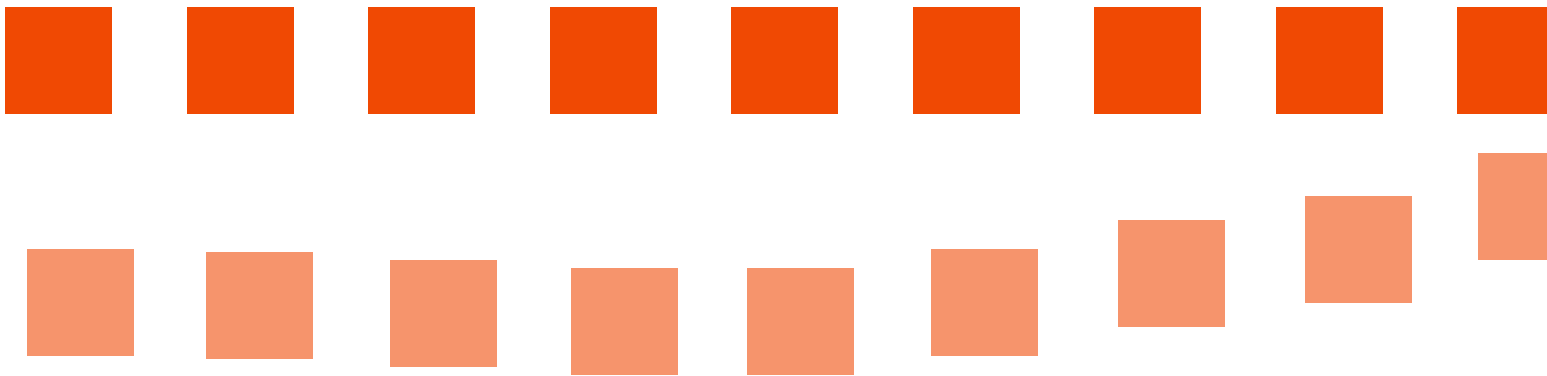


Värderingsunderlag

för barnkonsekvensanalyser



Titel: Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalys. Utgångspunkter för utveckling av barnperspektiv i planeringsunderlag

Författare: Thomas Larsson

Publikation: 2003:37

ISSN: 1401-9612

Beställs från Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge. Telefon 0243-755 00, telefax 755 50, e-post: vagverket.butiken@vv.se

INNEHÅLL

1 FÖRORD	4
2 FN:S KONVENTION OM BARNETS RÄTTIGHETER	5
2.1 Konventionens innebörd	5
2.2 Principen om barnets bästa	5
2.3 Krav på barnperspektiv i arbets- och beslutsprocesser	6
2.4 Barnperspektiv	7
2.5 Barnets rättigheter ska beaktas	8
2.6 Barnkonsekvensanalysen - ett verktyg för att utveckla barnperspektivet	8
2.7 Långsiktigt utvecklingsarbete	9
2.8 Värderingsunderlag	9
3 VÄRDERINGSUNDERLAG FÖR GENOMFÖRANDE AV BARNKONSEKVENSPANALYS	10
3.1 Övergripande mål och riktlinjer ger utgångspunkter	10
3.2 Konventionen ger vägledning	12
3.3 Kunskap som underlag för beslut	13
3.4 Barnkonsekvensanalysen i planeringsprocessen	17
3.5 Dokumentation av arbetet	18
3.6 Barnkonsekvensanalysens arbetsgång	19
FOTNOTER	22
LITTERATUR	25

1 FÖRORD

Riksdagens beslut om en nationell strategi för genomförande av FN:s konvention om barnets rättigheter slår fast att statliga myndigheter ska ha som målsättning att göra en barnkonsekvensanalys vid varje beslut som rör barn. Utgångspunkten är att barnperspektivet ska finnas med i det statliga budgetarbetet, lagstiftning och även beslut som rör den fysiska miljön, som till exempel samhälls- och trafikplanering. Ansvaret för att genomföra konventionen läggs på myndigheten själv.

Denna skrift vänder sig i första hand till beslutsfattare, planerare, projektledare, konsulter och andra som deltar i vägplaneringsprocessen. Syftet är att ge en bakgrund till arbetet med barnkonsekvensanalyser. Den första delen beskriver genomförandet av FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige. Underlaget är främst hämtat från Barnombudsmannens handbok för statliga myndigheter "Barnets bästa – från vision till verklighet". Den andra delen består av ett värderingsunderlag som redogör för vissa utgångspunkter för arbetet med barnkonsekvensanalyser i vägplaneringsprocessen.

På flera håll i landet genomförs försök med barnkonsekvensanalyser. Erfarenheterna har visat att arbetet med barnkonsekvensanalyser är ett område som kräver tid, försöksverksamhet och erfarenhetsåterföring för att kompetenser och arbetsformer ska kunna utvecklas. Varje 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.

Skriften har tagits fram av Thomas Larsson, Vägverket och granskats av en referensgrupp som bestod av Elisabeth Aldenberg, Barnsäkerhetsdelegationen, Mats Carlsson, Vägverket, Ann-Sofi Granberg, Vägverket, Margit Gummeson, pedagogisk expert och skolutvecklare, Marina Gunnmo Grönros, Barnombudsmannen, Anki Ingelström, Vägverket, Urban Lindqvist, Vägverket, Efva Westre Stövander, Myndigheten för skolutveckling, Gerd Åström, Vägverket och Eva-Britt Östblom, Myndigheten för skolutveckling.

2 FN:S KONVENTION OM BARNETS RÄTTIGHETER

År 1989 antog Förenta Nationernas (FN) generalförsamling en konvention om barnets rättigheter. Sverige var ett av de drivande länderna vid utformningen av konventionen och ett av de första länderna som skrev under den.

2.1 Konventionens innebörd

Konventionens budskap kan sammanfattas i tre ord: "Barn skall respekteras."¹ Barnets rättigheter som samhällsmedborgare och brukare ska stärkas. Konventionen utgår ifrån att barndomen har ett värde i sig och att barn är en utsatt grupp i samhället med särskilda behov av omvårdnad och skydd. Konventionen tillerkänner barn grundläggande medborgerliga, politiska, ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter.

Själva idén om barnets rättigheter är att barn har rätt att få sina grundläggande behov tillgodosedda, att få skydd mot utnyttjande och diskriminering, att få uttrycka sin mening och bli respekterade.

Barnets rättigheter är absoluta och "skall förverkligas omgående av alla stater oavsett utvecklingsnivå."² För att underlätta tolkningen av konventionen har FN:s kommitté för barnets rättigheter (Barnrättskommittén) identifierat fyra huvudprinciper i konventionen:

- att varje barn, utan undantag, har rätt att få del av sina rättigheter (artikel 2)
- att barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn (artikel 3)
- att barnets rätt till liv och utveckling ska säkerställas till det yttersta av samhällets förmåga (artikel 6)
- att barnet har rätt att säga sin mening och få den respekterad (artikel 12).

Vidare ska staterna särskilt arbeta för att vidta alla lämpliga lagstiftnings-, administrativa och andra åtgärder för att genomföra rättigheterna (artikel 4). Konventionens artiklar relaterar till varandra och tillsammans uttrycker de en attityd till barn som man kan kalla konventionens barnsyn.

2.2 Principen om barnets bästa

Enligt artikel 3 ska barnets bästa komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barn, vare sig de vidtas av offentliga eller privata sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ. Principen om barnets bästa bygger på att barn har samma människovärde som vuxna men att de behöver särskilt stöd och skydd.³

I och med att principen gäller alla åtgärder som rör barn innebär detta ett nytänkande. Regeringen menar att barnets bästa bör prägla beslutsfattandet som rör barn även när det inte rör sig om ett enskilt ärende: "Det gäller inte minst inom olika delar av samhälls- och trafikplaneringen."⁴

2.3 Krav på barnperspektiv i arbets- och beslutsprocesser

Regering och riksdag har det yttersta ansvaret för att konventionen om barnets rättigheter förverkligas i Sverige. I mars 1999 fattade riksdagen ett enhälligt beslut om en nationell strategi för att förverkliga barnkonventionen. Ett nytt politikområde – barnpolitik – tillkom som en följd av denna strategi. Som ett led i genomförandet finns nu en minister med särskilt ansvar för barnfrågorna och en samordningsfunktion i regeringskansliet för frågor som rör barns rättigheter med utgångspunkt i konventionen.

