

Barns rättigheter och möjligheter till medbestämmande i trafik- och stadsplaneringen

- en fallstudie över södra Hyllie

Children's rights and opportunities to participation in traffic and urban planning

- a case study over southern Hyllie

Jennie Fasth

Sammanfattning

Detta arbete har till syfte att belysa barn och ungas rättigheter och möjligheter till delaktighet i trafik- och stadsplaneringen. Undersökningar visar att barn och ungas medbestämmande ofta försummas trots att det finns en vilja att vara delaktiga (De Laval, 2015). Även om det i teorin finns tecken på förändringar, så finns det få konkreta bevis på att deltagande verkställs i verkligheten (ibid). Enligt Barnkommissionen (UNICEF, 2018) ska barns bästa beaktas vid alla åtgärder som rör barn. Barnet ska ses som en samhällsmedborgare med rätt att på egen hand uttrycka sina åsikter. Barnkonventionens lydelse har lett till att barnperspektivet allt oftare nämns när beslutsfattare uttalar sig om barns bästa. Definitionen av barnperspektivet varierar dock utifrån vem som tillfrågas vilket gör att begreppet tenderar att användas lättvindigt (De Laval, 2015). En del av problematiken ligger också i att det saknas förståelse och kunskap för vad delaktighet egentligen innebär. Från de vuxnas perspektiv kan barns deltagande handla om att validera redan fattade beslut, medan barns agendor innebär en önskan att förändra samhället och göra sin röst hörd (Cele et al. 2015).

För att barn och unga ska ha förutsättningar för att vara delaktiga i trafik- och stadsplanering krävs det således att de inkluderas i processen och detta kan endast ske genom aktiva insatser. Dessutom krävs det att barn innehar grundläggande kunskap om det man ska vara delaktiga i. Trafik- och miljöfrågor är de större kunskapsområdena som skolan har ett särskilt ansvar för (De Laval, 2015). Barns medverkan i beslut om sin miljö är en förutsättning för förståelse om demokrati och samhällsform. Skolans arbete med trafik, miljö och samhällsplanering ska ge elever insikter och kunskaper om hur ett långsiktigt hållbart samhälle och transportsystem skapas (ibid). Trots detta visar flertalet undersökningar att trafikundervisningen i de svenska grundskolorna är eftersatta, något som får konsekvenser för barns möjlighet att utöva sin medborgerliga rätt till medbestämmande (Dragutinovic et al. 2006).

I detta arbete granskas barnperspektivet och barns delaktighet i södra Hyllie, en del av Malmös nyaste stadsdel där möjligheterna varit goda att implementera barnkommissionens målsättningar i utvecklingen. Nyckelord: *barnperspektiv, delaktighet, informant, barnkonsekvensanalys.*

Abstract

This thesis aims to illustrate children and young people's rights and opportunities for participation in traffic and urban planning. Studies show that children's co-determination is often neglected despite the willingness to participate (De Laval, 2015). Although there is evidence of changes in theory, there are few concrete evidences which demonstrates that participation is implemented (ibid). According to the Children's Commission (UNICEF, 2018), children's best interests should be considered in all actions concerning children. In addition, the child should be seen as a citizen of society with the right to express his or her own opinions. The Children's Convention has led to the fact that the children's perspective is increasingly mentioned when decision makers comment on the best interests of children. However, the definition of the child perspective varies according to who is asked which makes the term tends to be used lightly (ibid). Part of the problem also lies in the lack of understanding and knowledge of what participation actually means. From the adult perspective, children's participation can be about validating already made decisions, while children's agendas mean a desire to change society and make their voice heard (Cele et al, 2015).

In order for children and young people to have the prerequisites for being involved in traffic and urban planning, they are required to be included in the process and this can only be done through active efforts. Additionally, children need basic knowledge of what they want to be involved in. Traffic and environmental issues are the major areas of knowledge for which the school has a responsibility to teach (De Laval, 2015). Children's participation in deciding on their environment is a prerequisite for understanding democracy and society. The school's work with traffic, environment and community planning will provide students with insights and knowledge about how to create a long-term sustainable society and transport system (ibid). Nevertheless, most surveys show that traffic education in Swedish elementary schools has been neglected, which has consequences for children's ability to exercise their civic right to co-determination (Dragutinovic et al. 2006).

In this thesis, the children's perspective, and children's participation in southern Hyllie, a part of Malmö's newest neighborhood, is examined, where the possibilities have been good to implement the child commission's goals in the development. Keywords: *children's perspective, participation, informant, child impact analysis.*

Förord

Jag vill i detta förord tacka de som hjälpt mig under uppsatsskrivningens gång. Först och främst vill vi tacka min handledare Peter Parker som guidat mig och gett tips och råd. Jag vill även tacka Lotta Cederfeldt, Emely Evenäs och Eva Delsammar på Malmö stad som hjälpt till med material till min undersökning. Vidare vill jag tacka Wingårdh arkitektkontor, Liljewall arkitekter, Jonas Jiborn (Edges), Jannice Engman (MKB) och Tommie Hedin (Skolverkets upplysningstjänst), som tagit sig tid att besvarat mina frågor. Ett stort tack till Ewa Elfren för att jag fick komma och besöka Hyllievångskolan. Jag vill även tacka Marko T Wramén som tagit flygfotona över Hyllievångskolan. Sist men absolut inte minst så vill jag tacka min familj som stöttat mig under hela skrivprocessen.



1. Södra Hyllie, Hyllievångskolan

Foto: Marko T Wramén, Flygfilmfoto.se

Förkortningar

BJA	Barnkonsekvensanalys
CFC	Child Friendly Cities
Dnr	Diarienummer
GC-bana	Kombinerad gång- och cykelbana
GIS	Geografiska informationssystem
FÖP	Fördjupad översiktsplan
IRC	Innocenti Research Center
KAK	Kungliga automobilklubben
Lgr80	1980 års läroplan för grundskolan
LP11	Läroplan 2011
NTF	Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande
OMEP	Organisation Mondiale pour l'Éducation Préscolaire
PBL	Plan och bygglagen
Prop.	Proposition
SFS	Svensk författningssamling
SKL	Sveriges kommuner och landsting
SOU	Statens offentliga utredningar
Trafa	Trafikanalys
Tromp	Transport och mobilitetsplan
VTI	Statens väg- och transportforskningsinstitut
ÖP	Översiktsplan

Innehållsförteckning

1 Inledning.....	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.3 Frågeställning.....	10
1.4 Avgränsning.....	10
1.5 Metod.....	10
1.5.1 Svagheter.....	14
1.6 Disposition.....	14
2 Barnen och närmiljön.....	15
2.1 Friytor.....	15
2.2 Rörelsefrihet hjälper barn att utvecklas.....	16
2.3 Närmiljöns utformning.....	16
2.4 Barns fysiska hälsa.....	17
2.5 Aktiva barn presterar bättre i skolan.....	18
2.6 Varför skjutsar föräldrar sina barn till skolan?.....	18
3 Kunskap ger möjlighet att påverka.....	19
3.1 Trafikundervisning som barns kunskapsbank.....	19
3.2 Barn i trafik – en historisk översikt.....	20
3.3 Barn börjar ses som egna individer.....	20
3.4 Trafikfärdighet och utelek.....	21
3.5 Nyttan med trafikundervisning ifrågasätts.....	21
3.6 Ämnesövergripande trafikundervisning och ett barnombud.....	22
3.7 Trafik och närmiljö i LP11.....	23
3.8 Utvärdering av trafikundervisningen.....	24
4 Barnkonventionen.....	27
5 Teoretiskt ramverk: Barnperspektivet.....	27
5.1 Barnperspektiv eller barns perspektiv.....	28
5.2 Barnkonsekvensanalys.....	30
5.3 Informant eller delaktig?.....	30
5.4 Förutsättningar för barns delaktighet.....	31
5.4.1 Child Friendly Cities (CFC) – initiativet för barnvänliga städer.....	34
5.4.2 CFC:s nio byggstenar.....	35
5.4.3 Rättighetsperspektiv och miljöperspektiv.....	37
5.4.4 Barnvänliga städer och barns medbestämmande i stadsutvecklingen.....	37
5.5 PBL för stora och små.....	39

5.6 Barns möjlighet till medbestämmande i skolmiljön	39
6 Hyllie stadsdel	40
6.1 Styrdokument	41
6.1.1 Översiktsplan för Malmö – Planstrategi.....	41
6.1.2 Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö	42
6.1.3 Tromp	42
6.1.4 Trafiksäkerhetsstrategi Malmö 2015–2020	43
6.1.5 Fördjupad översiktsplan för södra Hyllie.....	43
6.1.6 Parkeringspolicy och norm	44
7 Barnens delaktighet i utvecklingen av Hyllie stadsdel.....	45
7.1 Malmös allmännyttiga bostadsbolag – MKB	45
7.2 Hyllievångskolan – gränslandet mellan staden och landskapet.....	45
7.2.1 Estetik kontra funktion	46
7.2.2 Utemiljön – skolgård	47
7.2.3 Trafiksituationen kring skolan	48
7.3 The Embassy of Sharing – kvarteret för gemenskap.....	49
7.4 Hyllie stadsdelspark	50
7.4.1 Barnens perspektiv	51
8. Analys.....	53
8.1 Hur beaktas barnperspektivet i stadsplaneringen?.....	53
8.2 Barnperspektivet i utvecklingsarbetet för södra Hyllie	55
8.2.1 Avsaknad av barns delaktighet i södra Hyllie	56
8.2.2 Ett begränsat barnperspektiv i stadsplaneringen	58
8.3 Erbjuds barn kunskapsunderlag som möjliggör inflytande och delaktighet i stads- och trafikplaneringen?.....	58
8.3.1 Barns kunskapsunderlag utifrån grundskolornas trafikundervisning.....	60
8.3.2 Barn behöver bättre kunskapsunderlag.....	61
9. Diskussion och slutsats.....	61
10. Referenser.....	64
10.1 Lagtexter.....	71
10.2 Intervjuer	71
10.3 Mailkorrespondens	71

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Den svenska urbaniseringen innebär att ungefär 80 procent av alla barn växer upp i tätort. Utemiljön som erbjuds stadsbarnen är oftast anvisade lektytor som ett substitut till naturliga lekområden som barn kan utforska på egen hand (Björklid-Chu, 1974). Barnens självständiga rörlighet har varit föremål för stor uppmärksamhet under de senaste årtiondena i Sverige. Redan under 1960-talet visade forskning att barns lekvanor och rörlighet påverkades av trafiken i närmiljön. (Björklid et al. 2013). Barn i stadsområden, bor och agerar i miljöer som planeras och övervakas av vuxna. Detta innebär att miljöer planeras genom ett vuxet perspektiv och tar lite eller ingen hänsyn alls till barns perspektiv (Kylin, 2003).

Under de senaste decennierna har antalet trafikolyckor med barn, minskat. Detta har dock skett till priset av en begränsad rörelsefrihet. Trafikmiljöns intensitet är en av orsakerna till att föräldrar i allt större omfattning skjutsar sina barn överallt (NTF, 2018). Enligt Trafa (2015) har antalet skolresor med cykel nästan halverats under perioden 1995 till 2014. För barn i åldern 6–14 år är den cyklade sträckan dessutom 50 procent kortare jämfört med mitten av 90-talet. Detta förklaras med potentiellt längre skolvägar men även intensivare trafikmiljöer (ibid). Björklid (2015) menar emellertid att barn och vuxna bör undvika att anpassa sig till de skadliga miljövillkoren och istället nyttja rätten till medborgarinflytande. I riksdagens nationella strategi för att implementera Barnkonventionen (prop1997/98:182) ställs distinkta krav på kommunerna att utveckla barn och ungas inflytande och delaktighet i både stads- och trafikplaneringen (Barnombudsmannen, 2008).

”För att barns bästa ska kunna bedömas, måste barnet själv ges möjlighet att framföra sina synpunkter. Barnets åsikter måste tillmätas betydelse. Endast då barnet själv fått uttrycka sina åsikter och de tas med i besluten, kan barnets bästa i egentlig mening lyftas fram och sättas i främsta rummet” (ibid).

Barns medbestämmande försummas dock ofta vilket De Laval (2015) menar främst pekar på okunskap hos planerare och beslutsfattare. Även om det finns tecken på förändringar så finns det lite som bevisar att deltagande verkligen verkställs (ibid). Enligt Cele et al (2015) ligger en del av problematiken också i att det saknas förståelse och kunskap för vad delaktighet egentligen innebär.

Från de vuxnas perspektiv kan barns deltagande handla om att validera redan fattade beslut, medan barns agendor innebär en önskan att förändra samhället och göra sin röst hörd (ibid).

För att barnen ska kunna nyttja sin medbestämmanderätt krävs det att barnen har en grundläggande kunskap om det man vill påverka (Björklid, 2015). Barns uppväxt i städer och vikten av att få vara delaktiga i utformningen av närmiljön har varit ett föremål för global forskning sedan mitten av 60-talet (ibid). Forskningsresultaten har indikerat att det finns behov av att utveckla såväl kunskap som ”verktyg” för att få större insikt i hur man kan möjliggöra för barn och unga att påverka såväl den egna lärandeprocessen som förmågan att utöva sin medborgliga rätt till medbestämmande (Svenska OMEP, 2009).

Trafikundervisning har sedan 1936 varit obligatorisk i de svenska grundskolorna men innehåll, mål och omfattning har ändrats i takt med att nya läroplaner införts (Trafikverket, 2015). Sedan 1994 års läroplan, handlar trafikundervisningen om mer än bara trafiksäkerhet och trafikregler. Eleverna ska även utbildas i närmiljöstudier kopplade till transport, miljö, hållbarhet och samhällsplanering. Istället för att ses som ett separat ämne, har trafik blivit ett ämnesövergripande kunskapsområde som ska integreras i undervisningens olika ämnen (ibid). Hur mycket kunskap barn och unga får i hemmet, är högst individuellt. Därför får trafikundervisningen en stor roll för barns kunskapsmöjligheter till medbestämmande och inflytande i den fysiska planeringen.

I samband med införandet av dagens läroplan (LP11) pekade Vägverket (2007) på att det fanns ett behov av stöd till skolorna i arbetet med trafikfrågor som en del av lärandet om hållbar utveckling. Kungl. Automobilklubben (KAK) skriver i sin utredning *Unga i trafiken – vem bär ansvaret*, att direktiven i läroplanerna är alldeles för svaga (Brandberg, 2014). Även NTF (2016) flaggade för att det kunskapsövergripande ämnesområdet trafik blivit allt mer eftersatt i skolan de senaste åren. Samtidigt varnar forskare för att vuxnas krav på funktioner, rena ytor, större tillgänglighet för bilar och tät bebyggelse blir ett allt större hot mot barns rättighet till den egna närmiljön (Kylin, 2003).

1.2 Syfte

Arbetet syftar till att undersöka reella förutsättningar och hinder för barns delaktighet i stadsplaneringen genom en fallstudie av södra Hyllies utveckling. Undersökningen kommer även att granska i hur stor utsträckning barn och unga erbjuds möjligheten till medborgarinflytande samt vilka kunskapsunderlag som barn och unga ges i form av trafikundervisning och närmiljöstudier i grundskolan.

1.3 Frågeställning

- Hur beaktas barnperspektivet i stadsplaneringen?
- Erbjuds barn och unga kunskapsunderlag som möjliggör inflytande och delaktighet i stads- och trafikplaneringen?

1.4 Avgränsning

Arbetet kommer att fokusera på stadsdelen Hyllie i stadsområdet väster i Malmö. En avgränsning görs till de södra delarna av stadsdelen. Trafikundervisningens omfattning granskas för grundskolan årskurs 1–9

1.5 Metod

Kvalitativ metod tar sitt avstamp i en kunskapsteoretisk ståndpunkt som kan ses som tolkningsinriktad, där tyngden ligger i att skapa en förståelse för hur människor på olika sätt uppfattar och tolka verkligheten (Bryman, 2008). När det gäller barnperspektivet, kan detta begrepp tolkas och analyseras på olika sätt utifrån Barnkonventionens grundtanke om barns rättigheter. I arbetet har kvalitativ metod använts för att tyda och analysera tidigare forskningar kopplade till barnperspektiv, delaktighet, trafik och miljö. Detta har gjorts genom litteraturstudier och dokumentanalys för att skapa en grund som sedan byggts på med adekvata lagrum. Resultatet har ställts mot en utförd fallstudie över södra Hyllies utvecklingsarbete utifrån barnperspektiv och delaktighet. Eftersom Hyllie anläggs på obebyggd mark och formar en helt ny stadsdel, är det av intresse att studera hur barnperspektivet implementerats i processen.

Litteraturstudien består av fyra delar. Första delen syftar till att undersöka vilken påverkan tillgången till närmiljön har för barnen och deras utveckling. Den andra delen undersöker vilka kunskapsunderlag som barn och unga ges i form av trafikundervisning och närmiljestudier i grundskolan. Detta görs i form av en historisk genomgång från införandet av trafikundervisning i de svenska grundskolorna och fram till dagens läroplan. Studien granskar även resultat av tidigare undersökningar kopplat till barns kunskapsnivåer när det gäller trafik kunskap. Den tredje delen avser att undersöka vad som menas med barnperspektiv utifrån Barnkonventionens grundtanke om barns rättigheter. Slutligen granskas förutsättningarna för barn och ungas delaktighet i stads- och trafikplanering.

Arbetet byggs vidare med en fallstudie över södra Hyllie där en dokumentanalys görs av de styrdokument som används vid nybyggnation samt intervjuer med aktörer som arbetar eller har arbetat med utvecklingen av stadsdelen. Genom en fallstudie kan en djupare kunskap ges om hur barnperspektivet och barns reella delaktighet i processen sett ut (Bryman, 2008). Dokumentanalysen fokuserar på hur barnperspektivet presenteras i styrdokumentet. I riksdagens proposition (1997/98:182) för implementering av Barnkonventionen, ställs tydliga krav på kommunerna att utveckla barn och ungas inflytande och delaktighet i både stads- och trafikplaneringen (Barnombudsmannen, 2008). Därför blir styrdokumentens innehåll viktiga att studera eftersom dessa utgör de riktlinjer som aktörerna ska arbeta efter.

