



Barnkonsekvensanalys – erfarenheter och visioner

Vägverksregionernas Barnkonsekvensanalyser –
en processutvärdering

Pia Björklid



Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik

Foto omslag: Thomas Larsson
Tryck: Xerox Printcenter, L  r  rh  gskolan i Stockholm
ISBN 978-91-7656-651-0

Barnkonsekvensanalys – erfarenheter och visioner

Vägverksregionernas Barnkonsekvensanalyser –
en processutvärdering

Pia Björklid

FÖRORD.....	5
SAMMANFATTNING.....	6
1 INLEDNING	13
1.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR.....	14
1.3 METOD FÖR UTVÄRDERING	14
1.4 FORSKNINGSMETODER	16
1.4.1 Enkät.....	17
1.4.2 Enskilda intervjuer.....	18
1.4.3 Fokuserade gruppsamtal	19
2 INTERVJUER.....	24
2.1 NÄR OCH HUR GENOMFÖR MAN EN BKA?.....	24
2.1.1 När genomförs BKA?.....	25
2.1.2 Modellen – ett redskap för BKA.....	27
2.1.3 Samverkan med skolan.....	29
Skolans roll i BKA arbetet	29
Tillträde till skolan.....	31
Kontakter med skolverket samt lärarutbildningens roll.....	34
2.1.4 Samverkan med andra aktörer i kommuner.....	34
2.1.5 Sammanfattning	37
2.2 VEM ANSVARAR FÖR BKA?	38
2.2.1 Barnsamordnaren – en barnombudsman.....	41
Från barnsamordnare till kundansvariga.....	42
2.2.2 Projektledarnas engagemang – avgörande för BKA	46
2.2.3 Konsultens roll.....	48
Barnkompetens.....	48
Kompetensförlust bland barnsamordnarna	50
Hur värdera konsultens arbete?.....	51
2.2.4 Sammanfattning	52
2.3 BARNETS BÄSTA – MÅNGA BARNPERSPEKTIV.....	54
2.3.1 Målet med BKA – inte bara ett barnperspektiv	
utan också barnens perspektiv	54
2.3.2 Barns bästa – stort tolkningsutrymme	56
2.3.3 Inte bara säkerhet utan också tillgänglighet	
och trygghet	56
2.3.4 Miljö och hälsa	58
2.3.5 Okunskap och inte illvilja	59
2.3.6 Sammanfattning	60

2.4	BARNES DELAKTIGHET – EN KÄRNFRÅGA.....	61
2.4.1	Barns rätt till delaktighet.....	62
2.4.2	Barnen vet "något mer".....	63
2.4.3	Lärande om demokratiska processer.....	64
2.4.4	Risk för skendemokrati.....	64
	Representativitet eller gisslan?.....	65
	Lång tid till genomförandefasen.....	66
	Återkommande dialoger.....	69
	Att ta ansvar för beslut.....	69
	Demokrati istället för tävlingar.....	71
2.4.5	Vilka åldrar kan delta?.....	71
2.4.6	Måste man fråga barnen?.....	72
2.4.7	Sammanfattning.....	73
2.5	METODER FÖR BARNES DELAKTIGHET.....	73
2.5.1	Enkäter.....	74
2.5.2	Kartmaterial, bilder och teckningar.....	77
2.5.3	Gruppintervjuer.....	80
2.5.4	Samrådsmöten.....	82
2.5.5	Gåturor.....	82
2.5.6	Kartlägningsstudier.....	83
2.5.7	Checklistor.....	84
2.5.8	Sammanfattning.....	84
2.6	SVÅRIGHETER OCH INTRESSEKONFLIKTER.....	85
2.6.1	Tidspress och splittrande arbetsuppgifter.....	86
2.6.2	Intressekonflikter med kommunen.....	89
	Intressekonflikter med skolorna.....	90
2.6.3	Konflikt med markägare och näringsliv.....	91
2.6.4	Föräldrars tid och intresse.....	92
2.6.5	Konflikter mellan olika barngrupper.....	93
2.6.6	Kvantitativa utvärderingsmått.....	94
2.6.7	Sammanfattning.....	94
2.7	HUR VILL MAN FORTSÄTTA – FRAMGÅNGSFAKTORER.....	95
2.7.1	BKA – ett utvecklingsarbete.....	95
2.7.2	Integrera BKA i den ordinarie verksamheten.....	95
2.7.3	Utbildning.....	97
2.7.4	Nätverksmöten.....	97
2.7.5	Tid och resurser.....	98
	Barnperspektivet i ett tidigt skede.....	99
	Rimlig nivå och omfattning.....	100
	Få ta tid.....	101
2.7.6	Beredskap hos skolorna.....	101
2.7.7	Jämförelse med MKB.....	103
2.7.8	Att förändra attityder.....	104

2.7.9	<i>Policydokument – ett viktigt verktyg</i>	106
2.7.10	<i>Stöd och handledning</i>	107
2.7.11	<i>Samarbete mellan regionerna</i>	109
2.7.12	<i>Sammanfattning</i>	111
3	SAMMANFATTANDE DISKUSSION	113
3.1	ETT BARNPERSPEKTIV PÅ TRANSPORTPOLITIKEN	113
3.1.1	<i>Barns rättigheter</i>	114
3.1.2	<i>Barnperspektiv och barnens perspektiv</i>	116
3.1.3	<i>Vägverkets policy om barn</i>	119
3.1.4	<i>Kunskap om Barnkonventionen</i>	121
3.2	INFLYTANDE OCH DELAKTIGHET	123
3.2.1	<i>Rättighetsaspekt och nyttoaspekt</i>	123
3.2.2	<i>Risk för skendemokrati</i>	125
3.3	BARNKONSEKVENSANALYSER.....	130
3.3.1	<i>En modell</i>	134
3.3.2	<i>Samverkan och samråd</i>	138
3.3.3	<i>Utveckling av barnkonsekvensanalyser</i>	141
3.4	SKOLANS TRAFIKSÄKERHETSARBETE –FRÅN BETEENDETRÄNING TILL LÄRANDE I HÅLLBAR UTVECKLING.....	145
3.4.1	<i>Läroplanen stödjer närmiljöstudier</i>	145
3.4.2	<i>Forska och lära i närsamhället</i>	147
3.4.3	<i>Hållbar utveckling</i>	149
3.4.4	<i>Hållbar utveckling i ett barnperspektiv</i>	150
3.4.5	<i>Hållbar utveckling i ett folkhälsoperspektiv</i>	151
3.4.6	<i>Lärande i hållbar utveckling</i>	154
3.4.7	<i>Närsamhället som läromedel i ett hållbart utvecklingsperspektiv</i>	159
	REFERENSER	162

Förord

Vägverket var en av de första statliga myndigheter som införde Barnkonventionen i sina styrdokument och som dokumenterat dessa enligt en fastställd modell.

Under år 2002 vidareutvecklades arbetet med att integrera barnfrågorna i väghållnings- och övrig verksamhet utifrån Barnombudsmannens modell för barnkonsekvensanalyser.

Denna rapport beskriver intervjuer om erfarenheter och reflektioner av barnkonsekvensanalyser från ”barnsamordnare” (numera kundansvariga) i de sju regionerna. Intervjuer har vidare företagits med en projektledare och en konsult. Studien är en processutvärdering där kontinuerliga intervjuer och gruppsamtal genomförts under tiden 2002-2004. I rapporten behandlas också teman utifrån vissa styrdokument om barns rätt till säkra och utvecklande utemiljöer, vilka relateras till de intervjuades utsagor. Projektet är finansierat med forskningsmedel från Vägverket.

Jag vill rikta ett varmt tack till samtliga intervjupersoner som generöst ställt sin tid till förfogande för intervjuer och som delat med sig av sina tankar, visioner och erfarenheter av att genomföra barnkonsekvensanalyser.

Stockholm i november 2007

Pia Björklid

Sammanfattning

Syftet med denna utvärderingsstudie har varit att följa arbetet med barnkonsekvensanalyser (BKA) i Vägverkets sju regioner. Utvärderingen har varit inriktad på processen.

De *frågeområden* som studerats är:

- Hur har regionerna gått till väga för att genomföra BKA?
- Hur har målen för BKA tolkats?
- Vilken kunskap har använts för att genomföra BKA?
- Hur har modellen för BKA tillämpats?
- Vilka hinder och möjligheter har man mött under arbetsprocessen?

Underlag för utvärderingen har omfattat dels den dokumentation som Vägverksregionerna själva har gjort om sitt BKA arbete, dels frågor genom enkäter, enskilda intervjuer samt intervjuer i grupper (fokusgrupper). Samtliga sju ”barnsamordnare” (numera kundansvariga) har intervjuats vid ett eller flera tillfällen. En projektledare och en konsult har också intervjuats enskilt utifrån förslag från en av barnsamordnarna. Dessutom har intervjuer i mindre grupper med samtliga barnsamordnare genomförts vid sex intervjutillfällen. De intervjuade har läst och godkänt sina egna intervjuutsagor samt också fått tillfälle att lägga synpunkter på rapporten i sin helhet.

Syftet har *inte* varit att utvärdera de enskilda regionerna utan att dokumentera gemensamma erfarenheter.

Nedan ges en sammanfattning av de intervjuades synpunkter.

När och hur genomförs en BKA?

Barnsamordnarna betraktade BKA som ett pågående *utvecklingsarbete*. Det var viktigt med vidareutveckling av BKA, och att man tog till vara varandras erfarenheter och kunskaper. I detta skede borde BKA avgränsas till förstudieprocesser där man tillsammans

med barn kartlägger deras skol- och fritidsvägar. Men BKA bör prövas och efter hand utvecklas i samtliga arbetsprocesser.

De intervjuade var positiva till *BKA modellen*, även om den kunde uppfattas som för omfattande. Man uppskattade den som ett användbart redskap genom att den kunde vidareutvecklas och problematiseras. Barnsamordnarna såg här sin roll att förklara och tydliggöra modellen för sina medarbetare, som inte alltid hade kunskap och erfarenhet om barns rättigheter och behov.

En viktig förutsättning för att genomföra BKA var, att med *skolans* hjälp få information om barnens skol- och fritidsvägar. Barnsamordnarna motiverade BKA arbetet i skolan med att omsätta barns rätt till delaktighet och inflytande genom praktiskt trafik- och miljöarbete. Skolor, som tidigare deltagit i Vägverkets projekt "Forska och lära", var mer villiga till samarbete och uppskattade också detta. Det var viktigt att man från Vägverkets sida anpassade sig efter skolans förutsättningar. Samrådet med barn borde ske på motsvarande villkor som med vuxna, men på ett sådant sätt att barnen förstod vad samarbetet gick ut på. Det gällde inte minst det språk och de former som användes. Ett önskemål från barnsamordnarna var att skolan hade beredskap att medverka i BKA, genom att de tidigare arbetat med frågor om närsamhället. Samtidigt var de måna om att barnen också skulle få direkt kontakt med Vägverket. Inledande kontakter med Skolverket kunde möjliggöra närmiljöstudier med trafik och miljö som tema i skolorna. Man efterlyste också utbildningsdagar för pedagoger och att lärarutbildningen skulle ta sig an frågor om trafik, miljö och samhälle.

Samverkan skedde inte bara med skolorna utan också med andra aktörer i *kommunen*. Samverkan med trafikingenjörerna var viktigt i början av processen. Samtidigt uppstod ett dilemma genom att man vill kombinera åtgärder med statsbidrag och lösningarna kunde då i vissa fall bli kortsiktiga.

Vem ansvarar för BKA?

Ansaret för att genomdriva BKA låg hos projektledaren och utfördes av såväl konsulter, projektledare och barnsamordnare. Men de flesta såg det som en nackdel att inte själva vara operativa

i denna process. Det gav erfarenhet och fortsatt kompetens att stödja projektledare, konsulter och andra i det framtida BKA arbetet. Det berodde mycket på de enskilda projektledarna om BKA projekt initierades, varför man önskade att de på sikt skulle ske på regionschefsnivå och att ett barnperspektiv skulle utvecklas i hela verksamheten.

Barnsamordnarens roll var stundtals något otydlig och arbetsuppgifterna var splittrade. Barnsamordnarna hade olika bakgrund och olika kompetenser, vilket kunde vara ett skäl till att deras roll varierade i regionerna. Rollen kändes för vissa oklar, men man var överens om att en uppgift var att såsom ”barnombud” verka för att barnperspektivet utvecklades i organisationen och därmed åstadkomma miljöförbättringar för barnen. Ansvaret och mandatet varierade också mellan regionerna. Erfarenheten av att själv ha varit delaktig i genomförandet av BKA, sågs som en möjlighet att vidarebefordra sina erfarenheter och fortsättningsvis vara ett stöd för projektledarna. Men man såg som sin främsta roll att vara pådrivande i arbetet att verka för ett barnperspektiv, såväl internt som externt. Under omorganisationen 2003, upplevde vissa en osäkerhet i den kommande rollen som kunde vara specialist eller kundansvarig. Man ville problematisera kundbegreppet, men en förhoppning och tilltro var att man skulle kunna ännu mera kraftfullt för ett barnperspektiv, eftersom barn jämfördes med andra ”kundgrupper”.

Projektledaren var den samarbetspartner som var avgörande för att genomdriva BKA. Deras uppgift var bl.a. att samråda med brukarna. Projektledarnas engagemang varierade såväl mellan som inom de olika regionerna. Erfarenheterna hade visat att de projektledare som var aktiva i samrådsprocesser med barn blev mer engagerade och kunde se värdet i BKA. Att visa på ”goda exempel” kunde också vara en möjlighet att engagera projektledarna.

Konsulterna ansvarade till en stor del av genomförandet av BKA. Skälet till detta var att såväl projektledare som barnsamordnare var belastade med andra arbetsuppgifter och inte hade tid att genomföra alla BKA. Men de flesta barnsamordnare hade själva deltagit i BKA. Även om de tidigare hade barnkompetens och erfarenhet av

att samråda med barn, ville de få denna erfarenhet, så att de fortsättningsvis skulle kunna stötta projektledare och konsulter i deras arbete. Samtidigt som de befarade att en del konsulter inte hade den erforderliga kunskapen om barn, så upplevde de en risk att enbart konsulterna fick BKA kompetens. Motsvarande erfarenhet och kompetens gick därmed förlorad inom Vägverket. Barnsamordnarna var vidare bekymrade över att konsulterna i sitt tidsavgränsade arbete, snarare redovisade produkten än processen, vilket försvårade (ut)värderingen av deras arbete.

Barnets bästa – många barnperspektiv

Samtliga intervjuade ansåg det vara viktigt med ett barnperspektiv och problematiserade kring begreppen *barnperspektiv* och *barnens perspektiv*, även om de inte uttryckte det i dessa termer. Åtskillnad gjordes mellan barnperspektiv, dvs. experters och andra vuxnas perspektiv på vad som är barnets bästa och barnens perspektiv dvs. barnens åsikter om sitt eget bästa. Vad som menas med ”barnets bästa” tycktes också oklart och kunde tolkas på olika sätt. Barn är olika – i ålder, kön och etnicitet och har olika förutsättningar och behov – det gäller inte minst deras platsbehov. Men barn har rätt i att bli hörda och respekterade i sina åsikter. De intervjuades egna tolkningar om barnets bästa vad gäller trafiksäkerhetsarbetet, omfattade inte enbart säkerhetsaspekter utan också folkhälso- och miljöaspekter. Att inte bara ha tillgänglighet till platser utan också känna trygghet och förflytta sig på egen hand uppmärksammades också. Man efterlyste respekt för den barnkompetens som finns bland barnsamordnarna och att medarbetare, som saknade denna kunskap, skulle använda sig av denna expertkunskap vid åtgärder som berör barn.

Barns delaktighet – en kärnfråga

Det var viktigt att barnen deltog i processen. Det är barnens rätt att få vara delaktiga och något de måste lära sig – en pedagogisk vinst. Men framför allt tillför det kunskap för byggandet. Förslag och beslut om åtgärder är dock experternas uppgift. Barn kan inte ha kunskap om alternativa lösningar. Däremot ”vet barn något mer” än vuxna och kan tillföra kunskap om sina rörelsemönster och behov i sin närmiljö. Barn i alla åldrar har något att bidra med, men det är framför allt barn i skolåldern som man har samråd med.

Problemet med vägbyggen är att det tar lång tid mellan konsultation till genomförandefasen. Men det får inte vara ett skäl till att barn och unga inte ska vara delaktiga och informeras under processen. Därför krävs återkommande dialoger. Skolan har en viktig uppgift att vara en länk mellan barn och beslutsfattare. Men då krävs att skolan arbetar enligt de mål för skolans trafiksäkerhetsarbete som nu gäller och inte omvandlar trafiksäkerhetsarbetet till tävlingar, vilket ofta initieras av trafiksäkerhetsansvariga på olika myndigheter.

Metoder för barns delaktighet

Barnsamordnarna tryckte på att det mest väsentliga, var att få barn och unga delaktiga i förändringsprocesser av trafikmiljön. De prövade vissa metoder för detta, men var samtidigt begränsade av ekonomiska ramar och tidsramar. Man ansåg att enkäter var den mest kostnadseffektiva lösningen, men hade vissa farhågor. Dels handlade det om konstruktion av formuläret – att de mest relevanta frågorna fanns med – dels tolkning av svaren. En annan begränsning var att man inte kan ställa följdfrågor. Det fanns också andra problem, som uppstår vid alla metoder eller insamlingstekniker; barn svarar ofta utifrån det som förväntas av dem. Andra insamlingstekniker som användes, var enkäter kombinerade med kartmaterial, gruppintervjuer, gåturer och samråd samt kartläggningstudier. Däremot var man mer tveksam till så kallade checklistor. Under denna utvärderingsfas fanns inte tillräckligt med praktisk erfarenhet för att åstadkomma en adekvat checklista.

Svårigheter och intressekonflikter

Att genomföra BKA innebär konflikter med andra intressenter som man måste ta hänsyn till. Det är en ekonomisk avvägning huruvida de mest lämpliga åtgärderna för barn kan genomföras. Olika syn på planeringsprinciper kunde också påverka valet av åtgärder – vilket inte heller gav den bästa trafiklösningen för barn. Det kändes också tidspressat för såväl projektledare som barnsamordnare att genomföra ytterligare en uppgift, såsom BKA. Andra konflikter handlade om kommunens ansvar för skolornas placering, skolornas arbete med trafikfrågor och deras tidsschema. Konflikter med markägare och näringsliv kunde också bidra till oönskade kompromisser. Föräldrars bristande intresse för sam-

rådsmöten och konflikter mellan olika barngrupper var andra hänsyn man måste beakta. En annan problematik var att (ut)värderingar av BKA baserades snarare på kvantitativa än kvalitativa mått. Man hade följt påbudet att göra ett antal BKA utifrån en modell. Problematisering, reflektion och utvärdering fanns inget utrymme för.

Hur vill man fortsätta – framgångsfaktorer

Barnsamordnarna betraktade BKA arbetet som ett pågående utvecklingsarbete där de fortfarande under slutet av tredje året, framhöll vikten av vidareutveckling och att få ta till vara varandras erfarenheter och kunskaper.

De framgångsfaktorer som angavs, var nära relaterade till de önskemål man hade om hur man ville fortsätta med BKA arbetet. Samtliga barnsamordnare var mycket positiva till BKA. Vissa framgångsfaktorer hade man inte direkt utan indirekt erfarenhet av, genom att BKA arbetet varierade mellan regionerna.

Det främsta önskemålet och tilltron till att BKA skulle leda till framgång, var att BKA utvecklas i den ordinarie verksamheten. För det krävdes ett nära samarbete med ansvariga inom den egna regionen. För att kunna vidareutveckla arbetet med BKA, krävdes också tid och resurser och att projekten var avgränsade. Mycket viktigt var barnens medverkan vid förstudien och helst tidigare, dvs. att barnperspektivet skulle genomsyra verksamheten på ett tidigt stadium. Samverkan med skolan var värdefull, och de flesta hade både tidigare och nuvarande erfarenhet av det. Ett önskemål var att skolorna i framtiden själva skulle genomföra tillståndsmätningar och att man därmed hade en beredskap vid eventuell ombyggnation.

Barnsamordnarna hade stött på problem som handlade om att andra inte ville se vikten av ett barnperspektiv eller inte hade penetrerat frågan tillräckligt. En del hade en förlegad syn på barn och trafik, men barnsamordnarna hade viss erfarenhet och förhoppning om att utbildning, nätverksmöten och kompetensutveckling skulle öka medvetenheten om barns rätt och behov. Även skolpersonal efterlyste studiedagar för hur man skulle arbeta

med trafikfrågor och där har även lärarutbildningen en viktig roll att knyta an till bl.a. demokratifrågor i behandlingen av barn och trafik.

Det viktigaste redskapet för att åstadkomma ett barnperspektiv i vägtransportarbetet var Barnkonventionen. De policydokument som utvecklats inom Vägverket och som berörde barn, var också viktiga redskap och hjälpmedel, även om de inte helt och hållet beaktades, enligt barnsamordnarna.

Man efterlyste stöd och handledning för att genomföra BKA, vilket också borde omfatta projektledare, något som bekräftades av den intervjuade projektledaren. Det var viktigt att tydliggöra de mandat man hade för att genomföra BKA. Det förekom för lite samarbete mellan regionerna och man önskade mer kontakt med varandra för utbyte av erfarenheter, samt diskutera och problematisera BKA. Erfarenheterna hittills, var mer att visa upp produkter för att demonstrera att arbetet fungerat bra och friktionsfritt.

I en *sammanfattande diskussion* behandlar slutligen rapporten vissa teman i olika styrdokument om barns rätt till en utvecklande och säker utemiljö. De intervjuades synpunkter och erfarenheter, relateras till dessa, vilka omfattar:

- Ett barnperspektiv på transportpolitiken
- Inflytande och delaktighet
- Barnkonsekvensanalyser
- Skolans trafiksäkerhetsarbete – från beteendelinäring till lärande i hållbar utveckling

1 Inledning

Vägverket är en av de första statliga myndigheter som med ledning av Barnkonventionen tagit fram en policy i barnfrågor. Arbetet med barns säkerhet i vägtransportsystemet bör enligt Vägverket vara långsiktigt; vid alla beslut i vägtrafikfrågor som rör barn, bör barns säkerhet, hälsa och miljö beaktas. Vägverket (Larsson, 2001) är också den statliga myndighet som främst använt och vidareutvecklat barnkonsekvensanalyser (BKA).

Enligt VP-direktiv för år 2002-2004 skulle Vägverket vidareutveckla arbetet med att integrera barnfrågorna i väghållnings- och övrig verksamhet. Modellen för BKA skulle prövas i de sju regionerna. Varje region skulle genomföra minst två barnkonsekvensanalyser. Trafikantavdelningen vid Vägverket skulle genomföra ett projekt som gällde insamling och dokumentation av erfarenheter från, och stöd för genomförandet av BKA. Projektet skulle vidare ge underlag för att dels ta fram en handbok för Vägverkets barnkonsekvensanalyser i vid mening, dels ta fram metod och goda exempel för sådana analyser i väg- och gatuprojekt. Fortbildning skulle erbjudas som stöd för genomförandet. Ett första möte med regionerna ägde rum den 31 januari 2002 med syfte att:

- presentera bakgrunden till de statliga myndigheternas arbete med BKA
- diskutera hur Vägverkets värderingsunderlag kan stödja genomförandet av respektive BKA
- planera för det fortsatta samarbetet

Föreliggande studie påbörjades under 2002 och avslutades 2007 med syfte att företa en processutvärdering av barnsamordnarens syn på barnkonsekvensanalyser. Under denna tid skedde flera omorganisationer på Vägverket. De tjänstemän som tidigare benämndes barnsamordnare ersattes med beteckningen kundansvariga eller experter. I denna rapport fortsätter jag att benämna dessa personer barnsamordnare. Samtliga sju barnsamordnare i regionerna har intervjuats samt en projektledare och en konsult – detta utifrån förslag från en av barnsamordnarna. Vissa barnsamordnare har intervjuats fler gånger för att få ytterligare information. Dessutom har gruppintervjuer med samtliga barnsamordnare i mindre

grupper genomförts. De intervjuade har fått ta del av resultaten från intervjuerna för att godkänna utskrifterna och göra korrigeringar. De har också fått läsa rapporten i sin helhet för att lämna synpunkter.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna utvärderingsstudie har varit att följa arbetet med barnkonsekvensanalyser (BKA) i de sju regionerna. Utvärderingen har varit inriktad på processen. Syftet har *inte* varit att utvärdera de enskilda regionerna utan att dokumentera gemensamma erfarenheter.

De *frågeområden* som studerats är:

- Hur har regionerna gått till väga för att genomföra BKA?
- Hur har målen för BKA tolkats?
- Vilken kunskap har använts för att genomföra BKA?
- Hur har modellen för BKA tillämpats?
- Vilka hinder och möjligheter har man mött under arbetsprocessen?

1.3 Metod för utvärdering

I dagligt tal används begreppen utvärdering och *uppföljning* mer eller mindre synonymt. Utvärdering syftar till en djupare förståelse av enskilda fenomen, aspekter eller situationer medan uppföljning vanligtvis vill bidra till en bredare kännedom om generella fenomen – trender, tendenser, översikter och liknande (Hedenquist, 1999a). Det är svårt att dra en tydlig gräns mellan utvärdering och *utveckling* (jfr Hedenquist, 1999b).

Utvärdering av utveckling, innebär att man utvärderar en verksamhet utan ansvar för framtida eventuella förändringar av verksamheten. Denna typ av utvärdering kan ingå som en fas i ett utvecklingsarbete, när man (först) behöver samla information om den aktuella verksamheten innan man kan ta ställning till lämpliga förändringar. *Utvärdering för utveckling*, innebär att man använder utvärderingen för att ge goda råd eller för att verksamhetsföreträdarna ska kunna spegla sig i resultaten av utvärderingen och

därigenom vinna kunskap som kan utveckla verksamheten. *Utvärdering som utveckling* innebär att utvärderingen är en inbyggd del av själva utvecklingsarbetet och följaktligen svår att urskilja som en egen, separat aktivitet. Denna form av utvärdering påminner om aktionsforskning (jfr Stringer, 1999). Utvärderingen görs fortlöpande eller mera spontant av deltagarna själva. Det primära är inte att inhämta kunskap om verksamheten, utan att så snabbt som möjligt åstadkomma förändringen eller utveckling. En mer korrekt benämning vore *utveckling med inslag av reflektion och analys*.

I denna studie har utvärderingen koncentrerats på de två första slagen av utvärdering. Samtidigt ges viss kunskap om det tredje slaget, genom gruppintervjuer med barnsamordnare som också har syftat till egen reflektion.

Alexandersson (1994) skriver att reflektionen startar i ett utgångsläge där vi upplever mer eller mindre förvirring, tvivel eller vanda. Vi prövar alternativa sätt att tolka det som sker eller våra egna föreställningar. Reflektion kan ske över en handling samtidigt som handlingen äger rum (*reflection in action*). Reflektion kan också ske när handlingen är avslutad (*reflection on action*). I det senare fallet tittar man alltså bakåt, exempelvis när man funderar över varför något inte blev som man tänkt sig. Olika former av reflektion kan också delas in i nivåer, där de lägre nivåerna innebär att man reflekterar över något och vad som bäst kan eller bör göras *inom givna ramar*. De högsta nivåerna innebär att man reflekterar över – och därmed ifrågasätter – ramarna, olika principer (egna och andras, exempelvis forskningsrön eller styrdokument), principernas relation till den praktiska verkligheten, det egna kunnandet och egna föreställningar och antaganden om hur verkligheten är och borde vara beskaffad. I föreliggande utvärderingsstudie ges exempel utifrån intervjuerna hur egen reflektion har skett på dessa olika nivåer.

Ellström (1996) diskuterar förhållandet mellan rutin och reflektion. Rutiner kan försvåra möjligheterna att tolka verkligheten på alternativa sätt och risken finns att rutiner "skymmer sikten" och hämmar möjligheterna till utveckling och förnyelse. Han varnar

för vad han kallar för en "kompetensfälla" - att man fortsätter att arbeta på ett visst sätt, inte för att det är det bästa, utan för att en förändring uppfattas som alltför kostsam eller riskfylld (i pengar, tid, känslomässigt eller professionellt). Ett sätt att komma ur eller minska risken för en sådan kompetensfälla är just reflektion, med möjlighet att omtolka och omformulera uppgifter, mål, metoder och förutsättningar för verksamheten. I en analys av Vägverkets projekt *Forska och Lära i närsamhället* framhåller Qvarsell m.fl. (1998) att projektets uppläggning genom bl.a. nätverkskonferenser bidragit till att stimulera till både enskild och gemensam reflektion och till ett ökat utvecklingsinriktat lärande på de medverkande skolorna.

Utvärderingar kan vara kontrollerande och främjande samt ge underlag för utveckling. En utvärderingsverksamhet som främst ska ses som ett positivt stöd, kan inte genomföras av utvärderare som uppfattas som kontrollanter. Man kan se, att förutom kontroll och främjande finns också ett *tredje syfte* med utvärderingar – nämligen *kunskapsutveckling*. Främjande och kontroll är två parallella processer. Självvärdering innebär att de berörda på ett medvetet och organiserat sätt reflekterar över vad de gör och varför de gör det (jfr Widell, 1999). Genom att intervjuer genomfördes med mig som utomstående, uppfattas detta (förhoppningsvis) inte som en kontrollfunktion. Syftet med gruppintervjuerna förändrades delvis från att inte enbart omfatta ett informationsinhämtande, utan också möjligheter för barnsamordnarna att reflektera över sin verksamhet, ett erfarenhetsutbyte och därmed kunskapsutveckling.

1.4 Forskningsmetoder

Underlag för utvärderingen har omfattat dels den dokumentation som Vägverksregionerna själva har gjort om sitt BKA arbete, dels frågor genom enkäter, enskilda intervjuer samt intervjuer i grupper (fokusgrupper).

Fokusgrupper fick sitt stora genombrott inom samhällsvetenskaplig forskning på 1980-talet. En fokusgrupp är en samling människor som fokuserar på samma fråga. Det är en kreativ

grupprocess, där enskilda uppfattningar leder till associationer hos andra och där många olika perspektiv på en fråga kommer fram (jfr Kitzinger, 1995; Barbour and Kitzinger, 2001). Liksom alla kvalitativa metoder, ger inte fokusgruppsmetoden statistiskt säkerställda resultat (generaliserbara mot målgruppen med statistisk säkerhet), utan avser framförallt att se riktningen i resultatet samt dess orsaker. Fördelen med fokusgrupper jämfört med enkätundersökningar, är att man kan gå djupare in i frågorna och ställa direkta följdfrågor. Jämfört med *individuella intervjuer*, är fördelarna med fokusintervjuer att de är tidsbesparande, man kan hämta inspiration från varandra och olika åsikter kan ställas emot varandra på ett mera direkt sätt. Gruppdeltagarnas attityder och erfarenheter inom det aktuella temat kan ventileras och klargöras. En fråga som här måste beaktas är gruppdynamiken. I alla grupper uppträder "tolkningsföreträdare" som kan påverka de andras yttranden på mycket subtila vis.

De enskilda *intervjuerna* illustrerar olika tillvägagångssätt och typer av barnkonsekvensanalyser, hur man har tacklat problem, vad som har varit framgångsrikt och var man stött på motstånd. *Fallstudier* (jfr Yin 1993) – dvs. erfarenheter från regionerna, som senare har dokumenterats (se Vägverket 2004:200) visar såväl kontrasterande som likartade resultat.

I januari 2002 deltog jag (som observatör) i ett möte med regionerna vid Vägverket i Stockholm till vilket projektledare samt barnsamordnare var inbjudna. En BKA modell presenterades vilken var utvecklad av Thomas Larsson (2001), Vägverket och som också BO hänvisar till i sin skrift *Rapport från Barnombuds-mannen* (2001). Tänkbara projekt för barnkonsekvensanalyser (BKA) redovisades från de olika regionerna.

1.4.1 Enkät

Ett första steg i detta utvärderingsprojekt var att utifrån januari-mötet få information från barnsamordnarna om de projekt som var föremål för BKA. Samtliga regioner delgav mig detta genom mejl och genom rapporter.

De frågor som barnsamordnarna ombads besvara i enkäten var:

- *Hur arbetar ni med barnkonsekvensanalyser (BKA)?*
Under mötet i januari, framgick att ni har hunnit olika långt med arbetet. En del har genomfört BKA, medan andra var i ett planeringsskede. Hur fortskrider arbetet? Vilka projekt har ni valt ut? Vem genomför BKA?
- *Hur använder ni er av modellen för barnkonsekvensanalys?*
Hur använder ni er av Barnkonventionen som vägledning? Vilka utgångspunkter har ni för BKA? Vilken kunskap inhämtar ni och hur? I vilken fas är ni i arbetsprocessen?
- *Finns dokumentation?*
Vid januarimötet framkom att några av er redan dokumenterat BKA. Finns annan dokumentation av processen? Har ni framställt inriktningsdokument och eller handlingsplaner rörande barn?

1.4.2 Enskilda intervjuer

Efter enkätmaterialiet, genomförde jag under våren och sommaren 2002 intervjuer med samtliga sju barnsamordnare, en projektledare och en konsult. Intervjuerna företogs på de intervjuades arbetsplats eller på min, vid Lärarhögskolan i Stockholm. Vissa barnsamordnare intervjuades flera gånger. Totalt genomfördes elva intervjuer som varade ungefär två timmar per intervju-tillfälle. Intervjuerna spelades in på band och skrevs ut.

Intervjufrågorna behandlade följande teman – vilka varierade – beroende på tidigare svar utifrån enkäten samt på barnsamordnarnas arbetssätt:

- *Hur arbetar man med BKA?*
Vilka projekt har valts ut? Vem genomför dessa? Vad är fördelar respektive nackdelar att använda konsulter? Har skolorna varit aktiva i närmiljöstudier exempelvis "Forska och Lära"? Hur har det bidragit till att genomföra BKA? Vad anses målet vara med BKA? Hur har inriktningsdokument och handlingsplan "Barn" framtagits? Sker kontakt och samarbete med övriga regionerna?

- *Hur används BKA modellen?*
Hur tolkar man målen? Hur tolkar man "barnens bästa"? Hur konkretiserar man och tillämpar modellen? Vilka moment i modellen har man använt? Hur har samråd med barnen skett? Svårigheter, lösningar? Vilka metoder har använts för barnens delaktighet och inflytande? I vilka processer – steg deltar barnen? Vilka åldrar är de deltagande barnen i? Vilka åldrar anses lämpliga? Var det något som barnen delgav som man inte själv förväntade sig? Hade man kunnat göra BKA utan barnens medverkan? Hur har barnens åsikter beaktats? Hur kommer arbetet att fortsätta – hur kommer barnen att bli delaktiga? Konflikter med andra intressenter? Vilka dilemman – konflikter har man mött? Hur informerar man och samråder man med barnen om alternativa förslag till de som barnen har uttryckt?

1.4.3 Fokuserade gruppsamtal

Efter de individuella intervjuerna genomfördes gruppintervjuer med ungefär hälften av barnsamordnarna i varje grupp. Detta skedde under hösten 2002, våren 2003 våren 2004 samt hösten 2004 – totalt sex intervjutillfällen på Lärarhögskolan i Stockholm.

Som nämnts tidigare var syftet med dessa gruppintervjuer eller *fokusgrupper* att skapa en kreativ gruppprocess där enskilda uppfattningar leder till associationer hos andra och där många perspektiv på en fråga kan komma fram. Eftersom barnsamordnarna arbetade med olika förutsättningar och därmed hade olika uppfattningar om och erfarenheter av BKA, var det viktigt att också belysa detta genom diskussioner dem sinsemellan. Det skedde också till viss del i samband med deras nätverksmöten och utbildningsdagar. Vid en av utbildningsdagarna redovisade jag tillvägagångssättet med detta projekt och presenterade forskning om *Närmiljön som pedagogisk resurs*.

Fokusgruppsamtal skiljer sig från gruppintervjuer genom att fokusgruppsamtal inte växlar fram och tillbaka mellan en intervjuare och gruppen. Fokusgruppsamtal utmärks av att vara ett mer jämställt samtal mellan moderatorn och gruppen där det är tillåtet

för alla deltagare att initiera diskussionsfrågorna. Fokusgruppsamtal kan, enligt Wibeck (2000), genomföras med deltagare som känner varandra. Fokusgruppsamtalen kan utgå från en relativt hårt strukturerad samtalsguide till en relativt ostrukturerad. De kan, även om de är relativt starkt strukturerade och fokuserade runt vissa teman och frågor, leda till att oförutsedda ämnen och frågor tas upp av informanterna. Ostrukturerade fokusgrupper syftar till att låta deltagarna, så fritt som möjligt diskutera ett visst tema eller en fråga utan större inblandning från moderatorn i syfte att försöka komma åt frågor, teman och föreställningar som spontant kommer upp i fokusgruppen, vilka då kan de som gruppen anser vara de mest viktiga. Nackdelarna med ostrukturerade fokusgruppsamtal kan vara att vissa ämnen, teman och frågor inte tas upp i den omfattning som moderatorn önskar och avser. Vid fokusgruppsamtal är det också svårt att avgöra hur många individer som varje utsaga representerar. Ofta säger någon något, varvid de övriga instämmer genom att vara tysta, nicka eller humma.

I fokusgruppsintervjuer är gruppinteraktion en del av metodiken. Deltagarna uppmanas att prata med varandra, ställa frågor, utbyta händelser och kommentera varandras erfarenheter och åsikter. Denna metod är särskilt värdefull för att få reda på gruppens kunskap och erfarenheter och kan användas för att studera inte bara *vad* man tänker utan *hur* och *varför* man tänker på det sättet.

Idén bakom fokusgrupp metoden är att grupprocesser kan hjälpa människor att utforska och klargöra sina åsikter på sätt som skulle vara mindre lätt åtkomliga i en intervju. Gruppdiskussion är särskilt lämplig då intervjuare har en mängd öppna frågor och önskar att uppmuntra deltagarna att utforska de frågor som är viktigast för dem i deras egen vokabulär och som frammanar deras egna frågor och deras egna prioriteter. Då gruppdynamiken fungerar bra med deltagarnas arbete tillsammans med forskaren, leder forskningen in på nya och ofta oväntade riktningar. På detta sätt kan man genom fokusgrupper nå sådana delar som inte kan uppnås med andra metoder och avslöja dimensioner av förståelse som ofta blir gömda med mer konventionella datainsamlingstekniker. Nackdelen med sådan gruppdynamik är att gruppnormer kan tysta

meningsskiljaktigheter. Det var också ett skäl till att individuella intervjuer genomfördes innan gruppintervjun.

Det finns olika uppfattningar om hur många personer som bör ingå i en fokusgrupp. Wibeck (2000) rekommenderar grupper om fyra till sex personer. Om man vill uppnå intimitet mellan gruppdeltagarna, så att utbytet av information underlättas bör man välja homogena grupper, vilket rekommenderas av de flesta forskare. Å andra sidan kan det vara en fördel att samla en heterogen grupp för att maximera utforskandet av skilda perspektiv inom en grupp. Men det är då viktigt att vara medveten om hur hierarkin inom gruppen kan påverka data. Därför har dessa gruppintervjuer genomförts med samma grupp – dvs. barnsamordnare, men, som ovan nämnts, i två mindre grupper (3-4), som var något olika under de olika intervjutillfällena.

Idealiskt bör gruppdiskussionen bandas och skrivas ut. Om detta inte är möjligt är det viktigt att anteckna noga och forskare kan finna det användbart att involvera gruppen i att notera nyckelfrågor på blädderblock. I detta fall har gruppintervjuerna bandats och skrivs ut. Deltagarna har också uppmuntrats att kontakta mig om något är oklart eller om de undrar över vissa frågor. Ingen av barnsamordnarna gjorde det. Som nämnts, har samtliga intervjuade också fått godkänna sina intervjuutdrag.

Under oktober och november 2002 genomfördes den första omgången gruppintervjuer med barnsamordnarna i två mindre grupper.

De teman som deltagarna uppmuntrades att diskutera var:

- Hur får man barnen delaktiga utan att hamna i skendemokratiska processer
- Vilka metoder tycker ni är mest lämpliga för barnens delaktighet?
- Vilka dilemman eller konflikter har ni mött?

Barnsamordnarnas arbete med BKA varierade. De hade använt olika metoder och angreppssätt för att genomföra BKA. För att de

ska få tid att reflektera över sina olika angreppssätt beslöt jag att återkomma med förnyade gruppintervjuer juni 2003.