FN:s Barnrättskommitté ställer krav på arbets- och beslutsprocesser inom myndigheternas olika verksamheter, framförallt när det gäller vissa artiklar och grundprinciper. Artikel 4 om konventionens genomförande handlar om att myndigheter aktivt ska prioritera barns intressen. Artikel 2 – principen om barnets rätt att inte diskrimineras - ställer krav på att alla barn ska beaktas vid kartläggningar och datainsamlingar. Principen om barnets bästa, artikel 3, handlar om att man vid varje åtgärd som rör barn ska göra en prövning om vad som är barnets bästa.

För att artikel 6 – principen om barnets rätt till liv och utveckling – ska beaktas krävs att man samarbetar och ser det sammanhang som barnet befinner sig i när man fattar beslut. Vid alla beslut som rör barn ska man pröva om beslutet gynnar barnets utveckling eller om barnet hindras i sin utveckling.⁵ Artikel 12 - principen om barnets rätt att få uttrycka sina åsikter - kräver att myndigheterna utvecklar former för barns inflytande. Även artiklarna 42 och 44 om informationsinsatser ställer särskilda krav på ett förändrat arbetssätt.

Krav på förändrat arbetssätt	Artikel i barnkonventionen
Kartläggning och datainsamling	Artikel 2: Principen om barnets rätt att inte diskrimineras
Prövningar av barnets bästa	Artikel 3: Principen om barnets bästa i främsta rummet
Aktiva prioriteringar	Artikel 4: Principen om barnkonventionens genomförande
Samarbete och helhetssyn	Artikel 6: Principen om barnets rätt till liv och utveckling
Former för barns inflytande	Artikel 12: Principen om barnets rätt att få uttrycka sina åsikter
Information och utbildning	Artikel 42 och 44: Principer om informationsskyldighet

2.4 Barnperspektiv

En av förutsättningarna för att stärka barnets rättigheter som samhällsmedborgare och brukare är att alla beslut som rör barn genomsyras av ett barnperspektiv. Ordet perspektiv kommer av latinets *per* och *specere* som betyder igenom respektive betrakta. Enligt Stora svenska ordboken är betydelsen av perspektiv bl.a. "punkt eller riktning varifrån något är betraktat."⁶

Begreppet perspektiv används ofta synonymt med begreppen aspekt, betraktelsesätt eller synvinkel.⁷ När en vuxen har ett barnperspektiv betyder det att denne har barnet i sin synvinkel och försöker se "med barnets ögon" hur ett beslut uppfattas från barnets utgångspunkt:

Vuxna skall se barnet, sträva efter att förstå det och vidta åtgärder som bedöms vara till barnets bästa. Vuxna skall lyssna till barnet och respektera det som en individ med egna rättigheter och uppfattningar.⁸

Barnperspektivet är ett förhållningssätt. Enligt Barnkommitténs huvudbetänkande Barnets bästa i främsta rummet (SOU 1997:116) kan FN:s konvention om barnets rättigheter sägas utgöra vår tids samhälleliga barnperspektiv eftersom den uttrycker världssamfundets kollektiva syn på barn och ungdomar.

Utgångspunkten i barnperspektivet är respekten för barnets fulla människovärde och integritet. Alla människor – stora som små – har lika värde. Det krav konventionen ställer på världens stater är att detta förhållningssätt – barnperspektivet – ska genomsyra alla beslut som rör barn.

Ytterligare en utgångspunkt i barnperspektivet är barndomens egenvärde. Barn är inte bihang till föräldrarna eller passiva mottagare av föräldrapåverkan. De är inte miniatyruddrag av vuxna utan unika individer med egna behov. Barndomen ses således inte enbart som en förberedelse för vuxenlivet utan som en del av livet med ett värde i sig.⁹

När vuxna försöker anlägga ett barnperspektiv på samhället handlar det om att uppfatta barnen och deras rättigheter. Barnet sätts i fokus av vuxna. Det innebär vidare att den vuxne ser barnet som expert på sin egen situation. För att förverkliga barnets rätt krävs bl.a. "att vuxna ser barnet som samhällsmedborgare med kompetens och kunskap utifrån sina förutsättningar."¹⁰ Det gäller att sätta sig in i och ta reda på hur barn uppfattar och upplever sin situation och eventuella förändringar.

Att ha ett barnperspektiv i beslutsfattandet innebär att se olika beslutsalternativ ur barnets synvinkel och att noga analysera vilka följder ett beslut kan få för ett barn eller för barn som grupp. Att lyssna till barnet och respektera det som en individ med egna rättigheter och uppfattningar ingår i detta. Men det är i sista hand den vuxne som utifrån ett vuxet perspektiv, kunskaper och erfarenheter måste fatta beslut och ta ansvar för beslutet.¹¹

2.5 Barnets rättigheter ska beaktas

Vägverket var en av de första statliga myndigheterna att beakta Konventionen om barnets rättigheter. Vägverket har under de senaste tio åren genomfört dialogprojekt, samarbetat med skolbarn, lärare, föräldrar, samhällsföreningar m fl. för att få fram information som ger bättre beslutsunderlag. Redan i mitten av 1990-talet framgick det av generaldirektörens direktiv för verksamhetsplaneringen att barnens situation särskilt ska uppmärksammas:

Enligt FN:s konvention om barnets rättigheter har barnen en särställning. Hänsynen till barnen kräver att man vid alla beslut som påverkar barnen sätter deras rörelsefrihet, miljö och säkerhet främst.^{12 13}

I sitt yttrande över Barnkommitténs betänkande (SOU 1997:116) framhöll Vägverket bl.a. följande:

Vägverkets egen planerings- och projekteringsprocess behöver utvecklas så att barnens synpunkter ska kunna beaktas. Vid planering av vägar och trafik måste konsekvenserna för barnen tydliggöras.¹⁴

2.6 Barnkonsekvensanalysen – ett verktyg för att utveckla barnperspektivet

Barnkommittén framhöll i sitt betänkande att det krävs bättre uppföljningssystem och konsekvensbeskrivningar för att barnen ska tillförsäkras sina rättigheter: "Konsekvenserna för barn av varje tänkt åtgärd måste analyseras."¹⁵ FN:s barnkommitté rekommenderar alla konventionsstater att göra barnkonsekvensanalyser (Child Impact Assessments eller Child Impact Analyses) vid alla beslut som rör barn.

Enligt den nationella strategin för genomförandet av FN:s konvention om barnets rättigheter ska barnperspektivet systematiskt bli tydligare vid beslutsfattande på det statliga området.

Beslutande myndigheter bör så långt som möjligt ha försäkrat sig om att barnets bästa har kommit med i avvägningen och redovisats i beslutsprocessen. Barnkonsekvensanalysen är "en viktig metod för att följa upp att barnets bästa beaktas vid alla åtgärder som rör barn."¹⁶ Konventionens artiklar om barnets bästa och barnets rätt att komma till tals gäller alla frågor som rör barn, således även i samhälls- och trafikplaneringen.

2.7 Långsiktigt utvecklingsarbete

Konventionens krav på prövning av barnets bästa bör ses som utgångspunkt för ett långsiktigt utvecklings- och förändringsarbete inom en verksamhet. Enligt regeringens skrivelse Barn – här och nu förutsätter ett ökat inflytande för barn och unga att det finnas former och arbetssätt för att låta dem komma till tals:

Det krävs utvecklingsarbete dels för att finna metoder för hur barn och ungdomar ska lära sig att framföra sina åsikter och dels för att vuxenvärlden ska lära sig att lyssna och ta till sig det som barn och ungdomar säger. De unga måste få tid och möjlighet att sätta sig in i vad frågan gäller.¹⁷

2.8 Värderingsunderlag

Innan en barnkonsekvensanalys kan göras krävs det enligt Barnombudsmannen ett värderingsunderlag. Det behövs system och stödjande strukturer för hur arbetet ska gå till så att det inte blir något som enbart är upp till en enskild tjänsteman att hantera.¹⁸

Barnombudsmannen menar att barnkonsekvensanalyser handlar om ett noggrant och systematiskt kvalitetsarbete och har tagit fram en modell för genomförande av barnkonsekvensanalyser. För att kunna tillämpa modellen är det viktigt att i olika avseenden definiera barnområdet och beskriva den värderingsgrund utifrån vilken analysen ska göras.