För att ytterligare granska hur barnperspektivet och barns möjlighet till delaktighet implementeras i verkligheten, har en undersökning gjorts av hur processen sett ut för utvecklingen av södra Hyllie. Detta har gjorts genom semistrukturerade intervjuer med följande aktörer:

- MKB – Malmös kommunala bostäder.

Eftersom den allmännyttiga bostadssektorn ska främja en integrerad bostadsmarknad med målet att inkludera alla oavsett klass eller grupp i samhället (Salonen, 2015) blir MKB's arbete med barnperspektivet intressant för undersökningen då deras bostäder vänder sig till människor med olika bakgrunder och förutsättningar såväl äldre som yngre, barn som vuxna.

- Wingårdh arkitektkontor.
Arkitektbyrån vann Malmö stads arkitekttävling om sju nya kvarter i södra Hyllie. Kvarteren bildar gemensamt The Embassy of Sharing och ska bestå av byggnader med olika identiteter och funktioner som tillsammans ska skapa en socialt inkluderande och innovativt grön miljö för boende i alla åldrar. Även här blir det intressant att granska hur barnperspektivet implementerats i dessa planer.
- Liljewall Arkitekter
Arkitektbyrån har ritat Hyllievångskolan som är den enda byggnaden som står helt klar och har tagits i bruk. Då lärande miljön påverkar såväl utveckling som stimulans hos barn (Björklid, 2005) blir skolans interiör och exteriör en betydelsefull del i hur barnperspektivet anammats.
- Jonas Jiborn – landskapsarkitekt och ansvarig för Hyllievångskolans skolgård/exteriör.
Barns friytor och möjlighet att få ta plats i gaturummet är en signifikant fråga (Kylin et al. 2015) inte minst då Malmö stad (2016 a) satt upp riktlinjerna för friytor vid förskolor och skolor som stöd vid detaljplaneläggning och bygglovsprövning. Hur dessa riktlinjer följts samt hur skolgården utformats, är också en relevant del för denna undersökning.
- Ewa Elfren – rektor på Hyllievångskolan.
Hyllievångskolans rektor Ewa Elfren har fått ge sin syn på hur skolans utformning, ytermiljö och kringliggande trafikmiljö fungerar i den dagliga verksamheten. Att undersöka hur verksamheten fungerar för anställda och elever utifrån arkitektur, stads- och trafikplanering får betydelse för vidare analys av arbetet.
- Eva Delshammar – projektledare för Malmö stads pågår projekttävlingen för en ny stadsdelspark i Hyllie.
I detta projekt har en fjärdeklass från Sundsbroskolan fått representera barnens perspektiv i processen. Att granska projektprocessen möjliggör en djupare förståelse för hur kommunen arbetar med att ta tillvara på barns perspektiv och i vilken grad barn och unga görs delaktiga i stadsplaneringen.

Semistrukturerade intervjuer passar undersökningar som kräver en viss flexibilitet (Bryman, 2008) Genom att använda denna form av intervjuteknik, får samtliga aktörer samma utgångspunkt men intervjuerna har kunnat formas utifrån kandidatens svar. Detta har gett aktörerna möjlighet att fritt förmedla sin syn på barnperspektivet och hur barnens perspektiv tagits i beaktan vid utvecklingen av södra Hyllie. Utifrån en intervjuguide har tre större huvudfrågor ställts därefter har följdfrågor anpassats efter aktörernas enskilda svar. (ibid.).

Huvudfrågorna har varit följande:

- Har barnperspektivet beaktats?
- På vilket sätt har barnperspektivet beaktats?
- Har det använts någon barnkonsekvensanalys?

Under intervjuerna har Kvales (1996) tio kriterier/råd anammats med ett tillägg av två ytterligare punkter från Bryman (2008).

1. *Insatt* – Intervjuaren ska i detalj känna till intervjuens fokus.
2. *Strukturerad* – Intervjuaren beskriver syftet med intervjun, inleder, avrundar samt besvarar eventuella frågor som intervjupersonen har.
3. *Tydlig* – Använder enkla, korta och begripliga frågor.
4. *Visar hänsyn* – Låter intervjupersonen tala till punkt, ger betänketid och tolererar tystnader och pauser.
5. *Sensitiv* – Intervjuaren lyssnar uppmärksammat.
6. *Öppen* – Intervjuaren har en empatisk inställning i kontakten med intervjupersonen.
7. *Styrande* – Intervjuaren vet vad han/hon vill ha ut av intervjun.
8. *Kritisk* – Våga ifrågasätta
9. *Kommer ihåg* – Relaterar till det som sagts i intervjun.
10. *Tolkar* – Intervjuaren klargör och utvecklar innebörden av det som intervjupersonen utan att påtvinga sina egna tolkningar.
11. *Balanserad* – Att som intervjuperson varken prata för mycket eller för lite.
12. *Etiskt medveten* – Är noga med att intervjupersonen är väl insatt i vad intervjun ska handla om och hur svaren kommer att behandlas (ibid)

Enligt Bryman (2008) bör intervjuer vidare göras i en miljö som känns bekväm för intervjupersonen, då detta skapar en avslappnad atmosfär som oftast resulterar i mer djupgående svar. Därför har intervjuerna i största möjliga mån genomförts i aktörernas arbetsmiljö. Bryman råder även att de intervjuer som ske per telefon bör bokas när det bäst passar den som ska intervjuas, för att undvika stress och avbrott som kan påverka intervjuaren. Detta har också tagits i beaktan i de fall ett fysiskt möte inte varit möjligt. Värderingar och åsikter hos dels den enskilde intervjupersonen men även inom företaget har ett betydande inslag i intervjuaren och detta ligger också till grund för den semistrukturerade metoden som givit aktörerna större inflytande över intervjun (ibid).

Aktörerna har före intervjuerna fått grundlig information om vad undersökningen handlar om och vilket tema som kommer att beläggas därav har frågorna medvetet gjorts relativt vida, för att ge utrymme för diskussioner. En djupgående studie har också gjorts av aktörernas projekt som ligger till grund för undersökningen vilket är grundläggande för att kunna föra en djupare diskussion inom det utvalda temat (ibid).

1.5.1 Svagheter

Undersökningen har sin svaghet i att flera av projekten inte haft byggstart än vilket innebär att de inte kunnat utvärderas. Det går således i nuläget inte att säga vilken reell påverkan en potentiell avsaknad av barnperspektiv skulle få. Hyllievångskolan som står klar har i dagsläget inte den tilltänkta sammansättningen av elever, vilket också innebär att de synpunkter som angivits i intervjuerna, kan komma att ändras längre fram.

När det gäller barn och ungas kunskapsunderlag kopplat till trafik- och närmiljestudier har ingen undersökning kunnat göras för Malmös elever då samtliga kommunala grundskolor avböjt att medverka i arbetet. Istället har resultatet från NTF's undersökning (Forskning & Framsteg, 2002) använts som underlag.

1.6 Disposition

Uppsatsen disponeras på följande sätt: I kapitel två behandlas barns närmiljö samt vilka konsekvenser närmiljön har för barns hälsa och utveckling. Vidare, i kapitel tre ges en historisk översikt över trafikundervisningens utveckling i de svenska grundskolorna och barns möjlighet att påverka. Barnkonventionen och barns rättigheter till medbestämmande belyses i kapitel fyra. I ett därpå följande kapitel behandlas barnperspektivet som teoretiskt ramverk.

I kapitel sex presenteras Hyllie stadsdel och styrdokumentet som legat till grund vid utvecklingen av södra Hyllie granskas. För att i kapitel sju granska arbetet med barnperspektiv och barns medbestämmande i stadsdelen. Därefter genomförs en analys av inhämtat material som avslutas med en diskussion och slutsats.

2 Barnen och närmiljön

2.1 Friytor

Enligt Kylin et al. (2015) avspeglas barnens ”rätt att ta plats” i samhällsplaneringens utifrån samhällets förmåga att ”ge dem plats”. I PBL 8kap. 9§ går det att läsa följande:

”Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomtens eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta” (SFS 2010:900).

Begreppet friyta avser den yta som barnen kan använda på egen hand för lek och utevister. En friyta är tillgänglig för barnen i huvudsak under skoltid men även i viss mån på fritiden. Till friyta ingår inte förrådsbyggnader, lastzoner eller bil- och cykelparkering. Takterrasser beaktas som kompletterade ytor pga. begränsad tillgänglighet och räknas därmed heller inte som friyta (Boverket, 2018). Barn ska enligt PBL ha tillgång till friyta som är lämplig för lek och utevistelse men vad som anses som tillräckligt stor yta framgår inte. Om en tomt redan är bebyggd ska kraven på friyta tillgodoses i skäligen omfattning. En byggnad som ska ändras, där ändringen kräver lov eller anmälan, ska kraven på friyta tillämpas i den utsträckning som är skäligen med hänsyn till kostnaderna för arbetet och tomtens egenskaper (ibid).

Malmö stad har infört riktlinjerna för friytor vid förskolor och skolor som stöd vid detaljplanläggning och bygglovsprövning (Malmö stad, 2016 a). Den ytmässiga ambitionen för förskolor är en friyta på 30 m² per barn och motsvarande ambition för grundskolor är 15 m² per elev. Kommunen ska i största möjliga mån sträva efter att förskolor och grundskolor får tillräckligt med egen friyta på kvartersmark inom fastigheten.

Riktlinjer för friytor vid förskolor och skolor är det dokument i ”Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö” (ibid).

2.2 Rörelsefrihet hjälper barn att utvecklas

Lek är barns naturliga sätt att bearbeta erfarenheter och upplevelser. Barn interagerar med sin omgivning och påverkar den lika mycket som de själv influeras av miljön de rör sig i. För barns kunskapsutveckling är samspelet med omvärlden således mycket betydelsefullt (Vägverket, 1994). Barns möjlighet att på egen hand kunna ta sig till och från skolan spelar också en stor roll, dels ur ett socialt perspektiv i form av samspelet med kompisarna men även när det gäller kännedomen om den egna närmiljön (SKL, 2013). I barnets geografiska utveckling finns hemmet, den vanemässiga räckvidden, den besökta räckvidden och den tillfälliga räckvidden. För att räckvidderna ska kunna växa, måste barnet få möjlighet att vidga dem. De barn som skjutsas runt får en mindre besökt räckvidd eftersom skola, hem och fritidsaktiviteter blir punkter istället för ett sammanhängande nätverk. Barn som tar sig runt på egen hand lär inte bara känna sitt närområde utan blir också varse de faror som finnas samt övar på sin sociala träning. Barn med sämre tillhörighet i miljön får sämre möjligheter att använda miljön för utveckling av kompetens och identitet (ibid).

2.3 Närmiljöns utformning

Den moderna stadsplaneringen fokuserat allt mer på att effektivisera bostadsplaneringen och bostadsbyggandet. Människors spontana rörelser utomhus tenderar att begränsas när ytorna delas upp i olika funktioner. Den nya utformningen av städerna och bostadsområdena upplevs oftast som enformig och barnen stimuleras inte att utforska miljön (Lundström et al, 2001). Sedan 1960-talet har forskning även visat att trafiken i närmiljön får en negativ påverkan på barns lekvanor och rörlighet. Något som lett till att behovet av trafikavskiljning och lekområden tydliggjorts i allt större utsträckning (Björklid, Gummesson, 2013). Tidigare planerades bostadsområden genom att anpassa husen efter terrängen, medan man idag oftast gör tvärtom (Björklid-Chu, 1974). Träd och kullar schaktas bort för att plana ut området och ge utrymme åt höghus med tillhörande parkeringsgarage eller andra parkeringsmöjligheter. Den generella uppfattningen är dessutom att om lekplatser iordningställs, förväntas barnen leka där och ingen annanstans (ibid).

Barn bor och agerar i miljöer som planeras och kontrolleras av vuxna. Miljöer planeras genom vuxnas perspektiv och tar lite eller ingen hänsyn alls till barns uppfattning av hur en lekmiljö bör se ut. Studier kopplat till barn och utomhusmiljöer visar exempelvis att barn gärna bygger kojor och att buskage samt blandad grönska i många avseende är mer tilltalande än plana ytor med gungor och klätterställningar (Kylin, 2003).

Kylin anser vidare att det finns en form av konflikt gällande förhållningssättet till utomhusmiljön mellan vuxna / planerare och barn. Stadsplanering har blivit en synonym med designade och strukturerade ytor där varje buske och gatsten har en bestämd plats, något som lämnar ytterst lite utrymme för barns egen kreativitet. För att skapa en bra närmiljö för barn, är det således nödvändigt att ta med barns kunskaper i planeringen. Vuxnas krav på funktioner, rena ytor, större tillgänglighet för bilar och tät bebyggelse blir ett hot mot barns rättighet till den egna närmiljön (ibid).

2.4 Barns fysiska hälsa

Barnens behov av rörelsefrihet är också en angelägen fråga utifrån hälsoaspekten. Forskning pekar på negativa trender kopplat till för lite motion. Allt fler barn och unga drabbas av övervikt, diabetes och ryggsproblem (Timperio et al, 2004).



2. Ung cyklist i stadstrafik. Foto: Jennie Fasth

De flesta undersökningar kopplade till barn och ungas fysiska aktivitet, begränsas till fritidsaktiviteter där barn utför någon form av sport. Timperio et al menar dock att den fysiska aktivitet som ett barn får i vardagen i form av lek och andra förbisedda aktiviteter är minst lika viktiga. Även Trafikverket (2004) poängterar att barns naturliga träning avlägsnas helt när de skjutsas överallt. Barn som går eller cyklar till och från skolan blir genom den dagliga motionen, piggare och mer koncentrerade (Ibid).

2.5 Aktiva barn presterar bättre i skolan

Under 2012 genomfördes en större undersökning i Danmark för att mäta i vilken omfattning kost och fysisk aktivitet spelar in på barns koncentrationsförmåga. I undersökningen valdes 19 527 elever ut från 1030 skolklasser i hela landet (Dansk Naturvidenskabsformidling, 2012). Eleverna fick svara på frågor om motionsvanor samt utföra mindre koncentrationstest. Även barnens kosthållning ställdes gentemot prestation. Resultatet visade att de elever som blev skjutsade till skolan i bil eller tog kommunalt färdmedel, fick sämre resultat än de elever som gick eller cyklade till skolan. De elever som inte var aktiva alls, fick i snitt lägre resultat jämfört med de elever som hade någon form av fysisk aktivitet utanför skolan. Skillnaderna i resultaten blev större ju mer eleverna rörde på sig (ibid).

Beträffande kosten, presterade de elever som ätit frukost bättre än de elever som hoppat över måltiden (Dansk Naturvidenskabsformidling, 2012). När kosten däremot ställdes mot fysisk aktivitet visade resultatet att fysisk aktivitet hade större positiv inverkan på barnens koncentrationsförmåga. Det slutliga resultatet av undersökningen blev således att de elever som gick eller cyklade till skolan hade den bästa koncentrationsförmågan i testgruppen (ibid).

2.6 Varför skjutsar föräldrar sina barn till skolan?

I SKL (2013) undersökning om varför föräldrar skjutsar sina barn till skolan, menade föräldrarna att en av de främsta anledningarna till att de begränsar sina barns rörelsefrihet var pga. trafikmängden och de höga hastigheterna. Korsningspunkter med obevakade övergångsställen samt skymd sikt angavs som några utformningar i gaturummet som bidrog till den ökade oron.

Föräldrarna ansåg vidare att trottoarer med tydligt separerade cykelbanor var säkrare än kombinerade GC-banor och att det fanns en önskan om att skolvägen försågs med cykelbanor,

tydligt separerade från körbanorna. Även det dagliga livspusslet nämndes som en stor anledning till att många föräldrar skjutsade sina barn till skola, vänner och fritidsaktiviteter (ibid).



3. Trafiksituation utanför Malmöskola måndag morgon 08.00. Foto: Jennie Fasth

Skjutsande föräldrar har blivit något av ett moment 22 vid skolorna. Ju fler som skjutsar barnen desto intensivare blir trafiken i närmiljön som i sin tur leder till större oro hos föräldrar och ännu fler som skjutsar (ibid).

3 Kunskap ger möjlighet att påverka

3.1 Trafikundervisning som barns kunskapsbank

Säkerhet och kunskap ska beaktas i ett helhetsperspektiv. Att enbart fokusera på att bygga trafiksäkert är inte tillräckligt, det måste även finnas beaktande av de som ska bruka trafikmiljön (Björklid et al. 2013). Barnen är de främsta brukarna av närmiljön och deras kunskaper påverkar förmågan att under säkra former kunna röra sig ute, leka och utforska stadsrummet (ibid).

Hur mycket kunskap barn och unga får i hemmet, är mycket individuellt. Därför blir skolans undervisning desto viktigare när det handlar om barns kunskapsmöjligheter till medbestämmande och inflytande i den fysiska planeringen. Trafik- och miljöfrågor är de större kunskapsområdena som skolan har ett särskilt ansvar för (De Laval, 2015).

Barns medverkan i beslut om sin miljö är en förutsättning för förståelse om demokrati och samhällsform. Skolans arbete med trafik, miljö och samhällsplanering ska därmed ge elever

insikter och kunskaper om hur vi skapar ett långsiktigt hållbart samhälle och transportsystem (ibid). Stadsrummet genererar ständigt nya frågor och möjligheter för lärande. Närsamhälle och trafik kan fungera ömsesidigt generativt men för detta krävs kunskap (Björklid, 2005).

3.2 Barn i trafik – en historisk översikt

1936 blev trafikundervisningen obligatorisk i de svenska grundskolorna (Trafikverket, 2015). Bakom förslaget stod Kungl. Automobilklubben (KAK) som ansåg att barnen utgjorde ett trafikhinder och därför ställde krav på att trafikundervisning skulle införas i skolan. Barnen skulle kort och gott lära sig trafikreglerna för att undvika olyckor (ibid).

