

Barnen i centrum

Målkonflikter och användning av barnperspektiv i trafikplanering

Einar Algotsson

Handledare: Ann-Katrin Bäcklund
Kurs: SGEL36 Höstterminen 2019
Institutionen för kulturgeografi och
ekonomisk geografi, Lunds universitet



LUNDS
UNIVERSITET

Abstract

Through a case study of Västra Hamnen in Malmö, this paper seeks to investigate the goal conflicts that exist between walking, cycling and public transport as modes of transportation. It also aims to analyze how the city's traffic planning has worked with a child perspective in the handling of these goal conflicts, through a comparison with the tradition of advocacy planning. Following an analysis of planning documents and a series of interviews with planning officials, the study concludes that there are several goal conflicts between the development of walking, cycling and public transport in Västra Hamnen. A lack of solutions to these conflicts have led to trade-offs between different modes of transportation, in which public transport and bike traffic have often been prioritized over pedestrians. This in turn could have negative consequences for the independent mobility of children. The analysis has shown that a partial child perspective is used in the traffic planning through the so-called *school traffic group*, which adopts a form of child-centered perspective and acts as advocate planners for children in the planning and implementation of traffic measures. However, this study has found that there are few substantial methods or instruments for including children actively in the planning process, which indicates a lack of children's own perspective.

Keywords: Traffic planning, goal conflicts, child perspective, advocacy planning, Västra Hamnen

Innehållsförteckning

Inledning	4
Syfte och frågeställningar	5
Bakgrund.....	5
Barnkonventionen i svensk samhällsplanering.....	5
Barns rörelsefrihet som transportpolitiskt mål	7
Undersökningens lokalisering.....	8
Avgränsningar.....	9
Uppsatsens disposition.....	10
Teori	11
Målkonflikter	11
Ytterligare distinktioner.....	12
Barns rörelsefrihet.....	13
Barnperspektiv – Ett mångtydigt begrepp	15
Advocacy planning – Planeraren som företrädare	16
Social inlärning och kommunikativ planering.....	17
Substantiella och relationella grupper – (O)gemensamma intressen?	17
Forskningsstrategi och metod	18
Fallstudie.....	18
Metodkombination.....	20
Intervjuer.....	20
Dokumentanalys	22
Resultat och analys.....	23
Mål och målkonflikter i trafikplaneringen	23
Barnperspektiv i hanteringen av målkonflikter.....	30
Avslutning	35
Sammanfattande slutsats.....	35
Diskussion.....	36
Referenser	38
Bilagor	41
Bilaga 1 – Intervjuguide	41
Bilaga 2 – Reviderad intervjuguide	43

Inledning

Centralt i samhällsplanering är frågor om hur människor och varor ska förflyttas i rummet. Transportinfrastruktur och trafiksystem är något som i princip alla människor möter och påverkas av i sin vardag. Vissa grupper, i synnerhet barn, har emellertid sämre förutsättningar för att på egen hand ta sig fram i trafiken. Dessutom har trafikmiljöerna skapats av och för vuxna i syfte att stärka deras mobilitet (Sandels, 1975). Ökande trafikmängder och expansioner av vägsystemet sker i konkurrens med skolvägar och lekområden, vilket ger negativa konsekvenser för barnens fria rörlighet (Björklid & Gummesson, 2013). Globalt är olyckor i trafiken den näst vanligaste dödsorsaken för barn (WHO, 2008). Sverige är emellertid ett av de länder som har lägst antal dödliga trafikolyckor med barn i förhållande till gruppens storlek. De låga nivåerna beror dock inte bara på att trafiksäkerheten ökat, utan också på att barn rör sig allt mindre ute i trafikmiljöer. När barns utomhusmiljöer börjar framstå som otrygga och farliga istället för tillgängliga och säkra, skapas en oro bland föräldrar som resulterar i att barn i mindre utsträckning får lämna hemmet utan vuxnas tillsyn (Björklid, 1997; Björklid & Gummesson, 2013; Kyttä, 2003).

Genom att planera för motorfordon begränsar samhället således barns frihet att röra sig i utomhusmiljöer och mellan målpunkter utan att vara beroende av vuxna. Barns minskade rörelsefrihet har under senare tid lett till en oro över deras brist på fysisk aktivitet. Barn lever allt mer stillasittande liv, vilket på sikt kan få allvarliga konsekvenser för deras fysiska hälsa och utveckling. Den generation barn som växer upp idag spås exempelvis bli den första vars medellivslängd kommer att vara kortare än sina föräldrars; brist på fysisk aktivitet och rörelse pekas ut som en viktig orsak (Olshansky et al., 2005; Hagströmer, 2017). Ökade trafikvolymerna i barns närmiljöer påverkar alltså deras livsvillkor på ett dubbelt sätt, både genom att skapa direkta risker för skada och genom att begränsa deras rörelsefrihet (Björklid & Gummesson, 2013).

Trafikplanering blir således inte bara en fråga om utformning av transportinfrastruktur och trafiksystem, utan också om att ska skapa säkra miljöer och beakta barns behov av rörelse för hälsa och utveckling. Inom den samtida *hållbara stadsutvecklingen* lyfts bland

annat förtätning och en utveckling av gång-, cykel- och kollektivtrafiken som medel för att skapa såväl miljömässig som social hållbarhet. Att dessa färdssätt får ta större plats på bekostnad av biltrafiken innebär enligt detta perspektiv att trafiken utformas mer efter stadens och människornas villkor (Boverket, 2004). Frågan är vilka nya konflikter som uppstår när de hållbara färdssätten ska utvecklas och samsas i ett allt tätare gaturum, och hur man ska arbeta i planeringen av dessa trafikmiljöer för att inte skapa nya barriärer som utgör risker för barn och begränsar deras rörelsefrihet.

Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka vilka målkonflikter som finns mellan gång-, cykel- och kollektivtrafik i ett samtida stadsutvecklingsprojekt, och om trafikplaneringen har arbetat med ett barnperspektiv i hanteringen av målkonflikterna. För att uppnå syftet ämnar uppsatsen besvara följande frågeställningar:

1. *Vilka målkonflikter finns mellan gång-, cykel- och kollektivtrafik i trafikplaneringen?*
2. *Har dessa målkonflikter hanterats utifrån ett barnperspektiv, och i så fall hur?*

För att besvara frågeställningen har undersökningen utformats som en fallstudie av trafikplaneringen i stadsdelen Västra Hamnen i Malmö. En mer utförlig motivering till valet av fallstudie görs i kapitlet *Forskningsstrategi och metod*.

Bakgrund

Barnkonventionen i svensk samhällsplanering

Sverige ratificerade FN:s konvention om barns rättigheter år 1990, och förband sig därmed att följa dess regler. I Sverige blir emellertid inte FN-konventioner automatiskt till nationella lagar, istället görs en *transformering* vilket innebär att befintliga lagar ändras och anpassas till konventionernas bestämmelser. I juni 2018, nästan 30 år efter ratificeringen, beslutade riksdagen att istället *inkorporera* barnkonventionen i svensk lag. Inkorporeringen innebär att alla konventionens artiklar tas in i den nationella lagstiftningen (UNICEF, 2018). Den nya lagen träder i kraft den 1 januari 2020 och innebär att de rättig-

heter som följer av barnkonventionen ska beaktas vid avvägningar och bedömningar som görs i alla beslutsprocesser som rör barn (Prop. 2017/18:186; Socialutskottet, 2018).

FN:s barnkonvention är ett bindande avtal som slår fast att barn är individer med egna rättigheter, och den innehåller 54 artiklar som definierar barns mänskliga rättigheter. Av dessa utgör fyra artiklar konventionens grundprinciper som ska vara vägledande i tolkningen av de övriga artiklarna samt barnkonventionen som helhet. De fyra grundprinciperna är följande:

- Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Ingen får diskrimineras (artikel 2).
- Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa (artikel 3).
- Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling (artikel 6).
- Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad (artikel 12).

Eftersom barnkonventionen redan gäller i Sverige innebär inte inkorporeringen att barn får några nya rättigheter, men det höjer konventionens status och skapar samtidigt ett viktigt redskap för att stärka barns rättigheter i praktiken. Konventionens höjda status stärker rättssäkerheten för det enskilda barnet och gör barnets bästa till en tydligare prioritet i beslutsprocesser jämfört med tidigare. Vidare innebär inkorporeringen av barnkonventionen i svensk lagstiftning att den kommer att ha samma status som andra svenska lagar och att den därmed kommer att kunna åberopas i domstolar (UNICEF, 2018).

Mot denna bakgrund meddelade regeringen i september 2019 att Boverket hade getts i uppdrag att undersöka hur barnkonventionen kan tillämpas praktiskt i samhällsplaneringen. Syftet är att säkerställa ett hänsynstagande till barns och ungas rättigheter i samhällets fysiska planering, samt att utveckla strategier för att skapa trygga, trivsamma och hälsosamma uppväxtmiljöer för barn (Regeringen, 2019). Även om regeringsuppdraget i sig är nytt, så har barnperspektivet redan tidigare utgjort en del den fysiska planeringen i Sverige. I riksdagens strategi för att förverkliga barnkonventionen (Prop. 1997/98:182)

ställdes tydliga krav på kommunerna att utveckla barns och ungas inflytande i såväl samhälls- som trafikplanering, samt att göra barnperspektivet tydligare i det kommunala arbetet. För att pröva och systematiskt redovisa att barns bästa har beaktats i beslutsprocesser som rör barn, kan kommunerna använda *barnkonsekvensanalys* som ett verktyg i samhälls- och trafikplaneringen. Barnkonsekvensanalys är en metod för att utreda och redovisa hur barn och unga påverkas av olika beslut och åtgärder. Barnens intresse kommer inte alltid att väga tyngst, exempelvis i situationer där det uppstår en intressekonflikt mellan barnets bästa och andra gruppers behov eller andra samhällsintressen. I sådana fall kan barnkonsekvensanalyser bredda beslutsunderlaget och vara till hjälp när olika intressen ska vägas samman (Länsstyrelsen, 2009).

Barns rörelsefrihet som transportpolitiskt mål

År 2009 reviderade riksdagen de transportpolitiska målen i syfte att lägga en större vikt vid tillgänglighet, säkerhet, hälsa och miljö. I propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (Prop. 2008/09:93) tydliggjorde regeringen att barn och ungas förutsättningar ska ges särskild uppmärksamhet i utformningen av transportsystemet. Man menade att barn och unga bör ha större möjligheter att röra sig i samhället utan att behöva vara beroende av vuxna. Trafikmiljöer måste därför anpassas till barns förmågor och kapaciteter, och utformas så att de uppfattas som trygga och säkra av såväl barn och unga som vuxna. En fortsatt ökning av trafiksäkerheten måste emellertid kombineras med en ökad rörelsefrihet, exempelvis med hjälp av fler och säkrare gång- och cykelvägar, säkrare skolvägar och hastighetsregleringar. Genom att förbättra tillgängligheten för barn och unga i transportsystemet hoppas man kunna motverka trenden att barn lever allt mer stillasittande liv (Prop. 2008/09:93).

En begränsad *rörelsefrihet* (ett begrepp som kommer att presenteras ytterligare i kapitlet *Teori*) kan få stora konsekvenser för barnens utveckling och hälsa på lång sikt. Att röra sig i och utforska sin omgivning är en förutsättning för såväl fysisk som social personlig utveckling. Genom närmiljön utvecklar barnen bland annat platsidentitet och lär sig andra färdigheter som behövs för att effektivt interagera med sin omgivning och hitta lösningar på problem och utmaningar i sin vardag. Låg rörelsefrihet skapar också en brist på fysisk

aktivitet för barn, vilket ökar risken för bland annat övervikt, diabetes, benskörhet och depression senare i livet (Björklid & Gummesson, 2013).

