



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser och
jordbruksvetenskap

Lek med cykeltema

– Designriktlinjer för trafiklekplatser

Elis Annersten

Kandidatarbete 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala
Institutionen för stad och land
Uppsala 2020

Titel: Lek med cykeltema - Designriktlinjer för trafiklekplatser
Engelsk titel: Playing with bicycles - Design guidelines for traffic playgrounds
© Elis Annersten
Handledare: Marina Queiroz, SLU, institutionen för stad och land
Examinator: Vera Vicenzotti, SLU, institutionen för stad och land
SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
Omfattning: 15 hp
Nivå: Grundnivå G2E
Kurs: EX0861, Självständigt arbete i landskapsarkitektur
Kursansvarig institution: institutionen för stad och land
Program: Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
Nyckelord: Trafiklekplats, Lekplatskvalitet, Designriktlinjer, Cykling, Barn, Unga
Alla bilder i arbetet används med erforderliga tillstånd.
Publiceringsår: 2020
Publiceringsort: Uppsala
Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se/>

Sammandrag

En ökad cykling är positivt för miljön och folkhälsan samt för att skapa mer attraktiva och trafiksäkra städer. För barn och unga är cykling en viktig källa till fysisk aktivitet men också för ökad rörelsefrihet. Barn och ungas cykling har dock minskat de senaste decennierna. Ett verktyg i arbetet för att bryta denna negativa trend kan vara att satsa på så kallade trafiklekplatser vilket några svenska kommuner har valt att göra. Dessa lekplatser är uppbyggda som trafikmiljöer i miniatyr och tanken är att möjliggöra övning på cykel i en trygg och god lekmiljö. Det framstår dock som oklart hur konceptet med trafiklekplatser kan tänkas främja barn och ungas cykling och skapa lekmiljöer av hög kvalitet. Därför har en litteraturstudie kring lekplatsers kvalitet och barns cykling genomförts. De samlade kunskaperna har sedan sammanställts i sju designriktlinjer för trafiklekplatsers utformning. Riktlinjerna föreslår bland annat en förändring av trafiklekplatsens strategi för utbildning samt att lekplatsens hårdgjorda ytor bör kontrasteras med många naturelement och integreras i det platspecifika landskapet. Nya typer av cykelutmaningar kan också erbjudas för att locka fler ungdomar.

Abstract

Increased levels of bicycling is positive for the environment and public health as well as for creating more attractive and traffic-safe cities. For children and adolescents, bicycling is important for increased physical activity and independent mobility. However, bicycling among children and adolescents has decreased in recent decades. One way to prevent this negative trend may be to invest in so-called traffic playgrounds, which some Swedish municipalities have chosen to do. These playgrounds are built as miniature traffic environments and the idea is to enable bicycle exercise in a safe and attractive play environment. However, it seems unclear how the concept of traffic playgrounds could conceivably promote bicycling among children and adolescents and create high-quality play environments. Therefore, a literature study on the quality of playgrounds and children's bicycling has been carried out. The accumulated knowledge has been compiled into seven design guidelines for traffic playgrounds. The guidelines suggest, among other things, a change in the traffic playground's educational strategy and that the playground's hardened surfaces should be contrasted with many natural elements and integrated into the site-specific landscape. New types of bicycle challenges could also be offered to attract more adolescents.

Innehåll

| | |
|--|----|
| Introduktion | 5 |
| Bakgrund..... | 5 |
| Janssons kriterier för lekplatskvalitet..... | 5 |
| Vikten av barn och ungas cykling och hur den kan främjas | 6 |
| Trafik- och cykeltema i barns lekmiljöer..... | 7 |
| Begreppsförklaring..... | 7 |
| Syfte | 8 |
| Frågeställning..... | 8 |
| Avgränsning | 8 |
| Metod | 8 |
| Litteraturstudie | 9 |
| Sökord | 9 |
| Sammanställning av designriktlinjer..... | 9 |
| Undersökning av trafiklekplatsers potentiella kvaliteter..... | 9 |
| Barns utveckling och färdighetsträning..... | 10 |
| Övergripande utformning och karaktär | 12 |
| Innehåll..... | 13 |
| Sociala dimensioner..... | 14 |
| Barns perspektiv och möjligheter | 15 |
| Övriga kriterier..... | 15 |
| Designriktlinjer för trafiklekplatser..... | 17 |
| Pedagogiskt på rätt sätt | 17 |
| Utnyttja trafikbegreppets fulla potential..... | 17 |
| Bemanna..... | 18 |
| Kombinera koncepten | 18 |
| Zonera och inkludera | 18 |
| Del av ett större sammanhang..... | 18 |
| Användbarhet över tid..... | 19 |
| Diskussion..... | 19 |
| Metoddiskussion | 19 |
| Resultatdiskussion | 20 |
| Designriktlinjernas förmåga att stödja skapandet av goda lekmiljöer..... | 20 |
| Designriktlinjernas förmåga att främja barn och ungas cykling | 21 |
| Vidare forskning och avslutande ord | 22 |
| Referenser | 23 |

Introduktion

Sedan millennieskiftet har en del svenska kommuner valt att investera i upprustning eller nyanläggning av så kallade trafiklekplatser (Göteborgs stad 2018; Helsingborgs kommun 2020; Täby kommun 2020; Uppsala kommun 2020). De bakomliggande motiven tycks vara att skapa goda och stimulerande lekmiljöer samt att utveckla barn och ungas förmåga och förståelse i trafiken. Framförallt är ambitionen att främja cykling genom att skapa trygga platser för inläring och övning (Boverket 2020; Göteborgs stad 2018; Helsingborgs kommun 2020; Köpenhamns kommun u.å.; Täby kommun 2020). Detta är aktuellt eftersom barn och ungas cykling har minskat påtagligt de senaste decennierna (Niska et al. 2017). Samtidigt har också ett ökat cyklande blivit ett allt tydligare mål i samhället (Näringsdepartementet 2017; Svenska Cykelstäder u.å.). Ur ett samhällsperspektiv kan till exempel en ökad cykling leda till bättre miljö och folkhälsa samt mer attraktiva och trafiksäkra städer (de Hartog et al. 2010; Mueller et al. 2015; Schepers et al. 2017; Sveriges Kommuner och Regioner 2020).

Det är dock oklart hur trafiklekplatser kan utformas på bästa sätt för att erbjuda goda lekmiljöer samt främja barn och ungas cykling. Som det är idag tycks till exempel flera trafiklekplatser utgöras av ganska statiska element och styrda aktiviteter. Något som kan få negativa effekter för leken (Fjørtoft & Sageie 2000; Jansson 2013, s. 7). Vidare har ett vanligt syfte med trafiktema i barns lekmiljöer länge varit att barn ska lära ett korrekt beteende i trafiken (Paget & Åkerblom 2003, s. 250). Detta är dock problematiskt eftersom barn inte uppfattar sin omvärld på samma sätt som vuxna och därför inte heller kan förväntas bete sig likadant (Björklid u.å.) Samtidigt kan konceptet med trafiklekplatser anses ha en inneboende styrka i sin möjlighet att skapa intresse, spänning och platsidentitet vilket på flera sätt bidrar till goda möjligheter att skapa goda lekmiljöer (Jansson 2013). I denna uppsats undersöks därför vad som skapar kvalitet i lekmiljöer, hur barns cykling kan främjas samt hur dessa kunskaper kan användas för att utveckla konceptet med trafiklekplatser.

Bakgrund

Nedan ges en kort bakgrund inom olika ämnesrelevanta teman. Först presenteras en teoretisk utgångspunkt för vad som kan anses vara en god lekmiljö. Sedan kommer en rubrik om barn och ungas cykling; varför den är viktig och olika insatser som kan tänkas främja den. Slutligen behandlas också trafik- och cykeltemat i barns lekmiljöer.

Janssons kriterier för lekplatskvalitet

Märit Jansson är landskapsarkitekt och universitetslektor inom landskapsplanering. Hon har sammanställt litteratur om kvalitetsskapande aspekter i lekmiljöer (Jansson 2010). Flera gemensamma nämnare kan konstateras för vad som anses vara positivt för lekplatsers kvalitet. Det handlar om att lekplatser ska vara varierande och komplexa, innehålla olika naturmaterial samt ge brukarna möjlighet

att göra val, påverka och interagera med miljön (Jansson 2010, s. 67). Detta är dock ganska vaga uttryck och det finns vitt skilda infallsvinklar för vad som borde beaktas och prioriteras. Därför analyserar Jansson (2010, s. 67) mångfalden av perspektiv i litteraturen genom att urskilja och definiera nio kriterier för lekplatskvalitet:

- » Övergripande utformning och karaktär
- » Innehåll
- » Tid och förändring
- » Sociala dimensioner
- » Barns perspektiv och möjligheter
- » Barns utveckling och färdighetsträning
- » Förutsättningar för specifika lekaktiviteter
- » Geografisk kontext
- » Metodperspektiv

Denna "niopunktlista" används i denna uppsats som den teoretiska utgångspunkten för vad som avgör en lekplats kvalitet. Kriterierna redogörs för vidare under rubriken "undersökning av trafiklekplatsers potentiella kvaliteter".

