ”lek” inte heller med i någon av de två strategiska dokumenten (Halmstad, 2019b; Halmstad, 2020). Däremot diskuteras barns möjlighet till lek i Framtidsplanen ett antal gånger. Lek diskuteras delvis under rubriken *En god livsmiljö*. Lekplatsen beskrivs som en plats för möten och rekreation. Så här skriver Framtidsplanen om lek och lekplatser:

... Torg, parker, lekplatser, utomhusgym och gatumiljöer kan alla fungera som mötesplatser. Attraktiva och lockande offentliga rum måste vara tilltalande, trygga och säkra och tillgängliga för alla för att locka till att stanna till och uppehålla sig i det offentliga rummet även utan ett direkt ärende.

(Halmstad, 2018, s. 32)

Vidare finns ordet lek som en punkt i kommunens planeringsinriktning som är en del av Framtidsplanen. Nedan följer punkter som kommunen tycker är extra viktigt att tänka på:

Planeringsinriktning – Det går att bygga tätt och grönt

Skapa platser för lek, rekreation, motion, vila, odling och grönska i bostadens närmiljö.

Ny bebyggelse lokaliseras så att det finns goda förutsättningar för att använda kollektivtrafik och cykel för att ta sig mellan hem och skola, fritidsaktiviteter, service och arbetsplatser.

Tillgången till kvalitativa gröna ytor i närmiljön beaktas vid all planläggning och särskilt vid förtätning inom befintliga områden där befolkningstätheten ökar.

(Halmstad, 2018, s. 35)

Genom tolkning av dessa citat går det att utläsa att kommunen likställer lekplatsens betydelse med andra offentliga rum som också används av andra grupper och fyller andra syften i samhället än barn och dess lek. Kommunen lyfter vikten av att ha barnen som en grupp som behöver utpekad plats i utemiljön som något att ha i beaktning vid byggandet av en fortsatt växande stad (Halmstad, 2018).

Lek och lekplatsen kan således sammanfattas som något övergripande viktigt som finns med i Framtidsplanen men inte som något relevant att ta upp i de två andra dokumenten. Vilket kan tolkas som att barns lek och lekplatsen inte är det mest prioriterade.

4.2.2. Vad säger texten om tillgänglighet för barn?

Den strategiska planen säger inget om tillgänglighet för någon grupp inte heller gruppen barn (Halmstad, 2019b).

Det går att utläsa genom Framtidsplanen att tillgänglighet kan ses som ett ledord vid utbyggnad av bostadsområden och offentliga miljöer. Framtidsplanen menar att täthet och bra gång- och cykelbanor är viktigt för en mer tillgänglig stad generellt för alla grupper till rekreationsområden. Kommunen har en vilja att utveckla områden där det rör sig mycket människor med mer tillgängliga mötesplatser. Däremot är det av vikt att påpeka igen att det står bara tillgänglighet generellt och inte för specifik grupp såsom barn (Halmstad, 2018).

Tillgänglighet till rekreationsområden som nämns i Framtidsplanen (idrotts- och rekreationsområden) ska få ökad tillgänglighet med hjälp av mer sammanhängande och trygga gång och cykelbanor (Halmstad, 2018). Vilket kan sammanfattas genom ett citat från texten ”Boendemiljöer ska utformas så att de gynnar ett aktivt liv, till exempel genom närhet och tillgänglighet till gröna miljöer, och med gena och säkra gång- och cykelvägar.” (Halmstad, 2018, s. 29).

Vidare diskuterar kommunen tillgänglighet kopplat till personer med funktionsnedsättning. Kommunen menar att tillgängligheten för denna grupp i områden med redan byggda bostadsområden och specifikt i områden med flerbostadshus som extra otillgängliga. I dessa fall menar Framtidsplanen att både bostadshusen och utemiljöerna är otillgängliga, vilket är något som måste förändras enligt Framtidsplanen, vilket i sin tur kommer gynna alla grupper i kommunen och inte enbart personer med en funktionsnedsättning (Halmstad, 2018).

Vidare diskuterar Framtidsplanen vilka barriärer som påverkar tillgängligheten i staden. I Halmstad är bilen den tydligaste barriären. Framtidsplanen diskuterar bilen som barriär för tillgänglighet, detta i relation till gående. Dessa barriärer vill de ta bort. Kommunen vill att tillgängligheten till transporter som inte är bil ska öka och vara mer tillgängliga. Detta för alla grupper i kommunen. En annan distinkt barriär i staden är ån Nissan som delar staden i två delar. Här vill kommunen öka tillgängligheten för gående och cyklister med hjälp av fler broar (Halmstad, 2018).

Framtidsplanen diskuterar även hur dessa barriärer ska överbryggas. Ett exempel på det är Framtidsplanens förslag om hur kommunen ska göra centrum av staden mer tillgängligt. Ett tillgängligare centrum ska skapas genom fartsänkning för att göra centrum mer tillgängligt för gående och cyklande (Halmstad, 2018), ett citat från Framtidsplanen beskriver det på detta vis:

Biltrafiken i centrala Halmstad ska reduceras, framför allt i den historiska stadskärnan, men även på Slottsbron och Viktoriagatan. Flera centrala gator behöver byggas om för att öka attraktiviteten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister. Trafikrytmen behöver anpassas efter gåendes och cyklandes villkor

(Halmstad, 2018, s. 155)

I Plan för den inkluderande kommunen vill kommunen med hjälp av ökad tillgänglighet värna om fysisk aktivitet (Halmstad, 2020). I planen beskriver kommunen hur de vill att Halmstads kommun ska vara 2050, det står bland annat "Miljöerna är trygga och tillgängliga för alla. Bostäder, skolor, service, arbetsplatser, kommunikation och platser för rekreation bildar tillsammans en helhet som underlättar vardagslivet." (Halmstad, 2020, s. 18). Vilket säger vad de har för visioner men inte hur de ska uppnå det.

De reflektioner som går att dra angående hur kommunen ser på tillgänglighet är att de är medvetna om att det finns brister i tillgängligheten för de grupper och personer som går och cyklar i staden. Vidare vill de öka tillgängligheten för dessa personer genom att bryta ned de största barriärerna vilka är bilarna och ån Nissan. Däremot diskuterar framtidsplanen tillgänglighet kopplat till en specifik grupp endast en gång och det är i relation till gruppen funktionsnedsatta.

4.2.3. Vad säger texten om självständig rörelse?

Plan för den inkluderande kommunen 2020–2024 och Strategisk plan diskuterar inte självständig rörlighet eller något kring självständighet kopplat till barn (Halmstad, 2020; Halmstad 2019b).

Däremot skriver Framtidsplanen om att barn ska kunna ta sig till skolan självständigt med hjälp av gång eller cykel. Detta mål ska kunna uppnås med en tät och funktionsblandad stad samt trygga och säkra gång- och cykelbanor. Det är just till skolor som Framtidsplanen tar upp att barnen ska kunna ta sig självständigt, men den menar även att det är viktigt att staden utformas så att alla aktiviteter som en person genomför under en dag ska ligga i närheten av hemmet så att gång och cykel används i större utsträckning (Halmstad, 2018). Citatet nedan sammanfattar det på följande vis:

Kortare avstånd till slutgiltiga målpunkter eller till kollektivtrafikens hållplatser underlättar för att göra gång, cykel och kollektivtrafik till attraktiva och konkurrenskraftiga transportalternativ, vilket främjar rörelse i vardagen och bidrar till en förbättrad folkhälsa. Särskilt viktigt är det med trygga och trafiksäkra gång- och cykelvägar till skolor från de bostadsområden som ligger inom skolans upptagningsområde. Då kan barnen och ungdomarna själva ta sig till skolan utan att vara beroende av föräldrar som kör dem i bil.

