



Lärarhögskolan i Stockholm

Institutionen för samhälle, kultur och lärande

Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik

Pia Björklid

Tel: 08-737 55 73

E-mail: pia.bjorklid@lhs.se

Barns närsamhälle

Presenterat vid seminariet "Inspiration för skolans arbete med trafik- och miljöfrågor" den 16 augusti 2004.

Barns utemiljö – en lärande- och utvecklingsmiljö

Barn utvecklas genom att få kunskap. Det får de bl.a. genom att själva på egen hand utforska närmiljön – sitt eget grannskap. Och det gör de genom lek. Leken har en central roll i barns utveckling av såväl motoriska, emotionella, sociala som kognitiva färdigheter. Leken bär barnen med sig hela tiden – även i trafiken. Barns rätt till lek framhålls i Konventionen om barnets rättigheter (art. 31). Barn har inte bara behov av utvecklande miljöer – de har också rätt till det. Det här framhålls bl.a. av Barnsäkerhetsdelegationen (SOU 2003:127).

Lek är spänning och utmaning – trafik i barns närmiljöer innebär okalkylerade risker

Jag höll på att cykla in i en bil som åkte inne på gården, fast dom inte får åka in... Jag var väl fem, sex år – jag såg inte bilen – den kom från sidan. (Pojke 14 år)

Säkerheten är en bland flera aspekter av barns utemiljö. Att miljön skall vara olycksfri och säker är en självklarhet men långt ifrån tillräckligt. Andra viktiga aspekter gäller miljöns betydelse för barns hälsa, deras fysiska och sociala utveckling. Tillsammans i ett *helhetsperspektiv* skapar dessa aspekter en uppväxtmiljö för barn, som på olika sätt påverkar deras utveckling. Utemiljön är också barnens utvecklingsmiljö.

Barn är de främsta *brukarna* av utemiljön eller borde få vara det. De använder den inte enbart som transportsträcka utan också för lek, rekreation och samvaro med andra barn - när den möjligheten och erbjudandet finns. Utemiljön är en källa till inläring och utveckling – en informell lärandemiljö. Att leka kurra gömma, hoppa rep, hänga och klättra, sparka boll, bygga och konstruera eller bara cykla runt eller åka skateboard eller rullskridskor är ett utmärkt sätt för barn att utforska omgivningen och lära sig hur den fungerar.

Barn lekar och deras önskemål om lekplatser ser förvånansvärt lika ut oavsett var i världen de befinner sig. Barn leker helst i närheten av hemmet, i sin egen miljö. Men de vill inte stängas in på välplanerade "pedagogiska" och välordnade lekplatser. Barn vill inte bli segregerade. De vill vara en del av samhället. Barn leker överallt, oavsett om utemiljön är planerad för lek eller inte.

Studier visar att då man frågar barns själva, så föredrar de att förbättra kvaliteten och säkerheten av stadsmiljön i allmänhet än att anlägga lekplatser, för att de då kan röra sig mer fritt ute på egen hand och har möjlighet att leka där de själva vill. I en italiensk studie "Stadsbarnets behov" (Vercesi & Fortini 1996) där barn varit delaktiga i plane-

ringsprocesser av utemiljöer framkom att barnen (5-10 år) föredrog att förbättra kvaliteten och säkerheten av den urbana miljön i allmänhet snarare än att anlägga lekplatser, för att de då skulle kunna röra sig mer fritt ute på egen hand och möjlighet att leka där de ville. I andra studier från städer i Finland, Schweiz och Frankrike (Horelli, 1998) liksom i Sverige (Björklid, 2004) framkommer att trafiken upplevs som de största problemen i städer – detta utifrån barnens egna utsagor och perspektiv. Trafiken hindrar dem från att röra sig fritt och skapade oro. Ett annat problem är avgaser och buller. Då man leder in trafik i barnens lekrevir, krymper deras miljö och det påverkar barns aktivitetsmönster.

