

MOVIUM FAKTA

5 • 2014



PLATS FÖR LEK I ÖVERSIKTLIG PLANERING

Svårigheten att hantera barnperspektiv i en större skala i stadsplaneringen beror delvis på att en infrastruktur som är barnvänlig skiljer sig från de mönster som planerare vanligtvis utgår ifrån. Det här faktabladet ger förslag på hur man på ett enkelt sätt kan kategorisera olika stadsmiljöer i planeringen för att få en vägledning om var behovet av lekmiljöer är som störst, och vilken typ av miljöer som krävs.

Av Stina Bodelius & Maria Kylin

Avståndet avgörande vid val av lekplats

Kraven på att kommuner ska sköta och förnya ett stort antal lekplatser är höga. Många kommuner väljer därför hellre att lägga ner än att utveckla befintliga lekplatser, ibland med hänvisning till att 500 meter till närmsta lekplats är ett rimligt avstånd. Kan det verkligen gälla som generell regel i alla stadsmiljöer?

Ofta möjliggörs nedläggning av lekplatser av kommunalt framtagna planeringsdokument i form av lekplatsprogram eller policybeslut, där icke-underbyggda argument får ligga till grund för avvecklandet av lekplatser. Det kan till exempel resultera i att näraliggande lekplatser bedöms ha spelat ut sin roll på grund av att det finns lekredskap och/eller mindre lekplatser i närheten, till exempel på bostadsgårdar, skolor och förskolor.

Planeringen av lekplatsutbudet baseras i många kommuner på ett uppskattat maxavstånd till närmsta lekplats. Avståndet ska fungera som en riktlinje för hur långt man som förälder eller barn ska behöva gå för att komma till närmsta lekplats. Enligt en undersökning från 2014, där 27 kommuner tillfrågats, varierar kommunernas riktlinjer mellan 300 och 500 meter. Fler än hälften av de tillfrågade menar att 500 meter är ett rimligt avstånd till närmsta lekplats. I programmen refereras ibland till andra kommuners riktlinjer, men ofta bygger de på antaganden.

Att till exempel 500 meter skulle vara ett "rimligt" avstånd är något som starkt kan ifrågasättas. Boverket gav 2007 ut en vägledning och inspiration gällande bostadsnära natur. I den rapporten framgår att 300 meter är ett gränsvärde för hur långt man är beredd att gå till ett grönområde för att använda det för lek och avkoppling i sin vardag.

Avståndet avgörande

Flera undersökningar pekar på att det är avståndet som är mest avgörande vid val av lekplats. Både barn och föräldrar föredrar lekplatser som är lätta att ta sig till och som ligger nära bostaden. Det finns dessutom ett samband mellan avståndet och sättet man väljer att transportera sig till och från lekplatsen. Om avståndet inte är för långt är det mer sannolikt att man väljer att

ta sig till lekplatsen på ett sätt där barnet självt är aktivt. Det är bra för barnet som då rör sig mer, får bättre lokalkännedom och större anknytning till den fysiska miljön närmast hemmet.

Kommunala lekplatser är långt ifrån de enda platser barn väljer att leka på. Barn leker hela tiden och överallt, och ofta kan en ofrafikerad gata eller en skogsdunge nära hemmet vara den plats där den mesta leken sker. Vad som är ett "rimligt" avstånd till närmsta lekplats är därför något som varierar beroende på områdets karaktär. Lekplatser kan bli fristäder för barn som inte har möjligheten att på egen hand vistas i sin direkta närmiljö på grund av till exempel trafik. Med hjälp av växtlighet, varierad topografi och lekredskap kan lekplatsen på så sätt erbjuda barn som bor i huvudsakligen hårdgjorda områden möjligheter till mer varierad och fantasifull lek.