(Halmstad, 2018, s. 29)

Således menar kommunen att det är viktigt att barn ska kunna röra sig självständigt i staden med hjälp av aktiva transportmedel. De menar att detta för med sig positiva sociala effekter (utvecklas inte mer) och positiva effekter för folkhälsan. Barns självständiga rörlighet diskuteras dock enbart ett fåtal gånger i Framtidsplanen.

4.2.4. Vad säger texten om barn?

Framtidsplanen diskuterar barn i relation till gång- och cykelvägar i form av att deras utformning är viktigt för gruppen barn. "För barn och unga är det viktigt att gång- och cykelvägar som leder till skola, idrottsområden och andra områden för fritidsaktiviteter görs trafiksäkra och trygga" (Halmstad, 2018, s. 57). Vidare diskuterar Framtidsplanen kort kring hur barn ska få plats i en stad som har en ökande trafik och ökande rörelsemönster. På grund av detta fastslås det i Framtidsplanen att "Intensiteten i rörelsemönstret medför en utmaning att arbeta med trygga, säkra och lockande miljöer, så att även barn och unga kan ta del av och utforska staden." (Halmstad, 2018, s. 207). I relation till detta bedöms dessa planer i konsekvensbedömningen (ett fokus på gång- och cykeltrafikanter) påverka barn positivt, dels ur ett hälsoperspektiv, dels att barn själva kan röra sig mellan två punkter på ett säkert vis (Halmstad, 2018).

Fortsatt diskuteras barn som grupp i konsekvensbedömningen i Framtidsplanen. Framtidsplanen skriver:

Prioritering av gång- och cykeltrafikanter inne i Halmstad och de centrala service orterna ökar säkerheten för oskyddade trafikanter, vilka ofta är barn och unga... Det är viktigt att i det fortsatta arbetet uppmärksamma behovet av aktiviteter som alla kan ta del av, oavsett ekonomiska och fysiska förutsättningar.

(Halmstad, 2018, s. 220)

Vilket kan tolkas som ett fortsatt fokus på de aktiva transporterna men även ett fokus på barns fritid trots det inte är specificerat i Framtidsplanen (Halmstad, 2018).

Vidare punktar Plan för den inkluderande kommunen 2020–2024 upp punkter som handlar om barn vilka är:

Planen utgår från innehållet i Strategisk plan. Ambitionerna tydliggör utvecklingsbehoven.

» *En bra start i livet*

- *Stärka tidiga insatser för jämlika uppväxtvillkor*
- *Stärka barns rättigheter"*

(Halmstad, 2020, s. 5)

Den strategiska planen för Halmstad har likt Plan för den inkluderande kommunen 2020–2024 samma huvudkategori *Inriktning: En bra start i livet* (Halmstad, 2019b; Halmstad, 2020). Där den strategiska planen fastslår att:

I Halmstads kommun ska alla barn få en bra start i livet och kunna utvecklas. Oavsett uppväxtvillkor, kön eller var man bor ska alla barn och unga ha rätt till en jämlik skola och en meningsfull fritid. Tidiga insatser ger förutsättningar för trygghet samt goda och likvärdiga uppväxtvillkor. Alla barn och unga ska tro på sina egna möjligheter och sin framtid, känna att de har en plats och tillhörighet. Här ska alla barn och unga möta livet med tillförsikt.

(Halmstad, 2019b, s. 8)

Genom en tolkning av dessa tre citat kan slutsatser dras om att kommunen vill arbeta för att barn oavsett bakgrund och var de växer upp, ska ha samma möjligheter till en bra start i livet samt att stärka deras rättigheter i kommunen.

Reflektioner kring vad dokumenten säger om barn kan sammanfattas genom att barns rättigheter ska prioriteras, exempelvis genom att de ska ses som en grupp som behöver extra säkra gång och cykelvägar. Vidare att gruppen barn är en egen grupp med egna behov och förutsättningar i kommunen.

4.2.5. Vad säger texten om barnkonventionen och Agenda 2030?

Framtidsplanen skriver inget om vare sig barnkonventionen eller Agenda 2030 (Halmstad, 2018). Däremot radar Planen för den inkluderande kommunen upp vilka artiklar från Barnkonventionen som de anser är relevanta, dessa är:

ARTIKEL 2. Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.

ARTIKEL 3. Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.

ARTIKEL 6. Varje barn har rätt att överleva och att utvecklas.

ARTIKEL 12. Barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad i frågor som berör barnet.

(Halmstad, 2020, s. 12)

Vidare beskriver planen vad barnkonventionen är för något och vad den som lag innebär. Sammanfattat innebär det att barn ska vara en grupp som ska tas i beaktning när beslut som rör barn tas, vilket ska gälla för alla barn oavsett var de kommer ifrån. Planen för en inkluderande kommunen hänvisar även till Agenda 2030 som en navigator de kan använda för att uppnå en hållbar tillväxt i kommunen. Vidare hänvisar planen till Agenda 2030 som ett sätt att förstärka de ambitioner som finns med i planen (Halmstad, 2020).

I den strategiska planen är Agenda 2030 en utgångspunkt i hållbarhetsarbetet att förhålla sig till i vidare arbete inom kommunen (Halmstad, 2019b), planen beskriver det på följande vis:

AGENDA 2030 OCH HÅLLBARHET – I ALLA DELAR

Att utvecklas hållbart är en given utgångspunkt och återfinns därför också inom flera områden i denna plan. /.../ Halmstads kommun ska växa på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt. För oss är alla de tre dimensionerna viktiga...

(Halmstad, 2019b, s. 5)

En reflektion av dokumenten kan tyda på att dokumenten enbart radar upp innehållet i artiklarna och inte hur de ska användas. Vidare kopplar kommunen inte dokumentens innehåll till något arbete som görs i kommunen implicit.

5. Diskussion och slutsatser

5.1. Hur är barns tillgänglighet till lekplatser i Halmstad; finns det skillnader i tillgänglighet mellan olika platser i staden?

På grund av lekplatsernas spridning är tillgängligheten inte jämlik för alla barn i Halmstad. Tillgängligheten påverkas av diverse barriärer i flera områden.

Tillgänglighet bygger på närhet och möjlighet till mobilitet, bägge krävs för att tillgängligheten ska vara hög (Van Wee, 2016). Resultatet av GIS-analyserna tyder på att många barn har brist på antingen närhet eller trafiksäker framkomlighet. Den rumsliga spridningen av lekplatser i staden är ojämn, exempelvis finns det större geografiska luckor utan lekplatser i västra delarna

av Halmstad. En indikator på närhet är 200 meter till lokalpark enligt folkhälsomyndigheten (Statens folkhälsoinstitut, 2010). Denna indikator visar att stora delar av barn i staden saknar närhet till lekplatser. Beräkningen i karta 1 klargör att enbart 29 procent av flerfamiljshusen, 19 procent av små flerfamiljshus och 14 procent av friliggande villor är lokaliserade och kan räknas ha nära till en lekplats.

Framkomlighet, och därmed tillgängligheten, begränsas av de barriärer som barnen stöter på i staden. Även om vissa barn bor inom 500 meter så har de trots detta inte alltid tillgänglighet till lekplatser på grund av barriärer. Exempel på detta finns i karta 8 där ett område med bostäder ligger inom rätt avstånd men omgärdas av två trafikerade vägar vilket skapar barriärer mot två närliggande lekplatser. I detta fall hade möjligtvis en annan typ av passage kunnat bryta ned denna barriär och ökat tillgängligheten för barn.