Bilismens framfart på de svenska vägarna medförde att bilorganisationer började verka för mera ordning i trafiken (Ingmarsson, 2004). Under 1949 kom den första kursplanen i trafik och undervisningen var detaljstyrt både när det gällde innehåll och undervisningstimmar (Trafikverket, 2015). En omfattande handbok kom 1953 och fokus låg på att kontrollera elevernas uppträdande i trafiken. Upprepade trafikförseelser kunde innebära att eleven inte fick cykla till skolan och kunde i värsta fall även inverka på ordnings- och uppförandebetyget. Hur trafikmiljön påverkade barn och unga togs det ingen notis om, istället infördes en ny undervisningsplan år 1955, som enbart ökade antalet undervisningstimmar (ibid).

3.3 Barn börjar ses som egna individer

I hela landet intensifierades biltrafiken, inte minst i Malmö. Mellan 1945 och 1956 minskade cykeltrafiken i Malmö med två tredjedelar och biltrafiken sexfaldigas. Biltätheten hade dessutom tredubblats mellan 1947–1952 (Emanuel, 2014). Den ökande trafiken skärpte kraven ytterligare på skolornas trafikundervisning. Målet var fortsatt att eleverna skulle följa trafikens lagar och föreskrifter för att inte orsaka olyckor eller störa bilisternas framkomlighet (Trafikverket, 2015). Utbildningen förlades till 18 program, ett för varje termin under de nio årskurserna. Den teoretiska undervisningen skulle vara effektiv och tydlig samtidigt som den skulle kompletteras med praktiska övningar (ibid).

1959 antog FN:s generalförsamling en deklaration om barns rättigheter. Samhället uppmanades att erkänna barnets rättigheter och se till att de efterföljdes genom lagstiftning och andra metoder. Deklarationen blev en viktig milstolpe då barnen började ses som egna individer (De Laval, 2015).

3.4 Trafikfärdighet och utelek

Under 1968 presenteras en ny läroplan som frångår trafikundervisning som ren uppfostran av elever och istället förespråkar att eleverna ges tillfälle att tillägna sig kunskap om olika trafikmiljöer, trafikregler och olika trafikantgruppers situation samt beteende i trafiken (Trafikverket, 2015). Inställningen att barn inte hör hemma i trafikmiljöerna pga. olycksriskerna ersätts med att inställningen att det är bäst att lägga grunden för trafikfärdigheterna på ett så tidigt stadium som möjligt så att kunskaperna kan utvecklas under hela skoltiden. Trafik som ämne skulle härmed också samordnas med annan verksamhet i skolan, när en naturlig anknytning erbjöds. En tillämpning av kunskaperna i en realistisk trafikmiljö förespråkades att regelbundet återkomma på alla stadier. Samverkan mellan skola, hem och samhälle skulle eftersträvas (ibid).



4. Barntrafikskolan i Helsingborg invigdes 1955 och skulle lära barn hur man vistades säkert i trafiken. Foto: Jennie Fasth

1969 tillsätter regeringen en kommitté för barns utemiljö för att behandla gaturummets utformning med inriktning på barns utelek. Genom studier en bättre förståelse uppnås för barns användning av utemiljön (De Laval, 2015).

3.5 Nyttan med trafikundervisning ifrågasätts

Under 70-talet växer en ny syn fram som kommer att sätta stor prägel på dagens trafikundervisning. I SOU 1979:28 *Betänkande av barnolycksfallsutredning* också kallad ”barnolycksfallsutredningen”, läggs stor tyngd på Stina Sandels forskningar om barns förmågor i trafiken (Trafikverket, 2015). Slutsatsen blir att kunskap och övning inte är tillräckligt för korrekt beteende i trafiken samt att trafiksituationerna anses för komplicerade för barn under 12 år. Vuxna anses även i hög grad överskatta barns förmåga i trafiken.

Den tidigare tron om att barnen kunde anpassas till trafiken genom utbildning och träning byttes mot uppfattningen att barn har mycket begränsade möjligheter att anpassa sig till de krav som trafikmiljön ställer. Det ansågs därför vara trafikmiljön och gaturummet som i första hand behövde förbättras för att barn ska kunna röra sig säkert (ibid).

Under 70-talet genomförs forskning på olika nivåer kring barns utemiljö. En barnmiljöutredning tillsätts av regeringen 1973 och under 1975 kommer en rad betänkande som behandlar barns delaktighet och inflytande på miljöer som berör dem (De Laval, 2015). I läroplanen Lgr 80 betonas vikten av elevernas medbestämmande av såväl skolarbete som skolmiljö. Nya metoder ska användas för att lyfta fram barnens perspektiv och säkerställa att de ges inflytande i närmiljön (ibid).

I Lgr 80 beskrivs också svårigheterna för skolan att genom undervisning, förhindra trafikolyckor och nyttan med trafikundervisningen ifrågasätts. Regelinläring och beteendeträning konstateras vara ineffektivt med fortsatt hänvisning till Stina Sandels forskningsresultat (Trafikverket, 2015). Trafiksäkerhetsarbetet bör inte ses som ett pedagogiskt problem utan som och ett miljöproblem. Eleverna bör arbeta med trafikfrågorna utifrån ett undersökande arbetssätt där de genom delaktighet får möjligheten att påverka trafikmiljön (ibid). Närmiljöstudier skrivs in i läroplanen och anges som ett sätt för barnen att få insikter och kunskaper om hur trafiksystemet fungerar (De Laval, 2015). Under 1987 utökas barns och ungas möjlighet till medbestämmande genom PBL. Någon åldersgräns för medverkande i planeringen finns inte vilket gör det möjligt för barn och unga att delta i processen (ibid).

3.6 Ämnesövergripande trafikundervisning och ett barnombud

I början av 90-talet bedömer regeringen att det finns grunder för en statligt utsedd barnombudsman (Barnombudsmannen, 2017). Betänkandet ”Ombudsman för barn och ungdom” (SOU 1991:70) lämnas in i september 1991. I betänkandet tydliggörs att Sverige borde inrätta en barnombudsman med uppgift att ta tillvara och främja barn och ungas rättigheter, behov och intressen i samhället. Majoriteten av remissinstanserna ställde sig bakom utredningens förslag och den 1 juli 1993 träder *Lag (1993:335) om Barnombudsman och Förordning (1993:710) med instruktion för Barnombudsmannen*, i kraft.

Enligt lagen ska Barnombudsmannen arbeta övergripande plan genom information och opinionsbildning kring frågor om barns och ungas rättigheter och behov (ibid).

1994 införs en ny läroplan i grundskolorna och de detaljerade anvisningar om trafik i skolan försvinner. Skolornas rektorer blir ansvariga för att det kunskapsövergripande området trafik behandlas ämnesövergripande (Trafikverket, 2015). Trafik ska hädanefter integreras i undervisningen i olika ämnen, något som kvarstår i dagens läroplan LP11 (ibid). Enligt Skolverket (2016) ska trafikundervisningen enligt LP11 omfatta såväl trafiksäkerhet och trafikregler som resor, transport, miljö och samhällsplanering. Hur undervisningen ska bedrivas och i vilken omfattning, framgår däremot inte. Under kapitel 2.8 i läroplanen står endast att rektorn ansvar för att undervisningen i olika ämnen integrera ämnesövergripande kunskapsområden, exempelvis miljö, *trafik*, jämställdhet, konsumentfrågor, sex och samlevnad samt riskerna med tobak, alkohol och andra droger (ibid).

3.7 Trafik och närmiljö i LP11

I kapitel 5.12 (geografi), 5.12 (historia) och 5.15 (samhällskunskap) framgår det tydligt att elever i årskurs 1–3 ska få undervisning i gällande trafikregler och hur man beter sig i trafiken på ett säkert sätt. Kunskapskraven är att eleverna ska kunna identifiera riskfyllda platser i närområdets trafikmiljö och ger exempel på hur man kan minska riskerna genom ett säkert beteende i trafiken (Skolverket, 2016). Ämnet trafik kopplas även till miljö och närområde och eleverna ska kunna föra diskussioner om befolkning och bebyggelse utifrån mark, vatten och klimat (ibid). Hur trafikundervisningen fördelas mellan årskurs 1–3 framgår däremot inte, mål och anvisning sätts för hela lågstadieperioden.



5. Trafikundervisning 2015 på Barntrafikskolan i Helsingborg. Foto: Jennie Fasth

För årskurs 4–6 nämns inget om trafikregler eller trafikbeteende (Skolverket, 2016). I kapitel 5.11 (kemi) framgår det dock att eleverna ska lära sig om fossila och förnybara bränslen och deras betydelse för energianvändning och påverkan på klimatet. Teknik behandlas i kapitel 5.21 (teknik) och inom detta ämne ska eleverna undervisas om de vanliga tekniska systemen i hemmet och samhället exempelvis *trafiksystem*, vatten- och avloppssystem samt system för återvinning. Inom geografi (kapitel 5.12) ska eleverna lära sig hur de samlar in och mäter geografiska data från närområdet, till exempel åldersfördelning, *trafikflöden* och vattenförbrukning.

Vad beträffar årskurs 7–9 finns trafik endast som ett förslag i kapitel 5.10 (fysik). Eleverna ska arbeta med krafter, rörelser och rörelseförändringar i vardagliga situationer och hur kunskaper om detta kan användas, exempel i frågor om trafiksäkerhet (ibid).

3.8 Utvärdering av trafikundervisningen

För att barn och unga ska kunna bli delaktiga i trafikplanering och påverka trafikmiljön, krävs en kunskapsbank. Dragutinovic et al. (2006) påpekar dock problematiken med att trafikundervisningen i många fall saknar tydliga utbildningsmål eller att målen är otillräckligt för att barn och unga ska anses säkra i trafiken alternativt besitta så mycket kunskap att de kan bli delaktiga i planeringsprocesser. Utbildningsmål kan definieras i form av kunskaper, färdigheter och/eller attityder.

För att veta om trafikundervisningen är effektiv måste den utvärderas löpande. Att enbart stödja en utvärdering på olycksstatistik anses inte tillräckligt. Olyckor med dödlig utgång är resultat av en unik kombination av olika omständigheter som blir svår att koppla till kunskap (ibid).

Det är även viktigt att inte förutsätta att barn och unga har samma åsikter och tolkningar som vuxna. Barn vet inte alltid vad de ska leta efter i trafiken och de kan ha svårigheter att skilja mellan vilka visuella och auditiva signaler som är relevanta eller irrelevanta för trafiksituationen. Barnets perspektiv måste tas seriöst och vara utgångspunkten i undervisningen. Yngre barn lär sig i allmänhet från beteende, genom att se hur andra gör. Detta borde återspeglas i trafikundervisningen genom praktiska träningsmetoder för att förstå trafikmiljöns uppbyggnad, trafikrörelser och interaktion mellan olika kategorier av trafikanter. När barnen förstått detta, kan mer teoretiska kunskaper appliceras (ibid). Trafikundervisningen bör i största möjliga mån kopplas ihop med den miljö som barnen rör sig i på en daglig basis (Dragutinovic et al. 2006).

Under våren 2002 genomförde NTF en undersökning bland 11 000 elever i årskurs 7 om trafiksäkerhet. Resultat visade på stora brister i trafik kunskap.

- 70 procent tror att de ska gå på vägens högra sida när det saknas trottoar.
- Endast 43 procent känner till lagen om cykellyse.
- Mindre än hälften känner till vad våra vanligaste vägmärken betyder.
- Bara 36 procent kan den korrekta innebörden av högerregeln.
- Enbart 20 procent har diskuterat ämnet trafiksäkerhet mer än fem gånger under hela mellanstadiet (Forskning & Framsteg, 2002).

Orsaken till de bristande kunskaperna ansågs vara för litet information vilket kan ses som mycket problematiskt då skola och kommun utifrån läroplanen ska utbilda eleverna i trafiksäkerhet. Professor Pia Björklid riktar också stark kritik mot dagens trafikundervisning och anser att barnen i större utsträckning bör få lära sig hur trafiken fungerar i verkligheten och att skolan borde hjälpa barnen att få inflytande över sitt eget närområde (De Laval, 2015).

Skolverket presenterade under 2004, *Redovisning av uppdrag om trafikundervisningen i grundskolan*. Enligt undersökningen fick ca 90 procent av eleverna trafikundervisning i grundskolan, i genomsnitt 11–12 timmar per årskurs under lågstadiet, sedan gradvis minskande till 6–7 timmar per årskurs i högstadiet. (Utbildningsdepartementet, 2004).

2014 skickade KAK ut en enkätundersökning till 250 skolor, endast 11 svar inkom. Anledningen ansågs vara belastade rektorer och nedprioriterar enkäter. Den låga svarsfrekvensen innebar att det statistiska underlaget blev svagt och istället för att klassas som en undersökning, fick svaren betraktas som exempel. Svar inkom främst från skolor som gärna visade upp sitt trafikarbete och resultatet visade att skolorna ägnar ungefär en dag per år från förskoleklass till tredje klass åt trafikundervisning, ofta kompletterat med kortare pass integrerade med andra ämnen. Underlaget för mellan- och högstadiet utgjordes av enstaka enkäter där resultatet visade en möjlighet att läroplanens utformning i kombination med att trafik kunskap bockats av i lågstadiet, lett till att trafik innehåll i mellan- och högstadiet minskat. Detta skulle enligt KAK behöva studeras närmare. Sex av elva skolor uppgav att de bjöd in polisen för att prata trafik. Ingen skola nämnde något om samarbete med kommunen (Brandberg, 2014).

Med hänvisning till NTF:s undersökning som gjordes 2002, ställdes frågan till Skolverket om några insatser gjorts för att kontrollera hur det egentligen står till med trafikundervisningen i grundskolorna utifrån de tillsynes bristande kunskaperna. Skolverket svarade med att hänvisa till *Trafiksmart – om trafik i lärande för hållbar utveckling* (SKL, 2012) och *Stöd till skolans arbete med trafik - Gemensamt underlag och några exempel* (Trafikverket et al, 2010). Skrifterna erbjuder stöd till skolorna om hur trafikundervisning kan genomföras. Någon granskning av grundskolornas trafikundervisning har inte utförts men Skolverket meddelar att de har regelbundna kontakter med Trafikverket, SKL och NTF genom två telefonmöten per år. Vid dessa möten lyfts information fram om aktuella frågor som respektive myndighet och organisation arbetar med samt ny forskning och annat av intresse (Hedin, Skolverkets upplysningstjänst 2018).

4 Barnkonventionen

Artikel 2: Ingen diskriminering

- Alla barn har samma rättigheter utan diskriminering eller åtskillnad.

Artikel 3: För barnets bästa

- Vid alla åtgärder som rör barn, vare sig de vidtas av offentliga eller privata institutioner och myndigheter, ska barns bästa komma i främsta rummet.

Artikel 4: Staternas ansvar

- Staten har ansvar för att barnets rättigheter uppfylls samt att ifråga om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter använda sina resurser till det yttersta för att uppfylla konventionen. Alla länder ska samarbeta för att uppnå målet.

Artikel 12: Rätt att säga sin mening

- Barnet har rätt att framföra sin mening i allt som beror det. Barnets åsikter ska tillmätas betydelse i förhållande till barnets mognad.

Artikel 13: Yttrandefrihet

- Barnet har rätt till yttrandefrihet. Det har rätt att oberoende av gränser söka och få information och idéer av alla slag och på alla sätt, och rätt att använda sina egna uttrycksmedel, även leken och skapandet.

Artikel 31: Lek och frihet

- Barnet har rätt till vila, avkoppling, lek och rekreation. Det har också rätt att vara med i och ta del av det konstnärliga och kulturella livet (Unicef, 2018).

5 Teoretiskt ramverk: Barnperspektivet

Barnkonventionen trädde i kraft den 20 november 1989 och det är staten som via regeringen, har det yttersta ansvaret för att Sverige uppfyller förpliktelserna i konventionen. Barnkonventionens artiklar gäller samtliga frågor och verksamheter som på något sätt kan beröra barns villkor och livsmiljö (Länsstyrelsen, 2018). Att införliva barnperspektivet i planeringen av den fysiska miljön ska vara en naturlig del av samhällsbyggandet. Beslut kopplade till markanvändning, bebyggelse, infrastruktur och rumslig utveckling grundlägger många av de förutsättningar som styr barns liv. Kommunernas planmonopol ger dem därför ett synnerligen viktigt uppdrag att införliva barnperspektivet i samhällsplaneringen (Länsstyrelsen, 2009).

Den 13 juni 2018 blev det dessutom klart att Barnkonventionen blir svensk lag fr.o.m. 1 januari 2020 vilket innebär både större skyldigheter och ökade möjligheter för domstolar och myndigheter att sätta barnens rätt i fokus (UNICEF, 2018).

5.1 Barnperspektiv eller barns perspektiv

Enligt Barnkonventionen artikel 3 ska barns bästa komma i främsta rummet och barnperspektivet nämns allt oftare när beslutsfattare uttalar sig om barns bästa (Nilsson, 2003). Nilsson menar dock att det inte tvunget är så att det är barns perspektiv som framförs då definitionen av barnperspektivet tenderar att variera utifrån vem som tillfrågas. Vuxnas barnperspektiv innebär vanligtvis den enskilde individens syn på barndomen och dess förutsättningar, vilket är högst individuellt. Samhällets barnperspektiv är generellt synen på barn i samhället utifrån bland annat lagstiftning. Barnets eget perspektiv är varje enskilt barns syn på sin egen tillvaro (ibid). Vidare tar Nilsson upp frågan när ett barn bör anses vara kapabelt att uttrycka sina åsikter. Betydelsen av Barnkonventionens artikel 12 och 13 är att barnet ska ses som en samhällsmedborgare med rätt att på egen hand uttrycka sina åsikter. Barnkonventionen har inte satt någon åldersgräns utan hänvisar endast till att barnet ska ha uppnått mognad där den kan kommunicera sina åsikter. Vad som anses som uppnådd mognad framgår således inte. Även yngre barn kan kommunicera sina åsikter och enligt artikel 12 ska alla barns åsikter tillmätas betydelse (ibid).