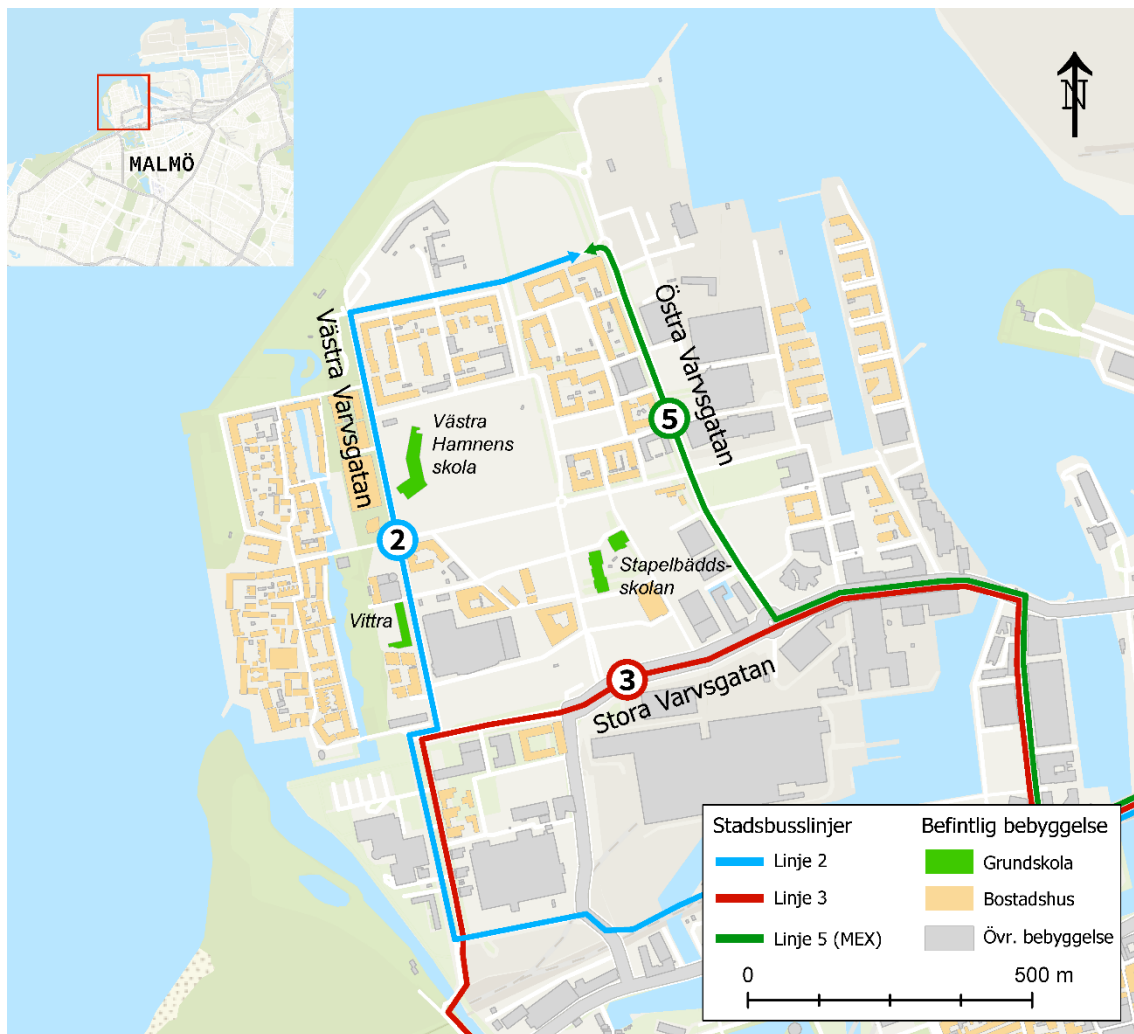
Undersökningens lokalisering

Föreliggande undersökning är lokaliserad till stadsdelen Västra Hamnen i Malmö. Området är beläget på en konstgjord halvö i Öresund, som har fyllts ut och byggts på successivt från mitten av 1800-talet och fram till 1980-talet. Västra Hamnen har under större delen av sin historia varit plats för olika hamn- och industriverksamheter, framför allt Kockums fartygsvarv. Kockums Mekaniska verkstad etablerade sin verksamhet i området under 1870-talet och kom att växa till ett av världens största fartygsvarv. De ekonomiska omstruktureringarna som följde oljekrisen i mitten av 1970-talet innebar emellertid slutet för glansdagarna, och i slutet av 1990-talet läggs slutligen all fartygsproduktion i Västra Hamnen ned (Malmö stad, 2019a).

Dagens stadsdel började ta form under mitten av 1990-talet, då det beslutades att både Malmö Högskola (sedermera Malmö Universitet) och bomässan Bo01 skulle förläggas till Västra Hamnen. Den gamla industrimarken sanerades och år 2001 stod de första bostadshusen i Bo01-området klara. Sedan dess har stadsdelen byggts ut bit för bit med nya bostadskvarter, trafiksystem och servicebyggnader, och idag har Västra Hamnen ca 9 500 invånare. Av dessa är ca 18% barn (0-19 år) medan åldersgruppen 6-15 utgör 8%. Utöver universitetet har hittills tre grundskolor, nio förskolor och tre gymnasieskolor etablerats (Malmö stad, 2019a; Malmö stad, 2018b). Flera satsningar har gjorts på kollektivtrafiken i stadsdelen, som i nuläget trafikeras av tre busslinjer. En av dessa trafikeras av den så kallade MalmöExpressen (förkortat MEX), en 24 meter lång dubbelledbuss med hög kapacitet och som till stor del kör i egna busskörfält (Malmö stad, 2018a).

Temat för Bo01 var ekologisk och social hållbarhet, något som har levt kvar i den fortsatta utvecklingen av området. I *Västra Hamnen 2031* är visionen att bygga en hållbar stadsdel, genom att bland annat prioritera en blandad stadsbebyggelse, miljövänlig infrastruktur och yteffektiva transportsätt. För att vägleda stadsutvecklingen har man formulerat tio stycken övergripande mål med tillhörande strategier. Enligt ett av målen, *Till Västra*

Hamnen reser man hållbart, ska 75% av de boendes resor ske med antingen gång-, cykel- eller kollektivtrafik (Malmö stad, 2013). Delmål och strategier för att nå målet beskrivs mer utförligt trafikstrategin *Hållbart resande i Västra Hamnen* (Malmö stad, 2014), vilken utgör en del av det empiriska materialet för denna uppsats.



Figur 1. Karta över Västra Hamnen som visar befintlig bebyggelse, grundskolor samt de tre stadsbusslinjer som går genom stadsdelen. Instickskarta visar läge i Malmö. Kartlayout: Einar Algotsson, 2019. Kartdata: © Lantmäteriet, 2017; © ESRI. Källa: Skånetrafiken, 2019.

Avgränsningar

Uppsatsen avgränsas till att undersöka barnperspektivet i trafikplaneringen specifikt, inte i kommunal fysisk planering generellt. Ytterligare avgränsningar har gjorts utifrån dels de mål som finns i studerade plandokument, dels begreppet *barns rörelsefrihet*, vilket avser barns möjlighet att på egen hand röra sig mellan sina målpunkter.

Undersökningen avgränsas för det första till barn i grundskoleåldern, det vill säga åldersgruppen 6-15 år. Avgränsningen har gjorts eftersom det är i den här åldern som frågan om rörelsefrihet börjar bli som mest relevant, eftersom barn under sex år i mycket liten utsträckning har möjlighet att ta sig till målpunkter, exempelvis förskolan, på egen hand. Åldersgruppen 6-15 år är också den som förekommer i undersökningar av barns resvanor och rörelsefrihet (Björklid & Gummesson, 2013; Schmidt & Neergaard, 2007; Trafikanalys, 2017).

Vidare görs en avgränsning till att studera målkonflikter mellan gång-, cykel- och kollektivtrafik. Anledningen till detta är att det är dessa färdstätt som ska öka enligt de mål om en förändrad färdmedelsfördelning som anges i Malmö stads *Trafik- och mobilitetsplan* (2016). Fokus för undersökningen är studera vilka konflikter som uppstår mellan målen om att öka dessa färdstätt. Sannolikt finns en mängd konflikter också mellan å ena sidan fotgängare och cyklister och biltrafiken å den andra, men eftersom den senare ska minska enligt Malmö stads trafikmål så har det inte legat i fokus för denna undersökning.

Uppsatsens disposition

Föreliggande undersökning är uppdelad i fem huvudsakliga kapitel. Kapitlet *Inledning* har presenterat uppsatsens syfte och de frågeställningar som den ämnar besvara. Det har också gett en bakgrund till undersökningen samt en beskrivning av den plats som är föremål för fallstudien, Västra Hamnen i Malmö, följt av en redogörelse för de övriga avgränsningar som gjorts. I undersökningens andra kapitel kommer de teoretiska perspektiv och skolbildningar som legat till grund för studiens metodval och analys att presenteras. Det tredje kapitlet beskriver och motiverar sedan den valda forskningsstrategin samt de metoder för insamling och analys av empiriskt material som har använts. I det fjärde kapitlet, *Resultat- och analys*, presenteras och analyseras fynden från den empiriska undersökningen utifrån det tidigare nämnda teorikapitlet. Det femte kapitlet avslutar sedan undersökningen med en sammanfattning av de slutsatser som dras utifrån analysen, efterföljt av en kort diskussion om hur barnperspektivet skulle kunna utvecklas ur ett planeringsteoretiskt perspektiv.

Teori

I detta kapitel presenteras några av de teoretiska resonemang som kommer att ligga till grund för analysen av det insamlade materialet i syfte att besvara frågeställningarna. I det första avsnittet presenteras olika typer av målkonflikter som kan uppstå i avvägningar mellan handlingsalternativ i beslutsprocesser. Det andra avsnittet redogör för begreppet *barns rörelsefrihet*, samt några av de faktorer som olika forskare menar begränsar denna frihet. Avsnitt tre gör sedan ett försök att tydliggöra innebörden i det mångtydiga begreppet *barnperspektiv*, genom att göra en distinktion mellan att å ena sidan företräda barns intressen och behov i politiska beslut, å andra sidan möjliggöra för barn att själva lämna synpunkter. I det fjärde avsnittet presenteras och diskuteras slutligen *advocacy planning*, en tradition inom planeringsteori som uppvisar likheter med vissa aspekter av barnperspektivet.

Målkonflikter

Enligt Wandén (1997) uppstår målkonflikter i allmänhet när två olika mål är oförenliga, det vill säga när ett mål endast kan uppfyllas på bekostnad av ett annat. För att det ska bli en konflikt mellan två mål måste de vara beroende av samt motverka varandra. Om två mål samverkar eller är oberoende av varandra är det möjligt att uppfylla båda parallellt, därför uppstår ingen målkonflikt i det fallet.

Begreppet målkonflikt kan emellertid tolkas på två olika sätt, antingen traditionellt eller procedurellt. Enligt det traditionella tolkningssättet, uppstår målkonflikter i handlings-situationer där två eller fler möjliga alternativ vägs mot varandra utifrån den omfattning i vilken de påverkar olika mål. I en sådan avvägning kan det visa sig att ett handlingsalternativ som väljs för att nå ett mål samtidigt får konsekvenser som motverkar uppfyllnad av andra mål. I en sådan situation blir de olika målen oförenliga och en målkonflikt uppstår. Då traditionella målkonflikter utlöses just i avvägningar mellan olika handlingsalternativ, är de nära kopplade till åtgärder och styrmedel (Wandén, 1997).

Den andra typen benämns som procedurella målkonflikter. Dessa skiljer sig från de traditionella i det att de uppstår i genomförandet av ett valt handlingsalternativ, snarare

än i avvägningen mellan dem. Procedurella målkonflikter uppkommer när det råder oförenliga uppfattningar om olika roller i tillämpningen av styrmedel och åtgärder. Till exempel kan en stark centralstyrning i planeringen av transportåtgärder stå i konflikt med mål om lokalt medborgardeltagande. Procedurella målkonflikter påverkas därför starkt av uppfattningar om hur samhället fungerar, exempelvis oenigheter om huruvida representativ demokrati, direktdemokrati eller marknadens krafter fungerar bäst för att hantera olika samhällsfrågor. Sådana målkonflikter kan mildras genom en mer öppen och fri dialog, men aldrig undvikas helt så länge som det finns olika uppfattningar om hur samhället är beskaffat (Wandén, 1997).

Ytterligare distinktioner

När det gäller traditionella målkonflikter kan ytterligare distinktioner göras. Först och främst görs en åtskillnad mellan interna och externa målkonflikter. Interna målkonflikter uppstår inom ett och samma system, t ex när åtgärder eller styrmedel inom transportsystemet leder till konflikt mellan olika transportmål. Externa målkonflikter däremot, uppstår mellan mål inom olika system. Exempelvis skulle måluppfyllelse inom transportområdet kunna hamna i konflikt med olika miljömål (Wandén, 1997).