Syftet med den uppföljande intervjun var dels att följa upp och diskutera tidigare intervju för att se om mina tolkningar stämde dels ge barnsamordnarna tillfälle att reflektera över sitt genomförda arbete. Exempel på frågor som ställdes till barnsamordnarna under detta intervjutillfälle var:

- Behov av handledning för att genomföra BKA? På vilket sätt borde det ske? Hur stämmer tillvägagångssättet med att genomföra en BKA med tidigare arbetssätt för barns trafiksäkerhet – har något nytt tillkommit? Har man arbetat enligt tidigare "rutiner"?
- Synen barns trafikmiljö och trafikförmåga? Har synsättet förändrats efter att ha genomfört BKA? Kunskaper från barnen som man tidigare inte visste eller var medveten om.
- Hur har samarbetet med kommunen/skolan fungerat? Skulle man ha velat arbeta på något annat sätt? Vad har man lärt dig med arbetet med BKA? Fördelar - nackdelar med att genomföra BKA. Reaktionen från övriga intressenter.
- Åsikter om tiden som man har haft till sitt förfogande att genomföra projektet. Hur omfattande är övriga arbetsuppgifter ut – hur mycket tid har man kunnat lägga ned på detta arbete?
- Exempel på kompromisser - och resonemang kring genomförande och resultat av BKA. Har barnens då varit delaktiga?
- Alternativa arbetssätt och tillvägagångssätt efter dessa erfarenheter.

Den tredje och fjärde intervjuomgången företogs i maj och oktober 2004. Såsom vid tidigare tillfällen genomfördes intervjuerna i samtalsform och där barnsamordnarna själva ledde diskussionen

Temat som behandlades vid dessa tillfällen var:

- Erfarenheterna av BKA?
- Ytterligare BKA och positiva respektive negativa erfarenheter
- Metoderfarenheter
- Visioner om BKA

Som ovan nämnts var syftet med de återkommande gruppintervjuerna dels att följa upp tidigare intervjuer för att se om mina tolkningar stämde dels att ge barnsamordnarna tillfälle att reflektera över sitt arbete och därmed följa processen. Under de år som detta arbete fortskred hade en omorganisation skett, varför barnsamordnarna fick en annan tjänstebeteckning. Två hade fått andra arbetsuppgifter, varför den sista gruppintervjun endast omfattade fem personer.

Det empiriska materialet sammanställdes 2005. De intervjuade personerna kontaktades för att ge återföring på de intervjuutdrag och tolkning av intervjuerna som jag hade gjort och en ny sammanställning gjordes utifrån dessa revideringar.

2 Intervjuer

I detta avsnitt illustreras barnsamordnarnas, projektledarens och konsultens svar om sina erfarenheter och synpunkter på barnkonsekvensanalyser (BKA). De sju barnsamordnare som intervjuades har inte särbehandlas. Eftersom endast en projektledare och en konsult har intervjuats så anges det i intervjuutdragen. De intervjuade har fått se intervjuutdragen för att korrigera eventuella missförstånd. Detta har skett i ringa omfattning. I nästa avsnitt 3 relateras dessa intervju svar till olika teman som berör arbetet med barnkonsekvensanalyser.

2.1 När och hur genomför man en BKA?

Enligt Vägverkets VP direktiv för år 2002-2004 skulle arbetet med att integrera barnfrågorna i vägghållnings- och övrig verksamhet vidareutvecklas. Vägledning för detta var ett värderingsunderlag som inkluderade en modell för BKA (Vägverket 2003). Modellen har utvecklats utifrån Barnombudsmannens (2001) modell för barnkonsekvensanalyser för att anpassas till Vägverkets BKA. Ovan nämnda modell för BKA skulle prövas i regionerna. Varje region skulle genomföra minst två barnkonsekvensanalyser för projektet i olika faser (se också avsnitt 3.3.1).

Under hela intervjutiden (2002-2004) påpekades att arbetet med BKA måste ses långsiktigt och betraktas som ett utvecklingsarbete ”då man lär sig tillsammans och gör så gott man kan”.

Det är ett utvecklingsarbete och man prövar sig fram. Om det nu finns några rutiner så kommer de att förändras hela tiden med erfarenheterna. Men förutsättningarna är att man lär sig hela tiden. Det sker inte med samma noggrannhet som i en MKB (miljökonsekvensbeskrivning) – där är vi inte ännu och kan inte ha den ambition heller. Alla inblandade måste lära sig.

Det var viktigt med metodutveckling och att erfarenheterna dokumenterades i ”demoprojekt” som redovisade processen vad man gjort och hur man hade gått tillväga för att få goda exempel.

Det är inte tillräckligt med en rapport av enbart resultatet, för då ser man inte hur man har gjort.

2.1.1 När genomförs BKA?

Riksdagens beslut om en nationell strategi för genomförande av FN:s konvention om barnets rättigheter innebär att statliga myndigheter ska ha som målsättning att göra en barnkonsekvensanalys vid varje beslut som rör barn (Prop. 1997/98:182). Ett barnperspektiv ska även finnas med i statliga beslut som rör den fysiska miljön, som till exempel vid samhälls- och trafikplanering. Beslutande myndigheter bör försäkra sig om att barnets bästa redovisas i beslutsprocessen och beaktas i beslutet. Barnkonsekvensanalysen är en viktig metod för att följa upp att barnets bästa beaktas vid alla åtgärder som rör barn (SOU 1997:116).

Till skillnad från MKB, är inte BKA lagstadgat. BKA behöver inte genomföras för alla vägprojekt, utan endast där barn ”tydligt berörs”. Barnsamordnarna var angelägna om att BKA inte skulle upplevas som en ytterligare arbetsbelastande uppgift.

I tätortsmiljöer ska BKA finnas med. I och med att man ska prova sig fram, så är det viktigt att man gör en avgränsning. MKB körde man ”in absurdum” och det blev en jättetung arbetsbörda; det leder till ”backlash”. Det ska inte vara så att BKA känns som negativt, att det är en ytterligare en uppgift som ska genomföras. Vilken form vi än har idag, så tror jag att projektledarna känner: ”Åh en sak till, och nej det fixar vi nästan inte.”

Rimlighetsbedömningar var något som praktiskt taget alla tog upp – såväl i början (2002) som i slutet av intervjuperioden (2004). Samtidigt kunde det innebära risk för att vissa BKA utslöts, beroende på projektledares ambitioner och kompetens.

För vissa projekt är det helt orimligt att genomföra BKA, där man t.ex. bara ska göra förbättringar. I dagsläget är det upp till projektledaren att avgöra när det ska ske en djupare analys. Absolut viktigaste är att ställa kontrollfrågan *om* detta berör barnen. Om svaret är nej, så får man gå vidare. Det är ju en risk man tar. Men man måste ju lita på att folk är professionella i sin yrkesutövning.

En intervjuperson uttryckte i en gruppintervju under slutet av första året, farhågor att barnens behov inte beaktades i projekt där deras behov inte var synliggjorda från början.

T.ex. då man ska uppföra mitträcken, så kanske man inte anser att barn berörs. Sedan visar det sig att barnen har anspråk på att korsa den här vägen, fastän det inte var uppenbart i första skedet. Det finns risk att man ”genar” för mycket och beslutar att ”inga barn berörs” och då inte genomföra en BKA.

En annan av gruppdeltagarna förslog:

Man skulle kunna tänka sig att göra en analys av de objekt man har satt åt sidan. ”Är det verkligen så att inte barn blir berörda, eller beror det på att man valt att sätta det åt sidan?”

Under vilken arbetsprocess bör BKA genomföras? En del menade, att eftersom detta var en försöks- och inlärningsperiod, så var det bättre att genomföra BKA i förstudieskedet än i byggskedet

Barnsamordnarna beskrev mycket likartat under det första året hur en förstudieprocess skulle kunna genomföras:

Det första skedet är att förstå vad som är betydelsefullt för barnen. Nästa steg är att fråga föräldrarna och barnen själva kanske genom en enkät. Skolan lär barnen mer om närsamhället; och med egna bilder och beskrivningar får barnen ytterligare kunskap. Detta är en förstudie. I det här skedet är det inte meningen att vi ska komma fram till de lämpligaste åtgärderna. Syftet med förstudien är att framför allt få veta hur barnen rör sig i området.

Men i princip ansåg man att BKA kunde genomföras i arbetsprocessens alla skeden:

Man kan göra en BKA innan förstudien, man kan göra det som en del av förstudien och också som ett mellanled i en vägutredning, som en del i en vägutredning och även när det gäller bygghandling och arbetsplan. I hela långa beslutsprocessen så kan man göra en BKA – eller utveckla i en befintlig BKA – i många olika delar. Rätten till delaktighet ska finnas i alla led.

2.1.2 Modellen – ett redskap för BKA

Ansvarig för utvecklingen av modellen, var en av barnsamordnarna, som också hade en del av sin tjänst på huvudkontoret. Enligt denne barnsamordnare, måste det första året ses som en början till ett mer långsiktigt arbete. ”Alla kan inte arbeta efter hela modellen, eftersom vägobjekt skiljer sig åt.” Han ansåg att det hade varit mer lämpligt att arbeta vidare med metodutveckling utifrån några konkreta projekt, lära sig av detta och utveckla modellen utifrån dessa erfarenheter. Därefter skulle direktiv ges för att genomföra BKA i regionerna. I nuvarande skede var det för abstrakt och oklart hur man skulle gå tillväga.

Det hade varit mer konstruktivt om man fått pröva sig fram. Då hade man haft mer på fötterna. Detta är nu en helt oprövad modell. Nu får alla arbeta på egen hand.

Hur ska då modellen användas?

Man kan ta fasta på olika saker i modellen. Hur vägtransportssystemet påverkar barn är en självklarhet att vara medveten om, som projektledare eller konsult. Man måste ha kunskap om utemiljöns betydelse för barn, vad barriäreffekter handlar om, att olycks- och hälsorisker har samband med barns rörelsefrihet och varför föräldrar är oroliga. Man måste också vara medveten om barnens egna utsagor. Om barnen kanske inte själva pekar på problem, så måste man förstå att barn kan anpassa sig till en situation som vuxna inte problematiserar. Om man inte kan få med barnen i kartläggningsfasen, så ska man vara säker på

att man själv kan läsa av miljön och veta vad människor gör där.

Hur uppfattades denna modell av de övriga intervjuade och hur användes den? På frågan om man arbetat utifrån modellen framkom varierande svar i inledningsskedet av intervjuerna. En svarade att "Barnkonventionen alltid finns med i bakgrunden" medan frågeställningarna och förslagen mer grundas på "egen erfarenhet". Men själva modelltänkandet ansågs vara viktigt för hur man går tillväga, "inte minst för projektledarna".

Medan barnsamordnarna redan från början kunde relatera till modellen, så var det, enligt dem, svårare för deras medarbetare. Rollen för barnsamordnarna blev då att försöka förklara de olika delarna och konkretisera frågeställningar för att arbeta utifrån dem. Av intervjuerna framgick att modellens syfte var ett redskap för BKA, men samtidigt följde de inte "slaviskt" modellen, vilket också var syftet. En del genomförde först en BKA och "checkade" därefter med modellen. Andra utgick direkt från modellen:

Jag har modellen som en tankestruktur. Den är ett sätt att gå in i processen. Vad är det jag ska få ut av den här BKA? Vad i resultaten är viktigt att ta fasta på? Det är tillgänglighet, säker miljö, de olika aspekterna på rörelsefrihet osv. När det kommer till åtgärder, så ser jag på barnets rättigheter, vilket avgör om jag vill vidta någon åtgärd överhuvudtaget, och också vilket slag av åtgärder. Min uppgift är att stärka ett samhälleligt barnperspektiv och jag måste ha en föreställning om vad som är bra för barn innan jag gör analysen.

Genomgående var man positiv till modellen, som betraktades som en "öppen modell" där man också kunde "pröva sig fram och revidera". Modellen ansågs vara "jättebra och heltäckande" och en värdefull utgångspunkt för hur BKA skulle genomföras. Den betraktades som en utredningsmetod, med ett antal frågeställningar eller förslag, som var ett stöd hur man skulle tänka kring dessa frågor

Man kunde hänvisa konsulterna till modellen. Men samtidigt framkom önskemål om mer diskussion om hur den skulle

användas, vilket också skett i vissa projektgrupper. Då framkom, att man hade olika syn på vissa frågor som då mer ingående hade analyserats, för att se hur den kunde tillämpas.

Svagheter var att modellen (av andra) kunde uppfattas som ”tungarbetad” och att det kunde innebära ökad arbetsbelastning. Å andra sidan visade också modellen ”hur komplex frågan är”.

Arbetet med BKA genomfördes till stor del av konsulter, och det berodde mycket på konsulten huruvida modellen användes eller inte. Men det viktigaste var, enligt barnsamordnarna, att barnperspektivet beaktades i processen.

Det har varit upp till konsulten att bestämma på vilket sätt man ska göra. Ett av projekten kom på initiativ från konsulten själv. Men för att göra ett bra arbete så måste vi involvera eleverna. Alltid då man ska genomföra ett vägprojekt så ska konsekvenserna för barn i förstudien bli tydliga. Det är standard. Men *hur* man gör det, kan variera. Så arbetar vi.

2.1.3 Samverkan med skolan

Enligt barnsamordnarnas erfarenheter är skolan en värdefull resurs för BKA arbetet – såväl tidseffektivt som kompetensmässigt. Men skolan förstår inte alltid hur studier i närsamhället kan bli en naturlig del i arbetet. Det är därför viktigt att man har insikt i skolans arbetsprocesser. Skolan har ett tidspressat schema och det är inte självklart att skolpersonal kan samarbeta med Vägverket.

Vi måste jobba väldigt mycket med att få skolan, personalen och rektorer att förstå att skolan är en viktig aktör och att det måste bli en viktig fråga att jobba med närsamhället i undervisningen, att det känns viktigt och inte extra betungande.

Skolans roll i BKA arbetet

Studier i närsamhället framhålls i läroplanen, varvid inflytandeaspekter och trafik och miljö kan integreras i detta arbete. Vid flera intervjutillfällen framkom önskemål att skolorna genom

dessa närmiljöstudier skulle kunna uppärbeta beredskap att kartlägga barnens skol- och fritidsvägar, så att Vägverket helst hade denna information innan kommande åtgärder var aktuella.

Barnsamordnarna påpekade också att det var viktigt att man på Vägverket var kunniga i läroplanens mål och innehåll och kunde hjälpa till att tolka trafikfrågorna utifrån läroplanen.

Vi måste hjälpa lärarna på traven att tolka vad trafikfrågorna kan betyda utifrån läroplanens intentioner. Vi måste vara både kunniga och pedagogiska. Människor blir ibland förvånade att Vägverket är kompetenta på barnfrågor. Det är bra för Vägverket att de blir positivt förvånade över att vi kan skolfrågor och barnfrågor.

Vilken beredskap finns till samråd med skolor?

Alla regioner har ju på olika sätt tidigare stöttat skolor. Men då har det varit skolor som inte varit berörda av specifika vägbyggnadsobjekt, utan skolor som anmält sig intresserade av "Forska och lära" projekten. Nu blir det annorlunda eftersom vi ska kunna samråda med vilken skola som helst, oavsett om de har anmält sitt intresse eller inte. Det gör vår uppgift ännu svårare, men vi har skyldighet att samråda med de berörda barnen. Det är främst genom skolan vi kan få det här samrådet. Då måste vi satsa rejält på att vi får bra erfarenheter av att samråda med skolorna, så vi kan visa för skolorna att om de vill samråda med oss – vilket vi nästan förutsätter att de gör för barnets bästa – så måste vi på motsvarande sätt ge skolorna stöd, så att de kan arbeta på det sättet – fortbildning, goda exempel och kanske handledning lite då och då i vissa skeden.

Man poängterade att det var viktigt att barnen behandlades på motsvarande sätt som vuxna. Barnsamordnaren med sin barnkunskap och pedagogiska kunskap så att Vägverkets kontakter med skolan och barnen sker på deras villkor.

Barnens synpunkter är oerhört viktiga. Vi ska skydda dem mer än vuxna, eftersom de har andra förutsättningar när de rör sig ute. De ska ha tillgänglighet till sina mål. Ska vi få

in det naturligt i processen, så ska byggprojektledaren gå till skolan med sin konsult. Skolan kan hjälpa barnen att förstå vad projektet handlar om. Vi ska tala om vad vi är ute efter, skolan kan förbereda barnen och säga: "Nu kommer Vägverket och vill prata med er och så." Barnen tar oerhört seriöst och allvarligt på detta.

Skolan skulle kunna ansvara för barnens beskrivning av sina skol- och fritidsvägar. Det var också viktigt att man vid samråd diskuterade först med barnen, så att inte enbart föräldrarna förde barnens talan.

I en skola där man också jobbat med "Forska och lära" projektet, hade man satt upp upptagningsområdet på en stor karta. Så fick barnen beskriva var de bodde och hur de kom till skolan. Det hade de förarbetat innan vi kom dit. Men icke förty, så ska ju konsulten och byggprojektledaren komma till barnen och prata med dem och höra dem. Den tekniske chefen i kommunen var också med. Har man ett samprojekt, så ska alla parter vara med. Enligt Väglagen och Miljöbalken, så ska man samråda med dem som är särskilt berörda. Och det är ju barnen. Så jag fattar inte varför vi inte har kommit på detta förut. Man frågar barnen först, så de inte är färgade av vad föräldrarna tycker.

Tillträde till skolan

Förutsättning att få tillträde till skolorna var att etablera en god kontakt med rektor, motivera syftet med BKA och trafiksäkerhetsarbetet i skolan, läroplanens mål och innehåll samt ha kännedom om skolans arbete och organisation. Därefter togs kontakt med pedagogerna.

Ja, det har ju varit diskussioner med rektor. Därefter har man fått samråda med lärarna om vad det är för information som är viktig att få fram, och hur barnen kan jobba med det. En del har fattat snabbt, andra inte alls. Vi har jättemycket jobb framför oss för att lösa det.

Projektledaren beskrev hur hon gick tillväga för att få kontakt med skolorna.

Vi har alltid börjat med att träffa rektor eller studierektor så vi skapar en kontakt och får ett visst gehör. Jag försöker beskriva varför Vägverket är intresserat och vill visa att det är Vägverket som har uppdraget. Det är i första hand mig de ska kontakta inte konsulterna. Jag vill vara tydlig med hur den kontakten ska vara. Därför är det viktigt att jag är med på första mötet.

Skolan har valt ut grupper barn men sedan handlar det ju om vilka barn som vill vara med att delta. Man får hoppas att det är representativt både hur man bor och hur man nyttjar samhället, så att man inte tappar någonting i det stora hela. Vi har också skickat ut enkäter där man frågade vilka vägar de gick. Hur man ska gå tillväga för att få information varierar nog med olika individer. Det är konsulterna som ger förslag, jag vill bara ha en bra produkt.

Lärarna var mycket positiva till vårt arbete och tyckte det var bra med barns delaktighet. Barnen har säkert också tryckt på föräldrarna att de skulle gå på samrådsmötet. Vi har annonserat om detta och satt upp affischer vid posten och ICA-affären. Vi hade en folder för att vara säkra på att vi uppfattat problemen på rätt sätt. Vi har visat en ödmjukhet och lyhördhet: "Vi kan inte allting, hjälp oss nu!" Kan man förmedla den attityden, så är det lättare att få andra att vilja ställa upp.

Alla åldrar finns med – från sexårsåldern upp till nian. Dessutom pratar man med förskollärare på dagis och även lärare och vissa fritids- och idrottsledare.

För att vara kostnadseffektiva kan vi inte ta med alla barn. I vissa skolor har skolan gjort allt. Men jag upplever att då har skolan fått styra mer i sina frågor än konsulterna. Barnen har inte upplevt problem med trafiken i samma utsträckning då, vilket kan bero på att de var mer "behagsjuka" mot läraren. Konsulten har försökt undvika att ställa frågor, utan barnen har fått komma med saker spontant.

Medan projektledaren inte direkt problematiserade kring svårigheter utan snarare beskrev hur processen gick till, så delgav barnsamordnarna i gruppintervjuer mer de svårigheter man mött och försökt tackla. Samarbetet med skolorna behöver således inte vara så konfliktfritt som projektledaren och konsulten beskrev. Så här resonerade en av barnsamordnarna:

Att samarbeta med barn kan vara väldigt komplicerat. Jag har samarbetat med nio pedagoger och ingen av dem känner sig säker på hur man kan jobba mer tematiskt med undersökande arbetssätt i trafikfrågor. Man kanske arbetar en förmiddag en gång i veckan, men inte så att man driver ett projekt och arbetar med det sammanhållet för att genomföra ett kartläggningsarbete.

Frågan är då hur vi ska möta frågan med barns delaktighet och inflytande, då skolan bäst kan hjälpa barnen med det arbetet. Vägverket måste ju hitta på sätt att lösa detta, dvs. att få fram de uppgifter vi är skyldiga att ta fram.

Idealiskt vore att då man gör en förstudie, så har man ett underlag och modellen. Därefter ett möte med skolchefen och sedan rektor; få rektorer och lärare intresserade och engagerade. Därefter får man planera projektet tillsammans med lärarna och träffa en överenskommelse så att skolan deltar på sina villkor.

Då man har lyckats med att genomföra flera projekt, har man ju flera goda exempel att visa på hur man kan arbeta med detta, liksom dokumentationen från "Forska och lära".

Om skolorna ville arbeta med trafik- och miljöfrågor, hängde givetvis samman med hur de tidigare arbetat och om det stämde med deras tidigare arbetssätt:

Jag har hört från projektledarna att skolorna generellt sett är väldigt positiva, då man blir uppvaktad från Vägverket. De är positiva till att medverka. Det är förvånansvärt med tanke på så mycket annat de har att göra. Men i den här skolan tror jag att rektorns ansvar för trafikfrågor är ämnesövergripande och det behövs bara en liten påminnelse om detta, så nappar rektorerna – det är den vägen man måste gå.

Som framgår, så var de skolor som tidigare hade erfarenhet av "Forska och lära" villiga att samarbeta med Vägverket. Det fanns då en beredskap hos dessa skolor och man fick igång processen snabbare. Det blev en naturlig del i deras undervisning, samtidigt som de upplevde att det inte gick stick i stäv mot läroplanen.

Kontakten med skolorna har underlättats då de deltagit i "Forska och lära". Vi kommer fortare fram än i andra skolor där man måste börja om från början. Vi har ju inget mandat att gå in och peka med hela handen och säga att "Ni ska vara med". Vi kan inte räkna med att det är självklart med trafik- och miljöfrågor. Vi måste vara lite listiga och påstridiga och lite smarta när vi ska träffa skolorna. Det kan ju bromsa redan vid rektorn. Att man tycker att man inte har tid. Det är viktigt att de förstår möjligheten; att de trafiksäkerhetsåtgärder som vi håller på med, faktiskt går att påverka och att barnens synpunkter och åsikter har en relevant plats. Det tycker jag har varit en liten svår bit. Man vet ju inte heller när man lägger ut BKA på konsulten hur de för samtalen och hur listiga de är dvs. att kvalitetssäkra arbetet.

Kontakter med skolverket samt lärarutbildningens roll

Skriften *Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället* gav Vägverket ut tillsammans med Skolverket år 2000. Ytterligare samarbete har skett genom att Skolverket tillsammans med Vägverket tagit fram indikatorer för det ämnesövergripande kunskapsområdet Trafik, miljö och samhällsplanering (Skolverket 2001).

Barnsamordnarna efterlyste dock vid flera tillfällen utbildningsdagar för pedagoger i skolan och att lärarutbildningen borde behandla frågor i trafik och miljö.

2.1.4 Samverkan med andra aktörer i kommuner

De flesta skol- och fritidsvägar tillhör kommunerna, vilket innebär ett nära samarbete med dem. Det handlar bl.a. om att kommunen får ekonomiska bidrag från Vägverket, vilket kan begränsa andra angelägna projekt.

Behovet av hjälp är enormt från kommunerna. De "suktar" verkligen efter bra samarbete. Det kanske är mer än man kan erbjuda alla gånger. Men en begränsning är, att

kommunen ser ofta till vilka åtgärder som är möjliga att få statsbidrag för. Så man kontaktar Vägverket i hopp om att få pengar och dra fram jobb, så att man kan få statsbidrag. Det är bra på ett sätt. Men det är en begränsning, för man gör inte en analys från kommunen vad som är mest angeläget. ”Ja, inom det här området har vi fått pengar från Vägverket det här året” – och i själva verket kanske man behöver göra andra åtgärder, som skulle vara bättre för kommunen.

En av de uppgifter som barnsamordnarna hade, var att påverka kommunerna att genomföra BKA.

Vissa kommuner har ingen erfarenhet eller kunskap alls, och där ska vi ju också finnas med som pådrivare och visa på goda exempel och få med dem i jobbet – så det blir många aktörer som man får försöka att få med på det här.

Man försökte därför vidarebefordra sin erfarenhet till kommuner genom konferenser.

Vi ska ju försöka påverka kommunen att i sin tur göra BKA, så vi har ju spridit det här arbetssättet på våra trafik-säkerhetskonferenser där alla kommuner har varit medverkande. Just det här med barn och handikappade kommer mer och mer på agendan och de jobbar i dialogprojekt och demonstrationsprojekt. Jag tror det ger ringar på vattnet.

Men det inflytande man kunde ha på kommunens arbete, handlade i stort sett om de statsbidrag som kommunerna kunde få.

Många vägar som barnen rör sig på är kommunens vägar. Vi har inget inflytande på dem annat än att de kan få statsbidrag. Vi samarbetar med kommunerna på så sätt att vi ger information till alla kommuner. Det handlar inte bara om barnfrågor, utan också om miljö, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Kommunerna har varit aktiva i barnarbetet och gör också BKA. Frågan är ju hur vi utbildar kommunerna och hur får vi dem att förstå det här. Vi hade kommuninformation och jag fick inte mycket tid, en halvtimme kanske, men ändå lite grann.

Då svårigheter uppstod med att samverka med skolor, kan man då vända sig till andra arenor i kommunen? Ett förslag var att sanktionera BKA arbetet hos andra förvaltningar i kommunen.

För att få med skolor krävs ett aktivt arbete och att man också har med förvaltningar i kommunen. Man måste ha med både barn- och ungdomsförvaltningen och miljö- och tekniska förvaltningen. Det måste vara ett helhetsprojekt, och de uppifrån måste säga att det här ska vi jobba med, det här tror vi på.

Det var också viktigt att samarbeta med andra tekniska experter inom kommunen, som t.ex. trafikingenjörer.

Kan man få med trafikingenjörerna redan från början, så har man kommit långt. Vi ska ha trafiksäkerhetskonferenser och vi har haft inslag om BKA och det har nog väckt tankar hos många kommunfolk och det är många som har ringt faktiskt och ville ha våra förstudier och hur vi hade tagit in BKA – det sprider sig.

Flera hade den erfarenheten att rektorns inställning till projektet var avgörande, och om så inte var fallet, måste man ”gå vidare i kommunen”.

Om det är så att en rektor säger att ”Vi har inte tid att jobba med de här frågorna” – fastän skolan verkligen är berörd. Vad ska jag göra då för att komma vidare? Då får jag göra ett omtag. Vi behöver hjälp, utan att köra över någon. Men för att vi ska nå vårt mål, så måste vi finna andra ingångsvinklar och då kanske vi måste ta kontakt med andra i kommunen som i sin tur kan bearbeta den här rektorn, att det här är faktiskt positivt för skolan.

En fortsatt diskussion vid denna gruppintervju handlade om hur man skulle kunna gå tillväga för att få tillträde till skolor. Ett förslag var att föräldrarepresentanter i hem- och skola grupper för att få kontakt med både yngre och äldre medborgare. Man hade också vänt sig till idrottsföreningar. Däremot så omnämndes inte samarbete med daghem och fritidshem.

Man kan vända sig till idrottsföreningar – men då når man inte alla barnen. Skolan är ju den institution som täcker in alla barn. Idrottsföreningar har vi jobbat mycket med trygga och säkra transporter till olika aktiviteter och där kan också idrottsförening ha sina planer. Det går också att ta in synpunkter från andra föreningar.

Under den sista gruppintervjun vid det tredje året (2004) så ansåg man att kommunen var den viktigaste samarbetspartnern.

Jag tycker att nu, efter många projekt, så har jag fått en känsla att vi hoppar över kommunen, som är den viktigaste intressenten i det här, och som företräder medborgarnas intressen. Jag börjar bli alltmer övertygad om att vi inte ens ska gå till lärarna utan träffa kommunen och skolchefen och fråga om det är möjligt för oss att samarbeta och komma överens om vad skolans del i det här kan bestå. Vi introducerar lärarna och lärarna introducerar barnen.

2.1.5 Sammanfattning

Barnsamordnarna betraktade BKA som ett pågående *utvecklingsarbete*. Det var viktigt med vidareutveckling av BKA, och att man tog till vara varandras erfarenheter och kunskaper. I detta skede borde BKA avgränsas till förstudieprocesser där man tillsammans med barn kartlägger deras skol- och fritidsvägar. Men BKA bör prövas och efter hand utvecklas i samtliga arbetsprocesser.

De intervjuade var positiva till *BKA modellen*, även om den kunde uppfattas som för omfattande. Man uppskattade den som ett användbart redskap genom att den kunde vidareutvecklas och problematiseras. Barnsamordnarna såg här sin roll att förklara och tydliggöra modellen för sina medarbetare, som inte alltid hade kunskap och erfarenhet om barns rättigheter och behov.

En viktig förutsättning för att genomföra BKA var, att med *skolans* hjälp få information om barnens skol- och fritidsvägar. Barnsamordnarna motiverade BKA arbetet i skolan med att omsätta barns rätt till delaktighet och inflytande genom praktiskt trafik- och miljöarbete. Skolor, som tidigare deltagit i Vägverkets projekt ”Forska och lära”, var mer villiga till samarbete och

uppskattade också detta. Det var viktigt att man från Vägverkets sida anpassade sig efter skolans förutsättningar. Samrådet med barn borde ske på motsvarande villkor som med vuxna, men på ett sådant sätt att barnen förstod vad samarbetet gick ut på. Det gällde inte minst det språk och de former som användes. Ett önskemål från barnsamordnarna var att skolan hade beredskap att medverka i BKA, genom att de tidigare arbetat med frågor om närsamhället. Samtidigt var de måna om att barnen också skulle få direkt kontakt med Vägverket. Inledande kontakter med Skolverket kunde möjliggöra närmiljöstudier med trafik och miljö som tema i skolorna. Man efterlyste också utbildningsdagar för pedagoger och att lärarutbildningen skulle ta sig an frågor om trafik, miljö och samhälle.

Samverkan skedde inte bara med skolorna utan också med andra aktörer i *kommunen*. Samverkan med trafikingenjörerna var viktigt i början av processen. Samtidigt uppstod ett dilemma genom att man vill kombinera åtgärder med statsbidrag och lösningarna kunde då i vissa fall bli kortsiktiga.

2.2 Vem ansvarar för BKA?

Ansvar för genomförandet av BKA ligger hos projektledaren medan konsulten ger olika förslag hur genomförandet ska ske. Barnsamordnarna medverkar på olika sätt. Detta varierar mellan regionerna.

I förstudien har projektledarna anlitat entreprenörer, så åtminstone i första fallet så kom initiativet från projektledaren själv. Jag har inte gjort BKA själv, så har det varit hos oss. Det finns för- och nackdelar med det. Nackdelar är att man kanske inte har kontroll. Fördelarna tycker jag uppväger, att projektledarna kan arbeta på ett sätt som de tycker faller inom ramen för det övriga arbetet.

Även om ansvaret för att genomföra BKA är projektledarens eller konsultens, så var vissa barnsamordnare mycket aktiva i den operativa processen.

För att andra ska kunna jobba med frågorna, så måste det finnas någon spetskompetens. Vi måste ju kunna hjälpa människorna på traven med sitt tänkande. Det är ju inte bara intressekonflikter utan också brist på kunskap. Har man aldrig jobbat med att ta in barnens perspektiv förut, hur ska man kunna göra det, bara för att det finns direktiv om det? Barnsamordnaren kan hjälpa projektledaren på traven och vara med i projektet för att hjälpa dem att hantera det här perspektivet. Det finns ingen annan som har gjort det här förut.

Flera barnsamordnare framhöll vikten av att delta i BKA projekt för att själva få erfarenhet, och därmed kunna stötta projektledare och konsulter genom att ge exempel på och råd hur man kan gå till väga.

Vi hade ett objekt som låg i projekteringsfasen, så det var ganska färdigt. Men projektledaren behövde stöd, och där fanns jag med i det här handgripliga jobbet – t.ex. hur ska vi få kontakt med skolan och hur ska vi lägga upp arbetet där? Sedan fanns det en konsult som gjorde jobbet, men han ville också ha mitt stöd och då har jag funnits med i mötena med barnen.

Inledningsvis, framhöll man att ansvaret för genomförandet av BKA borde ligga på ledningsnivå. Regionen borde ha en samsyn att BKA var viktiga projekt. Den ”striden borde inte barnsamordnarna ta”.

I framtiden så kanske man måste ha mer stöd. En erfarenhet jag också har dragit, är att prioriteringen av detta måste upp i ljuset, det måste bli en ledningsfråga, mer än vad det blivit nu. Skulle man göra det i större former, behöver man nog ha en chef som säger att ”det här är viktigt – nu gör vi det här”.

I en region hade man redan under första året försökt integrera BKA arbetet i den ordinarie verksamheten, även om det kändes oklart hur man skulle gå tillväga. I den här regionen hade man tidigare arbetat mycket med barnfrågor, så det kändes naturligt att omsätta detta till BKA. Men, som flera påpekade, så var det viktigt att ”skynda långsamt”.

Vi försöker integrera barnfrågorna i verksamheten så mycket som det går. Men det råder funderingar vad vi ska göra och på vilket sätt ska vi utföra det här. Vi som barnsamordnare ligger lite före dem som aldrig mött barngrupper. Det handlar om att få in BKA som ett naturligt inslag i objekten. Vår vägdirektör anser att vi ska göra BKA på alla objekt nästa år. Det tyckte jag också först, men när jag nu ser en villrådighet hos mina medarbetare, så har jag blivit mer tveksam. Jag tycker vi ska gå lite försiktigt fram tills vi kan visa på mer erfarenheter för alla som ska jobba med det här. Annars är risken att vi kastar ut frågorna på svag is och sedan vet inte folk vad de ska göra. Då bygger vi in en antipati mot det här sättet att jobba.

Vem *valde* objekt för BKA? Det varierade också inom regionerna.

Hos oss har det varit ledningsgruppen som har valt ut de objekt som ska göras, och man valde i byggskedet. Det var ingen diskussion om vilka objekt som var lämpliga. Det har inneburit att en projektledare hoppade av direkt. Han var med på ett första möte och sedan så sa han: ”Aldrig! Det här är ingenting för mig.” Den andra byggprojektledaren jobbade på, och enormt självständigt. Jag har inte gjort någonting i det objektet. Men sedan skulle jag ragga upp ett nytt objekt. Då hittade jag en ung projektledare som var intresserad av ett projekt, som jag redan var inkopplad på, men det är jag som har gjort det mesta jobbet. Det har jag gjort för att jag måste lära mig hur jag ska kunna stötta projektledarna i framtiden. Så har jag resonerat. Jag måste vara inne ganska mycket för att känna vad som är bekymmer och vad kan man undvika.

Det ideala, framförde någon, skulle vara att *initiativet* till förändringar kommer från medborgarna själva, eftersom det då är ”ett problem och behov som de själva upplevt”.

Idealet egentligen, är att det kommer ett önskemålsärende från barn och ungdomar. ”Vi vill gärna ha den gång- och cykelväg.” Då får någon detta på sitt bord för att utreda och göra en BKA. Den kommer inte i åtgärdsplanen med detsamma. Men det vore ju det ideala om man tog barns önskemålsärenden och gjorde BKA av dem.

2.2.1 Barnsamordnaren – en barnombudsman

Vad är barnsamordnarnas roll? Vilka maktbefogenheter och styrande roll har de? Vilket ansvar har de? Har de större ansvar än makt att genomdriva och ta ansvar för BKA? Det var frågor som diskuterades under såväl de enskilda intervjuerna, som gruppintervjuerna under flera skilda tillfällen.

Ansvarsfrågorna varierade mellan de olika regionerna.

Problemägaren är ju de som ska göra ett jobb i den fysiska vägmiljön och det ingår inte i mina arbetsuppgifter överhuvudtaget, normalt sett. Att vara barnsamordnare har jag inte uppfattat som att ha mer ansvar än att den fysiska miljön blir tillrättalagd för barn. Det är ledningen som ska styra det här – det måste upp på chefsnivå.

Man var överens om att BKA skulle vara en ledningsfråga, och ligga på ”hög chefsnivå”. Redan under första året uttryckte en av barnsamordnarna detta på följande sätt:

Ansvaret för BKA frågorna måste finnas framför allt regionalt. Men sedan är det bra att vi har GD med oss. BKA får inte sopas under mattan, inte vara en bisak. Jag är inblandad både i fysisk utformning och dessutom i de principiella diskussionerna och har fullt mandat. Det är ju relaterat till vilket handlingsutrymme du får i din region. I vår region har jag känt, att finns det någon fråga att lyfta, så har jag kunnat göra det och få förhandlingsutrymme att agera utifrån det. Värdet ligger i att regionchefen och avdelningschefen har varit så intresserade av frågan – det är det som bär. Det är det som gör att fler implementerar, och att det är fler som är bärare. Jag finns där, men det finns kloka medarbetare på regionen som har kunskap och ”tänker själva”. Så vår roll har ändrats under åren också – det är ett utvecklingsarbete vi håller på med och också i våra tjänster.

Hur såg då barnsamordnarna på sin roll? Vad var deras arbetsuppgifter? De var angelägna om att de skulle vara avgränsade; mängden uppgifter gjorde att de kände sig splittrade.

Vi ska inte göra BKA anser jag. En barnsamordnare ska vara stödjande och pådrivande i allt arbete som berör barnens bästa. Barnsamordnaren ska inte göra allt arbete som berör barn.

Även om rollen som barnsamordnare var splittrad och ibland otydlig, så såg man sig som barnombudsman, dvs. att driva på de frågor som berörde barn i trafikmiljön.

Jag ser det som min främsta uppgift, att alla på sitt sätt arbetar med ett barnperspektiv i det interna arbetet. Det är jättesvårt. Om man säger ”Så här är reglerna, så här ska det vara”, då tar folk bara avstånd. Jag försöker arbeta genom att visa på olika styrdokument som de inte känner till. Det är också bra att gå via ledningsgruppen, fast då känner sig folk trampade på tårna, så det är en avvägningsfråga. Men mitt arbete består också i att arbeta gentemot andra, dvs. kommuner och näringsliv och då företräda ett barnperspektiv – och det är hur stort som helst. Ja, jag är kanske en barnombudsman för vägprojekten. Min roll är att driva på, initiera, stimulera och se till att saker och ting blir gjorda. T.ex. planerarna vill bygga mycket väg, och jag vill bygga mycket cykelväg. De ska ju prioritera cykelvägar enligt våra direktiv och då kanske de kan lägga en miljon på det och man tar fram ett cykelprogram. Det är ett exempel där jag påverkar samhällsplanerarna att planera långsiktigt för att utveckla detta. Men fortfarande är det så att barnen utgör 23% av våra trafikanter men det är ju knappast 23% som är anpassade eller utvecklade efter deras behov, så det finns mycket att göra för att hinna ikapp. Mina uppgifter är att stimulera, stödja och påverka.

Från barnsamordnare till kundansvariga

Vägverket genomförde en omorganisation under 2003. I regionerna hade man kommit olika långt att verkställa detta. I och med omorganisationen, fick man nya chefer, förutsättningarna

förändrades och därmed den kompetens som fanns hos de förra avdelningscheferna

Lite emellanåt, så är det som ett omtag och det vi får leva med. Då är det väldigt viktigt att vi har våra dokument som vi kan referera till. Vi har ett väl utarbetat "tänk" när det gäller barn. Men nu kommer det att vara flera på plan igen, och vi får ta ännu mera sats och använda det här argumentet att "det som är bra för barn är bra för andra också," och att vi ska dimensionera vägtransportsystemet därefter. Jag tror att vi kommer att få ta den diskussionen ytterligare en gång till

Beställningarna går inte till på samma sätt, de ser annorlunda ut och vi har fått in nya moment, så det gäller att lyfta, där det finns goda exempel, för att öka vår kunskap om barns villkor. Det är ju ett internt arbete som just handlar om BKA.

En farhåga fanns att den nya organisationen skulle innebära att regionernas arbete *varierade* ännu mer än tidigare genom olika förutsättningar.

Så regionerna kommer ju att se fruktansvärt olika ut, ännu mera olika. Att vi ska få göra var och en på sitt sätt kan ju bli antingen jättebra eller... Det är klart att det ser olika ut, vi har olika problem, olika förutsättningar, olika frågor och verksamhetsområden. Varje region är ju suverän, i fråga om hur mycket resurser man sätter till i de olika frågorna. Man måste vara mycket driven, så att man får gehör för sina frågor och resurser för frågorna.