Vidare kan det diskuteras ifall utflyktslekplatser är så tillgängliga som de ser ut att vara genom våra analyser. Villanueva m.fl. (2013) menar att skapandet av destinationer (såsom utflyktslekplatser) inte alltid ökar den självständiga rörelsen till platsen, exempelvis kan den nya destinationen dra till sig främlingar eller trafik vilket i så fall minskar barns självständiga rörelse. Detta skulle i sin tur kunna påverka den rumsliga spridningen av lekplatser i staden då barn i mindre utsträckning vistats här själva. Dessutom kan vissa av utflyktslekplatsernas lokalisering diskuteras då tillgängligheten är låg och få barn bor i området runt dessa utflyktslekplatser. Det går därmed att diskutera ifall dessa lekplatser är till för områdets barn eller alla barn i kommunen. Detta skulle även kunna betyda att andra typer av lekplatser borde finnas i dessa områden för områdets barn.

Eftersom resultatet och tidigare diskussion menar på att lekplatserna inte är jämnt fördelade över staden kan slutsatsen dras att det inte finns en jämlikhet kring hur kommunens lekplatser är fördelade. Exempelvis visar uträkningen i karta 1 att barn som bor i flerfamiljshus (29 procent) har en större tillgänglighet än barn som bor små flerfamiljshus (19 procent) och i friliggande hus (14 procent). Vidare går det att kritisera fördelningen av lekplatserna vilket skulle kunna resultera i social exkludering eller åtminstone ett minskat deltagande rörande de aktiviteter som utförs på en lekplats (exempelvis som en mötesplats) för de barn som inte har en lekplats nära och med bra transportmöjligheter dit. Vidare kan fördelningen av lekplatser kopplas samman med att barns levnadsstandard kan påverkas av att inte ha någon tillgänglighet till en lekplats. Avsaknaden eller tillgången av en lekplats (och andra typer av grönytor) nära hemmet kan påverka barns fysiska aktivitet i hög grad (Buck m.fl., 2015). Vilket kan betyda att

barn beroende på boendeform får genom kommunens lokalisering av lekplatser olika sociala förutsättningar.

5.2. Hur har tillgängligheten till lekplatser förändrats mellan åren 2015–2020?

Omfördelningen av lekplatserna i Halmstad har generellt sett påverkat barns tillgänglighet till lekplatser negativt (oberoende variationer på lekplatsen).

Tillgängligheten till lekplatser påverkas av närheten till lekplatser, Toblers lag som syftar till att rum nära varandra är mer sammankopplade än rum längre ifrån, vilket gör att lekplatsernas omfördelning och lokalisering bland annat i form av närhet från hemmet påverkar barns tillgänglighet.

Vidare visar resultatet att Halmstad kommun arbetar med barnkonventionen som bland annat menar att barn ska ha rätt till fritid, lek och vila men även att alla barn är lika viktiga och ingen får diskrimineras. Kommunen har ändå valt att reducera 14 lekplatser i staden, vilket påverkar barnens tillgänglighet till lekplatser. Denna omfördelning av lekplatsernas lokalisering har påverkat stora delar av staden då borttagning av lekplatser skett i de flesta områdena enligt karta 2. Folkhälsomyndigheten menar att 200 meter är en indikation på *användbarhet, närhet och tillgänglighet* för planerare att använda sig av vid planering av lekplatser. Utefter detta mått ses det att tillgängligheten till lekplatser helt förlorats i vissa områden på grund av lekplatsernas omfördelning (karta 2). Karta 5 visar dock ett mönster där dagens befintliga lekplatser är lokaliserade där flest barn i åldern 10–12 år bor. Karta 3 visar att de borttagna lekplatserna främst varit lokaliserade i de högre inkomstklasserna men utefter dagens befintliga lekplatser kan ingen tydlig skillnad ses mellan inkomstklasserna, därmed kan inga mönster ses och studien kan inte dra slutsatsen att barn boende i vare sig högre eller lägre inkomstklasser fått en större eller mindre tillgänglighet till lekplatser. Karta 1 visar att närlekplatserna tenderar att vara klustrade vilket skulle kunna ge barn i dessa områden en högre tillgänglighet till lekplatser än andra barn.

Forskning från Karsten (2003) samt Thomson och Philo (2004) menar att barn inte alltid följer de rumsliga gränser som föräldrar ger. När tillgängligheten till lekplatser försämras kan det tänkas att dessa rumsliga gränser antingen ökas från föräldrarna eller att barn överträder gränserna ännu mer för att nå lekplatser. Thomson och Philo (2004) menar även att umgänget med vänner är en vanlig utomhusaktivitet vilket därmed skulle kunna påverka valet av lekplats

längre ifrån. Halmstad kommun menar att lekplatsen fungerar som en social mötesplats vilket skulle kunna tolkas som att både människor som känner varandra och inte känner varandra träffas på platserna.

Forskningen är tudelad när det kommer till skillnad i flickor och pojkars självständiga rörelse därmed är det svårt att säga om flickor eller pojkar påverkas mest av en sämre tillgänglighet till lekplatser. Eftersom en hög andel bostäder i områden påverkar den självständiga rörelsen positivt kan det även tänkas att lekplatser som försvunnit från bostadsområden haft en mindre påverkan på tillgängligheten till lekplatser i staden generellt sätt. Samtidigt kan det ses i karta (1, 4 och 5) att en låg andel barn bor i områden med blandad markanvändning.

Flickor väljer enligt Karsten (2003) gärna lekplatser i bra skick, som har flera lekredskap och de får gärna vara utmanande, detta kopplar vi samman med områdeslekplatser och utflyktslekplatser. Dock menar Karsten (2003) att de mindre tilltalande lekplatserna ändå kan locka barn ifall de bättre lekplatserna inte ligger inom barnens rumsliga gränser. Därmed kan även lekplatser med en mindre variation som närlekplatser vara värdefulla för barnen.

Det kan även diskuteras att de yngre barnen som transporterar sig mindre självständiga än de äldre barnen, påverkas mer när tillgängligheten till lekplatserna minskas (Broberg m.fl., 2013; Fyhri & Hjorthol, 2009; Kyttä m.fl., 2015). Buck m.fl. (2015) har sett samband mellan lekplatser (och andra offentligt öppna platser) kopplat till barns fysiska aktivitet. Dessa samband återfinns dock inte hos barn i fyra och femårsåldern (Poole & Moon, 2017). Därmed kan det tänkas att äldre barns fysiska aktivitet påverkas mer negativt av borttagna lekplatser.

5.3. Vilka visioner formuleras i Halmstad kommuns strategiska dokument i relation till barns tillgänglighet till lekplatser?

Kommunen har inte några tydliga mål eller visioner kring barns lek och tillgänglighet till lekplatser, vilket tyder på att kommunens strategiska dokument inte har någon större påverkan på lekplatsernas spridning.

Kommunens Framtidsplan lyfter fram att centrum ska bli mer tillgängligt för gående och cyklister, detta genom att sänka hastigheten på vägarna. Hastigheten har varit en av de undersökta barriärerna då den enligt tidigare forskning påverkar barns självständiga rörelse (Christie m.fl., 2011). Därmed bör det beräknade serviceområdet och däri tillgängligheten till

lekplatserna bli större ifall hastigheten sänks. Framtidsplanen menar även att barn ska kunna transportera sig själva till och från skolor med hjälp av de aktiva transportsätten, för att uppnå detta planerar kommunen att skapa säkra gång och cykelbanor. Om barnens självständiga rörelse till skolan ökas genom tryggare gång och cykelvägar kan det rimligen tänkas att även fritidsresorna kommer ökas på samma gång och cykelbanor. Mcmillan (2007) och Johansson (2006) har studerat vad som kan anses vara ”bättre” gång- och cykelbanor och dess påverkan på självständig rörelse, dock har ingen funnit några positiva samband. Därmed kan det ifrågasättas om kommunens strategi med bättre gång och cykelvägar verkligen kommer öka den självständiga rörelsen. För att öka den självständiga rörelsen menar Framtidsplanen även att en tät och funktionsblandad stad är att föredra. Tillgängligheten till lekplatser skulle kunna öka då avståndet kan bli kortare, dock visar forskning från Sharmin och Kamruzzaman (2017) samt Broberg m.fl. (2013) att den självständiga rörelsen för barn ökar i bostadsområden. Sharmin och Kamruzzaman (2017) menar vidare att den självständiga rörelsen minskar vid just funktionsblandade och täta områden. Därav kommer eventuellt inte tillgängligheten i staden öka på det sätt kommunen planerar.