Den andra distinktionen görs beroende på om och hur målkonflikterna i fråga är möjliga att lösa. Här delas de upp i tre kategorier: oäkta målkonflikter, tekniskt lösbara målkonflikter samt äkta målkonflikter. Oäkta målkonflikter beror på illa utformade styrsystem eller dåligt formulerade mål, vilket skapar en ineffektivitet i användning av resurser. Sådana konflikter är lösbara genom att formulera om och precisera målen samt ändra utformningen av styrsystem för att de ska fungera mer effektivt. Tekniskt lösbara målkonflikter är, som namnet antyder, möjliga att lösa genom utveckling och spridning av bättre teknologi. Äkta målkonflikter kan till skillnad från de andra kategorierna inte lösas genom mer precisa målformuleringar, effektivare styrsystem eller bättre teknologi. Denna typ av målkonflikt kräver istället att man gör avvägningar och prioriteringar mellan de olika målen. Äkta målkonflikter är vanligare i situationer med mer kortsiktigt tidsperspektiv, eftersom den tillgängliga tekniken då är given (Wandén, 1997).

Barns rörelsefrihet

Begreppet *barns rörelsefrihet* (eng. *children's independent mobility*, författarens övers.) avser barns möjlighet och frihet att på egen hand ta sig mellan hemmet och olika målpunkter som skolan, kompisar eller mataffären, utan att behöva ha sällskap av en vuxen. Barns rörelsefrihet i urbana miljöer påverkas starkt av ökad trafik och utformningen av trafikmiljöer i barnens lokala omgivningar, men också av föräldrarnas oro och rädslor (Björklid, 2010; Prezza et al., 2001).

Föräldrarnas oro påverkar i vilken utsträckning barnen tillåts gå hem från skolan på egen hand. Oron orsakas i sin tur främst av hur de *upplever* trafiksäkerheten längs med barnens skolvägar, vilket påverkas av yttre faktorer som trafikmiljöernas utformning. Barnens ålder är emellertid också avgörande. Äldre barn tillåts i högre grad än yngre röra sig mellan olika målpunkter (Björklid, 1997; Björklid, 2010; Prezza et al., 2001). Ålder påverkar emellertid inte bara vad föräldrarna tillåter, utan också barnens möjlighet att hantera olika trafiksituationer. Barns fysiska och mentala förutsättningar att röra sig i trafikmiljöer på ett säkert sätt skiljer sig inte bara från vuxnas, det finns även här stora variationer mellan åldersgrupper. I den tidiga barndomen sker den fysiska och mentala utvecklingen så snabbt att barn i olika åldrar kan uppleva och hantera trafiksituationer på väldigt olika sätt (Sandels, 1975). Följden av skillnaderna i utveckling och föräldrars tillåtelse blir således att barnens rörelsefrihet ökar med åldern (Björklid & Gummesson, 2013). Att rörelsefriheten varierar mellan olika åldrar speglas också i resvaneundersökningar för åldrarna 6-15 år. Mycket få barn i sexårsåldern får gå eller cykla till skolan själva, vilket dock ändras i takt med att de blir äldre. En brytpunkt uppstår vid elva års ålder, då fyra av fem barn tillåts cykla eller gå till skolan utan en vuxen. Gällande valet av färdmedel skiljer det sig också åt mellan olika åldrar. Andelen resor som görs med cykel eller kollektivtrafik ökar ju äldre barnen blir, medan andelen resor med bil minskar (Björklid & Gummesson, 2013; Schmidt & Neergaard, 2007).

Möjligheten att fritt röra sig mellan sin bostad och andra målpunkter begränsas därutöver även av den fysiska infrastrukturen och den *faktiska* säkerheten i trafiken. Barns rörelsefrihet påverkas både av trafikanläggningarnas inbyggda risker och de fysiska hinder som de skapar för gång- och cykeltrafikanter. Trafikens hinder och risker påverkar tillgänglig-

heten för alla människor i staden, men barn är en särskilt utsatt grupp då de har sämre förutsättningar än vuxna för att hantera olika trafiksituationer. Även måttligt trafikerade gator, särskilt när de korsar skolvägar, begränsar på så vis tillgängligheten för barn avsevärt. De begränsningar av rörelsefriheten som orsakas av trafik och vägar samt de följd-effekter som uppstår kallas barriäreffekter. För att minimera de barriäreffekter och risker som begränsar barns rörelsefrihet, krävs säkra och trygga sätt att korsa trafikplanläggningar (Björklid, 2010; Korner, 1979; Prezda et al., 2001).

Mellan föräldrarnas upplevda trafiksäkerhet och barnens rörelsefrihet finns en motsättning som inte är helt lätt att hantera. Den faktiska trafiksäkerheten har ökat i våra städer, vilket visar sig i att allt färre barn skadas allvarligt i trafiken. Detta innebär i sig bättre förutsättningar för en ökning av barns rörelsefrihet. Dock upplever föräldrar ofta trafikmiljöer som mer osäkra än vad de är, vilket resulterar i att de inte vågar släppa ut sina barn i trafiken. När den faktiska trafiksäkerheten ökar utan en motsvarande förbättring av den upplevda, motverkas ökningen av rörelsefriheten som kommer av en förbättrad faktisk trafiksäkerhet och rörelsefriheten kan i själva verket minska. Det är denna situation vi ser idag, när den faktiska trafiksäkerheten är hög samtidigt som barnens rörelsefrihet bara blir mindre och mindre (Björklid, 2010; Björklid & Gummesson, 2013).

Trafikmiljöer som både är och upplevs som säkra är därför avgörande för barns rörelsefrihet. För att trafikmiljöerna ska vara trygga och säkra måste de dock anpassas efter vad barn behöver för att kunna röra sig fritt utan vuxnas sällskap. Det innebär tillgängligheten för såväl gång- och cykeltrafik som för kollektivtrafik måste prioriteras (Björklid & Gummesson, 2013). Samtidigt som kollektivtrafik kan bidra till en ökning av rörelsefrihet bildar den emellertid också, exempelvis i form av spårvägar eller bussleder, ytterligare barriäreffekter för gång- och cykeltrafikanter (Korner, 1979). Det råder därför en potentiell motsättning mellan ökad gång- och cykeltrafik respektive kollektivtrafik, även om de kan ha det gemensamma syftet att öka tillgängligheten och rörelsefriheten för barn.

Vidare är nivån av barns rörelsefrihet ett av de viktigaste kriterierna för att urbana miljöer ska betraktas som barnvänliga (Kyttä, 2003). Andra viktiga aspekter är kraftigt minskad trafik samt tillgång till allmänna platser, grönområden och mötesplatser (Björklid, 2010).

Barnperspektiv – Ett mångtydigt begrepp

Att beakta ett barnperspektiv i samhällsplaneringen kan ha flera olika innebörder. Björklid (2010) gör en betydelsemässig distinktion mellan ett *barncentrerat perspektiv* å ena sidan och *barns egna perspektiv* å den andra. Halldén (2003) gör en liknande uppdelning mellan *barnperspektiv* och *barns perspektiv*. Denna distinktion grundas på vem det är som formulerar perspektivet, i det förra är det någon som företräder barnet och i det senare är det barnet självt.

Att anlägga barns perspektiv handlar alltså om att fånga något som barn har uttryckt eller skapat, och kräver att barnen själva har varit delaktiga och kunnat bidra med sina synpunkter i en beslutsprocess (Björklid, 2010; Halldén, 2003). Det vilar på en grundtanke om att barn har kunskaper om sin fysiska närmiljö som planerarna saknar. Genom att ha samråd med barn och unga i planarbetet släpper man fram deras kunskaper och synpunkter, så att de tillåts bidra med ett perspektiv på sin omgivning som inom en för barnen greppbar tidsrymd kan leda till konkreta förändringar (Lenninger, 2008).

Ett barncentrerat perspektiv däremot skapas inte av barnet själv utan av en företrädare för barnet, med syfte att ta tillvara på barns villkor samt att verka för deras bästa, vilket bland annat innebär att uppmärksamma vilka konsekvenser politiska beslut kan få för barns intressen. Identifieringen av barns behov och intressen är enligt ett barncentrerat perspektiv inte nödvändigtvis beroende av synpunkter från barnen själva, även om barnet fortfarande ses som en expert på sin egen situation och sin omgivning. Det är emellertid fortfarande den vuxna företrädaren som tolkar barnets synpunkter och i slutändan fattar beslut utifrån sin kunskap och erfarenhet, samt står till svars för dessa beslut (Björklid, 2010; Halldén, 2003). Björklids jämförande undersökning mellan å ena sidan barns egna syn på vad som utgör en barnvänlig stad, å andra sidan synen hos planerare med ett barncentrerat perspektiv, visade dock att dessa i hög grad stämmer överens. Både barnen och planerarna underströk exempelvis vikten av minskad eller ingen biltrafik, tillgång till grönområden och offentliga rum samt trafiksäkerhet som viktiga delar i en barnvänlig stad. Björklid menar vidare att barn visserligen bör ha rätt till inflytande över sin närmiljö, men att de samtidigt också har rätt att skyddas av samhället så att de tillåts att utforska och utvecklas precis som barn bör göra (Björklid, 2010).

Advocacy planning – Planeraren som företrädare

Advocacy planning, översatt till advokatplanering av Khakee (2000), är en planeringsmodell som innebär att planerare ser som sin uppgift att agera företrädare för olika underrepresenterade grupper för att lyfta fram deras behov och intressen i besluts- och planprocesser (Nyström & Tonell, 2012). Utgångspunkten är att samhället utgörs av olika sociala grupper med egna gemensamma intressen och värderingar. Perspektivet utgår också ifrån att det är de resursstarka grupperna som är representerade i den offentliga sfären och som därför har möjlighet att påverka beslut, medan mer resurssvaga grupper är underrepresenterade och behöver en röst som verkar för deras intressen (Khakee, 2000). Advokatplaneringen går sedan ut på att identifiera och ta kontakt med de underrepresenterade grupperna för att undersöka vad de har för värderingar, synpunkter och behov. Varje grupp får sedan representeras av egna planerare, som med hjälp av sin expertkunskap ska arbeta för att se efter gruppens intressen. Dessa planerare ska sedan fungera som ombud i dialogen mellan planeringsmyndigheterna och de underrepresenterade grupperna. Genom att informera de underrepresenterade grupperna om alla sociala kostnader och nyttor samt formulera alternativ som senare skulle kunna inkorporeras i en övergripande plan, skulle det i slutändan gynna både planeringen och demokratin (Khakee, 2000; Sandercock, 1998). Advokatplaneringen har mycket gemensamt med det *barncentrerade* perspektiv som presenterats tidigare i detta kapitel, eftersom det också går ut på att agera företrädare för en specifik grupp och beakta deras behov och intressen i beslutsprocesser (Björklid, 2010; Halldén, 2003).

Advokatplaneringen innebär visserligen en expansion av planerarens roll till att både representera och beakta tidigare underrepresenterade grupper, men samtidigt ges dessa grupper ingen egen röst i processen. Istället försöker planerarna, utifrån sin kunskap och erfarenhet, översätta deras idéer och behov till planeringens tekniska vokabulär. Detta medför en risk för att de underrepresenterade gruppernas intressen och önskemål manipuleras, eftersom det fortfarande är planerarna som sätter dagordningen, som konceptualiserar problemen och definierar villkoren för vilka lösningar som kan nås. På grund av advokatplaneringens svårigheter med att på riktigt inkludera underrepresenterade grupper, utvecklades nya perspektiv i olika riktningar. Ett av dessa perspektiv, social

inlärning, utgjorde ett försök att tänka om planerarens roll som expert och förhållandet mellan kunskap och handling i planeringspraktiken (Sandercock, 1998).

Social inlärning och kommunikativ planering

Enligt perspektivet om social inlärning måste planering ske med aktiv medverkan från de människor som berörs direkt av det som planeras. Dessa personer betraktas inte bara som mottagare utan också som producenter av kunskap som är till nytta för planeringen. Genom dialog bör planerarna och deras klienter därför försöka lära sig av varandras erfarenheter och kunskaper (Friedmann, 1987). Ur den grundläggande ansatsen om social inlärning utvecklades ett perspektiv på planering som en framför allt interaktiv och kommunikativ aktivitet. Enligt det kommunikativa perspektivet skapas kunskap genom självreflektion, ohämmad diskussion och praktik. Den kommunikativa planeringstraditionen handlar således inte om att planerare ska leda samhällsutvecklingen utifrån sina kunskaper och erfarenheter, utan snarare om att diskutera och argumentera för att skapa en bättre koppling mellan kunskap och praktik i planerings- och beslutsprocesser. Målet med planeringen blir därför att avlägsna barriärer för kommunikation och skapa en modell för öppen diskurs (Innes, 1995; Sandercock, 1998).

Den kommunikativa planeringstraditionen delar många aspekter med det barnperspektiv som syftar till att barns egna perspektiv ska få en aktiv roll i beslutsprocesser. Bland annat betraktas barn som aktiva skapare av kunskap om sin omgivning, vilken kan vara till värde för planeringen. Av denna anledning bör barn inkluderas direkt i beslutsprocesser som rör dem (Halldén, 2003; Lenninger, 2008).