Tillgänglighet och rörelsefrihet

Hur tillgängligt är då närsamhället för barn? Det beror dels på miljön dels på egenskaper hos brukarna. Forskningsrapporter pekar på att orsaken till att olycks- och dödsfall för oskyddade barn i västvärlden beror på att barnens rörelsefrihet minskat. *Rörelsefrihet* för en grupp människor, exempelvis barn, innebär begränsad rörelsefrihet för andra, exempelvis bilister och vice versa.

Hur ser då barns rörelsefrihet ut i närsamhället? Det är något som väckt intresse såväl i Sverige som i internationella sammanhang. Forskningsrapporter pekar på att orsaken till att olycks- och dödsfall för oskyddade barn i västvärlden minskat, beror på att också barnens rörelsefrihet minskat. Föräldrar har blivit sina barns chaufför. Men studier visar också att detta beror var barnen bor.

En uppmärksamstudie i England (Hillman m.fl. 1990) för drygt tio år sedan, visade alarmerade siffror på att barns rörelsefrihet minskat. Endast 15% av sju till nioåriga barn fick gå utan vuxens sällskap till skolan 1990 – tjugo år tidigare hade ca 80% gjort det. Barnen skjutsas i större utsträckning. I Italien får endast 20-30% av tioåringar gå till skolan ensamma eller med kamrater. Nära hälften har aldrig gått ensamma för att göra ärenden (Prezza 2001).

Hur är det då i Sverige? I början av 80-talet (Spolander, 1985) var det 94% av de sju- nioåriga barnen som fick gå ensamma till skolan. År 2000 (Markör AB, 2001) var det 77%. Men det varierar med hur skolvägen ser ut och var barnen bor (Björklid, 2002). I ett trafikseparerat förortsområde fick 95% av barnen i åldern 7-9 år gå utan vuxensällskap till skolan, medan ca 80% fick det i ett villaområde; i ett innerstadsområde var det endast hälften av barnen som fick gå utan vuxens sällskap.

I villaområden måste barn dagligdags konfronteras med trafik och får gå och cykla i trafikerade miljöer fastän föräldrarna oroar sig. Men barnen skjutsas också – framför allt till skolan. Det gäller framför allt de yngsta skolbarnen.

Men då frågan ställdes direkt till barnen om de "skjutsades idag" var siffran lägre. Barnen skjutsas inte alla dagar (Björklid, 2001). Det är för övrigt en fjärdedel av skolbarnen som åker (skol)buss och det blir mer frekvent vid reslängder över 2 km (Thulin 2000).

Varför skjutsas då barnen?

Anledningen till att barn skjutsas i villaområdet i vår studie (Björklid, 2002), var att det inte fanns något utrymme längs gatan att promenera på. Förklaringen till att föräldrarna skjutsade i så hög grad även i det trafikseparerade förortsområdet var att de själva var på väg till arbetet med bil. Man hade ont om tid, det var lite långt att gå, man skjutsade de yngre barnen till dagis eller dagmamma.

Dagens småbarnsföräldrar lever i ett mycket tidskompakt samhälle. Så här förklarade en mamma i en enkät varför hon skjutsade sitt barn i ett 30-säkrat område (Björklid, 2001):

Det är två yngre syskon som ska lämnas på dagis vid skolan samtidigt. Det måste fungera praktiskt. Jag skjutsar barnen pga. säkerhet, tidsbrist och att det är på vägen till mitt jobb (använder bilen i jobbet)

Det absolut största utomhushotet mot barn i Sverige är trafiken. Även om rädslan för ”fula gubbar” finns, så var det i våra studier framför allt trafiken som bidrog till att barn inte fick gå ensamma till skolan.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att det är stora skillnader mellan olika skolor när det gäller andelen barn som åker bil till skolan (jfr Kommunförbundet 2001):

- Yngre barn åker oftare bil till skolan
- Barn i förorter åker oftare bil till skolan än barn i centrala staden
- Bilåkandet har ökat kraftigt de senaste 20 åren.