Kommunens strategiska plan lyfter inte fram något om tillgänglighet kopplat till gruppen barn, detta kan ses som att barns tillgänglighet inte är prioriterat över någon annan grupp. Forskning menar dock på att barn i större utsträckning än vuxna är beroende av närheten till vardagsaktiviteter som lekplatser då vuxna har större möjlighet att överbrygga dessa barriärer (Haugen, 2011). Därmed bör kommunen problematisera barns tillgänglighet och inte inkludera de tillsammans med övriga grupper.

Van Wee (2016) menar att tillgänglighet kan handla om kostnader men även om fördelningseffekter, jämlikhet och den sociala exkluderingen. Tillgänglighet kan därmed ses som vilka grupper i samhället som har mer tillgänglighet än andra. Vidare skriver även kommunen om jämlikhet och att barnen ska ha samma villkor. Barnkonventionen och Agenda 2030 nämns i några av de strategiska dokumenten. Barnkonventionen menar att barnens rättigheter ska vara lika, vilket kan tolkas som att möjligheten till en aktiv fritid ska vara jämlik. Kommunen framhåller i dokumenten att hållbarhet och Agenda 2030 är viktigt. Därmed är både kommunen och tidigare forskning överens om lika villkor för barn. GIS-analyserna visar på att lekplatserna inte är lika tillgängliga för alla och att olika variationer finns i områdena även om alla områden till viss del innehar en lekplats. Karta 1 visar exempelvis att de centrala delarna har en god täckning på 500 meter, västra Halmstad har dock en lägre täckningsgrad vilket visar

på en ojämn fördelning utefter dessa mått. Därmed har de barn som får transportera sig längre sträckor en större tillgänglighet än andra. Buck m.fl. (2015) har sett att den rumsliga tillgängligheten där hög täthet till lekplatser och andra offentliga öppna platser ökar skolbarns måttliga och kraftiga fysiska aktivitet. En ojämlig fördelningen av lekplatser kan därmed öka skillnaderna mellan barns fysiska aktivitet.

Tillgängligheten till lekplatser är även mer ojämnt fördelat på måttet 200 meter vilket är det måttet yngre barn förväntas gå själva än 500 meter. Vilket kan betyda att äldre barn har en mer jämlig tillgänglighet än de yngre barnen. Detta skulle kunna ses som en intressekonflikt mellan de yngre och de äldre barnen.

Sammanfattningsvis visar uppsatsens resultat att bilen och dess vägar är en stor barriär för barns tillgänglighet och självständiga rörlighet generellt sett. Den andra barriären för tillgänglighet till lekplatsen är lokaliseringen av lekplatser i staden. Där lekplatser i vissa områden i kommunen ligger för gles för att kunna uppnå en fullgod tillgänglighet för alla barn. Detta resulterar i att barnen i Halmstads kommun inte har en jämlig tillgänglighet och då tillgång till lekplatser, lekplatser som både kan användas som mötesplats och vara en hälsofrämjande plats för barnen.

5.4. Diskussion av metod

GIS-metoden är fördelaktig då resultatet blir översiktligt i den rumsliga kontexten. Styrkor med nätverksanalyser är att de är mer detaljerade än exempelvis buffertanalyser. Det som är positivt med nätverksanalyserna är att de är gjorda på nätverk som är gediget bearbetade ett flertal gånger då fel i nätverket har rättats till. Textanalysen ger däremot en annan typ av förståelse för tillgängligheten till lekplatser för barn, då den försöker förklara bakomliggande processer till lekplatsernas lokalisering i staden. Detta resulterar i att studien både svarar på hur spridningen ser ut och till viss del varför den ser ut som den gör, vilket skapar en djupare förståelse för barns tillgänglighet till lekplatser. Valet av att ha både en kvalitativ textanalys och en GIS-analys som skulle komplettera varandra kan i efterhand kritiseras. Andra metoder hade kunnat användas för att komplettera GIS-studien exempelvis hade intervjuer med barn och föräldrar kunnat genomföras.

Olika val har gjorts i metoderna vilket kan problematiseras. Bland annat hade intervjuer med berörda planerare kunnat genomföras, för att förstå hur de tänkt i olika planeringsprocesser. Vidare hade fler texter kunnat analyserats för att möjligtvis få en bättre validitet i denna del av studien. Frågorna till textanalysen skulle kunna vara andra, detta för att kunna få ut mer gedigna svar då svaren på nuvarande frågor kan verka diffusa med svårtolkat innehåll.

Detta gjorde det svårt att jämföra textanalysen och GIS som var en del i vår metod, därför kan validiteten ifrågasättas. Dock försöktes validiteten att stärkas genom att inte göra för mycket tolkningar av texterna. Reliabiliteten för den kvalitativa textanalysen är delvis god då samma frågor är ställda till texterna på ett systematiskt sätt. Arbetet bakom textanalysen är också gedigen gjord. Textanalysen är främst genomförd av en student vilket skulle kunna påverka resultatet. Hade båda uppsatsskrivarna genomfört textanalysen hade kanske andra underliggande meningar framkommit. För att ytterligare öka reliabiliteten i textanalysen skulle texten kunnat läsas flera gånger, detta för att kontrollera att det väsentliga verkligen kommit med. Flertalet citat är dock medtaget för att ge läsaren en förståelse på analysens fokus.

Serviceområdet är resultatet av GIS-analyserna, detta är en förenkling av barns tillgänglighet till lekplatsen därför kan validiteten problematiseras då Karsten (2003) samt Thomson och Philo (2004) menar att vissa barn inte alltid följer deras rumsliga gränser bestämda av deras föräldrar. Detta kan även kopplas till det Harrie (2013) menar om att kartor är en förenkling av verkligheten. Detta bör tas i beaktning då resultatet till viss del bygger på kartorna, det är därmed rimligt att förhålla sig kritisk till kartornas data. Några utflyktslekplatser (till exempel den nordligaste utflyktslekplatsen i karta 7) har exempelvis ett mindre serviceområde än andra lekplatser. Vilket kan förstås utifrån platsens uppkoppling till nätverket i GIS. Detta då närmsta nätverk kring lekplatsen är mindre sammankopplat till andra områden. Vilket kan anses problematiskt för metoden eftersom förflyttning inte enbart precis sker på nätverk exempelvis räknar programmet inte med att barn kan ta genvägar. Data för kartorna är hämtat ifrån relativt uppdaterade och trovärdiga källor. Reliabiliteten i studien skulle kunna ökas genom observationer på plats, trots det att bearbetningen av nätverket var väl bearbetat skulle bearbetningen kunnat göras ännu bättre med mer detaljrikedom.