Substantiella och relationella grupper – (O)gemensamma intressen?

Advokatplaneringens perspektiv går från en uppfattning om att det finns ett allmänintresse som är gemensamt för hela samhället, till en uppfattning om värdepluralism där olika grupper har egna intressen och värderingar (Khakee, 2000). Detta speglar emellertid fortfarande en förenklad uppfattning om gruppgemenskap, i vilken sociala grupper identifieras på basis av en eller flera attribut som alla medlemmar delar och som tydligt utesluter ickemedlemmar (Young, 2016). En sådan *substantiell* uppfattning medför en rad problem. Bland annat antyder det att alla medlemmar i en social grupp delar gemensamma

intressen, värderingar och önskemål. I verkligheten uppvisar dock grupper, särskilt under-representerade sådana, ofta skilda eller till och med motstridiga intressen. Vidare missar en sådan uppfattning om grupper också att det finns en hög grad av differentiering även inom enskilda grupper, eftersom dess medlemmar samtidigt har kopplingar och relationer till andra sociala grupper.

Young argumenterar därför för att gruppkillnader bör uppfattas som *relationella*. Snarare än att definieras utifrån gemensamma attribut existerar relationella grupper genom de individer som utgör den, samt de interaktioner och relationer de har med utomstående personer och grupper. En sådan gruppuppfattning ger utrymme för såväl skillnader som likheter inom gruppen. Medlemmarna i en sådan grupp behöver inte nödvändigtvis dela attribut och intressen eftersom gruppidentiteten istället skapas i relation till hur andra grupper i samhället ser ut. Enligt en relationell gruppuppfattning kan intressen och attribut därför inte bara skilja sig åt inom gruppen, utan också överlappa med andra grupper (Young, 2016).

Forskningsstrategi och metod

Fallstudie

Undersökningen har utformats som en fallstudie av trafikplaneringen i stadsdelen Västra Hamnen i Malmö. Att använda fallstudie som forskningsstrategi är särskilt lämpligt för den korta tidsram som en kandidatuppsats ger, eftersom det blir möjligt att fokusera på ett avgränsat undersökningsområde. Ett tydligare fokusområde ger också utrymme att undersöka målkonflikter mellan färdmedel och hur de hanterats på ett mer djupgående sätt. I en fallstudie får undersökningen också en helhetssyn på det som studeras, vilket gör det lättare att se hur olika aspekter och faktorer i fallet är sammanlänkade (Denscombe, 2018). Denna helhetssyn kan exempelvis bidra till en större förståelse för de olika färsätten påverkar varandra och vilka grupper som missgynnas av eventuella målkonflikter.

En svårighet med fallstudie som forskningsstrategi är att det kan vara svårt att specifikt fastställa fallets gränser på ett entydigt sätt, framförallt att bestämma vilka källor och vilket material som faktiskt har med fallet att göra eller inte (Denscombe, 2018). Även om Västra Hamnen som stadsdel är tydligt avgränsat från resten av Malmö, är gränserna inte lika tydliga i trafikplanerarnas arbete. Mål, strategier och arbetssätt för att hantera målkonflikter och motstående behov i planeringen kan visa sig överträda de geografiska gränserna och vara allmängiltiga för flera olika områden i staden. För att undvika detta problem har särskild omsorg lagts i intervjuer och dokumentanalys för att det insamlade materialet ska vara relevant för det valda fallet. Exempelvis har vissa intervjupersoner valts för deras särskilda kunskap om planeringen av Västra Hamnen, och intervjuguiderna har utformats för att få konkreta exempel från arbetet i stadsdelen.

Enligt Denscombe (2018) ska ett lämpligt fall ha vissa kända egenskaper som är av relevans för undersökningens syfte. Västra Hamnen har både som stadsutvecklingsprojekt och som stadsdel ett antal sådana karaktärsdrag, vilka beskrivs i avsnittet *Undersökningens lokalisering* i inledningskapitlet. Dels utgör barn en stor del av befolkningen. Trafikplaner för området kan därför antas komma att påverka denna grupp, vilket motiverar en undersökning av hur planeringen arbetat med ett barnperspektiv. Dessutom spelar gång- och cykeltrafiken å ena sidan och kollektivtrafiken å andra sidan viktiga roller i de mål och strategier som finns för området, vilket redan idag trafikeras av ett antal busslinjer. Västra Hamnen lämpar sig därför väl som fall för att studera målkonflikter mellan de olika färdställen.

För det andra har Västra Hamnen valts eftersom området utgör ett typiskt fall av den samtida form av stadsplanering som exempelvis lyfter sådant som en blandad bebyggelse, miljövänlig infrastruktur samt en utvecklad gång-, cykel- och kollektivtrafik som ideal för hållbar stadsutveckling (Boverket, 2004). I detta avseende har Västra Hamnen mycket gemensamt med andra pågående stadsutvecklingsprojekt, exempelvis Sorgenfri och Nyhamnen i Malmö eller Masthuggskajen i Göteborg (Göteborgs stad, 2017; Malmö stad, 2017; Malmö stad, 2019b). Då Västra Hamnen har stora likheter med andra fall av hållbar och blandad stadsutveckling kan resultatet från undersökningen potentiellt generaliseras till dessa projekt (Denscombe, 2018).

För det tredje har olika praktiska överväganden legat till grund för beslutet. Jämfört med många liknande fall så finns ett relativt stort material tillgängligt om Västra Hamnen eftersom projektet är så omfattande. Då tidsramen är synnerligen begränsad har en sådan praktisk faktor haft betydelse för valet av Västra Hamnen som fall för studien (Denscombe, 2018).

Metodkombination

För att besvara frågeställningen har en kombination av metoder använts, dels semi-strukturerade intervjuer med tjänstepersoner från Malmö stad och dels dokumentanalys av plandokument. Användandet av metodkombination i undersökningen innebär en rad fördelar. För det första har det bidragit till att föra analysen framåt, genom att dokumentanalysen har gett information som sedan använts som underlag för intervjuguiderna, och vice versa. Metodkombinationen har också gjort det möjligt att få en mer komplett och riktig bild av målkonflikter i trafikplaneringen och hur de hanterats, eftersom de olika perspektiven kan användas för att både bekräfta och komplettera varandra. Det som kommer fram i dokumentanalysen kan exempelvis jämföras och kontrolleras med det som sagts i intervjuerna, och på så vis ge en bättre bild av det som undersöks. Användandet av flera metoder är dessutom särskilt lämpligt i en fallstudie. Metodkombinationen har till stor del lagts upp på ett konvergerande sätt. Även om de olika metoderna till viss del har använts för att berika varandra så har de i stort använts parallellt. Resultaten från de semistrukturerade intervjuerna å ena sidan och dokumentanalysen har slutligen förts samman och integrerats i undersökningens analysavsnitt (Denscombe, 2018).

Intervjuer

Intervjupersonerna valdes utifrån deras relevans för det ämne som studerats. Totalt intervjuades fem personer varav samtliga arbetar på Fastighets- och gatukontoret i Malmö, en av dem har lång erfarenhet av planeringen av Västra Hamnen specifikt, medan de andra tre arbetar med trafikplanering i flera olika stadsdelar. Trafikplanerarna arbetar emellertid med skilda fokusområden, vilket medför att de olika intervjuerna sedan kunde bidra med varierande perspektiv. Den första intervjun gjordes med en trafikplanerare som arbetat

mycket med trafiksäkerhetsfrågor. Den andra intervjupersonen hade rollen som projektledare och samordnare i den så kallade Skoltrafikgruppen, vilka har arbetat särskilt med barnperspektiv och trafik kring skolor och förskolor. I den tredje intervjun deltog två intervjupersoner samtidigt, dels en trafikplanerare som arbetat med trafiken i en del av Västra Hamnen, och dels en landskapsarkitekt som i många år varit med i planeringen av stadsdelen. Den fjärde och sista intervjun gjordes med en trafikplanerare med särskilt fokus på kollektivtrafik, som varit projektledare för planeringen av en ny linje för Malmö-Expressen i Västra Hamnen. Se tablå nedan för uppställning av intervjupersoner samt vilka förkortningar de har i referenser.

Tablå 1. Intervjupersonernas yrkesroll och hur de förkortas i referenser.

Intervjupersonens roll	Förkortning i referens
Trafikplanerare med särskilt fokus på trafiksäkerhetsfrågor	IP 1
Samordnare för Skoltrafikgruppen	IP 2
Trafikplanerare på Fastighets- och gatukontoret	IP 3
Landskapsarkitekt som länge varit med i planeringen av Västra hamnen	IP 4
Trafikplanerare med särskilt fokus på kollektivtrafik	IP 5

Intervjuerna har varit av semistrukturerad karaktär. Detta ger utrymme för intervjupersonen att svara mer fritt och beskrivande, vilket i slutändan kan ge ett rikare material att analysera. Intervjuer som metod har i denna undersökning varit ett bra sätt att komplettera materialet i plandokumentet. Eftersom intervjupersonerna får möjlighet att redogöra för sina egna synpunkter och förklara vad de anser vara viktigt, kan intervjuerna ge information som inte finns med i de officiella plandokumentet. Intervjuformen gör det också möjligt att ställa följdfrågor om inte ingår i intervjuguiden, eller att ändra formen för intervjun efterhand som ny information kommer fram. Det senare gjordes också i denna undersökning (Bryman, 2016; Denscombe, 2018).

En första intervjuguide utformades genom att operationalisera undersökningens frågeställning och dess komponenter. Frågorna baserades också på en genomläsning av de plandokument som rör trafikplaneringen i Västra Hamnen och på undersökningens teoretiska perspektiv. Ordningsföljden för ämnena i intervjuguiden och de tillhörande

frågorna fick ändras efter första intervjun, eftersom den ursprungliga ordningen visade sig flyta på dåligt. De ämnen som togs upp var annars samma i alla fyra intervjuer, även om frågorna anpassades något beroende på intervjupersonernas fokusområden och specialkunskaper. Samtliga intervjuer spelades in (med intervjupersonernas tillåtelse) och transkriberades i sin helhet. En fullständig transkribering ger ett rikt material som underlättar en upprepad och mer noggrann analys, vilket i detta fall vägde upp att transkriberingen var mycket tidskrävande (Bryman, 2016).

De transkriberade intervjuerna analyserades sedan i flera steg. Först gjordes en genomläsning av transkripten där en rad teman med särskild relevans identifierades, utifrån de olika delarna i undersökningens frågeställning. Varje tema bestod i sin tur av en uppsättning underteman med en mer specifik koppling till de olika perspektiven i teorikapitlet. Sedan gjordes en andra genomläsning där dessa teman och underteman användes för att koda intervjupersonernas utsagor och hitta relevanta utdrag och citat. De kodade delarna kunde sedan ytterligare analyseras med hjälp teorikapitlet, för att slutligen integreras med resultaten från dokumentanalysen i undersökningens resultat- och analyskapitel.

Dokumentanalys

Valet av material föll på två plandokument som särskilt berör mål och strategier för trafikplaneringen i Västra Hamnen, för det första Malmö stads *Trafik- och mobilitetsplan* (2016) och för det andra trafikstrategin *Hållbart resande i Västra Hamnen* (2013). *Trafik- och mobilitetsplanen* är ett dokument framtaget av Fastighets- och gatukontoret tillsammans med Stadsbyggnadskontoret. Planens syfte är att förtydliga, konkretisera och utveckla Malmös trafikrelaterade mål, och beskriva hur trafikplaneringen ska bidra till att skapa en attraktiv och hållbar stad, såväl ekonomiskt som socialt och miljömässigt. Trafik- och mobilitetsplanen ska också vara vägledande i plan- och beslutsprocesser för de förvaltningar som har ansvar för stadsutveckling och transporter, bland annat Fastighets- och gatukontorets trafikplanering (Malmö stad, 2016). *Hållbart resande i Västra Hamnen* beskriver de tio delmål och tillhörande strategier för trafikplaneringen, som ska bidra till det övergripande målet om en förändrad färdmedelsfördelning. Syftet med dokumentet är att det ska användas som ett planeringsunderlag och att de föreslagna strategierna ska vara vägledande för det fortsatta arbetet i stadsdelen (Malmö stad, 2013).