Vikten av barn och ungas cykling och hur den kan främjas

Vikten av barn och ungas cyklande påtalas av många. De huvudsakliga argumenten handlar om cykelns höga värden för fysisk aktivitet och rörelsefrihet samt att barn och unga behöver ges de rätta förutsättningarna för att fortsätta cykla som vuxna (de Hartog et al. 2010; Niska et al. 2017; Näringsdepartementet 2017; Svenska Cykelstäder 2019; Sveriges Kommuner och Regioner 2019). I och med statistiken över att cyklandet minskat drastiskt för denna målgrupp är det därför viktigt att förstå hur denna trend kan vändas (Niska et al. 2017). För detta är det först relevant att förstå anledningarna till minskningen:

Framförallt har barns och ungas fritidscyklade minskat, vilket kan förklaras av ökade avstånd till fritidsaktiviteter, föräldrars heltidsarbete och att barns vardag idag är mer institutionaliserad. Även cyklandet till skolan har minskat, bland annat då det fria skolvalet lett till ökade avstånd. Andra orsaker är fler bilar i hushållen, förändringar i hur barn leker och kommunicerar, bristande faktisk och upplevd säkerhet och trygghet i kombination med föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga. (Niska et al. 2017, s. 3)

Att det finns goda infrastrukturella förutsättningar kan anses vara en grundförutsättning för ökad och säker cykling (Niska et al. 2017 s. 58) men problemet är alltså mer komplext än så. Niska et al. (2017, ss. 68-69) föreslår ett antal insatser för att främja barns cykling och dessa handlar dels om den fysiska miljön (infrastrukturella och geografiska anpassningar) och dels om attityder och lärande kring cykling. Vissa av de nämnda insatserna som rör lärande och attityder kan tänkas vara särskilt relevanta för trafiklekplatsen. Till exempel de som handlar om: kampanjarbete för barns cykling, att öka föräldrars trygghet och engagemang samt att kunskapsmål om cykling borde tas med i skolans läroplan (Niska et al. 2017, ss. 68-69). Det sistnämnda är också en aktuell debatt där vissa aktörer anser att kunskapsmål om cykling borde inorporeras tydligare i skolämnen som exempelvis idrott, teknik och samhällsvetenskap (Rasmusson et al. 2020; Stigell et al. 2018). Detta eftersom cykling har många samhällsfördelar och kan anses vara en viktig grundläggande kunskap på samma sätt som till exempel simning (ibid.).

Trafik- och cykeltema i barns lekmiljöer

Lekmiljöer med trafiktema är inget nytt fenomen. I Sverige blev de till exempel vanliga under åren kring högertrafikomläggningen i slutet av 1960-talet då framförallt många skolgårdar utrustades med bland annat små korsningar och övergångsställen (Paget & Åkerblom 2003). Idag finns ingen entydig definition av vad en trafiklekplats är och de kan ta många olika uttryck (Göteborgs stad 2018, s. 5). I denna uppsats definieras dock fenomenet utifrån de senaste kommunala trafiklekplatserna. Där kan en trafiklekplats förstås som en offentlig lekplats avsedd för lek med framförallt cyklar och vars utformning tydligt strävar efter att återge en känsla av trafikmiljö men i mindre skala (Göteborgs stad 2018; Helsingborgs kommun 2020; Täby kommun 2020; Uppsala kommun 2020). Syftet med en trafiklekplats kan anses vara att skapa en god lekmiljö som främjar cykling.

Förekomsten av trafiklekplatser kan också tänkas vara en del i en större trend av att anlägga temalekplatser som ett sätt att öka variationen i lekplatsutbudet (Jansson 2016, ss. 168-170). En annan typ av temalekplats som ännu tydligare kopplar till cykling är det som kan benämnas som *cykellekplats* eller *cykelpark*. Detta är ett förhållandevis nytt koncept som erbjuder olika utmaningar på cykel för att locka till fysiskt aktiv lek (Shipperijn et al. 2015). Cykellekplatser har även potential att passa många olika åldrar, se till exempel figur 1 (ibid.).



Figur 1. Utsnitt av en så kallad pumptrack-bana i Sävja (södra Uppsala) vilket är ett vanligt innehåll på cykellekplatser. Det finns också versioner i till exempel asfalt eller plast. Tanken är att användaren ska kunna ta sig runt banan genom "pumpande" rörelser utan att trampa. Banan kan dock användas på olika sätt och av olika åldrar samt passar flera typer av cyklar. Foto: Elis Annersten (2020-03-17)

Begreppsförklaring

Nedan definieras ett antal begrepp för att tydliggöra hur de använts i denna uppsats.

- » **Barn** - Alla personer från noll till och med tolv år.
- » **Cykel** - Ett fordon på två eller tre hjul som drivs med muskelkraft (ibland även med assistans från en mindre elmotor). Begreppet innefattar dels cyklar som främst används för transport (vanliga tvåhjulingar, armcyklar etcetera)

och dels cyklar som främst används för lek (trehjulingar, kärror, springcyklar etcetera).

- » Lekvärde - Till vilken grad lekmiljön kan tillfredsställa behovet av lek. Det är svårt att mäta detta men rimliga antaganden kan göras kring vad som höjer respektive sänker lekvärdet.
- » Ungdomar/unga - Alla personer från tretton till och med sjutton år.

Syfte

Syftet är att sammanställa designriktlinjer för trafiklekplatsen som koncept. Målet är att dessa riktlinjer ska kunna användas för att skapa goda lekmiljöer som främjar cykling.

Frågeställning

Vilka designriktlinjer är, utifrån Janssons kriterier för lekplatskvalitet, lämpliga för att trafiklekplatser ska kunna bli goda lekmiljöer som främjar cykling?

Avgränsning

Teoretiskt utgår denna uppsats främst från Janssons (2010) nio kriterier för lekplatskvalitet. En egen tolkning har gjorts angående vilka av dessa kriterier som är mest relevanta för trafiklekplatser. Därför behandlas vissa kriterier mer ingående än andra.

Jansson (2016, s. 149) beskriver att lekplatser kan tänkas vara särskilt värdefulla i arbetet med social hållbarhet. Samtidigt menar hon att lekplatser också kan ha många kvaliteter utifrån ett ekonomiskt och ekologiskt hållbarhetsperspektiv. I denna uppsats behandlas dock lekplatsers kvalitet endast ur en social synvinkel.

Geografiskt behandlas barns cykling ur en svensk kontext. Exempel på trafik- och cykellekplatser hämtas från Sverige och Danmark.

Metod

Designprocessen utgörs sällan av en rakt utstakad väg. Snarare behöver lösningar prövas och omprövas mot en mängd aspekter i en slingrande resa mot slutmålet. För att hantera denna komplexa uppgift menar Prominski (2017, s. 195) att landskapsarkitekter ofta undersöker hur andra löst problem som liknar deras egna. Något som dock kan bli problematiskt då alla projekt inom landskapsarkitektur per definition är olika (ibid.). För att överbygga denna problematik föreslår därför Prominski (2017) användandet av designriktlinjer. Tanken är att dessa riktlinjer ska baseras på befintlig kunskap för att tydligt visa vägen men samtidigt vara platsöverskridande genom att fordra kreativa platsspecifika lösningar i varje enskilt fall (Prominski 2017, ss. 195-196). Designriktlinjer kan därför tänkas fungera som referensramar inom olika landskapsarkitekturprojekt på ett specifikt tema och därmed göra den slingrande designprocessen lite rakare (ibid.).

Litteraturstudie

Som en inledande del i framtagandet av designriktlinjer bör det rådande kunskapsläget undersökas (Prominski 2017, s. 206). Därför har en litteraturstudie genomförts som behandlar olika teman inom frågans ämnesområde.

Utifrån uppsatsens specifika ämne – trafiklekplatser – och att den utgår från en svensk kontext har information behövt sökas i offentliga dokument och hemsidor. Därför utgörs majoriteten av referenserna av direkta träffar på Google eller referenser som i sin tur har hittats i dessa dokument referenslistor. Vidare har referenser sökts i databasen Primo. Generellt sett har referenser från de senaste tio åren eftersträvat men i vissa specifika fall har äldre litteratur använts om den fortfarande kan anses vara relevant.

Litteraturstudien ligger till grund för den information som presenteras i bakgrunden. Den huvudsakliga delen av litteraturstudien presenteras dock under rubriken ”undersökning av trafiklekplatsers potentiella kvaliteter”. Detta eftersom litteraturstudien främst resulterat i en undersökning av Janssons (2010) nio kriterier för lekplatskvalitet.

Sökord

- » Google: trafiklekplats, trafiklek, trafikpark, cykellekplats, cykelpark, cykellek, lekplats, lekplatskvalitet, barns cykling
- » Primo: "bicycle skill*", child*, promot*, bicycl*, train*

Sammanställning av designriktlinjer

För att framställa platsövergripande designriktlinjer behöver de insamlade kunskaperna grupperas och abstraheras (Prominski 2017). Därför har en sammanställning av litteraturstudiens information genomförts.

