

BARN I DEN FYSISKA PLANERINGEN

BARNPLAN FÖR ESLÖVS TÄTORT - med fokus på rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet



examensarbete av karolina nilsson
blekinge tekniska högskola
sektionen för teknokultur, humaniora och samhällsbyggnad
2006

SAMMANFATTNING

Den fysiska närmiljön är viktig för alla människor men särskilt viktig för barns utveckling. Barn utgör ungefär 20 % av vår befolkning och är en heterogen grupp med olika behov och förutsättningar. Barn har bland annat enligt FN:s barnkonvention och Plan- och bygglagen rätt att delta i den fysiska planeringen.

Historiskt har barns medverkan och utrymme i den fysiska planeringen varit begränsad. Först på 1960-talet fick barndomen ett egenvärde, som stärktes ytterligare när FN:s barnkonvention antogs år 1990.

Barns behov i den fysiska planeringen är framförallt rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet. Detta behov begränsas av den ökande biltrafiken - som också kräver flest liv och svårast skador på barn. Barn saknar upp till 12-13 års ålder de fysiska och psykiska förutsättningarna för att kunna hantera komplexa trafiksituationer. Bland annat är syn och hörsel inte fullt utvecklad, de är kortare och syns inte lika lätt och ser inte, koncentrationsförmågan är inte utvecklad, de är spontana och impulsiva med mera.

Aktionsradien ökar med ökad ålder, liksom reslängderna och det självständiga resandet. En stor andel barn skjutsas av föräldrar till skola och fritidsaktiviteter och denna andel ökar hela tiden. Detta skapar trafikproblem vid framförallt skolor. Bilresandet för både vuxna och barn är mer omfattande på fritiden än det arbetsplats- och skolrelaterade resandet.

Liksom bebyggelsen tenderar fritidsaktiviteter att bli alltmer utspridda i städerna och detta skapar sämre förutsättningar för att barn självständigt ska kunna förflytta sig på ett säkert sätt.

Det finns flera metoder att arbeta med barn i den fysiska planeringen. Det absolut viktigaste är att fråga barnen och låta de berätta om sin situation. Det ger ett förbättrat beslutsunderlag och ofta känner barn till sin närmiljö mycket detaljerat. Detta examensarbete prövar en ännu icke beprövad metod - barnplan - för

Eslövs tätort. Barnplanen begränsas till barn i åldern 10-12 år. Eslöv ligger centralt i Skåne och tätorten har drygt 16 000 invånare. Södra stambanan passerar genom staden och är grunden till stadens tillkomst och utveckling. Eslöv är en kompakt stad med trädgårdsstadsidealet som grund.

Tätorten Eslöv har studerats utifrån faktorer som särskilt påverkar barns rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet. En enkätundersökning har gjorts, där en femteklass på varje skola inom tätorten fick besvara frågor om resvanor, fritidsaktiviteter och vilka platser som upplevs som farliga, trygga, roliga, tråkiga etc.

Barn i Eslöv reser till/från skola främst med cykel/till fots, men många barn skjutsas. Till fritidsaktiviteterna är andelen skjutsande barn högre. Eslövs gatunät är i enlighet med trädgårdsstaden uppbyggt enligt rutnätsprincip och detta har både fördelar och nackdelar för barns rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet. Rutnätet har en ”silande” effekt vilket innebär att trafikmängderna inte blir så höga, men samtidigt kan det komma bilar ”överallt”. Därför är det särskilt viktigt att säkerställa de korsningspunkter där flödena med barn är höga, så att barriärer minskas/elimineras. Eslöv har goda förutsättningar för att vara en säker och tillgänglig stad för barn.

De åtgärder som föreslås syftar till att främst dämpa hastigheter på biltrafik i de punkter där koncentrationen av barn är höga. Två gatusträckor inklusive korsningar har valts ut - delar av Solvägen/Trehäradsvägen och Västerlånggatan. Genom att säkerställa en låg hastighet i de punkter uppnås en högre säkerhet och tillgängligheten och rörelsefriheten ökar för barnen.

Barnen är vår framtid - använd deras kunskap och skapa förutsättningar för rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet!

© Karolina Nilsson, 2006

Barn i den fysiska planeringen , barnplan för Eslövs tätort
- med fokus på rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet

Handledare: Sven-Allan Bjerkemo

Examinator: Anita Larsson, docent och universitetslektor
vid Sektionen för teknokultur, humaniora
och samhällsbyggnad på Blekinge Tekniska
Högskola

Grafisk form: Författaren

Century Gothic, Garamond

Kartor: Kartor är gjorda av författaren med underlag
från Eslövs kommun, med undantag för
kartor tagna ur STRADA

Tryck: KFS i Lund AB, Lund

Nyckelord: barnplan, fysisk planering, tillgänglighet,
trygghet, säkerhet

bakgrund

Den fysiska närmiljön är viktig för alla människor. Den fysiska närmiljön har en mycket stor betydelse för barns utveckling och däribland behovet av rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet.

Barn utgör cirka 20 % av vår befolkning och är en heterogen grupp med olika mognad, utveckling, kunskap och förståelse etc. Detta innebär olika behov i den fysiska miljön, men behovet av rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet är de tre begrepp som jag anser är mycket relevanta för denna grupp i den fysiska miljön.

Sverige antog 1990 FN:s barnkonvention som innebär en skyldighet att arbeta för att barns rättigheter genomförs och förbättras. Barn är enligt FN:s barnkonvention människor mellan 0-18 år. Barnkonventionen består av fyra grundprinciper som utgör grundsynen i barnperspektivet och dessa är följande:

- Rättigheterna i konventionen gäller alla barn utan diskriminering (artikel 2)
- Barnets bästa ska alltid komma i första rummet vid alla åtgärder som rör barn (artikel 3)
- Barnet har rätt till sitt liv och till optimala förutsättningar att utvecklas (artikel 6)
- Barnet har rätt att göra sig hört och få sina åsikter respekterade (artikel 12)

För Sveriges kommuner innebär barnkonventionen en skyldighet att leva upp till FN:s barnkonvention enligt riksdag och regering.

Kommunerna bör upprätta handlingsplan/policydokument för hur kommunen avser att tillämpa, använda och arbeta in barnkonventionen i kommunens vardagliga arbete. (Barnombudsmanen, 2001)

Även i Plan- och bygglagen regleras rättigheterna för barn. Lagen reglerar medborgarnas rättighet att delta i samhällsplaneringen och eftersom lagen inte sätter några åldersgränser för medborgarnas rättighet att delta – har alla har samma rättighet och skyldighet – alltså även barn.

Det finns olika sätt att tillgodose barns behov i den fysiska planeringen. FN:s barnkonvention föreslår en metod för användning inom alla områden - Barnkonvensanalyser (även förkortat BKA) - ett verktyg vars syfte är att tydliggöra konsekvenser för barn på ett konkret och strukturerat sätt. Vägverket arbetar med BKA och är den myndighet som arbetat med och kommit allra längst med denna arbetsmetod (Barnombudsmanen 2004). En annan metod kan vara att göra en barnplan, ett begrepp som myntades då Länsstyrelsen i Skåne år 2002 arbetade fram rapporten ”Hur beaktas barns intressen i fysisk planering?” (Sellers & Lindberg 2002). Syftet med en sådan plan är att tydliggöra barns villkor i samhället och att en plan av detta slag kan användas som underlag i den fysiska planeringen (på samma sätt som en grönsplan, cykelplan eller energiplan används).(Sellers & Lindberg 2002)

problemformulering och syfte

Antalet dödade och allvarligt skadade barn har minskat de senaste åren. Detta förklaras främst av att barns rörelsefrihet begränsats kraftigt de senaste tio, femton åren av det ökade trafik- och transportarbetet. Rörelsefrihet, tillgänglighet och säkerhet i den fysiska miljön har stor betydelse för barns utveckling.

Syftet är att på en principiell nivå beskriva problem, svårigheter och konflikter för barn i den offentliga fysiska miljön, baserat på barns förutsättningar och behov av rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet. Vidare är syftet att utifrån detta kunskapsunderlag pröva en ännu icke beprövad metod – att utforma ett förslag till barnplan för en medelstor stad i Skåne (Eslöv). Till denna ska även ett förslag till åtgärdsprogram tas fram. Genom en barnplan visas hur en kommun kan konkretisera arbetet med att förverkliga FN:s barnkonvention inom den fysiska planeringen.

frågeställning

del 1

- Vilka behov har barn, som påverkas av den fysiska planeringen och utifrån ett barnperspektiv?
- Vilka behov är viktigast att tillgodose utifrån de mentala och fysiska förutsättningar barn har samt utvecklingen av dessa?

del 2

- Hur ser barns situation ut i Eslövs tätort med bakgrund av de förutsättningar och behov barn har?
- Vilka åtgärder bör göras i Eslöv för att förbättra för barns situation, baserat på enkätundersökning, platsstudier och kunskap?

avgränsning

Uppsatsen berör endast den offentliga fysiska miljön för barn. I del 2, barnplan, begränsas åldern på barn till 10-12 år. Denna avgränsning grundar sig främst på att barn i denna åldern ofta får röra sig fritt inom relativt stora ytor, men har ändå inte full frihet att röra sig på egen hand.

Kunskapsunderlaget är generellt och övergripande för barns offentliga fysiska miljö, medan barnplanen utgår från Eslövs tätort med dess förutsättningar och egenskaper för 10-12-åriga barn.

tillvägagångssätt/metod

Uppsatsen är delad i två delar. Första delen utgörs av ett kunskapsunderlag sammanställt framförallt utifrån litteraturstudier. Först beskrivs barn i den fysiska planeringen, med historisk tillbakablick på stadsbyggandet ur ett barnperspektiv, ett urval av lagar, rekommendationer och dokument redovisas. Därefter beskrivs för ämnet relevanta begrepp som har särskild betydelse för barn. Detta åtföljs av en beskrivning av grundläggande fakta om barn, såsom utveckling, olycksstatistik samt trafikens och närmiljöns betydelse för barns utveckling. Till sist presenteras kortfattat ett fåtal metoder för att arbeta med barn i den fysiska planeringen.

Den andra delen av uppsatsen syftar till att konkretisera kunskapen från kunskapsunderlaget och för att visa ett exempel på hur FN:s barnkonvention kan förverkligas inom den fysiska planeringen. Detta görs genom att utföra en så kallad barnplan för Eslövs tätort, begränsad till barn mellan 10 och 12 år. Eslövs tätort analyseras utifrån olika aspekter som har betydelse för barn och framförallt sådant som påverkar barns rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet. Sist i andra delen presenteras ett förslag till åtgärdsprogram.

För att få barnens perspektiv på Eslövs tätort har en enkätundersökning utförts. Enkätundersökningen utfördes i maj 2005, i en femteklass på respektive skola inom Eslövs tätort (totalt sex skolor och 119 barn). Barnen kom både inifrån Eslöv samt från byar utanför tätorten. Frågorna i enkäten handlade om barnets resvanor, fritidssysselsättningar samt vilka platser som de upplevde som bra, roliga, säkra respektive farliga, otäcka, läskiga, tråkiga. De fick markera skolväg, målpunkter och ovannämnda platser på kartor och motivera sina svar. Resultatet av enkäterna presenteras i barnplanen och enkäterna finns som bilaga.

fallstudie Eslöv

Eslövs kommun ligger i Mellanskåne och har drygt 30 000 invånare, varav cirka 16 000 i centralorten Eslöv. De senaste åren har det skett en stor inflyttning – framförallt av barnfamiljer. Detta har medfört ett ökat behov av bostäder, service, utökad/effektiva förskole- och skolverksamhet etc. Eslövs tätort har till antal ökat mest av kommunens tätorter men även de andra orterna i kommunen har blivit populära att flytta till.