Även om officiella publikationer som plandokument kan betraktas som trovärdiga och uppdaterade källor, är de också resultat av politiska beslut och tjänstepersoners bedömningar. Dessa typer av dokument kan därför uppfattas som en form av social konstruktion snarare än en objektiv bild av verkligheten, vilket innebär att dess trovärdighet måste utsättas för närmare granskning. Genom att kombinera dokumentanalys med intervjuer kan undersökningen emellertid jämföra fynden och kontrollera trovärdigheten i plandokument, och vice versa (Denscombe, 2018).

För att analysera dokumenten gjordes en första genomläsning för att hitta avsnitt av relevans för undersökningen, till exempel de delar som berörde målen för de färdmedel som studerats. Resten av analysen gjordes på ett liknande sätt som för intervjutranskripten. En uppsättning teman och underteman baserade på undersökningens frågeställning och teorikapitel användes för att koda texten, för att på så sätt hitta relevanta utdrag. Resultaten presenterades sedan integrerat med materialet från intervjuerna och analyserades utifrån de teoretiska perspektiv som tas upp i undersökningens teorikapitel.

Resultat och analys

Mål och målkonflikter i trafikplaneringen

I föreliggande avsnitt kommer resultaten från intervjuer och dokumentanalys att redovisas och analyseras, i syfte att besvara följande frågeställning:

Vilka målkonflikter finns mellan gång-, cykel- och kollektivtrafik i trafikplaneringen?

Avsnittet kommer att inledas med en redogörelse av vad intervjupersonerna och de studerade plandokumenterna tog upp som mål för de aktuella färdställen, vilka målkonflikter som de menar uppstått mellan dem och på vilket sätt som trafikplaneringen har hanterat målkonflikterna. Därefter analyseras målkonflikterna utifrån några av de perspektiv som lagts fram i undersökningens teorikapitel, närmare bestämt Wandéns typologi över olika

målkonflikter och samt de teoretiska resonemang som berör trafikens påverkan på barns rörelsefrihet.

I Malmö stads *Trafik- och mobilitetsplan* (förkortat *TROMP*) anges stadens önskade riktning för utvecklingen av transportinfrastruktur och trafikmiljöer. De trafikmål som anges i planen ska hjälpa till att nå stadens övergripande mål, att skapa ”en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad och en attraktiv plats att bo och verka i” (Malmö stad, 2016, s. 10). I enlighet med detta mål slår *TROMP*:ens vision fast att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska utgöra de primära färdställen för Malmöns invånare, grundpelare i ett transportsystem anpassat för människan och den täta och hållbara staden. För att möjliggöra visionen måste det enligt planens målbild ske förändring i färdmedelsfördelningen fram till 2030, där cykel- och kollektivtrafikens andelar ska öka på bekostnad av biltrafiken. Enligt *TROMP*:en bidrar en förändrad färdmedelsfördelning till hållbar stadsutveckling, dels genom att ersätta biltrafiken med mer miljövänliga och yteffektiva alternativ. Det främjar dessutom stadens sociala hållbarhet genom att bidra till ökad tillgänglighet och förbättrad folkhälsa, vilket man menar särskilt gynnar barn och unga. Planen anger också målbilder för delområden i staden, där Västra Hamnen pekas ut som ett av de områden där satsningarna ska vara som störst på gång-, cykel- och kollektivtrafik (Malmö stad, 2016).

Liknande målbilder ges i trafikstrategin *Hållbart resande i Västra Hamnen* (Malmö stad, 2014), vars övergripande mål är att stadsdelen ska vara ett centrum för hållbara transporter, där biltrafiken minskas genom åtgärder som främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att nå målet har en rad delmål och strategier formulerats. Dessa går till viss del ut på dialog och beteendepåverkan, men också på att skapa en fysisk struktur som stödjer den önskade färdmedelsfördelningen i stadsdelen. Trafikmiljöerna ska utformas så att det finns gena och trygga vägar för gångtrafikanter och cykeltrafiken ska ha hög prioritet. För att främja barns rörelsefrihet ska särskilt fokus ligga på att gång- och cykelvägar till skolor och förskolor ska utformas med särskilt hög trafiksäkerhet, exempelvis genom passager med farthinder. Utöver det vill man utveckla ett kollektivtrafiksystem med hög framkomlighet och kapacitet.

Att målen varit ledande för trafikplaneringen både i Västra Hamnen och i övriga Malmö framkommer också i intervjuerna med tjänstepersoner från Fastighets- och gatukontoret. Flera intervjupersoner ser det som ett generellt mål att utveckla och prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. I Västra Hamnen görs detta bland annat genom att anlägga separerade gång- och cykelvägar längs med huvudgatorna, samt skapa hög framkomlighet för busstrafiken med egna busskörfält i varje riktning. Bland busslinjerna är det särskilt den relativt nya *MalmöExpressen* som ska prioriteras, med snabba busskörfält och ett minskat antal farthinder (IP 1; IP 4; IP 5).

I stadens trafikmål framstår utvecklingen av gång-, cykel- och kollektivtrafik som en i stort sett enad och enhetlig satsning för att minska biltrafikens dominans och för att skapa hållbar stadsutveckling (Malmö stad, 2014; Malmö stad, 2016). Även om de olika färdssätten sannolikt kan gynna varandra och skapa positiva synergieffekter, är samlokaliseringen av dem i det begränsade gaturummet ej utan motsättningar. I intervjuerna blir det tydligt att det finns målkonflikter mellan de hållbara och yteffektiva transportsätten, främst mellan tillgänglighet för gång- och cykeltrafik å ena sidan och framkomlighet för kollektivtrafiken å den andra (IP 1; IP 2; IP 3; IP 5). Enligt intervjupersonerna är det framför allt i korsningar mellan gång- och cykelvägar och gator med busstrafik samt vid passager längs med kollektivtrafikstråk, som denna målkonflikt uppstår. För att tillgängligheten ska vara god för gång- och cykeltrafikanter måste det vara möjligt att tryggt och säkert kunna nå fram till målpunkter på olika sidor av gatan. Enligt både TROMP:en och flera av intervjupersonerna är låga och jämna hastigheter för motorfordonstrafik det mest effektiva sättet att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister. Därför är anläggande av farthinder i form av gupp, så kallade hastighetssäkringar, den vanligaste åtgärden för att öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafik (IP 1; IP 2; IP 3; IP 5; Malmö stad, 2016).

Dessa åtgärder hamnar dock i konflikt med kollektivtrafiken, eftersom farthinder både drabbar bussarnas framkomlighet och chaufförernas arbetsmiljö (IP 1; IP 2; IP 3; IP 5). Vid införandet av *MalmöExpressen*, vilket en intervjuperson gav som exempel, fanns det en uppgörelse mellan Malmö stad och Skånetrafiken att framkomligheten för bussarna skulle förbättras ytterligare. Från Skånetrafikens sida ville man då helst inte ha några

farthinder alls längs med linjens sträcka, men eftersom detta skulle innebära en konflikt med mål om ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter, sade man nej från stadens sida. Resultatet blev en kompromiss, där man minskade farthindrets effekt vid vissa platser för att på så vis öka bussarnas framkomlighet. Enligt intervjupersonen kan emellertid även sådana små kompromisser till bussarnas fördel medföra en ökad risk för oskyddade trafikanter (IP 1).

I intervjuerna nämns ett flertal liknande kompromisser och delvisa lösningar på målkonflikterna. Som ett alternativ till vanliga gupp har Malmö stad testat att införa ett nytt slags farthinder kallat *ActiBump*, vilket aktiveras när ett fordon kör över tillåten hastighet. Om fordonet kör under den tillåtna hastighetsgränsen fälls inte luckan ner och vägbanan förblir platt, vilket gynnar kollektivtrafiken. Så länge som bussen kör i rätt hastighet skapas inget hinder för dess framkomlighet och chauffören slipper åka över ett gupp. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är det däremot en sämre lösning. ActiBump-hinder garanterar nämligen inte lägre hastigheter genom korsningspunkter och passager på samma sätt som traditionella gupp, vilket innebär en ökad risk för korsande gång- och cykeltrafikanter. Man har utöver ActiBump testat andra farthinder som modifierats för att minska konflikten med kollektivtrafik utan att dess hastighetssänkande effekt på biltrafiken samtidigt blir mindre, men enligt intervjupersonerna har ingen av dessa tekniska lösningar kunnat reda ut målkonflikten helt (IP 1; IP 2; IP 5). I många fall har det krävts rena avvägningar som inneburit en prioritering av ett mål på bekostnad av ett annat. Ett exempel på en plats där detta gjorts är Västra Varvsgatan i Västra Hamnen. När man planerade åtgärder längs gatan, där två grundskolor är placerade, beslöt man att lägga hastighetssäkrade övergångsställen glest för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Dessa övergångsställen placerades endast i korsningarna och inte längs vägen däremellan. Vid den ena skolan, Vittra, anlades därför inget hastighetssäkrat övergångsställe, eftersom den är belägen mittemellan två större korsningar. Gångtrafikanter från skolan, av vilka en majoritet är barn, tvingas därför antingen gå en lång omväg eller korsa vägen utan en trafiksäkerhetsåtgärd för att kunna nå målpunkter på andra sidan gatan. Enligt intervjupersonen var det här fallet ett tydligt exempel på en avvägning där kollektivtrafikens framkomlighet prioriterats på bekostnad av tillgängligheten för gångtrafikanter (IP 2).

Det är emellertid inte bara mellan kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik som det uppstår målkonflikter. När infrastrukturen byggs ut för att öka cykeltrafikens framkomlighet, kan även det komma i konflikt med fotgängare. Enligt två av intervjupersonerna begränsas ofta tillgängligheten för fotgängare av de cykelstråk som finns i staden, som tidvis kan upplevas som svåra att korsa på grund av höga cykeltrafikmängder. Särskilt tydlig blir konflikten på platser där cykelstråk dragits förbi skolor (IP 2; IP 4). Vid Stapelbäddsskolan i Västra Hamnen finns ett exempel på detta. När man planerade för skolan ville trafikplanerarna, enligt en intervjuperson, anlägga en gång- och cykelväg genom skolområdet för att knyta samman olika målpunkter i omgivningen. När skolan sedan hade byggts visade det sig att den genomgående cykeltrafiken hamnade i konflikt med barn som till fots rör sig mellan lekområdena på gängse sidor om cykelvägen. I det specifika fallet har man, så vitt intervjupersonen visste, inte kommit fram till någon lösning på målkonflikten (IP 4). En annan intervjuperson tog upp ett fall i en annan del av Malmö, där ett vältrafikerat cykelstråk går precis förbi en grundskola. Där har resultatet blivit en avvägning till fördel för cykeltrafikens framkomlighet, då man beslutat att inte anlägga någon passage eller annan åtgärd för att underlätta för barn och andra fotgängare att ta sig över cykelvägen (IP 2).

De målkonflikter som beskrivs av intervjupersonerna passar väl in i Wandéns typologi. Målsättningarna om förbättrad gång-, cykel- och kollektivtrafik krockar med varandra när högsta standard för alla färdssätten måste uppnås inom det begränsade utrymme som gaturummet erbjuder. När staden inför åtgärder som ger hög framkomlighet för kollektivtrafiken motverkar det samtidigt till viss del möjligheten att skapa hög tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter, och tvärtom. I avvägningarna mellan olika strategier och åtgärder för Västra Hamnens transportsystem uppstår alltså *traditionella* målkonflikter, eftersom det sker i valet mellan handlingsalternativ som gynnar vissa mål samtidigt det motverkar andra. Målkonflikterna mellan färdssätten är också av *intern* snarare än *extern* karaktär, eftersom det handlar om konflikter mellan olika mål inom transportsystemet. Det är visserligen fullt möjligt att åtgärder som gynnar antingen gång-, cykel- eller kollektivtrafiken också motverkar mål inom andra samhällssystem, exempelvis Malmö stads ekonomiska eller sociala mål (Wandén, 1997). Sådana eventuella externa målkonflikter är emellertid inte fokus för denna undersökning.

Den sista distinktionen som Wandén gör avser huruvida målkonflikterna är möjliga att lösa. Intervjupersonerna menar att målkonflikter mellan olika färdstätt uppstår när högsta standard ska uppnås för samtliga, i ett gaturum där utrymmet i själva verket är mycket begränsat. Detta pekar på att de aktuella målkonflikterna inte är *oäkta*, det vill säga orsakade av dålig målformulering eller utformning av styrsystem. Hade så varit fallet hade målkonflikterna kunnat lösas genom att exempelvis formulera om målen (Wandén, 1997). Vidare redogör intervjupersonerna för en rad olika tekniska lösningar i utformningen av farthinder i korsningar och passager, som i olika grad mildrar konflikten mellan färdstätt genom att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Enligt intervjupersonerna innebär emellertid sådana åtgärder också en motsvarande försämring av kollektivtrafikens framkomlighet och busschaufförernas arbetsmiljö, och bör därför snarare betraktas som förmildrande kompromisser mellan de motstående målen än någon slutgiltig lösning.