Då vi frågade hur föräldrarna kom till skolan då de själva var barn, så var det endast några procent som brukade skjutas (Björklid, 2001, 2002). Dessa föräldrar hade barn som var födda på 80- och 90-talet och var alltså själva barn ungefär på 60-talet.

Utemiljön – ett redskap för medinflytande

Barn utvecklas också genom att få påverka och ta ansvar för det som berör dem själva. Detta framförs i läroplanen (Lpo94) – framför allt i Barnkonventionen betonas barns rätt till medinflytande och ansvar (art. 12). Barn och ungdomar har – liksom vuxna – behov av och rätt till att påverka i frågor som är angelägna för dem. Det är inte bara utvecklande för barnen själva utan också för samhället, såvida samhället är öppet för förändringar och förnyelse. En förutsättning för barns inflytande och delaktighet är att deras kunskaper och erfarenheter erkänns och respekteras. Det kan omgivningen förstärka eller motverka.

Med hänvisning till Barnkonventionen talas idag om barnperspektiv och barns rätt till inflytande. Att ha ett barnperspektiv innebär 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 (SOU 1997:116).

Läroplanen ger skolorna stor frihet att välja arbetsmetoder. Det innebär att inte bara skolhuset och skolgården utan även närsamhället runt om skolan kan användas som ”rum för lärande”. Ett av läroplanens (Lpo 94) strävansmål är att varje elev ska få en inblick i närsamhället och dess arbets-, förenings- och kulturliv. De riktlinjer som anges är att alla som arbetar i skolan ska verka för att utveckla kontakter med kultur- och

arbetsliv, föreningsliv samt andra verksamheter utanför skolan som kan berika den som en lärande miljö. Läraren ska medverka till att utveckla kontakter med mottagande skolor samt med organisationer, företag och andra som kan bidra till att berika skolans verksamhet och förankra den i det omgivande samhället (s 17).

I skolkommitténs slutbetänkande (SOU 2002:121) påtalas vikten av att skolan öppnar sig mot närsamhället och verksamheter utanför skolan. Skolan kan fungera som ett kulturellt centrum i närområdet, bl.a. så att skolans lokaler utnyttjas av de omkringboende för aktiviteter som är viktiga för dem. Detta framhålls även av såväl svenska som nordiska pedagogikforskare. Skolan ska kunna fungera som en skola "mitt i byn" ett populärt begrepp från 1970-talets Danmark – en skola som är öppen utanför skoltiden och för verksamheter initierade av lokalbefolkningen eller skolan själv.

Såväl läroplanen som Barnkonventionen betonar barns rätt till inflytande över sin egen miljö. Läroplanen tar upp vikten av trygghet och trivsel i skolmiljön och betydelsen av elevernas delaktighet i miljön. "Alla som arbetar i skolan skall främja elevernas förmåga och vilja till ansvar och inflytande över den sociala, kulturella och fysiska skolmiljön" (Lpo94 s 15).

Även plan- och bygglagen (PBL) ger barn och unga rätt att delta i de samråd som lagen föreskriver. Erfarenheter visar dock att barn och ungdomar sällan kommer till tals. Barnsäkerhetsdelegationen (SOU 2003:127) föreslår en ändring i plan- och bygglagen att kommunen aktivt ska verka för att barn ges möjlighet att delta och att deras åsikter ska tillmätas betydelse.

Flera forskningsrapporter behandlar vikten av brukares inflytande på sin egen närmiljö. En förutsättning för detta är att ha kunskap om det man vill påverka och att det finns en beredskap hos beslutsfattare att ta emot denna kunskap och vilja till förändring.

Studier om miljö, trafik och samhällsplanering

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. 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 samhälls- och ekologiska insikter och kunskaper om hur vi skapar ett långsiktigt hållbart transportsystem och ett långsiktigt hållbart samhälle. 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).