I och med omorganisationen infördes *begrepp* som kundansvariga, kundgrupper och kundnytta (se t.ex. Vägverket 2004-11-18). På huvudkontoret fanns då två som var experter på barn och tre kundansvariga. Man uppdelade i äldre och yngre barn. Skälet till att man hade ändrat beteckningen "barnsamordnarna", var att man skulle bli mer kundorienterade¹. Barn, "som kundgrupp", utgör en fjärdedel av befolkningen och "barn är en stor och viktig grupp"

¹ Som nämnts tidigare, så fortsätter jag att benämna de intervjuade (utom projektledaren och konsulten) för barnsamordnare.

Vi som fungerat som barnsamordnare har fungerat som någon slags kundsamordnare sedan 1998. Nu är det fem kundgrupper bland medborgarnas resor. Då har man delat upp grupperna i barn och unga, 0-18 år; ungdomar, 18-24 år; yrkesverksamma, funktionshindrade och äldre. Det är fem kundgrupper och alla ska ha varsin kundansvarig på HK. Sedan ska de bilda nya nätverk.

Under den pågående omorganisationen upplevde man att ens *arbetsroll* blev otydlig.

Just nu är den otydlig eftersom vi inte vet om vi ska ha kundansvariga och hur barnsamordnarrollen ska vara, om den ska vara kvar överhuvudtaget. Jag har ställt frågor om det flera gånger

Flera påpekade att rollen kändes oklar och att man inte riktigt hade klart för sig hur det framtida arbetet skulle genomföras:

Ja, jag är kundansvarig. Vi ska fånga kundernas behov och vi ska förmedla det – alla ska jobba med barnfrågorna och vi ska följa upp och utvärdera. Men *hur* är en annan sak. Som det ser ut, ska vi jobba som tidigare – än så länge i alla fall. Men hos oss är det inte heller utrett. Men jag tycker det är svårt. Jag är ju barnsamordnare, men har ju andra uppgifter också. Jag kan puffa då när det är någon upphandling på gång. ”Du säger väl till att det här med barnfrågorna kommer in på ett tidigt stadium.” Men det är ju inte alltid jag vet om att det ska handlas upp.

Medan många var tveksamma inför rollförändringen i den nya organisationen hyste en del viss tillförsikt att rollen skulle bli tydligare.

Jag tror att den kommer att bli tydligare efter omorganisationen. Bli det som jag tror med kundansvar, så kommer det att bli mer avsevärt mycket bättre. Jag tror att vi kommer att få mycket mer starkt stöd för de här olika kundgrupperna – hur gör vi nu för barn i driften, hur får vi in den kundgruppen där? Då är ju frågan vilken roll får vi, vilket ansvar, vilket mandat vi har. Idag har vi inget mandat.

En annan barnsamordnare förklarade ytterligare sin syn på den kommande omorganisationen:

Som jag har uppfattat det, så ska den kundansvariga se till uppföljning, men också tala om vad som ska göras och också samla in synpunkter från kundgruppen barn. Sedan ska man ha en specialist som kan det här med barn. Sedan har man ju då en avdelningschef, som är ansvarig.

Även om begreppet kundgrupp stundtals var förvirrande kunde det också vara förstärkande.

På det sättet har vi ju fått lite mer råg i ryggen – för att man har identifierat kundgrupperna barn och unga upp till 18 år – en prioriterad kundgrupp - det ger mig råg i ryggen om det följs upp. Det ger en annan ”push” på det tycker jag, om man jämför med då jag jobbade som barnsamordnare. Då var inte uppdraget tillräckligt tydligt i regionen.

Det rådde viss oklarhet vad det innebar med att vara kundansvarig och specialist. Vissa barnsamordnare hade blivit specialister och andra kundansvariga för barnfrågor. Kundansvariga skulle enligt en barnsamordnare fånga in barnkundens behov och föra ut det, samla ihop allt som görs och sprida det i organisationen. Någon hade inte klart för sig skillnaden, eftersom detta tidigare hade varit barnsamordnarens uppgift. Andra tog det tillsvidare tog det lugnt.

Hos oss har det inte rört till det än, för vi ska inte sjösätta omorganisationen förrän 1 oktober (2003). GD har varit väldigt tydlig med att det ska finnas kundansvariga på regionerna. Förändringen kan bli till det bättre och det blir vad vi gör det till. Om man tar för sig av det här, så blir det bra. Det här handlar ju om att barn ska bli delaktiga och få inflytande – trafiken är ju en folkhälsofråga, det handlar också om agenda 21 – miljöfrågorna. Det är viktigt att barn integreras i den fysiska planeringen. Det har stor betydelse för kulturfrågorna överhuvudtaget. Det är en jämställdhetsfråga.

Tyckte man att kundbegreppet var ett bra begrepp? Under det tredje året kände man mer tillförsikt till kundbegreppet.

Så här tänker vi hos oss, att varje plats är unik, varje barn är unik – med kundens bästa i första rummet. Att ”kunden alltid har rätt” kan vi inte köpa, vi har ett myndighetsansvar och vi har också ett tolkningsansvar. Vi har en unik kompetens och kunskap som vi inte kan avhända oss från, och det innebär också i kundansvaret att vi också förstår vad barnen säger och lägger in den empatiska förståelsen, men så här ser det ut utifrån den platskänedom vi har och de här åtgärderna kan vi genomföra. Den dialogen är också viktig och svår att ta med barnen.

Kundbegreppet skulle kunna innebära en förstärkning för barnens rätt genom att arbeta på samma sätt med barn som med vuxna.

Vi ska ju vara mer kundanpassade nu och då är det viktigt att vi tar de här frågorna på allvar och att de får ta tid. Vi jobbar med ”nöjd kundindex”. Därför har vi de här kundgrupperna och då måste vi ha samma former för samarbetet med barn. Det viktigaste är att vi skriver ner barnens tankar och åsikter, vad barnen har sagt och att det förs till protokollet, precis som samrådsprotokoll med de vuxna. De ska känna att de behandlas med samma respekt, då känner de att vi är seriösa och ger oss svar som vi är ute och frågar efter.

Någon menade också att nu kunde man jämställa alla ”kunder”, barn liksom yrkesverksamma inom ”tung trafik”.

2.2.2 Projektledarnas engagemang – avgörande för BKA

Det var framför allt projektledare inom Vägverket som barnsamordnarna samarbetade med. I vissa regioner var projektledarna ”självgående” medan samarbetet i andra regioner var svårare. Skälet till det var snarare en ledningsfråga, där avdelningschef och vägdirektör inte var tillräckligt offensiva i BKA frågor, än en personlig och kulturell fråga. Under det andra året hade man fått in BKA i styrkort, vilket skulle kunna underlätta genomförandet av BKA. Men, enligt barnsamordnarna, hade projektledare många

arbetsuppgifter som föll på deras lott. Men detta varierade mellan de olika regionerna.

För att få in kunskap om BKA förlitade man sig mycket på kommande dokument – en vägledning för BKA som skulle ge stöd för hur man kan genomföra BKA. Den skulle också kunna vara ett incitament till diskussioner om BKA. Detta framfördes redan under det första året.

Det är de intresserade projektledarna som ska bilda skola. Det är därför vi vill ha igång den här diskussionen för att de ska få prata med varandra, ”Vad står detta för, vad gör vi, vilken hänsyn ska vi ta?”

Projektledarnas uppgift är bland annat att genomföra samråd med brukarna. Deras förmåga att intressera sig för BKA var helt avgörande för genomförandet. Projektledarnas engagemang varierade både mellan regionerna och inom regionerna. Detta påverkade också konsulternas arbete.

Projektledarnas engagemang är väldigt viktigt, för utan det så står också konsulterna sig slätt. Jag samarbetade med en projektledare som var oerhört intresserad och tyckte att beslutsunderlaget hade blivit mycket bättre till följd BKA. Han är entusiastisk över att man kan bygga någonting som det verkligen finns ett bra underlag för. Han menar att det inte finns någon anledning att bygga något som är halvdant, då kommer vi inte att nå de olika delmålen för åtgärderna.

Hur skulle man då kunna engagera projektledarna av värdet och nyttan av BKA? Ett sätt var att projektledarna fick direktkontakt med skolan och eleverna.

Jag tror att projektledare som är skeptiska och tycker att ”Vad ska det här vara bra för” – men i mötet med skolan, då man ser vad barnen har producerat, förstår man vitsen. Om projektledarna ser konkreta resultat av barnens arbete, så får de erfarenhet av just de barn som berörs i projekten.

Ett sätt att öka engagemanget hos projektledarna, kunde vara att ge positiv feedback samt visa på ”goda exempel”. Eftersom BKA av vissa upplevdes som att det endast innebar merarbete, så kunde det vara framgångsrikt att betona närmiljön som resurs istället för att enbart inrikta sig på trafiksäkerhet.

Vissa projektledare har lättare än andra att intressera sig för BKA. Jag har försökt att ge positiv feedback. Jag har samlat ihop projektledarna och snackat om hur någon som genomfört BKA har arbetat, och dragit fram det som blev bättre och visat på barnens kunskap. De sa i alla fall att det var bra. Och i dagarna blev jag uppringd av en projektledare som sa att ”Nu ska vi ut till skolan här och hur gör jag?” Och då skulle han göra på samma sätt som den förre projektledaren gjort. Jag nämner inte ordet BKA i sådana här sammanhang och då sa han ”Ja det blir bra”. Det är ju på samma sätt som man velat med ”Forska och lära”, att dra fram goda exempel – det kan vara ett sätt.

2.2.3 Konsultens roll

Vägverket använder konsulter för att genomföra olika byggprojekt. Det gällde även vid BKA. Uppdrag från konsulterna upphandlas av projektledarna.

Barnkompetens

Barnsamordnarna ansåg det viktigt att konsulterna var insatta i Vägverkets policy om barnfrågor och bedrev BKA utifrån den modell som tillhandahållits.

Det är viktigt att konsulterna får information om BKA, så att de förstår att man måste skaffa sig kunskap om det. Vi hade ett möte med konsulterna och de fick vårt material, värderingsunderlaget.

Det som genomgående bekymrade barnsamordnarna, var att man inte ställde krav på barnkompetens hos utförarna.

Att genomföra BKA handlar om ett nytt perspektiv – processen genomförs på ett annat sätt än vad man är van

vid, men då måste man ställa krav på kompetens kring barnfrågor.

Men för att stärka konsulternas kompetens anordnades utbildningsdagar redan i ett tidigt skede.

Varje gång en konsult får ett uppdrag, så ska vi i upphandlingsunderlaget säga att man ska göra en BKA. Då kan man visa hur man gjort tidigare och ge tips och idéer. Man får handla upp det från någon som har den kompetensen – så det blir en konkurrensfördel för de konsulter som kan göra BKA. Därför har jag tänkt utbilda våra konsulter i Barnkonventionen och i BKA i en utbildningsdag. Detta för att de ska få en rimlig möjlighet.

- - -

Vi samlade elva olika konsulter som kom då vi diskuterade vad Barnkonventionen står för. De tyckte det var väldigt värdefullt, för tidigare hade man bara skicka med konventionen med de artiklarna som ska tillgodoseas, dvs. barns delaktighet och inflytande, hälsa och så vidare. Så de fick mycket förklarat. Att barn ska behandlas med respekt och vill ställa samma frågor som vuxna. Och då måste de få svar hur det kommer att se ut och varför det ska se ut på det sättet. Det är ju samma sak som med vuxna, men man får göra det på ett annat sätt till barnen. Men svaren på frågorna är ju desamma.

Under det tredje året diskuterades fortfarande konsulternas roll. Man var angelägen om att de hade rätt kompetens, var inlästa på värderingsunderlaget och att man samarbetade med dem. Man efterlyste också barnkompetens hos konsulterna. Man upphandlade i regel inga särskilda konsulter för att genomföra BKA. Men i en region hade man gjort en tilläggsbeställning med förfrågan till samtliga konsulter.

Som konsult så måste du ju veta vad du ska fråga efter. Det kan ju inte bara vara så att man skickar ut en anbudsfrågan och så får konsulten fylla i villkoren. Den kompetensen måste vi ju söka efter och hitta.

Kompetensförlust bland barnsamordnarna

I olika sammanhang framhöll barnsamordnarna vikten av att de själva behöll kompetensen för att genomföra BKA, samtidigt som de ur arbetsbelastningssynpunkt måste lägga det arbetet på konsulter. Flera ansåg att man hade alldeles för stor konsultverksamhet på Vägverket. Redan under första året uttryckte barnsamordnarna bekymmer över den kompetensförlust det kunde innebära genom att låta konsulter genomföra BKA.

Om jag ska vara involverad med en problemlösningsprocess för hela min region, så måste jag själv ha fått vara med och provat. Läger man det på konsulter är det naturligtvis enklare. Då är det en konsult som har den här "banken" av erfarenhet. Det är inte Vägverket.

I gruppintervjuerna framhöll man att det var nödvändigt att inhämta konsulternas erfarenhet för att få ett brett erfarenhetsunderlag av BKA.

För att inte tappa kompetens är det viktigt att vi själva gör BKA. Och då behöver vi också ha kunskap. Därför är det bra att få jobba själv med de här frågorna och få erfarenhet. Då en konsult kommer in, har jag inte lärt mig någonting. Jag får bara indirekt erfarenhet. Då jag har varit ute själv, så kan jag se vad som fungerade och inte fungerade. Så konsulten i alla ära, men vi måste behålla kompetensen inom oss också. Så det är viktigt att vi tömmer konsulterna på information när de har gjort jobbet, så att vi till slut kommer fram till hur vi ska göra.

Även den projektledare som intervjuades påpekade nackdelar med att kompetensen inte behövs på Vägverket. Tidsfaktorn var ett skäl till att man anlät konsulter.

Nackdelen med att man inte kan göra detta själv, är att man tappar kunskap. Det har blivit så i våra organisationer. Rent bemanningsmässigt har vi inte mäktat med att göra förstudier själva, så vi har lagt ut det i stor omfattning. Är man en projektledare som tar på sig enormt mycket jobb, så har man svårt att styra och vara delaktig och få kunskapsuppbyggnaden själv. Men man ska vara insatt i de

projekt man arbetar i och lära sig av dem och göra saker och ting bättre nästa gång.

En barnsamordnare som avstått från att själv genomföra BKA ansåg att konsulterna kunde vara en garanti för kvalitetssäkring. Men givetvis berodde det på konsultens intresse och engagemang.

I teorin skulle vi nog ha gjort BKA själva, men i och med att konsulterna gör förstudierna som är utgångspunkt för det fortsatta arbetet, så är det positivt att BKA görs av konsulterna. Jag tror metodiken har mindre betydelse än det som görs. Projektledarna kontaktar konsulterna och konsulterna stämmer av vilken policy Vägverket har och kollar våra inriktningsdokument och anpassar sig efter det. De här inriktningsdokumenten gör nytta. De konsulter som arbetar här, är väldigt engagerade och duktiga. De utgår från Barnkonventionen, man ser det här med barns delaktighet som en viktig aspekt – det är nog lite ovanligt. Annars när man pratar om barn så är det mycket med trafiksäkerhet. Men jag tycker att barn har ju mycket större problem i trafiken än trafiksäkerhet – tillgänglighetsperspektivet t.ex. och det kommer fram i sådana här analyser.

Medan kompetensförlusten kunde drabba utförarna på Vägverket, kunde således kompetensen öka bland konsulterna, vilket de, enligt en barnsamordnare, var angelägna att behålla.

Det är en fjäder i hatten för konsulterna att gå på våra kurser och de börjar ”vädra lite morgonluft”, eftersom vi börjar efterfråga det här. De ser då att då måste de ”hänga på”, för att få de här objekten.

Hur värdera konsultens arbete?

Genomgående framförde barnsamordnarna att samrådsfrågor med barn måste få ta tid. Genom att konsulterna måste hålla sig inom en given tidsram, så fanns risk för att konsulterna ville genomföra BKA arbetet effektivt och helst ”på rutin”.

Man kan se på de olika beskrivningarna att det är ”klipp och klister” från olika utredningar – och det är frågan om

det ska vara så. Om man gör en beskrivning på en plats och använder samma beskrivningar på en annan plats, då är det något som är galet. Det måste vi vara uppmärksamma på.

Vid en av gruppintervjuerna diskuterades hur konsulternas arbete kunde värderas och vem som skulle göra det. Det fanns risk att redovisningen utgjordes av produkten men inte av den process som skulle kunna bidra till förbättringar.

Det är OK att konsulterna kommer igång, men vi har ett uttryck på Vägverket ”att vara i händerna på konsulterna”. Hur vet vi då att det som konsulterna tagit fram, är i enlighet med vad vi tycker är bra för barn? Hur har man jobbat? Vi får se resultatet. Resultatet kanske ser mycket bra och trevligt ut, men hur ser vi hur konsulterna har arbetat?

Några var bekymrade över att utvärderingen av konsulternas arbete skulle falla på barnsamordnarna, medan en annan menade att barnsamordnarna borde ha den kompetensen. Man diskuterade ”vem som ägde problemet” och att barnsamordnarna inte äger alla problem som berör barn och man ”hade dessutom andra uppgifter också”.

2.2.4 Sammanfattning

*Ansvar*et för att genomdriva BKA låg hos projektledaren och utfördes av såväl konsulter, projektledare och barnsamordnare. Men de flesta såg det som en nackdel att inte själva vara operativa i denna process. Det gav erfarenhet och fortsatt kompetens att stödja projektledare, konsulter och andra i det framtida BKA arbetet. Det berodde mycket på de enskilda projektledarna om BKA projekt initierades, varför man önskade att de på sikt skulle ske på regionschefsnivå och att ett barnperspektiv skulle utvecklas i hela verksamheten.

Barnsamordnarens roll var stundtals något otydlig och arbetsuppgifterna var splittrade. Barnsamordnarna hade olika bakgrund och olika kompetenser, vilket kunde vara ett skäl till att deras roll varierade i regionerna. Rollen kändes för vissa oklar, men man var överens om att en uppgift var att såsom ”barnombud” verka för att

barnperspektivet utvecklades i organisationen och därmed åstadkomma miljöförbättringar för barnen. Ansvaret och mandatet varierade också mellan regionerna. Erfarenheten av att själv varit delaktig i genomförandet av BKA, sågs som möjlighet att vidarebefordra sina erfarenheter och fortsättningsvis vara ett stöd för projektledarna. Men man såg som sin främsta roll att vara pådrivande i arbetet att verka för ett barnperspektiv, såväl internt som externt. Under omorganisationen 2003, upplevde vissa en osäkerhet i den kommande rollen som kunde vara specialist eller kundansvarig. Man ville problematisera kundbegreppet, men en förhoppning och tilltro var att man skulle kunna verka ännu mera kraftfullt för ett barnperspektiv, eftersom barn jämfördes med andra "kundgrupper".

Projektledaren var den samarbetspartner som var avgörande för att genomdriva BKA. Deras uppgift var bl.a. att samråda med brukarna. Projektledarnas engagemang varierade såväl mellan som inom de olika regionerna. Erfarenheterna hade visat att de projektledare som var aktiva i samrådsprocesser med barn blev mer engagerade och kunde se värdet i BKA. Att visa på "goda exempel" kunde också vara en möjlighet att engagera projektledarna.

Konsulterna ansvarade till en stor del av genomförandet av BKA. Skälet till detta var att såväl projektledare som barnsamordnare var belastade med andra arbetsuppgifter och inte hade tid att genomföra alla BKA. Men de flesta barnsamordnare hade själva deltagit i BKA. Även om de tidigare hade barnkompetens och erfarenhet av att samråda med barn, ville de få också denna erfarenhet, så att de fortsättningsvis skulle kunna stötta projektledare och konsulter i deras arbete. Samtidigt som de befarade att en del konsulter inte hade den erforderliga kunskapen om barn, så upplevde de en risk att enbart konsulterna fick BKA kompetens. Motsvarande erfarenhet och kompetens gick därmed förlorad inom Vägverket. Barnsamordnarna var vidare bekymrade över att konsulterna i sitt tidsavgränsade arbete, snarare redovisade produkten än processen, vilket försvårade (ut)värderingen av deras arbete.

2.3 Barnets bästa – många barnperspektiv

Barn är ingen enhetlig grupp. Barn i olika åldrar, kön och etnicitet har olika förutsättningar och behov. Det var något som påpekades i intervjuerna och som man också ville diskutera med andra.

Barnets bästa handlar inte om *ett* barnperspektiv, utan om många barnperspektiv. Det handlar om olika åldrar. Men det är oftast *en* åtgärd det handlar om och då är det särskilt viktigt att hävda de yngre barnens perspektiv.

2.3.1 Målet med BKA – inte bara ett barnperspektiv utan också barnens perspektiv

Målet med BKA, enligt intervjupersonerna, var att analysera trafiksituationen utifrån ett barnperspektiv. De påpekade barnens värde och att värdera barnen, dels utifrån sitt eget kunnande om barnets bästa, dels utifrån hur barnen själva uppfattade situationen. De var angelägna om att få barnens synpunkter och åsikter, men vuxna experter och beslutsfattare skulle fatta och ta ansvar för besluten. De framhöll också att barn är en speciell grupp, som inte har samma möjligheter som andra medborgargrupper att få sina intressen tillgodosedda.

Det brukar inte vara några problem för byalag och kioskägare att hävda sina intressen via vägföreningarna. BKA syftar till att få fram perspektiv, synpunkter och intressen för barn, något som aldrig har gjorts tidigare på det här sättet.

Redan i inledningsskedet, då enskilda intervjuer genomfördes, framhölls vikten av barnens egna erfarenheter. Även skillnader mellan ett barnperspektiv – dvs. vuxnas tolkningar av barnets bästa – och barnens perspektiv – dvs. de kunskaper som man får från barnen direkt, kunde utläsas av intervjusvaren. Detta framhölls såväl av den projektledare som intervjuades, som av barnsamordnarna:

Ofta tror man, att man som vuxen vet precis vilka behov barnen har; men det vet man inte. När man väl får höra barnens synpunkter, kan man tycka att det låter självklart, men fram till dess tror man att den bild man har stämmer. Barnens behov av att röra sig i hela samhället hade vi inte vetat om vi inte hade pratat med barnen själva.

- - -

Det finns inte någon bit i själva förstudieprocessen som inte gett mer input än dialogen med barn. Annars kan hända, att man anlägger en hållplats, men på fel ställe, bygger om en väg osv. Målet med detta arbete är ju att göra ett bättre jobb, dvs. genom att ta tillvara barns kunskaper, blir vi själva bättre. Exkluderar vi den kunskapen, så genomför vi beslut utifrån ett ofullständigt kunskapsområde. Vi bygger vägar som vi tror är bra för barnen, men det vet vi inte något om.

Flera hänvisade till barnkonventionens artiklar – och då speciellt barns rätt att bli hörda. De ville också framhålla, att de vuxna ansvarade för besluten, samt att barnens ålder hade betydelse – något som också framgår av artikel 12 i Barnkonventionen.

Jag tror att artikeln 3,6 och 12 – att lyssna på barns åsikter – men samtidigt vara noga med att vuxna beslutar. Det är ju ibland en missuppfattning på flera sätt – att barn ska besluta en massa saker och de är ju alldeles för små för att ta ansvar om så här stora beslut – men däremot ska man lyssna på vad barnen säger, och utifrån deras ålder och mognad ta hänsyn till det. Det är ju skillnad på en liten 5-åring och en 14-15-åring som har synpunkter på olika miljöer.

I gruppintervjuerna diskuterade man barnperspektivet vid flera tillfällen och önskade också att få göra det i mer formaliserade sammanhang. Man upplevde en brist på kunskap om ett barnperspektiv bland projektledare och andra som ansvarade för beslut och utformning av barns trafikmiljöer. Det var viktigt att synliggöra denna kunskap.

Vad anser projektledarna vara viktig kunskap när det gäller barnfrågor? Hur ser de på och vad vet de om barn och

inflytande? Hur har de tagit till sig Barnkonventionen som vi ska grunda alla våra direktiv på? Hur är den förankrad i dem själva och inte bara en upprepning? Vad anser de vara vetenskapligt grundad kunskap och beprövad erfarenhet? Vad vet de om barnens rättigheter? Vad anser de vara barnens bästa?

2.3.2 Barns bästa – stort tolkningsutrymme

Barnkonventionen slår fast att alla beslut som fattas och som berör barn ska ha "barnets bästa" som utgångspunkt (artikel 3). Det faktum att barnets bästa inte närmare definierats innebär risk för att varje beslutsfattare tolkar det på sitt sätt. Detta tolkningsutrymme återspeglades också i intervjuerna från både projektledaren och barnsamordnarna.

Det finns ett stort tolkningsutrymme när det gäller "barnets bästa" i Barnkonventionen. Om man tar ett vägprojekt, så är det utifrån att det ska orsaka minst lidande och minst risk. Utifrån ett visst synsätt kan det vara det bästa. Men sedan kan man väga in detta med avgaser, så det är flera olika saker. Men det handlar främst att åstadkomma en trafiksäker miljö. Kan då att skjutsa barnen vara barns bästa? Men då har man de faktorer som berör barns hälsa och rörlighet. De ska ha rätt att röra sig som de själva vill. Man upplever mycket när man går till och från en skola, bara det att prata med kompisar är något som barn mår väldigt bra av. Det kan man inte ta bort från dem.

- - -

Det finns inget svar vad som är barnets bästa – det är alltid en bedömningsfråga. Det finns olika värdegrunder. Det är viktigt att lyssna på barnen. Men de kan inte alltid se alternativ.

2.3.3 Inte bara säkerhet utan också tillgänglighet och trygghet

De intervjuade påpekade att riskperspektivet måste vidgas till att omfatta såväl säkerhet som tillgänglighet och trygghet. De framhöll vikten av riskkompensation, dvs. att individer anpassar sitt beteende till den upplevda risknivån som deras aktiviteter innebär.

Man får inte bara fokusera sig på olycksrisker. Det handlar inte bara om säkerhet utan också om trygghet. Barn ska känna sig trygga och kunna ta sig till platser själva. Det är en "Vägverkstradition". Ofta när man pratar om trafik-säkerhet och nollvision så grundar man sin erfarenhet på olyckorna. Men det handlar ju inte bara om det, när det gäller barn. Ofta blir det ingen olycka eftersom barnen får höra att de inte får vara där, eftersom det är farligt. Därför blir det inga olyckor. Jag har fått till svar att på vissa vägar sker inga olyckor, som ändå är farliga.

Den intervjuade konsulten menade också att det inte alltid finns ett direkt samband mellan trafiksäkerhet och trygghet.

Det handlar inte bara om trafiksäkerhet utan om hur man upplever det. Ibland är det förenligt, men ganska ofta kan det vara helt skilda saker. Det kan vara något som är säkert, men som upplevs som otryggt. Då är det ett hinder för barnen.

Tillgänglighet till platser var en faktor som verkade för barnens bästa, men också trygghet att ta sig till platser.

Ja, tillgängligheten och att barn på egen hand kan ta sig till sitt mål, utan att de själva eller föräldrar ska behöva vara oroliga, och inte heller skolan.

I denna gruppintervju fyllde andra på att detta var en planeringsfråga. Alla trygghetsaspekter måste beaktas så att man inte "bygger in" otrygghet då man försökte säkerställa trafikmiljöer.

Att ta sig på egen hand måste också innebära trygghet. Vi ska inte bygga in otrygga platser, vi ska bygga trygga platser från början, där man törs gå, där det inte är mörkt. Man drar sig för att gå under en mörk tunnel. Vi ska bygga sådana platser där det är trivsamt att vara och tryggt.

- - -

Jag har ett exempel där man ville göra en vacker omgivning kring gång och cykelvägen och planterade buskar som då blev skrämmande för barnen, för de trodde att det gömde sig fula gubbar i buskarna.

Ett problem kan vara att man inte kan värdera barnens tid och miljö kvalitet för barn på samma sätt som i andra sammanhang och därmed ges barnen ett lägre värde. Konsulten beskrev problemet så här:

Det finns tydliga siffror, t.ex. på hur mycket arbetsresor är värda. I samhällsekonomiska modeller så har inte barnen något pris på sin tid, förutom fritidsresor, men då måste de åka bil. De kan inte åka cykel eller gå. Vägverket har en modell för att bedöma trafikobjekt eller vägobjekt, där man bedömer trafiksäkerhet. Då är det döda och skadade som man har pris på. Sedan är det tid för fordon och för gods, och sedan är det massor med miljöfaktorer, som t.ex. utsläpp. Sedan är det fordonskostnader, kostnader för slitage och däck. Det är mycket som inte finns med, som t.ex. rörlighet och trygghet. När man arbetar med de modellerna, är man medveten om att de har stora brister och då måste man beskriva i ord att ett visst alternativ har fördelar för barn på grund av det ena eller andra. Det gäller att få in värden för oskyddade trafikanter, förutom döda och allvarligt skadade.

2.3.4 Miljö och hälsa

Man relaterade också till andra begrepp som miljö och hälsa.

Det är barnets bästa som avgör vad som är en bra åtgärd. Då det gäller skolvägarna är det ju att barnet tryggt och säkert kan ta sig till skolan på egen hand. Rörelsefriheten handlar om barnets bästa samt rätten till liv och hälsa.

Enligt intervjuerna är det flera faktorer som samvarierar i ett barnperspektiv och det blir extra tydligt när det gäller barnens skol- och fritidsvägar. Föräldrars oro för trafikfarliga miljöer innebär att de skjutsar sina barn. Men ur ett folkhälso- och utvecklingsperspektiv är det viktigt att barnen själva tar sig till skola. Å andra sidan lever barnfamiljer idag i ett mycket tidskompakt samhälle vilket innebär att man skjutsar barnen för att såväl föräldrar som barn ska ”vinna tid”.

Barnens bästa är att man tar deras perspektiv med skolan och skolvägen. Det är att de kan gå och cykla till skolan på

egen hand – själva, tryggt och säkert. Att föräldrarna kan släppa iväg dem och gör det också. Skälet till att föräldrar skjutsar sina barn är att föräldrarna är rädda, för att det är farligt. Eller de tror att de gör barnen en tjänst och är snälla mot sina barn. ”Du kan få sova lite längre” eller ”Vi hinner inte äta frukost tillsammans annars” och så vidare. Det kan bli lite tidsbrist. Mamma ska iväg, och då tar hon barnet med sig. Det blir praktiskt tycker hon. Risken finns att detta kan vara ett hinder för att få säkra skolvägar.

2.3.5 Okunskap och inte illvilja

Under intervjutidens gång, inte minst efter omorganisationen (2003) då barnsamordnarna benämndes kundansvariga, uttrycktes farhågor och frustration över den bristande barnkunskapen bland projektledare och andra medarbetare samt att den barnkompetens som fanns, framför allt hos barnsamordnarna, inte tillmättes adekvat *värde*.

Det här med barn är ett område där man inte lägger så stor vikt vid, dvs. vad man har för bakgrund. Man säger att ”vi är föräldrar”, och då tycker man att man har kompetens. Man ser inte till vetenskap när det handlar om barn. Man ser inte det som ett område som kräver en viss kompetens. När man inte jobbar med barnfrågor, har man så lätt att negligera det, medan specialister inom andra områden tillmätts väldigt stor betydelse. Om man tittar på brospecialister, är det väl ingen som skulle komma på tanken att säga att ”Jag har bott vid en bro hela mitt liv” eller ”Jag har kört på en bro hela mitt liv”. Så tycker jag att man behandlar barnfrågor. Vi måste ge barnfrågorna ett annat värde än den har i dag. För mig skulle det kännas viktigt att man också värderade barnfrågorna i Vägverket precis som man värderar brofrågor. Om man ska bygga en mittseparering, t.ex., då frågar man någon som kan, hur man ska göra. Men om man ska bygga någonting som är bra för barn, så är det inte alls naturligt att man frågar den som har någon kompetens.

Även den projektledare som intervjuades efterlyste större insikter för barns rätt och behov.

Synsättet på barn varierar mycket bland beslutsfattare. Det handlar ofta om mognad. Att kunna se och väga in andra trafikantgrupper. Det har handlat mycket om motorfordonens framkomlighet. Hos många finns inte förståelsen för barns behov. "Låt barnen gå någon annanstans, de ska inte vara här och störa".

Dåliga eller brist på lösningar för barns säkerhet och utveckling tillskrevs snarare okunskap och inte illvilja. Det man efterlyste var att ha barnperspektivet med sig "i alla dialoger då man är i sitt arbete".

Det är i sin okunskap man gör om samma misstag gång på gång på gång, men får man kunskap om någonting, så tar man med det som en naturlig del. Jag tror inte det är illvilja många gånger som man inte har tänkt på barnens bästa, utan det är ren okunskap

Brist på barnkunskap kan leda till felprioriteringar genom att barnen inte ges samma värde som andra trafikanter.

För att göra en bra analys, krävs ett värderingsunderlag. Hur medveten är man om målen och hur tar man Barnkonventionen på allvar? Det är ett dilemma att barnområdet som kunskapsområde inte erkänns på samma sätt som miljöperspektivet.

Det bästa sättet att få denna barnkunskap var genom direktkontakt med barnens situation i trafikmiljön.

2.3.6 Sammanfattning

Samtliga intervjuade ansåg det vara viktigt med ett barnperspektiv och problematiserade kring begreppen *barnperspektiv* och *barnens perspektiv*, även om de inte uttryckte det i dessa termer. Åtskillnad gjordes mellan barnperspektiv, dvs. experters och andra vuxnas perspektiv på vad som är barnets bästa och barnens perspektiv dvs. barnens åsikter om sitt eget bästa. Vad som menas med "barnets bästa" tycktes också oklart och kunde tolkas på olika sätt. Barn är olika – i ålder, kön och etnicitet och har olika förutsättningar och behov – det gäller inte minst deras platsbehov. Men barn har rätt i

att bli hörda och respekterade i sina åsikter. De intervjuades egna tolkningar om barnets bästa vad gäller trafiksäkerhetsarbetet, omfattade inte enbart säkerhetsaspekter utan också folkhälso- och miljöaspekter. Att inte bara ha tillgänglighet till platser utan också känna trygghet och förflytta sig på egen hand uppmärksammades också. Man efterlyste respekt för den barnkompetens som finns bland barnsamordnarna och också att medarbetare, som saknade denna kunskap, skulle använda sig av denna expertkunskap vid åtgärder som berör barn.

2.4 Barns delaktighet – en kärnfråga

Barns delaktighet i processerna ansåg samtliga intervjuade som ett villkor för genomförandet av en BKA. Men, även om detta var en förutsättning, så var det inte en garanti för att åstadkomma den bästa åtgärden i trafikmiljön. En del ansåg att man främst borde involvera barnen i förstudien, medan andra ansåg att delaktigheten skulle genomsyra hela processen.

Hur gick man tillväga? Exemplet från en region kan illustrera hur man arbetade i förstudiefasen

Så fort som ett objekt ska starta så tycker jag man ska fundera över om barn är berörda. Antingen konstaterar man att här är inte barn berörda eller också så konstaterar man att barn är berörda. Då ska man informera barn genom skolorna, som är den arena där man når alla barn i alla åldersgrupper från F-klasser upp till 18 år. Så får man informera var vi ska bygga, vilka tankar kring det, och att vi behöver elevernas hjälp. Sedan kan man dra sig tillbaka. Skolan jobbar med kartläggning av området det vill säga skol- och fritidsvägar hur de tar sig hit och dit. Man kommer tillbaka till skolan en gång till och vi jobbar hemma hos oss.

Fördelarna med barnens delaktighet, var bl.a. att synliggöra barnens åsikter om deras nuvarande behov av sin närmiljö

Det är viktigt att man tar vara på barns synpunkter, det tillför också synpunkter i andra lägen som vi kan ha nytta av. Man synliggör också omvärldsbildsförändringen. Vi har alla en åsikt om hur det ska vara, men vi relaterar alltid till

vår egen bakgrund, när vi var små och ”Så gjorde vi då”. Även om det inte ser ut som det gjorde när vi var små, så är det ändå den bilden vi bär med oss.

2.4.1 Barns rätt till delaktighet

Vilka former för ett demokratiskt förhållningssätt vid BKA är realistiska? Kan man ha med alla barn i samråd? Finns de ekonomiska möjligheterna och vilka metoder är mest lämpliga? Måste barnen vara delaktiga i processen? Det svarade man obetingat ”ja” på vid alla intervjutillfällen och en motivering var att detta var barns rättighet.

Även om vi har kunskap om vad som är bäst för barnen, så har barnen ändå rätt till delaktighet och inflytande. Alla intressenter ska ha rätt att yttra sig. Även om vi skulle kunna bygga precis lika bra utan barnens medverkan, så ska man inte underskatta att man kan få helt nya perspektiv genom samråd. Man kommer aldrig undan samråds-skyldigheten och man vet aldrig nyttan av det innan man genomfört samråd. Barn ska vara med som en väsentlig del i beskrivning, prövning och redovisning. Det blir en återkoppling vad vi gjort, vad vi hört och vad vi tagit fasta på och man kan konsultera barnen igen. Det blir en utvärdering av processen som man ofta inte gör på grund av tidsbrist.

- - -

Visst skulle man kunna tänka sig att barn och unga inte är delaktiga, men det strider mot det demokratiska tänkandet. Jag kan naturligtvis göra en bedömning, och det är mycket möjligt att det är så det kommer att bli framledes, att man inte alls pratar med barnen. Då skulle man kunna göra en BKA utifrån teoretiska grunder: här bor de, här går de i skolan. Men jag tror att man skulle missa en dimension om man inte tog in barnen i diskussionen. Även om vi studerar barnens rörelsemönster, så studerar vi det under en viss tid, eller under speciella förhållanden som råder just den dagen. Det kanske inte är typiskt. Om man har en dialog med barnen, så kan de berätta om hur de vanligtvis gör. Det handlar om vilken kvalitet man vill ha. Man kan göra en BKA utifrån de fakta som är kända och utifrån egen erfarenhet, men barnen har rätt att uttrycka sina åsikter och

man ska ta tillvara deras åsikter. Då känns det fel att inte ha en dialog.

2.4.2 Barnen vet ”något mer”

Barnen vet inte bara något mer än vuxna – de har också andra perspektiv på att skydda sig mot faror.

Barnen har ett annat perspektiv på faror. Då vi var ute på en skola och diskuterade med en flicka som sa att ”Det ska bli jättekul när vi får den här cykelvägen, för då kan jag cykla själv till kiosken”. Förut har jag alltid cyklat med mamma eller pappa, och det är inte så kul. Två gånger har jag fått cykla själv och då tyckte jag att det var så otäckt att jag cyklade nere i diket.” Den ena gången hade det varit snöslask och en halv meter vatten, men hon hade ändå kämpat sig igenom diket. Ingen vuxen skulle komma att tänka på att cykla i diket, speciellt inte om det var vatten där.

Även konsulten, som hade erfarenhet att samråda med barn var övertygad om att barnen tillförde kunskap som inte kunde inhämtas på annat sätt:

Barnen tillförde sådant som man inte direkt tänker på är trafiksäkert. T.ex. fick vi bra information om hur barnen rör sig. Det kan man fråga hur många trafikexperter som helst, men så berättar barn var pulkabacken ligger och då kan man tänka utifrån det hur de rör sig. Det var jätteviktig information. Sedan är det hela trygghetsbiten. Den är inte alltid logisk och hänger inte alltid ihop med vad som är trafiksäkert. Man kan titta på olycksstatistik som säger mycket om trafiksäkerhet. Hastighetssamband säger också mycket om trafiksäkerhet. Men sedan finns tryggheten också och där kunde barnen uttrycka vad som var otäckt. Det påverkar hur de rör sig och deras möjligheter att röra sig. Det är väldigt svårt att få reda på, om man inte pratar med barnen.

Projektledaren hade också denna erfarenhet.

Om vi inte hade pratat med barnen, så hade vi bara föreslagit gång- och cykelbana på en viss del av sträckan

genom samhället. Nu har det blivit genom hela samhället och det har vi barnen att tacka för.

2.4.3 Lärande om demokratiska processer

Samråd innebar inte bara kunskap till Vägverket, utan gav också barnen möjlighet att själva få verka i delaktighet och se sin möjlighet att vilja påverka.

En mycket viktig del i kartläggningsfasen är den information vi får från barnen. Genom inflytandet kan barnen också inse, att de kan se problemen och kan vara med och påverka. Själva samarbetet genererar hela tiden nya frågor som man inte tänkte på. Det är viktigt att barn är med för att vuxna ska förstå brukskvaliteter. Det gör vi genom barnens arbete för att göra korrekta bedömningar. Det är inte bara ett pedagogiskt syfte utan främst för att förbättra barnens villkor. Det är det som samarbetet med barnen ska leda fram till – det är det som är syftet med barnen som aktörer i samhällsplaneringen.

Flera barnsamordnare angav att barnens delaktighet dels tillförde kunskap till beslutsfattare men också bidrog till lärande om demokratiska processer hos barnen själva.