I intervjuerna framkommer det att målkonflikter mellan färdstätt bara skulle kunna lösas genom att gaturummet breddas betydligt och att samtliga korsningar anläggs i skilda plan, vilket varken är möjligt eller eftersträvansvärt i nutida stadsplanering (IP 1; IP 3; IP 5). På lång sikt menar en intervjuperson att teknik som geofencing hade kunnat användas som ett alternativ till farthinder i områden där man vet att barn rör sig, men att det inte går att se nu ifall det hade inneburit en lösning eller ytterligare en kompromiss (IP 5). Målkonflikterna mellan gång-, cykel- och kollektivtrafik förefaller därför, åtminstone inom en överskådlig tidsrymd, inte kunna lösas genom ny teknik. Målkonflikterna kan därför klassas som *äkta*, det vill säga att de inte har någon lösning utan kräver avvägningar och prioriteringar mellan de olika målen (Wandén, 1997). Att målkonflikterna saknar någon slutgiltig lösning bekräftas också av samtliga intervjupersoner, som vittnar om att det till syvende och sist handlar om att göra prioriteringar mellan framkomlighet för kollektivtrafik och tillgänglighet för fotgängare eller cyklister (IP 1; IP 2; IP 3; IP 5).

De olika exemplen visar att målkonflikter mellan fotgängare och andra hållbara färdstätt, specifikt kollektivtrafik och cykeltrafik, får särskilt tydliga konsekvenser när de rör barn. I *Trafik- och mobilitetsplanen* står det att planeringen ska ge hög prioritet åt trafikåtgärder

som främjar barns rörelsefrihet och trygghet, särskilt genom att öka säkerheten längs skolvägar (Malmö stad, 2016). I intervjuerna framkommer dock exempel på fall där både kollektivtrafikens och cyklisters framkomlighet har prioriterats över trafiksäkerhet och tillgänglighet för fotgängare, även i närheten av skolor (IP 2; IP 4).

Gator med tung kollektivtrafik och vältrafikerade cykelstråk kan enligt Korner (1979) skapa barriärer som begränsar barns rörelsefrihet i staden. Åtgärder som farthinder och gupp kan mildra barriäreffekterna genom att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten i korsningar och passager, även om det samtidigt får konsekvenser för kollektivtrafikens framkomlighet. Det kan dock vara svårare att påverka den upplevda trafiksäkerheten hos föräldrar, som också är en viktig faktor för barns rörelsefrihet (Björklid, 1997; Björklid, 2010; Prezza et al., 2001).

Förhållandet mellan faktisk och upplevd trafiksäkerhet speglas både i plandokument och intervjuer. TROMP:en tar exempelvis upp den betydelse som en såväl faktisk som upplevd trafiksäkerhet har för barns rörelsefrihet. Vidare berättar en av intervjupersonerna om fall där föräldrars upplevda trafiksäkerhet skilt sig åt från den faktiska. Enligt intervjupersonen är det vanligt att barn och föräldrar både känner sig tryggare och upplever en högre trafiksäkerhet ifall korsningar och passager är signalreglerade, det vill säga reglerade med trafikljus. Den faktiska trafiksäkerheten blir dock högre i hastighetssäkrade korsningar och passager, eftersom ett rödljus inte garanterar att motorfordon sänker hastigheten och stannar på samma sätt som ett fysiskt farthinder. På grund av skillnaden mellan upplevd och faktisk trafiksäkerhet måste planerna emellertid kompromissa och införa både hastighetssäkring och signalreglering, vilket påverkar kollektivtrafikens framkomlighet ytterligare (IP 1). För att öka den upplevda trafiksäkerheten föreslår TROMP:en att kunskapen om trafiksäkerhet bland föräldrar måste öka, samtidigt som biltrafiken utanför skolor måste minskas. Flera av intervjupersonerna håller med om detta, men menar också att det är viktigt att föräldrar tar ansvar och förstår när och hur det är säkert att släppa ut sina barn i trafiken (IP 1; IP 2).

Enligt Björklid & Gummesson måste trafikmiljöer anpassas till barns behov om de ska främja rörelsefriheten, vilket i hög grad handlar om att prioritera trafiksäkerhet och till-

gänglighet för gång- och cykeltrafik. Kollektivtrafiken bidrar också till barns rörelsefrihet och bör därför ges hög prioritet, men eftersom den samtidigt riskerar att skapa barriäreffekter för fotgängare och cyklister borde tillgängligheten för dessa två färd sättas i första rummet (Björklid & Gummesson, 2013). I nästa avsnitt analyseras närmare hur trafikplaneringen har arbetat med ett barnperspektiv i avvägningen mellan sådana mål.

Barnperspektiv i hanteringen av målkonflikter

Detta avsnitt inleds med en redogörelse av vad intervjupersonerna och de studerade dokumenten sagt om barnperspektivets roll i trafikplaneringen, samt hur man arbetat med perspektivet i avvägningar mellan mål. Skoltrafikgruppens arbete med barnperspektiv analyseras sedan som en form av samtida advokatplanering. Därigenom syftar avsnittet till att besvara följande frågeställning:

Har dessa målkonflikter hanterats utifrån ett barnperspektiv, och i så fall hur?

I Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan står det att satsningar på gångtrafik ska prioriteras, eftersom sådana åtgärder har potential att gynna flest av stadens invånare, i synnerhet barn. När gaturummets begränsade utrymme disponeras ska planeringen följa en generell prioriteringsmodell där gångtrafik kommer före cykeltrafik, som i sin tur ska prioriteras före kollektivtrafik. Sist i ordningen kommer biltrafiken (Malmö stad, 2016). Det är dock inte sällan som prioriteringarna ser annorlunda ut när avvägningar görs mellan olika färd sätt i praktiken. I föregående avsnitt ges exempel från intervjuerna där både kollektivtrafikens och cykeltrafikens framkomlighet har prioriterats över gångtrafiken i termer av tillgänglighet och trafiksäkerhet. I avvägningar mellan olika åtgärder har i dessa fall andra grupper än barn haft högst prioritet, bland annat arbetspendlare från kranskommuner (IP 2; IP 4; IP 5). Samtidigt slår Trafik- och mobilitetsplanen fast att barns och ungdomars perspektiv ska beaktas i alla beslut i stadsplaneringen, och deras inflytande och delaktighet ska främjas i alla beslutsprocesser som rör staden och dem själva (Malmö stad, 2016).

Enligt flera av intervjupersonerna saknas det dock fasta rutiner och verktyg för att beakta barnperspektiv i trafikplaneringen. Exempelvis är det ovanligt att man genomför barnkonsekvensanalyser i samband med planering av nya områden eller ny transportinfrastruktur (IP 1; IP 2). På Fastighets- och gatukontoret finns emellertid en Skoltrafikgrupp som arbetar med att trygghet och trafiksäkerhet kring skolor och skolvägar. Gruppen arbetar specifikt med barnperspektiv i trafikfrågor och har ofta en rådgivande roll i projekt som kan komma att beröra barn och deras möjlighet att ta sig till skolan och fritidsaktiviteter på ett tryggt och säkert sätt (IP 1; IP 2; IP 3). Enligt några av intervjupersonerna arbetar man i övrigt inte *specifikt* med ett barnperspektiv inom trafikplaneringen, utan snarare med ett mer generellt tillgänglighetsperspektiv som syftar till att beakta alla invånares behov. Intervjupersonerna menar att barn ändå gynnas i slutändan, tillsammans med andra grupper som exempelvis äldre eller personer med funktionsvariationer (IP 3; IP 4; IP 5). Det mer allmänna perspektivet innebär emellertid att trafikplaneringen, utöver Skoltrafikgruppen, inte arbetar med något uttalat och specifikt barnperspektiv i avvägningar mellan mål och åtgärder.

En av de intervjuade tjänstepersonerna är samordnare för Skoltrafikgruppen på Fastighets- och gatukontoret och arbetar specifikt med skoltrafikfrågor. Skoltrafikgruppen innefattar en rad olika kompetenser och arbetar, som namnet antyder, med bland annat trafikreglering, trafiksäkerhet och fysiska åtgärder kring skolor och skolvägar. I gruppen sitter också representanter från andra kommunala förvaltningar med, bland annat Stadsbyggnadskontoret och Grundskoleförvaltningen. Enligt intervjupersonen är det främst genom att planera för trygga och säkra skolvägar som barnperspektivet beaktas i trafikplaneringen. Som redan nämnts pekade intervjupersonen på avsaknaden av ordentliga arbetssätt för att utreda vilka konsekvenser trafikåtgärder har för barn, och att det behövs mer kunskap om barns behov och upplevelser av trafiken. Idag är det framför allt genom ärenden till Fastighets- och gatukontorets kundservice, från föräldrar och skolor, som trafikplanerarna samlar in uppgifter om barns behov eller identifierar brister i trafikmiljöer kring skolor och skolvägar. Endast i liten utsträckning och i ett fåtal specifika fall arbetar man med att samla in synpunkter mer direkt från barn, genom dialog med skolor och pedagoger. Till exempel har Skoltrafikgruppen haft ett samarbete med en skola i västra Malmö (dock inte i Västra Hamnen) där barnen, med hjälp av pedagogerna och på

olika temadagar, har fått lämna synpunkter på sin trafikmiljö samt peka ut platser där de upplever trafiken som otrygg. Intervjupersonen framhöll dock att det finns mycket som måste utvecklas i arbetet med barnperspektiv i trafikfrågor. Dels behöver planerarna större kunskap om barns förmågor och behov, men också bättre rutiner för konsekvensanalys och metoder för att involvera barn mer direkt i trafikplaneringen. En större involvering av barn i planeringen tillsammans med bättre kunskap skulle enligt intervjupersonen förbättra såväl trafikplaneringen som de resulterande åtgärderna. Intervjupersonen ville emellertid också påpeka att de synpunkter och behov som identifierats i ovan nämnda dialog med skolbarn, i hög utsträckning överensstämmer med de åtgärder som trafikplanerarna anser är säkerhets- och trygghetsskapande i trafikmiljöer, till exempel lägre hastigheter för biltrafik (IP 2).

Att barns syn på vad som utgör en barnvänlig stad i stort sett överensstämmer med planernas, känns igen i Björklids undersökning. Även där visade det sig att barn och planerare med ett barncentrerat perspektiv i stor utsträckning delar syn på vad som utgör en barnvänlig trafikmiljö (Björklid, 2010). Också i andra avseenden har trafikplanernas arbetssätt mer gemensamt med ett *barncentrerat perspektiv* än med *barns egna perspektiv*. För det första identifieras barns behov och intressen främst genom kundärenden, exempelvis från föräldrar och skolpersonal, och inte genom att involvera barnen själva. För det andra agerar Skoltrafikgruppen som ett slags företrädare för barnen i trafikplaneringen, med uppgift att bevaka barnens behov av säkra och trygga vägar till skolan. Visserligen försöker man arbeta med dialog och involvering av barn och unga genom samarbeten med skolor och pedagoger, vilket skulle kunna bidra till att barns egna perspektiv får ta plats i trafikplaneringen. Det är dock fortfarande planerarna som tolkar barnens behov och synpunkter utifrån sina kunskaper och erfarenheter, för att sedan översätta dessa till åtgärder med syfte att främja barns intressen. Dessa karaktärsdrag stämmer väl överens med ett barncentrerat perspektiv (Björklid, 2010; Halldén, 2003). Ifall Skoltrafikgruppen lyckas göra verklighet av ambitionen att utveckla bättre metoder för att involvera barn samt öka kunskaperna om barns behov, så skulle det möjligtvis kunna innebära att trafikplaneringen istället närmar sig barns egna perspektiv.

Det barncentrerade perspektiv som finns i Malmös trafikplanering har i sin tur tydliga kopplingar till den planeringsteoretiska traditionen *advokatplanering*. Kopplingen är särskilt tydlig i det avseendet att Skoltrafikgruppen agerar företrädare åt barn som grupp, med uppgift att synliggöra, belysa och beakta deras behov och intressen i trafikplaneringen (Nyström & Tonell, 2012). Genom kundärenden från föräldrar och skolor samt dialogprojekt med skolbarn och pedagoger kommer Skoltrafikgruppen, på samma sätt som i advokatplaneringen, i kontakt med gruppen och kan på så vis identifiera deras behov, synpunkter och upplevelser av trygghet i trafikmiljöer. I sin roll som ombud för barnen använder planerarna i Skoltrafikgruppen sedan sina kunskaper och erfarenheter för att beakta barnens intressen i det fortsatta planarbetet på Fastighets- och gatukontoret (Sandercock, 1998).