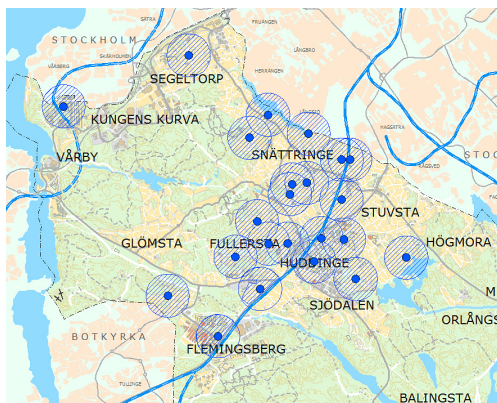
Fortlöpande miljöanalys vid SLU

SLU arbetar med fortlöpande miljöanalys (FOMA) i program som anknyter till de tolv svenska miljömålen och till Sveriges internationella miljösamarbeten. Ett av programmen ansluter till målet "God bebyggd miljö" med fokus på tätorten och den tätortsnära miljön.

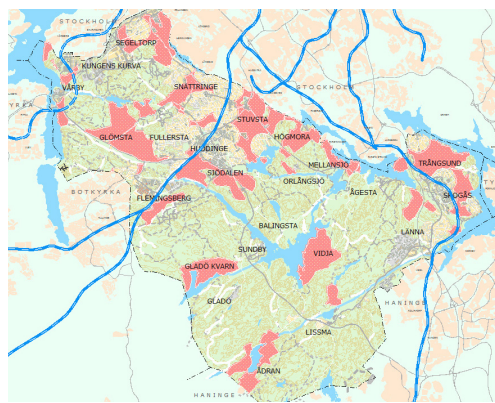
Detta faktablad är finansierat inom ramen för ett av de FOMA-finansierade projekt som ingår i en större satsning från SLU i syfte att möta målen för en god byggd miljö för barn och ungdomar. Projektet att ta fram faktabladet har skett i samarbete med Boverket och Movium, vilka på uppdrag av regeringen under 2014 ska ta fram en nationell vägledning för planering, utformning och förvaltning av barns och ungas utemiljö. Vägledningen är ett förtydligande av hur PBL kan och bör tolkas, till exempel av bygglovshandläggare.

För ytterligare information om FOMA, se: www.slu.se/sv/miljoanalys/program/program-bebyggd-miljo

För ytterligare information om vägledningsuppdraget, se: www.boverket.se/Planera/Barn-och-byggd-miljo/Barn-och-ungas-utemiljo.



Huddinge kommuns lekplatsprogram (2012) med bufferzoner på 500 meter kring lekplatser.
Bild: Huddinge kommun.



Huddinge kommuns lekplatsprogram (2012) Bristområden utan lekplats inom 500 m i de röda områdena.
Bild: Huddinge kommun.

Förmågan att förflytta sig längre sträckor på ett säkert sätt varierar också mellan olika typer av områden i städer. I de allra tätaste stadskärnorna är möjligheten att ta sig till och från en lekplats på egen hand minimala för barn. Vägen dit hindras ofta av komplicerade infrastruktur-lösningar med biltrafik i höga hastigheter, något som inte bara är en barriär för barn utan även upplevs som ett hinder för vuxna i sällskap med barn. Detta skapar en ond cirkel, eftersom föräldrar i den här typen av område blir mer benägna att skjutsa sina barn i bil, vilket i sig bidrar till ökande trafikmängder. I lugna, lågtrafikerade områden däremot kan barnen i större utsträckning röra sig fritt på egen hand – vägen mellan hem och lekplats kan i sig bli en plats för lek.