I och med att man frågar barnen får man med dem i processen. Man sätter igång en tankeverksamhet, och ger dem känslan av att det är viktigt vad de tycker. Det är ett absolut mervärde. Varje gång man går ifrån en intervju så ser man att barnen har vuxit fem centimeter. Men det är viktigt att vi vuxna ger feedback på vad som händer med deras insatser i nästa steg.

2.4.4 Risk för skendemokrati

Som framgår så var inte barns delaktighet en garanti för demokratiska beslut. Barns delaktighet kan också leda till skendemokratiska processer.

Är det en självklar sträckning så behöver man inte ta in barnen tidigare, för då är vi inne på det här med skendemokrati. Den här sträckan har varit känd så länge, och då

finns barnens synpunkter redan med. Man behöver inte göra det för föräldrarnas skull, för då blir det skendemokrati.

Representativitet eller gisslan?

Flera resonerade kring de metoder man använde för att låta barnen komma till tals. De problematiserade också kring risken för skendemokrati vid olika former. Som nämnts ovan så var det en resursfråga hur många barn man kunde ha med.

Ja helst skulle man vilja att alla barn kom till tals, men ibland får man "gena". Man måste vara medveten om att då man har representativa grupper med barn, att det då inte blir ett gisslandrama – då de ska vara språkrör för alla barn i omgivningen. Någon gång måste vi använda oss av det, men utgångsläget är att alla barn på skolan dokumenterar sin skolväg.

Hur många barn och vilka krävs för att de ska representera en barngrupp? De barn som tillfrågas kan knappast representera framtida barngrupper. Detta var något som konsulten hade funderat på.

Är barn demokratiska i sig? Blir det mer demokratiskt om man tar med alla barn? Redan från början gjorde jag den rationaliseringen att jag inte hade med alla barn. Det är naturligtvis bättre om alla får tycka till – det är resursfråga.

Hur många barn behövs för att de ska representera barngruppen? Barn är ju inte en enhetlig grupp. När man har samlat vuxna tänker man att alla ska ha möjlighet att se att det är något på gång, och då sätter man in en annons i tidningen. Men det är många som missar den annonsen, och det finns de som inte kan läsa. Men då räknar man det som demokrati ändå. Sedan bjuder man in särskilda intressegrupper, om det t.ex. finns en grannskapsförening för eller emot någonting, eller olika miljöföreningar. Målet borde vara att barnen ska ha samma nivå. Man tar ofta kontakt med skolorna, men bara för att man pratar med skolorna vet jag inte om det når ut. Man kommer aldrig att nå dem som får fördel av det här. Barnen kanske inte åker pulka längre och vill inte gå till den där pulkabacken, utan i stället kanske alla barnen spelar dataspel. Jag har försökt få en representativ grupp och har tillsammans med lärare

valt barn. Några åker buss och några cyklar. Räknas det som demokrati? De har inte valt sig själva.

En barnsamordnare redovisade samma tankegångar:

En dialog får inte bara vara envägsinformation man måste ”dialoga” för att få insikt. Men ska man ”dialoga” med vart och ett av barnen eller kan man ta en grupp som då bildar modeller? Är det varje enskilt barn eller kan vi hitta grupper som har det likadant? Jag har sett i något projekt att man valt ut elevrådsrepresentanter i skolor som skulle företräda barn i kommunen totalt, men som inte alls själva är berörda av det objektet. Det blir fel. Det blir lite ungdomsparlament av det hela – och vilka barn kommer till ungdomsparlamentet? Ja, de som vill säga något. Men de andra, de tysta som aldrig säger någonting...

Flera problematiserade kring frågan om representativitet.

Kan en grupp med barn företräda barn? Kan barn vara företrädare och representanter för en hel grupp med barn? Samtidigt är det orimligt att tänka sig att man ska ha en diskussion med alla barn. Hur ska det gå till? Det kanske är så att man ska kommunicera via Internet, t.ex. Man kanske måste tänka in nya tekniker.

Att konsultera barn, innebär också att ta den information man får på allvar och inte enbart göra det för ”syns skull”.

Syftet med delaktigheten är att ju inte att vara en prydnad eller ”dekoration” – eller att vi bara pratar med barnen. Vi samråder med dem för att veta vad de vet. Och vad de har för behov.

Lång tid till genomförandefasen

Det som oundvikligen kan leda till frustration och en känsla av maktlöshet är tidslängden från förstudie till genomförd åtgärd. Projektledaren beskrev processen på följande sätt:

Processen kan ta lång tid. Det är ofta Länsstyrelsen som begränsar det hela, och det är svårt att skynda på. Ibland kan det gå relativt fort – ett par år innan man sätter spaden

i jorden. Men det finns projekt, som man har hållit på med i ett halvt sekel. Hela processen består av fem steg: förstudie, vägutredning – och den görs om man har flera alternativa förslag – arbetsplan, bygghandling och byggande. De här stegen tar tid. Sedan tillkommer dessutom samrådsdelarna. Bara en arbetsplan kan omfatta ett år, om inte alltför många motsätter sig den. Sedan ska det finnas pengar i budgeten. Man kan inte fastställa en arbetsplan om inte finansieringen är ordnad. Om man kan gå från en förstudie direkt till bygghandling, så kan det gå fortare. Då kan det vara fråga om en mindre åtgärd och då kan man lättare frigöra pengar.

En barnsamordnare beskrev processen på motsvarande sätt.

Tills åtgärden är genomförd kan ta 20 år. Förstudien ska avgöra om det blir något överhuvudtaget och det är då man oftast involverar barnen. I en förstudie ska det egentligen inte vara förslag på åtgärder. Den biten ska ligga i en annan administrativ fas som heter arbetsplan. Men ofta skriver man in olika förslag på åtgärder i förstudien, så använder man det i arbetsplanen. En risk finns att man gör en del förstudier som inte leder till något. Men det är tanken. Istället för att kasta ut en massa miljoner på något som inte är beslutat på rätt sätt så är tanken att förstudien ska stoppa det.

Med tanke på den långa tid som processen kunde ta, var det därför viktigt att inte skapa orealistiska förväntningar när man kom till skolan.

Att genomföra en BKA och ta barnen på allvar – det innebär inte att vi far till skolan och bjuder dem på bullar och saft. Vi har hört projektledare som sagt att vi for dit och så hade vi med oss fika, det har vi ju när vi möter vuxna. Vi ska inte gå i saft-och-bulla-fällan. Kommer vi in i förstudiefasen så innebär det att vi inte ska inge falska förhoppningar till barnen, för det är ju långt kvar till bygget. Att förklara det för ett barn som är tio år gammalt, är ingen lätt process. Man får inte skapa förväntningar i onödan.

Man var emellertid angelägen om att tidsaspekten inte fick tas som intäkt för att inte involverade barnen, utan försöka förklara att processen är lång.

Det är väldigt viktigt för alla att förstå att det tar lång tid. Men det kan inte vara på något annat sätt. En del säger att vi inte kan genomföra en BKA, eftersom det är väldigt viktigt att barnen får se resultat så fort som möjligt. Men ännu viktigare är att få de vuxna i omgivningen att förstå att det här är en väldigt normal planeringsprocess som kan ta många, många år. Men man får inte glömma bort att vara tydlig på den punkten, annars blir det fel

Även konsulten påpekade att tidsfaktorn kunde variera.

En förstudie kan ta otroligt lång tid – det kan ta tre år och det kan ta 25 år. Det kan också gå på ett och ett halvt år, om det är något litet. Vi har informerat om det. Vi har sagt att det kan ta lång tid och det kanske inte händer någonting på väldigt länge. Jag vet inte om de tar till sig det. Men äldre barn förstår det. Det är likadant med vuxna. Man måste tala om att det tar lång tid och det kan kännas frustrerande. Det är nackdelen med en sådan här process.

Det var speciellt viktig för yngre barn att man gav information om hur processen skulle fortskrida och fortskred.

Man måste vara speciellt tydlig när det gäller de yngre barnen och försöka förklara processen och delar av den.

Det var givetvis lättare att förklara tidsåtgången för äldre än yngre barn.

Med gymnasieungdomar går det lättare. Men det är även svårt för vuxna att förstå hur det här är. Det måste man förklara för barnen flera gånger, och också sätta det i relation till den ekonomi som faktiskt finns. Då måste man beskriva det i vardagsekonomitermer och förklara hur mycket pengar det finns, och att man inte kan handla för mer än man har pengar. Men sedan är det så att processen tar lång tid.

Finns det risk att BKA fördröjer processen ytterligare?

Processen blir lång oavsett hur man gör. Det är överklaganden, remissförfaranden och det tar ju aldrig mindre än tre år. BKA fördröjer inte processen, men det blir mer arbete och bättre beslutsunderlag.

Återkommande dialoger

Risker för skendemokrati, kan lätt uppstå då barn och andra medborgare enbart konsulteras och man sedan inte återkommer och förklarar beslut. Detta var något barnsamordnarna var väl medvetna om och de försökte motverka sådana skendemokratiska former.

Vi måste klargöra för barnen på ett tidigt stadium att vi lyssnar, att vi återkommer till dem och talar om hur vi har uppfattat deras synpunkter, så att vi har samma uppfattning om det som det vi hörde – eller hörde vi något annat.

Även projektledaren framhöll vikten med återkommande dialog och att man då använde sig av metoder som barnen förstod.

Man måste lägga ner tankemöda på hur man ska samråda med barnen när de får återföring, så att de verkligen förstår vad det är man har genomfört. Man måste redovisa varför barnens förslag inte gick att vidarebearbeta och genomföra, varför det inte fungerade.

Att ta ansvar för beslut

För att kunna påverka måste man ha kunskap om det man vill påverka och också känna till alternativa lösningar. Såväl barnsamordnarna som konsult och projektledare framhöll att de tekniska lösningarna ansvarade experter för, även om brukarna själva ändå ville försöka finna lösningar.

När det gäller allmänna samråd i alla slags projekt, så kommer ofta det här upp, att man vill ha trafikljus. Då kan man informera dem om att det inte hjälper trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Jag kan inte förvänta mig att barnen ska hitta den rätta lösningen och sedan bara utföra

den. Det är samma sak med vuxna. Man måste få höra olika förslag och även få konsekvenserna beskrivna för sig. Det känner varken barn eller vuxna till. Och alla trafik-säkerhetseffekter är inte logiska, så man får försöka beskriva alternativen med konsekvenserna. Det är ganska svårt. Men man får lite respons i alla fall, även om barnen inte alltid har möjlighet att sätta sig in i allting.

Projektledaren framhöll också att det var viktigt att inte experter frånhände sin kompetens:

Det är inte orimligt att barn kan komma med lösningar eller fröet till någonting. Men det gäller att de som har kunnandet vidareutvecklar detta – grundtanken kan vem som helst komma med. Jag tror att barn vill rita och bygga modeller om hur de vill förändra sin närmiljö. Det är ett sätt för dem att känna att de gör något – hellre det än att bara rita av hur det ser ut.

En barnsamordnare påpekade vidare att man inte får lägga ansvar på barnen som de inte kan ta:

När vi säger att det är det här barnen ska yttra sig om, så handlar det om att vi ska lyssna, inte att barnen ska bestämma. Vi måste också klargöra att det är vi som vuxna fattar besluten och är ansvariga för dessa.

Barnen behöver inte alltid konsulteras för att genomföra en BKA. Flera tog upp problematiken med höga farter som ett exempel. Man kan också få information av föräldrar och/eller lärare.

Om man har bråttom, så kan man göra bra åtgärder utan att fråga barnen. Många gånger handlar det om att få ned hastigheten. Det är bättre att åtgärda än att fördröja åtgärder eller att de inte blir av.

Vi frågar föräldrarna också. I många fall kanske det är föräldrarna och inte barnen som fyller i en enkät – men det gäller att skilja på det. Jag vill också gärna ha med lärarna.

En konsult påpekade att barnen själva inte kan inse vad som är trafiksäkert, men det finns däremot andra kvaliteter som endast barnen har kunskap om.

Man kan ta fram något som man tycker är en bra och trafiksäker miljö för barnen men det kanske inte barnen tycker är bra. Det är mycket som är viktigt för dem som inte just är trafiksäkerhet. Jag har koncentrerat mig på dialogen och hur man ska få in information. Efter förslagen och kunskap från barnen måste man kanske ändra sina förslag. Men man kan inte bara utgå från vad barnen och barnföreträdarna tycker, utan också använda det som har kommit fram i vetenskapliga rön och vad man känner till om utformning och vad människor tål i allmänhet – det här med låga hastigheter och så.

Demokrati istället för tävlingar

I flera sammanhang tog man upp att trafiksäkerhetsarbetare initierade tävlingar, som t.ex. vilken klass som är bäst att använda cykelhjälm. Eftersom det nu är lag på det, så var man nöjda med att tävlingsmomentet om detta därmed försvann. Men det finns andra saker man också tävlar om, t.ex. tävla om att gå och cykla till skolan. Tävlingsmomentet ansågs motverka demokrati-frågorna. De barn som var sämst på att t.ex. gå eller cykla till skolan, hade rimligtvis den sämsta skolvägen ur trafiksäkerhets-synpunkt.

2.4.5 Vilka åldrar kan delta?

Även om det främst var de yngre skolbarnen som var berörda av BKA, så försökte man inkludera även äldre barn.

Jag tycker att man kan jobba med alla. Från början när man pratade om barnperspektiv så pratade man alltid om små barn. Men min bestämda åsikt är att vi har gjort alldeles för lite för dem som är från 13 och uppåt. De är också barn och de tillhör också vårt ansvar.

Om man tittar på den äldre gruppen, så har de en jättestor erfarenhet. De har vistats i det här området länge och de har börjat vidga sina perspektiv. Men de kan vara knöligare, för de har en annan stil. Det är ett annat bekymmer att tackla, men jag tycker att det är fruktansvärt intressant med alla. Det är jätteroligt. De riktigt taggiga tonårs-grabbarna – jag tycker att de är suveräna!

Konsulten var mer bestämd från vilken ålder som barn kan delta:

Jag drar gränsen vid skolåldern. I lekis har vi pratat med lärarna. Men annars tycker jag att det inbegriper alla barn. Man får anpassa och så får man inte ha jätteförväntningar på de yngsta, men man får ju information. Den informationen kan vara lika bra som den från högstadiesbarnen, högstadiesbarnen kanske kommer med en helhetslösning.

En annan barnsamordnare tyckte att barn i ”alla åldrar” borde delta.

Alla åldrar är lämpliga – det är en fråga hur man går tillväga. Egentligen kan vi inte välja vilka åldrar vi vill samarbeta med, utan vi ska kunna samarbeta med alla åldrar som berörs av frågan. Vi måste använda oss av metoder och arbetssätt utifrån de personer som det gäller.

2.4.6 Måste man fråga barnen?

På frågan om man måste fråga barnen, och om inte barnföreträdare, som föräldrar och lärare eller andra experter kunde ge motsvarande information, svarade man gång på gång att det var viktigt att barnen själva blev hörda.

Skälet till att vi vill att barnen ska vara med i jobbet är ju att vi vill veta något om deras villkor, om sådant som andra inte kan berätta. Med vår fantasi och vår föreställningsförmåga kan vi föreställa oss vad det betyder.

Det som bland annat var positivt med BKA var just att barnen tillfrågades, något som i en region inte var vanligt förekommande innan BKA igångsattes.

Barnen informeras jättedåligt om vad som händer. I regel informerar man inte barnen alls. Man kan ha ett samtal med en Hem och skola-förening eller liknande. Med BKA är ju tanken att man ska ändra på det.

Även konsulten ansåg att det mest väsentliga var att barnen skulle få använda sin yttranderätt. Men det var också viktigt att samrådsmötena var anpassade till barnens situation och förmåga.

Man kan ju också analysera utifrån de erfarenheter man har. Man kan ju lite bedöma konsekvenserna för lek och fritid, och rörelsemöjligheter. Men då missar man dialogen och rätten till inflytande, yttrandefrihet och information. I den här demokratiska processen ska det alltid finnas samråd någon gång innan det byggs. Man kanske kan göra det utan att få in barnen... De där samråden är oftast inte anpassade för barn...

2.4.7 Sammanfattning

Det var viktigt att barnen deltog i processen. Det är barnens rätt att få vara delaktiga och något de måste lära sig – en pedagogisk vinst. Men framför allt tillför det kunskap för byggandet. Förslag och beslut om åtgärder är dock experternas uppgift. Barn kan inte ha kunskap om alternativa lösningar. Däremot ”vet barn något mer” än vuxna och kan tillföra kunskap om sina rörelsemönster och behov i sin närmiljö. Barn i alla åldrar har något att bidra med, men det är framför allt barn i skolåldern som man har samråd med. Problemet med vägbyggen är att det tar lång tid mellan konsultation till genomförandefasen. Men det får inte vara ett skäl till att barn och unga inte ska vara delaktiga och informeras under processen. Därför krävs återkommande dialoger. Skolan har en viktig uppgift att vara en länk mellan barn och beslutsfattare. Men då krävs att skolan arbetar enligt de mål för skolans trafiksäkerhetsarbete som nu gäller och inte omvandlar trafiksäkerhetsarbetet till tävlingar, vilket ofta initieras av trafiksäkerhetsansvariga på olika myndigheter.

2.5 Metoder för barns delaktighet

På den direkta frågan vilka metoder som ansågs vara mest lämpliga för att fånga barns delaktighet, blev svaret att frågan var för tidigt ställd under det första året, eftersom man befann sig i en utprövningsfas. Barnsamordnarna framhöll att denna försökstid innebar en metodutprövning och att man inte kunde finna *en*

metod utan måste kombinera metoder, och använda olika metoder för skilda objekt.

Under det första året framhölls också vikten av barns värde – dvs. värderingsunderlaget i modellen som utarbetats som vägledning.

Oavsett vilken metod vi väljer, är det själva värderingsunderlaget som är grunden. Viktigare än metoden i sig är att först ställa sig frågan: Vad behöver vi ta reda på, oavsett metod? Sedan kan vi använda olika metoder beroende på vad vi kan och vilka konsulter vi anlitar osv. Säger man att *det här* är en bra metod, utan att fundera på vad det är vi vill få fatt på, då tror jag att man har hoppat över det viktigaste momentet.

Den mest förekommande kunskapsinhämtningen var barnens dokumentation av sin skolväg och ibland också fritidsvägar. Det kunde ske på olika sätt.

Ibland träffar vi hela skolan och med lärarnas hjälp sätter vi ihop en mindre grupp som vi kan prata med. Ibland gör vi särskilda intervjuer med barnen och sedan har vi fört diskussioner. De tyckte det var jätteintressant. Ibland träffar vi först några barn. Sedan har områdesgrupperna eller byns nätverksgrupp hållit kontakt med barnen. Men det är barnen som har fyllt i enkäten och det är vi som har sammanställt den.

2.5.1 Enkäter

Den vanligaste metoden att kartlägga barnens skolvägar var genom enkäter, framför allt då konsulter genomförde BKA, även om dessa kompletterades med andra metoder. Man framhöll också att det inte bara var barnens skolvägar som var av intresse utan också de platser barnen besökte och vägen dit.

Det är viktigt att studera hur man kommer till olika fritidsaktiviteter, fotbollsplaner och olika platser man ska till. I framtiden kommer vi även att studera det.

En barnsamordnare problematiserade kring metodfrågorna under det första året och kom fram att enkäter var det ”enklaste sättet att få in data”.

Det är viktigt att fundera på vilka frågor man ska ställa och hur vi ställer frågorna. Ska de vara strukturerade eller ostrukturerade? Hur mycket tid får det ta? Intervjuer tar ju jättemycket tid. Ska vi ställa frågor eller låta lärarna jobba med det här? Jag vill ju helst att lärarna hade jobbat med det mycket mer än de gjorde, men det var inte gångbart. Enkäter är ett enkelt sätt att få in data. Det var ju ändå bra att det var barnen som svarade. Och det gjorde de på skoltid. Samtliga barn fick enkäten, men olika för dem som cyklade och de som åkte buss. De gick i femte och sjätte klass. Det är svårt att veta hur man ska fråga barn. Nu hade vi ostrukturerade frågor så att de fick svara fritt. Och det är ju bra, för då ser man vad de skriver. Vissa skriver ingenting och andra bara ”ja” eller ”nej”.

En klar fördel med enkäter är att man når en stor grupp. Någon efterlyste en generell enkät och på en region hade man utarbetat sådana.

Som ett hjälpmedel på regionen har vi tagit fram frågeformulär till skolbarnen i tre olika åldrar och det har använts vid två stycken BKA.

En annan fördel är att alla kan få möjlighet att yttra sig.

Vi har fått förlita oss på enkätundersökningar, men då har ju alla barn och föräldrar fått problematiken presenterat för sig. Men den måste vara tydlig, t.ex. att ”Vi planerar att göra en ombyggnad och nu vill vi få information om hur ni uppfattar situationen”. Sedan svarar givetvis inte alla på enkäten. Men de som svarar är väl de mest engagerade och har funderat mest över situationen. Men man kan inte redovisa allt, det blir svårhanterligt. Då beror det på den som läser och tolkar vad barnen och föräldrarna tycker.

Enkäter användes också, då inte tid fanns för mer omfattande metoder att få barns synpunkter.

Beslut om att göra en BKA kan komma sent in, eftersom man under projektets gång kan upptäcka att barnens behov blir tydliga på något sätt. Då kanske vi inte har tid att göra något fördjupat samarbete med skolan, utan det blir en enkät eller enklare studie till barn via skolan.

Man konstaterade att enkäter kunde vara ett effektivt sätt att få information, men det var inte tillräckligt, och det fanns begränsningar.

Enkäter är bra i och för sig men inte tillräckligt. För samarbete och fördjupad kunskap kommer vi inte åt, om barnen inte får vara med och problematisera det som de har inpå skinnet varje dag. Det är inte alls så att alla barn tycker att de har problem, om de inte får möjlighet att sätta sig in i frågan.

Man var bekymrad över konsulters "rutinmässiga" användning av enkäter och beförde att snabbheten kunde leda till ytlighet.

Det handlar om den här ytligheten – att man gör det fort då man skickar ut en enkät och snabbt sammanställs av konsulten: "Så här tyckte barnen". Man har inte den muntliga dialogen med barnen. Det går inte bara att bygga på pappersenkäter som många konsulter gärna vill använda. Vad är det som egentligen sägs? För vi vet ju att i skriftliga enkäten så har lärarna eller till och med föräldrarna varit med och styrt. Det har visat sig, då man frågar barnen; de gick inte där föräldrarna trodde att de skulle gå t.ex.

Redan under första året tog man upp den tolkningsproblematik som finns med enkäter. Dels handlade det om själva konstruktionen av enkäten dels tolkning av resultaten. I regel var det konsulten som ansvarade för detta.

Det beror på hur konsulten har barnens rättigheter och de transportpolitiska målen som vi formulerat för barnen, och också vad man har för uppfattning vad barn behöver.

En uppenbar nackdel med enkäter var att man inte kunde ställa följdfrågor och att informationen blir knapphändig.

Man får inte fram samma information i en enkät som i intervjuer. I en öppen fråga skriver de då oftast bara ”ja” eller ”nej” eller något lite då.

- - -

”Jag går med mamma då, så det är inga problem” kan ju bli sådana svar – eller ”Jag åker bil så det är inga problem”.

Ibland kunde man i skolan missförstå enkätutskicket och låta föräldrarna svara istället för barnen. Fördelarna med detta, ansåg någon i gruppintervjun, att det är ju föräldrarna som ska driva barnens intressen, och att barnen inte kunde besvara frågorna, medan en annan menade att då blev ju svaren annorlunda än om barnen verkligen hade besvarat enkäten själv. En fråga som också diskuterades var i vilken ålder barnen verkligen kunde besvara en enkät. Det är ju för övrigt de yngsta barnen som har störst svårighet att tackla trafikerade miljöer.

I en senare gruppintervju som genomfördes efter två år problematiserades återigen enkätkonstruktioner.

Jag känner mig mycket tveksam till det här med enkäter. Man kanske inte förstår frågan. Våra barn är fostrade i att vara duktiga och svara på det man tror att vuxna förväntar sig. Vad är det för sanning man får fram från enkäter? Det som jag har haft mest nytta av är alla fria kommentarer. Enkäter passar till föräldrar.

- - -

Har barnen varit med och formulerat frågorna så har de ju lättare att förstå, det vet man.

2.5.2 Kartmaterial, bilder och teckningar

Eftersom det framför allt är de yngsta skolbarnen som har problem i trafiken och som samtidigt har de största svårigheterna att skriftligt besvara en enkät, användes därför andra metoder för de yngre barnen.

De barn som man kan ha mest utbyte av, är de som inte kan svara på enkäten – dvs. de under tolv år. Då får man använda sig av en karta istället. ”Rita din skolväg och rita ut farliga situationer.” Och så får man intervjua barnen. Så

man använder sig av flera metoder. Jag tror att vissa saker tar man reda på bra av enkäterna, andra på annat sätt.

Kartmaterial kunde också användas för förklaring och redovisning.

Vi gör dokumentationen genom att ta fram ett kartmaterial och då behövs rätt mycket stöd speciellt för de yngre barnen. Vi har använt oss av kartor och kompletterat det med bilder från deras skolväg, så att man känner igen den här soptunnan som står här; och här delar sig cykelvägen och så vidare. Till och med de små barnen förstår kartan ganska fort om man sitter med dem. Det tar tid. Men om barnen ska få vara med i demokratiska processer då måste det få ta tid.

Foton och kartmaterial såsom ortofoton, var inte bara till hjälp för yngre barn utan också för de som skulle företräda barn. Vid samrådsmöten använder man sig också av kartmaterial. Så här beskrev konsulten hur hon arbetade.

Det är alltid samråd. Då är även barnen inbjudna och vi har som mål att det ska vara någorlunda tillgängligt för barn, även om det är svårt. Vi arbetar mycket med ortofoto, foton som är tagna uppifrån, där man kan se hus och annat som en karta. Sedan försöker vi prata med de barn som kommer dit, men det är svårt att ge samma informationsgrad till barnen. Men barnföreträdarna har också en viktig roll, så man måste också se till att få synpunkter från dem. Framförallt när det gäller yngre barn, så kan man inte kräva att de ska vara med i den demokratiska processen, men de måste ha rätt att ha en representant.

Ibland kombinerades utskick av kartor och annat material med en temadag om barn och trafik i skolan, vilket kunde bemötas med blandade känslor från pedagogerna.

Jag gick till skolan och barnen fick hem kartor och enkäter som de fyllde i tillsammans med föräldrarna. Jag hade en studiedag då pedagogerna fick information om BKA och utbildning i barn och trafik, i förhoppning att pedagogerna skulle se det som ett möjligt arbete, men det lyckades inte.

Då skickade vi ut kartorna och enkäterna. Enkätdelen funkade bra och vi fick en hög svarsfrekvens. Men kartorna behöll de på skolan, så vi fick bara in enkäten. Jag önskar att skolan skulle kunna jobba med ett kartunderlag och ge till oss när vi kommer. Då är alla förberedda när vi kommer, och har börjat reflektera över sina skol- och fritidsvägar och tittat på dem. Sedan skulle vi ha vi samråd med dem. Det skulle ge en högre kvalitet i dialogen.

Kartor och gruppsamtal tillämpades också då man var i tidsnöd och inte hade möjlighet att mer fördjupa sig i samarbetet. Men barnen har ju ändå rätt att bli informerade om de förändringar som ska ske.

I ett projekt kom vi in väldigt sent i processen. Allting var klart och planerat, så i stort sett skulle vi bara bygga. Och vi träffade barnen och berättade. De beskrev sin skolväg och vi tittade på kartor osv. Och då tyckte jag att det var nog bra den gången. Det räckte. Barnen var jättenöjda. Men ska man gå in i en riktig process, då krävs det mera. Projektledarna hade samma uppfattning, men de sa att det var faktiskt riktigt nervöst, eftersom de inte riktigt visste hur man skulle prata med barnen och det är inte så himla lätt det heller.

Konsulten beskrev att hon också använde sig av barnens teckningar som hjälpmedel att förstå de yngre barnens situation:

Då det gäller små barn, handlar det mycket om att rita. Jag hoppas att de säger något samtidigt som de ritar. Jag hade avslutat ett projekt med att de fick min adress. Det gör jag ju alltid till vuxna. De fick mitt kort och ett frankerat kuvert, och så kunde de skicka teckningar eller synpunkter eller vad de ville. Jag fick en hel del bilder. Jag har väl inte satt mig ner och tolkat bilderna, men de säger i alla fall någonting. Ofta är det de själva som tar sig någonstans, t.ex. på en kick-bike. Vid ett tillfälle har jag suttit med och lyssnat när de har tecknat. Om koncentrationen tar slut innan de hinner teckna något, så får de göra det hemma.

2.5.3 Gruppintervjuer

Som tidigare nämnts använde man sig ofta av flera metoder. En var gruppintervjuer, vilket inte bara gav barnen möjlighet att formulera sina problem, utan också stor kunskap till dem som intervjuade barnen.

Jag har blandat med intervjuer och enkäter och pratat i storgrupp. Jag lärde mig själv väldigt mycket genom att samtala med dem i grupp. Min reflektion var att de var ju oerhört kloka och förståndiga och kommer med väldigt mycket bra synpunkter.

Man var mer positiv till att intervju barn än att enbart distribuera enkäter, men också väl medveten om de svårigheter man ställs för inför dessa barnintervjuer.

Man måste vara lite påläst som vuxen när man gör intervjuerna, så att man inte hamnar där, att de säger det självklara, det som vi redan visste. Sedan måste man lyssna på ett annat sätt, och det är en konst. Man måste kunna tyda rätt och ställa följdfrågor.

I dessa sammanhang var man klart medveten om att svaren kunde påverkas av att vilja ge ”rätt svar”.

Det ligger en risk att då Vägverket frågar, skapar man en förväntan på att hur man ska svara. Det finns en risk att man svarar väldigt konventionellt: ”Vi vill ha övergångsställen och trafikljus.”

- - -

Det var många barn som åkte skolbuss och som inte gick eller cyklade. Jag blev förvånad av att det var så många som sa att det inte var farligt. ”Vi tycker att det här är ganska bra ändå.” Och så tolkade jag det lite som att de försökte säga: ”Vi är ganska stora och duktiga och vi fixar det här bra, liksom.” Det blev jag lite förvånad över att alla inte sa att ”Vad jättebra att ni vill göra det säkert för oss”. En del barn sa också ”Men det behöver inte Vägverket lägga pengar på. Vi klarar det här bra”. Det gäller att se igenom det här och tolka vad de svarar så att man inte bara

säger ”Okej de tycker inte att det är farligt. Då gör vi ingenting”.

Att man ”hör föräldrarnas röster” var också något som både konsulten och barnsamordnare gav exempel på.

Jag hörde många barn som sa att de ville ha trafikljus, vilket är precis det som deras föräldrar säger. Då kan man upplysa om att trafikljusen inte är några mirakel, de ger inga stora förbättringar.

- - -

Det kan vara många barn som svarar som föräldrarna. ”Det behövs inte, det är bra som det är, vi kan inte kasta pengar på det.” Vi hade byggt en cykelväg mellan en ort och en skola och då var det en kille som sa att det var ju vansinnigt att göra det. ”Det är bättre att lägga pengar på asfalt”.

Konsulten beskrev också fördelen med gruppintervjuer framför enkäter.

Det är viktigare att ha djupintervjuer än en statistisk undersökning. Jag visste inte riktigt vad det var för information jag skulle få. Och vissa frågor som jag ville ha svar på kring vägen, kunde jag ställa ytterligare frågor om och komplettera. Därför var det viktigare att gå på djupet med en mindre grupp, eftersom det var svårt att veta vad som skulle komma fram. T.ex. var det hur man använde en viss kulle – den användes till allt möjligt, när man var i skolan, i undervisningen och på fritiden. Den var otroligt viktig. Det hade jag missat om jag bara hade frågat om saker om vägen. Ett förslag var att man skulle dra vägen mellan kullen och boendet och då hade det blivit en otrolig barriär.

Ambitionerna att genomföra gruppintervjuer i början av försöken fick ibland på grund av tidsbrist dras ned och istället genomfördes enkätutskick.

Tanken var att vi skulle genomföra samtalsgrupper med barn, där de skulle få sitta tillsammans. Det var en konsult som skulle göra de där samtalen, men det hann vi inte med att göra.

2.5.4 Samrådsmöten

Som tidigare nämnts, var samrådsmöten med barnen vanligt förekommande, och då försökte man göra det på motsvarande sätt som med vuxna. Projektledaren beskrev hur ett samrådsmöte kunde gå till.

Några barn och ungdomar var med på det sista samrådsmötet. Det finns en barn- och ungdomsgrupp i kommunen som vi träffade vid ett tillfälle. Jag förklarade vad förstudierna innebar. Processen är att man skickar ut remissen och får in synpunkter. Därefter gör man en samrådsredogörelse. När beslutet är taget återkommer jag till barnen och talar om hur det blev. Jag måste då vara tydlig och förklara att "Här har vi inte kunnat möta era behov fullt ut på grund av skilda skäl, men här har man kunnat göra det." Om de ska se att de har varit delaktiga, så måste de få en återrapportering, så att man bemöter dem med samma respekt som med vuxna.

2.5.5 Gåturen

Några påpekade att gåturen med barnen gav den bästa informationen. Då var man på plats och kunde resonera med barnen. Men det är tidskrävande. Det kan också vara svårt att genomföra då det är långa avstånd och då barnen är små. Konsulten beskrev sitt tillvägagångssätt:

Nackdelen att gå ut med barnen är att man inte klarar av så stort område, som om man bara tittar på kartan. Då jag jobbade med en väg som är några mil, blev det genast jättesvårt. Då kan man faktiskt inte gå ut och gå. Dessutom är det så farlig trafikmiljö, så jag ville inte ut och gå med dem. Det kändes för otäckt. Dessutom gick inte barnen där heller. Det hade jag fått klart för mig innan.

Men denna konsult hade också kombinerat gåturen med kartmaterial.

Det var en liten grupp om fem barn som jag pratade med och vi fick ett eget klassrum. Det var ganska fint väder, så jag delade upp dem så, att först var vi inne i klassrummet

och pratade och sedan var vi ute och gick en del av vägen. De var uppdelade i åldrar. Det här var en grundskola med mellan- låg- och högstadium. I mellanstadiet pratade vi inne och tittade lite på kartan. Jag hade också några foton. Barnen berättade och jag försökte följa på kartan för att få klart för mig hur det var. De hade en annan kartbild i huvudet än vad jag hade, men man kunde ändå följa med ganska bra. På högstadiet gick det jättebra att följa med på kartan, mellanstadiet gick också ganska bra. Sedan var vi ute och promenerade den här sträckan. Det var en ganska lång sträcka, så det blev inte riktigt hela. Men vi gick där det var lite problem med hastigheten, och vi försökte prata om andra punkter som det var för långt att gå till. Sedan var det lågstadiet, och där är det ganska svårt med karta. Där var det mest de som pratade och jag hade min karta. Sedan pratade vi väldigt mycket när vi var ute och gick. Vi stannade till vid en punkt i taget och pratade om den platsen. Vi gjorde detta under sensommar och hösten – september till oktober. Det var jätteskönt. Med högstadiet satt vi ute på några bänkar i solen. De hade ganska klart för sig om olika platser. Vi pratade egentligen bara utifrån en karta och då kunde vi täcka in hela området. Det var anpassat till ålder.

2.5.6 Kartläggningsstudier

Ett annat tillvägagångssätt som är mer tidseffektivt men inte handlar om delaktighet är kartläggningsstudier.

Ett väldigt enkelt sätt är ju att bara plotta in efter klasslistorna var barnen bor och då ser man vilka barn som har behov av att korsas den här vägen som ska åtgärdas. Tar vi sedan reda på vad barnen gör i sina områden, var fiskar de, var åker de pulka, var spelar de fotboll någonstans, då kan vi snabbt räkna ut på vilket sätt de här vägarna utgör barriärer för barn. Det kan man få fatt i både genom klasslistor och genom enkäter. Fortfarande finns inte delaktighet och inflytande med här, men vi har fått en slags kartläggning av barnens behov och det är absolut viktigaste, oavsett vilken metod vi använder – vilka behov barnet har av området som vägarna utgör en del av.

2.5.7 Checklistor

I vissa kommuner används checklistor för att genomföra Barnkonsekvensanalyser. Man ställde sig frågande till denna metod, men inledningsvis under det första året, var några positiva till det.

På något vis tror jag på det, eftersom det är en kultur – så brukar man gå till väga på Vägverket. För att komma in i processen måste det finnas i handböcker. Den här modellen på BKA är ingenting man gör på nollltid. Det kräver engagemang och tid för att det ska gå att genomföra.

Men under det tredje året var barnsamordnarna, utifrån de erfarenheter som de hade om barn och trafikmiljöfrågor, mer tveksamma till användningen av dessa. Det krävdes mer praktisk erfarenhet för att checklistan skulle kunna fungera och man befann sig fortfarande i en utvecklingsfas.

Jag tycker det är ett dilemma. Man får för sig att så här ska man göra – det här är BKA – och prövar då inte nya sätt i det utvecklingsskede vi nu befinner oss i. En checklista är ju en slags summering av årtiondens erfarenheter och det som funnits med i tankarna. Men att använda en checklista redan nu, är att hindra utvecklingen. Jag vet att många vill ha en checklista, men j vi har inte tillräcklig praktisk erfarenhet att göra en sådan. Checklistan kommer att styra sättet att arbeta i så stor utsträckning – är jag rädd för – att den då kommer att framstå som den färdiga modellen. Barnen är inte betjänta av det just nu. Det som är mest intressant, är hur barnen kan bli delaktiga, och får veta hur de rör sig i området. Vi vill utveckla våra metoder och rutiner, så att det så småningom blir lättare för oss att göra jobbet.

2.5.8 Sammanfattning

Barnsamordnarna tryckte på att det mest väsentliga, var att få barn och unga delaktiga i förändringsprocesser av trafikmiljön. De prövade vissa metoder för detta, men var samtidigt begränsade av ekonomiska ramar och tidsramar. Man ansåg att enkäter var den mest kostnadseffektiva lösningen, men hade vissa farhågor. Dels handlade det om konstruktion av formuläret – att de mest

relevanta frågorna fanns med – dels tolkning av svaren. En annan begränsning var att man inte kan ställa följdfrågor. Det fanns också andra problem, som uppstår vid alla metoder eller insamlingstekniker; barn svarar ofta utifrån det som förväntas av dem. Andra insamlingstekniker som användes, var enkäter kombinerade med kartmaterial, gruppintervjuer, gåturer och samråd samt kartlägningsstudier. Däremot var man mer tveksam till så kallade checklistor. Under denna utprövningsfas fanns inte tillräckligt med praktisk erfarenhet för att åstadkomma en adekvat checklista.

2.6 Svårigheter och intressekonflikter

I gruppintervjuer påpekades att vissa begränsade åtgärder kan genomföras utifrån en BKA, men inte alla. Sådana överväganden sker, enligt barnsamordnarna, i annan verksamhet också. Några menade att ”barnens bästa” alltid finns med, men är inte alltid ekonomiskt möjligt. ”Ibland kanske det inte blir hundra procentigt bra och man får kanske gå halva vägen och vara nöjd med det”.

Det är många intressen man måste ta hänsyn till och genomförandet av en BKA innebär inte att det alltid leder till ”barnens bästa”. Konsulten beskrev ett sådant dilemma.

Det finns säkert sådana exempel, där man känner till barnens synpunkter och sedan gör man någonting tvärtom. Men då måste man ha väldigt goda skäl för det. Har man gjort hela den här processen, är man i alla fall medveten om att vi ”kör över” barnen, och då måste man ha andra tunga skäl för det. Ibland måste det kunna bli tvärtom också, att man struntar i kulturminnena eller att man ger trafiken sämre framkomlighet, eller vad det nu är som står emot varandra. Det går inte att säga att det alltid är barnen som ska ha rätt. Men barnfrågorna väger tungt – det står uttalat i FN:s deklaration. Där står det att barnen ska komma i främsta rummet.

2.6.1 Tidspress och splittrande arbetsuppgifter

Som påpekats tidigare, hade barnsamordnarna flera uppgifter, som dels berörde barn dels berörde andra grupper såsom äldre och funktionshindrade. Dessutom tillkom administrativa uppgifter.

Vi har också andra arbetsuppgifter, dels är det barn och tillgänglighet och barn och beteende. Vi arbetar med "Gå och cykla till skolan" projekt. Vi vill att barnen ska gå och cykla. Det är både påverkan och beteende. Jag jobbar också mot BVC, där vi har projekt som säkerhet, barn i bil och bilens inre säkerhet. Jag jobbar också med cykelfrågor och äldres tillgänglighet. Jag samarbetar med högskolor och NTF. Jag har försökt bli av med vissa bitar, för jag tyckte att jag ville ägna mig mer åt det här med BKA.

En tydlig svårighet att genomföra BKA, var således den mängd av uppgifter man hade som splittrade arbetet. Även det varierade mellan regionerna. En del fick, innan omorganisationen (2003), arbeta med barnfrågor till hundra procent medan andra också hade andra arbetsuppgifter.