Ur stadsbyggnadssynpunkt är Eslöv en typisk järnvägsort, med industrier på ena sidan av järnvägen (östra) och bostäder på den andra (västra) - inspirerad av trädgårdsstadens ideal (stadsplanen från 1913, ritad av Erik Bülow-Hube). Kring stationen och de centrala delarna dominerar stenstaden med rutnätet som struktur. Staden är centriskt uppbyggd kring stadskärnan. Tillgängligheten för biltrafik är hög och gång-/cykelvägnätet är väl utbyggt men saknar dock sammanbindande länkar i de centrala delarna. Det finns tre stora grönområden i Eslöv - Husarängen, Trollsjöparken och Allmänningen, där Trollsjöparken är hjärtat av dessa. (Eslövs kommun, 2003)

Stadens utveckling och utbyggnad har historiskt sett skett relativt ojämnt. Utbyggnaden av Eslöv var som kraftigast under 1910-1920-talet (främst villabebyggelse, kring Trollsjöparken) samt i början på 1950-talet (både bostäder och livsmedel- och verkstadsindustri). Tillväxten på 50-talet fortsatte in på 1960-1970-talen men dämpades i slutet av 1970-talet. Genom denna ojämn utbyggnad har Eslöv kommit att bli en relativt kompakt stad med tydligt urskiljbara årsringar. Stadskärnan är av riksintresse för kulturmiljövården, genom rutnätet – den täta, stadsmässiga och småskaliga karaktären. (Eslövs kommun, 2003)

Eslövs kommuns översiktsplan antogs den 25 februari 2002 av kommunfullmäktige och ett stadsbyggnadsprogram för Eslövs tätort är antaget 2004-10-25. En fördjupning av översiktsplanen för Västra Eslöv, som syftar till att möjliggöra för 1200-1800 nya bostäder i västra Eslöv fram till år 2020 är antaget 2005-10-31. En fördjupning av översiktsplanen för Östra Eslöv har påbörjats under hösten. Parallellt pågår detaljplanearbete i västra delarna av staden, vars syfte är att förtäta staden ytterligare. Efterfrågan på tomter i Eslöv är stort, i dagsläget finns cirka 260 personer/familjer i tomtkö (2005-12-20).

Eslövs kommun arbetar tillsammans med Vägverket i det så kallade MöTs-arbetet (miljö och trafiksäker kommun) som är en del av Vägverkets nationella satsning på Hållbart resande. Projektets huvudsyfte är att förändra beteende och attityder i trafiken för att skapa en miljövänlig, tillgänglig och säker trafik. Under våren 2005 påbörjas arbetet med en tillgänglighetsplan och kommunen är pilotkommun för det nya planeringsverktyget TRAST (TRafik för en Attraktiv STad).¹

Vad gäller kommunens fysiska planering finns i dagsläget inget policydokument eller någon handlingsplan över hur kommunen avser att efterleva FN:s barnkonvention. Däremot användes barns

¹ Christina Mattsson, Eslövs kommun

kunskaper och åsikter i den översiktliga planeringen, både för Översiktsplan 2001 och Förkdjupning av översiktsplan för Västra Eslöv. Avdelning gata/park på samma Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen arbetar årligen med barn genom en rad aktiviteter för att öka deras kunskaper om trafik. Trafikundervisning, trafikuppdraget, trafiktävling, klasstrampet är exempel på dessa aktiviteter. De tre förstnämnda aktiviteterna riktar sig till kommunens fjärdeklasser medan klasstrampet riktar sig till årskurs 4-6. Enkäter om barns färdvägar, färdmedel och synpunkter på skolvägen har genomförts vid flera tillfällen. För skolskjutsningen har nyligen en inventering av hållplatserna gjorts².



Eslöv i Skåne. Bild från <http://gis.kristianstad.se/kartago/gdc/index.asp?kommun=eslov>.



del

1

KUNSKAPSUNDERLAG

BARN I DEN FYSISKA PLANERINGEN

"Om vi lyssnade lika dåligt på våra vuxna vänner som på våra barn, skulle vi snart inte ha några vänner kvar"

Swärd, Anne

Fysisk planering handlar om exploatering eller skydd och bevarande av mark och vatten. Uppgifterna för den fysiska planeringen är att utveckla en ändamålsenlig och långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur, att anpassa den tekniska infrastrukturen till och utvecklas med hänsyn till miljökrav och naturens kretslopp, att skapa en rik och levande vardagsmiljö samt att förbättra det lokala inflytandet (Nyström 1999).

Barn är alla människor under 18 år och detta innebär ungefär 20 % av vår svenska befolkning. Denna stora grupp av människor har liksom flera andra grupper i samhället särskilda behov i den fysiska miljön för att kunna använda sig av densamma. Det är viktigt att barnen synliggörs i den fysiska planeringen. Barnen är vår framtid!

historisk tillbakablick - barn i den fysiska planeringen

I detta avsnitt görs en tillbakablick i tiden med start från mitten av 1800-talet, då de stora och för barnens miljö avgörande samhällsförändringarna startade. Tillbakablickens är uppdelad i *stadsbyggnad* och *lekmiljöer*.

stadsbyggnad

Faktan är i huvudsak hämtat från Unga är också medborgare (Boverket 2000) där inget annat anges.

Flera faktorer har påverkat barns livsmiljö de senaste århundradena. Störst påverkan har dock industrialiseringen och bilismen haft som har begränsat barns livsrum och försämrat livsmiljön. *Industrialiseringen* innebar stor befolkningsomflyttning och framförallt ökande andel boende i städer/tätorter från landsbygd. *Bilismen* fick sitt genombrott på 1950-talet och förändrade avsevärt bebyggelsemönstret.

Byggnadsstadgan från 1874 syftade till att avlägsna mörker, dålig luft och trängsel som kommit att bli en alltmer vanlig egenskap i städerna. Stadskärnan innehöll alla dåtidens bekvämligheter och var främst avsett för det välbärgade borgerskapet. De mindre välbärgade fick bosätta sig utanför stadskärnan. *Ordning* ett viktigt begrepp. Barnen liksom vuxna fick rätta sig efter dessa regler. På innergårdarna fick barnen leka, som dock inte var särskilt lekvänliga. Den rådande kvaliteten var låg och undermålig för barn att växa upp i.

År 1907 kom nästa byggnadsstadga som tog större sociala och lokala hänsyn. Detta resulterade i nya park- och trädgårdsstäder – glesa och gröna ytterstäder med relativt stadsmässiga egenskaper. Under 1930-talet kom egnahemsområdena att bli populära både

som flerfamiljsbostäder och enfamiljshus. Detta gynnade barns utevistelse. Trafiken blev redan nu ett problem - både hästskjutsar och bilar trängde upp de gående på trottoarerna och gatan som social mötesplats för barn och vuxna eliminerades.

Efter andra världskriget var landets ekonomiska tillväxt snabb och de tekniska och ekonomiska möjligheterna ansågs nästan obegränsade. Det ökande välståndet ledde i sin tur till en ökad biltäthet (Åström 1993). Bilismen formade det nya moderna samhället och resulterade i både koncentration och utspridning av staden. Bostäder och arbetsplatser började skiljas åt och förbands genom stora trafikleder.

Bostadsområdet tillkom som ett nytt inslag i stadsbilden, där folkhemmet skulle byggas. Bilen möjliggjorde byggande längre ut från staden. Kraven på lekutrymme för barnen ökade och målet var att ”kvarterselekplatser” skulle finnas på minst 150 meters avstånd från bostaden, lekpark och bollplaner inom 400 meter. (Åström 1993). Innerstaden blev en alltmer oattraktiv boendemiljö eftersom boendet blandades med verksamheter. Istället renodlades innerstädernas kommersiella funktion och centrum utvidgades. Stadsdelarna blev glesa och avstånden till centrum blev inte längre möjligt att gå eller cykla till. Trafikplaneringen fick nya principer att rätta sig efter, SCAFT-normerna (1968) som innebar en uppdelning av trafikslagen.

Under miljonprogrammets tidsperiod fick barn och barndom ett egenvärde, och samhällets började att se barn som en individer, med rätt till respekt med mera. Miljonprogrammets byggande resulterade trots goda intentioner till att barns närmiljö försämrades, både för att det blev så glest bebyggt och för att boende i höghus minskade utevistelsen för barnen. (Nilsson, N. 2003) Från 1960-talet och framåt forskades det alltmer kring barns uppväxtvillkor, barns perspektiv och barns rättigheter. Efterhand fick barns del-

aktighet och inflytande allt större betydelse. Under 1980-talet kom nya lagar som Plan och bygglagen och Socialtjänstlagen. År 1990 trädessutom FN:s barnkonvention i kraft. Byggnadet inriktades alltmer på komplettering och förtätning av staden, gågator infördes, hamnområden exploaterades/exploateras.

lekmiljöer

Avsnittet är i huvudsak hämtat från Unga är också medborgare (Boverket 2000) där inget annat anges.

Medvetenheten om barns behov av lekmiljöer för barn har funnits sedan slutet av 1800-talet. Lekplatsen som stadsbyggnadselement kom från England (Mårtensson 2004) och kom som en åtgärd för att få bort barnen från gatan och för att barnen ansågs slita på parkerna. Syftet var att få bort barnen från parkerna och att lära dem att ta hand om parkerna. Lekparkerna/-platserna sågs som viktiga för barns utveckling och som en viktig förebyggande barn- och ungdomsverksamhet.

År 1902 anlades de första lekplatserna, då i Stockholm. År 1936 fanns förslag på att anställa särskilda ”parkanter” som skulle se till barnen. Stockholm utgjorde föregångare för både övriga svenska städer men även för våra grannländer. Senare uppstod, med inspirationen från Danmark, så kallade bygglekplatser som främjade den fria leken och skapandet på ett annat sätt än lekparkerna/-platserna. Även här fanns vuxna ledare. Lekplats som företeelse i bostadsområdena kom på 1950-talet och innehöll sandlådor, gungor, rutschkanor och klätterställningar.

Säkerhetstänkandet kring lekpark/-platser har alltid varit starkt i Sverige och diskussionen om av att de skulle vara spännande uppkom först på 1960-talet. Då kom även tankarna fram om att lekparkerna/-platserna skulle vara en lekmiljö för alla barn.

År 1969 utkom en betydelsefull bok om barns lek och behov på lekplatser. Nic Nilsson beskriver i denna bok – ”Plats för lek” – bland annat att barns förutsättningar och behov är olika i olika åldrar, som bland annat innebär ett behov av olika typer av lekplatser. Det finns tydliga riktlinjer att följa, dels med olika typer av lekplatser riktade till barn i olika åldrar och dels vilka mått och typer av lekredskap de bör innehålla. Det beskrivs också de ekonomiska bitarna kring lekplatsplanering och vilka val som bör göras. (Nilsson 1969)

I utredningar om barns utemiljö på 1970-talet konstaterades att arbetet med barns lek borde inriktas på att göra hela utemiljön tillgänglig för lek och mer pedagogisk. Utevistelsen skulle vara trygg och stimulerande. Samtidigt ansågs ändå lekplats och lekpark som viktiga delar i den demokratiska uppfostran för barn, en miljö som kunde kompensera för stadsmiljöns brister och en plats för fysisk träning. Rekommendationer utfärdades för trafiksäkerhet i bostadsområdena och likaså anvisningar utifrån ålder och ålderns olika aktionsradier.

Lekparker, lekplatser och bygglekplatser hade nu funnits under en längre tid och utvärderingar gjordes, som dessvärre visade att miljöerna inte blivit så bra som det var tänkt. Bland annat kom lekredskapen in allra sist i planeringen och dessa passade inte det behov barn har. Dessutom användes inte lekredskapen särskilt mycket i relation till antalet barn som passerade/uppehöll sig här. Fortfarande arbetades inte MED barn, utan bara FÖR barn, vilket innebar att barnen inte tillfrågades.