Förutsätter samma behov

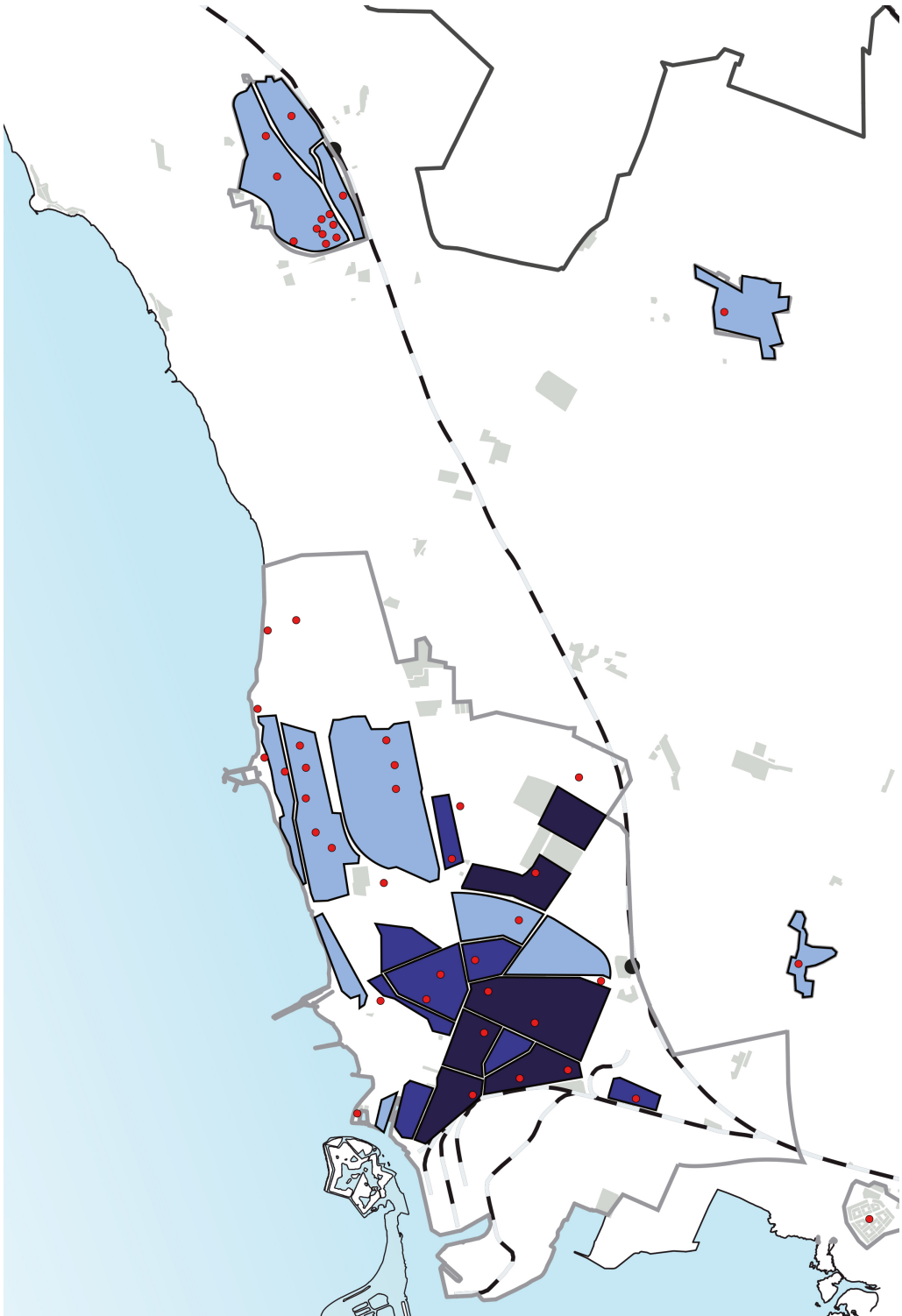
Det är dock inte alla kommuner som har ett program eller en policy för lekplatser. Endast 12 av

de 27 kommunerna som tillfrågades i undersökningen från 2014 har någon form av översiktligt program för sina lekplatser. Bland de kommuner som har sådana angav samtliga att en och samma riktlinje gäller för hela kommunen. Det betyder att alla barn i dessa kommuner, oavsett om de bor i centrum eller i en förort, förväntas ha samma behov av närhet till en lekplats, och samma möjligheter att ta sig fram på egen hand eller i sällskap av vuxen.