Ifall barnens egna perspektiv skulle ta en större plats i planeringen hade barnen i högre grad behövt bli inkluderade i planprocessen, så att de hade kunnat bidra med sina egna perspektiv, upplevelser och synpunkter. En sådan ansats hade haft tydligare kopplingar till den form av kommunikativ planering som utvecklades ur den traditionella advokatplaneringen. Den kommunikativa planeringstraditionen bygger på dialog och diskussion och att de som berörs av planerade åtgärder ska inkluderas i beslutsprocessen, eftersom de har viktig kunskap om sin omvärld som de kan bidra med. Målet för en sådan planering skulle vara att minska barriärer för kommunikation mellan planerare och klienter genom att utveckla bättre metoder och modeller för dialog, vilket i slutändan leder till en bättre planeringspraktik (Friedmann, 1987; Sandercock, 1998). Utifrån intervjumaterialet syns en ambition inom trafikplaneringen att utvecklas i en liknande riktning. Så som nämndes tidigare menar samordnaren i Skoltrafikgruppen att de måste utveckla barnperspektivet genom att öka kunskapen om barns behov och utveckla bättre metoder för dialog och inkludering av barn i planeringen. Hen menar, likt den kommunikativa planeringstraditionen, att en sådan utveckling skulle kunna medföra en högre kvalitet på trafikplaneringen och de åtgärder som genomförs i staden (IP 2).

En problematisk aspekt hos den traditionella advokatplaneringen är att den utgår från att samhällets olika grupper, däribland barn, har egna *gemensamma* behov och intressen som skiljer dem åt från andra grupper (Khakee, 2000). Advokatplaneringen speglar här en

substantiell uppfattning om grupptillhörighet, vilken bygger på att grupper särskiljs på basis av attribut, värderingar och intressen som är gemensamma för alla medlemmar i gruppen. Enligt Young (2016) riskerar dock en sådan gruppuppfattning att släta över de åtskilda intressen och behov som i verkligheten ofta finns inom grupper. Young menar att sociala grupper istället bör ses i relationella termer, vilket innebär att grupptillhörigheten definieras av medlemmarnas liknande relationer till andra grupper snarare än delade attribut. En relationell gruppuppfattning ger också utrymme för skillnader inom gruppen.

I intervjuerna med tjänstepersonerna på Malmö stad beskrivs en relationell snarare än substantiell uppfattning om gruppen barn. Det visar att trafikplaneringen tar hänsyn till att barn är en homogen grupp inom vilken behov och möjligheter att hantera komplicerade trafiksituationer skiljer sig åt mellan olika åldersgrupper (IP 1; IP 2; IP 4). Till exempel beskriver samordnaren för Skoltrafikgruppen att gruppen barn mellan sex och femton år brukar delas upp i ytterligare åldersgrupper, var och en med olika behov. Barn i lågstadieålder tenderar exempelvis att bli skjutsade i bil i större utsträckning, vilket innebär att det finns ett större behov av parkeringsplatser för hämtning och lämning. Barn i mellanstadiet går eller cyklar däremot oftare själva till skolan, vilket innebär att de har större behov av åtgärder som ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten för dessa färdmedel. De skilda behoven leder enligt intervjupersonen ofta till målkonflikter och motstående intressen inom gruppen barn, vilket också det överensstämmer mer med en relationell gruppuppfattning (IP 2). Utifrån dessa utsagor ser vi att barn betraktas som en grupp i relationella snarare än substantiella termer. Likheterna inom gruppen, det vill säga deras låga ålder i förhållande till andra grupper, antas inte betyda att de har gemensamma behov och intressen. Genom att vara medvetna om och arbeta utifrån att barn av olika åldrar också har olika behov, kan trafikplaneringen undvika de problem som en substantiell gruppuppfattning medför i traditionell advokatplanering.

Avslutning

Sammanfattande slutsats

Studien av Västra Hamnen visade att det föreligger ett flertal målkonflikter i trafikplaneringen, mellan mål om ökad framkomlighet och tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa målkonflikter uppstår ofta mellan gång- och cykeltrafik å ena sidan och kollektivtrafik å den andra, men kan också finnas mellan cyklister och fotgängare. Målkonflikterna är enligt Wandéns typologi äkta vilket innebär att de saknar några slutgiltiga lösningar, även om kompromisser eller tekniska lösningar kan mildra motsättningarna. När målkonflikterna uppstår till följd av att de olika färdsmåten måste samsas i ett begränsat gaturum, krävs det emellertid ofta att trafikplaneringen gör avvägningar mellan olika åtgärder och handlingsalternativ som gynnar ett av färdsmåten på bekostnad av de andra.

Trots prioriteringsmodellen i Malmö stads *Trafik- och mobilitetsplan* som sätter gångtrafiken i första rummet, blir i praktiken kollektivtrafikens och cykeltrafikens framkomlighet ofta prioriterade framför fotgängares behov. De verkliga prioriteringarna medför i sin tur negativa konsekvenser för barns möjlighet att röra sig tryggt och säkert i staden, eftersom det påverkar både den upplevda och faktiska trafiksäkerheten. I avvägningarna mellan mål blir således ofta andra gruppers behov av framkomlighet, exempelvis vuxna pendlare, prioriterade över barns behov av rörelsefrihet.

Samtidigt står det i *Trafik- och mobilitetsplanen* att trafikplaneringen ska beakta och verka för barns intressen i alla planer och åtgärder. Barnperspektivet beaktas visserligen specifikt genom Skoltrafikgruppen, men i övrigt arbetar trafikplaneringen endast med ett allmänt tillgänglighetsperspektiv. Skoltrafikgruppens barncentrerade perspektiv består till stor del i att planerarna agerar företrädare för barns behov av trafiksäkerhet kring skolor och skolvägar. Dessa behov identifieras främst genom kundärenden från föräldrar och skolor. Försök med dialogprojekt har i begränsad utsträckning gjorts tillsammans med skolor för att öka inkluderingen av barns synpunkter och kunskap i planeringen, men undersökningen visar att det saknas rutinmässiga metoder eller verktyg för detta.

Det barnperspektiv som visat sig vara mest framträdande har stora likheter med den teoretiska traditionen advokatplanering, enligt vilken planerare ska agera företrädare för underrepresenterade grupper och verka för deras behov och intressen i planeringsarbetet. Skoltrafikgruppen undviker dock några av de problem som finns med traditionell advokatplanering, främst genom att vara medvetna om och ta hänsyn till att det också finns skilda och motstående behov mellan barn av olika åldrar. Det finns också en ambition om att utöka dialog och inkludering av barn i trafikplaneringen, eftersom det skulle medföra en förbättring av de åtgärder som genomförs. Denna ambition speglar en vilja utveckla en mer kommunikativ skoltrafikplanering, till högre grad baserad på barns egna perspektiv.

Diskussion

Även om denna undersökning har tagit upp några av de begränsningar som finns med advokatplaneringen, vore det emellertid felaktigt att framställa perspektivet som ensidigt negativt. Ett sådant arbetssätt ger barn, en annars underrepresenterad grupp som dessutom är särskilt utsatta i trafiken, egna representanter i planarbetet som aktivt kan beakta deras behov av rörelsefrihet och trafiksäkerhet. Planerarna kan i denna roll också informera barn och unga om de konsekvenser som olika åtgärder väntas få och formulera alternativa förslag utifrån deras behov och intressen.

Advokatplaneringens främsta begränsning kvarstår dock. Även om perspektivet medför att barns behov och intressen beaktas i högre grad, innebär det inte att de får någon egen röst i planeringen. Istället är det planerarna som översätter barnens behov och synpunkter till planeringens tekniska vokabulär, för att sedan omsätta dem i faktiska åtgärder eller i avvägningar mellan handlingsalternativ. Denna översättning är visserligen nödvändig under rådande arbetssätt, men i enlighet med Sandercocks (1998) beskrivning av traditionen medför det också en risk för att barnens intressen och synpunkter manipuleras. Anledningen är att det inte är de själva utan planerarna som sätter dagordningen, konceptualiserar problemen och sätter ramarna för vilka åtgärder som är genomförbara. Det som planerarna tar med sig tillbaka till plankontoret och som sedan genomförs i trafikåtgärder, kan därför vara något annat än det som barnen själva vill eller upplever som mest trygghetsskapande. Även om den faktiska trafiksäkerheten då ökar, kan det från barnens per-

spektiv finnas kvar en upplevd osäkerhet och otrygghet som fortsätter att begränsa deras rörelsefrihet.

En utveckling av trafikplaneringen i en mer kommunikativ riktning, skulle kunna innebära större möjlighet för barn och unga att mer aktivt medverka i planeringen. Enligt ett kommunikativt planeringsperspektiv skulle dialogen mellan planerare och barn ske som en process av social inlärning, i vilken båda parter är såväl producenter som mottagare av kunskap och på så sätt ömsesidigt lär sig av varandras erfarenheter. En sådan planering skulle gå ut på att öka kopplingen mellan kunskapen om barns behov och planeringen som praktik genom dialog och diskussion. Målet skulle då vara att skapa modeller och metoder för en sådan dialog. Detta skulle emellertid, vilket Sandercock (1998) också anser, kräva att barriärer för kommunikation mellan planerare och barn avlägsnas genom att exempelvis göra trafikplaneringens språk mer tillgängligt.

Trafikplaneringen handlar inte bara om att utforma framkomliga trafiksystem, den skapar också förutsättningar som är avgörande för barns hälsa och utveckling på längre sikt. Enligt Björklid (2010) bör barn ha rätt till inflytande över sin närmiljö, men också rätt att skyddas och få sina behov uppfyllda av samhället så att barnen tillåts vara just barn genom att utforska och utvecklas. Trafikplaneringens uppgift blir således både att inkludera barns synpunkter direkt i planeringen och att värna om barns behov av säkerhet och rörelse. Om trafikmiljöerna i staden verkligen ska främja barns rörelsefrihet genom att vara säkra och tillgängliga, kan det i sin tur vara nödvändigt att utveckla bättre arbetssätt för att inkludera barn och öka kunskapen om deras behov. En del i att lösa trafikplaneringens dubbla uppgift skulle kunna vara att etablera ett barnperspektiv baserat på såväl ett barncentrerat som barns egna perspektiv, som både företräder och inkluderar barn. Detta skulle också innebära en kombination av de två planeringstraditioner som presenterats i denna uppsats. Snarare än en renodling av endera traditionen skulle en form av advokatplanering med stora inslag av kommunikativa perspektiv kunna vara det bästa sättet att arbeta med barnperspektiv i planering. Enligt ett sådant arbetssätt skulle planerare både agera företrädare för och lära sig av barnen, samtidigt som de senare får medverka aktivt i och påverka planeringen genom dialog och diskussioner. Med en mer kommunikativ advokatplanering

skulle trafikplaneringen möjligen kunna utforma trafikmiljöer som är både framkomliga och tillgängliga samtidigt som de på ett bättre sätt värnar om barns hälsa och utveckling.