Frågan kring när ett barn bör anses förmögen att kommunicera sina egna åsikter har gett upphov till olika tolkningar och diskussioner. Brighthouse (2002) menar att Barnkonventionen liberal modell för tilldelning av rättigheter trots goda intentioner blir egendomlig då rättigheterna kräver både kompetens och rationalitet. Rättigheterna är till för vi ska kunna skapa förutsättningar för det liv vi vill leva. Enligt Brighthouse är kompetens och rationalitet kopplas till ålder vilket innebär att ju yngre ett barn är, desto mer avviker det från den liberala modellen som kräver behöriga rationella personen för att ta tillvara på de tillskriva rättigheter. Archard (2006) belyser också att det finns en svårighet att definiera barns roll i Barnkonventionen. Ska de ses som *"individer med behov av skydd"* eller som *"bemyndigade medborgare med rätten till medverkan"*?

Griffin (2002) för argumentet vidare med att det förvisso är en självklarhet att barn har lagliga rättigheter men det innebär inte per automatik att de bör ha tillskrivna rättigheter så som benämns i Barnkonventionen. Griffin lyfter vidare problematiken med att människan å ena sidan anses ha en naturlig jämlikhet när det kommer till att reflektera, välja och agera men att det å andra sidan finns en svårighet hur man ska bedöma skillnaderna mellan barn och vuxnas förmåga att besluta om vad som ska anses som barns bästa. Hur mycket ska en individs ålder få påverka de egna rättigheterna? Griffins spekulerar i om rättigheterna inte borde klassificeras så att de endast omfattar de områden som barn är i stånd till att förstå. Detta i sig skapar dock ytterligare svårigheter utifrån vilken gränsdragning som ska göras och när. Redan idag pekar undersökningar på svårigheter gällande skola och undervisning om hur mycket vikt som ska läggas på barnets önskemål. Barns rättigheter föreslås därför ske i etapper utifrån ålder och mognad (ibid).

Den filosofiska debatten om barns rättigheter har enligt Brennan (2002) fokuserat på frågan om barn ska ha rättigheter istället för att uppmärksamma vilka slags rättigheter barnen borde ha. Debatten har frångått diskussioner mellan rättsteoretiker om rättigheterna vilket har lett till att fokus enbart legat på barns moralstatus. Brennan nämner Laura Purdy's *Against Equal Rights for Children* (1992) som ett exempel. Purdy hävdar att barn saknar rationalitet, kapacitet för långsiktig planering och självkontroll. Barn bör således inte tilldelas lika rättigheter med hänvisning till barns oförmåga att göra bra val (ibid). Brennan ifrågasätter detta tankesätt då det bevisligen även görs dåliga val av vuxna. Svårigheten att göra bra val torde således inte ligga i valets innehåll utan snarare i förmågan att välja. Vi vill lära våra barn att göra bra val men då måste vi även tillåta dem att välja. Brennan ställer frågan vem som ska utvärdera om ett val är bra eller inte. Barn är förvisso ombytliga men innebär det att de inte bör få göra val som påverkar deras tillvaro?

Brennan föreslår likt Griffin (2002) att rättigheterna bör komma gradvis och som Archard (2006) diskuterar att det kanske är så att små barn bör ses som "*individer med behov av skydd*" där barns rättigheter förvaltas av vuxna fram till barnet uppnått en tillräcklig mognad för att ses som en "*bemyndigade medborgare med rätten till medverkan*" (ibid). Innebär detta att ansvaret bör ligga hos vuxna att utforma och planera staden såsom anses säkert och tilltalande för barnen eller ska barnen på egen hand få frambringa sina egna åsikter samt göra val i planeringsprocessen? Vilken tolkning som görs, får påverkan på barnens medbestämmande i samhällsplaneringen (Kylin, Bodelius 2015).

5.2 Barnkonsekvensanalys

I Barnkonventionens artikel 12, tydliggörs barn och ungas rätt att uttrycka sina åsikter i alla frågor som rör barnet och är ett av konventionens viktigaste budskap. Artikeln uttrycker ett barnperspektiv där barnet ska ses som en fullvärdig samhällsmedborgare med egen mening som måste respekteras (De Laval, 2015). För att omsätta Barnkonventionen i handling samt synliggöra barnens bästa, kan beslutsfattare nyttja barnkonsekvensanalyser som ett verktyg för att säkerställa att barnperspektivet finns med i beslutsprocessen (Barnombudsmannen, 2008). Analysmodellerna integreras i det vardagliga arbetet och hjälpa till att identifiera områden där insatser behöver göras för att följa Barnkonventionens mål om barns medbestämmande (ibid).

Barnombudsmannen förtydligar dock att det inte finns något fullständigt svar på vilka moment eller detaljer som ska ingå i en arbets- eller beslutsprocess som tar hänsyn till barnens bästa. Detta måste anpassas till såväl verksamhet som till frågeställningen (ibid).

Riksrevisionen (2004) förespråkar emellertid att konsekvensanalyser inom varje verksamhet bör följa rutiner för dokumentering. Analyserna ska vara enkla att förstå för den eller de som berörs av beslutet (ibid). Enligt Barnombudsmannen (2008) krävs det även att de som ska arbeta med barnkonsekvensanalyser måste inneha kunskaper om hur barns intressen eller rättigheter är formulerade i såväl nationell lagstiftning som förarbeten, riktlinjer, föreskrifter och/eller policys i förhållande till den åtgärd som ska bedömas (ibid).

5.3 Informant eller delaktig?

För att vidare kunna diskutera barns medbestämmande och delaktighet är det nödvändigt att definiera olika begrepp:

”Information innebär att budskap överförs från en avsändare till en mottagare. Kommunikation förutsätter att det finns en sändare och en mottagare och mottagaren kan reagera på meddelandet som sänts ut.” (De Laval, 2015)

” Dialog är ett ömsesidigt utbyte av erfarenheter, idéer och/eller åsikter mellan två eller flera parter. Samråd förknippas oftast med en beslutssituation där diskussioner förs om den informationen som ligger till grund för beslutet ”
(ibid).

Hart (1997) anser att det är viktigt att skilja på *information* och *att vara delaktig*. Det händer att barn tas med på informationsmöten utan att de egentligen medverkar. Barnen har inte fått helt klart för sig vad mötet egentligen handlar om och kan därmed inte ses som delaktiga även om de besvarar frågor. Hart menar också att man bör skilja mellan barns möjlighet att uttrycka åsikter och barnen möjlighet att vara med och fatta beslut. Enligt Halldén (2003) måste det även utrönas vem som kommer till tals när barnperspektivet diskuteras. Är det barnens synpunkter som görs gällande eller är det vuxen som företräder barnen? För den som ska använda barnkonsekvensanalys är det avgörande att förstå denna skillnad i perspektivet (ibid).

” För att man ska kunna bedöma barnets bästa måste barnet själv ges möjlighet att framföra sina synpunkter. För att barnets bästa ska kunna tillgodoses måste barnets åsikter tillmätas betydelse. Först när barnet själv fått uttrycka sina åsikter och de tas med i besluten, kan barnets bästa i egentlig mening lyftas fram och sättas i främsta rummet. ” (Barnombudsmannen, 2008).

5.4 Förutsättningar för barns delaktighet

För att barn och unga ska ha förutsättningar för att vara delaktiga krävs det att de inkluderas i processen och detta kan endast ske genom aktiva insatser. Många projekt bygger på planerares behov och tidsramar. Detta innebär att barn och unga endast kan bli delaktiga om de förstår arbetssättet och kan bli en del av det (De Laval, 2015).

Bosco et al. (2015) menar att planerare måste vara beredda på att det kan krävas anpassningar i planeringsprocessen för att barnen ska kunna bli fullskaliga deltagare. Barn kan exempelvis ha svårt att kritisera förslag framtagna av vuxna då det finns en tydlig hierarki i projekten som sätter barnen långt ner. För att bryta hierarkin måste ett mer interaktivt tillvägagångssätt anammas där barn och unga inte engageras i processen som föremål utan som forskare själva (ibid).

Barnen ska rimligtvis engageras i forskningsverksamheten som medproducenter och dataägare. Detta kräver en process som tillåter att barns röster görs hörda och välkomnar utmaningar som detta ger. Att vara delaktig i ett projekt kan även innebära en emotionell börda för barnen om de dras in i projektet dåligt förberedda, därför blir information en viktig aspekt och måste ligga på en nivå som barn förstår. Det kan således kräva förberedelser som normalt inte förekommer i tidsplanen (ibid).

Genom att göra barn delaktiga fann Bosco et al. att barnen föredrog öppna utrymmen där vatten och träd var framträdande, och att de ogillade mer strukturerade utrymmen som liknade lekplatser i skolor eller anlagda stadspark. Resultatet visade även att barn använde hem, skola och närmiljö som referenser när de graderar förslag, även om miljön de ska utvärdera var okänd för dem (ibid).

Ett annat förslag är att integrera barns deltagande i läroplanen. Inom det amerikanska projektet GUB (Growing Up Boulder) används ramverket PAR (Participatory Action Research). Istället för att vuxna ska representera barnen sker ett samlärande partnerskap där barn och vuxna lära av varandra (Derr et al, 2016). PAR gör barn delaktiga utifrån förmåga och exkludera ingen pga. av ålder eller mognad. Istället används olika metoder som anpassas efter barnens förmåga såsom att rita, ta fram collage av foton de själv tagit, göra fältstudier samt framtagande av presentationer som visas fram för tjänstemän och kommunfullmäktige genom löpande dialoger. PAR används ämnesövergripande och är en del av den befintliga läroplanen. Barnens delaktighet i stadsutvecklingen skapade således inga störningar i den ordinarie undervisningen. Under användningen av PAR har liknande önskemål från barn och unga återkommit. För de yngre barnen spelar biologisk mångfald stor roll och de äldre barnen uttryckte speciellt intresse för sociala interaktionerna. Barn i alla åldrar betonade vikten av att behålla och förbättra naturen inom det offentliga rummet (ibid).

I Sverige har Berglund och Nordin (2007) tagit fram en modell baserad på GIS (geografiska informationssystem) som ger barn möjlighet att uttrycka sin syn på hur närmiljön bör utformas. GIS-modellen togs dock inte enbart fram för att göra det lättare för barn att bli delaktiga utan lika mycket för att planerare skulle förstå barnens information. Resultatet blev en avancerad metod med ett starkt barnperspektiv som skapade en gemensam plattform för barn och planerare.

Plattformen i sig är dock inte nog för att garantera att barns intresse beaktas fullt ut. Om inte planerare vet hur de ska tolka barnens information och sätta det i ett större perspektiv utifrån vad barnets bästa betyder finns risken att det i slutändan likväl blir den vuxnes syn på barn och barndom som tar över. Ett annat problem är att det finns stora skillnader i hur olika metoder och överenskommelser används för att säkerställa barnens delaktighet i kommunerna samt hur mycket vikt resultaten ges i beslutsfattandet och hur mycket effekt de kommer att få. Om barn ska kunna bli delaktiga, måste även planerare förstå vilken kompetens barnen skulle kunna tillföra planeringsprocessen (ibid). Cele et al. (2015) fann att dessa problem huvudsakligen är kopplade till den svenska planeringsprocessen och svårigheten med hur informationen som hämtats från barn ska användas samt vilka metoder som ska användas för att göra barn delaktiga. Barnens information är inte kompatibla med den information som planerare vanligtvis använder. Därför föreslås att den befintliga formen av planeringsprocessen inkluderat samråd, ska göras mer barnvänlig. PBL gör inte skillnad på barn och vuxna men planprocessens befintliga form försvårar för barn att utöva sin medborgliga rätt till påverkan (ibid).

Gökmen och Tasci (2016) anser tvärt om att det är relativt enkelt att involvera barn och unga i stadsplaneringen bara man låter dem komma till tals. Om man vill bygga en barnvänlig stad så är det barnen som är experterna. I arbetet med att bygga om Esenler, ett av Istanbuls mest trafikerade distrikt, användes fotografier, fokusgrupper och enkätundersökningar för att utvärdera området. För att undersöka hur distriktet kunde byggas barnvänligt, anordnades en workshop enbart för barnen tillsammans med tjänstemän/planerare. Barn i åldrarna 9–11 år från sex olika områden inom distriktet involverades. Diskussionerna som fördes handlade om att se gaturummet ur ett barns perspektiv (ibid). Utvärdering och erhållna resultat grundade sig på principerna om barnvänliga miljöer såsom: tillgänglighet, användning av gaturummet, socialisering, säkerhet, hälsa och mångfald. Barnen fick utifrån dessa punkter utvärdera sin närmiljö och berätta om de ansåg att den var barnvänlig eller inte. En viktig del av workshopen var att barnen gavs möjlighet att utveckla sina svar utan att de vuxnas perspektiv gjordes gällande (ibid).

I undersökningen framkom det att Istanbul, liksom många andra storstäder, har problem med trafiktäthet, buller och dålig luft som ofta resulterade i att barnen i mindre grad lekte utomhus.

Även möjligheten att röra sig fritt i gaturummet kom upp som en viktig punkt, inte minst eftersom rörlighet har ett stort utvecklingsvärde hos barnen och lär dem att orientera sig i sin närmiljö. Stora gröna ytor, parker, sportanläggningar och lekplatser var det som barnen främst efterfrågade. Även önskemål om mer sociala inslag som tillgång till teater och biograf lades fram (ibid).

Gökmen et al poängterar att kommunerna bör arbeta mer för att ge barn och unga utrymme att göra sina röster hörda inom stadsplaneringen. Studier världen över visar att barn besitter ovärderlig kunskap om hur en barnvänlig stad bör se ut och denna data kan gynna generationer framöver genom att användas för utvecklingen av en hållbar stad (ibid).

5.4.1 Child Friendly Cities (CFC) – initiativet för barnvänliga städer

Begreppet Barnvänliga städer (CFCs) introducerades för första gången under FN:s konferens HABITAT II i Istanbul 1996. Initiativet bygger på fyra principer kopplade till FN:s barnkonvention: (1) Rättvis behandling av varje barn oavsett etnicitet, kön, religion, socioekonomisk bakgrund (2) högsta prioritet för barnets bästa (3) barnets rätt till ett bättre liv och utveckling och (4) respekt för barnens åsikter (Nour, 2013). Till sin hjälp har UNICEF Innocenti Research Center (IRC) i Florens, Italien (formellt kallat International Child Development Center). IRC stödjer UNICEF:s arbete med barnvänliga städer och dess främsta mål är att förbättra den internationella förståelsen av frågor rörande barns rättigheter samt att underlätta arbetet med genomförandet av FN:s konvention om Barnets rättigheter (UNICEF IRC, 2009).



Tool No. 17: Council of Europe Child Participation Assessment Tool – Indicators for measuring child participation

April 2016

The Child Participation Assessment Tool has been developed by the Council of Europe to help Member States assess their progress in implementing Article 12 of the Convention. It provides a common format for understanding each indicator, and provides short guidance on how to approach the task of measuring progress in its realization. The 10 indicators are listed below.

The full tool, together with guidance on how to use it, is available [here](#).

Protecting the right to participate	
1	Legal protection for children and young people's right to participate in decision making is reflected in the national Constitution and legislation
2	Explicit inclusion of children and young people's right to participate in decision making in a cross-sectorial national strategy to implement children's rights
3	An independent children's rights institution is in place and protected by law
4	Existence of mechanisms to enable children to exercise their right to participate safely in judicial and administrative proceedings
5	Child-friendly complaints procedures are in place
Promoting awareness of the right to participate	
6	Children's right to participate in decision making is embedded in pre-service training programmes for professionals working with and for children
7	Children are provided with information about their right to participate
Creating spaces for participation	
8	Children are represented in forums, including through their own organizations, at school, local, regional and national governance levels
9	Child-targeted feedback mechanisms on local services are in place
10	Children are supported to participate in the monitoring of the UNCRC (including in CRC shadow reporting) and relevant Council of Europe instruments and conventions



Source:
UNICEF Child Friendly Cities and Communities Toolkit for National Committees

38



6 Verkytyg för att mäta barn och ungas delaktighet

Enligt UNICEF IRC 2009 identifieras en barnvänlig stad som en stad där barns rättigheter återspeglas i den vardagliga samhällsplaneringen och där barnen ses som aktiva medborgare vars röster och åsikter tas in i såväl överväganden som beslutsprocesser. Detta ställer stora krav på kommuner och myndigheter och kräver såväl lämpliga resurserna, som lagstiftningsmandat, administrativa möjligheterna och politiskt stöd. I arbetet ska kommuner och myndigheter även uppmuntra barns deltagande och aktivt främja barns rättigheter (Childfriendlycities.org, 2018).

5.4.2 CFC:s nio byggstenar

Child Friendly Cities (CFC) koncept och definition vilar på nio byggstenar som ska uppnås för att städerna ska räknas som barnvänliga städer (Nour, 2013).

1. Främja barns deltagande: Uppmuntra barns deltagande i beslutsprocesser och lyssnar på deras åsikter för att säkerställa att dessa återspeglas i åtgärder som påverkar dem.
2. Upprättande av ett kommunalt barnvänligt rättsligt ramverk: Att se till att kommunala regelverk, inklusive lagar och stadgar, policyer och förfaranden, konsekvent främja och skydda barns rättigheter.
3. Införa en strategi för barns rättigheter: Utveckla en omfattande och integrerad strategi eller handlingsplan för genomförande av barns rättigheter i staden.
4. Instifta en enhet eller kommunal samordningsmekanism: Upprättande av institutionella mekanismer som samordnar olika nivåer av lokalt styre för att säkerställa att ungdomar prioriteras.
5. Utföra en konsekvensbedömning och utvärdering av barnperspektivet: Systematiskt bedöma effekterna av lag, politik och praxis för insatser som påverkar barns tillvaro, före, under och efter genomförandet.
6. Utveckla lokala barn-budgetar: Tilldela tillräckliga resurser för att säkerställa genomföranden av aktiviteter som planeras i stadsstrategier kopplade till barnperspektivet.
7. Skapa regelbundna rapporter om stadens arbete kring barnperspektivet. Dokumentera framsteg och stödja planering och marknadsföring för aktiviteter kopplade till genomförda insatser för barns rättigheter.
8. Öka medvetenheten om barns rättigheter bland barn, unga och vuxna.
9. Stödja mänskliga rättigheter: Försvara och främja barns rättigheter (baserat på UNICEF IRC 2004–2005, sid. 8–17).