Vid studier av det befintliga lekplatsutbudet i en medelstor svensk stad, i det här fallet Landskrona, framgår det att fördelningen av lekplatser knappast har gjorts med hänsyn till områdets karaktär. I den relativt jämna utbredningen av lekplatser över staden förekommer vissa luckor, särskilt i de centrala delarna, där möjligheterna att förflytta sig är små och utbudet av alternativa lektytor i princip obefintligt. Dessutom är andelen barn upp till 12 år i området mycket



Ser behovet av lekplatser och möjligheten att ta sig dit likadant ut i dessa områden?



Lekplatsutbudet i Landskrona och Glumslöv. Ju mörkare blå färg desto fler barn upp till 12 år bor det per hektar i området. Bild: Landskrona kommun/Stina Bodelius.

hög. Samtidigt ligger de områden som har flest lekplatser i utkanterna av staden, med närhet till större grönområden och strandområden. Dessa områden är också mer glesbefolkade och andelen barn är inte lika hög som i andra delar av staden.

För att kunna anpassa utbudet av lekplatser och lekytor till ett existerande behov är det viktigt att komma in tidigt i planeringsprocessen. Enligt en undersökning av översiktsprogram från Stockholms läns kommuner nämns orden *lekpark*, *lekplats* och *parklek* endast i 6 av de 26 tillfrågade kommunerna. Frågor som rör barn får generellt sett mycket lite utrymme i översiktsplanering, något som kan medföra att den yta som behövs för barns behov helt enkelt inte finns tillgänglig när man väl kommer till senare skeden i processen. De områden som främst drabbas är de täta centrala delarna av städer, där det är svårast att i efterhand frigöra yta för exempelvis lekplatser. Det är just i den här typen av områden som barnen har allra störst behov av närhet till en lekplats.

Svårt att mäta

Svårigheten med att hantera barnperspektiv i en större skala i stadsplaneringen beror delvis på att barns sätt att använda och röra sig i den fysiska miljön skiljer sig från de mönster som planerare vanligtvis utgår ifrån. Det är komplext och svårt att mäta jämfört med till exempel nätverk för bilar, cyklar eller tåg. Men genom att dela in städer i olika kategorier, som baseras på vilka förutsättningar i den fysiska miljön som möjliggör lek och rörelsefrihet utöver planerade lekytor, skulle en mer rättvis fördelning av lekplatsutbudet kunna bli möjlig.

En kategorisering skulle visa att maxavståndet till närmsta lekplats i vissa områden borde vara kortare, medan det i andra områden kunde vara något längre. En alltigenom rättvisande klassificering av olika områden skulle dock kunna bli mycket invecklad och därmed också oanvändbar i en större skala. För att frågor om barns utrymme i urbana miljöer ska kunna behandlas

på en översiktlig nivå behövs en form av förenkling. Nedan föreslås ett enkelt sätt att dela in stadsområden i tre olika kategorier, som kan ge vägledning om var behovet av lekmiljöer är som störst, och vilken typ av miljöer som krävs.

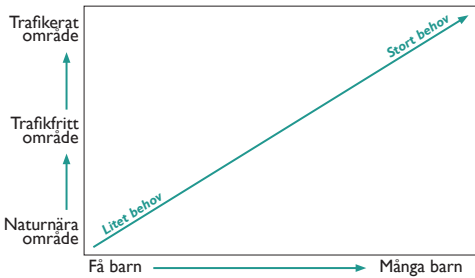
Det som mest uppenbart påverkar förutsättningarna för barns lek och rörelsefrihet i den fysiska miljön är trafiken, eftersom barnens trafikförmåga är begränsad i förhållande till vuxnas. För att barn ska kunna leka tryggt krävs låga trafikmängder, och hastigheter betydligt lägre än 30 km/h. Men det finns även andra väl synliga faktorer som påverkar barnens möjligheter till lek. De fantasieggande utmaningar som lekplatser är tänkta att ge i form av prefabricerade gungställningar, klätteranordningar och löst material som sand och dylikt, kan till stor del erbjudas av naturen självt. Flera forskningsstudier pekar på att växtlighet i form av buskar och träd samt variation i topografin bidrar till en mer fantasifull och varierad lek, som också varar längre. Naturens egna redskap kan ge en annan sinnesstimulans än lekutrustning, och räcker dessutom till alla.