År 1980 inrättades Barnmiljörådet, ett statligt råd vars syfte var att skapa stimulerande och säkra uppväxtmiljöer och intresset för barnens eget perspektiv ökade.

delaktighet och inflytande

Nedanstående information är hämtad från Barnets bästa – från vision till verklighet (Barnombudsmannen 2001a) där inget annat anges.

Delaktighet och inflytande har stor betydelse för barn. Barn utvecklas av att vara delaktiga och ha inflytande, både som enskilda individer och grupp/grupper. Självförtroende, självkänsla och självtillit blir bättre hos barnet samtidigt som demokratin stärks och utvecklas.

De reella möjligheterna för barns delaktighet och inflytande är idag små och därmed går samhället miste om värdefull kunskap och kompetens. Barn har inte rösträtt i kommunala val, de är inte valbara till förtroendeposter och kan endast genom förmyndare begära laglighetsprövning av kommunala beslut. Eftersom många uppfattningar och känslor grundläggs i barndomen borde det vara särskilt angeläget att barn ges möjlighet till delaktighet och inflytande.

Det finns enligt Barnombudsmannen en stor klyfta mellan barns faktiska inflytande och aktuell lagstiftning inom området. Här anges också att frågor som rör fysisk planering saknar barn och ungas medverkan, delaktighet och inflytande. Barnombudsmannen har föreslagit en lagändring i Plan- och bygglagens portalparagraf om att det vid beslut ska tas särskild hänsyn till barnets bästa.

Skolan är en naturlig och viktig arena för inflytande och delaktighet för barn. Barns medverkan förbättrar beslutsunderlaget. Ansvaret för beslutet ska dock ligga på beslutsfattarna. Barnens synpunkter och åsikter är viktiga att ta hänsyn till, men barn ska inte tillmätas större ansvar än de kan hantera – och detta ligger i den vuxnes bedömning att göra. Barnens åsikter ska tillmätas

betydelse efter ålder och mognad och barnen får aldrig ges större ansvar än vad som är rimligt. Barn har även rätt att använda vilket uttrycksmedel de finner lämpligt och med hjälp av utbildade pedagoger kan hjälpa till att lyfta fram vad barnet menar.

Maria Kylin konstaterar i sin avhandling ”Från koja till plan” att det är svårt att överföra barns perspektiv till fysiska planer. De fysiska gränserna för planerna försvårar möjligheten att hålla en öppen dialog och hitta alternativa lösningar. Därför behöver barn medverka tidigt i processen innan gränserna är fastlagda. Vidare konstaterar Kylin att planerare och barn beskriver miljöer på helt olika sätt, där barnet är mer fokuserat på detaljer kopplat till upplevelser, medan planeraren beskriver miljön på en generell och mer övergripande nivå utifrån funktionen. Därför menar Kylin att barnperspektiv inte bör diskuteras utifrån planritningar utan från barns egna platser och upplevelser kring dessa. (Kylin 2004)



lagar och politiska dokument som berör barn i samhällsplaneringen.

Flera lagar och dokument berör barn och unga i samhällsplaneringen och nedan beskrivs ett urval av dessa – FN:s barnkonvention, Plan- och bygglagen samt Transportpolitiska målen. Beskrivningen syftar endast till att ge en grund och förståelse för de allra mest väsentliga lagar och dokument som på ett eller annat sätt berör barn och fysisk planering.

fn:s barnkonvention

FN:s barnkonvention antogs av FN:s generalförsamling den 20 september 1989. Konventionen är ett folkrättsligt bindande avtal som bekräftades av Sveriges riksdag 1990 (Barnombudsmannen 1999). Den andra september 1990 började konventionen gälla i Sverige. Regering och riksdag har det yttersta ansvaret för att den genomförs. Sverige var ett av de drivande länderna och ett av de första länderna som bekräftade den. Endast USA och Somalia är inte bundna till den formellt. Innan FN:s barnkonvention kom till fanns deklarerationer som syftade till att förbättra barns situation. Ingen av dessa var juridiskt bindande och hade därför begränsad genomslagskraft. (Barnombudsmannen 1999; Barnombudsmanen 2001a & Barnombudsmannen 2001b)

I Genève finns en FN-kommitté för barnets rättigheter (barnrättskommittén) som övervakar de stater som ratificerat konventionen så att den levs upp till och förverkligas. (Barnombudsmanen, 2005)

Barnkonventionen innehåller totalt 54 artiklar, varav 41 stycken är sakartiklar som bör läsas som helhet och inte delas. Konventionen består av fyra huvudprinciper, fyra artiklar - artikel 2, 3, 6 och 12. Dessa ska ligga till grund i studien av övriga artiklar i konventionen:

Artikel 2 – Rättigheterna i konventionen gäller alla barn utan diskriminering

Diskrimineringsförbudet gäller alla barn, oavsett barnets eller föräldrars eller vårdnadshavares ras, hudfärg, kön, språk, religion, politiska eller annan åskådning, nationella etniska eller sociala ursprung, egendom, handikapp, börd eller ställning i övrigt. Konventionen innefattar alla barn som befinner sig i landet. Diskrimineringsförbudet gäller all diskriminering – barn får inte diskrimineras i förhållande till andra grupper av barn eller vuxna. Staten är skyldig att konkreta åtgärder för att säkra att lagstiftningen åtföljs.

Artikel 3 – Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som berör barn

Artikeln utgör konventionens portalbestämmelse. Den innebär att alla åtgärder som rör barn ska beaktas med bakgrund av barnets bästa och detta gäller alla typer av åtgärder, privat som offentlig. Bestämmelsen innebär också att skydd, vård och lagstiftning ska vara i enlighet med barnets bästa. Även vid frågor som inte direkt nämns i sakartiklarna ska barnets bästa vara utgångspunkt.

Artikel 6 – Barnet har rätt till sitt liv och till optimala förutsättningar att utvecklas

Artikeln ska vara vägledande i tolkningen av sakartiklarna. Konventionsstaterna ska erkänna varje barns rätt till livet och ska ytterst försöka säkerställa barnets överlevnad och utveckling.

Artikel 12 – Barnet har rätt att göra sig hört och få sina åsikter respekterade

Artikeln innebär att barnet har rätt att uttrycka sin mening i alla frågor som rör barnet och att barnet ska respekteras. Åsikter ska tillmätas betydelse i förhållande till barnets ålder och mognad. Artikeln är uppdelad i två delar där den ena delen betonar barnets rätt till delaktighet och inflytande och andra delen som är inriktad på hur barnet ska ges möjlighet att komma till tals.

Övriga artiklar i konventionen innehåller artiklar om övriga rättigheter som barn har och som ska eftersträvas i de länder som ratificerat konventionen. (Barnombudsmannen 2001a)

Portalbestämmelsen - artikel 3 - ”Barnets bästa” utgör alltså grunden i konventionen och ska ge vägledning i hur sakartiklarna ska tolkas. Den ska även användas som instrument/vägledning vid eventuell konflikt mellan de olika sakartiklarna eller mellan olika nationella lagar eller lagregler. Portalbestämmelsen kan även användas som ett utvärderingsinstrument, för att utvärdera lagar eller åtgärder som inte täcks av konventionen. (Socialdepartementet 1997)

Efter att konventionen trädde i kraft har det gjorts mycket i Sverige för att förverkliga den. Bland annat har svensk lagstiftning i förhållande till konventionen setts över och i vissa fall ändrats, en myndighet som ska företräda barn och ungas intressen har inrättats (Barnombudsmannen), en särskild kommitté – Barnkommittén – har tillsatts för att göra en bred översyn av den svenska lagstiftningen m.m. (Barnombudsmannen; 2001)

Riksdagen antog 1999 en nationell strategi för att förverkliga barnkonventionen (prop. 1997/98:182). Det som framförallt berör samhällsplaneringen är att för statliga beslut som rör barn ska en barnkonskvensanalys utföras, kunskaper om barnkonventionen ska läras ut i yrkesgrupper som ska arbeta med barn, barnkompetensen i kommuner och landsting ska stärkas, system bör inrättas i kommuner och landsting för att följa upp hur barnets bästa förverkligas exempelvis genom barnplaner/barnbilagor etc. samt att barns och ungdomars inflytande och delaktighet ska utvecklas i samhälls- och trafikplaneringen. (Barnombudsmannen 1999)

plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen innehåller bestämmelser om planläggning av mark, vatten och ombyggnad. Syftet med lagen är att *”främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer”*. (SFS 1987:10) Översikts- och detaljplanering är grunden i den fysiska planeringen i Sverige.

Allmänhetens inflytande är en viktig del i Plan- och bygglagen och till allmänheten hör också barn. Barn har särskilda behov, precis som andra grupper i samhället, som hänsyn måste tas till och planeras efter. Barn har således rätt att lämna synpunkter på kommunala planer. För att få barns åsikter krävs dock att möte, information eller dylikt sker på barnets/barnens villkor och utifrån deras kunskaper. Dessutom behöver det som tidigare beskrevs, ske tidigt i processen innan gränserna är fastlagda.

transportpolitiska mål

Avsnittet är i huvudsak hämtat från Vägverkets hemsida och Vägverkets och Skolverkets skrift ”Trafik, miljö och samhällsplanering” där inget annat anges (Vägverket 2005e och Vägverket & Skolverket 2000).

Regering och riksdag har i enlighet med regeringens proposition 1997/98:56 ”Transportpolitik för en hållbar utveckling” fastställt mål och delmål för transportpolitiken. Dess övergripande mål är att *”åstadkomma ett transportsystem som är miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart och som på sikt uppfyller alla delmål”*. Delmålen för transportpolitiken är följande:

1. ett tillgängligt transportsystem
2. en hög transportkvalitet
3. en säker trafik

4. en god miljö
5. en positiv regional utveckling
6. ett jämställt transportsystem

Vägverket har på sin hemsida refererat till propositionen ”Transportpolitik för en hållbar utveckling” (1997/98:56) som bland annat påtalar att barnens behov ska vara en av utgångspunkterna för beslut om transportsystemet. Vägverket har även gått genom delmålen och tolkat dessa utifrån ett barnperspektiv och nedan refereras dessa slutsatser. Resultatet är endast förslag på hur vi kan se på de olika delmålen med ett barnperspektiv.

Delmålet om ett *tillgängligt transportsystem* handlar om att verksamheter och transportsystem ska vara tillgängligt för alla medborgare – alltså även barn. Tillgängligheten är ofta sämre för de som inte har bil och enligt regeringen ska en utveckling mot ett bilberoende motverkas, för att möjliggöra för alla att delta i samhällslivet. För barn innebär behovet av tillgänglighet att självständigt kunna transportera sig i samhället utan att hänvisas till vuxnas skjutsande eller tvingas utsätta sig för livsfara.

Delmålet om *en hög transportkvalitet* handlar om att transportererna utförs för att förbättra människors livskvalitet. Detta är behov som ligger utanför transportområdet men som påverkas av desamma. Att se på detta delmål med ett barnperspektiv kan enligt Vägverket innebära att barnen ska kunna leka och röra sig fritt utomhus i närsamhället, kunna ta sig till/från kamrater/vuxna, skola/fritidsaktiviteter/kulturaktiviteter.

Delmålet om *en säker trafik* utgår framförallt från nollvisionens mål om att dödsfall och allvarliga skador är oacceptabla. Vägverket menar att transportsystemet ska anpassas till människans fysiska, psykiska och sociala förutsättningar. De senaste årens nedgångar i dödsfall/allvarligt skadade barn i trafiken grundas till stor

del av att barnens rörelsefrihet har minskat. Framförallt ska barns skolvägar säkras för att uppnå delmålet.

Delmålet om *en god miljö* innebär att människors hälsa inte ska försämrans av transporter. Detta innebär att transportsystemet till utformning och funktion ska anpassas till krav på hälsosam livsmiljö för alla. För barn ska möjligheterna att självständigt ta sig till närliggande natur- och parkområden finns. Framförallt ska transportsystemet gynna skolbarnens miljö och tillgång till natur- och friluftsområden. Bullerstörningar och luftföroreningar bör minskas till för barn ofarliga nivåer, då de är mer känsliga än vuxna för detta.