Begreppet självständig rörelse kan enligt tidigare forskning användas på olika vis. Begreppet kan ses utefter att barnet reser självt eller att flera barn reser själva tillsammans, utan vuxet sällskap. Avsaknaden av distinktion i artiklarnas begreppsanvändning kan påverka studiens

begreppsvaliditet. Definitionen av självständig kan också problematiseras då vuxet sällskap skulle kunna ske på delar av resan exempelvis i form av busschaufförer.

5.4.1. Medskick till fortsatt forskning

Denna studie har studerat kommunala lekplatser. För att bredda studien skulle andra lekplatser kunna inkluderas. Exempelvis skolgårdar som utanför skoltid kan fungera som lekplats. Studien skulle även kunna breddas genom att lekplatser utan klassiska lekredskap inkluderas. Thomson och Philos (2004) studie visar att en stor del av leken sker på gator eller i trädgårdar. Därmed skulle friytor, parker och bollplaner även kunna inkluderas för att vidare undersöka barns lek i staden.

Tidigare forskning visar även på att tillgänglighet kan mätas på olika vis. Páez m.fl. (2012) menar att tillgänglighet kan mätas utifrån antalet faciliteter kopplat till antal människor som bor i området, vilket skulle vara intressant att studera vidare för att se om mängden barn per lekplats påverkar tryggheten. Fortsatt forskning skulle även kunna inkludera sociala aspekter som kan påverka barns självständiga rörelse. Tillgängligheten skulle kunna påverkas av barns trygghet på platsen exempelvis äldre bråkiga barn, kännedom om tidigare brottslighet och andra faktorer som är svåra att inkludera i GIS. Mycket av den tidigare forskningen frånser även teknologins stora framsteg de senare åren. Därmed bör denna förändring vidare forskas på då den kan tänkas påverka barns tillgänglighet och självständiga rörelse i staden.

6. Referenser

- Al-Breihi, A., Tobiasson, H., Coskun, M., Wendelius, S., Li, X., Svensson, K., Edsjö, E., & Friman, H. (2021). "Stoppa mass-rivning av lekplatser". *Svenska dagbladet*. Hämtad 2021-03-29 från <https://www.svd.se/stoppa-massrivning-av-lekplatser>
- Banister, D., & Hickman, R. (2006). How to design a more sustainable and fairer built environment : transport and communications. *Intelligent Transport Systems, IEEE Proceedings*, 153(4), 276–291. 10.1049/ip-its:20060009
- Barnombudsmannen. (2013). *Barnrättskommitténs allmänna kommentar nr 17 (2013) om Barnets rätt till vila, fritid, lek och rekreation samt till det kulturella och konstnärliga livet (art. 31)*. Hämtad 2021-04-14 från <https://www.barnombudsmannen.se/globalassets/dokument-for-nedladdning/publikationer/allmanna-kommentarer/ak-17-om-barnets-ratt-till-vila-fritid-lek-och-rekreation.pdf>
- Bergqvist, A. (2021) *Barns självständiga rörlighet, aktiva transport och barriärer*. Inlämning till kurs KGG320 delkurs 2 - kunskapsöversikt.
- Broberg, A. (2015). *They'll never walk alone? The multiple settings of children's active transportation and independent mobility* (Doctorial dissertations, Aalto University publication series 94/2015). Hämtad från <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-6285-3> ISBN 978-952- 60-6285-3
- Broberg, A., Salminen, S., & Kyttä, M. (2013). Physical environmental characteristics promoting independent and active transport to children's meaningful places. *Applied Geography (Sevenoaks)*, 38(1), 43-52. DOI: 10.1016/j.apgeog.2012.11.014
- Buck, C., Tkaczick, T., Pitsiladis, Y., Bourdehaudhuij, I., Reisch, L., Ahrens, W., & Pigeot, I. (2015). Objective Measures of the Built Environment and Physical Activity in Children: From Walkability to Moveability. *Journal of Urban Health*, 92(1), 24-38. DOI: 10.1007/s11524-014-9915-2
- Christian, H., Villanueva, K., Klinker, C., Knuiman, M., Divitini, M., & Giles-Corti, B. (2016). The effect of siblings and family dog ownership on children's independent

- mobility to neighbourhood destinations. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 40(4), 316-318. DOI: 10.1111/1753-6405.12528
- Christie, N., Kimberlee, R., Towner, E., Rodgers, S., Ward, H., Sleney, J., & Lyons, R. (2011). Children aged 9–14 living in disadvantaged areas in England: Opportunities and barriers for cycling. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 943-949. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.12.003
- Eriksson, E. (2021) *En kunskapsöversikt om Barns självständiga rörelse och lekrum i staden*. Inlämning till kurs KGG320 delkurs 2 - kunskapsöversikt.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad* (Femte upplagan ed.).
- Frändberg, L., Thulin, E., & Vilhelmson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling : Om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*.
- Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 17(5), 377–384. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2008.10.010
- Globala målen. (2021). *Hållbara städer och samhällen*. Hämtad 2021-03-23 från <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/>
- Glokala Sverige. (u.å.). *Arbetsbok – Agenda 2030 - Ett material från Glokala Sverige - Agenda 2030 i kommuner och regioner*. Hämtad 2021-05-26 från https://fn.se/wp-content/uploads/2021/04/Arbetsbok_Glokala_Sverige_2021.pdf
- Goodchild, M.F. (2010). Geographic information systems. I B. Gomez (Red), *Research Methods in Geography: A Critical Introduction*. (1st ed., Critical Introductions to Geography Ser). (s.376-391). Hämtad från ProQuest Ebook Central <https://ebookcentral-proquest-com.ezproxy.ub.gu.se>
- Gren, M., & Hallin, P. (2003). *Kulturgeografi : En ämnesteoretisk introduktion* (1. uppl. ed.). Malmö: Liber.

- Halmstad kommun. (2018). *Framtidsplan 2030 - strategisk översiktsplan för Halmstad kommun*.
- Halmstad kommun. (2019a). *Fokus på färre och bättre lekplatser i kommunen*. Hämtad 2021-05-26 från <https://www.mynewsdesk.com/se/halmstadskommun/pressreleases/fokus-paa-faerre-och-baettre-lekplatser-i-kommunen-2941787>
- Halmstad kommun. (2019b). *Strategisk plan 2019-2023*. Hämtas 2021-04-12 från <https://www.halmstad.se/download/18.3af542041756ecfee933fb0/1611580614108/Halmstads-kommun-strategisk-plan-2019-2023.pdf>
- Halmstad kommun. (2020) *Plan för den inkluderande kommunen 2020-2024*. Hämtas 2021-04-12 från <https://www.halmstad.se/download/18.35afc4c81756ed4e2d3bb/1610725298517/plan-for-den-inkluderande-kommunen-2020-2024-tillganglig.pdf>
- Hanna, S.P. (2010). Maps and diagrams. I B. Gomez (Red), *Research Methods in Geography: A Critical Introduction*. (1st ed., Critical Introductions to Geography Ser). (s.259-278). Hämtad från ProQuest Ebook Central <https://ebookcentral-proquest-com.ezproxy.ub.gu.se>
- Harrie, L. (2013). *Geografisk informationsbehandling teori, metoder och tillämpningar*. Lund: Studentlitteratur.
- Haugen, K. (2011). The Advantage of 'Near': Which Accessibilities Matter to Whom? *European Journal Of Transport And Infrastructure Research*, 11(4), 368-388.
- Haugen, K. (2012). *The accessibility paradox [Elektronisk resurs] everyday geographies of proximity, distance and mobility*. Diss. (sammanfattning) Umeå : Umeå universitet, 2012. Umeå.
- Helbich, M., Emmichoven, M., Dijst, M., Kwan, M., Pierik, F., & Vries, S. (2016). Natural and built environmental exposures on children's active school travel: A Dutch global positioning system-based cross-sectional study. *Health & Place*, 39, 101-109. DOI: 10.1016/j.healthplace.2016.03.003
- Johansson, M. (2006). Environment and parental factors as determinants of mode for children's leisure travel. *Journal of Environmental Psychology*, 26(2), 156-169. DOI: 10.1016/j.jenvp.2006.05.005