Enligt Nour (2013) är dessa nio steg sammankopplade och stödjer ömsesidigt varandra. Det första och mest grundläggande steget, *att främja barns deltagande*, lägger dock grunden för hela processen. Den representerar både en av byggstenarna men även en process som påverkar var och en av de övriga stegen. Byggstenarna som utgör den konceptuella CFC-ramen följer ett logiskt sekventiellt flöde. Utredningar visar dock att städer tenderar att starta processen från olika nivåer, uppifrån eller nedifrån, eller med en kombination av olika ingångspunkter (ibid).

5.4.3 Rättighetsperspektiv och miljöperspektiv

Nour (2013) förtydligar vidare att genomförande av CFC-aktiviteter oftast delas in i två perspektiv: *rättighetsperspektiv* och *miljöperspektiv*. Under rättighetsperspektivet är en stad barnvänlig när den säkerställer att alla barn har möjlighet att växa till sin fulla potential, få tillgång till de resurser de behöver för sin utveckling, vårdas och skyddas mot alla former av missbruk, utnyttjande och våld. I en barnvänlig stad värderas barns åsikter och de uppmuntras att delta i samtliga beslutsprocesser som påverkar deras liv. Eftersom städer varierar i storlek samt när det kommer till sociala och ekonomiska förhållanden och kulturarv, kan strategierna variera mellan städerna (ibid).

Miljöperspektivet för CFC, bygger på idéer om barns rättigheter till att uppnå bättre levnadsstandard, inlärnings- och lekmiljöer. I samband med ökad urbanisering, växande befolkningar med stora andelar barn och betydande klasskillnader runt om i världen, blir bristerna på barnvänliga miljöer allt mer påtagliga. Städerna är inte planerade med barns behov i åtanke, något som förespås förändras i takt med att fler börjar se vikten av att involvera barn och unga i arbetet för hållbar stadsutveckling (ibid).

En barnvänlig stad uppmuntrar barn att agera som fullvärdiga medborgare och vara delaktiga i alla aspekter kopplat till den miljön. I samråd med barn och unga kan staden omvandlas till en sund och allsidig miljö som gynnar barn och ungas utveckling. Unga människor har sina egna åsikter, behov och ambitioner för den egna närmiljön och använder städernas olika tillgångar (t.ex. natur, infrastruktur, bostad) på andra sätt än vad vuxna gör. Barns perspektiv kan också avvika med hänsyn till den sociala miljön - familjen, samhället och de olika etniska och sociala grupperna. Barn och unga ska därför ges möjlighet att med hjälp av juridiska och politiska verktyg, få göra sin röst hörda. Barnens välbefinnande anses vara den ultimata indikatorn för en hälsosam livsmiljö. Därför har kommuner och myndigheter ett ansvar att skapa en miljö där barn och ungdomar kan växa och nå sina mål (ibid).

5.4.4 Barnvänliga städer och barns medbestämmande i stadsutvecklingen

Enligt Whitzman, Worthington och Mizrachi (2010), är arbetet med barnvänliga städer lovande men många kommuner tenderar att fokusera på målet utan att fundera så mycket över själva arbetsprocessen.

Ett av problemen som Whitzman et al (2010) lyfter, är att det oftast talas om barnvänliga städer ut ett folkhälsoperspektiv vilket förvisso inte är fel eftersom det bevisligen är hälsosamt för barnen att röra på sig. Men barnvänliga städer handlar också om trafik- och stadsplanering och i vilken omfattning barn görs delaktiga i denna process (ibid). Det har visat sig svårt att få initiativ för barnvänliga städer att flytta fokus från hälsoplaneringsperspektivet till arbete för förändring av planeringspolicyer och praxis för markanvändning. De senaste 20 åren av forskning visar att barn i allt mindre utsträckning rör sig i staden (Hillman, 1990 genom Whitzman et al, 2010). Frågan är om en barnvänlig stadspolitik skulle kunna nå mer än bara målet att få fler barn att gå eller cykla dvs att barnens rätt till staden på allvar etableras som del i stadsplaneringen?

Vidare nämner Whitzman et al, (2010) att media oftast porträtterar barn och unga på olika sätt. Förskolebarn och barn i grundskolan beskrivs som "änglar", med behovet av skydd från främlingar och trafik. Medan bilden av tonåringar som använder offentligt utrymme porträtteras som "djävlar" utan föräldrakontroll. Detta synsätt avspeglats även i hur vi planerar för barn och unga. Inhägnade lekplatser som ger vuxenövervakning ges till yngre barn, medan skateparker ses som en lösning på problemet med upproriska tonåringar. Tankesättet resulterar i en liten ö av säkert i ett hav av vuxencentrerat utrymme (ibid).

Genom en ökning av initiativ för barnvänliga städer finns det dock hopp om en förändrad syn för barns rättighet till delaktighet kopplat till stadsutvecklingen. Historiskt sett har barn ofta behandlats som omogna med avsaknad av förmåga att förstå, kommunicera och göra val. UNICEF's initiativ för barnvänliga städer (CFC) är tänkt att främja genomförandet av Barnkonventionen. Kommunerna ska säkerställa att konventionen uppfylls, vilket inkluderar såväl politiska engagemang som resursfördelning och styrningsåtgärder. Barn ska i denna process ha rätt att delta i beslut som påverkar deras liv och erbjuds möjligheter att uttrycka sina åsikter (ibid). För att det ska bli möjligt att uppnå barnvänliga städer, menar Whitzman et al att alla som arbetar med stadsutveckling bör utbildas i ett rättighetsbaserat tillvägagångssätt för planering för barn. Det är inte tillräckligt att enbart utbilda en specifik person för detta. Dels har kommunerna oftast en hög personalomsättning samtidigt som staden planeras inom många olika enheter. Planerare måste exempelvis besitta kunskaperna om hur man integrerar med barnen samt skaffa sig förmågan att omvandla komplexa planer till enkla diagram och komplexa idéer från barn till planeringspolitik (ibid).

Trots att det arbetas med insatser för barnvänliga städer, glöms oftast de mindre barnen bort i processen. Enligt Whitzman et al är det många kommuner som arbetar med barnperspektivet utifrån barn som en enhetlig grupp. Kommunerna tenderar att fokusera på äldre barn, oftast tonåringar och lite eller ingen fokus alls läggs på yngre barn i grundskolan. Utifrån de tjänstemän som Whitzman et al tillfrågade fanns en blandad bedömning över den egna förmågan att integrera med barn och unga. Några ansåg att de utifrån sina egna erfarenheter visste hur man på bästa sätt skulle kommunicera med barn, andra ansåg att de saknade erfarenhet men framförallt saknades tid och resurser. Det senare identifieras som ett stort problem då det trots insatserna för barnvänliga städer, fortfarande finns både organisatoriska och perceptuella hinder att övervinna innan barns rätt till staden på allvar blir förankrat i stadsplaneringen (ibid).

5.5 PBL för stora och små

För barn och unga kan det vara svårt att veta vilken möjlighet som finns när det gäller medbestämmande till åtgärder i stadsplaneringen. Oftast nämns barn inte ordagrant i lagrum som reglerar detta område men i de flesta fall kopplas inflytande inte till någon specifik ålder och blir därmed gällande för alla inklusive barn och unga. I PBL finns en rad paragrafer som inte gör skillnad på barn och vuxna.

1kap. 1§ inleds exempelvis med ett förtydliga att bestämmelserna om planläggning av mark, vatten och byggande ska ta hänsyn till den enskilda människans frihet och främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden samt en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Vidare bjuds berörda boende in att ge förslag till detaljplanen i 5 kap. 11§ 2p och planförslaget ska enligt 5 kap 11 c § göras tillgängliga för alla (SFS 2010:900). PBL exkluderar således inte barnen men är heller inte utformat på ett sådant sätt att planerare och beslutsfattare uppmuntras att inkludera dem i processen.

5.6 Barns möjlighet till medbestämmande i skolmiljön

Skolor och förskolor är byggnader avsedda för barn även om vuxna också vistas där. Utomhus handlar det främst om kunskap och påverkan av den egna närmiljön, i skolans fysiska miljö är det arbetsmiljöfrågor som görs gällande.

Enligt Björklid (2005) fungerar elevverkan i arbetsmiljöfrågor och elevskyddsutbildning dåligt och regler om elevskyddsombud tillämpas inte som det är tänkt (ibid). Från och med årskurs 7 i grundskolan har eleverna rätt att medverka i skolans arbetsmiljöarbete genom att utse elevskyddsombud. Skolmiljön är barns utvecklingsmiljö och eleverna ska bjudas in i arbetsmiljöarbetet på i stort sett samma villkor som personalens skyddsombud och företräda eleverna och verka för en bra arbetsmiljö på skolan. Även yngre elever har rätt att delta i arbetsmiljöarbetet efter ålder, mognad och förutsättningar i övrigt (Arbetsmiljöverket, 2017).

Lärandemiljöerna som barn möter blir extra viktiga då de inte enbart fungerar som arbetsmiljöer utan blir även miljöer för utveckling och social stimulans. Trots detta förekommer det enligt Björklid (2005) brister i de fysiska inomhusmiljöerna som påverkar såväl lärande som utveckling. Arkitektur och skolans utformning måste anpassas efter samhällets utveckling och inte minst efter läroplanen där barn förväntas vara delaktiga och inte enbart mottagare av information. Eftersom byggnaden främst är gjord för barn så bör barns perspektiv rimligtvis tas i beaktan (ibid).

6 Hyllie stadsdel

Hyllie stadsdel ska förena det skånska kulturlandskapet med urban bebyggelse. Ambitionen är att förena ekologisk hållbarhet med ekonomiska och sociala dimensioner för en hållbar stadsutveckling (Hyllie.com, 2018). När stadsdelen står klar kommer cirka 15 000 malmöbor vara bosatta i Hyllie och lika många arbetsplatser är planerade för området. Mångfald ska skapas genom en stor variation av olika boendeformer och en övergripande struktur som bygger på varierande naturstråk och god kommunikation (ibid).

Den nya stadsdelen har succesivt vuxit fram och just nu är det södra Hyllie som under de kommande åren ska utvecklas med nya kvarter, en ny stadspark och tre skolor. Området ska knytas samman med Hyllie stationsområde som är hjärtat i stadsdelen samtidigt som den södra delen även ska knytas ihop med det befintliga skånska landskapet. Eftersom stadsdelen anläggs på obebyggd mark, har det funnits goda möjligheter för nyskapande, inte minst utifrån barnperspektivet.

6.1 Styrdokument

De styrdokument som använts vid utvecklingen av Hyllie stadsdel är enligt Malmö stad följande:

- Översiktsplan för Malmö - Planstrategi
- Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö
- Tromp
- Trafiksäkerhetsstrategi Malmö 2015–2020
- Fördjupad översiktsplan (FÖP) södra Hyllie
- Parkeringspolicy och parkeringsnorm



7. Illustration: Wingårdh arkitektkontor.

6.1.1 Översiktsplan för Malmö – Planstrategi

Malmöns översiktsplan (2014) sträcker sig fram till 2032 och beskriver hur barn i Malmö ska få möjligheten att växa upp i en stimulerande och utvecklande miljö med tillgång till naturområden och parker. Den viktiga ingredienser för en attraktiv livsmiljö är enligt ÖP bland annat barnens möjlighet till rörelsefrihet. Framtidsmålen återger även en bild av hur barnen i Malmö ska kunna röra sig säkert till och från skola, fritidsaktiviteter och sociala möten med kompisar. Trafikmiljön anses vara väsentlig för hur barn kan använda staden. Därför ska fokus ligga på satsningar för ett hållbart transportsystem med god tillgänglighet för dem som går, cyklar eller åker kollektivt. Detta i sig ska bidra till en bättre relation mellan barn och trafik (Malmö stad, 2014).

6.1.2 Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö

Förskolor och grundskolor ska i första hand placeras i det område där barn och elever bor. Förskolor och grundskolor bör ges möjlighet att expandera inom befintlig fastighet, vilket innebär att ytorna bör vara väl tilltagna. Ju yngre barnen är desto närmare ska skolan ligga i förhållande till bostaden. Yngre grundskolebarn bör ha cykelavstånd till grundskolan medan äldre barn i grundskolans senare år anses kunna förflytta sig längre sträckor på egen hand. Högstadieskolor ska kunna nås med god kollektivtrafik (Malmö stad, 2016 b).

Skolor bör inte förläggas intill hårt trafikerade gator och vägar. Placering av skolor i tät stadsmiljö är dock möjligt genom att byggnader läggs i direkt anslutning till gaturummet med utemiljön på innergården eller baksidan. Grundskolans skolgård ska ge bra uppsikt och utformningen ska även skapa trygghet under kvällstid. Om möjligt bör grundskolor planeras i direkt anslutning till parker, för att kunna komplettera barnens och elevernas utemiljö och möjliggöra samutnyttjande (ibid). Befintlig vegetation och topografi bör tas tillvara på och användas som utgångspunkt då friytan ska planeras. Tillräcklig yta är en viktig förutsättning för att kunna uppnå en god kvalitet i förskolors och grundskolors utemiljöer. Malmö stads ambitioner för friytan är 30 m² per barn (förskola) och 15 m² per elev (grundskola) (ibid).

6.1.3 Tromp

I Malmös Trafik och mobilitetsplan finns uppsatta mål för att öka möjligheten för barn och unga att förflytta sig i staden. Malmös befolkning är genomsnittligt yngre än i övriga svenska städer. Utifrån befolkningsprognoserna, kommer åldersgruppen 6–15 år att öka mest i Malmö fram till år 2020 (Malmö stad, 2016 c). Tromp tydliggör att barns och ungas perspektiv ska synliggöras, belysas och beaktas i alla beslut när staden planeras. Barn och ungas delaktighet och inflytande i frågor som rör staden och dem själva bör ses som en tillgång i planeringsprocesser, därför måste barn och ungas delaktighet utvecklas. Trafikplaneringen ska alltid ta hänsyn till barns behov och hög prioritet ska ligga på ett trafiksystem som både ser till barns rörelse- och trygghetsbehov (ibid). En trygg närmiljö ökar barns självständighet, rörelsefrihet och har dessutom positiv inverkan på skolresultatet och hälsan. Enligt Tromp bör trafikplaneringen därmed utformas så att den bidra till barns utveckling som aktiva och självständiga medborgare. Malmös skolbarn ska utan vuxet sällskap kunna ta sig till skolan och fritidsaktiviteter på ett tryggt sätt (ibid).

6.1.4 Trafiksäkerhetsstrategi Malmö 2015–2020

Många skolor i Malmö upplever trafiksituationen vid hämtning och lämning som kaotisk och otrygg. I de flesta fall är det skjutsande föräldrar som är den bidragande orsaken. Ju fler bilar som rör sig runt skolan, desto fler föräldrar upplever trafikmiljön som otrygg och väljer därmed att skjutsa sina barn så de kommer säkert till skolan (Malmö stad, 2015 a).

Fem insatsområden har pekats ut för att påverka trafiksäkerheten kring skolorna:

1. Lägre hastigheter
2. Säkrare gång- och cykelinfrastruktur
3. Bättre drift och underhåll av gång- och cykelbanor
4. Arbeta med beteendepåverkan för bättre trafiksäkerhet
5. Arbeta med verksamhetsintegrering av trafiksäkerhetsfrågor inom Malmö stad (ibid).

6.1.5 Fördjupad översiktsplan för södra Hyllie

Planförslaget ska bidra med lokaliseringar för skolor och förskolor. Tre skolor är planerade i Hyllie:

- Grundskola årskurs F-6
- Högstadieskola årskurs 7–9
- Internationell skola årskurs 1–9

Grundskolan för årskurs F-6 (Hyllievångskolan) ska stå klar 2017. Vid sin fulla kapacitet ska skolan rymma 550 barn. Enligt planförslaget planeras en park intill skolan/förskolan som ska integreras med skolgården för möjlighet till samutnyttjande. Under dagtid ska skol- och förskolebarn kunna använda parken och på övrig tid ska skolgården vara tillgänglig för allmänheten (Malmö stad, 2015 b).



8. Hyllievångsskolan. Foto: Marko T Wramén, Flygfilmsfoto.se

Högstadieskolan föreslås byggas på den mest attraktiva placeringen i planområdet. Som anledning till placeringen anges att rätt etablering på angivet läget ger liv till stora delar av Hyllie och att fel etablering riskerar att dränera området på energi. Lokaliseringen av en högstadieskola i angivet läget ställer dock krav utifrån både stadsbild och stadsliv. Skolan måste gestaltningsmässigt klara av att fungera som planområdets viktigaste byggnad och kunna bidra till stadslivet även utanför skoltid. Därav föreslås att högstadiet kombineras med ett kulturhus enligt förebild från Kungälv (Mimers hus) och Kungsbacka (Aranäs gymnasium). Lokaliseringen ses som både en utmaning och en möjlighet för att placera kunskap och kultur centralt i utvecklingen av Hyllie. Skolan ska rymma ca 500 elever och beräknas stå klar 2020. Den internationella skolan ska stå klar hösten 2018 och är beräknad för ca 500 elever (ibid).

I FÖP är ytbehovet av mark beräknade till 30 m² per grundskolebarn varav 15 m² är lekyta. För förskolebarnen är beräkningen 45 m² per barn varav 30 m² är lekyta.

6.1.6 Parkeringspolicy och norm

I Malmö stads styrdokument för parkering och parkeringspolicy (2010) förtydligas PBL 3 kap. 15§ att om det inte finns tillräckliga utrymmen för att anordna både parkering och friyta, skall i första hand friyta anordnas. För anställdas parkeringsbehov vid skolor gäller samma normvärden och zonindelning som för alla andra verksamheter.

Elevernas parkeringsbehov varierar kraftigt beroende på utbildningsnivå och upptagningsområde. En särskild utredning krävs för att beräkna skolors parkeringsbehov (ibid).