Det nästsista delmålet – *en positiv regional utveckling* innebär att skillnader i möjlighet att utvecklas mellan olika delar av landet ska utjämnas samt att nackdelar av långa transportavstånd ska motverkas. Detta har stor betydelse för barn som inte bor i tätort. Barn ska kunna gå i skolan och delta i kultur- och fritidsaktiviteter utan långa resor och utan att behöva bo utanför hemorten.

Det sista transportpolitiska målet – *ett jämställt transportsystem* innebär att kvinnors och mäns olika behov i transportsystemet ska tillgodoses och att möjligheten att påverka systemets tillkomst, utformning och förvaltning ska vara lika. Både kvinnors och mäns värderingar och önskingar ska ha samma dignitet.

sammanfattning barn i den fysiska planeringen

- Bilen och industrialiseringen är det som har påverkat barnen allra mest. För barnen har det bland annat inneburit försämrade boendemiljöer utan lekytor, långa avstånd till aktiviteter med mera.
- Tidigt upptäcktes problemen med barns bristfälliga närmiljöer. Lekplatser inrättades som stadsbyggnadselement. Dock har framkommit att själva lekplatsen i sig används en kort tid, miljön runt omkring lekplatsen är det som lockar mer. Ju äldre barnen blir desto mindre används dessa platser.
- De reella möjligheterna för barns delaktighet och inflytande är idag små.
- Flera lagar och politiska dokument för den fysiska planeringen påverkar barn och reglerar deras möjligheter och rättigheter till både deltagande och rätt att påverka sin situation. De som jag ansett viktigast för detta examensarbetets inriktning är FN:s barnkonvention, Plan- och bygglagen och de transportpolitiska målen.



BEGREPP OCH DEFINITIONER

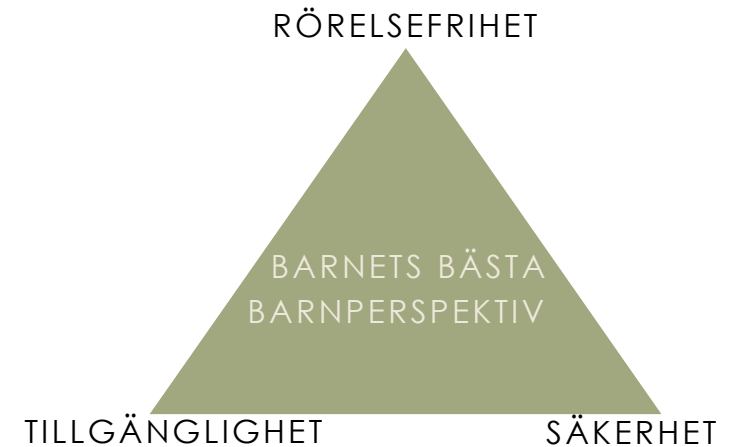
"Knopar, knutar, lösa band...
Hur ska vi skydda våra barn utan
att inskränka deras rörelsefrihet,
utan att dämpa deras lust och
nyfikenhet på livet?"

Swärd, Anne

Det finns många begrepp som kan kopplas till barn och fysisk planering. Detta kapitel syftar till att förklara de begrepp som jag efter litteraturstudier upplevt som de mest väsentliga att förstå för att arbeta med barn i den fysiska planeringen.

Begreppsförklaringen syftar till att ge en förståelse för vad begreppen i själva verket innebär samt dess koppling till fysisk planering.

Begreppen "barnets bästa" och "barnperspektiv" är kanske de viktigaste och mest *grundläggande* begreppen. Dessa två begrepp ligger som grund och ska genomsyra hela arbetet. Begreppen rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet är begrepp som främst anger barns *behov* i den fysiska planeringen.



barnets bästa

Begreppet är mångtydigt och ger utrymme för tolkning (Barnombudsmannen 2001a). Tolkningsmöjligheten är både en fördel och nackdel enligt Barnombudsmannen. Det kan innebära dels att barnets åsikt och det enskilda barnet får större utrymme och dels att det finns en risk att beslutsfattare tolkar på sitt eget sätt och att barnets likhet inför lagen äventyras. (Barnombudsmannen 2001b).

FN:s barnkonventions portalbestämmelse – artikel 3 ”Barnets bästa” – ska ge vägledning i hur sakartiklarna ska tolkas och denna artikel ska användas vid eventuell konflikt mellan sakartiklarna. Även vid konflikter mellan nationella lagar och lagregler kan portalbestämmelsen vara till stöd, samt att den kan användas vid utvärdering av lagar eller åtgärder som inte täcks av barnkonventionen. Vid exempelvis besparingskrav ska en barnkonsekvensanalys göras, som visar hur detta påverkar barnets bästa och hur barnets bästa beaktats i beslutsfattandet. (Socialdepartementet 1997)

Begreppet barnets bästa är det begrepp inom barnkonventionen som analyserats allra mest. Grunden i tolkningen av begreppet bör enligt Barnombudsmannen ligga i ”respekten för barnets fulla människovärde och integritet”, det vill säga respekt för barnets grundläggande behov (fysiska och mentala behov - exempelvis mat, kläder, kärlek, trygghet med mera) och barnets möjlighet att påverka sitt eget liv. (Barnombudsmannen 2001a)

Barnets bästa handlar framförallt om att *utgå från barnets förutsättningar och behov* och inställningen och uppfattningen av detta påverkas även av värderingar, politik, sociala/ekonomiska strukturer med mera. (Barnombudsmannen 2001a) Det är beslutsfattarens/ -nas ansvar att bestämma vad som är barnets bästa för ett beslut. Det kräver kunskap om barns behov och förutsättningar samt

kunskap om hur samtal med barn bör föras och hur tolkningar utifrån dessa samtal bör göras. För att lyckas med en riktigt tolkning av barnets bästa krävs förmåga att *kunna kommunicera med barn, förmåga att sätta sig in i barnets situation* samt att *vinna barnets förtroende*. (Barnombudsmannen 2001a) Familjerättsexperten John Eekelaar menar att barnets bästa kan avgöras antingen genom att beslutsfattaren gör en bedömning utifrån vetenskap och beprövad erfarenhet eller att fråga barnet, som själv får uttrycka sin uppfattning i frågan. Dock menar Eekelaar att det allra bästa resultatet fås genom att kombinera de två sätten. (Socialdepartementet 1997)

Enligt Socialdepartementets (1997) har innebörden av barnets bästa två aspekter – en kollektiv och en individuell, det vill säga vad som är bäst för en grupp barn respektive ett enskilt barn. Dessa kan komma i konflikt med varandra, att flera barns bästa kan strida mot det enskilda barnets bästa. Vid sådana eventuella konflikter påtalar Socialdepartementet/regeringen vikten av att se konventionen som en helhet och relationen mellan de grundläggande principerna – artiklarna 2, 3, 6 och 12. Detta innebär att särskild hänsyn ska tas till barnets rätt till icke-diskriminering, till sitt liv och till optimala förutsättningar att utvecklas samt till att göra sig hört och få sina åsikter respekterade. Vidare påtalas vikten av att prata med barnet/barnen med bakgrund av barnets rätt att göra sig hört och få åsikterna respekterade.

Principen om barnets bästa är förankrad i grundlagen och gäller all samhällsplanering. Således ska principen genomsyra exempelvis alla läroplaner, skolplaner, stadsplaner, trafikplaner med mera. (Socialdepartementet 1997)

barnperspektiv

Att lägga ett perspektiv på beslut och verksamheter har kommit att bli alltmer vanligt och att anlägga ett perspektiv med mainstreamkaraktär innebär att verksamheten/beslutet ska genomsyras av ett visst perspektiv på alla nivåer, som exempelvis jämställdhet. Det innebär att det aktuella perspektivet ska ingå som en del i allt arbete och utföras av ordinarie personal. (Barnombudsmannen 2001a)

Barnperspektiv är liksom begreppet barnets bästa ett mångtydigt och föränderligt begrepp (Rasmusson, B, 2002). Enligt Barnombudsmannen (2001a), innefattas begreppet av tre synsätt; de vuxnas syn på barn, samhällets syn på barn och barnets egen syn på sin tillvaro. Bodil Rasmusson (1994) menar att barnperspektiv i grunden handlar om att se olika beslutsalternativ ur barns synvinkel genom att ta reda på hur barn uppfattar sin egen situation, men även att analysera vilka konsekvenser ett beslut kan få för barn. Barnperspektiv enligt barnkonventionen avser både barnet som individ och barn i kollektiv bemärkelse och Bodil Rasmusson menar att barnperspektiv handlar om dels *vuxnas perspektiv på barn* och dels om *barns perspektiv på den egna tillvaron*.

Vägverket framhåller på sin hemsida att barnperspektiv ...

...innebär att vuxna bör sätta sig in i och försöka förstå barns situation. Att ha ett barnperspektiv i beslutsfattandet innebär att se olika beslutsalternativ ur barnets synvinkel och att noga analysera vilka följder ett beslut kan få för ett barn eller för barn som grupp. Att ha ett barnperspektiv innebär vidare att den vuxne ser barnet som expert på sin egen situation. Men det är i sista hand den vuxne som utifrån ett vuxet perspektiv, kunskaper och erfarenheter måste fatta beslut och ta ansvar för beslutet.

(Vägverket 2005e)

Enligt Regeringen (Socialdepartementet 1997) är utgångspunkten i barnperspektivet att de länder som ratificerat barnkonventionen ska ha respekt för barnets fulla människovärde och integritet samt för att barndomen har ett egenvärde. Rapporten betonar vikten av att det finns flera barnperspektiv.

Bodil Rasmusson (1994) beskriver Alfred Oftedal Telhaugs tankar från 1991 om att barnperspektivet kan betraktas som en ny station i barnens frigörelseprocess, som pågått under de senaste århundradena. Alfred har urskiljt tre faser i denna process där det började inom borgerskapet att barnet sågs som en vuxen i miniatyr, att barndomen saknade egenvärde och endast fungerade som förberedelse för vuxenlivet. Fas två innebar en framväxt av den moderna barn- och ungdomspsykologiska forskningen, vars syfte var att kartlägga barn utveckling för att kunna forma och kontrollera barnet med fostran som skulle vara effektiv. Den tredje fasen pågår nu och handlar om att barnet ytterligare frigörs och individualisering.

rörelsefrihet

Rörelsefrihet är ett begrepp som är särskilt viktigt i relation till barns och ungas utveckling (Barnombudsmannen 2001a) och betyder att kunna röra sig fritt i en säker miljö.

Rörelsefrihet för barn har betydelse för både barnen och deras föräldrar. För barn innebär brist på rörelsefrihet att utvecklingen hämmas. Föräldrarna slits ofta mellan att ge barnen frihet för utveckling och utforskande och att skydda sina barn, som den ökande bilismen förstärker. Flera forskare har påpekat att minskningen av trafikolyckor med barn inblandade beror på att barnens rörelsefrihet har begränsats. Uppfattningen av trafikmiljön hos barnens föräldrar spelar stor roll i detta avseende, då föräldrarnas oro och stress på grund av barnens begränsade rörelsefrihet gör att föräldrarna skjutsar sina barn i allt högre utsträckning, även korta sträckor. Detta leder i sin tur till att trafikmiljön kring skolor och fritidsaktivitetslokaler blir allt farligare och därmed är en ”ond cirkel” igångsatt. (Vägverket 2005a)

Barn har idag mindre möjligheter att självständigt röra sig i närmiljön än förr. En brittisk studie från 1971 visade på att 80 % av barn i åldern sju till nio år fick gå till skolan själva. År 1990 hade denna siffra sjunkit till endast 15 %. Enligt två svenska studier, utförda av Pia Björklid och Krister Spolander, kom inte samma drastiska förändring för barns rörelsefrihet fram, men det gick dock att skönja en nedgång. I trafikseparerade områden var rörelsefriheten större för barn än i trafikintegrerade. Likaså visade undersökningarna att rörelsefriheten var mindre för barn som bodde i innerstadsområde jämfört med om de bodde i ytterkant. (http://www.vv.se/templates/page3____334.aspx, 2005-02-05)

Barriärer begränsar barns rörelsefrihet. Barriärer kan vara järnvägar, vägar, parkeringar med mera. Det kan räcka med en liten brist

i planeringen för att en barriär ska uppstå – kanske en saknad länk i gång-/cykelnätet mellan skola och hem, hem och lek område/lekplats/grön område. (Vägverket 2005a)

Louise Nyström skriver i sin artikel ”Kottar och legobitar” (Nyström, L & Lundström, M 2001) om att Sverige ännu inte har lika stora problem med barns begränsade rörelsefrihet som USA även om vi är på väg åt det hållet. Hon beskriver i sin artikel att vi genom komplettering och återanvändning kan förnya och förbättra de städer vi har för att återskapa förlorade stadskvaliteter och återge barnen sin rätt till rörelsefrihet.