Utifrån litteraturstudiens undersökning av Janssons (2010) nio kriterier har frågor relevanta för utformningen av trafiklekplatser skrivits ned. Anteckningar har också förts löpande under uppsatsarbetet över olika tankar och idéer till designriktlinjer som dykt upp. Dessa frågor och anteckningar har sedan klassificerats och värderats under sju stycken designriktlinjer för trafiklekplatsers utformning. Varje enskild riktlinje har kort förklarats i text. Formuleringen av denna text har baserats på hur Prominski (2017) förklarar att designriktlinjer bör vara tillräckligt specifika för att utesluta mindre lämpliga alternativ men också tillräckligt allmänna för att göra kunskapen överförbar mellan olika platser.

Undersökning av trafiklekplatsers potentiella kvaliteter

Nedan följer en undersökning av hur Janssons (2010) nio kriterier för lekplatskvalitet kan förstås och tillämpas i det specifika fallet med trafiklekplatser. För detta bedöms fem av kriterierna vara särskilt intressanta att behandla: barns

utveckling och färdighetsträning, övergripande utformning och karaktär, innehåll, sociala dimensioner samt barns perspektiv och möjligheter. Dessa kriterier redogörs för under separata rubriker. De övriga fyra kriterierna är: tid och förändring, förutsättningar för specifika lekaktiviteter, geografisk kontext samt metodperspektiv. Dessa är antagligen minst lika viktiga för trafiklekplatsers kvalitet men också möjliga att applicera på ett mer generellt plan. Därför behandlas de under rubriken "övriga kriterier". Det första kriteriet som behandlas nedan är det om barns utveckling och färdighetsträning. Detta eftersom det är en angelägen fråga att redogöra för utifrån trafiklekplatsens tydligt pedagogiska syften.

Barns utveckling och färdighetsträning

Detta kriterium har enligt Jansson (2013, s. 7) haft stort inflytande på hur lekplatser motiveras och utformas genom bland annat idéer om barns utveckling. Jansson (2013, s. 7) lyfter exempelvis att leken kan vara pedagogisk och dessutom tränar "sociala förmågor, kognitiva färdigheter och motorik".

I fallet med trafiktema i lekmiljöer har det historiska motivet varit starkt sammankopplade med dessa tankar om barns utveckling. Mer specifikt har fokus ofta riktats mot vad som kan benämnas som beteendemodifierande trafikundervisning (Björklid u.å.; Paget & Åkerblom 2003, s. 250). En sådan undervisning syftar till att barn ska etablera vanor och förståelse för trafiken i ett skadepreventivt syfte, till exempel att lära sig högerregeln eller att gå över en gata (Paget & Åkerblom 2003, s. 250). Trafikundervisning för att ändra barns beteende är dock både komplicerat och kontroversiellt. Redan på 1960-talet kunde utvecklingspsykologen Stina Sandels till exempel visa att "inget barn kan tränas över dess mognad, och ingen vuxen kan påskynda mognadsutvecklingen" (Trafikverket 2015, "barns mognad och trafikbeteende", st. 1). Paget och Åkerblom (2003, s. 250) framhåller att:

Efter sina »glansdagar« i slutet av 1960-talet förändrades kraven på trafikundervisningen i skolan. Statistiken visade att olyckorna ökade i takt med trafikökningen. Stina Sandels menade att barn aldrig kan betraktas som skyldiga till de trafikolyckor de är inblandade i, och slutsatsen blev att trafikplanering var effektivare än trafikundervisning för att minska antalet olyckor.

Numera är det väletablerat inom forskningen att trafikundervisning genom beteende- och regelinläring inte har någon förutsägbar effekt för barns trafiksäkerhet (Björklid u.å.). Studier har till och med visat att sådan undervisning kan komma att få direkt motsatta resultat för trafiksäkerheten. Till exempel i samband med en övertro på undervisningens effekt eller att regelinläringen blir kontraproduktiv när istället vuxna bryter mot dessa regler (Björklid u.å.; Trafikverket 2015). Dessutom har barn ett självcentrerat tänkande som gör det svårt att leva sig in i andra trafikanters upplevelser, ett eget informellt regelsystem som inte stämmer överens med de formella utlärdade reglerna i komplexa situationer samt ett intuitivt lekbeteende som är omöjligt att komma ifrån (Björklid u.å.). Utöver dessa kognitiva begränsningar påverkar också andra faktorer som exempelvis syn- och hörselutveckling (Trafikverket 2015).

Forskningsresultat likt de presenterade ovan har lett fram till att barns biologiska utveckling ofta anses ha gått tillräckligt långt först kring 12-årsåldern för att de ska

kunna visa upp ett trafiksäkert beteende på cykel (Stigell et al. 2018). Detta är en vanligt rekommenderad ålder för barns självständiga cykling i många svenska kommuner (ibid.). Problem med denna åldersrekommendation är dock att säkerheten skiljer sig mycket beroende på den specifika trafiksituationen samt att det finns individuella skillnader i utveckling och erfarenhet (ibid.). Dessutom borde trafiksäkerhet enligt Stigell et al. (2018) inte vara den enda gällande parametern för rekommendationer om barns cyklande eftersom barn också har behov av exempelvis fysisk aktivitet och rörelsefrihet.

Beteendemodifierande trafikundervisning är alltså olämpligt med hänsyn till barns biologiska begränsningar samtidigt som åldersrekommendationer för barns cykling kan anses vara alltför snävt definierade. Vad är då lämpligt att lära sig om trafik och cykling samt i vilken ålder? Generellt för alla åldrar (inklusive vuxna) är det till exempel positivt med en ökad förståelse för cykelns miljö- och hälsofördelar samt att kunna se till att cykeln är hel och säkert utrustad (Stigell et al. 2018). En betydelsefull lärandeaspekt för framförallt barn tycks vara att träna upp motorik och färdighet på cykel (cykelkompetens), inte minst eftersom den stora majoriteten av alla olyckor på cykel är singelolyckor (Stigell et al. 2018).

Ducheyne et al. (2013) påvisar statistiskt signifikanta förbättringar för 9-10 åringars cykelkompetens efter tre övningstillfällen á 45 minuter på skolgårdar. Relativt korta och få övningar kan alltså få stor effekt. Övningarna bestod till exempel av att kunna starta, bromsa och stanna, styra och balansera cykeln förbi olika hinder samt att kunna signalera eller titta åt olika håll och samtidigt cykla (Ducheyne et al. 2013). Att övningstillfällena innehöll en hög grad av lekfullhet framhålls dessutom som viktigt för inläringen liksom att övningarna kunde genomföras i en trygg miljö (Ducheyne et al. 2013).

Zeuwtz et al. (2016) undersöker hur de ovan beskrivna övningarna klaras av de olika åldersgrupperna 7-8 åringar, 9-10 åringar och 11-12 åringar. De finner att cykelkompetensen korrelerar starkt till ålder, det vill säga barnets biologiska utveckling. Med anledning av detta föreslår Zeuwtz et al. (2016) att övningar bör vara åldersanpassade utifrån svårighetsgrad. De lite lättare övningarna konstaterades exempelvis vara: starta och stanna, bromsa korrekt, cykla rakt eller cykla runt hörn. Till de lite svårare övningarna hörde exempelvis: cykla över olika hinder, titta åt olika håll eller cykla med en hand samtidigt som andra övningar utförs. Näst efter biologisk utveckling visade resultaten dessutom att antalet år av cyklande var det mest avgörande för barns cykelkompetens. Därför är det inte heller helt möjligt att avgöra vilken ålder som är lämpligast för de olika typerna av övningar även om Zeuwtz et al. (2016) föreslår att 7-8 åringar gör de lättaste och så vidare. Allt som allt framstår det hursomhelst som positivt för cykelkompetensen att genomföra olika praktiska övningar samt att börja cykla i en tidig ålder.

På ett mer teoretiskt plan kopplat till trafik och cykling menar Stigell et al. (2018) att det är bra att lära om samhällets uppbyggnad och hur trafiksystemet fungerar i stort. Det kan exempelvis ske genom att barn får ökade insikter om sin närmiljö och hur trafiken i denna påverkar säkerhet, miljö, rörelsefrihet etcetera (Björklid u.å.; Stigell et al. 2018). Detta är inte minst viktigt för att öka barn och ungas möjlighet till inflytande i dessa frågor, och om skolan ska bedriva någon teoretisk "trafikundervisning" är detta ett lämpligt fokus (Björklid u.å.; Stigell et al. 2018). En trafiklekplats skulle kunna underlätta sådan undervisning genom att exemplifiera hur en barn- och miljövänlig trafikmiljö kan se ut rent praktiskt.