7 Barnens delaktighet i utvecklingen av Hyllie stadsdel

Hart (1997), Halldén (2003) och Björklid (2015) nämner alla att barns delaktighet sällan handlar om medbestämmande utan snarare om barn som informatörer. I de fall då dialoger sker, företräds barn ofta av vuxna. Barnombudsmannen (2008) anser dock att barnet själv måste ges möjlighet att framföra sina synpunkter. Hur delaktiga har barn och unga varit i Hyllie stadsdels utveckling?

7.1 Malmös allmännyttiga bostadsbolag – MKB

På frågan om hur barnperspektivet beaktats och vilka åtgärder MKB vidtagit för att göra södra Hyllie till ett attraktivt område för barn och unga, blev svaret att fastighetsbolaget inte haft någon speciell fokus på barnperspektivet. MKB tillägger dock att det alltid finns ett fokus på barnen då gårdarna utformas. I projektet för södra Hyllie har man haft förutsättningar att anlägga en gård i två lägen, en skuggig och ”skogliknande” del och en takterrass med mycket sol. Ett försök att skapa spännande naturlektytor för barnen. Någon barnkonsekvensanalys har inte gjorts. Dialog har emellertid funnit mellan MKB, Malmö stad och övriga byggherrar (Engman, MKB fastigheter, 2018).

7.2 Hyllievångskolan – gränslandet mellan staden och landskapet

När Liljewall Arkitekter fick uppdraget att rita skolbyggnaden fick man i mångt och mycket fria händer. Tanken var att komma bort från gammalmodigt tänk och skapa en arbetsmiljö för barnen som följer den pedagogisk utvecklingen. Tittfönster pryder delar av väggarna och visar ledningar och elmätare för att öka elevernas förståelse för byggnaders konstruktioner. Takterrasser med växtväggar, bänkar och parasoller skapar uteklassrum.

Bottenvåningen består av ett stort kapprum där barnen lämnar kläder och skor innan dagen påbörjas. Endast en stor entré finns för ökad säkerhet och som social samlingsplats.

För att effektivisera ytan har korridorer slopats i ett försök att lösa upp den traditionella skolmiljön (Liljewall Arkitekter, 2018).



9. Hyllievångsskolan Foto: Jennie Fasth

Bakom besluten om skolans utformning finns en dialog med skolledning och pedagoger. Även forskning har legat till grund för olika bedömningar samt erfarenheter från tidigare projekt. Inga barn har tillfrågats och anledningen anges vara att det inte funnits några elever att fråga då skolan är en nybyggnation. På frågan om hur det arbetats utifrån barnperspektivet, blir svaret att man följt kommunens styrdokument. Någon barnkonsekvensanalys är inte gjord. Liljewall Arkitekter har dock som mål att göra utvärderingar av sina projekt där brukare får komma med feedback. Brukare är i dagsläget pedagoger och lärare men Liljewall Arkitekter menar att möjligheten finns att även eleverna ska få tycka till (ibid).

7.2.1 Estetik kontra funktion

I dagsläget fungerar skolan som en evakueringskola för barn från Fridhemsskolan plus Hyllievångsskolans egna F-klass. Framöver kommer elever i årskurs F-6 att husa i byggnaden och klasser kommer succesivt att fyllas på efter att varje årskurs flyttas upp (Elfgren, 2018). I FÖP framgår det att skolan ska rymma ca 550 elever, enligt rektor Ewa Elfgren kommer antalet nog snarare hamna på ca 600 elever. Personalen är i stort mycket nöjda med lokalen men det finns aspekter där estetik gått före funktion och där lösningar inte anpassats för barn eller verksamheten i sig. Tilläggas bör dock att i processen med att rita skolan fanns det pedagoger med under möten med arkitektfirman. (ibid).

Kurator och skolsköterska har placerats i samma utrymme som kansli/expedition vilket gör att det blir mycket spring på en liten yta vilket tidvis upplevas som störande. Dörrar och lås kärvar dagligen och har gjort att exempelvis utomhussalarna är svåra att använda vilket får en påverkan på barnens rörelsefrihet i byggnaden. Eftersom korridorer ersatts med grupprum, har det även upplevts som störande när elever ska passera för att komma till sina utrymmen. Trapporna har försetts med vackra handgjorda träräcken som inte klarar av hanteringen från barnen och går i sönder minst en gång i veckan (Elfgren, 2018).



10. Vackert träräcke men inte helt funktionellt. Foto: Jennie Fasth

7.2.2 Utemiljön – skolgård

Liksom med själva skolbyggnaden, har barnperspektivet för skolgården förmedlats genom pedagoger och skolledning. Malmö stads riktlinjer genom styrdokument har använts och landskapsarkitekt Jonas Jiborn har även utgått från tidigare erfarenheter. Idén till skolgårdens utformning har varit att ta upp det kringliggande åkerlandskapet och binda samman med det urbana. Den angränsande parken är tilltänkt som ett naturrum för skolans elever och har försetts med en biotop som ska kunna användas i skolundervisningen. Ett biodike är anlagt mellan park och skolgård för att sköta dagvattenhanteringen vid regn (Jiborn, 2018).



11. Park och biodike i anknypning till Hyllievångskolan. Foto: Jennie Fasth

På skolgården samlas regnvattnet upp i små rännor som fungerar som ett avvattningsystem samtidigt som det bjuder in till vattenlek. Ytan har delats in i olika aktiviteter men även försetts med gott om sittplatser för möjlighet till lugn och återhämtning (ibid).



12. Skolgården Hyllievångskolan Foto: Jennie Fasth

Vad som saknas är sandlådor som endast placerats inne på förskolans område. Enligt (Elfgren, 2018) har barnen ett stort grävbehov och sandlådorna är högst efterfrågade. Avsaknaden av sandlådor var dock ett önskemål från fokusgruppen bestående av pedagoger och skolläda för att slippa en massa sand inomhus (Jiborn, 2018). Konstgräs har även fått anläggas i efterhand vid rutschkanorna då marken förvandlas till lervälling så fort regnet föll (Elfgren, 2018). Eftersom inga barn tillfrågats i processen, anser Jiborn (2018) att feedback och återbesök är viktigt och då ska både personal och barn få möjlighet att utvärdera miljön.

7.2.3 Trafiksituationen kring skolan

Eftersom skolan under 1½ års tid kommer att fungera som evakueringskola så har trafiken varit ett problem som behövt lösas omgående (Elfgren, 2018). Varje vardag kommer 8–10 bussar med elever vilket påverkar trafiksäkerheten utanför skolan. Utöver detta tillkommer både skjutsande föräldrar och byggtrafik. Samtal med Malmö stads gatukontor samt punktmarkerade insatser från P-bolag har gjorts och Elfgren (2018) känner att trafiksituationen i dagsläget fungerar även om det är långt ifrån optimalt.

Hyllie vattenverksväg gjordes om så att parkering i 30 minuter med P-skiva blev möjligt och det har gett ett bra resultat då skjutsande föräldrar flyttats bort från skolentrén. Byggtrafiken är i nuläget det största problemet och kommunikation mellan skola och byggbolag fungerar inte tillfredställande (ibid).



13. Trafikutformningen framför Hyllievångsskolans entré. Foto: Jennie Fasth

7.3 The Embassy of Sharing – kvarteret för gemenskap

Fokus för de sju kvarteren som bildar The Embassy of Sharing är en socialt inkluderande och innovativt grön miljö. Wingårdh arkitektkontor har velat skapa byggnader med olika identiteter och funktioner. Kvarteren rymmer en blandning av både traditionella och nyskapande inslag (Wingårdh arkitektkontor, 2018). Bostäder, studentbostäder, äldreboende kommer att samsas med olika typer av inkubator-/startupmiljöer, kontor och lokaler. Ett grönt, offentligt stråk och tre mindre gränder kopplar ihop kvarteren (ibid).



14. The Embassy of Sharing Illustration: Wingårdh arkitektkontor

Barn och unga ska finna sysselsättning och gemenskap utifrån olika lokala projekt. Genom det tilltänkta logistikkonceptet *Cyclo*, ska leverans med lokala varor kunna nå resten av Malmö och insatser ska göras för att engagera ungdomar i projektet. Utbildningsplattformen *Digital learning* är ett mentorskap via digitala hjälpmedel och genom fysiska möten för lärande på barn och ungas olika villkor (ibid).

Enligt Wingårdh arkitektkontor (2018) ska det bli möjligt att interagera med eleven utanför skolan, inspirera till nya utmaningar och hjälpa unga att klara av vardagen. Genom partnerskap ska utbildningshuben bygga en plattform av kunskap som används i lärandet (Malmö stad, 2017 c). Labbverkstaden *Future mee* är tänkt att skapa en regional hot spot som erbjuder skolorna högkvalitativ utbildning inom ämnena fysik, kemi och biologi genom att samla kompetenser och resurser på ett ställe. I labbverkstaden möts elever från alla regionens skolor vilket ska bidra till förbättrad integration bland unga. Inspirerade av Nederländerna har delningsprogrammet *Generation revolution* tagits fram där barn, studenter och äldre ska få möjlighet att byta erfarenheter och idéer med varandra samt ge och ta emot stöd (ibid).

De boende inkluderat barn och unga ska också få möjlighet att boka in sig i en inspelningsstudio där kostnaden per timme betalas med en lokal valuta som kan intjänas genom att arbeta in kapital i form av läxläsning, fastighetsskötsel eller annan hjälp som behövs inom The Embassy of Sharing (ibid). Valet av insatser grundar sig i frågor till en referensgrupp på 100 personer varav ca 30 procent utgjordes av barn och unga under 15 år (Wingårdh arkitektkontor, 2018).

Det styrdokument som främst legat till grund för The Embassy of Sharing är Malmö Kommissionen, någon barnkonsekvensanalys har inte gjorts men Wingårdh Arkitekter hänvisar till Malmö stads styrdokument (ibid).

7.4 Hyllie stadsdelspark

Just nu pågår en projekttävling för en ny stadsdelspark i Hyllie. Parken kommer att bli 64 000 km² stor och Malmö stad har tagit hjälp av en fokusgrupp på ca 50 personer som fått beskriva hur de vill att den nya parken ska se ut. Deltagarna har varit i åldrarna 10 till 75 år och en fjärdeklass från Sundsbroskolan fick möjlighet att representera barnens perspektiv (Delshammar, 2018).

Fokusgruppen träffades vid två workshoptillfällena och vid båda tillfällena var representanter närvarande från skolklassen. Tjänstemän från Malmö stad besökte även skolklassen och arrangerade en lektion där eleverna fick vara med och lämna synpunkter. Allt samlat material har lämnats till arkitekterna som tävlar och det är tydligt angivet i tävlingsprogrammet att arkitekterna ska tolka och ta hänsyn till det som fokusgruppen kommit fram till inklusive skolklassens förslag (ibid). Ett särskilt seminarium är inplanerat där Malmö stad kommer att bjuda in sina interna experter för att granska arkitekternas bidrag. Lotta Cederfeldt, som är trafikpedagog på Gatukontoret, kommer att granska om bidragen anses ta hänsyn till barn och unga. I juni presenteras det vinnande förslaget och när vinnaren utsetts, välkomnas alla deltagare i fokusgruppen till en sista workshop tillsammans med arkitektteamet som fått uppdraget (ibid).

7.4.1 Barnens perspektiv

Deltagarna i fokusgruppen delades in i mindre grupper om 6–8 personer där alla åldersgrupper och kön representerades. Den första uppgiften ämnade att inspirera deltagarna att uttrycka sina egna tankar kring vad som är ”*mina drömmars park*”. Samtliga deltagare funderade först på egen hand för att sedan dela med sig av sina tankar i grupp där man gemensamt reflekterade över hur en park ska se ut. Den andra uppgiften i workshop 1 fokuserade på behov och vad som behövs i just Hyllie. Tillvägagångsättet var densamma som vid första frågan. Då barnperspektivet ansågs speciellt viktigt i arbetet med utformningen, höll Malmö stad även en separat workshop med barnen genom ett besök på skolan. Upplägget var detsamma som under workshop 1 men i mindre format och helt fokuserad på barnen. Klassen fick en kort introduktion till den nya stadsdelsparken och var i Hyllie den kommer att ligga i relation till Sundsbroskolan (Malmö stad, 2017 a), (Malmö stad, 2017 b).

Under den första övningen fick alla eleverna rita och skriva fritt vad de ansåg vara en drömpark. Idéerna presenteras sedan i hela klassen. Fokus hos flera av barnen var på aktiviteter och utformningen av parken. Temapark med bergochdalbana, go-cartbana, bungyjump och piratskepp var några av idéerna. När det gällde lek så ville barnen gärna att det skulle finnas klätterställning, gungbrädor och rutschbanor. Sport var också något som togs med och möjligheten till simning om somrarna, fotbollsplaner och stall med hästar var några av aktiviteterna som önskades.

Möjlighet till service såsom McDonalds, pizzeria och en bankomat ansågs också vara nödvändigt. Barnen var måna om att parken skulle kunna nyttjas av alla och tillsammans med nära och kära och ville ha

”Lek som bjuder in alla åldrar där man kan leka tillsammans, exempelvis inte klätterställningar där mormor inte kommer upp” (ibid).

I workshopens andra övningen fick barnen fundera över sina behov och vad de egentligen behöver ha tillgång till när de besöker parken i Hyllie. Barnen ville att parken skulle ha en färgglad utformningen med fina blommor, ankdamm och mycket grönt. Många växter och så ska det lukta gott. Ett rikt aktivitetsutbud såsom lekplats med klättervägg, vattenstationer som i Hyllie vattenpark och pool som är öppen på sommaren var några av de behov som barnen presenterade. Utifrån behovet av serviceinrättningar ansåg barnen bland annat att det skulle finnas stora fina toaletter, en affär, ett café och glasshus (Malmö stad, 2017 a).

Sammanfattningsvis fokuserade många av barnen på godisregn och pizzeria, karuseller och lyxiga attraktioner i drömscenariot. Dessa idéer byggde barnen sedan vidare på i moment 2 där de fick undersöka vilka behov de ansåg sig ha i en park. Behoven var till skillnad från visionerna mer fokuserade på praktiska inslag i den fysiska miljön, som sittplatser och toaletter. Många ansåg att det var viktigt att alla aktiviteterna i parken var gratis. I diskussionerna lades också stor vikt vid att det fanns bra belysning, för att det skulle vara vackert och för att parken inte skulle kännas mörk och tråkig. Omröstningen i klassen visade att någon form av trampolinpark och hinderbana hade varit särskilt roligt och att rena och snygga toaletter också var väldigt viktigt (Malmö stad, 2017 a), (Malmö stad 2017 b).

Café eller likande service i närhet av de mer aktivitetsutformade platserna ansågs också viktigt. Workshopen visade även att det fanns ett betydande behov av en stor friyta med plats för fri lek och att miljön blev fin, med mycket blommor och gärna belysning i träden. Barnen ville vidare att parkens ingång/entré skulle vara tydlig och inbjudande samt att det skulle finnas en ankdamm som om vintrarna skulle kunna fungera som skridskobana. Att få möjligheten att besöka djur var också ett återkommande önskemål och lyftes både i visions- och behovsmomentet (ibid).

8. Analys

Att närmiljön spelar en stor roll för barn och unga är det svårt att argumentera emot. Vikten av att kunna röra sig fritt är stor och kan kopplas till såväl barns hälsa som lärande och sociala utveckling. Trots denna vetskap, fortsätter vi tillsynes att bygga våra städer utan att ta någon större hänsyn till den yngre generationen. Därför blir det viktigt att utreda hur denna utveckling kan stävjas och på vilket sätt barn och unga kan göras delaktiga i stadsbyggandet.

8.1 Hur beaktas barnperspektivet i stadsplaneringen?

Sedan 1989 har Sverige varit förpliktad att följa Barnkonventionen, 2020 blir konventionen även en del av den svenska lagstiftningen. Barnkonventionens artiklar gäller samtliga frågor och verksamheter som på något sätt kan beröra barns villkor och livsmiljö (UNICEF, 2018). Barn och unga ska ses som samhällsmedborgare med rätt att på egen hand uttrycka sina åsikter. Barnperspektivet ska utifrån Barnkonventionens artiklar, införlivas i planeringen av den fysiska miljön som en naturlig del av samhällsbyggandet (Länsstyrelsen, 2009).

En av frågeställningarna i detta arbete har varit *hur barnperspektivet beaktas i stadsplaneringen* och under arbetets gång har det blivit tydligt att det finns svårigheter att definiera *vad* som menas med barnperspektiv och således även *hur* det ska införlivas i samhällsbyggandet. Bör ansvaret ligga hos vuxna att utforma och planera staden såsom anses säkert och tilltalande för barnen eller ska barnen på egen hand ska få frambringa sina egna åsikter samt göra val i planeringsprocessen? (Kylin & Bodelius, 2015)

Utifrån litteraturgranskningen blir det uppenbart att det finns svårigheter att definiera barns roll i Barnkonventionen (Archard, 2006). En stor del av diskussionerna handlar *om* barn och unga ska tillmätas de rättigheter som Barnkonventionen förespråkar istället för diskussioner kring *hur* barnens perspektiv ska tas tillvara. Detta skulle kunna vara anledningen till att barn och ungas medbestämmande ofta försummas trots att det finns en vilja att vara delaktiga (De Laval, 2015). En del forskare som exempelvis Brighthouse (2002) och Purdy (1992) hävdar att rättigheterna som Barnkonventionen förespråkar kräver kompetens och rationalitet vilket vidare bedöms vara kopplat till ålder. Barn anses sakna rationalitet, kapacitet för långsiktig planering samt självkontroll och bör således inte tilldelas samma rättigheter som vuxna med hänvisning till barns oförmåga att göra bra val. Barn är förvisso ombytliga men innebär det att de inte bör få göra val som påverkar deras tillvaro? Som Brennan (2002) poängterar, så gör bevisligen även vuxna dåliga val.

