



Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen

Titel: Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen

Författare: Margit Gummesson och Thomas Larsson

Layout och omslag: Jonas Gummesson

Omslagsbild: Sture Ytterberg

Publikation: 2005:37

ISSN: 1401-9612

Förord

Riksdagen har beslutat att FN:s konvention om barnets rättigheter ska genomsyra samhällets alla verksamheter. Olika aktörer ska samarbeta för att skapa en miljö för barnet som ger största möjligheter till överlevnad och utveckling. Barn ska ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem t.ex. utformningen av den fysiska miljön. Enligt Vägverkets policy för barn ska Vägverket arbeta inom vägtransportsystemet med FN:s konvention om barnets rättigheter som utgångspunkt.

Varje statlig myndighet ska ta hänsyn till konventionens grundläggande principer. Barns situation och faktorer som påverkar deras livsvillkor ska kartläggas. Principen om barnets bästa innebär att inför planering och beslut som rör barn ska prövningar av barnets bästa göras, dvs. en barnkonsekvensanalys (BKA) genomföras. Hur barnet påverkas av beslutet ska alltid utredas, redovisas och beaktas.

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.

Syftet med Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen är att ge stöd vid genomförande av BKA så att barns rättigheter och behov beaktas i vägplaneringsprocessen. Vägledningen vänder sig främst till beställare, projektledare och vägplanerare inom Vägverket samt konsulter som arbetar på uppdrag av Vägverket. Övriga målgrupper är tjänstemän inom kommunerna som arbetar med vägplanering samt övriga intressenter som vill få en uppfattning om vad en barnkonsekvensanalys innebär. Vägledning för BKA i vägplaneringen är en del i fem publikationer som ingår i projektet barnkonsekvensanalyser. Övriga publikationer är Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalyser (2003:37), Barnkonsekvensanalys – försök och erfarenheter (2004:200). Barnen och vägplaneringen – en kunskapsöversikt (2005:27) samt Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser – genom studier i närsamhället (2006:11).

Vägledningen har tagit fram av Vägverket sektion trafikant på uppdrag av Vägverkets huvudkontor. Den har utarbetats av Margit Gummesson och Thomas Larsson.

Torsten Bergh
HUVUDKONTORET
VÄGVERKET

Innehåll

VAD ÄR EN BARNKONSEKVENSANALYS?.....	5
Begrepp.....	5
Syfte och genomförande.....	5
Innehåll och omfattning.....	5
EN SÄKER OCH UTVECKLANDE UTEMILJÖ.....	6
Barns förutsättningar och förmåga i trafiken.....	6
En trygg och framkomlig skolväg.....	6
Bekväma och säkra cykelvägar.....	6
BARNPERSPEKTIV OCH BARNENS PERSPEKTIV.....	7
Barnets bästa i främsta rummet.....	7
Barns delaktighet i samhälls- och trafikplaneringen.....	7
FÖRSTUDIE OCH BKA – PLATTFORM FÖR FORTSATT ARBETE.....	8
Geografisk avgränsning.....	8
Probleminventering.....	8
Målpunkter och rörelsemönster.....	8
MODELL FÖR GENOMFÖRANDET AV BKA.....	9
Kartläggning.....	9
Beskrivning.....	9
Analys av konsekvenser.....	9
Åtgärder och redovisning.....	9
Utvärdering och uppföljning.....	10
SAMRÅD UNDER VÄGPLANERINGSPROCESSEN.....	11
Brukarinflytande i planeringsprocessen.....	11
Planerarna kan inbjuda till samråd med barnen.....	11
Skapa dialog med brukarna.....	11
Beprövade metoder vid genomförande av barnkonsekvensanalyser.....	12
Barns delaktighet genom representativ demokrati.....	12
LITTERATUR.....	13

Vad är en barnkonsekvensanalys?

Begrepp

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.

Syfte och genomförande

Syftet med (BKA) är att få ett allsidigt beslutsunderlag. Genom att integrera BKA – arbetet i planeringen säkras att hänsyn tas till barns behov vid t.ex. ett vägprojekt.