Sammanfattningsvis skulle rimliga lärandeaspekter på trafiklekplatser kunna vara att de lockar barn att börja cykla i en tidig ålder, ger förutsättningar till utmaningar och övningar på cykel för att öka cykelkompetensen inom olika åldersgrupper samt exemplifierar barn- och miljövänliga trafiklösningar. Barns utveckling och färdighetsträning har dock inte något tydligt värde för det lekande barnet (Jansson 2010, s. 79). Leken i sig kan inte tillskrivas några högre syften utöver den rena känslan av välbehag:

Leken är frivillig, lustfylld och har inget syfte för den som leker. Barn leker för att de leker. Men vad utvecklar barnet i leken? Mitt svar är att leken inte finns till för att vara ”nyttig”. Leken är nödvändig och en rättighet. Den utvecklar oss alla, men snarare som en bieffekt än som ett syfte. (Norén-Björn 2016a, s. 14)

Detta kan anses utgöra en viktig insikt för den som önskar utforma en lekmiljö för att främja en viss utveckling vilket exempelvis är fallet med en trafiklekplats. Huvudsaken kan anses vara att de uppmuntrade aktiviteterna uppfattas som roliga och meningsfulla för barnen samt att platsen generellt är attraktiv för besök. Därmed krävs också ett bredare grepp över trafiklekplatsens totala kvaliteter. Detta ges nedan med början i kriteriet om övergripande utformning och karaktär.

Övergripande utformning och karaktär

Detta menar Jansson (2013, s. 6) “handlar om lekplatsens yta och storlek, komplexitet och uppdelning i zoner”. Hon förklarar vidare att tillräcklig yta och variation ger goda förutsättningar för mångfunktionalitet. Norén-Björn (2016a, ss. 27-28) konstaterar till exempel att “yta i sig inte är en tillräcklig förutsättning för att skapa rymlighet” och menar därför att varierande rumslighet, innehåll, topografi med mera främjar olika aktiviteter, ostörd lek och upplevelsen av platsen som trygg. Dessutom skapar varierade lekmiljöer en upptäckarglädje som inspirerar till rörelse vilket Norén-Björn (2016a, s. 28) exemplifierar i hur barn med cyklar och kärror gärna gör rundurer för att kolla på allt som händer eller leker lekar som innefattar rörelse mellan olika rum. Ett rum behöver dock inte vara en mindre omsluten enhet utan även större öppna ytor har värdefulla kvaliteter. För lekplatser som innefattar cykling tycks stora oprogrammerade hårdgjorda ytor vara särskilt värdefulla för spontana lekar och organiserade övningstillfällen (Cyklistförbundet 2017; Norén-Björn 1977, s. 178; Zeuwts et al. 2016).

Något som kan framstå som problematiskt i och med vikten av variation är att trafiklekplatsen lätt kan framstå som ganska enhetlig. Särskilt värdefulla element i lekmiljöer anges ofta vara omväxlande naturområden rika på exempelvis löst manipulerbart material (Fjørtoft & Sageige 2000; Jansson 2016, s. 155-156) vilket dock kan tänkas stå i kontrast mot trafiklekplatsens hårdgjorda ytor. Natur i anslutning till trafiklekplatser skulle därför potentiellt kunna göra mycket för variationen på platsen (se vidare under rubriken “innehåll” nedan).

Den övergripande karaktären är viktig för att skapa variation i det lokala utbudet av lekplatser och intresse för specifika målpunkter. Det kan till exempel handla om att vuxna ska uppfatta platsen som lockande och därmed ta med sina barn dit eller att barn och unga själva fattar tycke för speciella platser i sin omgivning vilket får dem att upptäcka sin närmiljö och möjliga aktiviteter i den (Jansson 2016, ss. 168-169). Här kan konceptet med trafiklekplatser anses ha goda möjligheter att skapa unika och inspirerande lekmiljöer. Inte minst eftersom trafiktemat har möjlighet att

skapa hög igenkänningsfaktor där barns lek kan korrelera med deras verkliga, ofta trafiktäta, livsmiljöer (Norén-Björn 1977, s. 182).

Innehåll

Detta kan till exempel handla om lekredskap och de olika typer av material som finns på platsen (Jansson 2013, s. 6). Trafiklekplatsen kan anses behöva en del specifikt fast material och strukturer som till exempel vägar, hus, skyltar eller dylikt som en grund för att förmedla känslan av trafikmiljö. "Lekredskap" skulle i trafiklekplatsens fall kunna vara alla de byggda strukturer och redskap som möjliggör att ha roligt och öva på cykel.

Det kan dock vara ett misstag att sträva efter att leken ska bli alltför styrd mot cykling eftersom lek per definition är en frivillig aktivitet (Norén-Björn 2016a, s. 14). Även om det är rimligt att främst fokusera på vad som kan tänkas vara roligt för cykling bör det finnas tillgång till andra möjliga aktiviteter inom, eller i anslutning till, trafiklekplatsen. Detta är en vanlig strategi för att öka trafiklekplatsens totala kvaliteter och besöksantal (Göteborgs stad 2018; Köpenhamns kommun u.å; Täby kommun 2020). Utifrån detta kan också urvalet av lekredskap ses i ett nytt ljus då förekomsten av andra (inte cykelrelaterade) lekredskap kan ses som en styrka.

Vad gäller lekplatsers innehåll i stort bör fokus lyftas från endast lekredskapen eftersom kvaliteten och lekvärdet påverkas av en mängd annat. Särskilt naturmaterial och oprogrammerat innehåll kan kanske tänkas bidra med höga värden:

Tillgång till löst material i form av exempelvis sand, stenar, pinnar, blad, blommor, bär, kottar och vatten ger utrymme för kreativitet och lärande. Träd- och buskvegetation bidrar med ett bättre lokalklimat, skugga soliga dagar, möjligheter till lä samt klätterlek. Buskar kan bidra med löst material och även dela in lekplatser i olika rum och bli intressanta kojor, krypin och gömställen i barns skala. Stenar och stockar bidrar till utmaningar, platser och höjdskillnader. Gräsmatta och äng kan ge [...] utrymme för sociala aktiviteter, bollspel och spring. [...] Det kan därför verkligen te sig märkligt att inte fler lekplatser är uppbyggda mer utifrån platsspecifika och naturnära kvaliteter. Lekredskap kan då ses som intressanta och utmanande inslag i en utemiljö som i övrigt är grön, varierad och möjlig att påverka. (Jansson 2016, ss. 155-156)

På samma sätt som beskrivet i citatet ovan har trafiklekplatsen och dess lekredskap potential att utgöra en integrerad del av ett större lekvänligt grönområde. Detta kan tänkas öka det generella lekvärdet och placera trafiklekplatsens byggda strukturer i ett inspirerande sammanhang (Jansson 2013, s. 6).

Ett mer specifikt innehåll på en trafiklekplats är cyklarna. Eftersom de är grundläggande för syftet med trafiklekplatsen kan det också finnas en poäng i att säkra tillgången på cyklar. Detta kan lösas genom att trafiklekplatsen är bemannad med möjlighet att låna ut cyklar och tillhörande utrustning som till exempel hjälmar eller verktyg (Berglund 2016, ss. 180-181). Bemanning i sig kan också vara ett viktigt "innehåll" på andra sätt genom att det kan skapa social trygghet, ge tillgång till annat löst material samt möjliggöra anordnandet av aktiviteter och att det finns lokaler för fika, toalettbesök och väderskydd (Berglund 2016, ss. 180-183; Norén-Björn 2016b s. 137). Om trafiklekplatsen ska kunna utgöra en pedagogisk plattform där olika övningstillfällen organiseras kan också detta vara en

viktig uppgift för personal på plats (Göteborgs stad 2018; Helsingborgs kommun 2020; Köpenhamns kommun u.å.).

Sociala dimensioner

Med detta kriterium vill Jansson (2013, ss. 6-7) bland annat lyfta betydelsen av lekplatsen som en mötesplats. Detta är viktigt eftersom barns lek inte kan betraktas separat från det sociala livet i övrigt och där till exempel vuxnas trivsel spelar roll för tillbringad tid på lekplatser (Jansson 2016, s. 160). Lekplatser har dessutom stor potential att rent generellt utgöra ett viktigt socialt nav i lokalsamhället, rikt på utbyten och användningsområden (Jansson 2016, s. 161). Funktionen som mötesplats beror dock på en mängd, i sig själva komplexa, faktorer såsom placering i landskapet, kommunikationer, platsidentitet, aktivitetsförutsättningar, rumslighet, lokalklimat etcetera (Chatti 2013 s. 66). Ett sätt att utvärdera lekplatsens potential att skapa möten skulle därför kunna vara att helt enkelt koppla det till platsens kvalitet och variation i stort.

För den sociala kvaliteten lyfter dock Jansson (2013, ss. 6-7) specifikt vikten av att lekplatsen är inkluderande och möjliggör utbyte mellan olika målgrupper såsom vuxna och barn med olika åldrar, kön och förutsättningar. Aktuella utmaningar handlar till exempel om hur lekplatser kan passa flera olika åldrar samtidigt eller bli bättre för barn med olika funktionsnedsättningar (Jansson 2016, s. 161; Lenninger & Olsson 2006, s. 101; Prellwitz 2016). För trafiklekplatser är det därför relevant att fråga hur de bör utformas för att passa många målgrupper.