Andra forskare menar att frågan istället borde handla om vilka slags rättigheter barn och unga bör ha och föreslår att rättigheterna klassificeras så att de endast omfattar de områden som barn är i stånd till att förstå (Griffin (2002) och att rättigheterna gradvis utökas i takt med att barnet blir äldre (Brennan, 2002). I Barnkonventionen finns inga åldersgränser utan endast en hänvisning till att barnet ska ha uppnått mognad där den kan kommunicera sina åsikter. Men som Nilsson (2003) förtydligar, så kan även yngre barn kommunicera sina åsikter och enligt Barnkonventionen ska alla barns åsikter tillmätas betydelse. Vilken tolkning som görs, får påverkan på hur samhället tar tillvara på barns medbestämmanderätt (Kylin et al, 2015).

Eftersom barnperspektivets innebörd öppnar för olika tolkningar, blir det också svårt att utröna hur barnperspektivet ska beaktas i stadsplaneringen. Barnkonventionen ska implementeras genom att utveckla barn och ungas inflytande och delaktighet i både stads- och trafikplaneringen (Barnombudsmannen, 2008), men det saknas tillsynes riktlinjer för hur detta ska gå till. Det finns exempelvis en betydande skillnad mellan barns möjlighet att uttrycka åsikter och barnens möjlighet att vara med och fatta beslut (Hart,1997).

Vem som egentligen kommer till tals när barnperspektivet diskuteras är också en viktig aspekt då det skapar svårigheter att avgöra vad som ska räknas som barns bästa när vuxna företräder barn (Halldén,2003). Från de vuxnas perspektiv kan barns deltagande handla om att validera redan fattade beslut, medan barns agendor innebär en önskan att förändra samhället och göra sin röst hörd (Cele et al. 2015). Detta leder oftast till att begreppet barnperspektiv används lättvindigt (De Laval, 2015).

För att omsätta Barnkonventionen i handling och synliggöra barnens bästa, har barnkonsekvensanalyser tagits fram som verktyg för att säkerställa att barnperspektivet finns med i beslutsprocessen (Barnombudsmannen, 2008). Analysmodellerna är tänkta att integreras i det vardagliga arbetet och hjälpa till att identifiera områden där insatser behöver göras för att följa Barnkonventionens mål om barns medbestämmande (ibid). Men även här saknas riktlinjer. Dels är det frivilligt om aktörerna vill använda sig av barnkonsekvensanalyser samtidigt som det saknas svar på vilka moment eller detaljer som ska ingå i en arbets- eller beslutsprocess som anses ta hänsyn till barnens bästa (ibid).

Å ena sidan har kommunerna ett synnerligen viktigt uppdrag att införliva barnperspektivet i samhällsplaneringen (Länsstyrelsen, 2009), å andra sidan blir det en tolkningsfråga vad som ska anses som barnperspektiv och hur detta ska implementeras.

Enligt UNICEF IRC 2009 identifieras en barnvänlig stad som en stad där barns rättigheter återspeglas i den vardagliga samhällsplaneringen och där barnen ses som aktiva medborgare vars röster och åsikter tas in i såväl överväganden som beslutsprocesser. Detta ställer stora krav på kommuner och myndigheter och kräver såväl lämpliga resurserna, som lagstiftningsmandat, administrativa möjligheterna och politiskt stöd (Childfriendlycities.org, 2018). I Sverige är Barnkonventionen än så länge inte lagstadgad därför blir det kommunala styrdokument som i första hand kan göras gällande när man talar om riktlinjer.

8.2 Barnperspektivet i utvecklingsarbetet för södra Hyllie

Som en del i detta arbete har en fallstudie gjorts över södra Hyllie och i denna fallstudie har Malmö stads styrdokument granskats. Eftersom det inte finns något lagstiftat tvång att implementera barnperspektivet i den svenska stadsbyggnaden, blir styrdokumentens innehåll än viktigare för att utröna barn och ungas reella möjligheter till inflytande och delaktighet. Det kan dock konstateras att även i styrdokumentet är det knapert med direktiv för hur barnperspektivet ska integreras i samhällsbyggandet. Samtliga styrdokument nämner förvisso barn och unga men endast ett tar upp barn och ungas delaktighet i frågor som rör staden och dem själva (Malmö stad, 2016 c). Enligt Tromp *bör* barn och ungas delaktighet och inflytande i frågor som rör staden och dem själva, ses som en tillgång i planeringsprocesser, därför måste barn och ungas delaktighet utvecklas (ibid). Men det framgår inte hur eller i vilken omfattning som barn och unga ska göras delaktiga eller *att* de ska göras delaktiga. Texten är snarare en uppmaning än en regel och därmed heller inte tvingande. Det är med andra ord möjligt att planera och bygga städer utan att barn och unga görs delaktiga och ändå referera till att barnperspektiv anammats, inte minst eftersom det saknas reglering som säger annat.

Detta blir också synligt i arbetet med att utveckla södra Hyllie. Samtliga aktörer har arbetat efter samma styrdokument men i endast två fall har barn gjorts delaktiga i processen:

1. Som en del av fokusgruppen för kvarteret The Embassy of Sharing.
2. Som representanter för barnperspektivet i workshopen till Hyllie stadspark.

I båda projekten har barnen haft möjlighet att uttrycka sina åsikter, men i båda fallen har barnen också exkluderats från beslutsprocessen. I projektet för bygget av Hyllie stadspark har en extra granskning av arkitektbidragen gjorts för att säkerställa att man tagit hänsyn till barn och unga. I detta fall företräds barnen av Gatukontorets trafikpedagog Lotta Cederfeldt. Barnen kommer även att bli inbjudna till ett slutseminarium då vinnarbidraget presenteras.

8.2.1 Avsaknad av barns delaktighet i södra Hyllie

Den största anledningen till att barn och unga inte haft större delaktighet i utvecklingen av området, beror enligt de flesta aktörerna på att projekten består av nybyggen och det saknas således barn i området. Detta hade dock kunnat lösas med att barn från andra stadsdelar bjudits in likt ombyggnaden av Esenler (Istanbul) där barn från sex olika områden involverades (Gökmen & Tasci, 2016). Inte minst så visar Wingårdh Arkitektbyrå och Malmö stad att det är möjligt att få ihop fokusgrupper bestående av barn även till nybyggnationer. Sen kan det finnas betänkligheter i att låta vuxna företräda barnen i beslutsprocessen vilket skapar svårigheter i avgörandet om det i slutänden verkligen är barnens perspektiv som beaktats?

Frågan bör också ställas om det är möjligt att hävda att barnperspektivet använts i ett projekt, utan barns delaktighet? Ja tillsynes är det möjligt eftersom det inte finns några fullständiga riktlinjer för vilka moment eller detaljer som ska ingå i en arbets- eller beslutsprocess som anses ta hänsyn till barnens bästa. Barnombudsmannen (2008) förespråkar dock att barnen själv bör uttrycka sina åsikter och att de tas med i besluten, men det är ingen tvingande åtgärd trots att vi förpliktat oss till att följa Barnkonventionen.

Enligt Malmös allmännyttiga bostadsbolag (MKB) har det inte funnits någon specifik fokus på barnperspektivet och inga barn har tillfrågats i processen, men det finns alltid ett fokus på barnen då gårdarna utformas.

Det är inte ovanligt att bostadsområden planeras utan barns delaktighet men enligt Kylin (2003) finns det risker med miljöer som planeras genom vuxnas perspektiv, då utformningen tenderar att ta lite eller ingen hänsyn alls till barns uppfattning av hur en lekmiljö bör se ut.

Även utformningen av Hyllievångskolans interiör och exteriör saknar barns perspektiv trots att lärandemiljön bedömas extra viktiga för barn och unga då de fungerar både som arbetsmiljö och miljö för social utveckling (Björklid, 2005). Fokusgruppen har istället bestått av skolläda och pedagoger dvs vuxna. Även om skolmiljö och verksamhet anses fungera bra, finns det inslag där avsaknaden av barns delaktighet blir uppenbar. Elfgren (2018) berättar exempelvis om saknaden efter sandlådor på skolgården. Barn har stort grävbehov och sandlådorna är högst efterfrågade. Sandlådorna var något som fokusgruppen aktivt valde bort för att slippa sand inomhus (Jiborn, 2018). Det kan tyckas som en liten sak i jämförelse med storleken på hela skolverksamheten men beslutet går likväl mot Barnkonventionens tredje artikel om att alla åtgärder som rör barn, ska sätta barns bästa i främsta rummet. Exteriören följer dock Malmö stads vision om att integrera skolgård med närliggande park, när detta är möjligt. Eleverna på Hyllievångskolan har således tillgång till både tillfredställande storlek på friyta samt avsedd lekyta.

Eftersom Hyllievångskolan i dagsläget inte har den sammansättning av elever som tänkt, har interiören ur ett elevperspektiv inte kunnat undersökas. Forskare menar dock att arkitekturen och skolans utformning måste anpassas efter samhällets utveckling och inte minst efter läroplanen där barn förväntas vara delaktiga och inte enbart mottagare av information. Eftersom skolan främst är gjord för barn så bör barns perspektiv rimligtvis tas i beaktan (Björklid, 2005).

När det gäller trafikutformningen är det i nuläget också svårt att uttala sig om infrastrukturen kommer att tillåta barnen att bli de aktiva och självständiga medborgarna som Tromp (Malmö stad 2016 c) förespråkar. Ett trafikklimat där skolbarn utan vuxet sällskap kan ta sig till skolan och fritidsaktiviteter på ett tryggt sätt (ibid). Stor tillgänglighet för bilar och tät bebyggelse har blivit ett allt större hot mot barns rättighet till den egna närmiljön (Kylin, 2003). Runt skolan löper förvisso gång- och cykelbana men även allmänna vägar som riskerar att bli genomfartsleder när kringliggande bygge står klart.

8.2.2 Ett begränsat barnperspektiv i stadsplaneringen

Hur barn beaktas i stadsplaneringen bli oklart eftersom svaret beror på vem som tillfrågas.

Aktörerna i detta arbete säger att barnperspektivet beaktats i samtliga projekt.

Utifrån litteraturens beskrivning om barns delaktighet som en förutsättning för att ett barnperspektiv ska göras gällande, tyder det mesta på att barnperspektivet i väldigt liten utsträckning beaktas i södra Hyllie.

Problematiken tycks ligga i avsaknaden av riktlinjer, regler och/eller lagstiftning samt att det avsaknaden av ett förtydligande om vad som menas med ett barnperspektiv. Inte ens i denna fråga är forskarna överens. I UNICEF:s insatser för barnvänliga städer presenterar en del verktyg för att säkerställa att barns perspektiv tas med i stadsutvecklingen. Insatserna vila på nio byggstenar varav det första och mest grundläggande steget är att främja barns deltagande. Undersökningar visar dock att städer tenderar att starta processen från olika nivåer eller med en kombination av olika ingångspunkter trots att byggstenarna är utformade för att följa ett logiskt sekventiellt flöde, något som kan påverka resultatet (Nour, 2013). Whitzman et al, (2010) lyfter även problematiken med avsaknad av kunskap hos vuxna om hur barnperspektivet ska införlivas i stadsbyggandet. För att integrera barn och unga i stadsplaneringen krävs utbildning för hur man ska gå tillväga samt vilka verktyg som bör användas. Det finns tillsynes en rad hinder som påverkar hur barnperspektivet beaktas i stadsplaneringen. Dessa måste övervinnas innan barns rätt till staden på allvar kan blir förankrat i stadsplaneringen.

8.3 Erbjuds barn kunskapsunderlag som möjliggör inflytande och delaktighet i stads- och trafikplaneringen?

För att barn och unga ska ha förutsättningar för att vara delaktiga i samhällsbyggandet krävs dels att de inkluderas i processen men även att de förstår arbetssättet (De Laval, 2015). För att barn och unga ska kunna bli fullskaliga deltagare i stads- och trafikplanering fodras bland annat en anpassning av planeringsprocessen med ett mer interaktivt tillvägagångssätt samt även en förändring i hierarkin (Bosco et al. 2015). Många projekt bygger på planerares behov och tidsramar, det är de vuxna som står längst upp i hierarkin och barnen i botten.

Barnen ska rimligtvis engageras i forskningsverksamheten som medproducenter och dataägare och för detta krävs en process som tillåter att barns röster görs hörda och att de vuxna välkomnar utmaningarna som detta ger. Att involvera barn och unga i samhällsbyggandet kan således kräva förberedelser som normalt inte förekommer i tidsplanen (ibid).

Frågan om tillräcklig kunskapsunderlag handlar dessutom inte enbart om barns förmåga att förstå planeringsprocessen utan även kunskapsluckor när det gäller vuxnas förmåga att förstå och processa barns information. I detta arbete presenteras några exempel på insatser där ett ömsesidigt kunskapsbyte möjliggörs mellan barn och vuxna/planerare/kommun. Exempelvis användningen av PAR (Participatory Action Research) för att bryta kunskapsbarriärer och göra barn delaktiga i stadsbyggandet. Kommuner kan tillsammans med skolor involvera elever i befintliga stadsbyggnadsprojekt utifrån barnens förmågor. Barns delaktighet i trafik- och stadsplanering integreras i läroplanen och istället för att vuxna företräder barnen, skapas tillfällen att lära från varandra. (Derr et al, 2016). Eleverna inhämta och bearbeta information efter sin egen förmåga och ingen exkluderas pga. ålder. Tankar och förslag förs sedan vidare genom en direkt dialog mellan barn och tjänstemän/politiker (ibid).

Berglund et al. (2007) har med sin GIS-modell skapat en plattform där planerare och barn kan mötas och lära av varandra. Barn och unga får kunskapen att visualisera sina önskemål om hur stad och land bör planeras samtidigt som planerare ges möjligheten att förstå och tolka barnens information för att vidare sätta det i ett större perspektiv utifrån vad som anses som barnets bästa (ibid). Cele et al. (2015) pekar på att barnens information inte alltid är kompatibla med den information som planerare vanligtvis använder men kan lösas genom att den befintliga formen av planeringsprocessen inkluderat samråd görs mer barnvänlig. En mer lättöverskådlig planeringsprocess skulle kunna öka barns närvaro och därmed även kunskap samtidigt som kommunerna lättare får tillgång till barnens perspektiv (ibid). Samtliga nämnda alternativ hade kunnat användas i såväl utvecklingen av södra Hyllie som andra samhällsrelaterade projekt, för att stärka barnperspektivet i utvecklingsprocesserna.

Att integrera PAR i grundskolorna som en del av läroplanen skulle innebära många fördelar för både elever och kommun. En kontinuerlig dialog och ömsesidigt kunskapsbyte kopplat till stads- och trafikplaneringen hade möjliggjort barn och unga delaktiga samtidigt som kommunerna får en större tillgång till barns perspektiv.

Det är inte otänkbart att detta i sin tur skulle leda till att fler barn och unga intresserar sig för stads- och trafikplanering som i sin tur skulle ge ett incitament till en barnvänligare planeringsprocess. Ett ökat samarbete mellan barn och kommun skulle även möjliggöra en mer utbredd användning av Berglund et al. GIS-modell och på så sätt främja ytterligare kunskapsbyte. Det finns gott om möjligheter att bryta kunskapsbarriärer när det gäller samarbete mellan barn och vuxna, men det kräver insatser och att vuxna inser fördelarna med att inkludera barnen som fullvärdiga samhällsmedborgare.

8.3.1 Barns kunskapsunderlag utifrån grundskolornas trafikundervisning

Barns medverkan i beslut om sin miljö är en förutsättning för förståelse om demokrati och samhällsform. Skolans arbete med trafik, miljö och samhällsplanering ska ge elever insikter och kunskaper om hur vi skapar ett långsiktigt hållbart samhälle och transportsystem (Björklid et al. 2013). Stadsrummet genererar ständigt nya frågor och möjligheter för lärande. Närsamhälle och trafik kan fungera ömsesidigt generativt men för detta krävs kunskap (Björklid, 2005).

1936 blev trafikundervisningen obligatorisk i de svenska skolorna (Trafikverket, 2015). Trafikkunskap handlade då enbart om att barnen skulle lära sig trafikregler och trafikvett för att undvika olyckor. Trafikundervisningen utvecklades så småningom till att förespråka en tillämpning av kunskaperna i en realistisk trafikmiljö och samverkan mellan skola, hem samt samhälle skulle eftersträvas. Inställningen att barn inte hörde hemma i trafikmiljöerna pga. olycksriskerna ersattes med att inställningen att det var bäst att lägga grunden för trafikfärdigheterna på ett så tidigt stadium som möjligt så att kunskaperna kunde utvecklas under hela skoltiden (ibid). Denna uppfattning ändrades så småningom till föreställningen att barn har mycket begränsade möjligheter att anpassa sig till de krav som trafikmiljön ställer. Därför ansågs det i första hand vara trafikmiljön och gaturummet som skulle förbättras för att barn ska kunna röra sig säkert. Regelinläring och beteendeträning konstateras vara ineffektivt. 1994 försvinner de detaljerade anvisningar om trafik i skolan. Skolornas rektorer blir ansvariga för att det kunskapsövergripande området trafik behandlas ämnesövergripande, något som kvarstår i dagens läroplan LP11 (ibid). Enligt Skolverket (2016) ska trafikundervisningen enligt LP11 omfatta såväl trafiksäkerhet och trafikregler som resor, transport, miljö och samhällsplanering.

8.3.2 Barn behöver bättre kunskapsunderlag

Hur mycket grundkunskap barn och unga har hemifrån, kan variera enormt. Därför blir skolans undervisning en mycket viktig aspekt när det handlar om barns kunskapsmöjligheter till medbestämmande och inflytande i den fysiska planeringen. Trafik- och miljöfrågor är de större kunskapsområdena som skolan har ett särskilt ansvar för (De Laval, 2015) men lever skolorna upp till detta ansvar? Under de senaste decennierna har trafikundervisningen gått från en ytterlighet till en annan, från uppfostring och strikta kunskapskrav till ett diffust inslag som knappt nämns i läroplanen.