3 VÄRDERINGSUNDERLAG FÖR GENOMFÖRANDE AV BARNKONSEKVENSPANALYS

Enligt Barnombudsmannen kräver genomförandet av en barnkonsekvensanalys en saklig värderingsgrund att utgå ifrån för att man ska kunna identifiera intressekonflikter och göra sina ställningstaganden i ett sammanhang. I detta avsnitt presenteras ett värderingsunderlag som bygger på Barnombudsmannens modell för barnkonsekvensanalyser.¹⁹

Värderingsunderlaget bör ses som en grund som visar på vissa utgångspunkter för en barnkonsekvensanalys snarare än en modell som kan tillämpas direkt i det praktiska arbetet. När detta skrivs pågår på flera håll i landet försök med barnkonsekvensanalyser utifrån detta underlag.

Värderingsunderlaget består av tre delar. Utgångspunkterna för analysen ses som givna i måldokument, lagar och interna styrdokument. FN:s konvention om barnets rättigheter ger sedan vägledning för arbetets syfte eller inriktning. Barnkonsekvensanalysen ska också – tillsammans med den kunskap som barnet självt bidragit med – grundas på forskning, utvecklingsarbeten och andra undersökningar inom området. I avsnitt 3.6 beskrivs en översiktlig plan för hur en barnkonsekvensanalys kan genomföras.

3.1 Övergripande mål och riktlinjer ger utgångspunkter

Till utgångspunkterna för arbetet med en barnkonsekvensanalys hör bl.a. de transportpolitiska målen, andra övergripande samhällsmål, aktuell lagstiftning och Vägverkets styrdokument.

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att åstadkomma ett transportsystem som är miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart. Transporterna utförs för att tillgodose behov utanför transportområdet, bl.a. för att förbättra människors livskvalitet. Transportpolitiken har sex delmål om transportkvalitet, tillgänglighet, god miljö, säker trafik, regional utveckling och jämställdhet. Barns rättigheter och behov bör vara vägledande för transportsystemets utformning och funktion.²⁰

Övergripande samhällsmål

Transportpolitiken är ett medel för att uppnå övergripande samhällsmål med yttersta syfte att bibehålla och utveckla välfärden. Enligt de välfärdspolitiska målen ska livsvillkoren vara rättvisa och jämlika.²¹

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Samhällsplaneringen ska miljöanpassas, luften ska vara så ren att människors hälsa inte skadas, förutsättningar för friluftsliv ska värnas, städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö och fungera för alla.²² I hälsopolitiken framhålls vikten av att röra sig och att barn bör ha

tillgång till nära grönområden, säkra cykelvägar och bra lekplatser.²³

Den svenska barnpolitiken utgör ett eget, sektorsövergripande politikområde. Målet är att intentionerna i FN:s konvention om barnets rättigheter ska genomsyra all politik och alla samhällsverksamheter som rör barn och unga.²⁴ Enligt propositionen om genomförandet av barnets rättigheter ska barnets rättigheter som samhällsmedborgare och brukare stärkas. Vuxna ska se barnet, sträva efter att förstå det och vidta åtgärder som bedöms vara till barnets bästa. Propositionen framhåller att barnets bästa ska beaktas inom samhälls- och trafikplaneringen.²⁵

Barns och ungdomars inflytande i samhälls- och trafikplaneringen ska utvecklas.²⁶ Barn ska vara en källa i kunskapsinhämtning i frågor som rör dem. Att låta barn komma till tals om sin egen situation och att involvera dem i frågor som rör dem breddar beslutsunderlaget och ökar kvaliteten i besluten.²⁷ Vi de till tillfällena verksamheten i skolan kommer att beröras av analysen hör också skolans mål till utgångspunkterna för barnkonsekvensanalysen.²⁸

Lagstiftning

Alla som vidtar en åtgärd ska enligt miljöbalken skaffa sådan kunskap som behövs för att åtgärden inte ska medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.²⁹ Enligt plan- och bygglagen (PBL) och naturresurslagen är det planeringens uppgift att åstadkomma goda sociala levnadsförhållanden och att medverka till en ändamålsenlig struktur av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Bebyggelsemiljön ska utformas med hänsyn till behovet av god trafikmiljö.³⁰

Enligt miljöbalken ska samråd ske med den allmänhet som särskilt kommer att beröras av ett vägbygge.³¹ I väglagen framhålls att man vid väghållning ska ta hänsyn till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård m.m. Vid utformningen av ett vägförslag ska samråd ske med dem som kan ha ett väsentligt intresse i saken.³²

Syftet med samrådet är enligt PBL att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Under samrådet bör motiven till förslaget, planeringsunderlag av betydelse samt förslagets innebörd och konsekvenser redovisas.³³

Vägverkets styrande dokument

Enligt Nationell plan för vägtransportsystemet ska prioritering och utformning av åtgärder ske i dialog med medborgarna. Barnen är en särskild, strategiskt viktig grupp vars förmåga, behov och förutsättningar ska vara dimensionerande för utformningen av vägtransportsystemet. Barnens möjligheter att ta sig till olika samhällsfunktioner är en viktig aspekt av tillgänglighet. Vägverkets ambition är att år 2010 ska 60 procent av barnen säkert kunna gå eller cykla till skolan.³⁴ Vägverkets regleringsbrev anger som ett av målen för verksamheten att andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet ska öka.³⁵

Vägverket har antagit en policy för barnfrågor som grund för att inom sitt ansvarsområde medverka till att uppfylla kraven i FN:s konvention om barnets rättigheter. Enligt policyn ska barn på samma villkor som andra samhällsmedlemmar utifrån sina behov och förutsättningar tillförsäkras bästa möjliga villkor när det gäller att förflytta sig och att resa säkert inom hela

vägtransportsystemet. Vägverket ska undanröja hinder för barn att använda systemet och samråda med barn eller dem som företräder barn. Vid alla beslut som rör barn ska barns fria rörlighet, tillgänglighet, miljö, hälsa och säkerhet beaktas.³⁶

Enligt Vägverkets Inriktningsdokument Barn³⁷ måste samhällets syn på barn och miljöns betydelse för barns utveckling tillsammans med kunskap om barns lärande ligga till grund för Vägverkets arbete. Barn ska ha goda möjligheter att påverka beslut som rör deras närmiljö, vara delaktiga i planeringsprocessen och kunna uttrycka sina åsikter i trafikfrågor.³⁸

3.2 Konventionen ger vägledning

FN:s konvention om barnets rättigheter ger vägledning för arbetets mål och inriktning. Till de rättigheter som berörs hör principen om icke-diskriminering (art.2), principen om barnets bästa (art.3), rätten till liv och utveckling (art.6), inflytande (art.12), yttrandefrihet (art.13), hälsa (art. 24), utbildning (art. 29), lek och fritid (art.31) samt information (art 42).³⁹

Ett tillgängligt närsamhälle

Det transportpolitiska delmålet om tillgänglighet handlar om att samhällets verksamheter och transportsystemet ska vara tillgängliga för alla. Artikel 31 i konventionen gäller barnets rätt till fritid, lek och rekreation samt att delta i samhällslivet. När man anpassar transportsystemet för barns behov och rätt handlar det således om att samhället ska bli tillgängligt för barn, dvs. att barnet kan ta sig fram på egen hand i samhället utan att vara hänvisade till att bli skjutsade av vuxna.

Barnets säkerhet

Det transportpolitiska delmålet om säker trafik är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Allvarliga skadefall ska undvikas genom att risken begränsas för mänskliga misstag och konsekvenserna av dem i de fall de sker.⁴⁰ Enligt den s.k. nollvisionen ska man alltid tillämpa den bäst kända lösningen även om det innebär mer arbete och större kostnader.⁴¹

Enligt konventionens artikel 6 ska konventionsstaterna till det yttersta av sin förmåga säkerställa barnets överlevnad och utveckling. Det transportpolitiska målet om säker trafik för barn kan konkretiseras till att inget barn ska dö eller åsamkas en långvarig hälsoförlust eller uppleva otrygghet p.g.a. brister i vägtransportsystemet och att särskilda åtgärder ska vidtas för att korsningspunkterna mellan barnens vägar och bilvägarna ska vara säkra.