Vad gäller olika åldrar kan några generellt viktiga åldersanpassningar på lekplatser beaktas. Det kan vara att skapa trygga ytor för mindre barn, möjlighet till platsskapande för lite äldre barn och sociala platser åt ungdomar (Jansson 2016, s. 161). Det kan vara bra att barn och unga i olika åldrar har tillgång till egna platser som inte är alltför konkurrensutsatta. För att erbjuda många funktioner och sociala utbyten är dock åldersintegrering ofta att föredra (Jansson 2016, s. 161; Norén-Björn 1977, ss. 197-206).

Vidare är det enligt Prellwitz (2016) särskilt viktigt att lekplatsen är inkluderande för barn med olika funktionsnedsättningar eftersom denna målgrupp ofta begränsas i sina möjligheter att fysiskt och socialt medverka i leken. Något som bland annat leder till stress, frustration, utanförskap, hindrad utveckling (fysiskt, kognitivt och socialt) samt ett beroende av vuxna medhjälpare. Det finns dock ett brett spektra av funktionsnedsättningar vilket ställer krav på olika typer av anpassningar (Prellwitz 2016). Till exempel behöver barn i rullstol möjlighet att kunna ta sig fram och använda olika redskap och synskadade barn gynnas av att miljön är lätt att avläsa utifrån kontrasterande färger och att lekutrustning är lättbegriplig (Prellwitz 2016, ss. 123-125). Det sistnämnda är också särskilt värdefullt för barn med olika typer av kognitiva funktionsnedsättningar (ibid.).

Vad gäller den specifika aktiviteten med att cykla finns det exempelvis särskilda tandemcyklar för synskadade, trehjuliga cyklar för neurologiskt/muskulärt nedsatta eller handcyklar för rullstolsburna (Svenska Cykelförbundet u.å.). Här skulle trafiklekplatsen kunna erbjuda nya upplevelser och kunskaper om hur funktionsnedsatta kan få möjlighet att cykla. Till exempel genom att låna ut sådana specialanpassade cyklar.

Barns perspektiv och möjligheter

Detta kriterium menar Jansson (2013, s. 7) kan värnas genom "medvetenhet om barns önskan om att ha roligt på lekplatsen, fysiskt och socialt, med fysiska utmaningar, påverkan och platsskapande." Barnens egna önskemål står dock ofta i skuggan av faktorer som säkerhet, lekredskap, skötsel etcetera (Jansson 2016, s. 160). För att bryta detta mönster kan exempelvis barn involveras mer i lekplatsutvecklingen eller barns användning av lekplatser studeras på olika sätt för att kunna utröna vad som är värdefullt för dem (Jansson 2016, ss. 157-167). För trafiklekplatsen kan det därför vara särskilt meningsfullt att förstå cykelns lekvärde och användningsområden. Norén-Björn (1977, ss. 177-178) förklarar cykelns lekvärde utifrån observationer av ett antal parklekar där de mest populära fasta lekredskapen övergavs så fort cyklar togs fram. Vidare exemplifierar hon cykelns många funktioner för leken:

[...] cyklar, såväl sparkcyklar som stora och små trehjulingar, kärror och bilar är väl använda på våra lekplatser [...] Barnen leker såväl ensamma som tillsammans. De utforskar fordonets funktion, prövar sin balans, sin styrka och sitt mod. Samlekarna utvecklas ofta till symbollekar. Man leker häst och vagn, buss osv. [...] Det är vanligt att mindre och större barn leker ihop, skjutsar varandra etc. (Norén-Björn 1977, ss. 177-178)

Slutsatsen av detta kan vara att en lekplats som fokuserar på cykling är väl motiverad utifrån barns egna önskemål om att ha roligt. Det kan också anses värdefullt att kunna erbjuda olika typer av cyklar som till exempel passar olika åldrar eller går att kunna skjutsa varandra med. Dessutom kan symbollekar, till exempel att låtsas vara busschaufför, tänkas bli förstärkta av trafiklekplatsens utformning.

Exemplena ovan kring cykelns lekvärde innefattar dock inte ungdomar i samma grad som barn (Berglund 2016, s. 181; Norén-Björn 1977, s. 178). Men om det finns passande utmaningar är cykling en populär aktivitet även för dessa (Norén-Björn 1977, ss. 203-204; Lenninger & Olsson 2006, s. 101; Schipperijn et al. 2015). Trafiklekplatsen skulle alltså kunna locka äldre åldersgrupper om den erbjöd passande utmaningar. Då kan också säkerhetsfrågan bli särskilt viktig att ta i beaktande. Detta eftersom mindre barn kan ha svårt att upptäcka och bedöma cyklar i lekmiljön samtidigt som en viktig säkerhetsfaktor för lekplatser är att risker ska vara möjliga att förutse (Norén-Björn 2016b, s. 137). Vidare är det relevant att väga in risken för att små barn tappar kontroll över fordon i exempelvis en backe (Norén-Björn 1977, s. 178). Utifrån detta resonemang kan också ett rimligt antagande vara att en lekplats med tema cykel delvis kan behöva zonerar på ett sätt som passar och utmanar olika åldrar på olika ställen.

Övriga kriterier

Med kriteriet *tid och förändring* vill Jansson (2013, s. 6) bland annat belysa vikten av att tillvarata olika väder och årstider för att skapa omväxling och intresse året om. Även användbarheten under olika tider på dygnet bör tas i beaktande och då är belysningen särskilt viktig (Jansson 2016, s. 172). Utifrån detta kriterium kan det också vara relevant att påvisa hur uppfattningen av lekplatsers ändras över tid. Vad gäller dess redskap förklarar Jansson (2016, s. 172):

Att det bara är nya lekredskap som är populära stämmer inte, även om det lätt skapas ett särskilt intresse kring dem. Det finns exempel på lekplatser som tack vare äldre men utmanande och - i ett lokalt perspektiv - ovanliga eller unika lekredskap har uppehållit ett högt intresse bland lokala barn under många år.

Vidare framhåller dock Jansson (2016, ss. 172-172) att det viktigaste för barns intresse över tid handlar om uppfyllelsen av andra kvalitetskriterier, inte minst de som faller under ramen för kriteriet "barns perspektiv och möjligheter".

Enligt Jansson (2013, s. 7) har kriteriet *förutsättningar för specifika lekaktiviteter* haft stor påverkan på lekplatsers utformning då fokus ofta riktas mot att lekredskap borde ha olika funktioner. Detta handlar främst om att försöka understödja olika typer av lekar (till exempel sociala lekar, fysiska lekar, fantasilekar) genom mer eller mindre programmerade redskap. Här är det möjligt att tänka att goda förutsättningar för olika typer av lekar ger barnet rika möjligheter vilket dessutom är positivt för barnets utveckling. Ur ett brukarperspektiv kan det dock anses vara mindre viktigt med specifika lekaktiviteter (Jansson 2010, s. 79) eftersom ett lekande barn kan tänkas bry sig mindre om formen för leken jämfört med känslan av den (Norén-Björn 2016a, s. 14). Att främst fokusera på programmerade lekredskap kan dessutom verka direkt negativt för leken om de upplevs som alltför tråkiga eller statiska (Norén-Björn 2016a, s. 17).

I fallet med trafiklekplatser är ändå specifika lekaktiviteter kopplade till cykling eftersträvarvärda. Följaktligen bör till exempel lekutrustning kopplad till cykling väljas utifrån vad som ger tillräckliga utmaningar och/eller möjliggör att leken antar djupare former. Något som dock redan har behandlats i kriterier ovan som till exempel "innehåll" och "barns perspektiv och möjligheter".

Kriteriet *geografisk kontext* beskrivs av Jansson (2013, s. 7) som "ofta avgörande för hur väl en lekplats fungerar. Placering med hänsyn till bebyggelse, rörelsestråk och grönytor kan avgöra till vilken grad den upplevs som trivsamt, tillgänglig och användbar." Bebyggelse som är värdefull att placera lekplatser nära utgörs främst av bostäder och skolor/förskolor (Jansson 2013, s. 6; Jansson 2016, s. 161). Om tanken till exempel är att trafiklekplatsen ska ta emot skolklasser blir det särskilt värdefullt att beakta närheten och kommunikationerna till skolor. Även tryggheten påverkas starkt av placeringen och då främst genom att bilvägar bör hållas på behörigt avstånd från lekmiljöerna (Jansson 2013, s. 6).

Jansson (2016, ss. 167-168) lyfter också speciellt betydelsen av att skapa lekvänliga stråk för att barn ska kunna röra sig mer till fots och på cykel mellan målpunkter i sin närmiljö. Att placera lekplatser med cykeltema i ett sådant sammanhang kan anses vara särskilt värdefullt och locka cyklande barn från ett stort upptagningsområde (Schipperijn et al. 2015). Det kan dessutom vara relevant att se över vilka andra cykelutmaningar som erbjuds i kringliggande områden och lekplatser. Detta eftersom det är värdefullt att erbjuda unika koncept och möjligheter (Jansson 2013, s. 3).

För att kunna säkra många kvaliteter på en trafiklekplats ställs också vissa krav på storlek. Något som dock kan få negativa effekter på närheten till exempelvis barns bostäder (Jansson 2013, s. 3). Utifrån detta kan det tänkas att kommunikationerna till trafiklekplatser och dess funktion som utflyktsmål/mötesplats blir extra viktig.