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.

Arbetet med BKA för ett vägprojekt

- ♦ inleds i samband med förstudie för projektet,
- ♦ bidrar till att identifiera och jämföra alternativ i en vägutredning,
- ♦ bidrar till att barnanpassa den valda lösningen, minska negativa konsekvenser och öka de positiva konsekvenserna för barn,
- ♦ ger dokumentation, kunskaper som beaktas vid beslut och i bygghandling och byggande med bl.a. uppföljning av effekter och konsekvenser när så behövs.

Arbetet med BKA inom vägsektorn har olika inriktning i olika planeringsskeden. Behovet av BKA bedöms efter om det är barns miljöer som berörs och om påverkan kan antas få effekter av betydelse.

Det finns flera alternativ för genomförande, redovisning och resultat av BKA. Den kan integreras där det är tillämpligt i den ordinarie förstudien, vägutredningen etc.

Ett annat sätt är att redovisa den som en särskild del eller i en bilaga. Vid beskrivning och redovisning av analysen ska det framgå hur man följt Vägverkets modell för barnkonsekvensanalys (Se s. 10).

Innehåll och omfattning

Den som genomför BKA måste ta reda på hur den planerade utformningen av projektet kan påverka barnen. Med ”barns miljöer” avses platser eller stråk där barn vanligtvis vistas eller rör sig idag och under överskådlig tid framöver. Innehåll och omfattning är beroende av de problem och frågeställningar som projektet aktualiserar.

Man måste i ett tidigt skede i planerings- eller beslutsprocessen fråga sig om beslutet eller åtgärden kommer att få direkta och påtagliga konsekvenser för barn. Varför åtgärden bedöms få eller inte få konsekvenser för barn bör alltid motiveras.

Vägverkets strategiska planerare, projektledare, konsulter m.fl. har olika kompetenser. För att kunna belysa och analysera dessa frågeställningar behöver ofta kontakter och samverkan med fackkompetenser inom kommunen ske.

Möjligheter att samverka med elever, lärare och föräldrar bör också tas till vara. Särskilt viktigt är ofta att beakta barnens säkerhet under tiden då åtgärder genomförs i vägmiljön.

En säker och utvecklande utemiljö

God tillgänglighet för barn betyder att barnen på egen hand ska kunna ta sig till sina målpunkter: skola, fritidsaktiviteter, kamrater osv. utan att utsätta sig för olycks- och hälsorisker och utan att de känner sig rädda eller måste färdas långa omvägar. Därför bör lokalsamhället planeras och organiseras utifrån en helhetssyn så att barnens behov av en trygg och säker miljö tillgodoses.

En säker och utvecklande uppväxtmiljö har stor betydelse för barns hälsa och liv. En miljö med stora brister och faror drabbar barnen dubbelt genom olycks- och hälsorisker och genom att föräldrarna alltid måste skjutsa barnen till skolan och andra målpunkter.

Barns möjligheter till att röra sig fritt och utforska i sin närmiljö är starkt begränsad i det moderna samhället. Bilismens utveckling har medfört stora risker för barns och ungdomars hälsa och bidragit till att minska barnens rörelsefrihet.

Bland barn och ungdomar svarar vägtrafiken för mer än hälften av dödsfallen i olyckor. De flesta barn bor i tätorter och där är trafiken den dominerande källan till utsläpp av hälsofarliga ämnen. Det finns en konflikt mellan biltrafikanter och oskyddade trafikanter.

Barns förutsättningar i trafiken

Inom vägtransportsystemet måste stor hänsyn tas till barns förmåga i trafiken. Barn saknar förutsättningar att vid alla tillfällen hantera trafikens risker.

Barn utvecklas genom erfarenhet och mognad. Barn har begränsningar både i syn som hörsel. De kan inte sprida sin uppmärksamhet – de ägnar sig åt en sak i taget. Medan vuxna trafikanter kan vara sakligt inställda, så är det omöjligt för barn – annat än tillfälligtvis – att komma från sin lekinställning. En av barnens största svårigheter i trafiken är att sätta sig in i bilistens tänkande och ta hänsyn till det.