En god miljö

Kraven på långsiktig hållbarhet inom transportsektorn innebär att transporter inte ska försämra människors hälsa. Utsläpp, buller, intrång eller andra effekter av transporter ska minimeras. Transportsystemet ska utformas så att det inte försämrar människors livsmiljö och möjligheter till ett rörligt friluftsliv och så att uppsplittring av bebyggelse och rekreationsområden begränsas.⁴²

Enligt artikel 24 i konventionen har barnet rätt till bästa uppnåeliga hälsa. Artikel 31 i konventionen handlar om barnets rätt till fritid och lek. Med tanke på barnen betyder delmålet om god miljö att transportsystemet ska befrämja barnens livsmiljö och deras tillgång till natur- och friluftsområden.

Fri rörlighet som övergripande syfte

Enligt artikel 3 i konventionen ska barnets bästa beaktas i alla beslut som rör barn. Vägverkets policy slår fast att vid alla beslut som rör barn ska barns fria rörlighet, tillgänglighet, miljö, hälsa och säkerhet beaktas. Med utgångspunkt från de barn som barnkonsekvensanalysen berör är det svårt att göra avgränsningar mellan de olika transportpolitiska målen. Åtgärder som syftar till att förbättra situationen inom ett transportpolitiskt målområde får också betydelse inom andra målområden.

Utifrån en helhetssyn kan problem som rör tillgänglighet, säkerhet och god miljö ses som olika aspekter på barns behov av och rätt till rörelsefrihet, "Den goda resan". Så får t.ex. åtgärder med syfte att förbättra tillgängligheten också betydelse för barnens säkerhet och miljö liksom åtgärder för att öka säkerheten eller miljön får betydelse för tillgängligheten. Barnens möjligheter att röra sig fritt på egen hand kan därför ses som barnets bästa och som ett övergripande mål för deras välfärd och livskvalitet.

Rätten till inflytande och delaktighet

Barnperspektivet ska finnas med i allt offentligt beslutsfattande som rör barn. Till förutsättningarna för att förbättra vägtransportssystemet för barn hör alltså att barnens kunskaper och erfarenheter tas tillvara. Den information som barn ger kompletterar beslutsunderlaget.

Artikel 12 ger varje barn rätten att vara delaktig och ha inflytande i alla frågor som rör barnet varvid barnets åsikter ska tillmätas betydelse i förhållande till barnets mognad. Barnet ska ses som en samhällsmedborgare, en individ med rätt att själv uttrycka sina åsikter. Det finns ingen nedre åldersgräns för när barnet har rätt att delta och fritt uttrycka sina åsikter. Rätten till inflytande gäller även samhälls- och trafikplaneringen.⁴³

Artiklarna 29 och 42 ger barnen rätt till utbildning och information om sina rättigheter. De berörda barnen ska därför ges möjlighet att sätta sig in i de frågeställningar och problem som analysen gäller. I regeringens skrivelse Barn – här och nu framhålls att ett ökat inflytande för barn och ungdomar förutsätter att det också finns former och arbetssätt för att låta barnen komma till tals." Det krävs utvecklingsarbete dels för att finna metoder för hur barn och ungdomar ska lära sig att framföra sina åsikter och dels för att vuxenvärlden ska lära sig att lyssna och ta till sig det som barn och ungdomar säger. De unga måste få tid och möjlighet att sätta sig in i vad frågan gäller."⁴⁴

3.3 Kunskap som underlag för beslut

Underlaget för tolkningar av barnets bästa får inte begränsas av uttolkarnas personliga erfarenheter, ideologier och kunskaper om barn. Barnkonsekvensanalysen ska tillsammans med den kunskap som barnet självt bidragit med grundas på forskning, utvecklingsarbeten och andra undersökningar inom det aktuella kunskapsområdet.⁴⁵

En förutsättning för att barnens inflytande ska kunna bidra till att förbättra deras villkor är att de berörda barnen ges nödvändiga förutsättningar för att utöva sitt inflytande. Detta ställer krav på kunskap om metoder för hur Vägverket kan samarbeta med barn för att få tillgång till deras kunskaper och erfarenheter. Det är också viktigt att känna till vilka andra intressen som påverkar och/eller kan stå i konflikt med barnens intressen.

Enligt konventionens principer om barnets bästa (art.3) och om icke-diskriminering (art.2) ska åtgärden som vidtas beakta alla barns bästa i det aktuella området. Även kommande barngenerationers eller inflyttande barns intressen måste beaktas.

Utemiljön är barnens utvecklingsmiljö

I närmiljön ges möjligheter och begränsningar för upplevelser, aktiviteter och erfarenheter. Att miljön är säker är mycket viktigt för barn men inte tillräckligt. Andra viktiga aspekter gäller miljön som villkor för barns hälsa, deras fysiska och sociala utveckling. Barnens livskvalitet påverkas av hur utemiljön är ordnad med tanke på deras rörelsefrihet, miljö och säkerhet.

Rörligheten är en förutsättning för barnets hela utveckling.⁴⁶

Barn utvecklas genom att få kunskap. Den får de bl.a. genom att på egen hand utforska närmiljön - sitt eget grannskap. Barn utvecklas genom lek. Barn leker överallt, oavsett om utemiljön är planerad för lek eller inte. Då man leder in trafik i barnens lekrevir, krymper deras miljö. Trafikerade miljöer påverkar således barns aktivitetsmönster.⁴⁷ Utredningen Hälsa på lika villkor (SOU 2000:91) konstaterar att möjligheterna att röra sig påverkar förmågan till lärande:

En ökad rörelseaktivitet främjar inläringen. Eftersom mycket talar för att daglig, återkommande aktivitet ger det bästa skyddet, bör barn ha tillgång till nära grönområden, säkra cykelvägar och bra lekplatser.⁴⁸

Det är när barnen själva får tillfälle att iaktta, undersöka och pröva sådant som finns i den egna miljön som de lär känna omvärlden och den egna förmågan. De äldre barnens närmiljöer är inte bara bostaden, det egna kvarteret och skolan. De söker sig till offentliga platser, till kollektiva miljöer ute och inne. Även om barnen bor i tätort är de beroende av ett trafiksäkert vägnät runt tätorten. Ofta ligger fritidsverksamheterna långt från boendeområdena. De unga måste också ut på vägarna för att kunna ta sig till kamrater, till skogen och naturen.

Vidare utvecklas barn genom att umgås med andra barn och vuxna. De lär sig då gradvis att sätta sig in i andra människors situation och ta andras perspektiv. Det är på så sätt barn utvecklas till sociala varelser. I närmiljön finns många av barnens skol- och lekkamrater. Barn i trafikerade miljöer kan ha svårare att bibehålla sina sociala nätverk då de inte på egen hand kan nå sina kamrater.⁴⁹

Vägtransportsystemets påverkan på barn

Barns rätt till att kunna utforska och röra sig fritt i sitt närsamhälle är ingen självklarhet. Bilismens utveckling har medfört stora risker för barns och ungdomars fysiska, psykiska och sociala hälsa och bidragit till att minska barnens rörelsefrihet. Enligt regeringen har det moderna samhället begränsat barnens ytor för lek: "Trafik och andra yttre faror begränsar också barnens liv. Föräldrar är idag mycket medvetna om riskfaktorer i barnens liv, vilket är bra, men det kan också hindra barn att utnyttja sina omgivningar".⁵⁰

Olycksrisker

Bland barn och ungdomar svarar vägtrafiken för ungefär hälften av dödsfallen i olyckor.⁵¹ Internationella, jämförande studier visar att man genom planeringen av bostadsområdena direkt påverkar de risker barnen kommer att bli utsatta för. I äldre bostadsområden är olycksrisken fem till tio gånger större än i moderna områden. De säkraste områdena är de som byggts med god separering av barn och biltrafik.⁵²

Barn i trafikintegrerade områden upplever trafikmiljön som mer farlig än barn i trafikseparerade områden, känner större oro och har mer negativ erfarenhet av trafikmiljön.⁵³ Småbarnsföräldrar i nybyggda bostadsområden med integrerad biltrafik oroar sig för barnens säkerhet i närmiljön.⁵⁴

De flesta olyckor för fotgängare inträffar när de ska gå över gatan och framför allt på övergångsställen. Barns olyckor tenderar att koncentreras runt speciella platser som korsningar, kring parkerade bilar och i backar. Barnen klarar inte att alltid inse den fara som är inbegripen i sådana miljöer.⁵⁵

Hälsorisker

De flesta barn bor i tätorter och trafiken är den dominerande källan till utsläpp av hälsofarliga ämnen i tätorterna.⁵⁶ Barn och astmatiker är mest utsatta för luftföroreningarna från trafiken eftersom det i första hand är luftvägarna som drabbas. Barn är särskilt känsliga för avgaser eftersom de växer. Tydliga samband har påträffats mellan astma och luftföroreningar. Andra studier har också påvisat samband mellan trafikföroreningar och cancer och till och med förkylningar. Barn är särskilt känsliga också för buller vilket kan leda till oro och koncentrationssvårigheter.⁵⁷

Minskad rörelsefrihet

Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller lekområden och skol- och fritidsvägar. Gator och vägar har kommit att utgöra barriärer som hindrar barnen att ta sig fram på egen hand. I den lilla skalan finns barriäreffekter ofta i barnens omedelbara närhet genom att t.ex. bilparkering och trafikerade gator finns i nära anslutning till bostäder och lekplatser.⁵⁸ Man vet också att föräldrar skjutsar barnen till olika aktiviteter, även kortare sträckor, på grund av den farliga trafikmiljön.