Tre kategorier

Dessa två olika faktorer – *förekomsten av trafik* respektive *tillgång till natur* – utgör därför kriterierna för den kategorisering av städer som görs här. De föreslagna kategorierna utgår från lek i den offentliga miljön och tar alltså inte hänsyn till lekmöjligheter på privat mark i trädgårdar eller på innegårdar. I de tre kategorierna *trafikerat område*, *trafikfritt område* respektive *naturnära område* kan man känna igen bebyggelsestrukturer och planeringsideal som är kopplade till olika epoker i stadsbyggandets historia och samtid, till exempel kvartersstaden, grannkapsenheter eller storskaliga bostadsområden.

Dessa tre kategorier ska ge exempel på hur man på ett överskådligt sätt kan kräva olika förhållningssätt till planering för barn i olika delar av staden. Till exempel kan antalet lekplatser och avståndet till närmsta lekplats anpassas beroende





Graf över relationen mellan kategorierna och antalet barn.

på vilken kategori man pratar om. Områden med sämst förutsättningar för barns lek skulle då ha ett kortare ”rimligt” avstånd till närmsta lekplats, samt fler lekplatser. Områden med bättre förutsättningar för barns lek skulle å sin sida kunna ha ett längre avstånd till närmsta lekplats.

I kombination med demografiska uppgifter kan avståndet till närmsta lekplats också anpassas till hur många barn som bor i ett område. Förhållandet mellan områdeskategorierna ser ut som grafen visar. Ju fler barn och ju mer trafikerat område, desto större behov och därmed också utbud av och närhet till lekmiljöer för barn.

Störst behov

Typisk bebyggelse för kategorin trafikerat område är sluten kvartersstad, öppen kvartersstad och till viss del småskalig bebyggelse. Den slutna kvartersstaden har sina rötter i medeltiden och dess offentliga struktur har vuxit fram över tid. Under första halvan av 1900-talet ändrades idealet med slutna kvarter och ersattes av den så kallade öppna kvartersstaden. Typiskt för denna struktur är till exempel lamellhus som introducerades på 1930-talet. Den småskaliga bebyggelsen däremot består av villa- och radhusområden, där genomfartstrafik förekommer på gatan.

Det som är gemensamt för dessa typer av bebyggelse är alltså att det offentliga rummet närmast bostäderna domineras av biltrafik, vilket



Trafikerat område.

begränsar rörelsefriheten för barn. Det är i denna områdeskategori som behovet av närhet till lekplatsen är som störst. Lekplatserna utgör här en fristad för barn där de kan röra sig fritt och få både utmaning och rekreation. Eftersom lekplatserna i dessa områden ska kunna ersätta andra lekmöjligheter ställs också större krav på innehållet. Tillgängligheten till lekplatserna begränsas av biltrafiken, vilket gör att barnens möjligheter till aktiv transport eller förflyttning på egen hand är starkt beroende av korta avstånd. Att lekplatsen utgör en viktig mötesplats för både barn och föräldrar gör också att större krav på närhet bör ställas.

På egen hand

Kategorin *trafikfritt område* består främst av grannskapsenheter, storskaliga bostadsområden och i till viss del även här småskalig bebyggelse. Grannskapsenheterna har sin förebild i efterkrigstidens England och USA. Tanken bakom denna bebyggelsestruktur var att stärka den lokala gemenskapen genom att erbjuda lummig grönska i området. Den offentliga miljön består av ett skyddat, bilfritt rum utan korsningar mellan gång- och bilväg. De storskaliga områdena benämns ofta som miljonprogramsområden. De byggdes åren 1955–1975 då det rådde stor bostadsbrist i Sverige. I dessa områden planerades hela stadsdelar med byggnader på mellan tre och drygt tio våningar. De offentliga ytorna tas till stor del upp av bilparkering men är i övrigt ofta gröna, lummiga och bilfria. Den småskaliga bebyggelsen består även i denna kategori av villa- och radhusområden, men med begränsad biltrafik genom så kallade säckgator.