Olycksrisken är stor för barn som korsar körbanan vid övergångsställe. Farliga platser är korsningar och runt parkerade bilar. Barnen inser inte faran i sådana miljöer. Bilisters brist på respekt för gällande regler, hastighetsöverträdelser, körning mot rött ljus osv. är stora riskmoment för barn (Björklid, 1997).

En trygg och framkomlig skolväg

En förutsättning för att barnen på egen hand ska kunna gå eller cykla till skolan är att skolvägen är säker och trygg. Det är viktigt att barnen inte behöver gå långa omvägar på grund av trafikerade gator eller järnvägar. Då finns risk att de genar över trafikfarliga platser.

En bra skolväg är gen, säker och utan barriärer. Barnen går eller cyklar gärna tillsammans med andra barn. De umgås, leker och pratar med varandra när de är på väg.

Ofta finns barriäreffekter i barnens omedelbara närhet genom att t.ex. bilparkeringar och trafikerade gator finns intill bostäderna. Barriäreffekten uteblir om det finns planskildheter och minskar om det finns hastighetssäkrade övergångsställen. Dessa passager bör ligga relativt tätt, annars tvingas de gående till långa omvägar. Tillgängligheten påverkas också av gång- och cykelvägarnas skötsel och underhåll.

Bekväma och säkra cykelvägar

Cyklende barn är särskilt beroende av en hög standard på skolvägarna. Det behövs fler och bättre cykelvägar och sammanhängande cykelstråk.

Barn som cyklar är särskilt känsliga för dåligt vägunderhåll, ojämnheter och håligheter i vägbanan, grus och luftdrag från förbipasserande motorfordon och i synnerhet från stora lastbilekipage. Cykling kräver ett jämnt underlag utan skarpa kanter.

Barnperspektiv och barnens perspektiv

I prop. 1997/98:182 Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige framhålls att barnperspektivet ska utvecklas så att barnets bästa verkligen sätts i centrum. En av förutsättningarna för att stärka barnets rättigheter som samhällsmedborgare är att alla beslut som rör barn genomsyras av ett barnperspektiv.

Barnets bästa i främsta rummet

Att ha ett barnperspektiv i beslutsfattandet innebär att se olika beslutsalternativ ur barnens synvinkel och att 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 när det gäller barnets egen situation. Men det är i sista hand den vuxne som utifrån ett vuxet perspektiv, kunskaper och erfarenheter måste fatta de beslut som krävs och ta ansvar för besluten.

Vid genomförande av barnkonsekvensanalyser 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.

Barnens perspektiv innebär att barnen tillfrågas och bidrar med synpunkter.

Barnperspektivet formuleras av vuxna för barn.
Barnens perspektiv skapas av barnen.

Det handlar alltså om att skilja ut vem som formulerar perspektivet är det barnen eller någon som företräder dem? Att se från ett barnperspektiv är att sätta barnens behov i främsta rummet och att verka för barns bästa. Att se från barnens perspektiv innebär att anlägga eller fånga ett perspektiv som är barnens. Barns perspektiv innebär att barnen själva har tillfrågats och fått bidra med synpunkter och förslag.

Barnens perspektiv utgör ett viktigt komplement till barnperspektivet. Det kan betyda att barnen kartlägger och beskriver lekområden, skol- och fritidsvägar som ingår i det samråd som gör att åtgärder är aktuella. 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.

Barns delaktighet i samhälls- och trafikplaneringen

En av grundprinciperna i barnkonventionen är att alla barn har rätt att göra sin röst hörd och få sin åsikt beaktad. Barns och ungas inflytande och delaktighet är en viktig del av arbetet med att införa ett barnperspektiv i verksamheten. Statliga myndigheter är skyldiga att realisera barns och ungas rätt att komma till tals i frågor som rör dem.

Barns och ungas intressen står ofta i ett motsatsförhållande till intressen hos starka grupper som är skickliga på att föra fram sina krav och har makt att få sina intressen tillgodosedda. Barnens intressen i planeringen motverkas också av svårigheterna att få en samverkan över sektorsgränserna.