Kanske är det just trafik- och närmiljöstudiernas osynlighet i läroplanen som gjort att flera undersökningar (NTF, 2002) och (KAK, 2014) visar på stora kunskapsbrister hos dagens barn och unga? Orsaken till de bristande kunskaperna ansågs enligt Forskning & Framsteg (2002) bero på för litet information trots att skola och kommun har ett särskilt ansvar för att ge eleverna utbildning i just trafik- och miljöfrågor (De Laval, 2015). Även forskare riktar stark kritik mot dagens trafikundervisning och anser att barn och unga i större utsträckning bör få lära sig hur trafiken fungerar i verkligheten och att skolan borde hjälpa barnen att få inflytande över sitt eget närområde (De Laval, 2015)

För att veta om trafikundervisningen är effektiv måste den rimligtvis utvärderas löpande men någon utvärdering har inte gjorts trots de dystra siffrorna i NTF:s undersökning. Skolverket hänvisar till material som erbjuder stöd till skolorna om hur trafikundervisning kan genomföras och två telefonmöten per år med Trafikverket, SKL och NTF. Någon antydning till tillsyn finns inte vilket är alarmerande utifrån de kunskapsbrister som presenterats. Tillsynes erbjuds barn och unga inte det kunskapsunderlag som krävs för delaktighet och inflytande i stads- och trafikplaneringen.

9. Diskussion och slutsats

De slutsatser som kan dras utifrån detta arbete är att det krävs en rad insatser för att barn och ungas inflytande och delaktighet i stads- och trafikplaneringen ska tillämpas så som Barnkonventionen föreskriver. Dels skulle barn och ungas roll i barnkonventionen behöva förtydligas. I dagsläget görs en mängd olika tolkningar av konventionens artiklar vilket påverkar själva grundtanken med barns rätt till medbestämmande.

Klarare direktiv skulle med stor sannolikhet få en främjande inverkan på synen av barn och unga som fullvärdiga samhällsmedborgare. En tydligare definition av vad som ska anses som barnperspektiv är också önskvärt. Begreppet barnperspektiv använts idag för lättvindigt och borde rimligtvis innebära att barn och unga på något sätt görs delaktiga i samhällsplaneringen. Förslagsvis skulle en barnkonsekvensanalys vara obligatorisk om aktörerna inte anser att det är möjligt att göra barn och unga delaktiga i planeringsprocessen. I detta fall krävs det dock att barnkonsekvensanalyser förses med vissa mallar för vad analysmodellen ska innefatta. Genom att dra upp mallar för barnkonsekvensanalyser, kan analyserna återanvändas i fler projekt och på så sätt även tas med när projekten utvärderas. Det skulle även vara möjligt att ställa olika projekt mot varandra i en utvärdering. Samtliga insatser bildar ett ramverk för kommunerna att arbeta efter och blir ett sätt att garantera att barnens perspektiv alltid beaktats. Detta i sig ställer också krav på utbildning för såväl vuxna/planerare som barn för att det ska bli möjligt att stävja kunskapsbarriärer och säkerställa fungerande samarbeten.

När det gäller barnperspektivet på internationellt plan, finns det även indikationer på att UNICEF:s CFC-initiativ skulle behöva struktureras upp bättre. Städer bör få certifiera sig som barnvänliga endast i de fall man arbetat efter samtliga nio byggstenar och rimligtvis i korrekt ordning. Genom att ställa krav på certifiering, uppmuntras städerna till att följa den modell som tagits fram istället för att starta processen från olika nivåer, uppifrån eller nedifrån, eller med en kombination av olika ingångspunkter som blir svåra att utvärdera.

Vidare blir det i detta arbete även synligt att barn och unga inte erbjuds det kunskapsunderlag som krävs för att de ska få möjlighet att utöva sin rätt till delaktighet i samhället. Genom att göra trafik kunskap och närmiljöstudier näst intill osynliga i läroplanen, sänder man också ut signaler till skolorna att ämnena inte är så viktiga. NTF:s undersökning blir närmast ett kvitto på att samhället har misslyckats. Rimligen borde ämnena skrivas in bättre i läroplanen och med tydligare målsättning. Förslagsvis bör uppmärksamhet riktas mot 1968-års läroplan som förespråkar att:

Eleverna ska ges tillfälle att tillägna sig kunskap om olika trafikmiljöer, trafikregler och olika trafikantgruppers situation samt beteende i trafiken. Med tillägg att det är bäst att lägga grunden för trafikfärdigheterna på ett så tidigt stadium som möjligt så att kunskaperna kan utvecklas under hela skoltiden.

Trafik som ämne ska samordnas med annan verksamhet i skolan, när en naturlig anknytning erbjuds. En tillämpning av kunskaperna i en realistisk trafikmiljö förespråkas och ska vara regelbundet återkomma på alla stadier. Samverkan mellan skola, hem och samhälle ska eftersträvas (Trafikverket, 2015).

Ironiskt nog känns 1968 års formulering mer modern än de få meningar som presenteras i dagens läroplan och går mer i linje med arbetet att förse barn och unga med kunskapsunderlag för att förstå stadens uppbyggnad och infrastruktur.

Men det är inte enbart dagens läroplan som skulle behöva ses över. Skolverkets passivitet gällande skolornas arbete med trafikkunskap och närmiljöstudier bör också uppmärksammas. Det finns klara indikationer på att barn inte får den lagstadgade utbildning de har rätt till och ändå sker ingen granskning. Förslagsvis bör en större utredning på uppdrag av Regeringen, genomföras av samtliga Sveriges grundskolor för att få en konkret och rättvis bild av hur det egentligen står till med den nuvarande läroplanen och de ämnen och målsättningar som finns. Samhället behöver en bättre bild av barn och ungas kunskaper, inte minst om de ska få en ärlig chans att bli delaktiga i samhällsbyggandet.

10. Referenser

Arbetsmiljöverket (2017). Källa hämtad 2018-04-25.

<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/skyddsombud-och-arbetsmiljoombud/elevskyddsombud/#5>

Archar, D. (2006). *The moral and political status of children*. Public Policy Research, Vol. 13, No 1, pp. 6-12.

Barnombudsmannen (2008). *Uppnå kvalitet i beslut som rör barn och unga*.

https://www.barnombudsmannen.se/globalassets/dokument-for-nedladdning/publikationer/faktablad/faktablad2_uppna11.pdf

Barnombudsmannen (2017). Källa hämtad 2018-04-24.

<https://www.barnombudsmannen.se/barnombudsmannen/om-oss/>

Berglund, U., Nordin, K. (2007). *Using GIS to Make Young People's Voices Heard in Urban Planning*. Built Environment 33 (4): 469–481.

Björklid, P. (2005). *Lärande och fysisk miljö – En kunskapsöversikt om samspelet mellan lärande och fysisk miljö i förskola och skola*. Myndigheten för skolutveckling.

Björklid, P., Gummesson, M. (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden*.

Björklid-Chu, P. (1974). *Kartläggning av barns aktiviteter inom två moderna bostadsområden*. Byggforskningen sammanfattningar R57:1974.

Bosco, J., Joassart-Marcelli, P. (2015). *Participatory planning and children's emotional labor in the production of urban nature*. Department of Geography, San Diego State University, USA.

Boverket (2018). Källa hämtad 2018-05-06. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/krav-pa-tomter/friyta-for-lek-och-utevistelse-for-forskolor-och-skolor/>

Brandberg, T. (2014). *Unga i trafiken – vem bär ansvaret?* På uppdrag av Kungl. Automobilklubben (KAK). Stockholm 2014

Brennan, S (2002). *What Rights (If Any) Do Children Have?* From The Moral and Political Status of Children, Archard, D., M. Macleod, C. Print publication date: 2002. Published to Oxford Scholarship Online: November 2003. Print ISBN-13: 9780199242689.

Brighouse, H (2002). *What Rights (If Any) Do Children Have?* From The Moral and Political Status of Children, Archard, D., M. Macleod, C. Print publication date: 2002. Published to Oxford Scholarship Online: November 2003. Print ISBN-13: 9780199242689.

Bryman, A. (2008) *Samhällsvetenskapliga metoder*. Upplaga 2.

Cele, S., Ekman Ladru, D. (2015). *Participation, consultation, confusion: professionals' understandings of children's participation in physical planning*. Article in *Children s Geographies*, January 2015.

Childfriendlycities.org (Källa hämtad 2018-08-06)

Dansk Naturvidenskabsformidling (2012). *Masseeksperiment 2012 – koncentration og smag*. Forskningscenter OPUS, Institut for Fødevarevidenskab vid Københavns Universitet och Institut for uddannelse og pædagogik vid Aarhus Universitet. http://www.abc-abc.dk/Om/ABC/~media/ABC2013/PDF/Resultater_Masseeksperimentet.ashx

De Laval, S. (2015). *Bygga stad för barn – En kunskapsöversikt om barn och ungdomar, täta stadsmiljöer och metoder för delaktighet och barnkonsekvensanalys*. Arkus #73.

Derr, V., Tarantini, F. (2016). *Because we are all people: outcomes and reflections from young people's participation in the planning and design of child-friendly public spaces*. *Local environment The International Journal of Justice and Sustainability* 21:12.

Dragutinovic, N., Twisk, D. (2006). *The effectiveness of road safety education*. R-2006-6. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands.

Emanuel, M., Malmö stad (2014). *Cykelstaden Malmö 1870–2000*.

Forskning och Framsteg. (2002). *Barn har dåligt trafikvett*. Ur F&F 3/2002. (Källa hämtad 2018-03-31) <https://fof.se/tidning/2002/3/barn-har-daligt-trafikvett>

Griffin, J (2002). Do Children have Rights? From The Moral and Political Status of Children, Archard, D., M. Macleod, C. Print publication date: 2002. Published to Oxford Scholarship Online: November 2003. Print ISBN-13: 9780199242689.

Gökmen, H., Tasci, B-G. (2016). *Children's Views about Child Friendly City: A Case Study from Izmir*. MEGARON 2016;11(4):469–482.

Halldén, G. (2003). *Barnperspektiv som ideologiskt eller metodologiskt begrepp*. Hämtat ur forskning i Sverige, årgång 8, nr 1–2, Göteborgs universitet.

Hart, R. (1997). *Children's participation: the theory and practice of involving young citizens in community development and environmental care*. Earthscan, London.

Hyllie.com. Källa hämtad 2018-05-08.

<http://www.hyllie.com/haallbarhet.aspx>

Ingmarsson, N. (2004). *Bilkultur i Malmö – Hur en bilstad blir till*. Gridlunds förlag. ISBN 9789178446605.

Johansson, K. (2011). *Adolescents encounters with public space – safety and mobility in relations to individual and contextual factors in Sweden*. Department of public health sciences, Division of global health (IHCAR), Karolinska institutet Stockholm Sweden.

Kylin, M. (2003). *Children's Dens*. Department of Landscape Planning Alnarp, the Swedish University of Agricultural Sciences

Kylin, M., Bodelius, S. (2015). *Riktlinjer för lek? – Svenska kommuners arbete med planering av platser för barn*. Reflektioner kring hur föreställningar om barn och barndom påverkar utformningar av staden. Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning. Rapport 2015:21.

Lundström, M., Nordström, M. (2001). *Att känns sin stad – barn och ungdomar upptäcker sin närmiljö*.

Länsstyrelsen Västra Götaland (2009). *Barnkonventionen i den fysiska planeringen*.
<http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollectionDocuments/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/planeringsunderlag/barnkonventionen.pdf>

Länsstyrelsen Västra Götaland (2018). Barns rättigheter, barnperspektiv och barnkonsekvensanalyser. Källa hämtad 2018-05-28.
<http://www.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Sv/manniska-och-samhalle/manskliga-rattigheter/Barnperspektivet/Pages/default.aspx>

Malmö stad. (2010). *Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, MC och cykel i Malmö*. Antagen september 2010.
<https://malmo.se/download/18.4027ea8b12af75326fc80003818/1491301815368/Parkeringspolicy+och+parkeringsnorm+slutligt+f%C3%B6rslag+antagen+av+KF.pdf>

Malmö stad (2014). *Översiktsplan för Malmö – Planstrategi*. Antagen av Kommunfullmäktige 22 maj 2014.
https://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d6ac4/1491302698823/OP2012_planstrategi_antagen_140522.pdf

Malmö stad. (2015 a). *Trafiksäkerhetsstrategi för Malmö 2015–2020*.
https://malmo.se/download/18.41768749161d675215aae90/1520352069340/tss_korrad+20160929_utanskartillwebb.pdf

Malmö stad (2015 b). *Fördjupning av översiktsplan för södra Hyllie*.
<https://malmo.se/download/18.5f3af0e314e7254d70e613e5/1491301624843/S%C3%B6draHyllieutst%C3%A4llningsf%C3%B6rslag.pdf>

Malmö stad. (2016 a). *Friytor vid förskolor och skolor – riktlinjer från stadsbyggnadsnämnden i Malmö.*

Malmö stad. (2016 b). *Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö.* Antagen av kommunstyrelsen 2 november 2016.

<https://malmo.se/download/18.6091505415853b0f76212997/1491301648723/Plan+f%C3%B6r+samh%C3%A4llsservicens+markbehov+i+Malm%C3%B6.pdf>

Malmö stad. (2016 c). *Trafik- och mobilitetsplan – För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö.*

https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf

Malmö stad. (2017 a). *Hyllie stadsdelspark – drömmar och behov.* Workshop 1 om Hyllies nya stadsdelspark den 9 och 20 november 2017.

Malmö stad (2017 b). *Hyllie stadsdelspark – behov och rumslighet.* Workshop 2 om Hyllies nya stadsdelspark den 7 december 2017.

Malmö stad. (2017 c). *The Embassy of Sharing.*

https://malmo.se/download/18.7ca5714f16006f8b31123d/1511955013049/2017-06-12_Embassy+of+Sharing_A3.pdf

Nilsson, N. (2003) *Barnperspektiv på planeringen.* IPA – barns rätt till lek. Version 1.

Nour, O. E. H. M. (2013). *Building Child Friendly Cities in the MENA region.* Springer Science+Business Media Dordrecht and UNESCO Institute for Lifelong Learning 2013. Arab Urban Development Institute (AUDI), Riyadh, Saudi Arabia.

OMEP Sverige. (2009) *Barns delaktighet i det fysiska rummet - Svenska OMEP:s utvecklingsprojekt med stöd av Allmänna arvsfonden 2007–2009.*

Regeringskansliet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet.*

https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf

Riksrevisionen (2004) *Barnkonventionen i praktiken*. RiR 2004:30.

https://www.riksrevisionen.se/download/18.78ae827d1605526e94b2e028/1518435477992/RiR_2004_30.pdf

Skolverket (2016) *Läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet 2011*. Reviderad 2016.

Sveriges kommuner och landsting (SKL) *Trafiksmart – om trafik i lärande för hållbar utveckling* (2012). <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-775-7.pdf?issuusl=ignore>

Sveriges kommuner och landsting (SKL), *Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?* (2013.) <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-956-0.pdf?issuusl=ignore>

Skolverket (2011). *Läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet 2011*. https://www.skolverket.se/om-skolverket/publikationer/visa-enskild-publikation?_xurl_=http%3A%2F%2Fwww5.skolverket.se%2Fwtpub%2Fws%2Fskolbok%2Fwtpubext%2Ftrycksak%2Fblob%2Fpdf2575.pdf%3Fk%3D2575

Socialdepartementet (1979). *SOU 1979:28, Betänkande av barnolycksfallsutredning*. Statens offentliga utredningar.

Timperio, A., Crawford, D., Telford, A. & Salmon, J. (2004). *Perceptions about the local neighborhood and walking and cycling among children*. *Preventive Medicine*, 38 (1), 39–47.

Trafikanalys (2015). *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14

Trafikverket, SKL, Skolverket, Polisen, NTF (2010) Stöd till skolans arbete med trafik – Gemensamt underlag och några exempel.

https://www.trafikverket.se/contentassets/73e67fe116514a8b85d161c26c8d9da9/stod_till_skolans_arbete_med_trafik_gemensamt_underlag_och_nagra_exempel.pdf

Trafikverket (2015). *Trafik i skolan – en historisk beskrivning*.

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/barn-och-unga-i-trafiken/barn-och-narsamhalle/Skolans-arbete-med-trafikfragor/Trafik-i-skolan---en-historisk-beskrivning/>

UNICEF (2005) *Child Poverty in Rich Countries 2005 - The proportion of children living in poverty has risen in a majority of the world's developed economies*. Innocenti Report Card No.6. UNICEF Innocenti Research Centre, Florence.

<https://www.unicef-irc.org/publications/pdf/repcard6e.pdf>

UNICEF: Innocenti Research Centre (2009). Innocenti Social Monitor 2009. *Child Well-Being at a Crossroads: Evolving challenges in Central and Eastern Europe and the Commonwealth of Independent States*.

https://www.unicef.org/romania/ism_2009.pdf

UNICEF (2018). Källa hämtad 2018-04-25. Utbildningsdepartementet, *Redovisning av uppdrag om trafikundervisningen i grundskolan* Dnr U2003/4669/S, Stockholm.

<https://unicef.se/barnkonventionen>.

UNICEF (2018). Källa hämtad 2018-08-12. *Barnkonventionen blir svensk lag 2020*.

<https://blog.unicef.se/2018/06/13/barnkonventionen-blir-lag/>

Whitzman, V., Worthington, M., Mizrachi, D. (2010) *The Journey and the Destination. Matter: Child-Friendly Cities and Children's Right to the City*. Built Environment Volume 36, Number 4, 5 December 2010, pp. 474–486 (13). Alexandrine press.

10.1 Lagtexter

Lag (1993:335) om Barnombudsman

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1993335-om-barnombudsman_sfs-1993-335

Förordning (1993:710) med instruktion för Barnombudsmannen

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1993710-med-instruktion-for-_sfs-1993-710

Plan och bygglag (2010:900)

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

10.2 Intervjuer

Ewa Elfgren, rektor på Hyllievångskolan, Malmö (2018-05-20)

Jonas Jiborn, landskapsarkitekt Edges (2018-05-07)

Liljewall Arkitekter (2018-04-20)

Wingårdh arkitektkontor (2018-04-23)

10.3 Mailkorrespondens

Emily Evenäs, transport och urban planering på Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad.

Eva Delshammar, landskapsarkitekt på Gatukontoret, Malmö stad.

Jannice Engman, projektledare nyproduktion MKB fastigheter.

Lotta Cederfeldt, trafikpedagog på Gatukontoret, Malmö stad.

Tommie Hedin, skolverkets upplysningstjänst.