Det blir väldigt splittrat och man känner att man inte kan göra någonting riktigt bra och vara inne där man borde vara inne, och vara med där som man ska vara, man hinner inte... Det tar ju också tid att få andra att arbeta med det här.

- - -

En annan sak som påverkar, är ju den tid som vi har att lägga på de här frågorna. Alla vi tre har väl olika arbetsuppgifter och olika områden och olika möjligheter att driva de här frågorna. Så på det viset blir det ju sju olika förutsättningar att göra BKA – så det är ju lite spännande – vad har vi gjort och var finns de kritiska framgångsfaktorerna någonstans?

Även under det tredje året upplevde barnsamordnarna en tidspress med att genomföra BKA.

Jag upplever det som en tidspress. Vi har inga rutiner för vilka objekt vi ska genomföra en BKA. Ofta har arbetet

satt igång och sedan är det någon som kläcker idén att här ska vi göra en BKA och då kanske tiden är satt för det objektet väldigt kort. Ska vi då jobba med skolan och få skolan att lägga lite tid på det här, då innebär det att vi måste ha framförhållning. Jag upplever att i min region har man inte förståelse för att det tar lite längre tid.

I intervjuerna framkom ständigt att det som begränsar omfattningen av BKA arbetet var såväl tid som ekonomi. Budgeten för att genomföra en BKA ligger i regel hos projektledaren och beror då på henne eller honom vilka överväganden som görs och vad som kommer att beslutas. Detta kan dock variera mellan regionerna. I en region är det ekonomiavdelningen som beslutar om de medel som är avsatta till ett objekt eller projekt. Uppgifter från en annan region var att man satte av särskilda medel för att genomföra extra åtgärder utifrån barnens önskemål. Men det uppfyllde inte alla önskemål; man kunde t.ex. bygga en cykelväg, men inte extra belysning.

Det förekom stor frihet att arbeta ”som man ville” inom de ramar som gavs. Extra resurser gavs inte till nya uppgifter, som t.ex. BKA, medan gamla uppgifter mer eller mindre kunde permanentas.

Vi har ganska stor möjlighet att göra som vi själva vill utifrån de förutsättningar som ges. Men man får inte lika stor möjlighet att påverka. Vi är väldigt fria i vår roll, men det känns som resurserna blir fel fördelade. När vi ska arbeta med ett område, som vi inte tidigare gjort, är det rimligt att man även omformar organisationen och tilldelar medel i enlighet med det. Men det råder en tröghet. Det finns vissa personer som arbetar med gamla arbetsuppgifter som inte längre finns, men människorna är ju kvar.

Även om man alltid ska beakta barnets bästa behöver inte det betyda att det genomförs helt och hållet. Det finns andra intressenter som man måste ta hänsyn till som t.ex. andra brukare samt miljö och kulturminnesmärken. Naturligtvis spelar ekonomin en stor roll och ”barn är här ingen hårdvara”. Konsulten uttryckte det på följande sätt:

Det tar mycket tid. Man försöker tänka igenom så realistiska alternativ som möjligt. Ett alternativ kan vara att man förbättrar en väg lite grann – ett annat kan vara att man drar en ny. Ett ytterligare alternativ kan vara att flytta en skola. På ett tidigt skede måste man titta väldigt brett och sedan får man efter hand ta bort vissa mindre realistiska alternativ, där kostnaden är för stor jämfört med nyttan. Dessutom kan det vara sådant som inte går att ändra på, t.ex. fornlämningar. Det är alltid prioriteringar. Jag försöker sammanställa det, t.ex. i en matris. Så försöker man ju hitta de bästa alternativen. Det är ju miljöfrågor och så otroligt mycket annat – t.ex. funktionshindrade; det är inte alltid så att de har samma intressen som barn, även om en miljö som är bra för funktionshindrade ofta är bra för alla oskyddade trafikanter, men inte alltid.

Vad kostar en BKA? Även om det innebar mer tid, så var man angelägen om att inte göra några specifika kostnadsberäkningar.

Nej nej, och det är det jag säger, vi gör ju inga sådana kostnadsberäkningar. Det är ju samma konsult från förstudien början till förstudien slut och i det jobbet så ingår ju BKA och MKB och allt annat. Vi har ju inga specifika kostnader vad en BKA kostar, för den är ju en del av jobbet.

I samma gruppintervju diskuterade man också konsultens roll i samarbetet med skolan och också kostnaderna för ett BKA arbete, som man ansåg vara mer lämpat att skolan genomförde.

Det bästa är att Vägverket informerar om sina avsikter och kommer överens med skolan att leverera information. Dessutom får vi ett engagemang från skolan, från dem som bor i området, istället för att barnen sitter där och ska svara på färdiga frågor. Det som barn kan berätta om, är var de bor, var de leker, vad de är oroliga för. Den informationen är ju en lärare mycket bättre på att locka fram hos barnen. Men kommer en konsult och ställer frågor så vet vi att barnet ägnar ganska stor tid åt att lista ut: "Vad vill den där att jag ska säga?" Barnen blir ju satta i att fylla i formulär utan att ha ett uns om bakgrunden.

2.6.2 Intressekonflikter med kommunen

Ansvarsfördelningen mellan kommuner och Vägverk kan skapa vissa konflikter. Det gäller bland annat att små skolor läggs ner eller placering av nya skolor och friskolor, som har vidare upptagningsområden. En lösning på detta är att förbättra samverkan med kommunerna.

Man bygger en skola – och sedan ”Oj då, de ska ju ta sig dit också” vilket tycks bli en överraskning varje gång. Friskolorna, som då inte har ett närrelaterat upptagningsområde, uppförs där det råkar finnas en lokal. Sedan ska Vägverket åtgärda det hela. Man slår igen små skolor på glesbygden och sedan så bussas barnen. Är det, det bästa för barnen, eller är det bara så att kommunen förskjuter pengarna – man flyttar en påse från en till en annan, så blir det inte lika synligt. Det är en komplex samhällsbild. Därför måste flera sektorer samverka för att det ska bli en bra lösning. Vi försöker lyfta frågor om samverkan med kommuner.

Andra åtgärdskonflikter upplevdes genom de generella planeringsprinciper som råder idag – att inte trafikseparera utan att blanda barn och bilar, men med låga farter.

Idag säger man att alla ska umgås på samma yta på de gåendes villkor. Det är ett intresse som har drivits ganska länge och som har fått ett romantiskt skimmer över sig. Man har slutat med planskildheten. Bygger man rondeller istället för att se till att barnen inte behöver korsa en trafikerad gata, så har man kommit halvvägs. Det håller inte för de yngre barnen. Det är ett stort dilemma att man så kategoriskt väljer ”lugna gatan”. Bilförarna ska agera på de gåendes villkor. Jag tycker att det hela är ett systemfel där de gående reduceras till en kugge i ett väloljat maskineri – i ett sådant system kommer barnen till korta. Man har gjort om verkligheten till en modell, och så ska verkligheten följa modellen.

Intressekonflikter med skolorna

Det synsätt och arbetssätt som skolorna i vissa fall hade på barn och trafik, grundade sig på ett förlegat synsätt där man utgick från att barn genom beteendeträning och regelundervisning skulle anpassas till trafiken.

Skolor ser så olika på trafik – för en del handlar det bara om trafikmärken. Många ringer också och frågar om vi har kartor med trafikmärken.

Trafiksäkerhetsarbete i form av ”traditionell” trafikundervisning, kändes ofta inte angeläget och attraktivt för skolorna, men kopplingen till inflytande och demokratifrågor skapade ett intresse för närsamhället.

När man frågar om trafikfrågor, så förknippar de det med en gammaldags trafikundervisning där man var ute och tränade barnen. När de får klart för sig att trafikfrågor kan handla om barns närmiljö, dialogprojekt och barns hälsa, så märker de att det ligger ju ett demokratiarbete i allt detta. Jag märkte en sådan aha upplevelse bland lärarna: ”Javisst det ska redovisas som ett demokratiarbete – det är inte bara i klassråden där man sitter och bara pratar med barnen”.

Man hade ibland erfarenhet av att skolor inte hade omsatt Barnkonventionens principer till praktisk handling.

Nu har vi alltså artikel 12 i Barnkonventionen om barns rätt att yttra sig, men där jag tycker skolan brister. Skolan går ut och berättar om Barnkonventionen och hänger upp artiklarna på ett klädstreck – (nu är jag riktigt rå) – i klassrummet. Men man ger inte praktiska exempel, så både barn och föräldrar tror att barnkonventionen inte handlar om vardagen här. Barns skolvägar är en konkret verklighet för barn och föräldrar.

Men samtidigt hade man erfarit att lärare var intresserade av barnens utemiljö och av att genomföra studier av närmiljön tillsammans med barnen. Det var viktigt att skolorna själva tog initiativ till arbete med trafik- och miljöfrågor. Utifrån tidigare

samarbete med skolor påpekades att BKA arbetet i skolorna måste anpassas till skolans verksamhet och läroplanen.

2.6.3 Konflikt med markägare och näringsliv

Något som också måste tacklas vid vägombyggnader, är eventuella konflikter med markägare. I värsta fall kan markfrågorna förhindra genomförandet av åtgärder för barnens bästa:

I en av byarna hade de hållit på i nitton år. Vi hade ekonomiska möjligheter till en fysisk lösning, men det misslyckades när det gällde markfrågorna. Det var privat mark och då stannade processen och man kan inte överföra pengar från ett år till ett annat, utan då måste de omplaceras till ett annat projekt. Det kan inte vi påverka. Och då måste man försöka finna alternativa lösningar och då börjar processen om igen. Man försöker effektivisera, men det är inte lätt och det är en lång process.

- - -

Man måste betrakta barnen som fullvärdiga medborgare och som faktiskt lika viktiga som markägarna när man ska sammanträde.

Flera exempel gavs på konflikter med markägare, och då gällde det att vara diplomatisk och ofta ”betalar markförhandlingarna lite också”.

Problemet har varit en upprörd medborgare som köpt mark, för han tänkte öppna en bensinmack. Han tyckte det var för djävligt att barnen skulle ha några synpunkter på det här. För de har löst in en del av marken som han köpt. Han hade tänkt att han skulle öppna en bensinmack någonstans och det finns inte sådana behov. Men vi har ju skickliga markförhandlare – duktiga med personkännedom och som vet hur man ska ta folk och så där. Så då fixade de så, att hans ungar fick lite säkrare i ena änden och tog lite mark från honom i andra änden. De är skickliga på sådant.

Markägarproblematiken kan stoppa eller fördröja projekt. Ofta räcker det med att en markägare protesterar för att processen ska stoppas.

Det är många sådana projekt som har blivit stoppade och försenade och sedan har man inte nya på gång så snabbt. Då blir det pengar över som kan bränna inne helt enkelt. Man får inte spara pengarna.

Inte bara konflikter med husmarksägare utan också affärsinnehavare kunde motverka säkra och utvecklande miljöer för barn:

Exempelvis finns det en kioskägarinna som är intresserad av att så många bilar som möjligt kan köra till kiosken.

Andra konflikter berodde på behovet hos näringslivets transporter.

Om man skulle göra den optimala lösningen för oskyddade – barn, äldre och handikappade – skulle man kunna bygga, så att det inte gick att köra fortare. Men kan vi försäkra framkomligheten för näringslivets transporter? Det är tuffa beslut.

En kompromissåtgärd är att ha hastighetsbegränsning under skoltid. Men då krävs att man respekterar fartgränserna. Ett sätt att åstadkomma detta är att skapa en dialog med brukarna av vägen.

Vi hoppas att det blir en efterlevnad och vi kommer att ha den dialogen med dem som är brukare av vägen, så att de har förståelsen för varför vi gör det här. Dialogen och kommunikationen är en jätteviktig faktor som vi jobbar med i dag, men som vi måste lägga ännu mera krut på framöver för att skapa en acceptans och förståelse.

2.6.4 Föräldrars tid och intresse

Det var inte bara i skolan som man stundtals utgick från ett förlegat synsätt på barn och trafik med tilltro till att anpassa barnen till trafikmiljön genom beteendeträning, utan detta synsätt fanns också bland föräldrar och andra vuxna.

När det gäller trafik handlar det mycket om det paradigmskiftet som håller på att ske. Vi tror inte längre på att man kan lära barn att vistas i trafiken. Men då vi möter

föräldrar, tror de att barn är anpassningsbara, bara man lär dem. Man ser det inte som att alla barn har rätt att vistas på vägen, utan det är fortfarande på de vuxnas villkor. Man tror att man kan träna bort någonting. Barn är ju som de är – det vet alla som håller på med barn. När man pratar med vuxna och säger att ”barn är barn – även i trafiken, och man kan inte förvänta sig att de beter sig som vuxna”. Då är det många som säger: ”Ja, just det! Hur har vi tänkt?”

Det krävs erfarenhet av den som ansvarar för ett samrådsmöte att summera upp samtligas åsikter, göra dem tydliga, visa på konsekvenser och också företräda barnens rätt. En annan problematik är att inte föräldrar har tid eller intresse att närvara vid samrådsmöten och därmed inte kan företräda barnen.

Det finns ju implicita intressekonflikter, och det är t.ex. föräldrars tid. Deras intressen är ju barnens intressen, och barnens intressen är föräldrarnas intressen. Om föräldrarna inte kommer till samrådsmötena får ju Vägverket en väldigt dålig input och lite argument för att bygga det som kan vara det bästa för barnen. Det är en viktig uppgift för oss, att fundera över hur vi kan hjälpa föräldrarna att förstå hur viktiga de är, för att det ska bli bra för barnen. Jag tror att en del är så vana vid den här trafiksituationen, att de inte kan tro att det kan bli något annorlunda.

2.6.5 Konflikter mellan olika barngrupper

Konflikter uppstår inte bara mellan olika brukarkategorier utan också mellan barngrupper, vilket leder till olika kompromissförslag.

Det kan bli konflikter mellan barn. Man måste se hur målpunkterna ligger. Var barnen bor kan också variera med generationer. Om det bor två på ena sidan av en väg nu, och femton på andra sidan, så kan det vara annorlunda om ett par år. Det gäller att minska riskerna totalt. Det kanske är någonting som är det bästa, och då får man vara tydlig med vilka fördelar som finns. Jag tror att barn förstår, om man förklarar på ett tydligt sätt. Beslutet ligger hos oss, och vi ska förklara så att de förstår. Men återföringen kan

också bli till andra grupper barn, om de tidigare barngrupperna inte bor kvar i samhället.

2.6.6 Kvantitativa utvärderingsmått

Man efterlyste utvärderingar av BKA tillsammans med konsulterna för att se vad som hade fungerat bra och vad som var svårigheter. Dessa utvärderingar ville man göra i samtalsform. Men erfarenheten från den kultur man verkar inom, var att kvantitativa och inte kvalitativa mått gäller. Vid den sista gruppintervjun var det flera som problematiserade kring utvärderingsprinciper:

Ett mått är t.ex. antal dialogprojekt. Antalsmått – säger inget om resultaten. Man ställer frågan utifrån tekniska bakgrunder.

- - -

Hur många meter motorväg, hur många meter gång- och cykelväg har vi byggt eller driftat och det följer med i de här frågorna. Det hade varit bättre att säga: ”Gör en BKA som innehåller det och det och det och det” än att säga ”gör två BKA” – då hade det varit något annat.

Att kvantitativa mått var ett redskap för utvärderingar bekräftades också av konsulten:

Problemet är att en siffra syns så tydligt till skillnad mot en beskrivning. Det är många miljöfaktorer som man inte heller får i siffror, och man får inte in kulturmiljön i siffror. Det är mycket man inte får in...

2.6.7 Sammanfattning

Att genomföra BKA innebär konflikter med andra intressenter som man måste ta hänsyn till. Det är en ekonomisk avvägning huruvida de mest lämpliga åtgärderna för barn kan genomföras. Olika syn på planeringsprinciper kunde också påverka valet av åtgärder – vilket inte heller gav den bästa trafiklösningen för barn. Det kändes också tidspressat för såväl projektledare som barnsamordnare att genomföra ytterligare en uppgift, såsom BKA. Andra konflikter handlade om kommunens ansvar för skolornas placering, skolornas arbete med trafikfrågor och deras tidsschema.

Konflikter med markägare och näringsliv kunde också bidra till oönskade kompromisser. Föräldrars bristande intresse för samrådsmöten och konflikter mellan olika barngrupper var andra hänsyn man måste beakta. En annan problematik var att (ut)värderingar av BKA baserades snarare på kvantitativa än kvalitativa mått. Man hade följt påbudet att göra ett antal BKA utifrån en modell. Problematisering, reflektion och utvärdering fanns inget utrymme för.

2.7 Hur vill man fortsätta – framgångsfaktorer

Hur ville man då fortsatt arbetet med BKA, vilka visioner hade man och vilka råd skulle man vilja ge till kommuner och andra som arbetade på motsvarande sätt? Vad kan man göra för att undvika ”mänskliga fallgropar”? Vilka önskemål hade man? Vad fungerade bra, vad fungerade mindre bra?

2.7.1 BKA – ett utvecklingsarbete

Under det tredje året ansåg man att BKA modellen var användbar ”även om den säkert går att utveckla”. Modellen som ”verktyg och teknik” räckte till viss del för att förvalta BKA. Man befann sig fortfarande ”i ett långt utvecklingsarbete”. Man upplevde en risk att konsulter kunde se det som en ”marknadsfördel” att redan i detta skede tro sig behärska BKA – fastän så inte kunde vara fallet. Det kändes viktigt att få diskutera den kunskap och erfarenhet som erhållits och vad som skulle kunna förbättras och utvecklas. ”Det är en fråga om kvalitetssäkring.”

2.7.2 Integrera BKA i den ordinarie verksamheten

Under hela intervjuperioden påpekades vikten av att få in barnperspektivet ”i kärnverksamheten”, att BKA ska ligga tidigt i processen och att barnens deltagande ska ingå som en naturlig del i samrådsförfaranden mm. En lösning på detta var att i initialskedet ”gå försiktigt fram”, för att kunna åstadkomma ett samarbete inom

regionen och efter hand utveckla BKA i flera delar av verksamheten.

Ofta när man kommer med en ny verksamhet blir reaktionen "Jaha, en sak till, hur ska vi hinna med det?". Därför tycker jag att vi ska gå försiktigt fram. Vår process har börjat med att man tittar på avdelningarna; t.ex. trafikavdelningen och samhällsplaneringsavdelningen – där finns barnfrågorna med, i och med att vi har så mycket medborgarkontakter och så många fysiska objekt.

Önskemålen om hur man ville fortsätta, handlade genomgående om att BKA skulle förekomma som en naturlig del i verksamheten och att barnsamordnare inte skulle "behöva driva på". Det innebär också att man inte alltid skulle behöva "beställa" en BKA.

Det är viktigt att BKA finns med per automatik. Ska vi genomföra en genomfart och barn blir berörda, så ska vi göra en BKA, men om det inte finns barn inom området, så ska vi inte behöva beställa en BKA. Har man kommit dithän, att man lyft frågan på bordet och ställt kontrollfrågorna om det berör barn, och funnit att det inte gör det – då har man i sig genomfört en BKA.

I en region hade man erfarenhet av att ett nära samarbete med byggprojektledare, bidrog till att BKA blev en självklarhet i arbetsprocesser där barn är inblandade. Projektledaren framhöll också vikten av att integrera barnfrågorna i verksamheten och då också i rapporterna.

Jag integrerar barndelen i hela rapporten. Det är en fördel för konflikterna blir tydligare, om man väger ihop allting på en gång. Det behöver inte bli prestige i det. Skjuter man på det och tar konflikterna senare, så kan man få ett ställningstagande som är svåra att jobba bort. Om man gör en förstudie och sedan en BKA separat, så lyfter man ur den och analysen, och den lever då sitt eget liv. Det blir ett eget dokument, något speciellt istället för att det handlar om en helhet. När det gällde miljön, talade man tidigare om separata miljödokument. Det är väldigt enkelt att säga "Låt de där sköta det där med barnfrågorna, så gör vi

förstudien”. Det finns risk att man då inte väger in den aspekten.

2.7.3 Utbildning

En annan framgångsfaktor, som man hyste tilltro till, var internutbildning och konferenser, som anordnades om Barnkonventionen, och där bl.a. byggchefer, gatuchefer, stadsarkitekter och konsulter deltog. Det bidrog till att projektledare blev ”självgående och lyfte in barnfrågor i sitt arbete”.

Vi har haft utbildning i om barnperspektivet och innebörden av detta i vårt arbete, regionalt – för hela regionen. Den gjordes avdelningsvis för samtliga – även ledningsgruppen. Vi gick igenom Barnkonventionen och diskuterade vilka artiklar som var viktiga för vår verksamhet. Det som bär frukt är duktiga medarbetare, som inte ser detta som någon fara, utan gör en koppling till det som berör dem och att det ingår i deras verksamhet. Vi har en del yngre medarbetare och då går det lättare. Men även de äldre är fantastiska att arbeta med. De har en öppenhet och är nyfikna. Det får inte kännas hotfullt och man måste acceptera att det är en process. Men det är alltid styrdokumentet som gäller...

2.7.4 Nätverksmöten

De flesta barnsamordnarna hade tidigare arbetat med ”Forska och lära” projekt, varvid nätverksmöten hade varit en framgångsfaktor för projekten. I arbetet med BKA efterlyste man möjligheter till nätverksmöten. Men även i detta fall arbetade man olika i regionerna.

Nätverksmöten tror jag är en framgångsfaktor. Om erfarna projektledare, som sätter igång BKA projekt, kan berätta att det inte var så besvärligt och delge varandra erfarenheter, får möta dem med samma profession och prata samma språk, så kan det leda till framgångsfaktorer.

Nätverksmöten för barnsamordnarna själva, var också något som man efterlyste. Det blev speciellt påtagligt efter den

omorganisation som skett, då man benämndes kundansvariga eller specialister och ett kundnätverk träffades.

De gruppintervjuer som jag genomförde med barnsamordnarna, syftade till, att de inte bara skulle redovisa sitt arbete med BKA, utan också ges tillfälle till att reflektera över sin arbetsvardag.

Egentligen är det bara vid de här tillfällena som jag reflekterar även hur arbetet går till. Men när vi träffas i kundnätverket och kundansvariga så är vi en ny grupp igen. Vi har inte samma grund som när vi var barnsamordnare. Då lärde vi känna varandra på ett annat sätt och vi fick en ganska öppen diskussion, upplevde jag. Nu är det en ny grupp igen, och vi sitter med väldigt olika perspektiv, och jag känner att vi i den gruppen inte har haft utrymme att diskutera och problematisera runt några arbeten, utan det är mera någon form av redovisning. Det sitter ju människor där som har ett annat perspektiv. Därför är det värdefullt att få sitta så här och få vända på funderingar och så. Ja, det är min upplevelse av det här.

- - -

Jag tycker inte heller att vi har så mycket tid att reflektera, man skulle behöva göra så här, som vi gör nu. Vad som är framgång och vad som är ”snubbeltrådar”. Och sedan skulle vi behöva utvärdera tillsammans med konsulten. Hur har de upplevt det här, vad tycker de är framgång, vad tycker de är fel? – det har vi inte heller gjort. Att man frågar ”Hur kan vi göra BKA bättre?” Man utvecklar det tillsammans med dem. Det skulle vi absolut sätta oss ned att göra.

2.7.5 Tid och resurser

Ständigt påpekades att BKA arbetet krävde tid och resurser och att bedriva detta arbete på ett effektivt och tidsekonomiskt sätt låter sig inte göras, och bidrar inte till ett seriöst BKA arbete. Det var också slutsatser under det tredje året.

Att effektivisera är inte heller en viktig fråga idag, utan snarare att kräva ett utvecklingsarbete. Ingen fixar det på ett bra sätt idag, om man ska svara mot regeringens krav på systematik. Skulle vi kunna göra det efter bara några års

försök, då tror jag inte på den systematiken. Kraven på systematik finns i MKB och där har man hållit på i många år. Det finns inte en klart definierad systematik när det gäller MKB, det görs på väldigt olika sätt. Detsamma gäller BKA, som är olika beroende på hur det ser ut. Varje BKA är ett utvecklingsarbete för alla som är inblandade, om någon kommer och påstår att de kan det här, då undrar jag hur länge de har jobbat med sådant. Modellen är inte en form av systematik utan ett sätt att tänka, inte ett sätt att arbeta.

Flera gånger påtalades att i detta utprövningskede måste omfattningen av BKA avgränsas för att finna modeller och metoder för att vidareutveckla arbetet. Det var också viktigt med adekvata resurser för genomförandet av arbetet. Man erinrades (under tredje året) om tidigare dialogprojekt då medel inte var avsatta, förväntningarna höga och ”det blev jättemycket tråkigt efteråt”.

Man måste ha resurser innan man kan ta kontakt med brukarna. Man vet ju inte riktigt vad som kan komma fram av kartläggningsarbetet.

Detta bekräftades också från en annan region:

Vi saknar rutiner. Jag vill ha en strategi klar hur vi ska gå tillväga. Det ska också finnas pengar till åtgärder när man bjuder in till en dialog. Den rutinen finns inte heller.

Barnperspektivet i ett tidigt skede

Risken med tidspressen kunde bli att barnen kommer in i ett sent skede och då endast informeras om åtgärden. Skulle man kunna effektivisera processen så den gick snabbare? Det ansåg inte barnsamordnarna efter tredje årets erfarenheter. Snarare var det viktigt att få in barnperspektivet och barnens perspektiv i förstudien och helst ännu tidigare.

Jag tycker inte att kravet på snabbhet ska vara så påtagligt. Vi ska ha som mål att alltså göra BKA, men intill dess så måste det ses som en provotid och att alla får lära sig det. Själva lärandet är det mest viktiga. Om vi säger att vi vill

förlänga processen, så tycker jag att frågan är fel ställd.
Barnen måste komma in tidigare i processen i så fall.

Ett sätt då barnen kommer in ”tidigare i processen” är genom de kartlägningsstudier tillsammans med barnen som Vägverket genomför, och som skedde i projektet *Forska och lära*. Sådana studier förekom i vissa regioner.

Vi utgår från en tillståndsbeskrivning – en nulägesbeskrivning och det anser jag är en del av BKA, för då är det ju fokus på barnen. Barnen berättar och beskriver om sin skolväg och sedan ligger det som ett underlag för nästa steg, där de vuxna i dialog med oss och kommunen diskuterar så här är det och vad är det som är problemet.

Rimlig nivå och omfattning

Under intervjuernas gång framhölls att BKA måste ligga på en nivå som inte är alltför omfattande.

En annan viktig framgångsfaktor är att hitta en rimlig nivå för våra byggprojektledare att hantera en BKA, så att den kan ingå som en naturlig del. Man måste hitta ett objekt som är hanterbart. Annars uppfattar man att det fördröjer processen så oerhört och därmed blir fördyrad och hittar argument för att inte göra det.

Eftersom denna period var en lärandeprocess var det också viktigt att starta med projekt som inte var alltför omfattande:

Man ska ta ett projekt som är lätt – t.ex. gång- och cykelväg som kan gå lite snabbare och sedan ett som är lite större, så att man kan lära sig att se skillnaderna på ett tidigt stadium. Det måste få samma status som allting annat. Ställ först frågan om barn är berörda, och det är de i de flesta fall. Nästa fråga: Hur mycket är de berörda – är de berörda så att vi överhuvudtaget ska ta hänsyn till det eller inte? Men om det är ett industriområde, där barn överhuvudtaget inte ska vara, det är tung trafik som kommer från motorvägen, men ändå i ett stadsplanerat område, då får man skriva in att här ska inte barn vara och då har man tagit ett barnperspektiv i alla fall. Man har ändå markerat detta.

Få ta tid

Åtskilliga gånger påpekades att man inte får gå fram ”för fort utan låta det ta den tid det tar.”

Jag tror att risken är stor att det ska gå så fort och att vi vill så mycket. Nu försöker vi hitta en modell och metoder och dokumentera. Ofta har vi väldigt bråttom och greppar över stora områden.

Skolorna har också sina tidsramar, vilket naturligtvis påverkar arbetet med BKA.

Ska man samarbeta med skolan, måste man ge skolan tid att sätta sig in i frågan, att väcka intresse för att kunna fortsätta med samarbetet. Det är inte lätt att gå in i en skola och säga att det är det här vi vill jobba med just nu. Ofta har de ju något planerat.

Även denna tidsaspekt kunde variera i regionerna. På ett ställe hade man utvecklat vissa rutiner.

Vi identifierar ett antal projekt. Man har upphandlat förstudien innan man gör BKA. Man har dialogprojekt och barngrupper, så har man avsatt pengar för att bygga. Då handlar man upp det i förstudien och i så god tid att man får med barnen. Vi har haft samtal med rektor och lärare som har varit mycket positiva. Det är en förutsättning för då jobbar skolan med dessa frågor som är demokratifrågor.

2.7.6 Beredskap hos skolorna

För att samarbetet med skolorna ska kunna bli fruktbart, måste man väcka ett intresse hos pedagogerna för trafik- och miljöfrågor. Ett sätt – som också varit framgångsrikt i *Forska och lära* projektet – var att koppla BKA arbetet till läroplanens intentioner, ”för att hjälpa pedagogerna att få den här aha-upplevelsen”.

Föräldrar har rätt och skyldighet att skicka barnen till skolan. Vår uppgift från Vägverkets sida måste vara att få skolan att uppmärksamma att det är deras intresse också, med tanke på att ungarna kan ta sig till skolan på bästa

möjliga sätt. En viktig del i BKA är att kartlägga vilka kvaliteter området erbjuder, och vilka hinder barnen möter, för att ta sig till olika platser, sedan beskriva det på ett sammanfattande sätt. Och det låter sig inte göras, ifall barnen inte får sätta sig in i frågan. Och det stöds ju av läroplanen, att det ska vara ett undersökande arbetssätt, att undersöka det närmaste samhället och synliggöra problem som har med miljöfrågor och hälsofrågor att göra.

En framgångsfaktor och önskemål var att skolorna hade beredskap att genomföra eller snarare hade gjort ett förarbete med kartläggning av barnens skol- och fritidsvägar, och därmed bedrev trafik-säkerhetsarbetet i skolorna enligt de mål som nu gäller. Detta borde uppdateras varje år och därmed ge kommunerna och Vägverket en databank.

Ibland hade man negativa erfarenheter av skolans arbete med trafik, dvs. att de arbetade efter en förlegad syn på barnens trafik-säkerhetsarbete.

Jag tror att om trafikundervisningen funkade som den borde göra, att barnen kartlägger sina skolvägar, då har ju barnen förarbetat och har ett underlagsmaterial att presentera.

Andra var mer positivt inställda till lärarnas intresse för detta och i gruppintervjuer hänvisades till Vägverkets material om *Forska och lära*.

Jag tror att många pedagoger och barn tycker det är bra att börja höstterminen med att undersöka hur barnen tar sig till skolan.

- - -

I *Forska och lära* materialet finns det exempel hur skolor kan jobba. Om man ska kunna arbeta med det här på ett bra sätt, så måste man ge exempel, och sedan översätta det i huvudet på sig själv.

De visioner flera hade, var att få arbeta mer långsiktigt i skolorna:

Fick jag obegränsat med resurser och obegränsat med tid, då skulle jag vilja använda konceptet *Forska och lära*, att

man hjälper till att kompetensutveckla barnen i de här frågorna. Det måste få ta sin tid. Vi berättar vad som är på gång, vad vi planerar. Pedagoger och barn skulle få jobba tematiskt med sitt närsamhälle och de skulle hela tiden få utveckla sin egen kompetens i sitt område, för att sedan lämna ett underlag och därefter skulle vi hantera det underlaget.

Man önskade också mer samarbete med Skolverket för att skolans arbete med trafik skulle bedrivas på det sätt som står i läroplanen och inte i förlegade former.

Men jag tycker ju att vi skulle samarbeta med Skolverket och be dem göra utvärderingar hur trafikundervisningen ser ut i skolan idag enligt de kvalitetsindikatorer som finns. Först anges långsiktigt hållbart samhälle, och skyddsanordningar kommer sist. Barnen måste ju få veta att de ska vara delaktiga. Det skulle vara den största effekten om Vägverket och Skolverket samarbetade och hur vi hjälper barn bäst i det här landet med trafikfrågorna utifrån BKA. Det skulle vara kalas!

2.7.7 Jämförelse med MKB

Finns det likheter mellan Miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) och BKA? Vilka erfarenheter kan man använda utifrån tidigare MKB? Det rörde lite olika uppfattningar om detta. Konsulten, som hade stor erfarenhet av miljökonsekvensbeskrivningar, kunde finna klara likheter hur man ”strukturerar” problemet.

Man inventerar, och till slut har man en sammanställning av konsekvenserna av olika handlingar. Man får det strukturerat, och det är det väldigt bra, för då är det lättare att värdera.

Bland barnsamordnarna var jämförelsen inte alltid lika positiv, beroende på den arbetsbelastning som MKB kunde medföra. Men samtidigt ansåg man att BKA borde ha samma värde som MKB.

Min erfarenhet är att inte göra den jämförelsen med MKB. Inom vår region blev det ett ramaskri när den kom – det var något som blev oerhört arbetsbelastande, tyckte man,

och min hållning har varit, att det får inte vara lika tungrott som vi upplevde MKB. Det är inte lika tungrott, utan det är något som man skulle kunna göra enkelt. På miljösidan styrs det mer utifrån lagar och så.

I gruppintervjun var det flera som inte ville göra den jämförelsen pga. upplevd arbetsbelastning och att det var ”enklare” med BKA.

Jag kommer ju ihåg när MKB infördes hur extremt det blev. Men nu när processen kommit så långt, så är det annorlunda. Jag har försökt att marknadsföra BKA på så sätt att det *behöver* inte vara en krånglig procedur, utan integreras i arbetsprocessen. Och i de fall vi behöver göra en BKA, så gör vi det. Men vi behöver inte göra det in absurdum, utan den måste ha ett tillämpningsvärde.

Ofta framhöll man att BKA inte skulle ”slarvas över”, utan ges samma tyngd som MKB. Liksom kunskap om miljöfrågor, krävs motsvarande kunskap om barns rätt och behov för att kraven på säker och utvecklande miljö för barn ska kunna uppfyllas.

För det första måste man se barnfrågorna med samma stora allvar som MKB. Det måste finnas experter som kan gå in när det blir knepigt och som kan var någon slags processsamordnare. Jag tycker inte modellen skiljer sig från någon annan utredningsverksamhet och har samma vetenskaplighet och kunskapsgrund som man nalkas andra frågor med vägplanerare. Det finns ingen som säger att alla klarar av att bygga en bro eller tunnel utan expertkunskap.

2.7.8 Att förändra attityder

Man hade stött på svårigheter att få igenom barnperspektivet inom de olika regionerna och ansåg att det kunde bero på överföring av kunskaper från tidigare medarbetare. Från några regioner hade man erfarenheter att det bland tjänstemän kunde finnas en ”förförståelse” eller fördomar att föräldrar skjutsar barn, oavsett vilka åtgärder som görs. Ett annat problem var, att då åtgärder genomförts på ett ställe kunde andra byar eller stadsdelar också bli pådrivande för att få miljöåtgärder.

En sätt att få diskutera och problematisera kring frågorna var nätverksmöten och kompetensutveckling tillsammans med projektledare. Det skulle dels ge tillfälle till att utbyta erfarenheter dels bidra till ”draghjälp” från andra regioner. Det fanns erfarenhet och tilltro till att utbildning av medarbetare skulle kunna höja medvetandenivån för att inta ett barnperspektiv.

Vi ska samla alla våra gatuchofer och konsulter och tekniska chefer nu i november för att diskutera den här frågan. Då ska vi använda förmiddagen till utbildning: ”Vad står detta för och vad handlar delaktighet och inflytande om?” Då kommer också alla konsulter.

Under det tredje året påpekades att sådana utbildningsdagar måste vara regelbundet återkommande, och någon måste ha ett tydligt ansvar för detta. Efter omorganisationen fanns inga barnexperter och därmed marginaliserades barnfrågorna.

Utbildning borde också omfatta skolpersonalen. Tidigare erfarenhet hade visat att skolorna var positiva till studiedagar.

Innan vi börjar, har vi haft utbildning i trafik och miljö för lärarna – en studiedag så att alla lärarna har fått en viss nivå för att jobba integrerat med de här frågorna. Vi utgår från läroplanen och tips och idéer hur de kan undersöka sitt närsamhälle. Vi vill ju inte att det ska stanna vid BKA, utan att de ska få in det här arbetssättet i skolan. Både att de ska vara med att påverka sin miljö och beteende och att de går och cyklar istället för att åker bil.

Vilken roll har då lärarutbildningen? Här kopplade man, som så många gånger tidigare, ihop trafik och miljöfrågorna till demokratifrågor.

Jag ska till högskolan i Borås nu och de har en kurs i demokratiutbildning för trettio pedagoger och där skulle jag berätta om barns delaktighet och inflytande, och hur en statlig myndighet kan se på detta. Och det kan också vara ett sätt att vi kommer in på högskolorna och får berätta om olika projekt, om demokratifrågor i någon utbildning som är poängsatt – så man kan sprida kunskaperna.

2.7.9 Policydokument – ett viktigt verktyg

Barnkonventionen var det dokument som varit till störst hjälp för att driva barnens rätt i vägtransportsystemet.

När man hänvisar till "barns bästa" och lyfter de artiklar som är adekvata för vår verksamhet, då är det ett jättebra verktyg. Det är de artiklar som finns i BKA-modellen. Men man måste tydliggöra dem: barns rätt att inte dödas – att inte skadas eller dödas i trafiken; barns rätt till hälsa – att inte ligga på sjukhus för att man är trafikskadad; barns rätt att framföra sina åsikter – att vi ska lyssna, yttranderätten. Man kan inte bara säga "Barnkonventionen". Barnen har rättigheter. De ska vara fria att röra sig, de ska kunna ta sig till sina lekplatser, för de kan springa, hoppa och skutta i trafiken. Det måste vi vuxna ta hänsyn till och då måste vi påverka, så att den fysiska miljön ser ut på så sätt att den skickar signaler till bilförarna att de inte ska vara där barnen ska vara. På så sätt tycker jag att det är jättebra dokument.

Åtskilliga barnsamordnare hade därför initierat konferenser och utbildning i Barnkonventionen.

Jag har arbetat med att ge alla utbildning i Barnkonventionen tillsammans med BO. Det är viktigt att alla vet vad det står i konventionen, för alla ser det inte som självklart – långt ifrån – och det gjorde inte jag heller tidigare. Barnkonventionen är ett bra verktyg. Det som är bra är vårt ansvar, att alla beslut ska grundas på barnets bästa.

Ett viktigt verktyg för att åstadkomma barnsäkra miljöer var, enligt samtliga, de policydokument som utvecklats inom Vägverket. Men det är viktigt att direktiven är tydliga. Då det gäller BKA var så fallet.

Ja, nu stod det ju att varje region skulle göra två stycken BKA, och då gör man det.

- - -

Och så står det i regleringsbrevet, att antalet barn som kan ta sig att gå och cykla ska öka. Då är det klart men då är följdfrågan: "Hur gör vi det?"

Även om direktiven var tydliga från huvudkontoret, så tolkades det olika i regionerna. I en region lade man ”90% på arbetsbördan på trafiksäkerhet” och ”glömde” de delmål som berör barnen.

De transportpolitiska målen och direktiven är ju väldigt starkt fokuserade på oskyddade trafikanter, barn och funktionshindrade och äldre. De ska ha prioritet – det är det som gäller. Sedan blir det väl inte alltid så. Det handlar om bakomliggande strukturer och det måste nog ta sin tid. Man får ju gehör på ett sätt, att man verkligen anammar det som står i direktiven, att det är viktigt och så, men det återspeglas inte alltid i verksamheten.

Detta bekräftades också från en annan region:

Barn är inte bara trafiksäkerhet, utan utifrån de transportpolitiska målen så handlar det om att de finns med i alla punkter. Vad är tillgänglighet för barn? Vad är regional utveckling – vad betyder det för barn? Jag och andra försöker lyfta de här frågorna vidare och är drivande i de frågorna; barns möjligheter att kunna ta sig till och från olika målpunkter osv. Det måste finnas ett utrymme för barnfrågor i alla de här transportpolitiska målen och där måste vi vara tydliga.

2.7.10 Stöd och handledning

Vad krävs för att kunna genomföra BKA? Barnsamordnarna efterlyste stöd och handledning samt tydligt mandat för att kunna genomföra BKA.

Tid och pengar och så måste det finnas stöd. Det måste finnas någon som pekar med hela handen, förhoppningsvis vägdirektören. Det måste hela tiden finnas någon i ledningsnivå som säger att ”Det är OK, nu är det så här. Har vi stannat av? Vad är det som är gjort på barnsidan nu?” Men så måste det finnas ett mandat: ”Varför har det inte genomförts här?”