Barnen kan inte utan vidare värdera hur planer och åtgärder kan beröra dem. De kan inte lägga in en protest mot planer och åtgärder. Barn har behov av vuxna talesmän som kan sörja för att deras krav framförs, dokumenteras och försvaras vid fördelningen för resurser.

De avsnitt i Handbok Förstudie, 2002:46 som är viktiga att beakta från ett barnperspektiv och från barnens pers-

Förstudie och BKA

– plattform för fortsatt arbete

Förstudien ska beakta och tydliggöra barnperspektivet för den fortsatta planeringsprocessen genom att genomföra en barnkonsekvensanalys (BKA). BKA ska även beskriva på vilket sätt de berörda barnen och deras företrädare har medverkat. BKA ska beaktas i alla delar av planeringsprocessen.

Enligt Handbok Förstudie ska tonvikten ligga på att samla in och använda befintlig information. Om barnens problem inte tidigare särskilt uppmärksammats kan den befintliga informationen behöva synas ur ett barnperspektiv och eventuellt kompletteras.

När innehållet i ett väg- eller trafikprojekt utarbetas för att på bästa sätt lösa problem bör det finnas en bild av de behov och problem som är specifika för barn. Vid utarbetande av projektmål är det viktigt att uppmärksamma mål som särskilt berör barn samt att i beskrivning av tänkbara åtgärder beakta barnens rätt till säkra och trygga miljöer.

Geografisk avgränsning

Förstudien ska klarlägga geografiska avgränsningar, dvs. områden som bedöms kunna beröras av tänkbara åtgärder, det s.k. förstudieområdet. Även omgivande vägvägnitt kan ha brister och behöver därför ingå i förstudieområdet. Genom att inventera barnens skolvägar och målpunkter som är av betydelse kan man bedöma hur många barn som på egen hand kan ta sig till och från skolan före och efter väggåtgärderna. Det finns en betydande kunskap om barnens uppväxtmiljöer inom den kommunala förvaltningen. Den tekniska sektorn har kunskap om planeringsprinciper och tekniska lösningar, socialsektorn om den sociala planeringen och skolksektorn har kunskap om skolvägar, skolskjutsar m.m. Kultur- och fritidssektorn har kontakter med föreningar och lokala boendegrupper som arbetar med aktiviteter för barn i närmiljön.

Probleminventering

Problemet kan vara att barn måste gå och cykla i körbanan, att de måste korsa en starkt trafikerad väg

eller att de måste vänta på skolskjutsen i körbanan. Att formulera tydliga mål ger möjlighet att i förstudiens slutskede ta fram mått eller indikatorer för hur målen kan uppnås. Ett viktigt mått för tillgänglighet för barn är hur många barn som på egen hand kan ta sig till skola och fritidsaktiviteter.

Vid faktainsamlingen måste man särskilt beakta skillnader mellan barns behov och andra oskyddade trafikanter behov. Hänsyn måste tas till barns förutsättningar och förmåga att klara trafiken som gående, cyklande och lekande i närområdet. Utformningen av den fysiska miljön har en avgörande betydelse för barnens hälsa och välbefinnande.

Vid problem med genomfartstrafik i ett mindre samhälle är det viktigt att klargöra hur stor mängd barn som dagligen passerar ett övergångsställe eller som rör sig längs med vägen. Om det rör sig om en längre vägsträcka måste man ta reda på hur många barn som stiger av och på eller väntar på bussen utefter vägen.

Det är alltså oftast värdefullt att använda information om folkmängder, åldersfördelning, typ av bebyggelse som bostäder, skolor, äldreboende, sjukhus, fritidshus, friluftsanläggningar, lekområden och grönområden m.m. Det är viktigt att beskriva infarter och utfarter, av- och påstigningsplatser för resande barn, miljöer runt skolan, kommunens planer för skolan etc.