Sedan lång tid tillbaka har forskare som studerat barns beteende i den byggda miljön 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 egen närmiljö. Ett första steg till medinflytande vid förändring av den egna miljön är att ha kunskap om den – m a o 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 t.ex. Gummesson m.fl. 1995; Vägverket och Skolverket, 2000; Boverket, 2000; Lundström & Nordström, 2001) vilket innebär att barn själva studerar och ger information om sin egen 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.

Under åren 1992-1999 bedrev Vägverket projektet *Forska och lära i närsamhället* i drygt 300 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 syftet var att stimulera barnens nyfikenhet och lust att lära om samhället och trafiken så att de kan, vill och vågar delta i arbete med att förbättra sin närmiljö (Gummesson, m.fl., 1995, Gummesson & 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 & Larsson 1994).

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*. 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, genom att ha *utövat* inflytande, *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. De identifierade farliga ställen, studerade siktförhållanden, gjorde hastighetsmätningar mm. Eleverna identifierade faror i närsamhället, till exempel hårt trafikerade gator nära skolor, lekplatser och längs 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.

Vid medinflytandeprojekt – speciellt då barn är involverade finns risker för skendemokrati. Ett exempel på detta är skolpatrullverksamheten och liknande aktiviteter – ett miljöproblem har omvandlats till en "pedagogisk" uppgift (se Björklid & Öberg, 1998).

Medinflytande – en fråga om maktfördelning

Ett synsätt som sammanfaller med grundläggande principer för ett demokratiskt samhälle är att betrakta medinflytande som en ansvars- och maktfördelning mellan medlemmarna i ett samhälle. Medinflytande blir då ett medel att reducera maktskillnader – ett bidrag till maktutjämning. Men det är viktigt att ge en tydlig innebörd av begreppet medinflytande.

I leken lär sig barnen inflytande och ansvarstagande. Mycket av leken består i samarbete och samplanering. Dessa samarbetsfärdigheter *övas*. Därigenom utvecklas barnen från att vara självcentrerade till att också kunna sätta sig in i andras perspektiv. De lär av varandra genom att möta olika uppfattningar om en situation. Det formella medinflytandet är däremot en *träning* i samarbetsteknik.

Sherry Arnstein – en amerikansk planerare – har använt sig av en ”delaktighetsstege” (Eight Rungs on a Ladder of Citizen Participation) för att demonstrera olika grader av inflytande i beslutsprocesser. Även om modellen är förenklad och inte rymmer alla graderingar som kan tänkas förekomma, så kan den tjäna som ett hjälpmedel för att klargöra vissa begrepp och uppmärksamma risker för skendemokrati – också då det gäller barn och ungdomar (jfr Björklid, 1985). Den tar upp tre nivåer av delaktighet: (1) medverkan, (2) medinflytande/medansvar och (3) medbestämmande.

De två nedersta pinnarna kan i realiteten innebära att deltagarna endast manipuleras eller sysselsätts. ”Information” ”konsultation” och ”legitimering” ger inte heller någon garanti för att en förändring kommer att ske. Deltagarna har en rådgivande funktion, men makthavarna bibehåller rätten att besluta. Stegens översta tre pinnar anger nivåer med alltmer ökad beslutanderätt med där det är fråga om medbestämmande (se bilaga).

Medverkan

Exempel på *manipulation* är då medborgare placeras i t.ex. rådgivande kommittéer. Tanken är att de ska ge sitt stöd eller utan vidare anamma vissa ställningstaganden. Medborgardeltagandet förvandlas till ett PR redskap för makthavarna. En sådan risk kan förekomma då barn inbjuds att sitta med i paneler vid konferenser och liknande, men på de vuxnas villkor. Barnen är inte vana vid sättet att kommunicera och kan därmed inte heller förbereda sig för situationen. Man lyssnar inte på dem men de applåderas och fotograferas. Ett annat exempel kan vara då vuxna anlägger vackra trädgårdar – låter barnen plantera några växter – och framställer för media att barnen själva har byggt och anlagt trädgården.