Fick barnsamordnarna erkännande för sitt arbete? Det varierade mellan regionerna. En del uppgav att de fick erkännande utifrån –

externt – men inte alltid inom den egna organisationen. Andra tyckte att de fick ett erkännande också inom regionen och hade kunnat driva barnfrågorna.

Behov av handledning för att genomföra BKA var något som togs upp under flera intervjutillfällen. Handledningen skulle då omfatta alla berörda i organisationen.

Det hade varit bra om vi fått handledning i detta arbete. Då tänker jag inte bara på vår region, utan på alla regioner. Det kan finnas en fara i att det bara hamnar på barnsamordnarnas bord att hantera BKA. Då kan man bli en ensam figur i organisationen. Om man inte har stöd uppifrån ledningen kan det bli ganska snett, för det är inte säkert att man får framgång i att få in det här i ett projekt på riktigt. Då ses det mest som att "Ja, ja, nu kommer de där barnsamordnarna igen". Det kan vara en fara i det. Därför är det bra att flera har och känner ansvar för BKA. Då ökar man förståelsen internt att det här är en viktig fråga och att det finns en anledning till att den införs.

Även projektledaren efterlyste handledning:

Jag skulle vilja ha handledning hur man får ett bättre samråd. Framför allt dialogmöjligheterna, för att åstadkomma en bättre diskussion. Där kan jag känna att jag inte har tillräcklig kunskap. Det känns som man måste lita på sunnda förnuftet. När man har haft informationsmöte med vuxna, finns det ganska mycket litteratur, men hur man ska göra det här för att känna att barnen känner att de är delaktiga, det är svårt. Det är viktigt med kunskapshöjning när det gäller barn. Barnkonventionen kan nog de flesta men hur gör man i nästa steg? När det gäller att se till att det man verkligen föreslår, blir en förbättring för barn, så man inte bara gör som man alltid gjort, och tänker att det är bra för barn. Jag kan ge ett exempel då man sätter upp räcken. Nu kan man sätta upp vilket räcke som helst, men en forskollärare sa att "Ett sådant där räcke kan du inte sätta upp! Då klättrar ju barnen". När hon sa det så blev det ju hur självklart som helst, men jag hade inte tänkt på det, om hon inte hade påtalat det. Är det så att man klättrar, så ska man ju inte

trilla ut i gatan, om man trillar – men det hade inte jag tänkt på spontant.

2.7.11 Samarbete mellan regionerna

Utifrån, såväl de enskilda intervjuerna som gruppintervjuerna, framkom att arbetet i regionerna inte bedrevs på samma sätt. Samverkan mellan regionerna var inte heller särskilt omfattande. En del ansåg att det vore mer effektivt med gemensamma inriktningsdokument för regionerna, men eftersom regionerna hade olika organisationer och profilering och avdelningarna hade olika benämningar, så innebar det också att man fördelade ansvaret olika, och därför hade det ”varit fel om vi haft någon yttre ram”

Barnsamordnarna ville dock ha gemensamma möten, gärna med projektledare, för att diskutera frågor kring bl.a. BKA. Det förekom också samarbete mellan vissa barnsamordnare som använde sig av varandras kompetens för att förbättra sitt arbete.

Det är nog olika hur vi har gjort. När någon har gjort en BKA, så har den skickat ut till alla andra. Vi som inte är klara har ju haft det lätt, för vi har ju fått flera andra att titta på. Då kan man fundera på vad man ska ha med. Det finns de i barnsamordnargruppen som samarbetar. Det finns en som jag brukar ringa till, som har erfarenhet. Men ofta är det så när vi träffas hela gruppen, så finns inte utrymme för sådana diskussioner. Har man då någon som man känner, så blir det lättare att man vänder sig till den.

Det fanns också en tendens att ibland överträffa varandra i arbetet, och det försvårade utbyte och erfarenheter, speciellt kring det som hade varit svårt att tackla i genomförandet.

När man höll på med skolutveckling, så var man noga med att poängtera att berätta vad som har varit bekymmer eller besvärligt och inte bara måla upp en bild av framgång. Man ska också berätta om bekymmer. Ändå hamnar man själv i samma sak. Det man vill dela med sig av är framgången, fastän man egentligen skulle lära sig otroligt mycket mer om man – som jag gjorde häromdagen till en barnsamordnare – får ösa ur sig frustrationen och få det

bekräftat. Det har att göra med att vi har olika villkor, olika mycket tid och olika sätt att se på saker och ting.

Flera bekräftade att detta med att redovisa svårigheter, inte riktigt tillhör "kulturen" och handlade också om ledningsfrågor.

Framför allt så är vi lagda så, att vi inte vill visa upp vad vi har misslyckats med. Vi vill visa bra och fina resultat från våra regioner och det som blev lyckat. Och det är klart att det som blev lyckat, ska stå modell.

En ansåg också att det förekom "konkurrens" mellan regionerna och att man själv ville visa på bästa resultat.

Ibland handlar det lite om tävling mellan regionerna, man ska "bräcka" varandra och visa vad man har gjort. Jag tror mycket mer på att dela med sig av både det man gör bra och det man gör dåligt. Men jag är inte säker på att andra tänker så. "Det är bättre att andra får göra om misstagen, bara jag visar det som är bra."

Men i en annan region upplevde man inte denna "tävlan". Under första året hade man inte upplevt samarbete kring BKA, men väl kring andra projekt.

Lite grann samarbetar vi barnsamordnare men inte vad gäller BKA. Det har varit andra projekt, tillgänglighetsprojekt eller säkerhetsprojekt. Då har vi pratat om vad vi gjort. Jag tror inte att barnsamordnarna konkurrerar eller tävlar med varandra. Det finns inget som pekar på det. Men det är som i alla jobb. De som gör ett bra jobb uppmärksammas och det tycker väl alla är trevligt.

Det bekräftades också från en annan region. Under det första året hade ambitionerna att samarbeta och träffas varit högre än vad som skedde under slutet av perioden.

Vi träffas och delar med oss av material. Vi diskuterar olika projekt och vissa frågor som t.ex. hur man ska öka antalet barn som går och cyklar till skolan. Vi diskuterar t.ex. vilket måttvärde vi ska utgå ifrån. Är det en säker

skolväg enbart för att barnen *går* till skolan osv. Varje gång vi träffas stämmer vi av vad som har hänt och vad som är på gång. Vi har också börjat göra besök hos varandra. Då kan man titta på olika projekt. I kontakterna och utbyte av information använder vi oss mycket via datorkontakter.

Det förekom mindre samverkan barnsamordnarna emellan än vad man helst önskade. Man tyckte att de möten som förekom var mest redovisning, man problematiserade sällan och fick inte direkt hjälp av varandra.

Vi sitter nog på våra möten och talar om hur duktiga vi är – man får en och annan idé. Jag tycker det skulle vara roligt med ett gemensamt barnprojekt ihop. Jag skulle vilja gå över gränserna. Vi är ju bra på olika saker, så därför tycker jag inte de utnyttjar oss bra på Vägverket. En barnsamordnare skulle ju kunna komma till vår region och prata om olika saker, och jag skulle ju kunna komma till en annan, men man ska ju hålla sig till sin region.

2.7.12 Sammanfattning

Barnsamordnarna betraktade BKA arbetet som ett pågående utvecklingsarbete där de fortfarande under slutet av tredje året, framhöll vikten av vidareutveckling och att få ta till vara varandras erfarenheter och kunskaper.

De framgångsfaktorer som angavs, var nära relaterade till de önskemål man hade om hur man ville fortsätta med BKA arbetet. Samtliga barnsamordnare var mycket positiva till BKA. Vissa framgångsfaktorer hade man inte direkt utan indirekt erfarenhet av, genom att BKA arbetet varierade mellan regionerna.

Det främsta önskemålet och tilltron till att BKA skulle leda till framgång, var att BKA utvecklas i den ordinarie verksamheten. För det krävdes ett nära samarbete med ansvariga inom den egna regionen. För att kunna vidareutveckla arbetet med BKA, krävdes också tid och resurser och att projekten var avgränsade. Mycket viktigt var barnens medverkan vid förstudien och helst tidigare, dvs. att barnperspektivet skulle genomsyra verksamheten på ett

tidigt stadium. Samverkan med skolan var värdefull, och de flesta hade både tidigare och nuvarande erfarenhet av det. Ett önskemål var att skolorna i framtiden själva skulle genomföra tillståndsmätningar och att man därmed hade en beredskap vid eventuell ombyggnation.

Barnsamordnarna hade stött på problem som handlade om att andra inte ville se vikten av ett barnperspektiv eller inte hade penetrerat frågan tillräckligt. En del hade en förlegad syn på barn och trafik, men barnsamordnarna hade viss erfarenhet och förhoppning om att utbildning, nätverksmöten och kompetensutveckling skulle öka medvetenheten om barns rätt och behov. Även skolpersonal efterlyste studiedagar för hur man skulle arbeta med trafikfrågor och där har även lärarutbildningen en viktig roll att knyta an till bl.a. demokratifrågor i behandlingen av barn och trafik.

Det viktigaste redskapet för att åstadkomma ett barnperspektiv i vägtransportarbetet var Barnkonventionen. De policydokument som utvecklats inom Vägverket och som berörde barn, var också viktiga redskap och hjälpmedel, även om de inte helt och hållet beaktades, enligt barnsamordnarna.

Man efterlyste stöd och handledning för att genomföra BKA, vilket också borde omfatta projektledare, något som bekräftades av den intervjuade projektledaren. Det var viktigt att tydliggöra de mandat man hade för att genomföra BKA. Det förekom för lite samarbete mellan regionerna och man önskade mer kontakt med varandra för utbyte av erfarenheter, samt diskutera och problematisera BKA. Erfarenheterna hittills, var mer att visa upp produkter för att demonstrera att arbetet fungerat bra och friktionsfritt.

3 Sammanfattande diskussion

I denna del behandlas vissa teman i olika styrdokument om barns rätt till en utvecklande och säker utemiljö. De intervjuades synpunkter och erfarenheter, som framkommer i kapitel 2, relateras till dessa aspekter.

3.1 Ett barnperspektiv på transportpolitiken

Enligt regeringens proposition 2005/06:160 *Moderna transporter* är inriktningen av transportpolitiken en viktig del i regeringens samlade insatser för att skapa hållbar tillväxt, livskvalitet och välfärd. Det övergripande målet för transportpolitiken ska fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålen ska fortsatt gälla tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet, miljö, regional utveckling samt jämställdhet. Regeringen ser trafikolyckor som ett folkhälsoproblem och som fortsatt måste minska.

Man framhåller att ökad fokusering bör ske på behov och förutsättningar hos barn och ungdomar av båda könen inte minst ur trafiksäkerhets- och tillgänglighetssynpunkt. Trafikmiljön ska uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Åtgärder bör vidtas för att öka säkerheten för barn till och från skolan. Barn och ungdomar i skolåldern bör i stor utsträckning kunna förflytta sig på egen hand utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem. Det är vidare viktigt att beslut om transportsystemets utformning och funktion också beaktar åsikter och erfarenheter hos flickor och pojkar. Man skriver vidare att Vägverket bör, i samarbete med kommuner och andra aktörer, verka för bättre förutsättningar för ökad och säker gång- och cykeltrafik för olika grupper av flickor och pojkar, män och

kvinnor. Detta är även positivt för tillgängligheten, folkhälsan och miljön.

3.1.1 Barns rättigheter

FN:s konvention om barnets rättigheter (*Barnkonventionen*) blev folkrättsligt bindande i Sverige 1990. Sverige har därmed gjort ett internationellt åtagande att följa konventionens artiklar. Enligt ett riksdagsbeslut 1999 ska Barnkonventionen genomsyra verksamheter som rör barn och unga i kommuner, landsting, regioner och förvaltningsmyndigheter. Regeringens *barnpolitik* grundas på en av riksdagen godkänd strategi för att förverkliga Barnkonventionen i Sverige (prop. 1997/98:182). I strategin finns tydliga krav på att allt statligt beslutsfattande, som rör barn, ska utgå från Barnkonventionens intentioner och föregås av barnkonsekvensanalyser.

I Regeringens skrivelse (2003/04:47) framhålls att syftet med barnpolitiken och barnkonventionsarbetet är att ett *barnperspektiv* ska anläggas i alla de beslut och åtgärder som berör barn. Att inta ett barnperspektiv innebär bl.a. att man förmår att se saker ur barnets synvinkel. Man menar vidare, att Barnkonventionen ger uttryck för att barndomen är värdefull i sig och att barndomen och ungdomstiden ska värnas. Konventionen ser inte bara barnet som ett möjligt offer som måste skyddas, utan erkänner barnets inboende resurser som måste få sitt fria utrymme. Barnkonventionens budskap kan således sammanfattas med orden: barn ska respekteras (a.a.).

Barnkonventionens fyra grundläggande principer ska vara styrande för tolkningen av övriga artiklar, men har också en självständig betydelse. Det handlar om principen om icke-diskriminering (artikel 2), principen om barnets bästa (artikel 3), rätten till liv och utveckling (artikel 6) samt rätten att få komma till tals och bli respekterad (artikel 12).

Artikel 2 innebär att ingen ska *diskrimineras* oavsett kön, ras, handikapp, ålder mm. Barn är ingen homogen grupp. De har olika förutsättningar och behov, beroende på kön, ålder, socioekonomiska förhållanden, kulturell och etnisk bakgrund samt eventuella

funktionshinder. Det gäller att finna sätt att hantera de olika perspektiven, på såväl individ- som gruppnivå.

Artikel 3, principen om *barnets bästa*, innebär bl.a. att inför planering och beslut i olika åtgärder som rör barn, ska prövningar av barnets bästa göras, med andra ord, barnkonsekvensanalyser. Men det som är bäst för en grupp barn, behöver inte vara detsamma för en annan grupp barn i motsvarande situation. Prop. 1997/98:182 framhåller att barnens bästa ska beaktas inom samhälls- och trafikplaneringen även där beslutsfattandet inte handlar om enskilda ärenden. Vem som ska bedöma vad som är barns bästa och utifrån vilka utgångspunkter är dock öppet för tolkning. Det handlar om föreställningar om vad ett barn och barndom är och hur en god barndom ska vara. Som grund för vuxnas anspråk på tolkningsföreträde kan finnas såväl olika vetenskapliga perspektiv, ideologiska och religiösa föreställningar och relationsbaserade utgångspunkter som föräldraskap eller olika professionella och intressebaserade relationer till barn. Det faktum att barnets bästa inte närmare definierats innebär risk för att varje beslutsfattare tolkar det på sitt sätt (jfr Näsman 2007).

Artikel 6, principen om barnets rätt till *liv och utveckling*, handlar om att skapa en miljö för barnet som garanterar optimala möjligheter till överlevnad och utveckling. Ett exempel är att transportsystemet ska vara barnsäkert så att inget barn dör, åsamkas en långvarig hälsoförlust eller upplever otrygghet på väg till eller från skolan, fritidsverksamheten eller liknande. Transportsystemet måste anpassas till barns fysiska, psykiska och sociala förutsättningar.

Slutligen, innebär artikel 12, principen om barnets rätt att komma till tals, att barn ska ges möjlighet till *inflytande* i frågor som rör dem. Bland annat ska barns och ungdomars inflytande i samhälls- och trafikplaneringen utvecklas. Även FN-deklarationen Agenda 21 från miljökonferensen i Rio de Janeiro 1992, ställer krav på beslutsfattarna på alla nivåer att öka de ungas medverkan i samhällets beslutsprocesser. I regeringens skrivelse 2001/02:166 *Barnpolitiken – arbetet med strategin för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter*, framhålls att en viktig

förutsättning för att demokratin ska vara hållbar, är att den förankras bland barn och ungdomar. Deras deltagande i samhället ska utvecklas och uppmuntras. En prioriterad fråga framöver är därför att utveckla metoder för att ta till vara och uppmuntra barns och ungas engagemang. De övergripande samhällsmålen ger enligt Vägverket (2005: 37) stöd för att barns och ungdomars delaktighet i samhälls- och trafikplaneringen ska utvecklas. Barnkonventionens helhetssyn på barnet förutsätter vidare att olika aktörer samarbetar (jfr Skr. 2003/04:47).

Indikatorer har utvecklats för en uppföljning av barnpolitiken (Ds 2007:9). Sex målområden har angivits som direkt är kopplat till åtaganden i barnkonventionen: (1) En god levnadsstandard, (2) Bästa möjliga hälsa, (3) En god utbildning, (4) En trygg uppväxt, (5) Delaktighet i samhället, (6) Samhällets stöd och skydd. Även om samtliga målområden har direkt anknytning till Vägverkets arbete med barnkonsekvensanalyser är det framför allt målområdena fyra och fem som särskilt berör transportpolitiken samt samhälls- och trafikplaneringen.

Såväl barnsamordnarna som den intervjuade projektledaren och konsulten var väl förtrogna med Barnkonventionen. Barns rätt till respekt var något som de genomgående framhöll i sina intervjuer. Barnkonventionen uppfattade de som ett avgörande dokument för att säkerställa barns rättigheter i deras närmiljö. De refererade ofta till ”portalparagraferna” (2, 3, 6 och 12) och speciellt barns rätt att bli hörda och få sina åsikter respekterade. De problematiserade också kring begreppet ”barnets bästa” – att det finns ett tolkningsutrymme och att det är avhängigt skilda värdegrunder (se avsnitt 2.3.1).

3.1.2 Barnperspektiv och barnens perspektiv

Med hänvisning till Barnkonventionen och Agenda 21 framhålls idag barnperspektivet och barns rätt till inflytande. Begreppet barnperspektiv tas upp i Barnkommitténs slutbetänkande *Barnets bästa i främsta rummet* (SOU 1997:116). Enligt utredningen innebär ett barnperspektiv i beslutsfattandet att se olika besluts-

alternativ 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 (a.a.).

Näsman (2005) konstaterar att barn tidigare har setts som passiva objekt för vuxnas agerande och i behov av vuxnas ansvarstagande men att numera skrivs det fram en kombination av tänkande kring barn som både objekt och subjekt. Barn framställs som aktörer med rätt till delaktighet i beslut som rör deras liv. Det är detta som ger barn rätt till information och rätt att få göra sin röst hörd och inkluderas numera i frågor kring demokrati och medborgerliga rättigheter. Perspektiven på barn och barndom har sålunda förskjutits. Barns kompetens och speciellt miljökompetens har varit (och kanske är) undervärderad. Barn ses som kunskapsproducerande och bärare av olika kompetenser och ett intresse för barns aktörskap betonas (jfr James och Prout, 1990).

James, Jenks och Prout (1998) reser vidare frågan om en eller flera barndomar. Man kan inte diskutera barndom som ett enhetligt begrepp. Barndom kan ha en variation av betydelser beroende på olika omständigheter hos ett barn eller grupp barn. Detta nya kunskapsfält, som förutom *barndomssociologi* också benämns *childhood studies* eller *social studies of childhood*, har som ambition att bedriva forskning inte bara *om barn* utan också *för barn* och ibland *med barn*. En grundläggande ståndpunkt är bland annat att betona ett intresse för barns aktörskap. Det finns en avsikt att ge makt åt barnen och att genom forskningen förändra barns villkor till det bättre

Flera forskare har problematiserat kring det mångtydiga begreppet barnperspektiv. Barnperspektiv numera används i olika politiska sammanhang för att markera ett ideologiskt ställningstagande och kan betyda att verka i barns intresse, men det är inte den enda möjliga innebörden. Barns perspektiv och barnperspektiv är inte synonyma. Distinktionen kan diskuteras och urskiljas utifrån vem som formulerar perspektivet. Är det barnen eller någon som före-

träder barnen? Barns perspektiv innebär att barnen själva har lämnat sitt bidrag. Barnperspektivet skrivet som ett ord sätter fokus på ett perspektiv som syftar till att tillvarata barns villkor och verka för barnens bästa (Halldén 2003).

Näsman (2005) menar att en vuxen alltid måste göra en tolkning av det barnet förmedlat och att denna tolkning alltid färgas av den vuxnes förståelseramar. Att ingå i en kommunikation med barn kan dock ge handlingsutrymme till barnen själva och möjlighet att bryta den vuxnes schablontänkande. Barn som informanter ska innebära möjlighet till påverkan dvs. ett aktörskap inte bara som informant utan också som deltagare i beslut.

Ett barnperspektiv kan, men behöver inte, bygga på information från faktiska barn utan kan utgöras av en teoretiskt grundad förståelse och/eller empirisk kunskap om barn snarare än från barn. Det är t.o.m. tänkbart att hävda att barn som själva befinner sig i barnpositionen inte fullt ut kan frigöra sig från den och därmed reflektera över och förstå vari den består utan att det behövs en utanförståendes blick och/eller teoretisk medvetenhet för att kunna förstå i meningen förhålla sig kritiskt reflekterande till den (a.a.).

I regeringens skrivelse (2003/04:47) diskuteras begreppet barnperspektiv i relation till barnkompetens. Man menar att dessa begrepp inte är synonyma. Kompetens syftar på framför allt kunskaper och praktiskt handlag. Kompetens ger goda förutsättningar att beakta barnets perspektiv, men det utgör ingen garanti. Man kan ha hög barnkompetens och likväl försumma barnperspektivet. I denna skrivelse påpekas också att barndomen inte ses som en förberedelse för vuxenlivet utan som en del av livet med ett värde i sig.

Vägverket (2005:37) behandlar också barnperspektivet i sina skrifter. Man skrivet att barnens perspektiv utgör ett viktigt komplement till barnperspektivet. Planerarnas analyser bygger på faktiska risker med hänsyn tagen till barns förutsättningar och förmåga i trafiken. Dessa kan kompletteras med barnens kunskaper och erfarenheter av de risker som de upplever. Barnen

har erfarenheter och känner väl till de förhållanden som råder under de dagliga resorna till och från skolan och fritidsverksamheterna. Det är barnen som i detalj vet hur utemiljön fungerar. Beslut som påverkar barn blir därför bäst om man ser på problemen både från ett barnperspektiv och från barnens perspektiv.

De intervjuade detta synsätt. Barn ”vet något mer” som är värdefullt att tillvarata, för att få ett adekvat beslutsunderlag (se avsnitt 2.4.2). Samtidigt, som de påpekade att barn är en speciell grupp, som har svårt att få sina intressen tillgodosedda, så framhöll de, att de vuxna som experter och beslutsfattare måste ansvara för besluten (se avsnitt 2.3.1). Såväl den intervjuade projektledaren som barnsamordnarna efterlyste ett större kunnande och kompetens hos projektledare och beslutsfattare vad ett barnperspektiv innebär. En brist i barnkunskap kan lätt leda till fel-prioriteringar, samtidigt som de intervjuade var angelägna att framhålla att detta berodde främst på okunskap och inte illvilja (se avsnitt 2.3.5).

3.1.3 Vägverkets policy om barn

Skrivningar om barn i Regeringens proposition *Moderna transporter* (2005/06:160) sammanfaller med Vägverkets styrdokument för barn. Enligt *Nationell plan för vägtransportsystemet 1998-2007* ska samhällets verksamheter och transportsystemet vara tillgängliga för alla. För barnen betyder detta att de på egen hand, dvs. utan att vara hänvisade till att bli skjutsade, ska kunna nå skola, service, kultur, fritidsaktiviteter och kunna upprätthålla sociala kontakter. Vägverkets regleringsbrev för budgetåret 2006 anger som ett av målen för verksamheten att andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet ska öka.

I *Kundgruppsdokumentet Barn och Unga*(2004-11-18) föreslås följande mål för Vägverkets verksamhet:

- Mål 1: Antalet barn som dödas eller skadas svårt i trafiken ska halveras till år 2007.²
- Mål 2: Tillgängligheten till skola och fritidsanläggningar ska öka.
- Mål 3: Buller och avgaser i barns närmiljö ska reduceras.
- Mål 4: Barns delaktighet och inflytande i trafik-, miljö- och samhällsplanering ska öka.
- Mål 5: Kunskapen om barn i vägtransportsystemet ska vidareutvecklas.

Strategisk plan för Vägverket 2005-2014 framhåller att en hållbar tätortsutveckling ställer krav på metoder för problemhantering, dialog och kreativt samhällsbyggande. Vägverket ska bidra till att öka barnens rörelsefrihet och säkerhet genom åtgärder som gör att barn att på egen hand kan förflytta sig tryggt och säkert till målpunkter i sin omgivning. Vägverket ska enligt strategisk plan verka för att medborgare får ett ökat inflytande på utvecklingen av tätorter. Tillsammans med kommunernas och vägsektorns aktörer ska Vägverket utveckla nät av säkra och sammanhängande gång- och cykelstråk till viktiga målpunkter. Skolvägar och vägar till större fritidsanläggningar är prioriterade. För alla medborgargrupper gäller att man ser till hela resan, alltså inte bara till den del som går på statliga vägar (Vägverket 2005:37).

Vägverket framhåller således barns rätt till säkra och utvecklande miljöer i sina styrdokument. Detta framkom också i intervju-svaren. Såväl barnsamordnarna som den intervjuade konsulten menade att riskperspektivet måste vidgas till att omfatta såväl säkerhet, som tillgänglighet och trygghet, med andra ord att fokus får inte enbart ligga på olycksrisker. Samtidigt problematiserade de kring tid och miljö kvalitet och konstaterade att barn här ges ett ”lägre värde” än vuxna. Barn finns inte med i samhällsekonomiska kalkylmodeller (se avsnitt 2.3.3).

² Från 1996 års nivå uttryckt i officiell statistik (SCB)

3.1.4 Kunskap om Barnkonventionen

För många *statliga* myndigheter har Barnkonventionen stor relevans i arbetet. Trots det, går utvecklingen i myndigheternas verksamhet endast långsamt framåt. Det behövs mer av tydliga uppdrag och direktiv för att arbetet med Barnkonventionen ska intensifieras (Barnombudsmannen rapporterar 2004:07). Barnombudsmannen (a.a.) konstaterar vidare att flera av de myndigheter, som inte anser att Barnkonventionen är relevant för dem, har ansvar för verksamheter som har stor betydelse för barn och unga. Mot den bakgrunden är det märkligt, skriver BO, hur lätt man glömmer bort att nästan två miljoner av landets medborgare är barn och unga under 18 år.

Vid tre enkätomgångar under perioden 1998–2003 har Barnombudsmannen (a.a.) ställt frågor till statliga myndigheter om Barnkonventionens genomförande. En av slutsatserna är att på ledningsnivå i myndigheterna fanns ingen förankring för genomförandet av Barnkonventionen. En av framgångsfaktorerna är att detta perspektiv måste skrivas in myndighetens styrdokument. Utbildning är en annan framgångsfaktorerna för Barnkonventionens realiserande (a.a.).

Även om BO anser att *kommuner och landsting* ”kommit en bit på väg” när det gäller att inhämta synpunkter, åsikter och tankar från barn och unga, så är de sämre på att dokumentera eller tala om för barnen och ungdomarna vad som händer med synpunkterna. Det arbete som görs inom kommuner och landsting för att leva upp till Barnkonventionen kritiserar vidare av BO för att i allt för hög grad bestå av positiva beskrivningar av insatser som görs men saknar beskrivningar om negativa konsekvenser av beslut och gjorda prioriteringar.

Några år senare anser Barnombudsmannen i sin årsrapport (2006) att:

- det är viktigt att avsätta tid och resurser för ett utvecklingsarbete med olika metoder såsom barnkonsekvensanalyser och metoder för inflytande
- fler kommuner och landsting bör utvärdera sitt arbete med Barnkonventionens genomförande
- fler kommuner och landsting bör avsätta resurser för kompetensutveckling kring arbetet med Barnkonventionen.

Genom erfarenheter från sitt arbete med Barnkonventionen på lokal nivå har BO (2006) sammanfattat ett antal framgångsfaktorer – vilka också bygger på Ekonomistyrningsverkets (1999) rapport:

- ledningens entydiga stöd och engagemang
- arbeta in perspektivet i centrala styrdokument
- utbildning och information
- utgå från befintliga arbetsprocesser
- ekonomiska och personella resurser
- dialog och erfarenhetsöverföring
- uppföljning och utvärdering

Med utgångspunkt i Vägverkets erfarenheter konstaterar BO (2004:07) att införandet av ett barnperspektiv i verksamheten förutsätter förberedelser för att genomföra barnkonsekvensanalyser i verksamheten.

Barnombudsmannen (2004) föreslår vidare att regeringen:

- formulerar mer precisa mål i den nationella strategin. Barnombudsmannen saknar även tidsangivelser för måluppfyllelse i strategin
- ser över möjligheterna att styra och kontrollera säkerställandet av konventionens förverkligande i kommuner och landsting
- gör en ny satsning liknande *Dags för Barnkonventionen* för att stimulera metodutveckling när det gäller inrättandet av system för att kunna följa hur barnets bästa förverkligas i det kommunala och landstingskommunala arbetet

I en senare årsrapport framhåller Barnombudsmannen (2006) att:

- fler barnkonsekvensanalyser bör göras inom kommuner och landsting
- fler kommuner och landsting bör ha riktlinjer eller anvisningar för hur barnkonsekvensanalyser ska göras inom respektive verksamhet
- dokumentationen av barnkonsekvensanalyserna bör förbättras
- resurser bör satsas inom både kommuner och landsting på utveckling av arbetet med barnkonsekvensanalyser

Vägverket var en av de första statliga myndigheter som införde Barnkonventionen i sina styrdokument. Enligt Barnombudsmannen (2004.07) är Vägverket den enda myndighet som dokumenterat barnkonsekvensanalyser utifrån en modell (jfr också Riksrevisionen, 2004:30). Samtidigt samarbetar Vägverket med olika aktörer i kommunerna. Barnsamordnarna gav också exempel på att man genom olika konferenser försökte man påverka kommunerna att genomföra barnkonsekvensanalyser (se avsnitt 2.7.3).

3.2 Inflytande och delaktighet

Såväl Barnkonventionen som nationella svenska lagar ger barn rätt att påverka sin omgivning. Enligt artikel 12 i Barnkonventionen ska varje barn ges möjlighet att vara delaktigt och ha inflytande i frågor som rör barn. Ett mål för barns och ungas delaktighet och inflytande i trafik, miljö och samhällsplanering är att de ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i transportpolitiska frågor som rör dem, som t.ex. planärenden, utformningen av den yttre miljön, trafikmiljöåtgärder, lokalisering av verksamheter.

3.2.1 Rättighetsaspekt och nyttoaspekt

Barn har inte bara speciella behov, som är annorlunda än vuxnas, de har också rätt att få sina behov tillgodosedda. Medan Barnkonventionen uttrycker ett rättighetsperspektiv för dess egen skull, kan man i ett tillämpningsområde som skolan, se att det finns en nyttoaspekt som knyter an till skolans uppgift att fostra barn till

medborgare i vuxenlivet (Näsman 2005). Man kan alltså i stort sett urskilja två större grupper av motiv: Den ena gruppen hänför sig till "samhällets bästa" och fokuserar mot framtiden. Barn och unga måste skolas in i demokratiska processer så att de senare kan ta sitt medborgaransvar. De ses som en resurs för ett bättre samhälle. Andra motiv handlar mer om barnens situation här och nu. Rättighetsperspektivet omfattar barns rätt att bli informerade, att få göra sin röst hörd och att få den beaktad. Vuxna måste då vara beredda att släppa ifrån sig makt för att ge barn och unga verkligt inflytande som kan erbjuda möjligheter för synliga konkreta förändringar.

I demokratiutredningens slutbetänkande *En uthållig demokrati!* (SOU 2000:1) framhålls att det är skolans uppgift att utveckla en förmåga till samtal och en ömsesidig respekt kring de frågor som binder oss samman. I demokratipropositionen (Prop. 2001/02:80) betonas vidare värdet av att skolor främjar ett öppet diskussionsklimat för en framgångsrik undervisning i demokrati- och samhällsfrågor. Demokratiutredningen utgår från två demokrati-teorier, den *deltagande* demokratin och den *deliberativa* demokratin. I den deltagande demokratin motsvaras rätten att delta av en skyldighet att vara engagerad och intresserad. I den deliberativa demokratin fokuseras argumentationen och samtalets betydelse för demokratin. Att skapa offentliga arenor för samtal blir då viktigt.

Margareta Bergström och Inger Holm (2005) problematiserar i sin lic.uppsats *Den svårfångade delaktigheten i skolan* kring begreppen inflytande, ansvar och delaktighet i skolan. De menar att läroplanerna beskriver de tre begreppen som om de har samma dignitet och är parallella, medan demokratiutredningen ser ansvar som något som utvecklas ur en process där deltagande, inflytande och delaktighet realiserar. En av de grundläggande tankarna i demokratiutredningen är att människan då vill ta ansvar medan skolan lyfter fram ansvar som en plikt. Detta kan ses som att skolans demokratisyn bygger på teorin om den deltagande demokratin, medan demokratiutredningen förespråkar det deliberativa perspektivet.

Ofta koncentreras diskussioner om barns delaktighet på att man enbart inkluderar barn. Om målet är att få med barn i frågor som påverkar hela samhället bör man använda processer, metoder och redskap som gör det möjligt att barn blir jämbördiga deltagare tillsammans med vuxna (jfr Hart, 1997). I ett remissyttrande över Demokratiutredningen (SOU 2000:1) skriver Barnombudsmannen (Ju2000/770/D) att det krävs metodutveckling för barns och ungas inflytande i de politiska beslutsprocesserna. Det är också nödvändigt att de former för brukarinflytande som redan nu är tillämpliga för barn enligt kommunallagen, utnyttjas bättre. En förutsättning för detta är ett aktivt förändringsarbete i samhället i stort för att skapa förändrade attityder och ett medvetet barnperspektiv som innebär att vuxna aktivt söker upp och tar tillvara barns och ungas åsikter och kunskaper i deras egen omgivning.

Frågan om barns medinflytande var något som barnsamordnarna i intervjuerna uppehöll sig vid under samtliga intervjutillfällen. De problematiserade inte direkt kring nytto- respektive rättighetsaspekt utan framhöll ständigt barnens rätt till delaktighet och inflytande. Rättighetsperspektivet motiverades bland annat med samrådsskyldigheten som också inkluderar barn (se avsnitt 2.4.1). Barnsamordnarna liksom konsulten framhöll i samband med detta vikten av att samrådsmöten skulle vara anpassade till barnens situation och jämbördigt med vuxnas samråd (se avsnitten 2.4.6 och 2.5.4). Nyttoperspektivet framskymtade snarare i samarbetet med skolor – att skolan hade nytta av barns lärande i demokratiska processen vid förändringar av sin närtrafikmiljö. Det deliberativa perspektivet kan man se i de exempel då de intervjuade själva aktivt deltagit i arbetet med barnkonsekvensanalyser. De prövade olika metoder där också resonemang, samtal och argumentation kunde ingå (se avsnitt 2.5).

3.2.2 Risk för skendemokrati

Under senare år har medborgares medinflytande framhållits och även problematiserats. Kan medinflytande snarare leda till orättvisa och maktutövande – speciellt som det ofta används som ett ”förförande” honnørsord (jfr Cooke och Kothari, 2004)? Detta gäller inte minst då medinflytande inkluderar barn (jfr också Björklid, 1985; Middleton, 2006).

Näsman (2005) problematiserar kring barnperspektivet i frågor om barns medinflytande. En farhåga kan vara, att ett aktörsperspektiv på barn, kan innebära att barn agerar genom att försöka tillgodose vad de förväntar sig vara vuxnas önskemål. Hon påpekar vidare, att medverkan som informant inskränker generellt på barns liv. Är frågorna tillräckligt väsentliga? Ges barn maktresurser eller styrs de av vuxna? Tas hänsyn till tid och rum eller bara till de vuxnas arbetssituation? Hur är valet av plats? Känner sig barnen hemma och trygga? Etiska problem gäller användningen av barnens information. Vilka får ta del av den, hur, i vilka sammanhang och med vilka konsekvenser? Får barnen genom återföring ta del av dokumentationen och möjlighet att då dra sig ur eller påverka den slutgiltiga utformningen av återgivningen? Hur hanterar den som förmedlar barnens information vidare, risken för att andra vuxna agerar respektlöst t.ex. genom att anpassa barnens uttryck till en mer acceptabel form (jfr också Thomas och O'Kane, 1998; Skivenes and Stranbu, 2006; Clark and Percy-Smith, 2006)

Som nämnts ovan förordar demokratiutredningen (SOU 2000:1) en deliberativ demokrati. Samtalet mellan fria och jämställda medborgare är den viktigaste komponenten där allas kunskaper, erfarenheter och åsikter behövs för att nå bra beslut. Delaktighet är ett nyckelbegrepp som förutsätter att få tillträde, tillgång till information, yttranderätt och att andra lyssnar respektfullt. Samtidigt förutsätts att den som blir delaktig förhåller sig på motsvarande sätt gentemot andra dvs. delaktighet är en relation med ömsesidiga rättigheter och skyldigheter. Näsman (2005) ser paralleller till tänkandet i Harts (1997) delaktighetsstege, som byggs upp utifrån fyra delaktighetsdimensioner: rätt till information, yttrande, initiativ och beslutsfattande.

Roger Hart (1997) har utvecklat en ”inflytandestege” med åtta steg som representerar olika grader av inflytande hos barn. Åtskilliga fallgropar uppstår lätt då det gäller inflytande bland barn och unga (jfr också Björklid, 1985, 2000). Mest vanligt är olika former av manipulation eller att barn endast är ”dekorativa” eller används för symboliskt ändamål. Barn kanske endast ges fragmentarisk information eller en förvrängd bild av situationen. Frågan om ansvar

har många olika dimensioner. I vissa sammanhang kan barn inte ta ansvar för beslut utan det åligger den vuxne. Barn och unga som grupp måste få tillräckligt med tid för att studera och förstå de uppgifter som de ska ta itu med. De behöver information om slaget och syftet och de förväntningar som man har på dem. Det är viktigt att visa barn respekt för deras kompetens. Det är också viktigt att vuxnas ansvar är att ta tid att förklara för barn varför ett beslut ibland måste tas mot deras vilja.

Det finns numera åtskilliga exempel på nationella (Boverket 2000) och internationella projekt (se t.ex. Roche, 1999; Francis och Lorenzo, 2002; Johnson et al 2003; Percy-Smith, 2006) med barn med syfte att göra barns röster hörda om viktiga frågor. I dessa olika projekt framhåller man att det är viktigt att beakta den miljö där aktiviteterna för deltagande äger rum. Barn kan känna sig obekväma vid offentliga möten eller möten i skolan. Det är viktigt att nå barn mer informellt, på platser där de känner sig avspända, bekväma och säkra. Att starta en process med klarhet och genomskinlighet är ett av nyckelbegreppen. Man måste också komma ihåg att barn, precis som vuxna också har rätt att inte delta i en given process. Barn och unga kanske vill delta på ett särskilt sätt eller under en särskild tid under ett projekt. Att vara tydlig om avsikten och tiden för ett projekt med barn och unga gör det möjligt att fatta ett bra beslut och också, liksom för vuxna, kontinuerligt diskutera implikationerna.

En av de viktigaste principer med hänsyn till etiska frågor är alltså genomskinlighet (transparent) då såväl barn och unga som vuxna medverkar i projekt.

- I ett tidigt skede måste motivationen för deltagande förstås och orealistiska förväntningar måste undvikas.
- Det sätt som information analyseras är en etisk fråga. Barn ska också ha rätten att få ta bort eller modifiera sina utsagor.

Andra frågor som man måste ställa sig enligt Johnson et al (2003) är:

- Vilka slags aktiviteter kan barn delta i?
- Varför ska barn delta i dessa aktiviteter, hur kan det gynna dem?
- Vilka barn ska delta, med hänsyn till ålder, kön, stads/landsbygd, förmåga och erfarenhet?
- Hur vill barnen delta?
- När kan de delta effektivt?
- Var känner de sig säkra och bekväma för att delta?

Barn är ingen homogen grupp. De har olika egenskaper, erfarenheter och färdigheter och kommer från familjer med olika bakgrund, sammansättningar och socioekonomiska förhållanden. I många fall kan tonåringar ha mer gemensamt med vuxna än med förskolebarn och yngre skolbarn. Flickor och pojkar kan också ha olika behov. Fysiska och psykiska funktionsnedsättningar kan också påverka barns möjligheter till inflytande. En annan svårighet med barns och ungas inflytande är representativiteten. Det kan finnas en risk att de barn som får representera barnkategorin hämtas ur en specifik del av populationen och att därmed många barns perspektiv inte beaktas.

Barn måste få se resultat inom en överskådlig tid medan de fortfarande känner sig angelägna om och påverkade av de frågor som rör dem. De måste få ett gensvar för sitt engagemang om de ska förstå de komplicerade processer som är nödvändiga. Vuxnas uppgift är att förklara vilka beslut som är fattade eller inte är fattade och göra det på ett sådant sätt att barn och unga förstår. Ofta måste flera beslut fattas vid planeringsprocesser och många aktörer är inblandade innan en åtgärd är genomförd. Även om barn och unga har inflytande i den planeringsprocess som föregår utförande stadiet så finns ingen garanti för deltagande i utförande-processen. Här finns flera dilemman inbegripna (jfr Thomas och O'Kane, 1998).