Kriteriet *metodperspektiv* handlar enligt Jansson (2013, s. 7) om att hitta meningsfulla tillvägagångssätt för hur lekplatser planeras, gestaltas och förvaltas:

Det kan till exempel handla om att underlätta för att involvera brukarna i processen, anpassa till lokala behov samt arbeta med andra av utgångspunkterna, såsom den geografiska kontexten eller barns perspektiv och möjligheter.

Detta behöver förstås i ljuset av att vanliga utgångspunkter för utformningen av lekplatser - såsom fokus på innehåll, barns utveckling och specifika lekaktiviteter - riskerar att skapa torftiga miljöer om det inte samtidigt finns en djupare förståelse för vad som skapar kvalitet (Jansson 2013, s. 7). Här kan kanske särskilt behovet av variation, platsspecifika kvaliteter och anpassning till lokala förhållanden betonas (Jansson et al. 2016, s. 91). Tänkbara relevanta "metoder" för detta kan vara att lägga mer fokus på inventering och anläggningsarbete för att ta vara på platsspecifika kvaliteter (Jansson 2016, s. 157) eller att skapa utrymme för lokala barn att vara delaktiga i lekplatsutvecklingen i syfte att skapa förståelse för hur de använder, och vill kunna använda, utemiljön (Jansson 2016, s. 175).

Designriktlinjer för trafiklekplatser

Undersökningen ovan av Janssons (2010) nio kriterier är sammanställd till designriktlinjer genom klassificering och värdering. Nedan redovisas dessa riktlinjer för trafiklekplatsers utformning.

Pedagogiskt på rätt sätt

Den seglivade myten om beteendemodifierande trafikundervisning bör motarbetas genom större fokus på andra mer relevanta lärandeaspekter. Detta kan stödjas genom olika fysiska element på trafiklekplatsen. Det kan till exempel finnas lärande exempel på barn- och miljövänliga trafiklösningar eller utrymmen/lokaler som möjliggör lärtillfällen om cyklingens miljö- och hälsofördelar, cykelns tekniska uppbyggnad och hur en cykel utrustas för att vara säker. Det allra viktigaste är dock att den fysiska miljön möjliggör olika kompetensutvecklande cykelövningar. Om övningstillfällena är organiserade är det särskilt värdefullt med en lite större plan och hårdgjord yta där olika lösa redskap kan placeras ut eller banor byggs upp. I övrigt bör miljön innehålla platser/redskap där cyklisten uppmuntras till att exempelvis balansera, försöka hålla en rak linje eller svänga runt olika hinder.

Utnyttja trafikbegreppets fulla potential

Trafiktemat har potential att ge platsen stark karaktär och platsidentitet. För att skapa hög igenkänningsfaktor är det bra att jobba med material och element som är typiska för den verkliga trafikmiljön. Det bör också vara en genomgående ambition att skapa förutsättningar till olika symbollekar genom att skapa små busstationer, affärer, soptippar eller dylikt.

Förståelsen av "trafik" som begrepp kan dock vidgas. Trafiklekplatser idag är ofta uppbyggda som små städer eller vägnät av stadsgator men trafiken är mycket

mer än det som återfinns i innerstaden. Att återge flera aspekter av trafiken kan tänkas stärka såväl den inspirerande karaktären som andra kvaliteter. Till exempel så är den verkliga trafikmiljön en högst integrerad del i landskapet och på samma sätt kan man jobba med att integrera trafiklekplatsens element utifrån de platsspecifika kvaliteterna. Om det finns ett skogsparti kan man göra en skogsväg, om det finns en kulle kan man göra en tunnel, om det finns ett dike kan man göra en liten bro etcetera. Målet med detta bör vara att skapa en variation av platser som bidrar till rymlighet och upptäckarglädje mellan olika rum. Det kan följaktligen vara viktigt att ge stort utrymme åt inventerings- och anläggningsskedet så att många platsspecifika kvaliteter tillvaratas.

Bemannan

Trafiklekplatsens tradition av att vara bemannad är positiv för många aspekter av lekplatsens kvalitet och detta bör tas tillvara. Det viktigaste är att det finns utlåning av olika cyklar men närvaron av vuxna kan också fylla andra viktiga funktioner som att hålla i organiserade övningstillfällen för skolklasser, erbjuda lokaler för fika och toalettbesök samt bidra till en allmän social trygghet.

Kombinera koncepten

Traditionella trafiklekplatser har potential att vara roliga och utvecklande för framförallt barn. Att locka denna målgrupp är också särskilt viktigt utifrån vetenskapen om att cykelkompetensen påverkas starkt positivt om man börjar cykla i en tidig ålder. Att endast fokusera på trafiktemat tycks dock inte vara tillräckligt för att skapa platser och cykelutmaningar som även passar ungdomar. Därför bör trafiklekplatsen särskilt plocka in komponenter från cykellekplatsen. Att kombinera koncepten kan dessutom vara positivt för att generellt stärka cykeltemat.

Zonera och inkludera

Att skapa utmaningar åt olika åldersgrupper räcker inte helt för att erbjuda lika villkor till lek. Särskilt barn i förskoleåldern är i behov av trygga platser där de till exempel inte riskerar att utsättas för oförutsägbara risker som cyklar i hög fart. En viss zonering är därför önskvärd där yngre kan hitta passande platser. I övrigt är det dock ofta positivt att ytor och redskap passar många olika åldrar, både för mångfunktionaliteten och det sociala utbytet, och detta borde eftersträvas.

Att inkludera personer med olika fysiska funktionsnedsättningar kan vara en särskild styrka för trafiklekplatsen om den erbjuder utlåning och information om specialanpassade cyklar. Dessutom kan lekplatsens utformning möjliggöra för rullstolsburna att ta sig fram överallt. Lekredskap och byggda miljöer invid trafiklekplatsen kan också tänkas ha tydligt kontrasterande färgmarkeringar och vara lättbegripliga för barn med synskada eller kognitiv funktionsnedsättning.

Del av ett större sammanhang

Trafiklekplatsen bör inte planeras som en isolerad enhet utan många faktorer i närmiljön påverkar kvaliteten. I den mån det går bör placeringen utgå från närhet

till bostäder, skolor samt populära rörelsestråk och grönytor. Absolut närhet är viktigt men också den relativa närheten som bland annat ges av kommunikationerna till platsen (till exempel cykelbanor och kollektivtrafik). Särskild vikt kan också tänkas läggas på att trafiklekplatsen ska vara en del av ett större barnvänligt stråk för att göra det lättare för cyklande barn att ta sig dit. Vidare bör lekplatsen placeras i ett sammanhang där tryggheten inte störs av omkringliggande trafik. I analysen av närmiljön bör det också beaktas om det finns liknande lekplatskoncept eller cykelutmaningar i närheten. Om så är fallet kan intresset för en trafiklekplats vara lägre. En lekplats ingår också i en social kontext och för att fånga upp lokala brukares behov och önskemål är det önskvärt att dessa ges möjlighet till inflytande i lekplatsutvecklingen.

Dessutom bör den absoluta närmiljön beaktas. Det kanske viktigaste för en trafiklekplats är att det finns gott om integrerad eller omkringliggande naturmark som kontrasterar mot de hårdgjorda ytorna. Olika naturelement skapar variation och kan bidra till lekplatskvaliteten på flera sätt. Bland annat genom att erbjuda gott om löst naturmaterial, utmanande stenar och stockar, mångfunktionella gräsmattor/ängar eller buskar och träd som gör att barn kan hitta egna platser och dessutom bidrar till ett komfortabelt mikroklimat. Vidare kan det också vara meningsfullt att det finns tillgång till andra, inte cykelrelaterade, lekredskap i närheten.

Användbarhet över tid

En lekplats tillägnad cykling kan tänkas vara särskilt användbar på sommarhalvåret. Utifrån detta kan anpassningar till vinterns förhållanden få stor effekt på platsens användbarhet över året. Beroende på önskat användningsområde kan utformningen till exempel innehålla olika vinterspecifika lekaktiviteter (isbana, slängkälke etcetera), planer för vinterunderhåll som möjliggör vintercykling eller markbeläggning med värmeslingor. För att göra platsen mer användbar över dygnet är det viktigt med en god belysning.

Diskussion

Nedan diskuteras uppsatsens metoder och resultat. Sedan sammanfattas också några förslag till vidare forskning. Uppsatsen avslutas med ett resonemang kring trafiklekplatsens namn.

Metoddiskussion

De insamlade kunskaperna baseras helt på den genomförda litteraturstudien. Detta kan anses vara en rimlig metod eftersom det möjliggjort en bred genomgång av befintlig litteratur i förhållande till uppsatsens tidsram. En särskilt värdefull aspekt av denna breda genomgång är att information kunnat förankras i flera källor vilket höjer resultatets reliabilitet. Dessutom kan de eftersträvade designriktlinjerna anses

vara så pass generella att en litteraturstudie passar för att svara på frågan. Om uppsatsens resultat istället hade föreslagit mer konkreta gestaltungs-lösningar så skulle också behovet vara större av fördjupade studier och kompletterande metoder.