Sysselsättningsterapi är en form av delaktighet där människors maktlöshet anses bero på deras egen bristande kompetens. Risken för detta kan inträffa då barnen enbart ska *hjälpa till* med t.ex. gårdsstädning, men inte har något reellt inflytande över sitt ansvar. Det finns risk för "sysselsättningsterapi" vid medverkan av sådana praktiska uppgifter om inte bakgrunden och syftet med dessa klargörs för barnen. Det som man inte kan påverka eller vara med om att fatta beslut om, känner man inte heller så stort ansvar för. Att få bestämma om t.ex. en gårds utformning och bygga upp den tillsammans med andra (inklusive gårdsstädning) innebär ett mer meningsfullt och kvalificerat arbete. Därmed växer barnen in i ett ökat ansvar för en verksamhet och man förhindrar att arbetet begränsas till sysselsättningsterapi.

Medinflytande och medansvar

Att *informera* medborgare om deras rättigheter, ansvar och valmöjligheter är ett viktigt första steg mot medborgardeltagande. Men om informationen kommer för sent, ger det litet utrymme för förhandlingsmöjligheter och därmed inflytande.

Att såväl informera som att ta reda på medborgares åsikter – dvs. *konsultation* – är värdefulla steg mot verkligt inflytande. Vanligast är att rådfråga människor via attitydundersökningar grannskapsmöten eller offentliga utfrågningar. Om det inte leder till att medborgarnas angelägenheter och synpunkter beaktas är den formen av medinflytande ett hyckleri. Ett exempel kan vara då planerare ber barn att rita sin idealstad eller sin lekplats som underlag för planering. Teckningarna lämnas aldrig

tillbaka och barnen får heller aldrig veta om deras förslag kommit till användning och hur. Ett gott exempel på fostran till maktlöshet.

Termen *legitimering* eller *gisslan* använder Arnstein för att beskriva sådana tillfällen då viss representation från medborgarna förekommer, men där makthavarna sett till att representationen inte är tillräcklig för att hota den traditionella maktstrukturen. Enbart legitimering kan det finnas risk för då barn är representerade i olika råd och styrelser. Då ställs det höga krav på såväl vuxna som barn i fråga om kunskap och erfarenhet i sammanträdesteknik och demokrati så att medinflytandet inte begränsas till legitimering.

Medbestämmande

Vid *kompanjonskap* är makten omfördelad genom förhandlingar mellan medborgare och makthavare. Medborgarna har ofta i form av aktionsgrupper tagit sin del av makten och behåller den. Vid *delegerad makt* uppnås medbestämmande över en viss plan eller ett visst program.; vid *medborgarkontroll* leder medborgarna själva och ansvarar för vissa program eller institutioner.

Det är svårt att ge exempel – speciellt när det gäller yngre barn på det här självstyret. Men i sina egna lekar där barnen själva sätter igång bestämmer villkoren har de denna makt.

Hur gör man?

Medinflytande kräver ibland tekniker för att lösa problem, men med enbart tekniker uppnår man ingenting om attityderna till barn inte är baserade på en ömsesidighet i relationen. I alla undersökningar där eleverna har fått komma till tals betonar de vikten av en öppen och fungerande dialog mellan lärare och elever. Barn och ungdomar har ett stort behov av att bli sedda, bli lyssnade på, bli bemötta med respekt och tagna på allvar. Relationer med andra personer där ensidig respekt råder, leder till osjälvständigt handlande. Det viktigaste för att stimulera barns inflytande och ansvar är just inlevelse och ömsesidig respekt.

För att förverkliga och genomföra barnkonventionen ska bl.a. barnkonsekvensanalyser göras vid statliga beslut som rör barn. Dessutom ska barns och ungdomars inflytande och delaktighet i samhälls- och trafikplanering utvecklas. Det här pågår i vissa kommuner och Vägverkets regioner genomför sådana barnkonsekvensanalyser.