Studier visar att utformningen av bostadsområdet är avgörande för barnens rörelsefrihet.⁵⁹ I trafikerade områden föredrar föräldrarna att begränsa barnens rörelsefrihet för att skydda dem mot risken att dödas eller skadas i en trafikolycka. Det kan innebära att barnen måste bli äldre innan de själva får gå till vissa ställen eller delta i vissa aktiviteter på egen hand.⁶⁰ Undersökningar visar att endast hälften av barnen som bor i innerstadsområden får gå till skolan på egen hand. Barn i villaområden skjutsas i stor utsträckning till skolan av föräldrarna.

Även vuxna anpassar sitt beteende för att undvika faror. Istället för att gå eller cykla använder de bilen. Därmed ökar risken för oskyddade trafikanter. Många barn kanske uppskattar att bli följda till skolan och tycker att det är bekvämt (särskilt om det sker med bil) och många föräldrar är inte ovilliga till det. Men det innebär sammantaget stora resurskostnader, begränsar vuxnas möjligheter och bidrar till trafikstockning. Ur ett barnperspektiv betyder det att barnen hindras att rutinemässigt bibehålla sin fysiska kondition och begränsar deras möjligheter att utveckla ett oberoende.⁶¹

Åtgärder som är anpassade för barn

I väglagen framhålls att man vid vägghållning ska ta hänsyn till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård m.m.⁶² Transportsystemet ska anpassas till människans fysiska, psykiska och sociala förutsättningar. Yngre barn saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende.⁶³ Barn kan heller inte tränas till ett trafiksäkert beteende i de situationer där det behövs. Åtskilliga svenska och internationella studier har visat att beteendeträning inte ger någon förutsägbar effekt på barns trafiksäkerhet. I värsta fall kan träningen leda till fler olyckor eftersom den kan ge både barn och föräldrar en överdriven tilltro till barnens förmåga att hantera farliga situationer.

I stället framhåller man möjligheterna att förändra miljöer. De åtgärder som bidrar till att ge god säkerhet för barn handlar om ökad separering mellan gång- och cykeltrafik och biltrafik, förbättrad utformning av vägens sidoområden där barn vistas och färre fordon och minskade hastigheter där barn vistas. Som ett exempel på mått på vilka miljöer som medger rörelsefrihet för barn kan nämnas att dåvarande Planverket redan 1975 angav följande: "Då barn inte anses trafikmogna förrän vid 12 års ålder kan i den disponibla friytan inte räknas in ytor som skärs av någon form av trafikaneläggning. (...) Det är särskilt angeläget att barnen kan nå skolan och lek- och fritidsområdena på vägar som separerats från biltrafiken och som korsar större vägar planskilt."⁶⁴

Metoder för barns delaktighet och inflytande

Vid utformningen av ett vägförslag ska samråd ske med dem som kan ha ett väsentligt intresse i saken.⁶⁵ Barnets rätt till inflytande är en demokratisk fråga. Barn och unga har som brukare av vägtransportsystemet rätt till och ska ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem, t.ex. i planeringen, trafikmiljöåtgärder m.m.

Principen om barnets rätt att komma till tals bör ses i relation till principen om barnets bästa vilket kräver goda kunskaper om vilka metoder för barns delaktighet och inflytande som utgår från barnets förutsättningar.

Vägverket kan samarbeta med skolan

Enligt läroplanen tillhör trafik- och miljöfrågor de större kunskapsområden som rektor har ett särskilt ansvar för att samordna så att eleverna får möjlighet att uppfatta dem som en helhet. Barnen har erfarenheter av sitt närsamhälle som studierna kan utgå från. Barnens eget engagemang i samhälls- och miljöfrågorna kan leda fram till ekologiska insikter och kunskaper. Barnen lär sig mer och mer när de går och cyklar, umgås och leker i sitt närsamhälle. De registrerar upplevelser hemmavid, på skolvägen, på skolgården, i affärscentrum etc.

Skolans kan hjälpa barnen att se samband och få översikt över hur trafiksystemet och bebyggelsen fungerar. Genom studier i närsamhället utvecklar eleverna insikter och förståelse samt ser mönster och sammanhang i hur samhället är uppbyggt.⁶⁶ Delaktighet i planeringsprocessen kan bidra till detta. Elevernas arbete kan på så sätt utgöra en del av barnkonsekvensanalysen.

Om barnen får forska kring sin miljö kan de aktivt delta i dialogen med planerarna och bidra med information som ger ett bättre beslutsunderlag.^{67 68} Projektet Forska och lära i närsamhället visade att barn och unga kan utveck-

la kunskaper och insikter om hur samhället är uppbyggt och trafiksystemet fungerar och att de kan delta i arbetet med att minska trafikproblemen i när-samhället.^{69 70 71 72} Projektet har gett exempel på hur vägtransportssystemet kan göras begripligt för barnen genom att de studerar sitt närsamhälle.^{73 74}

Intressekonflikt biltrafik - barns rörelsefrihet

Enligt Barnkommittén utgör den ökade biltrafiken ett hot mot barns direkta rörelsefrihet. Kommittén menar att barns intressen har svårt att göra sig gällande i den övergripande samhällsplaneringen och barnets bästa ofta kommer i andra hand i samhälls- och trafikplaneringen trots en ökad medvetenhet om barns behov och olycksfallsrisker.⁷⁵

Barns och ungas intressen kan stå 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. En annan faktor som påverkar hur barnens intressen kan tas till vara i planeringen är därför vilka möjligheter som finns att få en samverkan över sektorsgränserna där skola och föräldragrupper kan få inflytande.

3.4 Barnkonsekvensanalysen i planeringsprocessen

En barnkonsekvensanalys bör göras med ett fastställt förfaringsätt och med särskilda rutiner för dokumentation (se vidare 3.6 Barnkonsekvensanalysens arbetsgång, sid. 19).

Barnkonsekvensanalysen ska vara probleminriktad och syfta till att föreslå en eller flera åtgärder som är de bästa för barnen. Den bör vara kortfattad, illustrerad med figurer och tabeller, innehålla lättöverskådliga sammanfattningar och lyfta fram det som är väsentligt ut ett barnperspektiv.

Planeringsprocessen

Förstudien är problemorienterad, 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. I de fall barns intressen berörs genomförs en barnkonsekvensanalys.⁷⁶

Om projektet ska fortsätta görs sedan en vägutredning som mer noggrant analyserar och beskriver möjligheterna att lösa beskrivna problem. Vägutredningen innehåller bl.a. en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Den utgör också ett underlag för dialog och ställs tillsammans med MKB:n ut för allmänheten.

Vid mindre objekt kan man gå direkt till det tredje steget i processen då man upprättar en arbetsplan som innehåller ett tekniskt underlag och en beskrivning av kostnader för projektet. Därefter upprättas en bygghandling. Efter ett färdigt bygge upprättas relationshandlingar.

Det kan ibland 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.

En barnkonsekvensanalys kan ingå i alla delar av planeringsprocessen.

Analysen kan ses som en komplettering av underlaget för det fortsatta arbetet. Därför är det viktigt att en analys görs så tidigt som möjligt, senast i samband med förstudien som inleder besluts- och samråds gången.