För barn i skolålder handlar rörelsefriheten framförallt om att självständigt kunna ta sig till skolan samt fritidsaktiviteter. Dessa skiljer sig mycket i olika åldrar.

säkerhet

Säkerhet är ett relativt brett begrepp med flera olika förklaringar. Det som har störst koppling till fysisk planering är ”tillstånd som ej innebär fara”. (Norstedst svenska ordbok 1996) Säkerhet diskuteras ofta tillsammans med begreppet risk. Säkerhet är en förutsättning för att barnet ska utvecklas men är inte tillräckligt för att tillgodose barnets utveckling. Säkerhet handlar inte om att eliminera alla risker barnet utsätts för i den fysiska miljön utan att kontrollera och åtgärda de risker som utgör hot mot hälsa och välbefinnande. Barn ska i sin närmiljö ges möjligheter till att tryggt kunna leka och röra sig fritt med utmaningar och spänning utan att de skadas allvarligt eller dödas. (SOU 2003:127)

För lekmiljöer finns idag säkerhetsstandarder – SS-EN, som exempelvis innehåller skyddsavstånd mellan och omkring gungor, rutschkanor med mera som krävs. Standarden utvecklas över tid och syftar till att hålla en hög säkerhetsnivå på redskapen. Ofta är redskapen av mycket hög standard vid införskaffandet, men med väder och vinds spår kan det innebära fara för barnens säkerhet. (Folkhälsoinstitutet 2001)

I Inger Anderssons ”För säkerhets skull” (1993) skriver Inger att säkerheten hör samman med spänning och stimulans. Håller en plats ”alltför hög” säkerhet, söker sig barnet till mer utmanande platser och utsätter sig kanske genom detta för större risker än om platsen hade kunnat erbjuda mer spänning och stimulans.

För den fysiska planeringen är begreppet säkerhet också brett. Exempelvis har den sociala situationen i ett samhälle betydelse för säkerheten och således kan även familjesituation, segregation med mera innefattas i detta begrepp. Det kan rent fysiskt handla om allt från att säkerhet på lekplatser till att barn känner sig trygga att passera en hårt trafikerad gata. Således är alltså begreppet svårt

att förklara och handlar mycket om vad varje enskild människa uppfattar som säkerhet inom den fysiska planeringen.



[5]

tillgänglighet

Tillgänglighet är ett även det ett brett begrepp som används på många olika nivåer i samhället. Tillgänglighet betyder enligt **Nationalencyklopedin** möjligheter att ta del av något eftersträvansvärt. (1995, band 18) För att kunna mäta tillgänglighet krävs därför att det eftersträvansvärda definieras, som således kräver analyser av människors livsstilar och vad de strävar efter. En annan beskrivning av begreppet kan enligt Boverket vara att tillgänglighet består av både närhet och nåbarhet. Boverket menar vidare att tillgänglighet ofta innebär konflikter mellan olika gruppers behov – barn, äldre, yrkesverksamma etc. beroende på hur indelningen görs. Därför behöver avvägningar göras och dessa bör göras lokalt. Tillgänglighet bör även vara ett grundkrav i stadsplaneringen och detta kräver samordning och kunskap. (Boverket 2002)

Eftersom begreppet tillgänglighet är ett så brett och komplext begrepp har Boverket delat upp det (Boverket 2002):

Fysisk tillgänglighet – att kunna ta sig fram i staden utan att stoppas upp av fysiska hinder

Psykisk tillgänglighet – att förstå, uppfatta och våga använda staden och dess möjligheter.

Social tillgänglighet – att kunna träffa andra människor och att kunna delta i stadens liv.

Organisatorisk tillgänglighet – att ha tillgång till användbar information och service inför resan

Ekonomisk tillgänglighet – att ha råd att använda lämpliga färdmedel.

Mats Reneland menar i sin rapport (2004) att tillgänglighet framförallt handlar om den ”lätthet” olika typer av målpunkter kan nås. Lättheten är beroende av stadens struktur och vilka start-/målpunkter som är aktuella. Lättheten kan mätas i den tidsupplösning eller kostnaden för den som fordras. Lättheten beror på vilket färdmedel som används, när förflyttningen ska ske (tidpunkter, årstid etc.) samt på vem man är - barn, funktionshindrad etc.

Tillgänglighet i diskussioner inom stadsplaneringen handlar ofta om transportsystemets tillgänglighet och framförallt tillgänglighet för äldre och/eller handikappade personer. Barn utgör som tidigare nämnt ungefär 20 % av befolkningen (barn i åldern fyra till tolv år uppgår till nästan en miljon personer), vilket innebär att dessa borde vara lika självklara i diskussionerna om tillgänglighet med tanke på de fysiska och mentala begränsningar de har. (Boverket 2002).

Tillgänglighet för barn i den fysiska planeringen innebär liksom för övriga grupper av människor att självständigt kunna ta del av samhällets funktioner. För att uppnå en tillgänglig stad krävs kunskap, samordnade insatser och att den fysiska miljön utformas med omsorg och medvetenhet från helhet till detalj. (Boverket 2002) Noggrannhet och eftertänksamhet för hur bebygges och verksamheter utformas och lokaliseras är viktigt för tillgängligheten till transporter. För barn innebär behovet av tillgänglighet att självständigt kunna transportera sig i samhället utan att hänvisas till vuxnas skjutsande eller tvingas utsätta sig för livsfara. (Vägverket 2005e)

Barn behöver korta avstånd till viktiga målpunkter för att det ska vara tillgängligt - skola, lekplatser, hållplatser med mera. Barriärer som exempelvis järnvägar, vägar/gator med mycket trafik samt att barns målpunkter blivit mer utspridda försvårar tillgängligheten.

GRUNDLÄGGANDE FAKTA OM BARN

"Så snart ett barn bottnar, ger det sig ut på djupare vatten"

Swärd, Anne

Detta kapitel redovisar grundläggande fakta om barn som kan hjälpa till att förstå barns behov i den fysiska planeringen.

Först kommer aktuell olycksstatistik för barn idag i Sverige redovisas, oavsiktliga skador som kan härledas till den fysiska planeringen. Trafiken är den allra största olycksrisken för barn – den kräver flest liv och orsakar flest svårt skadade. Nästa avsnitt fokuserar på barns utveckling generellt. Därefter kommer barn och trafik behandlas i ett eget avsnitt. Det fjärde avsnittet handlar om vilken betydelse leken har för barn, som till viss del överlappar nästa avsnitt om närmiljöns betydelse.

Barn har i alla tider använt sig av leken som ett sätt att fånga, vidareutveckla, förstå eller uppfylla sina önskedrömmar. Även när barn tvingats stjäla sig till lektid så har den funnits med i deras liv. Leksförmågan är det mest utmärkande draget hos barn.

(Folkhälsoinstitutet 2001)

olycksstatistik för barn

År 1999 fanns det i Sverige 1 947 299 barn, varav 113 336 var utlandsfödda. Av de nästan två miljonerna barnen, går 960 000 barn i grundskolan och 300 000 i gymnasiet. (Nilsson 2002)

Den vanligaste dödsorsaken för barn i Sverige skador. De vanligaste skadorna barn åsamkas sker i särskilda barnmiljöer, det vill säga lekplatser, skolgårdar med mera, är på grund av fall. De allvarligaste skadorna sker då barnet får i sig giftigt medel, drunknar eller i trafiken. (Folkhälsoinstitutet 2001)

Totalt skadas 200 000 barn per år och pojkar skadar sig oftare och allvarligare än flickorna. Det är även skillnader mellan olika åldrar, regioner samt sociala grupper för både antalet olyckor och olyckornas allvarlighetsgrad. Barn i fattiga familjer skadas mer liksom barn till ensamstående, barn med många syskon, missbruk hos föräldrarna med mera. (SOU 2003:127)

Vid studie av vilka olyckor som är vanligast för respektive åldergrupp, enligt ”Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling” kan följande utläsas (SOU 2003:127):

- 0-3 år Flest skador i hem och bostadsområde. Fallolyckor dominerar.
- 4-6 år Flest skador i hem och bostadsområde, men även skador i förskola och skola är vanliga. Fallolyckor dominerar, men även kollision med andra barn samt klämskador är vanliga.
- 7-12 år Skadorna mellan hem/bostadsområde och sport-/idrottsplatser är jämnt fördelade. Fallskador dominerar, men även kollision med barn, föremål och djur är vanliga.
- 13-17 år Flest skador på sport-/idrottsplatser, följt av trafiken. Fall dominerar, men även kollision med andra barn, föremål och djur är vanliga.

Olycksfallen för barn från fem år sker framförallt utomhus. Olycksriskerna förändras allteftersom samhället förändras – exempelvis skateboard, inlines etc. (Andersson, 1993)

Vatten tillhör ett av de mest farliga lekelementen för barn. Olyckorna har sedan femtiotalet dock minskat stadigt, men fortfarande utgör drunkning en av de mest vanliga dödsorsakerna för barn. Vattendjup på ett par centimeter kan räcka för att ett barn ska drunkna. Brunnar måste säkras med läsbara lock, fallskydd etc. (Andersson 1993)

olyckor i trafiksystemet

Eftersom trafiken kräver flest liv och allvarligast olyckor hos barn redovisas aktuell statistik nedan. Flera studier har visat att barn upp till 12-13 år inte kan anpassas till trafiken på grund av fysiska och psykiska begränsningar (läs mer i Barns utveckling och Barn och trafik) Trafikfaran är ofta känd där olyckor sker av både barnen och de vuxna. (Folkhälsoinstitutet 2001)

Barnens rörelsefrihet har som tidigare nämnts begränsats kraftigt. Barnen är äldre innan de får ge sig ut i trafiken självständigt och föräldrarna skjutsar barnen, så kallad riskkompensation. (Vägverket 2005b)

Ungefär 60 % av dödsfallen för barn upp till femton år är orsakas av trafiken. Andelen för barn mellan 15-18 år är hela 80 %. (Vägverket 2005a) Av de barn som dödats till följd av vägtrafikolyckor mellan 1987-2000 var den vanligaste dödsorsaken när barnet varit passagerare i bil (både flickor och pojkar). Därefter när barnet varit fotgängare. För barn i åldern 13-17 var dödsfall till följd av MC/Moped-olycka den vanligaste dödsorsaken för både pojkar och flickor (pojkar något högre andel). Flickorna dog som ryttare i större utsträckning än pojkar. (SOU 2003:127)

Sedan 1999 har trafikskaderegistreringen skett gemensamt för både polis- och sjukhusrapporterade olyckor i STRADA. Detta gör att mörkertalet för både sjukhusen och polisen minskar. Vägverket är huvudman för projektet. (SOU 2003:127)

Varje år skadas ungefär 2 800 barn och cirka 50 barn dödas i trafiken. Nedan redovisas resultat från Vägverkets statistik från år 1956 och framåt för dödade barn mellan 0-17 år. Statistiken är hämtad från Vägverkets hemsida där inte annat anges. Antalet dödade och skadade har minskat mer eller mindre sedan år 1956. (Vägverket 2005d)

Alla färdstätt

Mellan cirka 35 och 200 barn per år (mellan år 1994-2003 cirka 35 till 55 dödade barn per år).