Målpunkter och rörelsemönster

Tänkbara målpunkter kan vara skolor, daghem, bostäder, affärer och busshållplatser etc. Det är inte alltid givet hur barns rörelsemönster ser ut. Därför bör detta tas upp vid samrådstillfällena. Barn som gående och cyklist är de trafikantgrupper som är mest utsatta i trafiken. Bedömningar, information om kvaliteten hos befintliga gång- och cykelstråk, och av- och påstigningsplatser för skolskjutsbarnen behövs ofta både för projektet och för att bedöma effekter.

Modell för genomförandet av BKA

Barnombudsmannen har utvecklat en modell för vad en barnkonsekvensanalys bör innehålla och hur man går tillväga. Modellen är tillämplig inom olika slags verksamheter i samhället. Den är tänkt att utgöra en grund för en barnkonsekvensanalys, som kan anpassas till verksamhetens specifika frågeställningar.

Enligt Riksrevisionsverkets (RRV) rekommendationer bör en konsekvensanalys göras enligt ett för varje verksamhet fastställt förfaringssätt och rutiner för dokumentation. Målet är att den ska vara lätt att förstå. RRV har gett förslag på vilka moment som kan ingå i en barnkonsekvensanalys. Vägverket har utifrån dessa anvisningar utarbetat modellen Barnkonsekvensanalys.

Barnkonsekvensanalys för vägplanering har följande arbetsgång: Kartläggning och beskrivning, analys, prövning och utvärdering.

Kartläggning

Kartläggningsprocessen innebär planering för hur och var nödvändig kunskap ska hämtas in. Kartläggningen ska visa vilka brukskvaliteter som finns i området sedda i ett barnperspektiv, dvs. vilka möjligheter till lek, utomhusaktiviteter, naturupplevelser m.m. som den omgivande miljön erbjuder barnen. Den ska visa hur barnen använder hela det område som det aktuella vägavsnittet utgör en del av, var de leker, hur de rör sig i området och utmed vägen.

Uppgifterna kan t.ex. handla om hur många barn som får gå eller cykla till skolan på egen hand och hur många som eskorteras eller skjutsas. Kartläggningen ska visa på vilket sätt vägavsnittet påverkar tillgången till olika områden och verksamheter. Den ska också omfatta hur föräldrar upplever barnens situation och hur den påverkar föräldrarnas vardag.

Under kartläggningsprocessen är det väsentligt att barnen deltar aktivt. Kartläggningen dokumenteras och ligger till grund för analys, bedömning och beskrivning av konsekvenser

Beskrivning

Det som framkommit genom kartläggning och beskrivning ska sättas in i ett sammanhang. Vid sammanställningen av analysen ska barnens beskrivningar uttolkas i enlighet med principen om barnets bästa. Barnombudsmannen framhåller vikten av att de berörda barnens synpunkter beskrivs och att det framgår på vilket sätt de har fått tillfälle att yttra sig.

Analys av konsekvenser

I analysen klargörs motiven till förslagen och konsekvenserna av dessa. En viktig del av analysen handlar också om att bedöma hur barnkonventionens bestämmelser ska beaktas.

I analysen redovisas hur olika tänkbara åtgärder påverkar eller kan påverka barn med avseende på deras möjligheter att på egen hand ta sig till skolan och andra aktiviteter. Analysen ska också visa hur de olika åtgärderna påverkar olyckrisker och otrygghet och barnens tillgång till natur- och friluftsområden. Vidare bör den visa hur åtgärderna påverkar föräldrarnas situation och indirekt barnens situation.

Analysen ska vidare visa hur barnens egna synpunkter beträffande konsekvenser har hämtats in och beaktats. Den ska visa vilka särskilda problem som kan vara förknippade med vissa åtgärder. Även intressekonflikter ska beskrivas och vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas. Slutligen ska anges vilka kostnader olika åtgärder kommer att medföra och för vem.

Åtgärder och redovisning

Prövningen av åtgärder och redovisning innebär att man gör en samlad bedömning och redovisar alternativ eller variant av huvudåtgärd som är den bästa för de berörda barnen med avseende på rörelsefrihet, tillgänglighet, säkerhet och miljö. Prövningen ska ligga till grund för beslutet och redovisa utgångspunkterna i övergripande mål och i konventionen om barnets rättigheter samt övrig kunskap som fungerat som underlag.