Barnkonsekvensanalysens olika steg

En barnkonsekvensanalys genomförs i flera steg:

Till att börja med görs en kartläggning av förutsättningar och problem vilket i nästa skede följs av en beskrivning. Därefter analyseras problemen och eventuella konsekvenser av olika alternativa förslag. Sedan prövas och föreslås åtgärder utifrån de mål som är satta för objektet. En sista del av barnkonsekvensanalysen gäller en utvärdering av den genomförda åtgärden.⁷⁷

Barnens delaktighet

För att komma fram till vad som är barnets bästa är det viktigt att tydliggöra de berörda barnens egna åsikter och redovisa dessa i beslutsunderlaget. Barnen bör därför så långt möjligt vara delaktiga i analysarbetet. För att få relevant information är det viktigt att samråda med dem som blir direkt berörda av projektet, t.ex. lärare och barn i den skola som berörs av ett projekt.⁷⁸

Det främsta syftet med barnens deltagande är att få ett bättre beslutsunderlag genom större kunskap om de intressen som analysen ska beakta. Det är därför angeläget att barnen får tid och möjligheter att undersöka och dokumentera det område som vägen är en del av.

3.5 Dokumentation av arbetet

En viktig del i barnkonsekvensanalysen handlar om att dokumentera arbetet och visa vilket underlag man har för beslutet. Dokumentationen är också viktig som underlag för den fortsatta utvecklingen av arbetet med barnkonsekvensanalyser.

Även i de fall en analys inte görs – då man bedömer att beslutet inte alls eller i mycket liten omfattning påverkar barn – är det värdefullt att i efterhand kunna se vilka argument och intressen som låg till grund för beslutet.⁷⁹

Dokumentationen bör finnas med i hela arbetsprocessen för att ge inblick i de överväganden och ställningstaganden som gjorts. Även den inledande diskussionen om huruvida beslutet bedöms påverka barn eller ej bör dokumenteras. För tydlighetens skull är det viktigt att barnkonsekvensanalysen rapporteras separat i sin helhet. Delar av barnkonsekvensanalysen kan ingå i de ordinarie dokumenten (förstudie, vägutredning etc.).

Vid rapporteringen av barnkonsekvensanalysen bör man beskriva tillvägagångssättet, vilka metoder och verktyg man använt vid genomförandet samt formerna för samarbetet med skolan, föräldrar, organisationer m.fl.

3.6 Barnkonsekvensanalysens arbetsgång

Barnkonsekvensanalysen kan genomföras i fem steg. Inledningsvis genomförs en kartläggning av problem och förutsättningar vilket i nästa skede följs av en beskrivning. Därefter analyseras problemen och eventuella konsekvenser av olika alternativa förslag. Sedan prövas och föreslås åtgärder. En sista del av barnkonsekvensanalysen gäller en utvärdering av den genomförda åtgärden. Vid rapporteringen av arbetet beskrivs också på vilket sätt barnen medverkat.⁸⁰

Kartläggning

Kartläggningen visar 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 visar 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 som eskorteras eller skjutsas, om de har tillgång till de kvaliteter som finns i området och på vilket sätt vägen påverkar tillgången till olika områden och verksamheter. Kartläggningen omfattar också hur föräldrar upplever barnens situation och hur den påverkar föräldrarnas vardag. Även de brukskvaliteter som finns i området för andra intressenter kartläggs.

Kartläggningen kan göras i samarbete med barnen, skolans personal, föräldrar och övriga som berörs. En viktig del av kartläggningen består då av barnens egna undersökningar. Det är angeläget att barnen bör få tid och möjlighet att undersöka och dokumentera problemområdet. Barnen kan bl.a. beskriva vilka kvaliteter de ser i sin närmiljö, vilka naturområden de uppskattar. De kan beskriva var de leker och umgås, hur de använder sin utemiljö, var deras fritidsverksamheter finns och hur de tar sig fram på olika sätt. Barnen kan bearbeta och diskutera sina undersökningsresultat och visa på de problem och konflikter som finns mellan deras rörelsefrihet och framkomlighet för motortrafiken.

Beskrivning

Det som framkommit genom kartläggning och beskrivning sätts in i ett sammanhang. Vid sammanställningen av analysen uttolkas barnens beskrivningar i enlighet med principen om barnets bästa.

Analys av konsekvenser

Den tredje delen av arbetsprocessen består av en analys där man behandlar motiven till olika åtgärder. Här redovisas hur åtgärderna påverkar eller kan påverka barn med avseende på deras möjligheter att ta sig till skolan och andra aktiviteter utan att vara hänvisade till att bli skjutsade. Analysen visar hur de olika åtgärderna motverkar olyckrisker och otrygghet och hur de främjar barnens tillgång till natur- och friluftsområden. Vidare kan analysen visa hur åtgärderna påverkar föräldrarnas och andra eventuella intressenters situation.

Analysen kan vidare beskriva på vilket sätt barnens egna synpunkter har inhämtats och vilken hänsyn som har tagits till deras synpunkter. Den kan visa vilka särskilda problem som kan finnas förknippade med vissa åtgärder och hur de kan påverka eller påverkas av andra faktorer. Även intressekonflikter beskrivs och vilka eventuella kompensera åtgärder som behöver vidtas. Till sist anges vilka kostnader olika åtgärder kan medföra och för vem.

Prövning av åtgärder och redovisning

Prövningen innebär att man gör en samlad bedömning och redovisar vilken åtgärd som är den bästa för de berörda barnen med avseende på rörelsefriheten, tillgängligheten, säkerheten och miljön. Prövningen ligger till grund för beslutet och redovisar de utgångspunkter som finns i övergripande mål och riktlinjer, vilken vägledning som konventionen om barnets rättigheter har givit, samt vilken kunskap (inklusive den som barnen själva bidragit med) som fungerat som underlag.

I så stor utsträckning som möjligt försöker man beakta såväl kortsiktiga som långsiktiga effekter. Om andra intressen bedöms vara viktigare kan analysen ändå redovisa hur principen om barnets bästa har beaktats och motivera varför ett annat intresse har prioriterats. Det främsta syftet med barnens deltagande är att få ett bättre beslutsunderlag genom större kunskap om de intressen som analysen ska beakta. Bedömningen av vad som i en viss situation kan anses vara ett barns eller en grupp barns bästa görs av de vuxna som har ansvar för beslutet.

Utvärdera

För att se vilka effekter beslutet får, följer man upp och utvärderar om effekterna stämmer med de antaganden som konsekvensanalysen byggde på. Konsekvensanalyser efter beslut kan liknas vid en efterkalkyl där man bedömer om man har uppnått önskade effekter eller om man behöver vidta ytterligare åtgärder.

Modell för en barnkonsekvensanalys

Vägledning

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Art.2 Principen om ickediskriminering | Art.24 Rätten till hälsa |
| Art.3 Principen om barnets bästa | Art.29 Rätten till utbildning |
| Art.6 Rätten till liv och utveckling | Art.31 Rätten till lek och fritid |
| Art.12 Rätten till inflytande | Art.42 Rätten till information |
| Art.13 Rätten till yttrandefrihet | |

Utgångspunkter

- Transportpolitiska mål
- Övergripande samhällsmål
- Lagstiftning
- Vägverkets styrdokument

Aktuella frågeställning eller förslag

- Vad gäller förslaget?
- Vad är syftet med förslaget?
- Vilka grunder finns för förslaget?
- Vilka barn berörs av förslaget?
- Hur använder barnen området?
- Hur rör sig barnen i området?
- Hur upplever barn och föräldrar situationen?
- Vilka problem finns i området?
- Hur förhåller sig förslaget till barnets rättigheter?
- Vilka motstridiga respektive stödjande intressen kan finnas?
- Hur påverkar förslaget eller påverkas förslaget av andra faktorer?
- Hur har barnen inhämtat kunskap om förslaget?
- Vilka synpunkter har de berörda barnen?
- Vilken hänsyn har tagits till de berörda barnens synpunkter?
- Vilka kompensande åtgärder behöver vidtas?
- Vilka kostnader kan förslaget medföra och för vem?