- Karsten, L. (2003). Children's Use of Public Space: The Gendered World of the Playground. *Childhood (Copenhagen, Denmark)*, 10(4), 457–473. DOI: 10.1177/0907568203104005
- Kwan, M. (1998). Space-time and integral measures of individual accessibility: A comparative analysis using a point-based framework. *Geographical Analysis*, 30(3), 191-216. ISSN: 0016-7363
- Kyttä, M., Hirvonen, J., Rudner, J., Pirjola, I., & Laatikainen, T. (2015). The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. *Journal of Transport Geography*, 47, 1-12. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2015.07.004
- Lin, E., Witten, K., Oliver, M., Carroll, P., Asiasiga, L., Badland, H., & Parker, K. (2017). Social and built-environment factors related to children's independent mobility: The importance of neighbourhood cohesion and connectedness. *Health & Place*, 46, 107-113.
- McMillan, T. (2007). The relative influence of urban form on a child's travel mode to school. *Transportation Research. Part A, Policy and Practice*, 41(1), 69-79. DOI: 10.1016/j.tra.2006.05.011
- P4 Halland. (2019). *Pappan om att lekplatser försvinner: Barnen gråter hemma*. Hämtad 2021-03-29 från <https://sverigesradio.se/artikel/7358295>
- Páez, A., Scott, D., & Morency, C. (2012). Measuring accessibility: Positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography*, 25, 141–153. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.03.016
- Poole, R., & Moon, G. (2017). What is the association between healthy weight in 4–5-year-old children and spatial access to purposefully constructed play areas? *Health & Place*, 46, 101. DOI: 10.1016/j.healthplace.2017.05.012
- Rasouli, S., Timmermans, H.J.P., Garling, T., Ettema, D.F., Friman, M., (2014). Benefits of travel: Needs versus constraints in uncertain environments. In *Urban Planning Transportation, & Design Decision Support Systems*. (pp. 33-52).

- Regeringskansliet. (2018). *Handlingsplan Agenda 2030 2018–2020*. Hämtad 2021-04-13 från <https://www.regeringen.se/49e20a/contentassets/60a67ba0ec8a4f27b04cc4098fa6f9fa/handlingsplan-agenda-2030.pdf>
- Sharmin, S., & Kamruzzaman, M. (2017). Association between the built environment and children's independent mobility: A meta-analytic review. *Journal of Transport Geography*, 61, 104-117. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2017.04.004
- Stanley, J., & Stanley, J. (2014). Social exclusion and travel. I T. Gärling, D. Ettema, M. Friman (Red), *Handbook of Sustainable Travel* (pp. 165-184). Dordrecht: Springer Netherlands.
- Statens folkhälsoinstitut. (2010). *Aktivt liv i byggda miljöer: manual för kommunal planering*. Östersund: Statens folkhälsoinstitut. Hämtad 2021-04-12 från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/1c1abdbbd7ec4ae5b0ec2f12f2aac4f8/r2010-04-aktivt-liv-i-byggda-miljoer-manual.pdf>
- Steinbach, R., Green, J., & Edwards, P. (2012). Look who's walking: Social and environmental correlates of children's walking in London. *Health & Place*, 18(4), 917–927. DOI: 10.1016/j.healthplace.2012.02.005
- Sveriges kommuner och regioner. (2016). *Kommungruppsindelning 2017*. Hämtad 2021-04-16 från <https://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7585-455-7.pdf?issuusl=ignore>
- Sveriges television. (2021). *Barnfamiljer rasar – 34 lekplatser ska bort i Karlshamn*. Hämtad 2021-03-23 från <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/blekinge/halften-av-lekplatserna-i-karlshamn-sparas-bort-foraldern-sebastian-matuska-vadjar-om-att-fa-ha-kvar-sin-lekplats>
- Thomson, J., & Philo, C. (2004). Playful spaces? a social geography of children's play in Livingston, Scotland. *Children's Geographies*, 2(1), 111–130. DOI: 10.1080/1473328032000168804
- Trollhättans stad, u.å. *Lekplatsprogram 2021-2030*. Hämtad 2021-03-24 från https://www.trollhattan.se/globalassets/dokument/bygga-bo-och-miljo/natur-och-parker/lekplatsprogram/lekplatsprogrammet_2020.pdf

UNICEF. (u.å.a). *Barnkonventionen är vårt uppdrag*. Hämtad 2021-04-14 från <https://unicef.se/barnkonventionen>

UNICEF. (u.å.b). *Barnkonventionen*. Hämtad 2021-04-14 från <https://unicef.se/barnkonventionen/las-texten#kort-version>

Van Wee, B. (2016). Accessible accessibility research challenges. *Journal of Transport Geography*, 51(C), 9-16. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2015.10.018

Villanueva, K., Giles-Corti, B., Bulsara, M., Timperio, A., McCormack, G., Beesley, B., . . . Middleton, N. (2013). Where Do Children Travel to and What Local Opportunities Are Available? The Relationship Between Neighborhood Destinations and Children's Independent Mobility. *Environment and Behavior*, 45(6), 679-705. DOI: 10.1177/0013916512440705

Villanueva, K., Giles-Corti, B., Bulsara, M., Trapp, G., Timperio, A., McCormack, G., & Van Niel, K. (2014). Does the walkability of neighbourhoods affect children's independent mobility, independent of parental, socio-cultural and individual factors? *Children's Geographies*, 12(4), 393-411. DOI: 10.1080/14733285.2013.812311

Woolley, H. (2008). Watch This Space! Designing for Children's Play in Public Open Spaces. *Geography Compass*, 2(2), 495-512. DOI: 10.1111/j.1749-8198.2008.00077.x

Yeung, J., Wearing, S., & Hills, A. (2008). Child transport practices and perceived barriers in active commuting to school. *Transportation Research. Part A, Policy and Practice*, 42(6), 895-900. DOI: 10.1016/j.tra.2007.12.007

Zhou, X., Li, D., & Larsen, L. (2016). Using Web-Based Participatory Mapping to Investigate Children's Perceptions and the Spatial Distribution of Outdoor Play Places. *Environment and Behavior*, 48(7), 859–884. DOI: 10.1177/0013916515571732

6.1. Kartreferenser

Google maps (21 april 2021). Halmstad stad (bilddata är från 2015-2021). [karta] Hämtad från

<https://www.google.se/maps/place/Halmstad/@56.6747507,12.8457997,728m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x465105d7635db347:0x6dbef716017039f8!8m2!3d56.6743748!4d12.8577885>

Halmstad kommun. (9 april 2021). Lekplatser; Gång- och cykelvägar; Befolkningsdata [shp].
Mejlkonversation med tjänsteperson.

Lantmäteriet. (7 april 2021). Fastighetskartan bebyggelse 2020 [shp]. Hämtad från Sveriges
lantbruksuniversitet.

Lantmäteriet. (7 april 2021). Terrängkartan 2020 [shp]. Hämtad från Sveriges
lantbruksuniversitet.

Lantmäteriet. (12 december 2019) Sverigekartan. Hämtad från Sveriges lantbruksuniversitet.

SCB. (7 april 2021). Inkomster 2012 - 2018 [shp]. Hämtad från Sveriges lantbruksuniversitet.