Det som är gemensamt för dessa bostadstyper är att den offentliga miljön präglas av lite eller ingen biltrafik samt innefattar viss vegetation av parkkaraktär. Det gör att lek till viss del kan förekomma i anslutning till bostaden. Eftersom det



Trafikfritt område.

offentliga rummet kan erbjuda vissa möjligheter till lek utöver lekplatser är behovet av närhet till lekplats lite lägre i denna typ av område. Lekplatsernas roll blir här att erbjuda lekmöjligheter som kompletterar den övriga miljön samt att fungera som mötesplats för barn. Eftersom tillgängligheten är relativt god finns möjligheter för barn att ta sig till och från lekplatsen på egen hand eller i sällskap av vuxen.

Varierad lek

Bebyggelsen i kategorin *naturnära område* kan bestå av olika bostadstyper med både flerfamiljshus och enfamiljshus. Det som främst skiljer det bilfria från det naturnära området är att det senare är integrerat i ett uppvuxet, kuperat naturrum. Även i denna typ av område förekommer lite eller ingen biltrafik i den offentliga miljön. Ofta ligger dessa områden utanför eller i utkanten av stadens gränser men kan också förekomma i anslutning till större grönområden inom städerna.

Gemensamt för dessa områden är att den offentliga miljön både kan erbjuda rörelsefrihet och varierad lek för barn. För denna kategori är behovet av planerade lekplatser relativt litet eftersom det offentliga rummet erbjuder stora möjligheter till lek och variation. Lekplatsens främsta funktion är här som mötesplats varifrån lek kan utgå. Tillgängligheten är god och möjligheten till aktiv transport finns. Vägen till lekplatsen kan i sig erbjuda ett stort mervärde i form av lek- och rekreativsmöjligheter.

I vissa fall är det främst trafiklösningen som påverkar huruvida ett område faller under kategorin trafikerat, trafikfritt eller naturnära område. Många områden byggdes på 1960- och 70-talen med den så kallade SCAFT-modellen som förebild (se faktaruta). Det innebar att bostadsområdet omgärdades av en lokalgata, med återvändsgator in till områdets parkeringsplatser

för att undvika höga hastigheter samt möten mellan gående och bilister. Denna typ av område skulle klassas som trafikfritt eller naturnära område, beroende på hur det ligger i förhållande till grönstruktur.

SCAFT-områden har dock kritiserats för att vara omständliga för biltrafik, samt för att skapa oattraktiva, otrygga miljöer. Numera planeras det ofta för mer bilanpassade lösningar med genomfartstrafik, till exempel *shared space*, det vill säga en yta där bilar och gångtrafikanter samsas. Det innebär att en ömsesidig uppmärksamhet krävs från både fotgängare och bilister. I många fall fungerar det bra, till exempel när syftet är att skapa en levande stadsmiljö, men är mindre anpassat till barns lek och rörelsefrihet, och skulle därför klassas som trafikerat område.

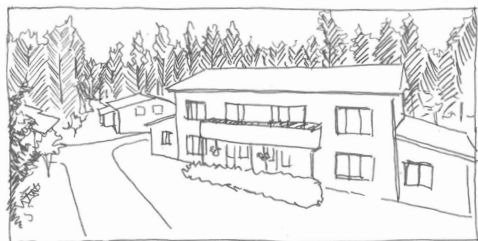
Väck nya tankar

Avsikten med kategorierna är att väcka tankar kring ett nytt sätt att anpassa bland annat lekplatsutbudet efter olika områdets karaktär. Lekplatser behövs i de flesta delar av våra städer, inte enbart för att erbjuda lekmöjligheter, utan även för att skapa mötesplatser där både barn, vuxna och ungdomar kan träffas och umgås. För att på lång sikt ge kommuner en möjlighet att bistå med välskötta lekplatser kan en genomtänkt och genomarbetad fördelning vara en god idé. Arbetet med lekplatser tar naturligtvis inte slut vid lokaliseringen av dem, utan innehåll och utformning bör också anpassas efter befintliga behov och förutsättningar.