Modell för en barnkonsekvensanalys

Vägledning

Vägledning ges genom barnkonventionens grundprinciper 2, 3, 6, 12 och 24 samt andra för barnkonsekvensanalysens aktuella artiklar i barnkonventionen.

Utgångspunkter

Transportpolitiska mål
Övergripande samhällsmål
Lagstiftning
Vägverkets styrdokument

Frågor som bör analyseras vid aktuellt förslag/beslut

- Hur påverkar förslaget barnen?
- Vilka barn berörs av förslaget?
- Hur rör sig barnen i området?
- Vilka problem finns i området?
- Vilka intressekonflikter finns?
- Hur påverkar eller påverkas förslaget av andra faktorer?
- Hur har barnen inhämtat kunskap om förslaget?
- Vilka synpunkter har de berörda barnen?
- Hur upplever barn, föräldrar m.fl. situationen?
- Vilken hänsyn har tagits till de berörda barnens synpunkter?
- Vilka kompensering åtgärder behöver vidtas?
- Vilka kostnader kan förslaget medföra och för vem?

Kunskap

Vägtransportssystemets påverkan på barn
Olycksrisker
Hälsorisker
Minskad rörelsefrihet
Utemiljöns betydelse för barns utveckling och lärande
Åtgärder i vägtransportssystemet
Metoder för barns inflytande
Intressekonflikter

Typ av analys och arbetsprocesser

1. Kartläggning
2. Beskrivning
3. Analys av konsekvenser
4. Prövning av åtgärder och redovisning
5. Utvärdering

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. Bedömningen av vad som i en viss situation kan anses vara ett barns eller en grupp barns bästa ska göras av de vuxna som har ansvar för beslutet.

Barnkonsekvensanalysen kan presenteras muntligt, i text och bild, på utställning m.m. Redovisningen tillsammans med övriga projekteringshandlingar ger vägledning om: 1. vad som är viktiga förhållanden och konsekvenser för barn, 2. redovisning och jämförelse av samtliga relevanta alternativ, 3. hur barnets bästa och barnets yttranderätt enligt barnkonventionen har tillgodosetts.

Utvärdering och uppföljning

Utvärderings- och uppföljningsfasen i ett förstudie-skede handlar om att följa upp och kontrollera om barnperspektivet och barnens perspektiv blivit beaktade. Det är betydelsefullt att de barn som berörs av beslutet får möjlighet att delta i utvärderingen.

När förstudien är klar är det viktigt att barnperspektivet också fortsättningsvis beaktas i vägplaneringsprocessen. Barnkonsekvensanalysen ska ses som del i underlaget för det fortsatta arbetet. Det är också angeläget att barnen blir informerade om hur arbetet med vägprojektet fortskrider.

Samråd under vägplaneringsprocessen

När en väg ska byggas eller byggas om ska de brukare (även barnen) som berörs, tillfrågas och få yttra sig under tiden som planeringen pågår. Ju tidigare brukarna är med i diskussionen desto bättre. Det kan ta flera år från det första steget i vägplaneringen tills den nya vägen kan tas i bruk beroende av aktuella behov, ekonomi, samhällsplanering m.m.

Brukarinflytande i planeringsprocessen

Många av de beslut som tidigare fattades på central nivå fattas numera inom kommunerna. Grundtanken är att människorna i närsamhället ska ha ett ökat inflytande och ansvar. Ett viktigt område för medborgarnas (brukarnas) inflytande gäller barnens trafik- och närmiljö. Brukarinflytande kan då innebära att barn, skolpersonal och föräldrar i samverkan med planerare påverkar för att förbättra trafikmiljön för barnen.

Synpunkter från berörda medborgare, kommuner, trafikhuvudmän och ideella föreningar m.fl. ska fortlöpande tas till vara. Inbjudan till samråd ska ske genom exempelvis kungörelse i ortstidning, via brev eller liknande. Underlag för samrådet ska ingå i inbjudan eller finnas tillgängligt.