I Vägverkets (2006) skrift om *Barnkonsekvensanalys – försök och erfarenheter* behandlas också risker för skendemokrati. Man påpekar att ju fler uttrycksformer som barn och unga behärskar

desto mer varierad och nyanserad blir deras uttrycksförmåga och ju lättare blir det för dem att föra sina röster hörda. Barns behov av andra uttrycksmedel än tal och skrift är en fråga som fortfarande marginaliseras i diskussionen om lärande.

I flera studier som beskriver inflytandeprojekt med barn framhåller man vikten av systematisk och regelbunden (ut)värdering av projekt (se t.ex. Thomas och O'Kane, 1998). En framgångsrik utvärdering bör dels ha med barn i utvärderingsprocessen för att bestämma utvärderingskriterier. Då utvärderingen är gjord så bör deras åsikter beaktas och därefter informera dem om resultaten. Detta bör gälla även de vuxna som deltagit i projektet. Denna utvärdering bör utföras av externa professionella och inte av de inblandade vuxna (jfr Johnson et al. 2003).

Risker för skendemokrati vid barninflytandefrågor (se avsnitt 2.4.4.) var något som de intervjuade barnsamordnare, projektledare och konsult uppehöll sig vid. De diskuterade olika metoder för att få tillgång till barnens synpunkter (se avsnitt 2.5). En avvägning måste göras beroende på tids- och kostnadsaspekter. Enkäter kan ge ett begränsat tolkningsutrymme, genom att inte direkta följdfrågor kunde ställas. Vid intervjuer finns risk att få "rätt svar". Samrådsmöten måste ske på motsvarande villkor som med vuxna, men anpassat efter barn och unga. Gåturer med barnen ansågs mest lämplig form men var tidskrävande. I samband med gåturer kunde också deliberativa samtal ske utifrån barnens egna perspektiv på den konkreta miljön. Däremot var man negativ mot så kallade checklistor eftersom man i detta utvecklingskede saknade tillräcklig erfarenhet för att formulera sådana på ett adekvat sätt.

Man diskuterade också rums- och tidsaspekter. Även om skolan var den naturligaste samarbetspartnern (se avsnitt 2.1.3) så ansåg barnsamordnarna att myndigheten Vägverket var den mest naturliga och auktoritativa kontaktperson som barn liksom vuxna skulle ha vid Vägverkets barnkonsekvensanalyser. Även om man inte direkt diskuterade den tid som togs från barnen, behandlades ofta den långa tid som kunde förflyta mellan att man konsulterat barnen till att en eventuell åtgärd hade genomförts (se avsnitt

2.4.4.). Det var därför viktigt med återkommande dialoger och att man förklarar beslutet för barnen och då använde språk och metoder som barnen kunde förstå.

Andra problem som diskuterades var representativitet eller gisslan. De intervjuade framhöll att barn är olika och också deras skolvägar (se avsnitt 2.6.5), varför det kan vara svårt att några barn representerar en hel grupp barn. Det kan också finnas risk att dessa barn hamnar i en "gisslansituation" om de inte befinner sig i en miljö som för dem känns trygg och bekväm (se avsnitt 2.4.4.). Något som också framfördes i olika sammanhang var, att det alltid är ett vuxenansvar att ta ansvar för beslut.

Även frågan om dokumentation och utvärdering diskuterades av barnsamordnarna. Man uttryckte bland annat farhågor att konsulter på grund av tidspress ägnade sig åt produkten än processen vid dokumentation och därmed undvek att beskriva de svårigheter och konflikter som kunde uppstå (se avsnitt 2.6).

3.3 Barnkonsekvensanalyser

Enligt riksdagens beslut om en nationell strategi för att genomföra FN:s konvention om barnets rättigheter ska statliga myndigheter ha som målsättning att göra en barnkonsekvensanalys vid varje beslut som rör barn (regeringens skrivelse 2003/04:47). Detta är också något som FN:s kommitté för barnets rättigheter i Genève har rekommenderat de stater som ratificerat Barnkonventionen.

I regeringens skrivelse (a.a.) hänvisas till Ekonomistyrningsverkets rapport *Barnperspektiv vid statliga beslut* (Dnr 75–701/1999) hur processen med konsekvensanalyser ur ett barnperspektiv kan utvecklas. Att integrera ett barnperspektiv i en beslutsprocess innebär att man breddar sitt beslutsunderlag med en analys av hur beslutet kan komma att påverka, eller inte påverka, barn och unga. Konsekvensanalyser möjliggör för beslutsfattaren "att tänka efter före" och ökar därmed möjligheten att förekomma ett besluts negativa påverkan på barn och unga snarare än att efterkomma den.

Ekonomistyrningsverket konstaterar att det inte går att ställa upp några generella mallar för hur sådana analyser ska se ut. Varje verksamhet måste utveckla sina egna instrument, eftersom det är i den egna verksamheten man känner till förutsättningarna och möjligheterna för att göra sådana analyser. Ett fortsatt utvecklingsarbete måste därför ske inom olika myndigheter för att processen ska föras vidare. Ett barnperspektiv tillför nya vinklar på hur man ska se på konsekvenserna av ett beslut. Verket pekar också på några framgångsfaktorer som är avgörande för om man ska lyckas föra in nya perspektiv i beslutsprocessen. En förankring i verksamhetens ledning är nödvändig för att man ska nå framgång. Det måste därför ligga inom medarbetarnas ansvar att bedöma när sådana analyser är meningsfulla. Det är också viktigt, menar verket, att kompetensen att göra sådana analyser byggs upp, framför allt genom kunskaps- och erfarenhetsutbyte, mellan de olika medarbetarna.

På grundval av Ekonomistyrningsverkets arbete har Barnombudsmannen (2001) presenterat en modell för hur en barnkonsekvensanalys kan eller bör se ut samt pekat på en rad centrala faktorer som medverkar till ett framgångsrikt arbete med att föra in ett barnperspektiv i statliga myndigheter. Som påpekats tidigare är dessa framgångsfaktorer: ledningens engagemang, inarbetning av barnperspektivet i centrala styrdokument, utbildning, utgå från befintliga arbetsprocesser, dialog och erfarenhetsöverföring samt uppföljning och utvärdering. Det behövs även en tydligare koppling mellan befintliga processer, till exempel budgetprocessen, och de beslut och metoder som används för att förverkliga Barnkonventionen.

Vägverket (2005:37) skriver att Barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod för att på ett systematiskt sätt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och att pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. BKA ska användas i all planering och projektering av väg- och trafiklösningar som berör barn. De ska bidra till att finna anpassade lösningar för barn och utformas så att en hållbar utveckling främjas. Arbetet ska förankras hos allmänhet och samhälle, där även barn innefattas. Vägverket påpekar vidare, att vid genomförande av barn-

konsekvensanalyser, är det angeläget att skilja mellan när de vuxna ser på olika beslutsalternativ utifrån sina kunskaper om barns behov dvs. i ett *barnperspektiv* och när de beaktar barnens egna synpunkter, dvs. ur *barnens perspektiv*.

Även Regionplane- och trafikkontoret (PM5: 2004) påpekar i en kunskapssammanställning *Barnperspektiv i regional planering* att kommuner och landsting bör inrätta system för att kunna följa hur barnets bästa förverkligas. Barnkonsekvensanalys är en förhandsanalys av de konsekvenser som ett beslut kan få för de barn som berörs av beslutet. Undersökningen ska analysera potentiella konsekvenser samt möjligheter till anpassningar av förslaget. I konsekvensanalysen ska en genomgång av tillgängligt material göras, liksom en kartläggning av berörda parterers åsikter, erfarenheter och förväntningar. Dessutom ska vid behov nya data tas fram.

Enligt Barnombudsmannen (2001) ger Barnkonventionens grundprinciper (artiklarna 2,3,6, och 12) en generell *vägledning* för genomförande en barnkonsekvensanalys. *Förutsättningarna* ges av lagregler, föreskrifter och riktlinjer. En tredje utgörs av en *kunskapsgrund* genom forskning, studier och kartläggningar inom området.

Barnombudsmannens arbete med att utveckla barnperspektivet i det statliga beslutsfattandet har bestått i att bidra till utvecklingen av följande delar:

- Barnkonsekvensanalyser ska göras vid statliga beslut som rör barn.
- Statligt anställda vars arbete har konsekvenser för barn och ungdomar ska erbjudas fortbildning för att kunna stärka sin barnkompetens och sina kunskaper om Barnkonventionen (Skr. 2003/04:47).

Barnombudsmannen (2004:07) konstaterar att endast en fjärdedel av de statliga myndigheterna gör någon form av barnkonsekvensanalyser, men bara en av dem – Vägverket – enligt en fastställd modell som dokumenteras. Riksrevisionen (RiR 2004:30) påpekar vidare att endast Vägverket kunde uppvisa genomförda och

dokumenterade analyser, som uppfyller kraven. Under år 2004 och 2005 påbörjade/och eller genomförde Vägverket 24 respektive 16 försök med BKA, vanligtvis som en del i förstudier. De behandlade åtgärder för att förbättra gång- och cykelvägar och miljön runt skolan i tätorten.

Barnombudsmannen (2006) påpekar i sin årsrapport att dokumentationen är av stor betydelse. Om analysen eller beslutsmotiveringen inte dokumenteras innebär det att det inte i efterhand går att bedöma på vilka grunder ett beslut ansågs vara till barnets bästa. Barnkonsekvensanalyser har inneburit svårigheter och ett visst motstånd bland annat genom att det har setts som något som ska göras vid sidan av det ordinarie arbetet men också för att det har varit svårt att förstå vad som menas med att en barnkonsekvensanalys bör göras (a.a.).

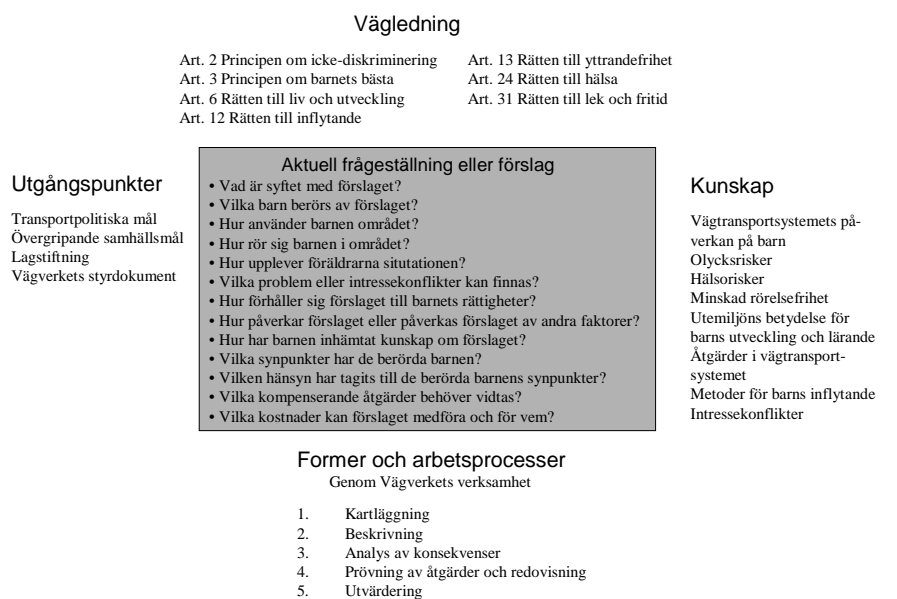
De framgångsfaktorer som anges av Ekonomistyrningsverket och Barnombudsmannen bekräftas av barnsamordnarnas erfarenheter. De intervjuade påpekade vikten av att BKA fanns inskrivet i verksamhetens olika styrdokument på såväl regional som central nivå samt att BKA skulle ingå i den ordinarie verksamheten på alla nivåer. Det som också var avgörande för ett framgångsrikt barnkonsekvensanalysarbete var projektledarens engagemang och kunskap i ett barnperspektiv (se avsnitt 2.2.2). Tidsaspekt och resurser för att utveckla BKA var, såsom också BO påpekade, en viktig framgångsfaktor för seriöst BKA arbete. Ytterligare en framgångsfaktor, som också påpekas av BO:s utvärderingar, var stöd, handledning, nätverksmöten och utbildning för realiserandet av BKA. Barnsamordnarna önskade också ett tätare samarbete mellan regionerna i dessa frågor. De påpekade också, liksom BO, vikten av att betrakta BKA arbetet som en process och utvecklingsarbete och inte som en färdig produkt där man också kunde problematisera kring svårigheter och konflikter vid genomförandet (se avsnitt 2.7).

3.3.1 En modell

Vägverket har vidareutvecklat Barnombudsmannens modell för barnkonsekvensanalyser för att anpassa den till sin verksamhet. I en PM har en av barnsamordnarna på Vägverket (Larsson, 2001) utarbetat ett värderingsunderlag för genomförande av barnkonsekvensanalys. Värderingsgrunden presenteras i tre delar:

- Övergripande mål och riktlinjer
- Barnkonventionen
- Kunskap och beprövad erfarenhet

Modell för en barnkonsekvensanalys



I ett antal skrifter har Vägverket senare (2003:37; 2004:200; 2005:27; 2005:37) beskrivit tillvägagångssättet för genomförandet av en barnkonsekvensanalys. Utbyggnaden av vägar följer en planprocess enligt Väglagen. Den första delen består av en *förstudie* som är problemorienterad och beskriver förutsättningar och möjligheter. Den avgränsar området som ska analyseras, identifierar olika intressen och tänkbara konsekvenser. Den ska

utgöra en grund för dialog med allmänheten och andra myndigheter och utmytna i en rekommendation för det fortsatta arbetet. Om projektet ska fortsätta görs sedan en *vägutredning* som mer noggrant analyserar och beskriver möjligheterna att lösa beskrivna problem.

Syftet med *förstudien* är enligt Vägverket att:

- skapa möjligheter till samråd, information och förankring och då även ta reda på och beakta berörda barns synpunkter,
- ge en bild av de behov och problem som finns särskilt de behov/problem som är specifika för barn,
- beskriva viktiga värden/kvaliteter i området t.ex. även barnens lek- och naturområden,
- utarbeta mål för projektet och det fortsatta arbetet och då även beskriva de mål för projektet och det fortsatta arbetet som särskilt berör barn,
- beskriva tänkbara åtgärder och ge förslag på lösningar samt vid beskrivningen beakta barnens rätt.

För att kunna belysa och analysera de frågeställningar som tas upp i förstudien på ett bra sätt och påverka innehållet, måste vanligtvis fler fackkompetenser engageras. Det är då särskilt viktigt att företrädare för barn deltar. Expertkunskap finns inom skol-, fritids-, kultur- och socialförvaltningarna. Förstudien bör vidare beskriva hur barnperspektivet beaktats genom planeringsprocessen. Den ska även informera om, och på vilket sätt de berörda barnen och företrädare för deras intressen har medverkat. Numera ingår även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i förstudien. MKB syftar till att öka kvaliteten i analysen och bedömningar av olika typer av miljöeffekter och miljökonsekvenser. En viktig skillnad mellan BKA och MKB är att BKA måste beaktas inom alla moment i förstudien, då däremot MKB kan beskrivas inom ett särskilt kapitel.

Vägutredningen innehåller bl.a. en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Den utgör också ett underlag för dialog och ställs ut för allmänheten. Vid mindre objekt kan man gå direkt till det tredje steget i processen och upprätta en *arbetsplan* som innehåller ett

tekniskt underlag och en beskrivning av kostnader för projektet. Därefter upprättas en *bygghandling*. I de olika delarna av Vägverkets planeringsprocess kan en barnkonsekvensanalys ingå.

Som nämnts tidigare har Barnombudsmannens (2001) modell för barnkonsekvensanalyser vidareutvecklats för att anpassas till Vägverkets arbete med detta (2005:37). Barnkonsekvensanalys för vägplanering har följande arbetsgång: Kartläggning och beskrivning, analys, prövning och utvärdering.

Kartläggningsprocessen innebär planering för hur och var nödvändig kunskap ska inhämtas – även statistik och forskningsunderlag. Under kartläggningsprocessen är det väsentligt att barnen är deltagande aktörer. *Beskrivningsfasen* innebär dokumentation av kartläggningen. Det tredje steget består av en *problemanalys* där motiven till förslaget och dess konsekvenser närmare behandlas. En viktig del av analysfasen handlar om att bedöma hur Barnkonventionens bestämmelser ska beaktas. Det fjärde steget innebär att *pröva och besluta*. Det finns situationer då andra intressen än barnens kan väga tyngre och därmed få företräde. Här finns olika intressekonflikter att ta hänsyn till - vilket ska belysas. Det viktigaste steget är *utvärderingsfasen*. Det handlar om att följa upp om åtgärderna fått önskade konsekvenser. Såväl kortsiktiga som långsiktiga effekter ska beaktas. Om andra intressen än barnens bästa har prioriterats ska analysen redovisa *varför* principen om barnets bästa inte har beaktats och motivera varför ett annat intresse har prioriterats (Vägverket, 2005:37).

Den mest etablerade och använda formen av konsekvensbeskrivningar i planer och beslut enligt PBL är miljökonsekvensbeskrivningar, MKB. Även om planarbete alltid innefattat analyser av markanvändningen så infördes krav på en MKB i plan- och bygglagen först 1994. Miljöbalken trädde i kraft 1999. Här har kraven på MKB utökats och skärpts.

Utöver de ovan nämnda konsekvensbeskrivningarna, finns exempel på andra konsekvensbeskrivningar som utvecklats i många kommuner:

- hälsokonsekvensbeskrivningar som ett led i genomförandet av folkhälsomål,
- jämställdhetsanalyser som avser konsekvenserna för kvinnors villkor och möjligheter till delaktighet,
- sociala konsekvensbeskrivningar med tyngdpunkt i tillgången på omsorg, närhet till skola, boendemiljöns utformning eller sociala konsekvenser,
- integrationsanalyser, som syftar till att stärka den sociala, etniska eller kulturella integrationen,
- hållbarhetsanalyser, ibland benämnda riktninganalyser, som redovisar hur kommunens planering i stort förhåller sig till mål för hållbar utveckling.

Barnsamordnarna följde i stort sett den modell som hade utvecklats och var positiva till den. Den sågs som ett arbetsredskap som också kunde vidareutvecklas. Det kändes också bra som redskap att hänvisa till då konsulter genomförde barnkonsekvensanalyser (se avsnitt 2.1.2). De flesta ansåg att BKA skulle genomföras i förstudierna men en del ansåg också att det borde ske under hela arbetsprocessen (se avsnitt 2.1.1). De ansåg också att rimlighetsbedömningar borde ske – ibland var det inte nödvändigt att genomföra en BKA men å andra sidan kunde det innebära risk för att barns rätt och behov därmed inte beaktades. Även om de själva var positiva till modellen ansåg flera att det var svårt att förmedla den till andra medarbetare.

Vid olika tillfällen jämförde de intervjuade barnsamordnarna, projektledaren och konsulten BKA med MKB och visade på skillnader och likheter. Medan konsulten såg likheter i hur man strukturerar problemet, var barnsamordnarna angelägna om att en BKA inte fick innebära samma arbetsbelastning utan vara enklare att genomföra. Man var dock eniga om att BKA borde vara lika angelägen som en MKB och att motsvarande kunskap om barns rätt till en säker och utvecklande miljö krävdes (se avsnitt 2.7.7).

3.3.2 Samverkan och samråd

Åtskilliga myndigheter är engagerade i barnsäkerhetsarbete men Räddningsverket har sedan 2005 ansvar för att samordna och vara pådrivande i frågor som rör säkerhet för barn och ungdom. I en intervjustudie med fjorton myndigheter genomförd av Trivector (2006) efterfrågar samtliga myndigheter tätt samarbete mellan de aktörer som arbetar med dessa frågor. En slutsats är att dra nytta av tidigare nätverk och kunskaper för att driva arbetet vidare mot konkreta mål med tydliga roller och en tydlig handlingsplan.

Samrådet i förstudieskedet är lagreglerat och måste uppfylla vissa formkrav som finns beskrivna i Miljöbalken 6 kap. 4§, Väglagen 14§, samt i VVFS2001:18, 21§. I Plan- och bygglagen finns regler för medborgarnas inflytande i planprocessen. Lagen skiljer inte på barn och vuxna; alla medborgare har lika rätt att lämna sina synpunkter i samrådskedet.

När Vägverket före planerade nybyggnads- eller ombyggnadsprojekt genomför en barnkonsekvensanalys, ges goda möjligheter att inleda en samverkan med kommun och skola. Vanligtvis sker vägplanering i samarbete med kommunens planerare men även skolan bidrar med betydelsefulla kunskaper och erfarenheter. Det finns inga färdiga modeller för hur en samverkan mellan Vägverket, kommunen och skolan ska ske i en barnkonsekvensanalys. Varje vägprojekt har sina speciella förutsättningar, problem och möjligheter. Kommuner och skolor ser olika ut. Skolan är en viktig samarbetspartner för Vägverket när det gäller samråd vid förstudier och barnkonsekvensanalys. Skolan har delansvar för skolvägarna och miljön runt skolan. ”Barns möjligheter att på egen hand ta sig till skola och fritidsanläggningar ska öka”. Genom samråd när man genomför barnkonsekvensanalys kan man väcka ett intresse hos barn och ungdom för planeringen av närsamhället. I skolan når man alla skolbarn och deras föräldrar. De skolpolitiska målen ger stöd för studier i närsamhället och ett undersökande arbetssätt (Vägverket 2005:27).

I en kunskapsöversikt om *Barnen och vägplaneringen* (Vägverket 2005:27) ges förslag till en arbetsgång för hur Vägverket kan möta

skolan och kommunen. Projektledaren från Vägverket tar en *första* kontakt med skolchefen, rektor för skolan och den kommunala planeraren för att informera om Vägverkets samarbetsplaner. Rektor har ett särskilt ansvar för frågor kring trafik, miljö och samhällsplanering. Med hjälp av rektor kan en övergripande plan diskuteras för att sedan tas fram tillsammans med alla delaktiga inom skolan. Ett skäl till ett tidigt samråd är att skolan har en planering över läsåret. Studier av skol- och fritidsvägar, exkursioner, studiebesök m.m. är vanligtvis inplanerade från början av läsåret. Under ett *andra* möte träffas skolledning och representanter för de arbetslag på skolan som ska medverka i barnkonsekvensanalysen. Då kan frågor om hur medverkan i BKA kan organiseras etc. Projektledaren ger en översiktlig information om planeringsprocessen och tydliggör vilka områden barnen kan tänkas medverka i. Minnesanteckningar från mötet tillsammans med en informationsfolder kan användas som underlag för diskussion vid ett kommande möte med skolpersonalen och representanter för eleverna. Under det *tredje* mötet som kan ske i klasserna ger klassläraren med hjälp av en karta information om det vägområde Vägverket avgränsat samt hur planeringen går till. Det krävs vidare en diskussion om hur medverkan i barnkonsekvensanalysen kan ingå som en del i de närsamhällsstudier som skolan avser att ta upp under läsåret.

Vägverket (2005:37) påpekar vidare i en *Handbok för barnkonsekvensanalyser* att det är betydelsefullt att pedagoger och barn ser studierna som en resurs både ur lärande- och säkerhets-synpunkt samt att föräldramedverkan ingår. Att det sker förbättringar i trafikmiljön är särskilt positivt för alla som går och cyklar. Det första mötet med pedagogerna kan vara avgörande för hur arbetet kommer att fungera. När en väg ska byggas eller byggas om ska de brukare som berörs, även barn tillfrågas och få yttra sig under tiden som planeringen pågår. Det finns ingen nedre åldersgräns för brukarinflytande. Barn har således rätt att delta i samråden. Om projektet berör barns intressen är det viktigt att samråden sker på de berörda barnens villkor. Det kan dock ta flera år från det första steget i vägplaneringen tills den nya vägen kan tas i bruk beroende på aktuella behov, ekonomi, samhällsplaneringen m.m. Resultatet av samråden ska redovisas i en sam-

rådsredogörelse, som sedan fogas till förstudien. I denna redovisas hur samråden har genomförts, de synpunkter som framförts samt väghållningsmyndighetens bedömning och eventuella beaktande av synpunkterna.

I utredningen *Får jag lov?* (SOU 2005:77) påpekar man att erfarenheter visar att det är svårt att väcka intresse för och engagera medborgare i de förhållandevis abstrakta och långsiktiga frågorna i den översiktliga planeringen på kommunomfattande nivå. Detta gäller särskilt i kommuner med större städer, medan det i många små kommuner finns en potential i närheten mellan förtroendevalda, föreningar och lokala boendegrupper.

Vägverket (2005:27) skriver också i sin kunskapsöversikt att studier visar att intressekonflikter ofta leder till att goda planer och åtgärder för barn möter motstånd. De som känner barnens situation och har insikt om deras behov, deltar i liten grad i fysisk planering. Yttranderätten för planer enligt PBL utnyttjas först och främst av näringslivet och folk som har sina ägarintressen säkrade. Konsekvenser för barn utreds sällan i samband med kommunens översiktsplanering.

Barnsäkerhetsdelegationen (SOU 2003:127) föreslog förtydliganden avseende samråd med barn i samband med program eller förslag till detaljplan eller områdesbestämmelser för att säkerställa ett aktivt kommunalt arbete med att hämta in synpunkter från barn och ett hänsynstagande till de åsikter som framförs från barn vid sådana samråd. Erfarenheter visar att barn och ungdomar sällan kommer till tals vid samråd. Det kan bero på att samrådsprocessen inte är skapad utifrån deras förutsättningar för deltagande. Barnsäkerhetsdelegationens förslag är därför att krav på att skapa praktiska möjligheter för barn att delta, vilket betyder att politiker och tjänstemän måste tänka i nya banor för att nå barn och ungdomar (a.a.).

I Norge har man valt att stärka ansvaret för att tillgodose barns intressen genom att det i lagen finns angivet att varje kommun ska ha en särskild utpekad ansvarig för att tillvarata barns intressen i den fysiska planeringen. Den svenska modellen bygger på att det

är en kommunal angelägenhet att besluta om den inre organisationen. Det innebär att kommunerna själva ska se till att de har tillräcklig kompetens inom organisationen eller tillgång till kompetens. Kommunerna har också i uppgift att samråda med berörda bl.a. för att ge möjlighet till insyn och påverkan och på annat sätt förbättra beslutsunderlaget. Dessutom är en viktig kommunal uppgift att göra avvägningar mellan olika intressen och avvägningar mellan olika lösningar samt att bedöma konsekvenserna av olika beslut.

Skolan är den viktigaste samarbetspartnern vid genomförande av barnkonsekvensanalyser – detta också enligt de intervjuade. Men de såg det också som en pedagogisk uppgift att skapa insikt hos skolorna av betydelsen för närmiljöstudier. Skolorna har ett tidspressat schema och kunde inte alltid avsätta tid för samarbete med Vägverket. Det var därför viktigt att man på Vägverket var väl insatt i skolans arbetssätt och läroplanens mål och kunna tolka trafikfrågorna utifrån läroplanen. Tillvägagångssättet att få kontakt med skolorna skedde i stort sett på det sätt som ovan beskrivs av Vägverket. Kontaktperson vid skolan var betydelsefullt för att åstadkomma samverkan och samarbete. Man pekade också på lärarutbildningens och skolverkets roll för att få genomslagskraft för trafikmiljöarbetet i skolor (se avsnitt 2.1.3).

Samråd var, som tidigare påpekats, något som alltid förekom. Problemen vid samråd kunde dock vara att de som företrädde barnen – med andra ord föräldrar – inte alltid hade tid och intresse att delta, varför barnens intressen kunde bli åsidosatta (se avsnitt 2.6.3 och 2.6.4). Barnsamordnarna påtog sig därmed en ”barnombudsmansroll” för att säkerställa barns rätt till säkra och utvecklande miljöer (se avsnitt 2.2.1).

3.3.3 Utveckling av barnkonsekvensanalyser

Vägverket har vidareutvecklat arbetet med att integrera barnfrågorna i väghållnings- och övrig verksamhet. Barnkonsekvensanalyser har prövats i regionerna. Dokumentationen har sammanställts i skriften *Barnkonsekvensanalys – försök och erfarenheter*

(Vägverket 2004:200). Sammanställningen visar att arbetet med barnkonsekvensanalyser kräver tid, fortsatt försöksverksamhet och erfarenhetsåterföring för att kompetenser och arbetsformer ska kunna utvecklas. Varje hittills utförd barnkonsekvensanalys kan ses som ett utvecklingsarbete för alla som deltar. Det krävs också mer kunskap om lämpliga tillvägagångssätt för att Vägverket ska kunna entusiasmera barn och vuxna att vilja delta i planeringsarbete kring vägbyggen och ombyggnad av vägar (Vägverket 2003:37).

Vägverket (2004:200) kommenterar, att det ibland kan uppfattas som att "behovet av att konsekvensbeskriva är omätligt". Men för all planering gäller att den ska vara problemorienterad och att olika brukargrupperns perspektiv ska synliggöras och behandlas. Ett viktigt skäl för att genomföra en barnkonsekvensanalys är enligt Vägverkets regleringsbrev år 2004, att andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportssystemet, fortlöpande ska öka. Förutsättningen för detta är att hela skolvägen är säker och trygg.

När bör barnkonsekvensanalyser ske? Vägverket (2004:200) resonerar kring detta. Barnkonsekvensanalyser där barn ges möjlighet att påverka dragnings- och utformningsarbetet kräver större insatser i tid från Vägverket. Mer tid behövs för information, framtagande av material, sammanställning och inarbetning. För ett bra resultat av en barnkonsekvensanalys i ett tidigt skede, krävs även ett stort engagemang från lärare på berörda skolor. En nackdel med tidiga skeden är att det kan dröja många år innan ett projekt som det gjorts förstudie på byggs. Att informera barnen under projekteringskedet när det mesta är bestämt gör det enklare att förklara vad som kommer att hända. Det finns möjlighet att visa hur gång- och cykelvägen kommer att se ut och var den ska ligga. En annan fördel är att tiden mellan information och faktiskt byggande inte blir så lång. En nackdel med att informera sent i processen är att möjligheterna för barn att påverka blir starkt begränsad.

Hur är relationen mellan barnperspektivet och barns perspektiv? Även detta behandlas av Vägverket (2004:200). Barnen har erfarenhet och känner väl till de förhållanden som råder under de

dagliga resorna till och från skolan fritidsverksamheterna. Det är barnen som i detalj vet hur utemiljön fungerar. Beslut som påverkar barn kan därför bli bäst om problemen ses både från ett barnperspektiv och från barns perspektiv. Barns perspektiv utgör ett viktigt komplement till barnperspektivet. Det kan betyda att barnen kartlägger och beskriver lekområden, skol- och fritidsvägar om de ingår i problemområdet. Planerarnas analyser bygger på faktiska risker med hänsyn tagen till barns förutsättningar och förmåga i trafiken. Dessa bör kompletteras med barnens kunskaper och erfarenheter om risker som de upplever. Det är när experternas och barnens inventeringar förs samman som man kan utforma en funktionsanalys. Ett sammanförande av experternas och barnens inventeringar kräver att förstudien respektive vägutredningen, etc. och barnkonsekvensanalysen ligger nära i tid.

Barnombudsmannen (BO) har skrivit ett remissvar på Vägverkets rapport (2005:37) *Vägledning för barnkonsekvensanalyser i vägplaneringen*. Syftet med vägledningen är att ge stöd vid genomförande av BKA så att barns rättigheter och behov beaktas i vägplaneringsprocessen. BO ser med tillfredsställelse att Vägverket har utarbetat en sådan vägledning och utgår från att barnkonsekvensanalyserna i fortsättningen ska bli en naturlig del i all vägplanering samt önskar att Vägverket kontinuerligt följer upp hur vägledningen tillämpas. BO ser vidare Vägverket som en föregångare när det gäller att föra in ett barnperspektiv i sin verksamhet. BO saknar dock ett resonemang kring att förhållandet med barnkonsekvensanalyser kan leda till olika intressekonflikter varför motiv för gjorda prioriteringar måste tydliggöras och redovisas.

I planeringsprocesser som berör barn är det viktigt att se problemen ur ett barnperspektiv och ur barnens perspektiv. För att fånga så många infallsvinklar som möjligt och för att upptäcka vilka platser, upplevelser och erfarenheter, som är viktiga för barn, används därför ofta en kombination av undersökningsmetoder. (Vägverket 2005:27). Enligt Strategisk plan 2004-2015 behöver Vägverket utveckla metoder för att få veta vad barn anser om vägtransportssystemet samt vilka förbättringar de anser är angelägna (a.a.)

En metod som under denna utvärderingsperiod inte hade prövats var TVISS-metoden vilken senare har utvecklats i ett GIS program för tillgänglighetsanalyser (se Gummesson 2007).

I avsnitt 2.7, som handlar om hur de intervjuade vill fortsätta med BKA och analys av framgångsfaktorer, pekar barnsamordnarna just på de sammanställningar som Vägverket gjort samt BO:s analys av densamma. Som tidigare påpekats kräver barnkonsekvenser tid och resurser. BKA bör också ingå som en naturlig del i all vägplanering och i hela processen. Såväl barnperspektivet som barnens perspektiv bör beaktas och olika undersökningsmetoder bör användas.

I intervjuerna diskuterades också intressekonflikter. Dessa kunde ske på flera nivåer. Tidspress och splittrande arbetsuppgifter var uppenbart (se avsnitt 2.6.1). Även ansvarsfördelningen mellan kommuner och Vägverket kunde skapa vissa konflikter (se avsnitt 2.6.2). Tillträde till skolor var inte alltid lätt och vissa skolor hade en övertro på trafikundervisningens effekt och misstro till att åstadkomma miljöåtgärder. En annan konflikt som måste tacklas, var markägares och näringsidkares krav. Som påpekats, är inte barn en homogen grupp, så även mellan barn måste kompromisser ske vad gällde deras skolvägar. En svårighet var också brist på acceptans för kvalitativa istället för kvantitativa mått som redskap för utvärderingar.

En stor del av BKA tilldelades konsulter, vilket berodde på övrig arbetsbelastning hos såväl projektledare som barnsamordnare. Här var det viktigt att konsulterna var väl insatta i Vägverkets policy, och som tidigare nämnts, var Värderingsunderlaget ett hjälpmedel för detta. Barnsamordnarna, som hade som uppgift att bevaka barnperspektivet, var bitvis bekymrade att konsulterna inte alltid besatt den barnkompetens som var nödvändig för att genomföra en BKA. De var också bekymrade över den egna praktiska kompetensförlusten, eftersom konsulterna var mer operativt aktiva i BKA arbetet. Konsulterna fick således en kompetens som barnsamordnarna var angelägna att också besitta. Som också tidigare påpekats, var de bekymrade över att enbart produkter redovisades

och att inte tid fanns för att problematisera kring BKA arbetet som var i ett utvecklingskede.

3.4 Skolans trafiksäkerhetsarbete – från beteendeträning till lärande i hållbar utveckling

Barns möjligheter att klara den ökade trafiken har skapat ett behov av ett förnyat innehåll och arbetssätt för studier av exempelvis trafikfrågorna i skolan. De senaste åren har forskning (Björklid, 1998) samt Vägverket och Skolverket (2000) visat att traditionell trafikundervisning med inriktning mot beteendeträning och trafikregler bör ersättas med studier, som syftar till att eleverna utvecklar insikter och förståelse samt ser mönster och sammanhang i hur samhället är uppbyggt och hur trafiksystemen fungerar. Skolans arbete med trafik, miljö och samhällsplanering ska främst handla om att ge eleverna samhälleliga och ekologiska insikter och kunskaper om hur vi skapar ett långsiktigt hållbart transportsystem och ett långsiktigt hållbart samhälle (jfr också prop. 2005/06:160). Begreppet trafikundervisning bör därför bytas ut mot studier i trafik, miljö och samhällsplanering. Samhällets mål för trafik- och miljöfrågor och samhällsplanering har samma inriktning (jfr Trafikutskottets betänkande 2000/01:TU13). Studier i när-samhället ger elever möjligheter att undersöka och ta ställning till olika frågor i naturliga sammanhang. Nuvarande läro- och kursplanerna ger stora möjligheter att utforma mycket varierande lärandesituationer.

3.4.1 Läroplanen stödjer närmiljöstudier

Enligt läroplanen (Lpo94) tillhör trafik- och miljöfrågor de större kunskapsområden som skolan har ett särskilt ansvar för att samordna, så att eleverna får möjlighet att uppfatta dem som en helhet. Sådana kunskapsområden bör enligt läroplanen integreras i undervisningen i olika ämnen. Läroplanen (Lpo 94) tar vidare upp vikten av trygghet och trivsel i skolmiljön och betydelsen av elevernas delaktighet i miljön. Alla som arbetar i skolan ska samverka för att göra skolan till en god miljö för utveckling och

lärande (s. 14). Vidare ska alla som arbetar i skolan främja elevernas förmåga och vilja till ansvar och inflytande över den sociala, kulturella och fysiska skolmiljön (s. 15). Rektor har ett särskilt ansvar för utformningen av skolans arbetsmiljö och integreringen av ämnesövergripande områden som exempelvis miljö och trafik (s. 19). Skolan ska sträva efter att varje elev visar respekt och omsorg för såväl närmiljön som miljön i ett vidare perspektiv (s. 10). Genom ett miljöperspektiv får de möjligheter både att ta ansvar för den miljö de själva direkt kan påverka och att skaffa sig ett personligt förhållningssätt till övergripande och globala miljöfrågor. Undervisningen ska belysa hur samhällets funktioner och vårt sätt att leva och arbeta kan anpassas för att skapa hållbar utveckling (s. 8). Detsamma sägs i Läroplanen för förskolan (Lpfö 98). Arbetslaget ska ge barn möjlighet att lära känna sin närmiljö och de funktioner som har betydelse för det dagliga livet samt få bekanta sig med det lokala kulturlivet (s. 14).

Forskare, som studerat barns beteende i den byggda miljön, har sedan lång tid tillbaka kommit till den slutsatsen att barn och ungdomar måste bli mer delaktiga inom forskning och beslutsfattande processer om deras egna miljöer, eftersom barnen är de mest kvalificerade att göra bedömningar av sin närmiljö. Ett första steg till medinflytande vid förändring av den egna miljön är att ha kunskap om den, men också att förhålla sig aktiv till den – dvs. att under säkra former kunna röra sig ute på egen hand, leka och utforska sin närmiljö. I England och även i Sverige har man arbetat med s.k. miljöpedagogik (environmental education) eller närmiljöstudier (se Lundström och Nordström, 2001) vilket innebär att barn själva studerar och ger information om sin närmiljö. Lärarnas roll är att vara en länk mellan barn och planerare. De vuxna kan lära barnen att placera in sina kunskaper i ett sammanhang och de kan i sin tur lära av barnen genom att de lyssnar på deras synpunkter. Barns medverkan i beslut om sin miljö är en förutsättning för deras förståelse för demokratin som samhällsform. Det är inte bara utvecklande för barn och unga utan också utvecklande för samhället, förutsatt att barns och ungas synpunkter respekteras. Såväl läroplanerna som Barnkonventionen (art.12) betonar barns rätt till ansvar och inflytande över sin egen miljö – såväl den sociala och kulturella som den fysiska.

Vägverket (2005:27) påpekar att studieområdet trafik, miljö och samhällsplanering skiljer från de flesta andra genom att det direkt berör barnens liv och hälsa och genom att knyta an till den aktuella verkligheten. Under den tidsperiod som vägplanering och vägbyggnad pågår kan skolan utnyttja Vägverkets experter på området. En unik möjlighet erbjuds skolpersonal och elever att lära sig hur trafiksystemet fungerar och att bli delaktiga i planeringen av skol- och fritidsvägar. Närmiljön rätt utnyttjad är kanske det bästa läromedlet för små barn.

3.4.2 Forska och lära i närsamhället

Vägverket har under lång tid gett stöd till olika utvecklingsarbeten inom skolan. Under åren 1992-1999 bedrev Vägverket projektet *Forska och lära i närsamhället* i drygt 400 skolor med syfte att stödja och stimulera arbetet med trafikfrågor i skola och barnomsorg. Tanken var att ge exempel på arbetssätt och innehåll, som kunde bidra till att studier av närsamhället kändes intressanta och relevanta för undervisningen. Det övergripande målet var att eleverna därmed får möjligheter att utveckla kunskaper och insikter om hur samhället är uppbyggt och hur trafiksystemet fungerar, att eleverna utvecklar sin kompetens för att kunna delta i ett samhällsarbete där brukarnas inflytande och ansvar blir allt viktigare samt att aktivt påverka eleverna så de kan, vill och vågar delta i arbetet med att förbättra sitt närsamhälle (Gummesson och Gummesson, 1998). Det långsiktiga målet i detta arbete var att minska trafikens risker. Genom att ta vara på barnens erfarenheter, utifrån barnens egna perspektiv, kan närmiljön och trafiksituationen förändras. Då barnen kommer i kontakt med den demokratiska beslutsprocessen, lär de sig att det är möjligt att påverka den (Gummesson och Larsson 1994). Utformningen av *Forska och lära i närsamhället* stämmer väl med modellen för Barnkonsekvensanalys.