Trafikverket. (6 april 2021). (En geodatabas som innehöll alla dessa lager) Vägtyp; Trafik;
Vägtrafiknät; Hastighetsgräns; Passage; Gatutyp; Gångfartsområde; Gågata;
CykVgkatier; Cykelled; Väggategori. Hämtade från Lastkajen – Sveriges väg- och
järnvägsdata.

Bilagor

Bilaga I

Vårt tillvägagångssätt i ArcGIS.

1. En Geodatabase ska skapas.
2. Filegeodatabase skapas i ArcCataloge.
3. Högerklickar på geodatabasen → import → features class (multiple).
4. Vi drar in en lager från SLU med bebyggelse.
5. Detta lager ska nu klippas efter en kategorisering av hustyp.
6. Vi skapar tre nya lager, ett med flerfamiljshus, småhus samt ett lager med radhus, kedjehus och småhus med fler lägenheter.
7. Ett lager med skola skapas och ett lager med övrig bebyggelse - övriga byggnader, verksamhet, samhällsfunktion, komplementbyggnader, ekonomibyggnader, industribyggnader.
8. Laddar ned terrängkarta från SLU.
9. lägger in data från lastkajen i ArcCatalogen → import → multiple input features.
10. Läger in lokal cykelväg
 - Läger in Gatutyp
 - Läger in Gångfartsområde
 - Läger in hastighetsgränser
 - Läger inte in belysning pga anses innehålla för lite data.
 - Finns inte med lager med trafikmängd.
11. Letar efter ett tätortslager att klippa efter.
12. Från terräng lagret lägger vi in lagren:
 - Järnväg x 2
 - GCM passager
 - Vägtrafiknät DK
 - Vägtyp
 - Gatutyp
 - Gångfartsområde
 - Hastighet
 - Cykvägar

13. Lägger in lagret Sverigekartan, väljer lagret mb-riks som vi sedan klipper de andra lager ifrån. Detta görs för att enbart Halmstad tätort ska analyseras eftersom det är studiens avgränsning.
14. Gör övning 6B (Law, M., & Collins, A. (2018). *Getting to know ArcGIS desktop* (Fifth ed.) på lagren från Halmstad - 6B innebär Projecting data till SWEREF99.
15. Vaghastighetslager skapas från hastighetslager med hastigheterna 30- och 50 km/h.
16. Från Gatutyplagret skapas ett lager med
 - Lokal liten gata
 - Lokal stor gata
17. Nu görs ett dataset genom databasen → new feature dataset → SWEREF99 → new i dataset i lokaldataset → feature classes → lägger in vårt nätverk → new network dataset.
18. Provat att göra en nätverksanalys men det händer inte så mycket så vi lägger till facilities i network datasetet. Facilities är lekplatserna som är ett lager av de kommunala lekplatserna vi fått av kommunen.
19. Eftersom varje lekplats i lagret som lagts in enbart visar punkter över var lekplatserna ligger därför väljer vi att observera lekplatserna genom Google maps för att få en uppskattning kring lekplatsens variation och hur stor till ytan den är.
20. Observationer i Google maps:
 - 21.a. Skriver in latitud och longitud från GIS lagret för varje lekplats.
 - 21.b. Vi räknar varje lekredskap på platsen, varje lekredskap räknas som en enskild sak även om samma lekredskap finns i olika former. Antalet lekredskap bestämmer sedan vilken variation lekplatsen får i vår kategori - närlekplats, områdeslekplats och utflyktslekplats.
 - 21.c. Vi mäter ytan för varje lekplats, vi mäter närheten till nätverket från lekplatserna med googles mätverktyg. När vi gör detta steg märker vi även att det finns nätverks om inte är med i vårt nätverkslager som vi måste göra något åt när vi bearbetar nätverket för att kunna göra så korrekta servicearea analyser som möjligt.
 - 21.d. Dessa mått och kategorisering har skrivits in i ett excel dokument som sedan läggs in i ArcMap och slås ihop med lekplatslagret.
21. Nätverket bearbetas genom att vi delar nätverket manuellt för att analysen ska kunna räkna med svängar i olika typer av korsningar. Detta görs med nätverket Split tool. Vidare behöver även vissa linjer i nätverket bindas ihop eftersom nätverket inte sitter ihop på ett korrekt vis som lämnar luckor i nätverket som gör att analysen blir fel eftersom nätverket är helt i verkligheten. Genom editor och verktygen i advanced editing bearbetades nätverket, utöver split tool användes edit vertices, extend tool och planarize lines.
22. Vi gjorde servicearea analyser med 50 meter och 200 meter runt närlekplatserna.

23. Vi gjorde servicearea analyser med 50, 200 och 500 meter runt områdeslekplatserna och utflyktslekplatserna.

24. Servicearea:

27.a. Vi skapar ett nytt dataset för att göra inställningarna till nätverksdatasettet rätt.

27.b. inställningarna för datasettet blir

→ SWEREF99 TM

→ Z coordinates väljer vi inte.

→ XY tolerance 0,001 meter.

27.c. Skapar ett network dataset → input multiple classes → här drar vi in lagret lokalgata cykel.

27.d. utifrån detta skapar vi ett network dataset, inställningarna blir:

→ model turns in network - yes.

→ connectivity - endpoints.

→ model the elevation of your network features - none.

→ specify the attributes for network dataset - length.

→ travel mode - valdes ej.

→ Impedance - length (i meter).

→ Distance attribute - Length (i meter).

→ Establish driving direction - nej.

→ Build servicearea index -yes.

27.e. Network dataset byggs.

27.f. Sedan skapar vi en servicearea:

→ lägger till facilities.

27.g. Layer properties:

→ multiple facilities options - väljer merge by break value.

→ Polygon typer- detailed.

→ trim polygon - 50 meter.

27. h. Analysis setting:

→ impedance - length meters.

Default breaks - 50; 200 (närlekplatser).

27.i. Vi gör samma Servicearea inställningar till områdeslekplatserna och utflyktslekplatser med de får default breaks 50; 200; 500.

Bilaga 2

Lista över Halmstads befintliga lekplatser och kategorisering:

OBJECTID	adress	lekutrustning	typ av lekplats	yta	m till nätverk	latitud	longitud	namn
1	Lars Montlins väg		4 närlekplats	260		10	56,658765	12,803059
2	Björkängsgatan		4 närlekplats	290		10	56,667824	12,836279 Alevallen
3	Fridhemsparken		6 områdeslekplats	471		15	56,673822	12,847397
4	Stenvinkelsgatan		7 områdeslekplats	625		30	56,675558	12,8518 Radioplan
5	Ridhusgatan		5 närlekplats	593		30	56,680034	12,853821 Badhusparken
6	Dalvägen		3 närlekplats	210		30	56,698232	12,850539 Dalvägen
7	Södra vägen		3 närlekplats	528		55	56,670367	12,855046 Slottsparken
8	Margaretagatan		4 närlekplats	410		60	56,667338	12,871697 Kv Bofinken
9	Lektor Anderssons gata		5 närlekplats	220		15	56,670786	12,870048
10	Kornagatan		4 närlekplats	514		20	56,674296	12,879631
11	Torsdagsgränd		5 närlekplats	450		40	56,672822	12,897203
12	Linnhedsparken-Koporten		6 områdeslekplats	500		30	56,662316	12,895412
13	Småttalyckan		7 områdeslekplats	515		35	56,659929	12,773866
14	Penngränd	x	x	x	x		56,658588	12,788468
15	Gubbängsvägen		5 närlekplats	465		25	56,663019	12,795315
16	Neumans gränd		3 närlekplats	234		10	56,66431	12,801696
17	Danska vägen		4 närlekplats	480		20	56,659933	12,813023
18	Trumpetvägen		6 områdeslekplats	600		25	56,668705	12,803847
19	Långåkersvägen		9 områdeslekplats	725		25	56,670157	12,826763
20	Arkitektgatan		6 områdeslekplats	600		25	56,670892	12,834875
21	Överstevägen		6 närlekplats	270		14	56,678467	12,838889
22	Stendahlsvägen	fler än 10	utflyktslekplats	1980		90	56,6841	12,846277 Sagoängen
23	Furuvägen		4 närlekplats	283		25	56,691722	12,881501
24	Tjädevägen		7 områdeslekplats	227		30	56,686623	12,877118
25	Femkampsvägen		5 närlekplats	290		30	56,684946	12,86352
26	Badhusgatan	fler än 10	utflyktslekplats	950		30	56,67937	12,860069 Norre Katt
27	Linnégatan		6 områdeslekplats	428		15	56,671548	12,87443 Klotet
28	Skogabygatan		5 närlekplats	700		32	56,665602	12,874264
29	Hemmansvägen		7 områdeslekplats	550		35	56,666075	12,886291
30	Kastgränd		8 områdeslekplats	440		20	56,667654	12,896119
31	Tynavägen	fler än 10	utflyktslekplats	1100		50	56,679371	12,902225
32	Strandvallen		5 närlekplats	500		30	56,681692	12,904343 Vallås Kvarterslek 3
33	Gjpsvägen		5 närlekplats	250		30	56,687793	12,914717
34	Diamantvägen		5 områdeslekplats	870		15	56,685947	12,92059
35	Morgonvägen		7 områdeslekplats	650		10	56,679803	12,919737 Lönnagård
36	Päronvägen		4 närlekplats	480		30	56,683441	12,946329
37	Lågagårdsvägen		8 områdeslekplats	1260		45	56,679348	12,935529
38	Elmblads väg		5 närlekplats	1200		45	56,676781	12,929198 Elmblads väg
39	Uranusgränd		6 områdeslekplats	600		70	56,677912	12,831308
40	Furuvägen		4 områdeslekplats	515		150	56,682366	12,871777 Folkparken
41	Hagelshusgatan		7 områdeslekplats	450		32	56,669759	12,87904
42	Sofieberg Sandåsvägen		7 områdeslekplats	1100		24	56,700111	12,85914
43	Linnéparken		8 områdeslekplats	640		20	56,677293	12,867469
44	Fru Thotts väg		8 områdeslekplats	1000		20	56,668685	12,907329 Fru Thotts väg
45	Andersbergsparken		5 utflyktslekplats	820		15	56,658991	12,901658
46	Propellergatan		5 närlekplats	235		15	56,665163	12,852534
47	Silveringen		8 områdeslekplats	700		15	56,68307	12,922581
48	Kappgatan		5 närlekplats	200		10	56,685828	12,944576
49	Andersbergsringen		1 närlekplats	500		36	56,659973	12,904026 Spontanidrottsplats
50	Fredrik Ströms gata		3 närlekplats	146		40	0	0
51	Engelbrektsplan		1 områdeslekplats	350		35	0	0
52	Vallåsparken		7 områdeslekplats	100		20	0	0
53	Ångsvägen		4 närlekplats	200		35	56,654412	12,80441
54	Slingan		7 områdeslekplats	400		30	56,703194	12,871951
55	Längenåsvägen	fler än 10	utflyktslekplats	1000		60	56,648786	12,789657 Tallvik

Lista över Halmstad kommuns avvecklade lekplatser sen år 2015:

Adress	Område	Avvecklad
Klackens östergränd	Fyllinge	2015
Hantverksvägen	Harplinge	2015
Bärnstensvägen	Vallås	2015
Täppanvägen	Getinge	2018
Järnvägsparken	Ö Förstaden	2019
Bäckagårdsparken	Väster	2019
Lidalsvägen	Gullbrandstorp	2019
Kvarnhöjdsvägen	Harplinge	2019
Östergårdsparken	Östergård	2019
Strandvallen	Vallås	2019
Björkvägen	Getinge	2019
Jakobsgatan	Väster	2019
Flygareparken	Slottsjorden	2019
Tjuvahålan	Tylösand	2019
Hagtornsvägen	Brogård	2019
Söndrums kyrkby	Bäckagård	2019
Klackens mellangränd	Fyllinge	2019
Klackens långgränd	Fyllinge	2019
Grytan	Kärleken	2019
Muraregatan	Nyatorp	2019
Stenamarken	Snöstorp	2019
Backavägen	Snöstorp	2019
Galärvägen	Trottaberg	2019
Skarviksvägen	Vilshärad	2019
Strandgatan	Östra förstaden	2019

Bilaga 3

En beskrivning av Halmstad kommuns strategiska dokument som analyserats

Framtidsplanen 2030 - citat från Framtidsplanen som beskriver vad det är för dokument:

VAD ÄR EN ÖP?

Översiktsplanen utgör kommunens långsiktiga och övergripande bedömning av hur mark- och vattenområden bör användas och bebyggelsen bevaras och utvecklas. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men är ett viktigt strategiskt verktyg där framtida behov vägs mot tillgängliga resurser. Översiktsplanen är också en redovisning av de allmänna intressen som kräver hänsynstagande vid användning av olika områden. Översiktsplaners tidsperspektiv är ofta på 15-20 år, i denna plan blickar vi framåt till år 2030.

(Halmstad, 2018, s. 7)

Den strategiska planen - citat från Strategisk plan för Halmstads kommun 2019–2023 som beskriver vad det är för dokument:

Den strategiska planens roll

Den strategiska planen beskriver vilka utvecklingsområden och långsiktiga inriktningar som gäller för kommunen under kommande år. Dessa syftar till att förverkliga visionen och stödja kommunen i dess utvecklingsarbete. Den strategiska planens ambitioner omsätts varje år till mål och prioriteringar i planeringsdirektiv med budget. I verksamhets- och affärsplanerna fastställer nämnder och bolagsstyrelser hur den strategiska planen och planeringsdirektiv med budget ska omsättas till konkret handlande i kommunens verksamheter. För att ytterligare stödja genomförandet av planen kommer styrdokument kopplas till planen. Dessa utgör kunskapsunderlag och ger vägledning i arbetet med att förverkliga planen.

(Halmstad, 2019, s. 7)

Plan för den inkluderande kommunen 2020–2024 citat från Plan för den inkluderande kommunen som beskriver vad det är för dokument:

Plan för den inkluderande kommunen 2020–2024

Inledning: Vi spelar roll! Halmstads vision är att vara hemstaden, kunskapsstaden och upplevelsestaden. En kommun där människor möts, växer och utvecklas, som kännetecknas av livskvalitet, gemenskap och respekt. Genom Strategisk plan har kommunfullmäktige beslutat om viktiga områden för att nå visionen och utveckla Halmstad. Ett sådant område är den inkluderande kommunen. Plan för den inkluderande kommunen är framtagen i dialog med politiker, tjänstepersoner och kommuninvånare. Genom att styra och vägleda arbetet syftar planen till att göra det enklare för alla oss som arbetar i Halmstads kommun att anta uppgiften om inkludering. På central nivå ger planen viktiga inspel till planeringsdirektiv med budget. Ambitionerna i planen stödjer även det årliga arbetet med att genomföra kommunfullmäktiges mål. Inkludering är ett brett område. Alla frågor ryms inte i en plan. Det innebär inte att sådant som inte ingår här saknar betydelse. Områdena är utvalda baserade på aktuella utmaningar att hantera idag och de kommande åren. Men även utifrån Halmstads kommuns nuvarande arbete och vad vi behöver utveckla och stärka för att kunna göra skillnad.

(Halmstad, 2020, s. 4)