Olika former av samråd kan bedrivas, exempelvis samrådsmöte, öppet hus eller skriftligt samråd. Barn har rätt att delta i samråd. Det finns ingen nedre åldersgräns för brukarinflytande. Om projektet berör barns intressen är det viktigt att samråden sker på de berörda barnens villkor.

Planerarna kan inbjuda till samråd med barnen

Planerarna kan inbjuda lärare och elever till samråd. Vanligtvis sker detta i skolan. Planerarna kan ge information om förstudie- och BKA-arbetet och ta del av barnens och ungdomarnas erfarenheter och kunskaper.

En sammanställning av barnens upplevelser och uppfattningar kan utgöra ett värdefullt underlag vid inventeringen i förstudien. Ett samarbete i vägplaneringsprocessen kan ge eleverna insikter och förståelse för hur vägsystemet är uppbyggt.

Skolan är en viktig samarbetspartner för Vägverket när det gäller samråd vid barnkonsekvensanalyser. Skolan har delansvar för skolvägarna och miljön runt skolan.

Genom samråd vid genomförande av barnkonsekvensanalys kan man väcka ett intresse hos barn och ungdom för planeringen av närsamhället. I skolan når man alla skolbarn och deras föräldrar.

Genom att kartlägga problem i trafikmiljön och utarbeta förslag till förbättringar 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 (Vägverket, 2000).

Skapa dialog med brukarna

Samrådsförfarandet regleras i första hand av miljöbalken 6 kap. 4 § och väglagen 14 a § VVFS 2001:18. Enligt VVFS 2001:18 21 § ska samrådet inledas tidigt i förstudieprocessen. Det är viktigt att samrådet ses som en process, som pågår under hela framtagandet av förstudien. Det finns vanligtvis behov av att ha flera kontakter med samrådsparterna under förstudieskedet.

Syftet med samråd under vägplaneringen är att skapa dialog med berörda brukare, myndigheter, organisationer, näringsliv m.fl. för att existerande problem, behov

och förväntningar ska bli kända. Även förutsättningar, som restriktioner och värden i det aktuella området, kan bli belysta. Under samråden kan också tänkbara åtgärder diskuteras.

Resultatet av samråden ska redovisas i en samrådsredogörelse, som sedan fogas till förstudien. I denna redovisas hur samråden har genomförts, de synpunkter som framförts samt väghållningsmyndighetens bedömning och eventuella beaktande av synpunkterna (Handbok Förstudie, 2002:46).

Beprövade metoder vid genomförande av barnkonsekvensanalyser

I skriften Barnkonsekvensanalyser – försök och erfarenheter (2004:200) redovisas erfarenheter från samråden vid genomförandet av barnkonsekvensanalyser. I skriften Barnen i vägplaneringen - en kunskapsöversikt (2005:27) finns sammanfattningar av de olika konsekvensanalyserna. Där ges en översiktlig beskrivning från varje skola.

Enligt Vägverkets rapporter för 2004 har sammanlagt 24 BKA påbörjats eller genomförts under året. Under år 2005 har 16 BKA genomförts. Oftast handlar det om kartläggningar i samband med förstudier som gäller gång- och cykelvägar och tätortsåtgärder.

Barns delaktighet genom representativ demokrati

Skolbarnens inflytande kan organiseras både genom direkt och indirekt demokrati. Förutom att delta i trafikmiljöstudier inom den obligatoriska undervisningen kan Vägverket samråda med närsamhällets föreningar inom och utanför skolan.

Det finns klassråd och elevråd på alla skolor i Sverige. Många skolor har miljöråd. Vidare finns olika former för föräldrainflytande genom Hem och skola- föreningar, föräldraråd etc.

Även samhällsföreningar, hembygdsföreningar och vägföreningar kan stödja arbetet med barnkonsekvensanalyser. De kan hjälpa barnen att komma till tals. Se s. 34 och s. 73 i Barnen i vägplaneringen - en kunskapsöversikt (2005:27).