Som bilförare

Mellan 0 och 9 dödade per år. Det framgår inte av statistiken hur många som dödas som övningskörare eller som olovliga förare.

Som passagerare

Mellan cirka åtta (år 1998) och drygt 60 (år 1964).

På motorcykel

Mellan 0 och 25 dödade per år.

Som mopedist

Mellan 2 och 35 dödade per år.

Som cyklist

Mellan cirka 2 och 30 dödade per år.

Som gående

Mellan 5 och strax över 70 dödade per år.

De flesta olyckor med barn på cykel inträffar i bostadsområdena och de allvarligaste olyckorna sker i korsningar i kollision med bilar. Rädslan hos barn för att cykla i trafiken samstämmer med de verkliga hälso- och olycksriskerna. Insikten om faran hos barnen är obefintligt fram till ungefär nio års ålder – även om det kan reglerna. Vänstersväng är särskilt svårt för barn att utföra, då de antingen kan bli påkörda bakifrån eller av bil som kommer från

vänster. Sammanhängande cykelleder är viktiga för barns självständiga förflyttningar.

Bilars hastighet har större betydelse än antal bilar för barns olycksrisk. Korsningar innebär en högre olycksrisk för barnen och brant lutande korsningar är särskilt svåra för barn, oavsett om det finns cykelöverfart eller inte. Över hälften av olyckor på cykelbanor är singelolyckor och beror på bristande underhåll/utförning. Av alla cyklister som dödades under 1998, var det i 80 % av fallen i kollision med personbil eller tungt fordon. Av dessa olyckor skedde 80 % i korsningar. Av alla inträffade skadefall sker 90 % inom tätbebyggt område och av det totala antalet dödade cyklister dog 55 % inom tätbebyggt område. De flesta olyckorna sker på kvällen mellan klockan 16 och 19 och 78 % av olyckorna sker utom 250 meters radie från skolområdet. (Boverket 2002)

Enligt Vägverkets hemsida varierar olyckorna mellan olika populationer och geografiska områden. Barn i 6-9-årsåldern är den ålder då risken är som störst att råka ut för en trafikolycka, pojkar, barn lägre samhällsklasser och barn i område med otillräcklig föräldraövervakning och hög trafikintensitet är de som oftast råkar ut för olyckor.

barns utveckling

Mindre barn lär genom sinnesupplevelser, motorik, rytm och helhetsupplevelser. Genom att gripa, känna, klättra, lukta, smaka, se etc. lär sig barnet utforska med hela kroppen. Imitation är ett vanligt sätt att lära sig saker på för barnet och tre-fyraåringen lever sig in i naturen. Barn mellan fem och sju år ser och lever sig in i olika sammanhang och lär sig av detta. Detaljer är viktiga i denna ålder och likaså ompyssling om djur. (Mårtensson 1993)

Allt eftersom åldern ökar, ökar självständigheten och oberoendet av föräldrarna. I 10-13-årsåldern är könsskiljandet större. (Nyström, L & Lundström, M 2001)

Genom leken utforskas närmiljön barnet utmanar barnet sin omgivning både fysiskt och mentalt. Sensoriska, motoriska, emotionella, sociala och kognitiva färdigheter utvecklas. Leken finns med överallt, vare sig miljön är planerad för det eller inte. (Vägverket, 2005h) Barn orienterar sig och upptäcker sin omvärld genom sin lek, bearbetar sina upplevelser och kan med hjälp av leken göra sig av med aggressiva känslor, rädsla och ångest. (Nilsson 1987) Leken lär barnen de sociala reglerna, grunden för det demokratiska samhället. (Nyström, L & Lundström, M 2001) Leken har starka konkurrenser i form av TV, datorer, media med mera. Fritiden är alltmer schemalagd med diverse aktiviteter och utbildningar. (Norén Björn 1990)

Barn använder endast lekplatserna cirka 10-20 % av utevistelsen. Övrig tid används för ytor med tillgång till löst material som är mer utmanande än lekplatser. Barn vill röra på sig och upptäcka nya saker och lekredskapen är snabbt undersökta. (Nyström, L & Lundström, M 2001) Trygghet och utmaning är två ledord för barns behov i närmiljön. (Mårtensson 1993)

Barn leker olika i olika ålder. Ju yngre de är desto mer tillsyn och övervakning krävs. Allteftersom åldern ökar ökar aktionsradien från föräldrarna och den fysiska närmiljön utforskas mer självständigt. Lekarna blir eftehand alltmer livliga och nya lekredskap och typer av lekar uppstår. Efterhand ersätts leken av att prata och umgås. (Nilsson 1978). Pojkar och flickor skiljer sig åt även i leken och användandet av utemiljön. Pojkar bygger, konstruerar och leker mer regellekar än flickor, som i gengäld ägnar mer tid åt detaljer, inredning. Flickor umgås i högre utsträckning med kompisar i det egna bostadsområdet jämfört med pojkarna. (Mårtensson 1993)

Närmiljön har liksom leken väldigt stor betydelse för barns utveckling. Många barn har problem i sina närmiljöer på grund av bristfälliga trafikmiljöer, brist på daghems- och fritidshemsplatser, dåliga lekplatser, att vuxna inte har tid att vara tillsammans med barnen med mera. Den ökande bilismen begränsar barns rörelsefrihet och kan utgöra stora barriärer i barns närmiljö. (Vägverket 2005f)

Utemiljön i bostadsområdet har stor betydelse för barns utveckling av sociala och kulturella erfarenheter utanför familjen. Att barnet självständigt kan upptäcka, undersöka, iakttaga och pröva sin närmiljö utvecklas förmågan att lära känna omvärlden och den egna förmågan, som i sin tur är grundläggande för självkänsla, självförtroende och trygghet. (Vägverket 2005f)

barn och trafik

historisk utveckling – trafik och trafiksäkerhet

Möjligheten att bedriva en effektiv trafik har varit väldigt betydelsefullt för samhällets utveckling historiskt sett (Holmberg & Hydén m fl 1996). Sverige importerade den första bilen år 1891. (Englund et al. 1998) Med denna ökade rörligheten - från en halv kilometer om dagen per invånare till fyra kilometer från sekelskiftet till 1933. Järnvägsresandet ökade fram till efterkrigsåren för att sedan växa ungefär parallellt med bilresandet fram till femtiotalets början. Från femtiotalet och framåt har sedan biltransporterna ökat kraftigt och dragit ifrån de kollektiva färdmedeln. Bilen står för mer än 75 % av persontransportarbetet. (Holmberg & Hydén m fl 1996)

Bilens fördelar uppmärksammades snabbt, flexibiliteten ökade, bostäder kunde väljas friare och industrin kunde lokaliseras på andra platser. Detta innebar också en omstrukturering av samhällena – trafikleder byggdes, aktiviteter ökade i område som tidigare varit obebodda och avstånd både krympte och ökade genom upplösandet av boendet i städerna. Dessutom stödde staten den ökande bilismen, då den ansågs öka välfärden. (Holmberg & Hydén m fl 1996) Trafiksäkerhetsproblemen uppmärksammades tidigt och första Motorfordonsförordningen kom år 1906. (Englund et al. 1998)

Sedan den första januari 1993 har Vägverket det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten för Sveriges vägar. Vägverket initierade diskussionen kring en ”Nollvision”, som numera är ledande för Vägverkets arbete. Nollvisionen innebär att misstag ska tillåtas, men utan att liv och långsiktigt hälsa hotas. (Englund et al. 1998)

barn i trafiken

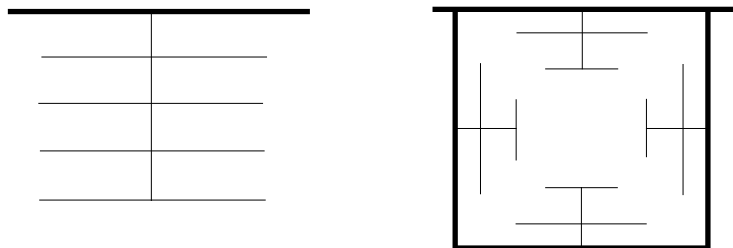
”Barns förmåga stämmer inte alltid med de krav trafiksystemet ställer. Vi kan inte göra om barnen så att de blir säkra trafikanter. Vi vill inte heller stänga in barnen och hindra dem från att kunna röra sig på egen hand i sin närmiljö. Därför måste det var systemutformarens ansvar att skapa en trafikmiljö som är så säker, att barnen kan vistas i den utan att riskera att skadas. Speciellt angeläget är det att barnens skolvägar är säkra.

(Svenska kommunförbundet 2001)

Trafik är ett av de största problemen för barns liv, hälsa och utveckling. Trafiken begränsar barns rörelsefrihet, utgör barriär och skapar oro och stress för både barn och föräldrar. (SOU 2003:127) Tidigare var uppfattningen att barns problem i trafiken berodde på dem själva och att trafikundervisning skulle hjälpa till att skapa ett trafiksäkert beteende. Trafikundervisningen kunde tvärtom haft motsatt effekt, föräldrar och barn invaggades i falsk trygghet och istället blev trafiksäkerheten för barn försämrade. (Folkhälsoinstitutet 2001)

Den ökande biltätheten ledde till trafikdifferentiering som nytt trafikplaneringsideal (SCAFIT 1968) med syftet att skydda människorna från olyckor, buller och luftföroreningar. Att skapa säkra gångvägar till lekplatser och skolor, helst åtskilda från biltrafiken, prioriterades. Separata gång- och cykelvägssystem byggdes – framförallt mellan bostad, lekplatser och skolor. Trafiksystemen utformades med en utifrånmatning, för att öka säkerheten. Utifrånmatning ”innebär att biltrafiken leds fram i matargator som omger bostadsområdet och från vilka korta entrégator leder in till parkeringsanläggningar och angöringsplatser eller, bilplatser på den egna tomten.” (Åström 1993).

Stina Sandels började på 1950-talet att forska om barns beteende i trafiken som visade att barn i 5-7-årsålder kunde *förstå* trafiken,



principskiss inifrånmatning (till vänster) och utifrånmatning (till höger).

riskerna och kraven i den, men trots detta ändå inte *hantera* komplicerade trafiksituationer. Stina Sandels forskning följdes upp av Pia Björklid. Pias undersökningar visar bland annat på att barn i trafikintegrerade områden upplever miljön som farligare än vad barn i trafikseparerade områden gör och att trafikerade miljöer överlag skapar oro och stress hos både barn och vuxna. (Rasmusson 1993)

År 1979 togs en statlig utredning fram – ”Barns trafiksäkerhet” (DsK 1979:6) då den ökande bilismen och utbyggnaden av trafiknäten motiverade fortsatt forskning om barn och trafik. Nu fokuserades det på att trafiknäten borde utformas och trafiken regleras efter barns villkor. Under 1990-talet har trafiken ökat snabbt och påverkat barnen negativt genom att begränsa rörelsefriheten kraftigt, göra barn och vuxna oroliga och rädda för olyckor, luftförorening, buller etc. (Rasmusson 1993)

Barn behöver utvecklas i en miljö där de kan skapa nya kontakter utan alltför många restriktioner från oss vuxna. Detta ställer höga krav på trafiksystemet, krav som måste diskuteras vidare. Det måste finnas delar i staden där dessa krav uppfylls. Men det finns inga färdiga lösningar, utformningen måste alltid väljas så att den anpassas efter omständigheterna.