Som tidigare nämnts är lekplatser långt ifrån de enda platser där barns lek förekommer. Barn leker hela tiden och överallt, och det är därför viktigt att fundera över vilka möjligheter till lek som ges i urbana miljöer i stort. Den här typen av kategorisering skulle därför också kunna användas som motiv för åtgärder, inte bara vad det gäller lekplatser utan också för barns lek generellt sett.

SCAFT1968

SCAFT1968 behandlar riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet, och utvecklades vid Chalmers tekniska högskola på uppdrag av Vägverket och Planverket. SCAFT är en förkortning av stadsbyggnad, Chalmers samt Arbetsgruppen för trafiksäkerhet.



Naturnära område.

Goda argument

För ett område som klassats som trafikerat, och alltså "mindre bra" för barn, skulle kategoriseringen kunna fungera som argument för en faktisk förändring. Det skulle ge en signal om att vissa områden, för att kunna erbjuda barnen som bor där en bra uppväxtmiljö, behöver arbeta för en utveckling som gör den fysiska miljön mer tillgänglig och mer lekfull för barn.

Att verka för miljöer som är mer anpassade efter barns behov står på inget sätt i motsats till åtgärder som främjar andra gruppers intressen. Även de flesta vuxna människor påverkas positivt av minskade trafikmängder och mer vegetation. Åtgärder för att minska biltrafiken och förbättra omständigheterna för fotgängare, som till exempel omvandling av bilgator till gågator, är ofta uppskattade av de flesta oavsett ålder, eftersom det bidrar till en mer levande stadsmiljö. Mer vegetation i urbana miljöer har många positiva effekter både för den allmänna folkhälsan och för miljön.

Litteraturtips:

Blücher, M. (2009). *Vad styr planeringen av lekplatsutbud i svenska kommuner? En studie av 12 lekplatsprogram*. SLU. Alnarp.

Bodelius, S. (2013). *Lek på kartan: strategisk lokalisering av lekplatser med exempel i Landskrona*. SLU. Alnarp.

Eriksson, I. (2014). *Barns plats i översiktsplaneringen: En innehållsanalys av de 26 kommunernas översiktsplaner i Stockholms län*. Stockholms Universitet. Stockholm.

Jansson, M. (2010). *Attractive Playgrounds: Some Factors Affecting User Interest and Visiting Patterns*. Landscape research 35(1): 63-81.

Kylin, M. (2004). *Från koja till plan*. SLU. Alnarp.

Kylin och Bodelius (2014) *Lek inom lagens ram*, LTV-nytt. Under publicering hösten 2014.

Mårtensson, F. (2004). *Landskapet i leken. En studie av utomhuslek på förskolegården*. SLU. Alnarp.

Normann Bjarsell, E & Kylin, M. (2014). *Säkerställ barnens utemiljöer!* Movium Fakta nr 6.



Det finns olika sätt att skapa lekfulla miljöer för barn.

Movium Fakta nr 6 & 7 2014

Hösten 2014 ger Movium ut två extra faktablad som **endast publiceras digitalt**, Movium Fakta nr 5 och Movium Fakta nr 6. Båda belyser riktlinjers och normers betydelse i planeringen av barns utemiljöer. Faktabladerna kan laddas hem via SLU-bibliotekets databas Epsilon.

Detta Movium Fakta är skrivet av landskapsarkitekt Stina Bodelius och handlett av landskapsarkitekt Maria Kylin, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU Alnarp. Texten är skriven inom ramen för det FOMA-finansierade projektet *Lek inom lagens ram* (se faktaruta sid 2) och är bland annat baserat på undersökningar gjorda i Stina Bodelius examensarbete, *Lek på kartan: strategisk lokalisering av lekplatser med exempel i Landskrona*, som går att ladda hem i sin helhet på <http://stud.epsilon.slu.se/6483/>

Samtliga foton och illustrationer: Stina Bodelius.

MOVIUM
SLU'S TANKESMEDJA FÖR HÅLLBAR STADSUTVECKLING