Kunskaper

- Vägtransportsystemets påverkan på barn
- Olycksrisker
- Hälsorisker
- Minskad rörelsefrihet
- Utemiljöns betydelse för barns utveckling och lärande
- Åtgärder i vägtransportsystemet
- Metoder för barns inflytande
- Intressekonflikter

Former och arbetsprocesser

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

FOTNOTER

- 1 Prop 1997/98:182 Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige. Sid. 8
- 2 Som ovan. Sid. 9.
- 3 Barnombudsmannen. (2000). Mänskliga rättigheter för barn. Förlagshuset Gothia AB. Sid. 24.
- 4 Prop. 1997/98:182. Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige. Sid. 15.
- 5 Som ovan.
- 6 Stora svenska ordboken. (1996). Norstedts.
- 7 Filosoflexikonet. (1988).
- 8 Prop 1997/98:182. Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige. Sid. 8.
- 9 SOU 1997:116. Barnets bästa i främsta rummet. Barnkommitténs huvudbetänkande. Socialdepartementet. Stockholm. Sid. 138.
- 10 Prop 1997/98:182. Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige. Sid. 17.
- 11 SOU 1997:116. Barnets bästa i främsta rummet. Barnkommitténs huvudbetänkande. Socialdepartementet. Stockholm. Sid. 137ff.
- 12 Vägverket. (1996). Preliminära direktiv inför budgetering och planering av verksamheten 1997-1999. Koncernfunktion Ekonomi & Finans. 1996-06-20. Dnr EK 10 96:4871. Sid.4.
- 13 Vägverket. 1997. Direktiv inför planering av verksamheten 1998- 2000. Ekonomienheten. 1997-06-17. Dnr EK 10 97:6035. Sid.4.
- 14 Vägverket. 1998. Synpunkter på betänkandet Barnets bästa i främsta rummet (SOU 1997:116). Dnr AL 90-B 97:12329.
- 15 SOU 1997:116. Barnets bästa i främsta rummet. FN:s konvention om barnets rättigheter förverkligas i Sverige." Barnkommitténs huvudbetänkande. Socialdepartementet.
- 16 Prop 1997/98:182. Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige. Sid. 15.
- 17 Skr.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. Sid.115.
- 18 Barnombudsmannen. (2002). Barnets bästa - från vision till verklighet. Fritzes.
- 19 Se ovan.
- 20 Prop. 1997/98:56. Transportpolitik för en hållbar utveckling.
- 21 Prop. 1999/2000. Från patient till medborgare - en nationell handlingsplan för handikappolitiken.
- 22 Prop. 1997/98:145. Svenska miljömål.
- 23 SOU 2000:91. Hälsa på lika villkor - nationella mål för folkhälsan. Betänkande avgivet av Nationella folkhälsokommittén.
- 24 Prop.2003/04:1. Budgetpropositionen för år 2004. Utgiftsområde 9.6 Politikområde Barnpolitik.
- 25 Prop.1997/98:182. Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige.
- 26 Som ovan.
- 27 Prop.2003/04:1. Budgetpropositionen för år 2004. Utgiftsområde 9.6

Politikområde Barnpolitik.

28 Vägverket och Skolverket. (2000). Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Vägverkets publikation. Borlänge. Sid.3.

29 1 kap. 2-3 § Miljöbalk. (1998:808).

30 Plan- och bygglag. (1987:10).

31 6 kap. 4 § Miljöbalk. (1998:808).

32 Väglag. (1971:948).

33 4 kap. 2 § Plan- och bygglag (1987:10).

34 Vägverket (2003). Den goda resan. Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004 - 2015. Publikation 2003:86. Borlänge.

35 Regleringsbrev för budgetåret 2003 avseende Vägverket, m.m. inom utgiftsområde 22. Kommunikationer. (rskr. 2002/03:69). Näringsdepartementet.

36 Vägverket. Policy för barnfrågor. 2000-07-11.

37 Anm: F.n. pågår en översyn av policy- och inriktningsdokument. Dessa kommer troligen att ersättas av ett program och en handlingsplan för barn.

38 Vägverket. (2000). Inriktningsdokument Barn.

39 Konventionstexten kan läsas i sin helhet i Mänskliga rättigheter - Konventionen om barnets rättigheter. UD info. November 2002. Utrikesdepartementet eller på Barnombudsmannens hemsida på Internet:

<http://www.bo.se/adfinity.aspx?pageid=44>.

40 SOU 1997:35. Ny kurs i trafikpolitiken. Slutbetänkande av Kommunikationskommittén. Kommunikationsdepartementet. Sid. 22

41 Vägverket. (1996). Nollvisionen - en idé om ett vägtransport utan hälsoförluster. 1996-01-03.

42 Prop 1997/98:56. Transportpolitik för en hållbar utveckling. Sid.25.

43 Prop 1997/98:182. Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige. Sid. 16.

44 Skr.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. Sid.115.

45 Barnombudsmannen. (2002). Barnets bästa - från vision till verklighet. Fritzes. Sid. 58.

46 Folkhälsoinstitutet. (1996). Vårt behov av rörelse. En idéskrift om fysisk aktivitet och folkhälsa. Förlagshuset Gothia.

47 Vägverket och Skolverket. (2000). Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Vägverkets publikation. Borlänge. Sid.106.

48 SOU 2000:91. Hälsa på lika villkor - nationella mål för folkhälsan. Betänkande av Nationella folkhälsokommittén. Socialdepartementet. Sid. 95.

49 Vägverket och Skolverket. (2000). Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Vägverkets publikation. Borlänge. Sid.106.

50 Skr.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. Sid.124.

51 SOU 2002:99. Barns skador i Sverige. Barnskadeatlas med frekvenser och trender på nationell-, läns- och kommunnivå 1987-2000. Rapport från Barnsäkerhetsdelegationen. Socialdepartementet.

52 OECD. (1983). Traffic Safety of Children. OECD Paris.

53 Björklid, P. (1992). Barns och ungdomars upplevelser av trafiksäkerhet i olika närmiljöer. En intervjustudie från tre boendemiljöer med olika trafiktekniska lösningar. TFB-rapport 1992:3.

- 54 Hurtig, E., Paulsson, J. & Sundberg, S. (1995). Utvärdering av Skogshöjdens trädgårdsstad. Slutrapport. Arkitektur - Bostadsplanering. Chalmers Tekniska Högskola. BoACTH R2:1995.
- 55 Vägverket och Skolverket. (2000). Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Vägverkets publikation. Borlänge. Sid.108.
- 56 SOU 1997:35. Ny kurs i trafikpolitiken. Slutbetänkande av Kommunikationskommittén. Kommunikations-departementet. Sid.107.
- 57 Skolöverstyrelsen. (1983). Skolan och trafiken.Handledning. Sid.30.
- 58 SOU 1997:35. Ny kurs i trafikpolitiken. Slutbetänkande av Kommunikationskommittén. Kommunikationsdepartementet. Stockholm. Sid. 112.
- 59 Heurlin-Norinder, M. (1999). Tillgänglighet eller barriärer - närmiljöns utformning och barns rörelsefrihet. Lärarhögskolan i Stockholm. Temaprogrammet barn och trafik.
- 60 Vägverket och Skolverket. (2000). Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Vägverkets publikation. Borlänge.
- 61 Hillman, M., Adams, J., Whitelegg, J. (1990). One False Move. A Study of Children's Independent Mobility. PSI Publishing. London.
- 62 Vägslag. (1971:948).
- 63 Vägverket och Skolverket. (2000). Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Vägverkets publikation. Borlänge. Sid.106.
- 64 Statens Planverk (1975). Bostadens grannskap. Råd och anvisningar för planering av bostadsbebyggelse. Sid.7ff.
- 65 Vägslag. (1971:948).
- 66 Vägverket och Skolverket. (2000). Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Vägverkets publikation. Borlänge. Sid.19.
- 67 Vägverket (1998). Den goda dialogen. En rapport från två pilotprojekt med lokalt deltagande som metod för barns säkerhet. Rap 1998:0303. Vägverket Region Stockholm.
- 68 Gummesson, M. (1997). Säkrare trafikmiljö i Alnö centrum. Ett dialogprojekt på Öde skola. Vägverket Region Mitt. Härnösand.
- 69 Ovarsell, B. m.fl. (1996). Att forska och lära i närsamhället. Nya läromönster - nu arenor? Pedagogiska institutionen. Stockholms universitet.
- 70 Lindvall, K. (2000). Forska och lära i närsamhället. Institutionen för utbildningsvetenskap. Karlstads universitet.
- 71 Vägverket. (1999). Forska och lära i närsamhället. Kortversion av utvärdering 1999. Publ 1999:155.
- 72 Vägverket och Skolverket. (2000). Trafik, miljö och samhällsplanering - ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Vägverkets publikation. Borlänge.
- 73 Gummesson, M., Gummesson, M. & Larsson, T. (1995). Forska och lära. Vägverkets publikation 1995:3. Borlänge.
- 74 Gummesson, M. & Gummesson, M. (1998). Närsamhället. Vägverkets publikation. Borlänge.
- 75 SOU 1997:116. Barnets bästa i främsta rummet. Barnkommitténs slutbetänkande. Socialdepartementet. Sid.344.
- 76 Vägverket. (2003). Handbok förstudie. Vägverkets publikation 2002:46. Sid. 42.
- 77 Barnombudsmannen. (2002). Barnombudsmannen. (2002). Barnets bästa - från vision till verklighet. Fritzes. Sid. 59 ff.
- 78 Vägverket. (2003). Handbok förstudie. Vägverkets publikation 2002:46. Sid. 14.
- 79 Barnombudsmannen. (2002). Barnets bästa - från vision till verklighet. Fritzes. Sid. 62.
- 80 Se ovan. Sid. 59 ff.