Barn är experter på sin egen omgivning och bör få inflytande över sitt eget närområde. Då ser man barnen som *subjekt* och aktörer och kunskapsproducerande. Men de bör också få ha rätten till att vara *objekt* – och då menar jag *objekt* för åtgärder där man planerar för barn att få vara barn – att få leka och röra sig fritt under säkra och utvecklande former.

Avslutning

För att sammanfatta, för det *första* måste trafiksäkerhet beaktas i ett helhetsperspektiv. Det räcker inte att utemiljön är säker. Den måste också kunna utmana. Den måste vara tillräckligt spännande att utforska. Promenaden eller cykelturen till skolan utan vuxens sällskap, ger barn möjligheter till egna upplevelser, möjligheter till egna erfarenheter

och en chans att lära av äldre kamraters mer avancerade lekar och aktiviteter. Barn, som skjutsas till och från skolan i bil, går miste om detta informella lärandet. Att miljön skall vara olycksfri och säker är en självklarhet - men långt ifrån tillräckligt. Barnen är de främsta brukarna av närmiljön.

För det *andra* måste risker för en negativ anpassning uppmärksammas. Det kan innebära att föräldrar och barn ser det som en självklarhet att man inte längre kan gå eller cykla utan måste använda sig av bilen - även då det gäller kortare sträckor. Genom att åka bil överallt missar man den spontana motion som cyklingen eller promenaden till skolan innebär. Det finns risk att såväl barn som vuxna anpassar sig till en miljö som är skadlig i det långa loppet - en anpassning till skadliga livsvillkor, vilket medför att hälsa och livskvalitet försämras.

Slutligen, för det *tredje*; ett sätt att undvika anpassning till skadliga miljövillkor och därmed uppnå livskvalitet, är att utnyttja rätten till medborgarinflytande. Barn är experter på sin egen omgivning och bör få inflytande över sitt eget närområde. Miljön bör anpassas till dem. Vi borde ge staden tillbaka till barnen. Ett första steg till medinflytande är att ha kunskap om det man vill påverka och det får barnen genom att under säkra former kunna röra sig ute, leka och utforska sin närmiljö.

Ett citat från en av våra studier (Björklid, 2001) beskriver hur en elvaårig pojke utforskar sitt närsamhälle:

Man bör vara 9 år för att få cykla. Då man är 8 kan man cykla med vuxen. I tvåan cyklade jag med mamma till skolan – sen ville jag att hon skulle möta mig. Idag var det regnigt så jag kunde inte cykla så jag åkte bil.

Hur lång tid till skolan? Det beror på vilken pigghet jag har. Är jag lite sjuk tar det en timme – är jag pigg tar det en halvtimme är jag normal tar det 45 minuter.

Så beror det på vilka tankar jag har på vägen hem. T.ex. om jag stannar och pratar med någon. Det beror på vilka vägar jag tar, jag brukar ibland ta olika vägar. Ibland går jag genom skogen... det är skönt att gå.

Svåra ställen? Att bilar aldrig stannar så man kan cykla över. Jag blir irriterad på bilar som bara kör förbi och inte låter en komma över... Jag stod typ 10 minuter typ – alla bilar bara körde förbi. Jag tycker inte om det – så då blir jag lite arg... Nu blir jag bättre och bättre på att vänta – jag börjar tåla det lite mer.