Med det sagt är det däremot inte självklart att andra metoder inte är önskvärda. Enligt Prominski (2017) är en genomgång av befintlig litteratur bara en form av förstudie i processen att ta fram designriktlinjer. Han framhåller till exempel värdet av att testa olika idéer rent fysiskt för att kunna utvärdera dess effekt och därmed kunna formulera bättre riktlinjer. Som ett första steg menar dock Prominski (2017) att de insamlade teoretiska kunskaperna behöver relateras till den fysiska miljön genom att definiera och undersöka existerande goda exempel på utformning. Litteraturstudien i denna uppsats skulle till exempel kunna ligga till grund för ett urval av olika cykel- och trafiklekplatser som sedan besöktes för att samla praktiska exempel på hur olika problem kan lösas. Möjliga metoder för att utföra denna undersökning av lekplatser på ett adekvat sätt hade kunnat vara att själv testa leken eller göra löpande observationer så som det beskrivs av Norén-Björn (2016a). Även intervjuer med barn och unga på plats samt sakkunniga hade sannolikt gett värdefulla insikter.

Det faktiska genomförandet av uppsatsens metoder är också relevant att diskutera. Litteraturstudien har genom sin öppna utformning kunnat plocka in många typer av referenser. Samtidigt påverkas kanske den vetenskapliga nivån negativt av att en del av de använda referenserna inte utgörs av vetenskapligt granskade artiklar. Denna problematik hade kunnat lindras av en mer strukturerad metod för litteraturstudien som tydligare baserades på väl utarbetade sökord i olika databaser för vetenskapligt material. Vad gäller sammanställningen av designriktlinjerna så framstod klassificeringen och värderingen av anteckningarna och frågorna som ett effektivt sätt sammanfatta alla data. Själva klassificeringen och värderingen är dock helt och hållet resultatet av mina bedömningar. Att till exempel undersöka olika cykel- och trafiklekplatser skulle antagligen förbättra mina kunskaper på området och därmed göra mig bättre lämpad att göra sådana bedömningar.

Resultatdiskussion

Nedan diskuteras resultatens förmåga att svara på frågan om vilka designriktlinjer som är lämpliga för att trafiklekplatser ska kunna bli goda lekmiljöer som främjar cykling.

Designriktlinjernas förmåga att stödja skapandet av goda lekmiljöer

Generellt visar resultatet på att det finns en stor mängd faktorer som bör beaktas i utformningen av en trafiklekplats. En förståelse för lekplatsers många ingående värden och utmaningar framstår som centralt för möjligheten att utveckla lekmiljöer av hög kvalitet. Designriktlinjerna i denna uppsats behöver också förstås utifrån denna kontext där riktlinjerna i sig själva inte erbjuder några färdiga lösningar. Snarare behövs det kompetenta landskapsarkitekter som kan tolka, och antagligen utveckla, dessa designriktlinjer för att sedan kunna använda dem i utformningen av trafiklekplatser.

Antaganden kan ändå göras om designriktlinjernas förmåga att stödja skapandet av goda lekmiljöer. Utifrån dessa riktlinjer understryks kanske framförallt vikten

av att beakta den geografiska kontexten. Detta eftersom flera av kvaliteterna är beroende av lekplatsens platsspecifika egenskaper, placering och läge i landskapet. Det är till exempel värdefullt med tillräcklig yta och ett varierat naturlandskap samtidigt som lekplatsen gärna får ligga nära rörelsestråk, bostäder, skolor, kommunikationer, gröna lekmiljöer etcetera. På så sätt är de kvalitetsskapande aspekterna av en trafiklekplats inte heller så annorlunda från andra lekplatser i största allmänhet (Jansson 2016, s. 174).

Om en passande plats kan hittas tycks konceptet med trafiklekplatser ha goda möjligheter att innefatta höga lekplatskvaliteter. Kanske främst kopplat till aspekter som trafiktemats starka koncept, cykelns potentiella lekvärde för olika brukargrupper, möjligheten att skapa variation mellan olika rum integrerade i landskapet samt alla generell positiva faktorer som kommer ur bemanning av lekplatser. Värdet av trafiklekplatsens koncept, som skapar intresse och en unik karaktär, kan också anses vara det som särskiljer den från det mer renodlade konceptet med cykellekplatser. De sammanställda designriktlinjerna kan dock inte anses omfatta alla möjliga kvaliteter av en lekplats. Dels eftersom viktiga perspektiv kan ha missats i undersökningen av Janssons (2010) nio kriterier för lekplatskvalitet och dels för att dessa kriterier i sig inte utgör något självklart facit för alla kvalitetsskapande aspekter på lekplatser.

Undersökningen av Janssons (2010) nio kriterier för lekplatskvalitet visar på att varje enskilt kriterium bidrar till unika insikter. Detta tyder på att varje kriterium har en mening att fylla och att Jansson (2010) kan vara en rimlig utgångspunkt för den som vill undersöka lekplatsers kvalitet. Kriterierna är dock ofta överlappande vilket kan göra dem svårare att förstå. Kanske säger detta något om svårigheterna av att generalisera och göra listor över olika värden i barns lek och utemiljöer. Samtidigt framstår just användningen av dessa kriterier som en värdefull strategi eftersom det annars blir svårt att skaffa sig en överblick av alla komplexa samband.

Designriktlinjernas förmåga att främja barn och ungas cykling

För att barn och unga ska utvecklas som cyklister tycks det framförallt vara meningsfullt att öva upp cykelkompetensen och börja cykla i en tidig ålder. Detta har också trafiklekplatser goda möjligheter att stödja på ett lekfullt sätt genom medveten utformning och passande utmaningar. Trafiklekplatsen kan också tänkas stödja ett urval av de insatser som Niska et al. (2017, ss. 68-69) föreslår för en ökad cykling bland barn och unga. Detta bland annat genom att locka familjer att besöka trafikplatsen där föräldrar kan se sina barn utvecklas och att lekplatsen kan vara ett stöd för skolor som vill utveckla elevernas cykelkompetens.

Det förs dock inget fördjupat resonemang i denna uppsats kring trafiklekplatsens faktiska förmåga att främja barn och ungas cykling. Antaganden kan göras om förbättrad cykelkompetens och ändrade attityder till cykling men inte om hur trafiklekplatsen kan tänkas påverka det faktiska antalet cyklister. På så sätt kan också metoderna anses brista i validitet eftersom de har lagt mycket fokus på lekplatsers kvalitet men mindre fokus på hur antalet cyklande barn och unga kan främjas. En medvetenhet om denna brist kan dock vara värdefull då det motiverar att trafiklekplatsens faktiska effekter på barn och ungas cyklande utvärderas. Strategin med utvärdering av olika cykelfrämjande insatser lyfts också fram som särskilt värdefull av Niska et al. (2017).

Vad gäller förmågan att främja barn och ungas cykling i stort är det också viktigt att trafiklekplatsen ses som en "kugge i maskineriet" snarare än som en enskild

effektiv lösning. Särskilt med tanke på hur Niska et al. (2017) beskriver att barn och ungas cykling minskat av en mängd anledningar och att det därför också bör tillsättas olika insatser för att bryta denna utveckling. Att det finns en trafiklekplats kan därför inte användas som ett argument för att inte genomföra andra insatser för barn och ungas cykling eller för att rättfärdiga i övrigt undermåliga barnperspektiv i den fysiska miljön. Det sistnämnda kan tänkas utgöra en särskild fara då befintliga trafiklekplatser tenderar att syfta till att tvärtom anpassa barn till rådande osäkra trafikmiljöer, även om detta var ett större fokus förr. Därför kan det anses att framtidens trafiklekplatser bör utformas och användas på ett sätt som tydliggör att kompetensutveckling (motorik, teknik etcetera) och leken är i fokus, inte pedagogik kring trafikvett.

Vidare forskning och avslutande ord

I framtiden kan det sammanfattningsvis vara särskilt värdefullt att samla goda exempel från existerande trafik- och cykellekplatser för att utveckla designriktlinjerna. Riktlinjerna bör också testas och utvärderas för sin förmåga att stödja skapandet av goda lekmiljöer som främjar cykling.

Avslutningsvis kan själva begreppet trafiklekplats lyftas. Namnet kan ge känslan av att platsen är särskild anpassad för yngre barn. Dessutom kan namnet lätt leda associationerna till att platsen finns till för barn att lära sig ”korrekt” uppförande i trafiken. Eftersom resultatet av denna uppsats föreslår en breddad och delvis ändrad funktion av trafiklekplatsen bör kanske också namnet bytas ut. Ett nytt namn borde anspela mer på cykeltemat men samtidigt kommunicera den värdefulla karaktären av ett trafiklandskap i miniatyr. Ett möjligt förslag är: cykelland.