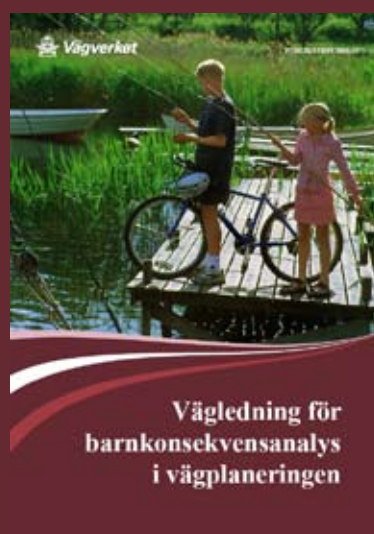
Det är upp till planerarna att bedöma och avgöra inför ett vägprojekt om barnen berörs på ett sätt som gör det nödvändigt att de medverkar i vägprojektet. Planerarna avgör också på vilket sätt och vilken utsträckning barnen medverkar. Exempel på hur barn har medverkat

beskrivs i skriften Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser (2006:11).

Enligt regeringen behövs det ett fortsatt arbete för att utveckla barnens rätt till delaktighet och inflytande. FN:s barnrättskommitté (2005) anser att svenska myndigheter vid beslut som rör barn ska kunna visa hur man gått tillväga för att tillvarata barnens åsikter samt i vilken utsträckning och varför barnens åsikter tagits fram vid beslutet.

Litteratur

- Barnombudsmannen. (2001) Barnets bästa – från vision till verklighet. Fritzes.
- Barnombudsmannens rapport. (2002) På god väg?
- Björklid, P. (2001) En studie i ett barnperspektiv.
- Gummesson, M. (2005) Barnen i vägplaneringen – en kunskapsöversikt. Publikation 2005:27. Vägverket.
- Larsson, T. Värderingsunderlag för genomförande av barnkonsekvensanalys Publikation 2003:37. Vägverket.
- Regeringen proposition 1997/98:56. Transportpolitik för en hållbar utveckling.
- Regeringens proposition 1997/98:182. Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige.
- Regeringens proposition 2003/04:160. Fortsatt arbete för en säker vägtrafik.
- Regeringens skrivelse 1999/2000:137. Barn - här och nu. Redogörelse för barnpolitiken i Sverige med utgångspunkt i FN:s konvention om barnets rättigheter. Regeringens skrivelse 1999/2000:137. Socialdepartementet.
- Regeringens skrivelse 2003 /04:47. Utveckling av den nationella strategin för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter.
- SOU 1997:35. Ny kurs i trafikpolitiken. Slutbetänkande av Kommunikationskommittén. Kommunikationsdepartementet. Stockholm.
- SOU 2004:104. Att lära för en hållbar utveckling. Betänkande av Kommittén för utbildning för hållbar utveckling.
- Trafikuskottets betänkande. 2001/02:TU1.
- Utbildning & demokrati. Tidskrift för didaktik och utbildningspolitik. 2/2001. Lindgren, A. & Halldén, G. Individuella rättigheter; autonomi och beroende. Olika synsätt på barn i relation till FN:s barnkonvention. Örebro universitet.
- Vägverket. 2004. Kunddokument. Barn och unga.
- Vägverket. 1996. Nollvisionen - en idé om ett vägtransport utan hälsoförluster.
- Vägverket 1998. Nationell plan för vägtransportsystemet 1998-2007.
- Vägverket och Skolverket. (2000) Trafik, miljö och samhällsplanering – ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Vägverkets publikation.
- Vägverket. Handbok Förstudie. Publikation 2002:46.
- Vägverket. Barnkonsekvensanalyser Försök och erfarenheter. Publikation 2004:200.
- Vägverket Handbok - Miljökonsekvensbeskrivning inom vägsektorn. Publikation 2002:40-93. Vägverket.



Fem publikationer i projektet Barnkonsekvensanalys



Vägverket
781 87 Borlänge
Telefon 0771-119 119
E-post: vagverket@vv.se, Internet: www.vv.se