Jag cyklar till stan fast min mamma inte vill det. Jag brukar utforska lite i stan överallt. Ibland vill jag t.ex. ...där finns ett hus ...där – vad är det för ställe? Så åker jag upp till en skog och så där. Utforskar olika vägar.... en del vägar går lite snabbare runt om...(Pojke, 11 år)

Referenser

- Arnstein, S.R. (1969). A ladder of citizen participation. *The American Institute of Planners*, 4, 216-224.
- Björklid, P. (1985). "Drömmen om Elin". Elevers medinflytande på lågstadiet (Elin-projektet). *Rapport 7/1985 från Högskolan för lärarutbildning i Stockholm*. Barn- och Ungdomspsykologiska forskningsgruppen.
- Björklid, P. (1998). Barn som oskyddade trafikanter. I: *Anders Englund, m.fl. (red). Trafiksäkerhet. En kunskapsöversikt. Lund: Studentlitteratur. s 316-329*
- Björklid, P. (2001). "Bättre men inte tillräckligt bra." *En studie i ett barnperspektiv av demonstrationsprojektet "Nollvisionen på Öster"*. Lärarhögskolan i Stockholm.

- Institutionen för samhälle kultur och lärande. Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik.
- Björklid, P. (2002). Trafikmiljöstress i föräldraperspektiv. Lärarhögskolan i Stockholm. Institutionen för samhälle kultur och lärande. Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik.
- Boverket (2000). *Unga är också medborgare - om barns och ungdomars medinflytande i planeringen*. Karlskrona: Boverket
- Björklid, P. (2004). Children's access to and relationship with open space. Paper presented at the iaps 18:th conference at Vienna July 2004
- Björklid, P & Öberg, G (1998). *Skolpatruller. Ett 45-årigt provisorium*. Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik. Lärarhögskolan i Stockholm.
- Gummesson M. & Gummesson, M. (1998) *Närsamhället*. Vägverket.
- Gummesson, M. & Larsson, T. (1994) *Barn – Trafiksäkerhet – Miljö. En sammanfattning*. Borlänge: Vägverket.
- Gummesson, M. Gummesson, M & Larsson, T (1995). *Forska och lära i närsamhället*. Borlänge: Vägverket.
- Hillman, M, Adams, J, & Whitelegg, J. (1990). *One False Move... A study of children's independent mobility*. London: PSI
- Horelli, L. (1998). Creating child-friendly environments. Case studies on children's participation in three European countries. *Childhood 5:2 pp 225-239*.
- Kommunförbundet (2001). Trygga skolvägar*
- Läroplan för det obligatoriska skolväsendet, förskoleklassen och fritidshemmet (Lpo 94). Anpassad till att också omfatta förskoleklassen och fritidshemmet. Utbildningsdepartementet.*
- Lundström, M & Nordström, M (red.) (2001). *Att känna sin stad - barn och ungdomar upptäcker sin närmiljö*. Karlskrona: Boverket/Stadsmiljørådet.
- Mänskliga rättigheter. Konventionen om barnets rättigheter*. UD-info-skrift, september 2002.
- Markör AB. (2000). Kartläggning av barns tillgänglighet till skolan, en kvantitativ studie.*
- Prezza, M. et al. (2001). The Influence of Psychological and Environmental Factors on Children's Independent Mobility and relationship to peer frequentation. *Journal of Community and Applied Social Psychology, Vol. 11 (6) 2001 pp. 435-450*
- 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.
- SOU 1997:116. *Barnets bästa i främsta rummet*
- SOU 2002:121. *Skollag för kvalitet och likvärdighet. Betänkande av 1999 års skollagskommitté*. Utbildningsdepartementet.
- SOU 2003:127. *Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling. Slutbetänkande av Barnsäkerhetsdelegationen*.
- Spolander, K. (1985). Effekter av kampanjer, debatt och opinionsbildning? Förändringar i föräldrars omsorg om barnens trafiksäkerhet. Resultat från två rikstäckande undersökningar om barn i åldrarna 4-12. *VTI-rapport 296*. Linköping.
- Thulin, H. (2000). Resor till skolan. *KFB & VTI forskning/research 30/2000*
Trafikutskottets betänkande. 2000/01:TU 13.
- Vercesi, M. & Fortini, D. (1996). The UNICEF/Istituto degli innocenti "The needs of the urban child" project in Milan. Università degli Studi di Milano & Politecnico di Milano. (Unpublished paper)
- Vägverket och Skolverket (2000). *Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället*.