Inom *FOLK-projektet*, Pedagogiska Institutionen vid Stockholms universitet har Birgitta Qvarsell m.fl. (1998) bedrivit enkät- och fallstudier i ett antal skolor som var engagerade i Vägverkets projekt *Forska och lära i närsamhället*. Det empiriska materialet gav intressanta exempel på både elevinflytande i skolan och barns

deltagande och möjlighet till inblick i den samhälleliga beslutsprocessen. Forskarna pekar på att eleverna tycktes ha fått chans att lära sig demokrati genom att vara i demokratin, utövat inflytande och deltagit i försök att förändra närsamhället (istället för att lära sig om demokrati.). Ibland lyckades dessa försök ibland inte. ”Men att inte alltid få igenom sina förslag är ju också en del av den demokratiska processen” (s 74).

Barnen gjorde undersökningar i den egna miljön, och ställde frågor om dess utformning. I arbetssättet låg också möjligheter att komma i dialog med samhällsplanerare och myndigheter. Eleverna gick varandras skolvägar, fotograferade, videofilmade och ritade ut dessa skolvägar på kartor. De mätte avstånd – ibland illustrerade med stapeldiagram, studerade siktförhållanden, gjorde hastighetsmätningar mm. Eleverna identifierade faror i närsamhället, till exempel hårt trafikerade gator nära skolor, lekplatser och långa skolvägar, parkeringsplatser, varutransporter på skolgårdar och dålig skyltning. Lärare berättade att de blivit förvånade över att barnen såg andra faror än de själva när de hade gått runt på skolgården och i närsamhället. Barnen hade även sinsemellan olika föreställningar vad som var farligt. Eleverna önskade och föreslog cykelbanor, sänkta hastigheter för bilar, vägbulor, avstängning av gator, åtgärder för bättre sikt längs skolvägarna, övergångsställen, trafikljus. De försökte nå förändringar genom bland annat brev och inbjudningar till beslutsfattare, utställningar och andra redovisningar. Eleverna hade kontakt med politiker och tjänstemän, massmedia, föräldra-, mor- och farföräldrar, föreningsaktiva, boende med flera. Det fanns också många exempel på att eleverna lyckades driva igenom förändringar i trafikmiljön. Det kunde röra sig om avstängda gator, sänkt hastighet, vägbulor, cykelbanor eller åtgärder för att förbättra sikten för både barnen och bilisterna.

Vissa skolor arbetade tematiskt tidigare, vilket inte är nytt för skolan. Närsamhället fungerade väl som tema genom att det underlättade ett forskande arbetssätt och samarbete över ämnesgränser. Det medgav många olika arbetsformer – eleverna ritade, skrev, intervjuade, fotograferade, videofilmade, mätte. Närsamhället är tillgängligt – det är lätt för eleverna att gå ut i det

samhälle som ska beforskas och samla in det material som behövs, enligt forskarna.

Qvarsell m.fl. (1998) menar att närsamhället kan betraktas som ett generativt tema – det är öppet, outtömligt och genererar ständigt nya frågor och nya möjligheter till att lära. Trafiken är en del av närsamhället och också ett generativt tema. Att lära om trafiken kan innebära att man ställs inför nya frågor. Studier av trafikmiljön, exempelvis en väg, väckte frågor om demokrati. När barnen upptäckte en fara i trafikmiljön ville de påverka. Det ledde till frågor och kunskap om vem som var ansvarig för och bestämde om trafikmiljön. Trafikmiljön kunde vidare leda till frågor och kunskap om framkomlighet och transportbehov i ett historiskt perspektiv. Hur tog man sig fram förr? Vilka fordon fanns? Vilka vägar fanns? Trafiksystemet inbjöd också till frågor om miljön och naturen. Men även det omvända kunde märkas – andra företeelser i närsamhället kunde generera frågor om trafiken. Närsamhället och trafiken kan alltså fungera ömsesidigt generativt.

Enligt lärarna hade projektet bidragit till barnens lärande genom att de dels blivit mer uppmärksamma på företeelser i sitt närsamhälle dels fått ökat ansvarstagande och vilja att påverka och besluta. Barnen hade tagits emot väl, mötts med respekt och intresse när de gick ut i samhället. Detta innebar inte alltid att de fick igenom sina krav på förändringar eller att den kommunala beslutsapparaten varit särskilt snabb.

3.4.3 Hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling blev allmänt känt genom arbetet inom Brundtlandkommissionen som FN tillsatte i mitten av 1980-talet. Brundtlandkommissionen definierade hållbar utveckling som ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (WCED, 1987:8). Det är denna vida definition som nått störst acceptans världen över. Detta betyder att hållbar utveckling handlar om mänsklighetens gemensamma ansvar att skapa solidaritet mellan män och kvinnor, folkgrupper och länder och mellan de som lever i nutid och kommande generationer. Av tradition har hållbar utveckling till största del behandlat miljö-

frågor och ofta utifrån en naturvetenskaplig bas. Men idag har det skett en vidareutveckling och en bärande princip i arbetet för en hållbar utveckling är att ekonomiska, sociala och ekologiska processer är integrerade och att frågorna bör behandlas ur ett helhetsperspektiv. Sett utifrån ett barnperspektiv kan dessa olika processer innebära konflikter mellan olika intressenter.

De övergripande målen för transportpolitiken är att åstadkomma ett transportsystem som är miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart och som på sikt uppfyller delmålen om tillgänglighet, transportkvalitet, säker trafik, god miljö, regional utveckling och ett jämställt vägtransportsystem. I avsnittet *Transportsystem för hållbar tillväxt och regional utveckling* skriver man i prop. (2005/06:160) att ett väl fungerande transportsystem är viktigt för att skapa tillgänglighet för barn och ungdomar. Det är viktigt att de risker som finns bl.a. ur ett jämställdhets- och barnperspektiv samt för miljön, beaktas och hanteras.

Begreppet hållbar utveckling är numera etablerat i vetenskapliga och politiska sammanhang. Det innebär att samhällets nödvändiga behov av utveckling på olika områden inte får ske på bekostnad av kommande generationers rätt till ett gott liv; vidare, att nutida medborgare inte får låta framtidens medborgare betala vad vi förbrukat i form av natur- och humanresurser.

3.4.4 Hållbar utveckling i ett barnperspektiv

Utemiljön är en viktig del av barns utvecklingsmiljö. En utvecklande och säker fysisk miljö behöver alla människor för fysisk hälsa och mentalt välbefinnande. För barn har detta en avgörande betydelse i och med att fysisk miljö skapar platser för barns utveckling, identitet och inlemmande i samhället. Hållbar utveckling utifrån ett barnperspektiv utgår från att barn får egna erfarenheter av fysisk miljö och därmed har möjlighet att bilda sig egna uppfattningar och värderingar om betydelsen av fysisk miljö för dem själva och andra människor, liksom för djur och växter – detta utifrån deras givna sociala och kulturella förutsättningar. Ett

hållbart samhälle måste erbjuda barn och ungdomar möjligheter till individuell utveckling med inflytande och delaktighet som grund. I olika nationella och internationella dokument framförs barns och ungas rätt till delaktighet och inflytande (se Barnkonventionen art 12). I olika studier visas på barns utsatthet, men också deras klarsyn och kreativitet när det gäller deras egen framtid - om de tillåts komma till tals och bli delaktiga i sitt samhälle (jfr Hart 1997).

Agenda 21 förstärker barns och ungas rätt att delta. Kapitel 25 i Agenda 21 har rubriken *Barns och ungdomars roll för hållbar utveckling* och slår fast att barns och ungas deltagande i beslutsprocessen på miljö- och utvecklingsområdet är avgörande för att Agenda 21 ska lyckas på lång sikt. Engagemanget och arbetet lokalt är särskilt viktigt och är en förutsättning för att förverkliga Barnkonventionen. Barnets rätt till goda uppväxtvillkor och Agenda 21:s handlingsplan för en hållbar utveckling hänger ihop och är varandras förutsättning. Barnens medverkan är avgörande för att skapa en hållbar utveckling.

Hållbar utveckling från ett barnperspektiv förutsätter ett långt perspektiv – tillbakablickande och framåtblickande med fokus på samspelet individ och miljö. Barn har inte bara ett livsvärldsperspektiv dvs. en värld de lever i, har erfarit och känner till utan de har också ett framtidsperspektiv med önskningar och tankar. Det innebär givetvis ingen motsättning mellan ett ”här och nu” perspektiv och ett ”framtidsperspektiv”. Det samspel – mellan barn och fysisk, social och kulturell miljö – som sker nu, kommer att återverka på det framtida samhället inte minst vad gäller hållbar utveckling.

3.4.5 Hållbar utveckling i ett folkhälsoperspektiv

Regeringen har föreslagit elva målområden för folkhälsan (prop. 2004/05:150). Flera av dessa målområden har direkt bäring på Vägverkets arbete med barnkonsekvensanalyser. Målområde 1 handlar om *delaktighet och inflytande* i samhället. Möjlighet till delaktighet och inflytande är kärnfrågor för ett demokratiskt

samhälle och har visat sig även påverka folkhälsan. Målområde 3 behandlar *trygga och goda uppväxtvillkor*, vilket är avgörande för barns och ungdomars hälsa och för folkhälsan på lång sikt. Målområde 5, *sunda och säkra miljöer och produkter* är mycket brett och omfattar vitt skilda typer av miljöer och exponeringssituationer. Målområde 9 handlar om ökad *fysisk aktivitet*. Fysisk aktivitet är en förutsättning för en god hälsoutveckling. Målet för de samlade insatserna inom detta område är att samhället utformas så att det ger förutsättningar för en ökad fysisk aktivitet för hela befolkningen. Detta ska främst ske genom insatser som bland annat stimulerar till mer fysisk aktivitet i förskola, skola och mer fysisk aktivitet under fritiden.

Statens folkhälsoinstitut (se t.ex. Schäfer Elinder och Faskunger, 2006) framhåller att vår förbrukning av energi huvudsakligen beror på fysisk aktivitet som inte har med schemalagd motion och idrott att göra. Den vardagliga fysiska aktiviteten, som att promenera eller cykla och leka står för den största delen av den totala energiförbrukningen under en vecka. I dag kommer ständigt nya larmrapporter om att barns hälsa försämras, att barn blir fetare och rör sig för lite. Problemet läggs ofta på barnet, det är barnet som ska ändras på. Mer fruktbart är att i stället reflektera över vilka möjligheter barn och ungdomar ges att röra på sig i vardagen utan krav på prestationer som ska bedömas. Många barn och unga i dag är aktiva och deltar i idrottsaktiviteter i större omfattning i dag än tidigare. De som inte är särskilt aktiva blir allt mindre aktiva. Deltagande i idrott och annan fysisk aktivitet på fritiden varierar och skiljer sig beroende på barnets/den unges sociala bakgrund, mellan olika åldrar, kön, kulturer och mellan barn med olika fysiska förutsättningar etc. Det är viktigt att skolans arbete med fysisk aktivitet, för att bli hållbart över tid, blir en del i arbetet med att skapa en miljö som främjar lärandet (U2003/1020/S).

Trafikutskottet (TU 2000/01:TU13) påpekar att barns möjligheter att leka och utforska sin omgivning har minskat efterhand som biltrafiken ökat. Barnen är i högre grad än vuxna beroende av sin utemiljö. De behöver för sin utveckling kunna utforska och röra sig fritt i sin närmiljö. De måste också på ett säkert sätt kunna ta sig till skolan och andra aktiviteter. Den ökande bilismen har i

flera avseenden begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Flera internationella undersökningar visar att barn i dag har mycket mindre frihet att utforska sitt närsamhälle än för ett antal decennier sedan (se Björklid 2002 för översikt). Barn förr i tiden kunde leka runt husen utan tillsyn av vuxna. I dag övervakar föräldrar sina barn mer och högre upp i åldrarna. Barnens rörelsefrihet beror till stor del på föräldrars uppfattning om den fara deras barn utsätts för i trafikmiljön. Det innebär att föräldrarna anpassar beteendet till den upplevda risknivån. I trafikerade områden föredrar således föräldrarna att begränsa barnens rörelsefrihet för att skydda dem mot risken att bli skadade i en trafikolycka. Det innebär t.ex. att barnen är äldre innan de får röra sig i närmiljön på egen hand (a.a.).

Som påpekats tidigare, framhålls i Vägverkets policydokument att vid alla beslut som rör barn ska barns fria rörlighet, tillgänglighet, miljö, hälsa och säkerhet beaktas. Enligt *Strategisk plan för Vägverket 2005-2014* ska Vägverket under perioden bidra till att öka barnens rörelsefrihet och säkerhet genom åtgärder som gör det möjligt för barn att på egen hand förflytta sig tryggt och säkert till målpunkter i sin omgivning (Vägverket 2004: 200).

I ett regeringsuppdrag framhåller Statens Folkhälsoinstitut och Livsmedelsverket (2005) att fysisk aktivitet hos barn bidrar till fysisk utveckling, upprätthållande av energibalans, välbefinnande, benhälsa och rörlighet. Samtidigt är fysisk aktivitet viktigt för lek och rekreation, inläring av motoriska och sociala färdigheter och utvecklande av kreativ förmåga. Det rekommenderas att barn dagligen bör ägna 60 minuter åt måttligt intensiv fysisk aktivitet, varav två pass per vecka bör innehålla aktiviteter som anstränger kroppens skelettben, ger muskelstyrka och rörlighet.

I regeringens proposition *Svenska miljömål* (prop. 2004/05:150) påpekas att barn har begränsade möjligheter att påverka sin miljö och hälsa. Därför är det viktigt att samhället tar ansvar för att säkerställa att barn får en bra miljö att leva i och en god hälsa. Det är nödvändigt att mer kunskap tas fram om barns miljö och hälsa. Regionala och socioekonomiska skillnader i hälsa hos barn måste uppmärksammas i ökad utsträckning. Man skriver vidare att barn

behöver röra på sig för att må bra och för den fysiska och mentala utvecklingen. Därför är det betydelsefullt att de har tillgång till grönområden och områden för fysisk aktivitet, särskilt i storstäderna. Det är viktigt vid planering av stadsmiljön att inte skapa ”barriäreffekter” som begränsar barns rörlighet. En god miljö och god hälsa hos barn är därför inte bara viktigt för individen utan också för den samhällsekonomiska utvecklingen. Regeringen anser att barns miljö och hälsa ska ses i ett hållbarhetsperspektiv. Regeringen redovisade i maj 2004 propositionen *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik* (prop. 2003/04:160). I propositionen framgår att barn ska tillförsäkras goda möjligheter att förflytta sig och kunna resa säkert. Utformningen av trafiksäkerhetsåtgärder ska styras av barns och andra utsatta trafikgruppers behov av trafiksäkerhet.

Hälsokonsekvensbedömningar (HKB) innebär att bedöma/förutsäga hälsokonsekvenser av politiska förslag, speciellt utanför hälsosektorn. Syftet är att påverka den politiska beslutsprocessen till fördel för folkhälsan. Den nya folkhälsopolitiken betonar att beslut och prioriteringar som görs utanför hälsosektorn, har stor betydelse för att uppfylla det övergripande målet med folkhälsopolitiken – att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa för alla. I rapporten *Fysisk aktivitet och folkhälsa* från Folkhälsoinstitutet (Schäfer Elinder och Faskunger 2006) framhålls bland annat vikten av hälsokonsekvensbedömningar av transportpolitiska beslut som en påverkbar faktor av betydelsen för fysisk aktivitet. Man anser att en HKB borde komplettera MKB och dessutom ingå som obligatorisk del inom alla utbildningar som rör samhällsplanering.

3.4.6 Lärande i hållbar utveckling

I olika dokument framhålls att såväl hållbar utveckling som lärande *för* hållbar utveckling ska vidareutvecklas liksom att FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) ska beaktas. Barnens bästa ska sättas i främsta rummet. FN har vidare deklarerat att utbildning för hållbar utveckling ska vara ett hög-prioriterat område från år 2005 till år 2014 och omfatta alla ämnesområden från förskola till folkbildning.

Utbildningsfrågorna var inte framträdande i Brundtlandrapporten, men i handlingsprogrammet från världstoppmötet i Rio de Janeiro är de i centrum. Hela kapitel 36 i Agenda 21 ägnas åt dem. Där skriver man bland annat att utbildning är avgörande för att främja hållbar utveckling och förbättra människors förmåga att lösa miljö- och utvecklingsproblem. Både formell och icke-formell utbildning är nödvändig för att ändra människors attityder så att de kan bedöma och lösa de problem som hör samman med hållbar utveckling. Den är också av avgörande betydelse för att uppnå medvetande om betydelsen av miljö och etik, värderingar, attityder, färdigheter och beteenden som är förenliga med hållbar utveckling och för att allmänheten effektivt ska kunna delta i beslutsprocessen. För att vara effektiv bör utbildning om miljö och utveckling omfatta dynamiken i såväl den fysiska/biologiska, sociala och ekonomiska miljön som människans utveckling och ingå i samtliga ämnen och vetenskapsgrenar (SOU 2004:104).

Utbildningsministrarna från länderna kring Östersjön, Island och Norge kom år 2000 överens om att utarbeta en Agenda 21 för utbildning – Baltic 21E. I denna överenskommelse, kallad Haga-deklarationen, framhålls att utbildning är en viktig faktor för att främja hållbar utveckling och att aspekten hållbar utveckling ska integreras på alla nivåer av utbildningssystemet. Utöver en betoning av integrering av miljö-, ekonomiska och sociala aspekter förespråkas en utveckling av processorienterade och dynamiska undervisningsmetoder, som betonar vikten av kritiskt tänkande och demokratiska processer. Där understryks också vikten av en integrering av hållbar utveckling i skolans alla ämnen och en utveckling av hållbar utveckling som ett eget perspektiv (Myndigheten för skolutveckling, 2004). Som tidigare påpekats tar Lpo 94 upp dessa aspekter och skriver att genom ett miljöperspektiv får eleverna möjligheter både att ta ansvar för den miljö de själva direkt kan påverka och att skaffa sig ett personligt förhållningssätt till övergripande och globala miljöfrågor. Undervisningen ska belysa hur samhällets funktioner och vårt sätt att leva och arbeta kan anpassas för att skapa hållbar utveckling (s. 8). Detsamma sägs i Läroplanen för förskolan (Lpfö 98). Arbetslaget ska ge barn möjlighet att lära känna sin närmiljö och de funktioner

som har betydelse för det dagliga livet samt få bekanta sig med det lokala kulturlivet (s. 14).

Unesco har vidare i sin rapport till FN:s generalförsamling 2004 om genomförandet av FN-årtiondet för utbildning för hållbar utveckling angivit sex kännetecken för utbildning för hållbar utveckling (SOU 2004:104):

- *Ämnesövergripande och holistisk*: lärande för hållbar utveckling ska vara integrerad i hela läroplanen och inte utgöra ett separat ämne.
- *Värdegrundad*: det är centralt att de underliggande värderingarna görs uttalad så att de kan granskas, debatteras, testas och tillämpas.
- *Kritiskt tänkande och problemlösande*: skapa tillförsikt när man tar itu med dilemman och utmaningar mot en hållbar utveckling.
- *Metodpluralism*: ord, konst, drama, erfarenhet – varierad pedagogik ska forma processerna.
- *Deltagande beslutsfattande*: de lärande deltar i beslut om hur de ska lära sig.
- *Lokalt relevant*: utbildningen tar upp såväl lokala som globala problem på det språk som de lärande själva använder.

I en rapport från det internationella rådslaget *Learning 2004* ställs vidare frågor som:

- Hur kan lärare och politiker på alla nivåer uppmuntras att fokusera på lärandet för hållbar utveckling?
- Hur kan vi bygga upp ett långsiktigt tänkande trots beslutsfattares oftast korta perspektiv?
- Hur kan vi lära ut de stora världsfrågorna i ett skolsystem som är ämnesorienterat enligt traditionella mönster där tvärvetenskap inte har en självklar status?
- Hur kan vi gå från lärande om hållbar utveckling till lärandet *för* en hållbar utveckling?

I betänkandet *Att lära för hållbar utveckling* (SOU 2004:104) skriver man att lärande är en förutsättning för att människor ska kunna möta de utmaningar som världen står inför. Vad människor

lär sig och hur de omsätter det i handling är avgörande för om en hållbar utveckling ska bli möjlig. Följande karaktärsdrag behöver känneteckna utbildning för hållbar utveckling.

- Många och mångsidiga belysningar av ekonomiska, sociala och miljömässiga förhållanden och förlopp behandlas integrerat med stöd av ämnesövergripande arbetssätt.
- Målkonflikter och synergier mellan olika intressen och behov klarläggs.
- Innehållet spänner över lång sikt från dåtid till framtid och från det globala till det lokala.
- Demokratiska arbetssätt används så att de lärande har inflytande över utbildningens form och innehåll.
- Lärandet är verklighetsbaserat med nära och täta kontakter med natur och samhälle.
- Lärandet inriktas mot problemlösning, stimulerar till kritiskt tänkande och handlingsberedskap.
- Utbildningens process och produkt är båda viktiga.

I utredningen (a.a.) påpekas att lärare uttrycker osäkerhet inför hur perspektivet hållbar utveckling ska konkretiseras i pedagogisk verksamhet/undervisning och efterfrågar fortbildning. Man framhåller bl.a. att det informella och icke-formella lärandets betydelse för hållbar utveckling bör ytterligare belysas i utredningar. De lärandes motivation bör vara optimal för att resultatet ska bli gott, varför de uppgifter som studerande ställs inför behöver vara meningsfulla, autentiska och ingå i ett sammanhang.

En del av lärandet i utbildningsväsendet försvåras av att uppgifterna är berövade sitt naturliga sammanhang och sin äkthet. Det verklighetsbaserade lärande som utbildning för hållbar utveckling kräver är bristfälligt. Kontakterna med närsamhället är fåtaliga och glesa. Handlingskompetens är ett centralt begrepp i en utbildning för hållbar utveckling. Det inkluderar både kunskap om utvecklingen och vilja att påverka denna. Utbildningen för hållbar utveckling kan således inte stanna vid att ge individen kunskaper om tillstånden i världen utan måste även underlätta för individen att känna engagemang och vilja att handla för att påverka utvecklingen i en hållbar riktning. Utbildning för hållbar utveckling bör

syfta till att de lärande erövrar förmåga och vilja att verka för en hållbar utveckling lokalt och globalt (a.a.).

Lärande om hållbar utveckling syftar inte bara till att lära barn om hållbar utveckling utan också till att förbereda barnen till aktiva samhällsmedborgare för en hållbar utveckling. Näsman (2005) problematiserar kring detta utifrån ett rättighetsperspektiv och nyttoperspektiv. Hon påpekar att vuxnas framtidsfokus inte behöver överensstämma med barns uppfattning som mer grundas i situationen här och nu, även om också barn tidigt kan uttrycka en uppfattning om barndomen som en passage på väg mot vuxenlivet och se ett långsiktigt framtidsperspektiv som viktigt. Denna spänning kan illustreras då barns synpunkter ses som viktiga ur ett rättighetsperspektiv med det framtidsorienterade perspektivet att barnen är framtiden som argument. Det är barnen som får leva med konsekvenserna av de långsiktiga beslut som fattas och därför ska de tillfrågas. Barn kan på så sätt ses som representanter för framtidens vuxna och därmed underförstått få stå för de val dessa framtida vuxna skulle göra om de funnes här i dag. Barnen görs alltså delaktiga inte som barn utan som ställföreträdare för vuxna (a.a.).

Enligt Myndigheten för skolutveckling (2004) har lärande om hållbar utveckling, som begreppet beskrivs i nationella styrdokument och internationella överenskommelser, ännu inte fått något brett genomslag i skolorna. Begreppet är bekant men innebörden och innehållet tycks på de flesta håll inte ha realiserats i undervisningen.

Inger Björneloo (2007) konstaterar i en studie av 17 lärares beskrivning om hållbar utveckling att det inte räcker med att anlägga enbart ett miljöperspektiv om undervisning för hållbar utveckling. Lärares föreställning om hållbar utveckling har ett bredare perspektiv och handlar om ekologiska, ekonomiska och sociala frågor mer än enbart miljöundervisningen. Lärarna relaterar till hållbar utveckling om "mänskliga frågor" och vad som krävs för att människor ska kunna fungera i dagens samhälle (jfr också Jonsson, 2007; Magntorn, 2007).

3.4.7 Närsamhället som läromedel i ett hållbart utvecklingsperspektiv

Utbildning för hållbar utveckling handlar bl.a. om att eleverna ska utveckla en förmåga att använda både sociala, ekonomiska och ekologiska perspektiv för att belysa ett fenomen eller en händelse i vår miljö. Det bästa sättet att göra detta relevant för eleverna är att använda ett fenomen eller händelse där denna mångsidiga belysning faller sig naturlig (Myndigheten för skolutveckling, 2004).

Som tidigare nämnts, ska skolans arbete med trafik, miljö och samhällsplanering handla om att ge eleverna samhälleliga och ekologiska insikter och kunskaper om hur vi skapar ett långsiktigt hållbart transportsystem och ett långsiktigt hållbart samhälle. Det var också ett syfte med de pedagogiska metoder som användes i Vägverkets projekt *Forska och lära i närsamhället*. Vägverket (2005:27) ser det som angeläget att alla barn och unga inom förskola och skola ges möjlighet att genom studier i närsamhället delta i utbildning för en hållbar utveckling.

Myndigheten för skolutveckling (2004) framhåller i skriften *Hållbar utveckling i praktiken* att använda närsamhället som utgångspunkt för undervisningen. Därmed skapas en naturlig möjlighet att integrera sociala, ekonomiska och ekologiska perspektiv. Man listar ett antal punkter:

- Hållbar utveckling kopplas till elevernas vardagsmiljö
- Eleverna får tillfälle att i öppna och direkta möten med människor och omgivning utveckla sin kunskap
- Undervisningen kan skapa kopplingar mellan teori och praktik
- Eleverna kan koppla frågor kring hållbar utveckling till dels sina egna värderingar och handlingsmönster i vardagen, dels närmiljöns struktur och verksamheter

Detta motsvarar det arbete som Vägverket genomför i sina barnkonsekvensanalyser. I en kunskapsöversikt påpekar man (Vägverket, 2005:27) att genom att kartlägga problem i trafikmiljön och utarbeta förslag till förbättringar med särskild inrikt-

ning på trafikfarliga ställen, lär sig eleverna se och reflektera över den byggda miljön. De utvecklar på så sätt en miljömedvetenhet. De utvecklar dynamiska färdigheter som förmåga att ta initiativ och ta ansvar. Detta är viktiga förutsättningar för att få dem intresserade av en hållbar utveckling av vårt samhälle.

Skolverket (2004) har kartlagt trafikundervisningens omfattning och integrering i grundskolans olika ämnen och föreslår här hur arbetet med kunskapsområdet trafik kan förbättras och bli mer systematiskt i grundskolan. Man gör dock här ingen explicit koppling till lärande i hållbar utveckling. Utifrån kartläggningen föreslår Skolverket, efter samråd med Vägverket, hur arbetet med kunskapsområdet trafik kan förbättras och bli mer systematiskt i grundskolan och föreslår att:

- Regeringen tydliggör i vilken utsträckning kunskapsområdet trafik ska anordnas i grundskolan.
- Regeringen ger Skolverket i uppdrag att vid en framtida översyn av kursplanerna överväga att arbeta in mål för kunskapsområdet trafik.
- Regeringen ger i uppdrag åt Vägverket att marknadsföra befintligt material som stöder skolornas arbete inom kunskapsområdet trafik, eventuellt i samverkan med Myndigheten för skolutveckling.
- Regeringen initierar ett utvecklingsprojekt mellan olika berörda myndigheter/organisationer, med uppgift att ta fram stödmaterial för arbete med kunskapsområdet trafik, utöver det material som redan finns tillgå för skolorna.
- Regeringen uppdrar åt lärarutbildningarna att erbjuda kompetensutveckling och fortbildning till lärare inom det ämnesövergripande kunskapsområdet trafik.

Enligt regeringens beslut har Vägverket fått i uppdrag att, efter samråd med Myndigheten för skolutveckling och andra berörda aktörer, vidareutveckla stödet till skolans arbete med trafikfrågor (Vägverket 2007-02-14). I uppdraget har ingått att marknadsföra befintligt stöd och att ta fram en plan för hur stödet kan utvecklas.

Tre områden har framträtt som viktiga för att utveckla skolornas arbete med trafikfrågor:

1. Att bredda synen på kunskapsområdet trafik och koppla det till lärande för hållbar utveckling.
2. Att öka samverkan mellan aktörer som är aktiva i skolans arbete med trafikfrågor.
3. Att tydliggöra kunskapsområdet trafik i styrdokumentet.

Man skriver också att trafikfrågor som knyter an till barnens vardagsmiljö och de problem som barnen upplever kan vara ett sätt att konkretisera lärande för hållbar utveckling. Det ligger också i linje med läroplanens intentioner om att utgå från elevernas kunskaper och erfarenheter. Likaså knyter det an till intentionerna i FN:s konvention om barnets rättigheter och de nationella folkhälsomålen.

Vägverket föreslår:

- att regeringen ger Skolverket i uppdrag att arbeta in mål för kunskapsområdet trafik i kursplanerna.
- att regeringen ger Myndigheten för skolutveckling i uppdrag att, i samverkan med Vägverket, sprida information, stödmaterial och goda exempel kring skolans arbete med trafik och hållbar utveckling.
- att regeringen ger Myndigheten för skolutveckling i uppdrag att, inom ramen för sitt arbete med hållbar utveckling, samverka med Vägverket kring initiering, stöd och dokumentation av lokalt utvecklingsarbete kring trafik och hållbar utveckling.

Referenser

- Alexandersson, M. (1994). Fördjupad reflektion bland lärare – för ökat lärande. I: *T. Madsen (1994) (red.) Lärares lärande*. Lund: Studentlitteratur.
- Barbour, R.S and Kitzinger, J (Eds.). (2001). *Developing focus group research : politics, theory and practice*. London: Sage
- Barnombudsmannen*. Remissyttrande över Betänkandet (SOU 2000:1) En uthållig demokrati! (*Ju2000/770/D*)
- Barnombudsmannen* (2001). Barnets bästa – från vision till verklighet. Stockholm: Fritzes
- Barnombudsmannen* (2004). Mer plats för mindre medborgare. Barnperspektivet i statliga myndigheter 2003. Barnombudsmannen rapporter BR 2004:07
- Barnombudsmannens årsrapport 2006*. Röster som räknas. Barns och ungas rätt till delaktighet och inflytande. Stockholm: Barnombudsmannen.
- Bergström, M.& Holm, I. (2005). *Den svårfångade delaktigheten i skolan. Ett ungdomsperspektiv på hinder och möjligheter*. Linköpings Universitet
- Björklid, Pia (1985). "Drömmen om Elin". *Elevers medinflytande på lågstadiet (ELIN-projektet)*. Högskolan för lärarutbildning i Stockholm.
- Björklid, P.(1998). Barn som oskyddade trafikanter. I: A. Englund, m.fl. (red). *Trafiksäkerhet. En kunskapsöversikt*. Lund: Studentlitteratur. s 316-329
- Björklid, Pia. (2000) Medinflytande eller skendemokrati? I: *Boverket (2000). Unga är också medborgare – om barns och ungas inflytande i planeringen*. Karlskrona: Boverket. s. 21, 24-25

- Björklid, P. (2002). *Trafikmiljöstress i föräldraperspektiv*.
Lärarhögskolan i Stockholm. Institutionen för samhälle kultur och
lärande. Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik.
- Björneloo Inger (2007). *Innebörder av hållbar utveckling. En studie av
lärares utsagor om undervisning*. Göteborg studies in educational
sciences
- Boverket (2000)*. Unga är också medborgare – om barns och ungas
inflytande i planeringen. Karlskrona: Boverket
- BRUK – för kvalitetsarbete i förskola och skola*. Skolverket. (2001).
- Clark, Alison & Percy-Smith, Barry. (2006) *Children, Youth and
Environments 16(2)*, 2006 pp.1-9.
- Cooke, Bill & Kothari, Uma. (2004). *Participation: The New Tyranny?*
London: Zed Books.
- Ds 2007:9*. Ett uppföljningssystem för barnpolitiken. Slutrapport från
arbetsgruppen med uppgift att utveckla indikatorer för
barnpolitiken. Socialdepartementet.
- Ekonomistyrningsverket. (1999)* Barnperspektiv vid statliga beslut (Dnr
75-701/1999)
- Ellström, P-E. (1996). Arbete och lärande. *Stockholm: Arbetslivsinstitutet*
- Francis, M. & Lorenzo, R. (2002). Seven realms of children's
participation. *Journal of Environmental Psychology (2002) 22*, 157-
169
- Gummesson, M. (2007). *Barns säkra tillgänglighet till skolan*.
Institutionen för arkitektur. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola.
- Gummesson M. & Gummesson, M. (1998). *Närsamhället*. Borlänge:
Vägverket.
- Gummesson, M. & Larsson, T. (1994). *Barn – Trafiksäkerhet – Miljö. En
sammanfattning*. Borlänge: Vägverket

- Halldén, Gunilla (2003) Barnperspektiv som ideologiskt och/eller metodologiskt begrepp, *Pedagogisk forskning i Sverige nr 2 s 12-23*.
- Hart, R. (1997): *Children's participation: - from tokenism to citizenship*. Firenze: UNICEF international Child Development Centre: 41.
- Hedenquist, J-A (1999a). *Att genomföra en utvärdering – exempel från skolor och kommuner. Verktyg för utvärdering*. Skolverket.
- Hedenquist, J-A.(1999b). *Att utvärdera skolan. Verktyg för utvärdering*. Skolverket
- James, A. & Prout, A. (1990) *Constructing and Reconstructing Childhood*. London: Falmer Press.
- James, A., Jenks. C. & Prout, A. (1998). *Theorizing Childhood*. Polity Press: Cambridge.
- Johnson, V, Ivan-Smith, E. Gordon, G. Pridmore, P & Scott, P. (Eds.). (2003). *Stepping forward. Children and young people's participation in the development process*. London: Intermediate Technology Publications Ltd.
- Jonsson, G. (2007). *Mångsynthet och mångfald – Om lärarstudenters förståelse av och undervisning för hållbar utveckling*. Luleå tekniska universitet.
- Kitzinger, J. (1995). Qualitative research introducing focus groups. *Br Med J 311 p 299-302*
- Larsson, T. (2001). Värderingsunderlag för genomförande av barnkonsekvensanalys. *Vägverket PM 2001-12-17*.
- Lundström, M & Nordström, M. Red. (2001) *Att känna sin stad - barn och ungdomar upptäcker sin närmiljö*. Karlskrona: Boverket/Stadsmiljörådet.
- Läroplaner för det obligatoriska skolväsendet och de frivilliga skolformerna (Lpo94/Lpf98)*. Utbildningsdepartementet.
- Läroplan för förskolan (Lpfö 98)*. Utbildningsdepartementet.

- Magntorn, O. (2007). *Reading Nature: developing ecological literacy through teaching*. Linköpings universitet.
- Middleton, E. (2006). Youth Participation in the UK: Bureaucratic Disaster or Triumph of Child Rights? *Children, Youth and Environments* 16(2), 2006. pp 189-190
- Myndigheten för skolutveckling. (2004). Hållbar utveckling i praktiken. Så gjorde vi på vår skola. Stockholm: Liber Distribution.
- Mänskliga rättigheter. Konventionen om barnets rättigheter. *UD-info-skrift, september 2002*.
- Nigel, T. & O'Kane C. (1998). The Ethics of Participatory Research with Children. *Children & Society Volume 12 (1998) pp 336-348*
- Näsman, E. (2005). E. Barns perspektiv och perspektiv på barn som informanter. Bilaga 4 i *SOU 2005:88 Vräkning och hemlöshet – drabbar också barn*.
- Percy-Smith, B. (2006). From Consultation to Social Learning in Community Participation with Young People. *Children, Youth Environments* 16(2), 2006 pp 153-179.
- Qvarsell, B. Dovelius, J. & Eriksson, A. (1998). *Att forska och lära i närsamhället. Nya läromönster - nya arenor?* FOLK-projektet, rapport nr 1. Pedagogiska institutionen. Stockholms universitet i samarbete med Vägverket.
- Rapport från Barnombudsmannen 2001*. Båda är bäst, typ.
- Rapport från det internationella rådslaget "Learning 2004"* Elin Tiselius vice ordförande i Svenska ekodemiker 2004-2005
- Regeringens proposition 1997/98:182* Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnens rättigheter i Sverige.
- Regeringens proposition 2001/02:80* Demokrati för det nya seklet
- Regeringens proposition 2003/04:160* Fortsatt arbete för en säker vägtrafik.

- Regeringens proposition. 2004/05:150. Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*
- Regeringens proposition. 2005/06:160. Moderna transporter.*
- Regeringens skrivelse 2001/02:166. Barnpolitiken – arbetet med strategin för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter.*
- Regeringens skrivelse 2003/04:47 Utveckling av den nationella strategin för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter*
- Regeringsuppdrag att ta fram ett underlag till en handlingsplan om goda matvanor och ökad fysisk aktivitet. *Statens folkhälsoinstitut och Livsmedelsverket. Februari 2005.*
- Regionplane- och trafikkontoret (RTK) PM 5:2004. Barnperspektiv i regional planering – en kort kunskapssammanställning.*
- Riksrevisionen (2004). Barnkonventionen i praktiken. RiR 2004:30.*
- Roche, J. (1999). Children: Rights, participation and Citizenship. *Childhood 6 (4) pp 475-493.*
- Schäfer Elinder, L. & Faskunger, J. (red.). (2006). *Fysisk aktivitet och folkhälsa*. Statens Folkhälsoinstitut. R 2006:13.
- Skivenes, M. & Strandbu, A. (2006). A Child Perspective and Children's Participation. *Children, Youth and Environments 16(2), 2006 pp 10-27.*
- Skolverket. 2004. Dnr 01-2004:577. Redovisning av uppdrag om trafikundervisningen i*
- SOU 1997:116. Barnets Bästa i främsta rummet. FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige. Huvudbetänkande från Barnkommittén. Socialdepartementet. Stockholm: Fritzes*
- SOU 2000:1, En uthållig demokrati! politik för folkstyre på 2000-talet. Demokratiutredningens betänkande. Stockholm: Fritzes*
- SOU 2003:127. Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling. Slutbetänkande av Barnsäkerhetsdelegationen. Stockholm: Fritzes*

- SOU 2004:104*. Att lära för hållbar utveckling. Betänkande av Kommittén för utbildning för hållbar utveckling. Stockholm: Fritzes
- SOU 2005:77* Får jag lov? Om planering och byggande. Slutbetänkande av PBL-kommittén. Stockholm: Fritzes
- Stringer, E.T. 1999. *Action research*. Second edition. London: Sage Publications.
- Särskilt uppdrag att stödja och följa skolornas arbete med att genomföra ändringar som gjorts i Lpo 94 samt Lpf 94, i syfte att stärka skolans ansvar att erbjuda daglig och regelbunden fysisk aktivitet (*U2003/1020/S*).
- Trafikuskottets betänkande *2000/01:TU13*
- Trivector* (2006). Att kommunicera Barnsäkerhet. Intervjustudie med fjorton myndigheter – om kunskapen att kommunicera säkerhet med barn. Rapport 2006:1.
- WCED* (World Commission on Environment and Development) (1987). *Our Common Future*, Oxford University Press
- Wibeck, Victoria (2000). *Fokusgrupper: om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Lund: Studentlitteratur.
- Widell, L. 1999. *Att organisera utvärdering. Verktyg för utvärdering*. Stockholm: Skolverket.
- Vägverket* (1998). Nationell plan för vägtransportssystemet 1998-2007.
- Vägverket*(2003:37). Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalyser. Utgångspunkter för utveckling av barnperspektiv i beslutsunderlag.
- Vägverket* (2004:200). Barnkonsekvensanalys. Försök och erfarenheter.
- Vägverket* (2004-11-18) Kundgruppsdokument Barn och Unga.
- Vägverket*. (2005:27). Barnen och vägplaneringen. En kunskapsöversikt.
- Vägverket* (2005:37). Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen.

Vägverket (2007-02-14) Regeringsuppdrag: Att vidareutveckla stödet till skolans arbete med trafikfrågor. TR 40 A 2006:5840

Vägverket och Skolverket (2000). Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Borlänge: Vägverket.

Yin, R.K. (1993). *Applications of case study research*. London: Sage Publications