(Boverket 2002)

Biltrafiken är ett hinder för barns utveckling och lärande. Eftersom barn inte går att anpassas till trafiken bör trafiken anpassas efter barns förmåga. (Nilsson 2002) För att kunna hantera olika trafiksituationer krävs vissa fysiska funktioner, som barn upp till cirka 12-13-årsåldern ej har färdigutvecklat. Först vid femton års ålder är trafikförmågan fullt utvecklad. Barn har alltså både fysiska och psykiska begränsningar för att kunna hantera en komplex trafiksituation.

- Barn har snävare synfält - påverkar förmågan att överblicka trafiksituationen. Färdigutvecklat först vid 15 års ålder.
- Barn saknar stereohörsel - först vid åtta års ålder kan barnet bedöma från vilket håll ljudet kommer ifrån.
- Barn är korta till växten – de skymms av parkerade bilar, häckar med mera och har problem att få överblick och se andra trafikanter på grund av sin längd.
- Barn är spontana och impulsiva. Dessutom har barn svårt att avbryta en påbörjad handling.
- Barn har ofta kunskap men inte insikt och har svårt att alltid förstå innebörden av trafiktermer, trafikmärken etc. som de har lärt sig.
- Barns koncentrationsförmåga är ej färdigutvecklad. Den utvecklas fram till cirka fjorton års ålder.
- Barn har kort erfarenhet och bristande omdöme eftersom de inte kan alltid kan relatera en situation med en tidigare. Tillsammans med svårigheten att tänka abstrakt o försöka förutse händelser har de därför svårt att generalisera sina kunskaper och bedöma situationer som inte är exakt lika med de som de varit med om eller tränat på.

(Svenska kommunförbundet 2001)

barns resvanor

Reslängderna för hela Sveriges befolkning har över tiden förlängts, medan restiderna har hållits relativt konstanta (ungefär en timmes transporter varje dag). Detta gäller även för barns resor. Städerna tenderar som känt att bli alltmer utspridda, vilket leder till större avstånd och att barnen blir mer beroende av skjuts till aktiviteter, skola etc. Rörligheten för barn ökar med ökad ålder både för antal resor, reslängder och restid. Barn i 6-9 årsåldern utför flest barn-tillsynsresor (det vill säga resor till dagis, förskola, fritids) medan för barn i åldersgrupperna 10-13 och 14-17 utför fritidsresor allra mest frekvent. (Krantz 1999)

Enligt RES 2001 (den nationella reseundersökningen) visar att svenskarna år 2001 gjorde i genomsnitt 1,7 resor per dag och person. Genomsnittet för åldersgruppen 6-14 år var något lägre. Ärendet för resorna var, sett till antalet resor, 49 % till skola, arbete, studier etc., 29 % fritidsresor, 13 % service, inköp och 7 % övriga resor. Ungefär 55 % av alla resor utfördes med bil, 30 % till fots eller med cykel, 10 % med kollektivtrafik och 5 % med övrigt färdmedel. Sett till reslängd utfördes 66 % av resorna med bil, 24 % övrigt färdmedel, ~7 % med kollektivtrafik och ~4% till fots eller med cykel. (SIKA & SCB 2002)

Den genomsnittliga reslängden för barn mellan 6 och 17 år var 28 kilometer (25 kilometer för pojkar och 31 kilometer för flickor - för vuxna ~44 km/person, 52 km för män och 38 km för kvinnor). Däremot anges i att barn mellan 6 och 17 år, sett till antalet resor, gör 43 % av resorna till fots eller med cykel, 39 % med bil, 11 % med kollektivtrafik och 7 % med övrigt färdmedel. Sett till endast gång- och cykeltrafik ser statistiken för barn mellan 6-17 år färdas pojkar i genomsnitt 0,8 km och flickor 1,0 km till fots per dag. På cykel färdas i genomsnitt pojkar 0,9 kilometer och flickor 0,5 km per dag (SIKA & SCB 2002).

Barns resvanor utgörs av fysisk utformning, avstånd, trygghet, skolans läge i förhållande till hemmet och trafiksituationen på vägen dit, men också attityder, värderingar och social organisation. Med ökad ålder ökar inte bara reslängder och antal resor utan även de självständiga resorna, framförallt för grundskolans senare år (7:an och uppåt) samt i skiftet mellan grundskola och gymnasium. För resor till skola, förskola etc. är andelen resor med bil mindre än för fritidsresorna. Detta gäller både barn på landsbygd och i tätort enligt Krantz (1999).

Enligt Karin Tillbergs undersökning av barnfamiljers resande i tre städer/tätorter/tätortsnära landsbygd (Nyström, L & Lundström, M 2001) är den övervägande delen av barns förflyttningar kopplade till fritidsaktiviteter, precis som för vuxna. Föräldrarna anpassar sig mycket för att kunna skjutsa barnen. Kvinnor skjutsade oftare barnen till de olika aktiviteterna än männen. Barn på landsbygden utförde i lika många resor som stadsbarnen för att utöva organiserade fritidsaktiviteter. Landsbygdsbarnens självständiga rörelsefrihet var mindre än för både stadsbarnen och tätortsbarnen. Även förflyttningar till kamrater var färre för landsbygdsbarnen. Karin Tillberg har i sin undersökning också uppmärksammat att anläggningar för fritidsaktiviteter ofta förläggs i stadens periferi. Hit är kollektivtrafiken och gång-/cykelvägar ofta begränsade.

Orsakerna till att bilresandet för barn till och från skolan har ökat är olika. Tidspress att hinna följa sina barn till skolan till fots eller på cykel är vanligt. Likaså att föräldrarna "ändå passerar skolan" är en annan orsak. En tredje är att föräldrarna upplever en att de därför skjutsar sina barn. Liksom för resandet till skolan har resandet till olika fritidsaktiviteter med bil också ökat. Dessutom är fritidsaktiviteterna mer organiserade idag än tidigare. (Svenska kommunförbundet 2001)

grundläggande fakta - sammanfattning

- De vanligaste skadorna barn åsamkas sker i särskilda barnmiljöer (lekplatser, skolgårdar med mera) De allvarligaste skadorna sker i trafiken, genom drunkning eller att barnet får i sig giftigt medel. Olyckor i trafiken händer främst med barnet som passagerare, därefter som gående.
- Olyckstalen har sjunkit de senaste åren och beror på barnens begränsade rörelsefrihet.
- Korsningar är särskilt svåra för barn att passera och här sker de allvarligaste olyckorna.
- Leken finns med i allt barnet gör. Genom leken utforskas och undersöks närmiljön.
- Närmiljön är väldigt viktig för barnets utveckling. Miljön måste innehålla både trygghet och utmaning för att locka.
- Lekplatser används inte så mycket - miljön runt omkring är mycket viktig.
- Aktionsradien ökar med ökad ålder.
- Genom bilens intåg och utveckling har bebyggelsen blivit alltmer utspridd. Detta har lett till begränsningar för barnen.
- Trafikseparering som stadsplaneideal kom att bli det rådande i slutet på 1960-talet. Trafikslag skulle vara åtskiljda för att minimera konflikterna och höja trafiksäkerheten.
- Barn har flera fysiska och psykiska begränsningar som gör att de inte kan hantera komplexa trafiksituationer förrän i 12-13-årsåldern - under förutsättning att de fått träna i den fysiska miljön.
- Barn mellan 6-17 år reser i genomsnitt 28 km per dag och år. 43 % av resorna görs till fots eller cykel, 30 % med bil, 11 % med kollektivtrafik och 7 % med övriga färdmedel. Pojkar reser något längre med bil och cykel och flickor reser något mer till fots. Reslängderna ökar med ökad ålder. Det självständiga resandet ökar med ökad ålder.



METODER FÖR ATT ARBETA MED BARN I DEN FYSISKA PLANERINGEN

"Varje dag är en möjlighet, att inte göra om samma misstag med barnen som man gjorde dagen innan"

Swärd, Anne

Det finns flera olika metoder för att mäta barns rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet. Det viktigaste är trots allt att börja med att försöka sätta sig in i barnets situation, lyssna på det och anpassa information, uppgiftsinhämtning etc. efter barns förmåga.

Metoderna som beskrivs nedan är inte på något sätt fullständiga, utan ska främst ses som en sammanställning av det som används i dagsläget för att analysera barns situation. Några metoder är mer krävande i både tid och pengar än andra, huvudsyftet är dock att ge en inblick i vilka olika typer av metoder det finns med olika omfattning. I slutet av varje metod finns en kort bedömning om vad jag tror om dess användning.

barnkonsekvensanalys (BKA)

Nedanstående information är hämtad från Barnets bästa – från vision till verklighet (Barnombudsmannen 2001a) där inget annat anges.

Att göra en barnkonsekvensanalys innebär att systematiskt beskriva och pröva vilka konsekvenser ett förslag/beslut får för barn. Konventionen ställer krav på att barnets bästa ska prövas och FN:s barnkommitté rekommenderar att alla länder som ratificerat barnkonventionen använder sig av barnkonsekvensanalyser som metod för detta. Barnombudsmannen har tagit fram en modell för att bedöma konsekvenserna ett förslag/beslut får för barn, som kan användas för olika slags verksamheter och på olika nivåer i samhället (se nedan). Barnkonsekvensanalysen görs mer eller mindre omfattande, beroende på förslagets/beslutets storlek och art. Vägverket har använt sig av barnkonsekvensanalyser i vägprojekt med mera sedan några år tillbaka och är nu den myndighet som kommit allra längst med metoden (Vägverket 2005g).

vägledningen

Barnkonventionens grundprinciper ska vara vägledande i barnkonsekvensanalysen (läs avsnittet 1.1.2 Lagar och politiska dokument som berör barn i den fysiska planeringen) men hela Barnkonventionen ska ligga till grund i barnkonsekvensanalysen.

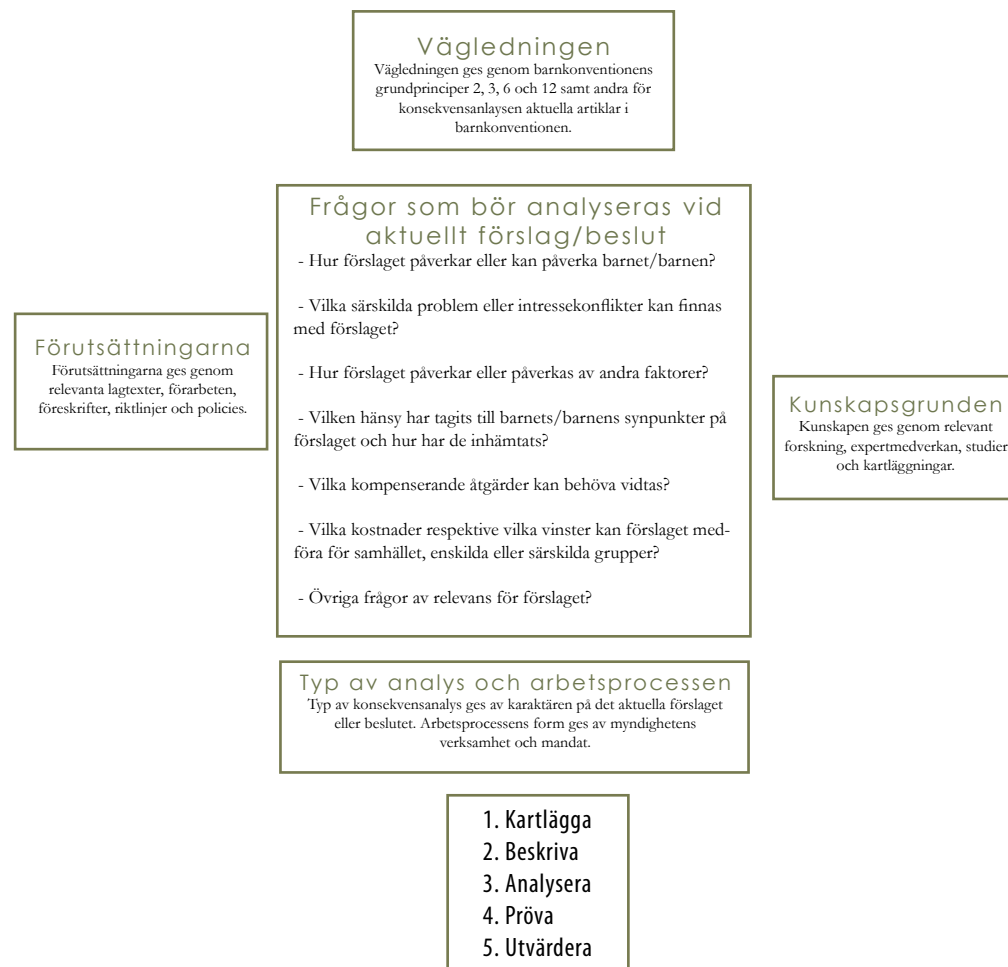
förutsättningar

Ur de lagar, föreskrifter, policier och riktlinjer som påverkar verksamheten kan utläsas hur barnets bästa ska bedömas.