LITTERATUR

Barnombudsmannen. (2000). *Mänskliga rättigheter för barn*. Förlagshuset Gothia AB.

Barnombudsmannen. (2002). *Barnets bästa - från vision till verklighet*. Fritzes.

Björklid, P. (1992). *Barns och ungdomars upplevelser av trafiksäkerhet i olika närmiljöer*. En intervjustudie från tre boendemiljöer med olika trafiktekniska lösningar. TFB-rapport 1992:3.

Filosoflexikonet. (1988).

Folkhälsoinstitutet. (1996). *Vårt behov av rörelse*. En idéskrift om fysisk aktivitet och folkhälsa. Förlagshuset Gothia.

Gummesson, M. (1997). *Säkrare trafikmiljö i Alnö centrum*. Ett dialogprojekt på Ödeskola. Vägverket Region Mitt. Härnösand.

Gummesson, M. & Gummesson, M. (1998). *Närsamhället*. Vägverkets publikation. Borlänge.

Gummesson, M., Gummesson, M. & Larsson, T. (1995). *Forska och lära*. Vägverkets publikation 1995:3. Borlänge.

Heurlin-Norinder, M. (1999). *Tillgänglighet eller barriärer - närmiljöns utformning och barns rörelsefrihet*. Lärarhögskolan i Stockholm. Temaprogrammet barn och trafik.

Hillman, Adams & Whitelegg. (1990). *One False Move*. A Study of Children's Independent Mobility. PSI Publishing. London.

Hurtig, E., Paulsson, J. & Sundberg, S. (1995). *Utvärdering av Skogshöjdens trädgårdsstad*. Slutrapport. Arkitektur - Bostadsplanering. Chalmers Tekniska Högskola. BoACTH R2:1995.

Lindvall, K. (2000). *Forska och lära i närsamhället*. Institutionen för utbildningsvetenskap. Karlstads universitet.

Miljöbalk. (1998:808).

Näringsdepartementet. Regleringsbrev för budgetåret 2003 avseende Vägverket, m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (rskr. 2002/03:69).

OECD. (1983). *Traffic Safety of Children*. OECD Paris.

Plan- och bygglag. (1987:10).

Prop. 1997/98:56. *Transportpolitik för en hållbar utveckling*.

Prop. 1997/98:145. *Svenska miljömål.*

Prop 1997/98:182. *Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige.*

Prop. 1999/2000:79. *Från patient till medborgare.* En nationell handlingsplan för handikappolitiken.

Prop.2003/04:1. *Budgetpropositionen för år 2004.* Utgiftsområde 9.6 Politikområde Barnpolitik.

Ovarsell, B., Dovelius, J. & Eriksson, A. (1996). *Att forska och lära i närsamhället.* Nya läromönster - nya arenor? Pedagogiska institutionen. Stockholms universitet.

Skolöverstyrelsen. (1983). *Skolan och trafiken.*Handledning.

Skr.199/2000:137. *Barn – här och nu.* Redogörelse för barnpolitiken i Sverige med utgångspunkt i FN:s konvention om barnets rättigheter. Regeringens skrivelse 1999/2000:137. Socialdepartementet.

SOU 1997:35. *Ny kurs i trafikpolitiken.* Slutbetänkande av Kommunikationskommittén. Kommunikationsdepartementet.

SOU 1997:116. *Barnets bästa i främsta rummet.* Barnkommitténs slutbetänkande. Socialdepartementet.

SOU 2000:91 *Hälsa på lika villkor – nationella mål för folkhälsan.* Betänkande avgi- vet av Nationella folkhälsokommittén. Socialdepartementet.

SOU 2002:99. *Barns skador i Sverige.* Barnskadeatlas med frekvenser och trender på nationell-, läns- och kommunnivå 1987-2000. Rapport från Barnsäkerhetsdelegationen. Socialdepartementet.

Statens Planverk (1975) *Bostadens grannskap.* Råd och anvisningar för planering av bostadsbebyggelse.

Stora svenska ordboken. (1996). Norstedts.

Utrikesdepartementet. (2002). *Mänskliga rättigheter.* FN:s konvention om barnets rättigheter. UD info. November 2002.

Väglag. (1971:948).

Vägverket. (1996). *Nollvisionen - en idé om ett vägtransport utan hälsoförluster.* 1996-01-03.

Vägverket. (1996). *Preliminära direktiv inför budgetering och planering av verksamheten 1997-1999.* Koncernfunktion Ekonomi & Finans. 1996-06-20. Dnr EK 10 96:4871.

Vägverket. (1997). *Direktiv inför planering av verksamheten 1998- 2000*. Ekonomienheten. 1997-06-17. Dnr EK 10 97:6035.

Vägverket (1998). *Den goda dialogen*. En rapport från två pilotprojekt med lokalt deltagande som metod för barns säkerhet. Rap 1998:0303. Vägverket Region Stockholm.

Vägverket. (1998). *Synpunkter på betänkandet Barnets bästa i främsta rummet (SOU 1997:116)*. Dnr AL 90-B 97:12329.

Vägverket (1999). *Forska och lära i närsamhället*. Kortversion av utvärdering 1999. Publ 1999:155

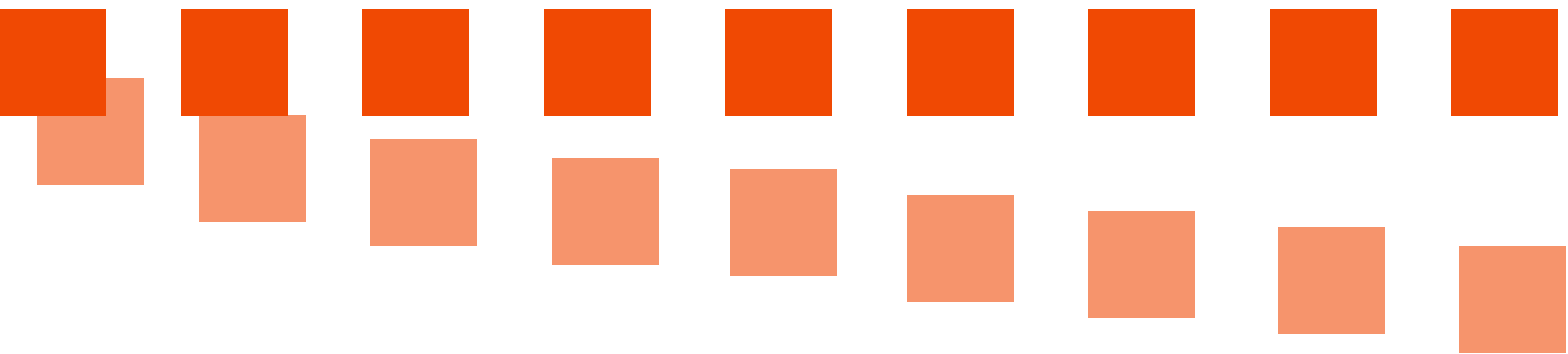
Vägverket. (2000). *Inriktningsdokument Barn*.

Vägverket. (2000). *Policy för barnfrågor*. 2000-07-11.

Vägverket. (2003). *Den goda resan*. Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004 - 2015. Publikation 2003:86. Borlänge.

Vägverket. (2003). *Handbok förstudie*. Vägverkets publikation 2002:46.

Vägverket och Skolverket. (2000). *Trafik, miljö och samhällsplanering – ger fakta och exempel på studier i närsamhället*. Vägverkets publikation. Borlänge.



Vägverket

Huvudkontoret
781 87 Borlänge
Telefon 0243-750 00, fax 0243-758 25
E-post: vagverket@vv.se, Internet: www.vv.se