Referenser

- Berglund, U. (2016). Lekplatsen i parken – en mötesplats i stadsdelen nu som förr. I: Jansson, M. & Klintborg Ahlklo, Å. (red.), *Plats för lek: svenska lekplatser förr och nu*. Stockholm: Svensk byggtjänst, ss. 178-192.
- Björklid, P. (u.å.). *Forskning om barn och trafik*. Tillgänglig: https://www.trafikverket.se/contentassets/6ea0704deb6d4711b259b88a1d3bf127/forskning_om_barn_och_trafik_pia_bjorklids_forsknings_sammanstallning.pdf [2020-02-02]
- Boverket (2020). *Att öva med cykel kan göras roligt*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/planering-for-okad-och-saker-cykling/atgarder-och-verktyg/att-ova-med-cykel-kan-goras-roligt/> [2020-01-28]
- Chatti, H. (2013). *Lekparker som gröna mötesplatser. Ett verktyg för inventering, analys och värdering av lekparker ur landskapsarkitektens perspektiv*. Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för stad och land/ landskapsarkitektprogrammet (Examensarbete)
- Cykelistförbundet (2017). *20 Cykellege - mere sjov cykeltræning for alle børn*. [broschyr]. Köpenhamn: Cykelistförbundet. Tillgänglig: https://www.cykelistforbundet.dk/media/yftjrrxa/20_cykellege_web.pdf [2020-02-26]
- Ducheyne, F., De Bourdeaudhuij, I., Lenoir, M. & Cardon, G. (2013). Does a cycle training course improve cycling skills in children? *Accident Analysis & Prevention*, vol. 59, ss. 38–45. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.05.018>
- Fjørtoft, I., & Sageie, J. (2000). The natural environment as a playground for children: Landscape description and analyses of a natural playscape. *Landscape and Urban Planning*, vol. 48 (1), ss. 83–97. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(00\)00045-1](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(00)00045-1)
- Göteborgs stad (2018). *Förstudie gällande trafiklekplats i Göteborg*. Göteborg: Park- och naturförvaltningen (0626/18)
- de Hartog, J.J., Boogaard, H., Nijland, H. & Hoek, G. (2010). Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? *Environmental Health Perspectives*, vol. 118 (8), ss. 1109–1116. DOI: <https://doi.org/10.1289/ehp.0901747>
- Helsingborgs kommun (2020). *Barntrafikskolan*. Tillgänglig: <https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/gator-och-trottoarer/barntrafikskolan/> [2020-01-28]
- Jansson, M. (2010). Attractive Playgrounds: Some Factors Affecting User Interest and Visiting Patterns. *Landscape Research*, vol. 35 (1), ss. 63–81. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426390903414950>
- Jansson, M. (2013). *Utveckla de offentliga lekplatserna*. [faktablad]. Alnarp: Movium. Tillgänglig: https://www.movium.slu.se/system/files/news/9805/files/movium_fakta_5_2013-offentliga_lekplatser.pdf [2020-02-05]
- Jansson, M., Bucht, E. & Bodelius, S. (2016). Fri lek och fasta normer – om lekplatsernas reglering. I: Jansson, M. & Klintborg Ahlklo, Å. (red.), *Plats för lek: svenska lekplatser förr och nu*. Stockholm: Svensk byggtjänst, ss. 72-93.
- Jansson, M. (2016). Lekplatser idag och i framtiden – tankar om hållbar utveckling. I: Jansson, M. & Klintborg Ahlklo, Å. (red.), *Plats för lek: svenska lekplatser förr och nu*. Stockholm: Svensk byggtjänst, ss. 148-177.
- Köpenhamns kommun (u.å.). *Trafiklegepladsen Faelleredsparken*. Tillgänglig: <https://www.kk.dk/trafiklegepladsen> [2020-01-30]

- Lenninger, A. & Olsson, T. (2006). *Lek äger rum: planering för barn och ungdomar*. Stockholm: Formas.
- Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Cole-Hunter, T., de Nazelle, A., Dons, E., Gerike, R., Götschi, T., Int Panis, L., Kahlmeier, S. & Nieuwenhuijsen, M. (2015). Health impact assessment of active transportation: A systematic review. *Preventive Medicine*, vol. 76, ss. 103-114. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2015.04.010>
- Niska, A., Henriksson, M., Anund, A., Eriksson, J., Ihlström, J., Svedberg, W., Wallén Warner, H. & Wehtje, P. (2017). *Cykling bland barn och unga - en kunskapsmanställning*. Linköping: VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut. (VTI rapport 958) Tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1168229/FULLTEXT01.pdf> [2020-02-03]
- Norén-Björn, E. (1977). *Lek, lekplatser, lekredskap: en utvecklingspsykologisk studie av barns lek på lekplatser*. Stockholm: Lekmiljörådet.
- Norén-Björn, E. (2016a). Barn väljer med sina fötter – observera och testa leken. I: Jansson, M. & Klintborg Ahlklo, Å. (red.), *Plats för lek: svenska lekplatser förr och nu*. Stockholm: Svensk byggtjänst, ss. 14-33.
- Norén-Björn, E. (2016b). Hur har det gått med visioner och ambitioner kring barns lekmiljöer? I: Jansson, M & Klintborg Ahlklo, Å (red.), *Plats för lek: svenska lekplatser förr och nu*. Stockholm: Svensk byggtjänst, ss. 128-147.
- Näringsdepartementet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2017/04/en-nationell-cykelstrategi-for-okad-och-saker-cykling--som-bidrar-till-ett-hallbart-samhalle-med-hog-livskvalitet-i-hela-landet/> [2020-02-05]
- Prellwitz, M. (2016). Utmaningen är en lekplats för alla. I: Jansson, M. & Klintborg Ahlklo, Å. (red.), *Plats för lek: svenska lekplatser förr och nu*. Stockholm: Svensk byggtjänst, ss. 114-127.
- Rasmuson, M., Hemming, G., Frick, U., Samuelsson, A., Jones Fur, C., Strömquist, E., Unéus, C., Metz, T., Annerstedt, J., Larsson, L., Demirok, M., Habtemichael, N., Runström, A., Lander, H., Bergström, S., Björklund, H., Peters, H., Sylvan, B., Schönström, A. & Helldén, D. (2020). Låt alla elever lära sig cykla i skolan. *Expressen*, 21 januari.
- Schepers, P., Twisk, D., Fishman, E., Fyhri, A. & Jensen, A. (2017). The Dutch road to a high level of cycling safety. *Safety Science*, vol. 92, ss. 264–273. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.06.005>
- Schipperijn, J., Hansen, C.K. & Rask, S. (2015). Use and activity levels on newly built bicycle playgrounds. *Urban Forestry & Urban Greening*, vol. 14 (1), ss. 163–169. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2014.09.003>
- Stigell, E., Nilsson, A. & Åström, J. (2018). *Säkrare cykling för barn i tätort – vägledning för barns cykling till skolan*. Stockholm: Trivector Traffic AB (Rapport 2017:87, Version 1.0) Tillgänglig: https://www.trafikverket.se/contentassets/9b4d83861eb7415e9a3526fd1570293e/sakrare_cykling_for_barn_i_tatort_v_1.0_180119.pdf [2020-02-15]
- Svenska Cykelförbundet (u.å.). *Börja cykla paracykel*. Tillgänglig: <https://scf.se/paracykel/borja-cykla-paracykel/> [2020-03-02]
- Svenska Cykelstäder (2019). *Låt barnen styra! Fakta och nyckeltal kring barn och ungas cykling*. [faktablad]. Stockholm: Svenska Cykelstäder. Tillgänglig: <http://svenskacykelstader.se/wp-content/uploads/2020/01/Låt-barnen-styra-148x148-V-1-1.pdf> [2020-02-11]
- Svenska Cykelstäder (u.å.). *Om*. Tillgänglig: <http://svenskacykelstader.se/om/> [2020-02-03]

- Sveriges Kommuner och Regioner (2019). *Barn och unga*. Tillgänglig:
<https://skr.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/cykeltrafik/insatserforokatcyklade/barnochunga.15880.html> [2020-02-20]
- Sveriges Kommuner och Regioner (2020). *Cykeltrafik*. Tillgänglig:
<https://skr.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/cykeltrafik.290.html> [2020-02-20]
- Trafikverket (2015). *Barns mognad och trafikbeteende*. Tillgänglig:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/barn-och-unga-i-trafiken/barn-och-narsamhalle/Fakta-om-barn-och-trafik/Barns-mognad-och-trafikbeteende/> [2020-02-08]
- Täby kommun (2020). *Lekparker och lekplatser*. Tillgänglig:
<https://www.taby.se/fritid-och-kultur/natur-och-parker/lekparker-och-lekplatser/> [2020-01-28]
- Paget, S. & Åkerblom, P. (2003). Från rastyta till pedagogiskt rum. I: Selander, S. (red.). *Kobran, nallen och majjen: tradition och förnyelse i svensk skola och skolforskning*. Stockholm: Myndigheten för skolutveckling, ss. 245-262.
- Prominski, M. (2017). Design guidelines. I: van den Brink, A., Bruns, D., Tobi, H. & Bell, S. (red.), *Research in landscape architecture: methods and methodology*. London: Taylor & Francis Ltd, ss. 194-208.
- Uppsala kommun (2020). *Kastellparken*. Tillgänglig:
<https://www.uppsala.se/kultur-och-fritid/parker-och-lekplatser/parker/kastellparken/> [2020-01-29]