kunskapsgrunden

Syftet med en barnkonsekvensanalys är att förbättra beslutsunderlaget. Begreppet *barnets bästa* (läs mer under avsnittet Begrepp

barnombudsmannens modell för barnkonsekvensanalys



Figuren är hämtad från Barnombudsmannen bok ”Barnets bästa - från vision till verklighet” (2001a), s. 56.

och definitioner) ska vara grunden i beslutsfattandet och barnkonsekvensanalysen ska grundas på kunskap om barns behov, utveckling och intressen som finns inom aktuellt område. Barnens egna åsikter är det viktigaste.

arbetsprocessen

Barnombudsmannen hänvisar till Riksrevisionsverkets rekommendationer kring konsekvensanalyser. Barnkonsekvensanalysen ska utgå från verksamhetens art och aktuellt beslut/förslag. Den bör vara kortfattad, gärna med illustrationer och innehålla lättlästa sammanfattningar. Moment som bör ingå i konsekvensanalysen är följande:

1. Kartläggning
2. Beskrivning
3. Analys
4. Prövning med beslut
5. Utvärdering

1. kartläggningsfasen

Vilken nödvändig kunskap finns? Krävs det mer kunskap för aktuellt beslut?

2. beskrivningsfasen

Aktuellt förslag/beslut ska beskrivas utifrån kartläggningsfasen. Aktuellt förslag/beslut ska ses i ett sammanhang och syftet ska anges tydligt. Regelverket bör beskrivas förhållande till barnkonventionens artiklar bör anges. Det är viktigt att beskriva *vilka* barn som berörs (indirekt/direkt), på *vilket sätt* och *hur* de har identifierats. Synpunkter från berörda barn bör tas upp och beskrivas. Alternativa förslag och/eller kompenserande/skadeförebyggande/förbättrande insatser som kan göras ska beskrivas samt de ekonomiska förhållanden.

3. analysfasen

Motiven till förslaget/beslutet ska analyseras mer ingående samt förhållande till barnkonventionen. Här ska även anges om beslutet/förslaget påverkar ett *enskilt* barn, *barn i allmänhet* eller en *bestämd grupp barn*. Intressekonflikter mellan barnets bästa i förhållande till andra intressen ska tydliggöras. Uppgifter om barnets/barnens behov, intressen och rättigheter bifogas samt hur de kan tillgodoses med kompenserande åtgärder ifall barnets/barnens intressen måste ge vika. Kostnadsmissiga konsekvenser ska också analyseras, både ekonomiska och samhällsliga konsekvenser.

4. prövningsmoment och beslut

Detta är kärnan i barnkonsekvensanalysen. Prövning innebär att en helhetsbedömning med både lång- och kortsiktiga effekter görs utifrån det som konstaterats tidigare. Ifall intresset barnets bästa har fått ge vika för något annat intresse ska det framgå varför samt att barnets bästa har beaktats. Dessutom bör kompenserande åtgärder övervägas.

5. utvärdering

Utvärderingen syftar till att utveckla metoden ytterligare genom att undersöka hur väl antaganden som barnkonsekvensanalysen byggde på och vilka effekter ett beslut/förslag verkligen

Metoden är den mest beprövade och kanske den som är enklast till sin omfattning att använda i planeringssammanhang. Den kan göras mer eller mindre omfattande.

barnchecklista, Länsstyrelsen Skåne

Nedanstående information är hämtad från Länsstyrelsen i Skåne läns rapport ”Hur beaktas barns intressen i fysisk planering?” (2002). Projektet genomfördes tillsammans med fyra skånska kommuner - Kristianstad, Svalöv, Skurup och Ängelholm.

Rapporten beskriver lagar och regler som finns till förmån för barnen - FN:s barnkonvention, FN:s handlingsprogram Agenda 21, Plan- och bygglagen med mera. Vidare redovisas några goda exempel från kommuner som på olika sätt har arbetat med barns intressen inom den fysiska planeringen. Rapporten redovisar också förslag på arbetsmetoder som kan användas för att beakta barns intressen i den fysiska planeringen.

Skriften framhäver även vilken betydelse närmiljön har för barn och hur viktigt och vilken vinst det är att låta barnen delta och påverka den fysiska planeringen. Att prata med barnen, lyssna på dem och att beslutsunderlaget blir bättre genom att låta barnen medverka i planprocessen. Skriften beskriver också kort Barnkonsekvensanalyser (BKA) och hur dessa kan användas.

Länsstyrelsen skrift avslutas med en checklista som kan användas som grund vid översiktsplanering, fördjupningar av översiktsplaner eller detaljplaner för att beakta barns intressen.

I rapporten nämns begreppet Barnplan/Barnets bästa-plan som kan vara ett underlag till översiktsplanen. Det är en sådan jag senare i denna rapport kommer att pröva praktiskt i Eslövs tätort.

Rapporten är i sig inte en metod, utan tjänar som inspiration för att arbeta med barn i den fysiska planeringen. Checklistan som finns med i rapporten kan användas som en ”påminnelse” i olika planeringsnivåer.

TVISS

Informationen nedan är hämtad från rapporten ”Tillgänglighetsvillkor i svenska städer - TVISS” på Vägverkets hemsida (Reneland, Mats 2004)

TVISS (Tillgänglighetsvillkor i svenska städer) är en GIS-metod som tagits fram av Mats Reneland för Vägverkets räkning för att mäta olika typer av tillgänglighet i svenska städer. Städerna Trelleborg, Helsingborg, Luleå, Umeå, Säffle och Alingsås har testats med denna metod.

Flera städer har prövats med denna metod och innebär att data med uppgifter om den fysiska miljön samkörs med uppgifter om befolkningen och på så sätt kan information om tillgänglighet till funktioner i staden erhållas. Analyser för olika gruppers behov kan göras för färdställen gång, cykling, bilåkning samt buss. Det går även att göra jämförelser mellan olika färdställen med denna metoden. Dessutom syns tydligt var det kan krävas åtgärder för att förbättra tillgängligheten och åtgärdernas effekt kan snabbt bedömas.

Barn tas i denna skrift upp som egen grupp med deras särskilda behov. Analyserna görs utifrån att barnen dels ska ha säker skolväg och dels säker väg till idrottsanläggning.

Metoden är omfattande och krävande, men verkar ge ett lika omfattande resultat och underlättar säkert för flera funktioner inom den kommunala förvaltningen.

mappingmetoden

Mappingmetoden innebär att barn kartlägger sin omgivning utifrån utvalda kriterier, exempelvis bra/dåliga/farliga/spännande platser, ungdomsställen, vuxenställen etc. Platserna markeras med symboler på en karta och dokumenteras med fotografier och texter som sedan sammanställs i en bok för respektive närområde. Genom denna enkla metod kan intrycken förmedlas till ansvariga personer för exempelvis kommunens fysiska planering.

Metoden är enkel och kan användas i både stor och liten skala. Den kan lätt omformas så att den passar både storlek på projekt och olika lokala förhållanden.

OR-metoden

Vägverkets rapport ”Analysmetod Olycksfrekvens och rörelsefrihet för barn” (1996) beskriver analysmetoden Olycksfrekvens och Rörelsefrihet för barn (OR-metoden). Detta är en analysmetod för att utvärdera hur barns skolvägar ser ut. Den kan användas som planeringsunderlag för förändringar samt till jämförelser mellan olika skolor för prioriteringsarbetet. (Vägverket 1995)

Metoden bygger på att inmatade data kring skolans läge, skolvägar etc (se punkter nedan) räknas om genom en datormodell och redovisar i en femgradig skala hur trafiksäkerhetens kvalitetsnivå ser ut, utifrån tre aspekter: trafiksäkerhet, miljö och rörelsefrihet. (Svenska kommunförbundet 2001)

Upplägget på modellen ser ut enligt följande:

1. Lägesbeskrivning av skola, närliggande områden och identifiering av för barn intressanta platser görs.
2. Barnens skolvägar, färdmedel, barnpassager per dag utreds. Leder till en karta med gång- och cykelflöden.
3. Trafiksystemets struktur inventeras utifrån tre grundkategorier: område, sträcka och punkt.
4. Mätning och uppskattning av trafikflöden och hastigheter.
5. Klassificering av korsningar och sträckor.
6. Kvantifiering av olycksfrekvens och rörelsefrihet i området.
7. Sammanfattad beskrivning av trafiksäkerheten runt skolan. (här sätts ord på det som uppmätts samt att beskriva problem eller bra trafiklösningar och att sätta skolan i ett större sammanhang. (Vägverket 1995)

Metoden är detaljerad och omfattande och ger liksom TVISS-metoden troligtvis ett lika omfattande resultat som troligtvis kan användas på många sätt inom den kommunala verksamheten. Det krävs dock omfattande studier och insatser ett resultat.

Sammanfattande tankar kring metoder

Detta är bara ett urval av de metoder som finns. Den enda metoden som inte påtalar vikten av att prata med barnen är TVISS-metoden, som är en GIS-metod för att undersöka tillgängligheten i staden. Däremot kan undersökningar bland barn ge ett bra material att jämföra och samköra med metoden. De andra metoderna kräver barns medverkan.

Metoderna har jag valt utifrån följande: Vägverket har arbetat mycket med barn, både som kunskapskälla med deras konkreta erfarenheter och som statistisk enhet. Därför valde jag att studera några av de metoder de använt sig av och rekommenderar (Barnkonsekvensanalyser, TVISS-metoden och OR-metoden). Utöver detta studerade jag Länsstyrelsen i Skånes rapport från 2002 - Hur beaktas barns intressen i den fysiska planeringen? eftersom denna verkade inrikta sig mot den fysiska planeringen i stort. Utöver detta valde jag att studera en metod som helt och hållet grundar sig på att barn medverkar - mappingmetoden.

Det jag konstaterat utifrån detta tillsammans med övrig kunskap som erhållits genom detta kunskapsunderlag, så är det absolut viktigaste att prata med barnen och lyssna på deras berättelser. Utifrån detta kan sedan åtgärder, prioriteringar, arbetsmetoder med mera utvecklas. Involvera dem tidigt i processen och prioritera tid för deras medverkan - det ger ett bra underlag och därmed resultat! Särskilt då vi planerar för att det ska bli bättre för barnen, men även i projekt där huvudsyftet är något annat. Tiden som prioriteras i att låta barnen medverkas kan tjäna både tid och pengar i senare skeden. Pedagoger är en resurs som kan användas som hjälp för att underlätta tolkningen av barnens svar/önskingar/berättelser.

Några av ovanstående nämnda metoder kan vara väldigt krävande

och omfattande. Checklistor, som Länsstyrelsens barnchecklista, kan dock vara lite riskabla att använda - det finns risk att listan bara "bockas av" och inte ger någon djupare tanke/analys. Dock kan checklistan användas som en "kom-ihåg-lista" och kan då ge ett bra stöd i arbetet.