Referenser

- Björklid, P. (1997). Traffic environmental stress - A study of stress reactions related to the traffic environment. I: M. Gray (Red.), *Evolving Environmental Ideals: Changing ways of life, values and design practices* (s. 285-293). Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan
- Björklid, P. (2010). Child-Friendly Cities – Sustainable Cities? A child-centered perspective and the child's perspective. I: A. Abdel-Hadi, M. K. Tolba & S. Soliman (Red.), *Environment, Health and Sustainable Development - Advances in people-environment studies, Vol. 1* (s. 73-86). Göttingen: Hogrefe Publishing
- Björklid, P. & Gummesson, M. (2013). *Children's independent mobility in Sweden*. Borlänge: Trafikverket
- Boverket (2004). *Hållbar stadsutveckling – Exempel från fem kommuner*. Hämtad från: <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2004/hallbar-stadsutveckling/>
- Bryman, A. (2016) *Samhällsvetenskapliga metoder* (3e uppl.). Malmö: Liber
- Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken – För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (4e uppl.). Lund: Studentlitteratur
- Friedmann, J. (1987). *Planning in the Public Domain – From Knowledge to Action*. Princeton, N.J.: Princeton University Press
- Göteborgs stad (2017). *Detaljplan för Järnvägsgatan m.fl. inom stadsdelen Majorna-Linné i Göteborg*. Hämtad från: [https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFile/r/Masthuggskajen%20-%20staden%20v%C3%A4r%20v%C3%A4sterut-Plan%20-%20laga%20kraft-Planhandling/\\$File/1480K-2-5435.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFile/r/Masthuggskajen%20-%20staden%20v%C3%A4r%20v%C3%A4sterut-Plan%20-%20laga%20kraft-Planhandling/$File/1480K-2-5435.pdf?OpenElement)
- Hagströmer, M. (2017). Hur mycket fysisk aktivitet behöver barn och ungdomar?. I: C. Dartsch, J. R. Norberg & J. Pihlblad (Red.), *De aktiva och De inaktiva – Om ungas rörelse i skola och på fritid* (s. 9-24). Stockholm: Centrum för Idrottsforskning
- Halldén, G. (2003). Barnperspektiv som ideologiskt eller metodologiskt begrepp. *Pedagogisk Forskning i Sverige*, 8(1-2), s. 12-23. ISSN: 1401-6788
- Innes, J. (1995). Planning Theory's Emerging Paradigm: Communicative Action and Interactive Practice. *Journal of Planning Education and Research*, 14(3), s. 183-189. DOI: 10.1177/0739456X9501400307

- Khakee, A. (2000). *Samhällsplanering – Nya mål, perspektiv och förutsättningar*. Lund: Studentlitteratur
- Korner, J. (1979). *Trafikanläggningars barriäreffekter: 1. Problembeskrivning, begreppsanalys och teoriansats – en litteraturstudie*. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola
- Kyttä, M. (2003). *Children in Outdoor Contexts: Affordances and Independent Mobility in the Assessment of Environmental Child Friendliness*. Helsingfors: Helsinki University of Technology
- Lenninger, A. (2008). Barns plats i staden. I: T. Olsson (Red.), *Stad & Land* (s. 1-36). Alnarp: Movium
- Länsstyrelsen (2009). *Barnkonventionen i den fysiska planeringen*. Göteborg: Länsstyrelsen i Västra Götaland
- Malmö stad (2013). *Västra Hamnen 2031*. Hämtad från: [https://malmo.se/download/18.228b8e2313f81626274820e/1491304660006/V%C3%A4stra%20Hamnen%202031%20ett%20h%C3%A5llbart%20och%20gott%20liv%20f%C3%B6r%20alla%20\(2013\).pdf](https://malmo.se/download/18.228b8e2313f81626274820e/1491304660006/V%C3%A4stra%20Hamnen%202031%20ett%20h%C3%A5llbart%20och%20gott%20liv%20f%C3%B6r%20alla%20(2013).pdf)
- Malmö stad (2014). *Hållbart resande i Västra Hamnen*. Hämtad från: [https://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d96ae/1491305011350/H%C3%A5llbart%20resande%20i%20V%C3%A4stra%20Hamnen%20\(2014\).pdf](https://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d96ae/1491305011350/H%C3%A5llbart%20resande%20i%20V%C3%A4stra%20Hamnen%20(2014).pdf)
- Malmö stad (2016). *Trafik- och mobilitetsplan*. Hämtad från: https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf
- Malmö stad (2017). *Hållbarhetsstrategi för Sorgenfri*. Hämtad 2019-11-25 från: <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Sorgenfri/Hallbara-Sorgenfri/Hallbarhetsstrategi-for-Sorgenfri.html>
- Malmö stad (2018a). *Kollektivtrafik i Västra Hamnen*. Hämtad 2019-11-21 från: <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hamnen-/Hallbart-resande-i-Vastra-Hamnen/Kollektivtrafik-i-Vastra-Hamnen.html>
- Malmö stad (2018b). *Statistik för Malmös områden*. Hämtad 2020-01-07 från: <https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Statistik-for-Malmos-omraden.html>
- Malmö stad (2019a). *Om Västra Hamnen*. Hämtad 2019-11-05 från: <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hamnen-/Om-Vastra-Hamnen.html>
- Malmö stad (2019b). *Trafik och mobilitet i Nyhamnen*. Hämtad 2019-11-25 från: <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Nyhamnen/Trafik-och-mobilitet-i-Nyhamnen.html>
- Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder – En översikt* (3e uppl.). Lund: Studentlitteratur

- Olshansky, S. J., Passaro, D. J., Hershov, R. C., Layden, J., Carnes, B. A., Brody, J., Hayflick, L., Butler, R. N., Allison, D. B & Ludwig, D. S. (2005). A Potential Decline in Life Expectancy in the United States in the 21st Century. *The New England Journal of Medicine*, 352(11), s. 1138-1145. DOI: 10.1056/NEJMSr043743
- Prezza, M., Pilloni, S., Morabito, C., Sersante, C. Alparone, F. R. & Giulliani, M. V. (2001). The Influence of Psychosocial and Environmental Factors on Children's Independent Mobility and Relationship to Peer Frequentation. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 11(6), s. 435-450. DOI: 10.1002/casp.643
- Prop. 1997/98:182. *Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige*. Hämtad från: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/1998/06/prop.-199798182/>
- Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. Hämtad från: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/>
- Prop. 2017/18:186. *Inkorporering av FN:s konvention om barnets rättigheter*. Hämtad från: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2018/03/prop2.-201718186/>
- Regeringen (2019). *Barnperspektivet blir nytt moment i samhällsplaneringen*. Hämtad från: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/09/barnperspektivet-blir-nytt-moment-i-samhallsplaneringen/>
- Sandels, S. (1975). *Små barn i trafiken*. Stockholm: Norstedt
- Sandercock, L. (1998). *Towards Cosmopolis: Planning for Multicultural Cities*. Chichester: John Wiley & Sons
- Schmidt, L. & Neergaard, K. (2007). *Barn och ungas resvanor – en resvaneundersökning bland 6-15 åringar i olika stora orter*. Lund: Trivector Traffic AB
- Socialutskottet (2018). *Inkorporering av FN:s konvention om barnets rättigheter* (bet. 2017/18:SoU25). Stockholm: Sveriges Riksdag
- Trafikanalys (2017). *RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2015-2016*. Hämtad från: <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>
- UNICEF (2018). *Vad betyder det att barnkonventionen blir svensk lag?*. Hämtad från: <https://unicef.se/rapporter-och-publikationer/vad-betyder-det-att-barnkonventionen-blir-svensk-lag>
- Wandén, S. (1997). *Målkonflikter och styrmedel – Ett centralt miljöstrategiskt problem*. Stockholm: Naturvårdsverket
- Young, I. M. (2016). Inclusion and Democracy. I: Fainstein, S. & Defilippis, J. (Red.), *Readings in Planning Theory* (s. 391-406). Oxford: Wiley-Blackwell

Bilagor

Bilaga 1 – Intervjuguide

Använd för intervjuperson 1.

Förklaring av intervjuguidens struktur:

Temat i undersökningen, bestående av delar ur uppsatsens frågeställningar.

- Huvudsaklig fråga.
 - *Följdfråga eller förtydligande av huvudfrågan i de fall där det är nödvändigt.*

- I trafikstrategin *Hållbart resande i Västra Hamnen* anges utvecklingen av både gång-, cykel-, och kollektivtrafik som mål för transportsystemet i stadsdelen. Hur har man i trafikplaneringen arbetat för att nå målen?

- I strategin nämns ofta mål om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik tillsammans. Har det funnits några fall där uppfyllelse av ett mål har förväntats eller visat sig ha negativa konsekvenser för möjligheten att uppfylla ett annat mål?

- På vilket sätt har man arbetat med barnperspektivet i trafikplaneringen för Västra Hamnen?
 - *Har man arbetat på något sätt för att samla in deras synpunkter och önskemål?*

- Hur relaterar målen om utvecklad gång-, cykel- och kollektivtrafik till barns möjlighet att själva röra sig mellan målpunkter i stadsdelen, exempelvis mellan hem och skola?
 - *Vilken roll spelar ökad tillgänglighet för gång- och cykel å ena sidan och kollektivtrafik å andra sidan för barnens rörelsefrihet?*

- Hur har man i planeringsarbetet jobbat för att främja barns framkomlighet och rörelsefrihet?

- I *Hållbart resande i Västra Hamnen* anges säkra gång- och cykelvägar till skolan som viktiga för barns rörelsefrihet. På vilka sätt kan en ökad kollektivtrafik påverka trafiksäkerheten på barns skolvägar?
 - *Vilka konsekvenser kan det ha för barns rörelsefrihet?*

- I de fall där det uppstått målkonflikter mellan trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter å ena sidan och en ökad kollektivtrafik å den andra, hur har man arbetat för att lösa eller motverka sådana motsättningar?
 - *Har man t ex genomfört fysiska/tekniska åtgärder i trafiksystemet, eller varit tvungna att göra avvägningar mellan vilka mål som bör prioriteras?*

- Hur har man arbetat med den fysiska utformningen av trafikmiljöerna, för att undvika eller motverka sådana målkonflikter?

- Hur har man gått till väga i de fall där det varit nödvändigt att göra avvägningar mellan motstående mål, till exempel då målen för kollektivtrafiken står i konflikt med mål för gång- och cykel?
 - *Vilka mål har fått väga tyngst, och vilka faktorer har påverkat mest i avvägningarna?*

- Hur har barnperspektivet beaktats i arbetet med att hantera målkonflikter?
 - *På vilket sätt har man till exempel arbetat för att ta tillvara på barns intressen och behov i avvägningar mellan motstående mål eller i den fysiska utformningen?*

- Hur har man gått tillväga för att identifiera barns intressen och behov?

- Hur har man betraktat barn som grupp i detta sammanhang?
 - *Hur har man gjort för att ta hänsyn till att behov och intressen skiljer sig åt mellan olika åldersgrupper?*

- Vilka andra intressen har beaktats/haft en viktig betydelse i det arbetet?
 - *Vilka andra intressen har till exempel legat till grund för avvägningar mellan mål eller fysiska lösningar av målkonflikter?*

- I avvägningar mellan olika mål, vilka/vilken grupps behov och intressen har generellt blivit prioriterade, och varför?

Bilaga 2 – Reviderad intervjuguide

Använd för intervjuperson 2, 3, 4 och 5.

Förklaring av intervjuguidens struktur:

Temat i undersökningen, bestående av delar ur uppsatsens frågeställningar.

- Huvudsaklig fråga.
 - *Följdfråga eller förtydligande av huvudfrågan i de fall där det är nödvändigt.*

- I trafikstrategin *Hållbart resande i Västra Hamnen* anges utvecklingen av både gång-, cykel-, och kollektivtrafik som mål för transportsystemet i stadsdelen. Hur har man i trafikplaneringen arbetat för att nå målen?
- Har målen för resandet i Västra Hamnen sett likadana ut sedan projektet påbörjades, eller har de ändrats under tiden?
- I strategin nämns ofta mål om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik tillsammans. Har det funnits några fall där uppfyllelse av ett mål har förväntats eller visat sig ha negativa konsekvenser för möjligheten att uppfylla ett annat mål?
- I de fall där det uppstått målkonflikter mellan gång- och cykeltrafiken å ena sidan och kollektivtrafiken å andra sidan, hur har man arbetat för att lösa eller motverka sådana motsättningar?
 - *Har man t ex genomfört fysiska/tekniska åtgärder i trafiksystemet, eller varit tvungna att göra avvägningar mellan vilka mål som bör prioriteras?*
- Hur har man arbetat med utformning eller tekniska lösningar i trafikmiljöerna, för att undvika eller motverka sådana målkonflikter?
 - *Finns det exempel sådana lösningar för kollektivtrafiksystemet?*
- Hur har man gått till väga i de fall där det varit nödvändigt att göra avvägningar mellan motstående mål, till exempel då målen för kollektivtrafiken står i konflikt med mål för gång- och cykel?
 - *Vilka mål har fått väga tyngst, och vilka faktorer har påverkat mest i avvägningarna?*

- Hur har barnperspektivet beaktats i arbetet med att hantera målkonflikter?
 - *På vilket sätt har man till exempel arbetat för att ta tillvara på barns intressen och behov i avvägningar mellan motstående mål eller i den fysiska utformningen?*
- På vilket sätt har man arbetat med barnperspektivet i trafikplaneringen för Västra Hamnen, generellt?
 - *Har man arbetat på något sätt för att samla in deras synpunkter och önskemål?*
- Vad finns det för skillnader mellan hur man arbetar med barnperspektivet nu jämfört med tidigare i projektet?
- Hur relaterar målen om utvecklad gång-, cykel- och kollektivtrafik till barns möjlighet att själva röra sig mellan målpunkter i stadsdelen, exempelvis mellan hem och skola?
 - *Vilken roll spelar ökad tillgänglighet för gång- och cykel å ena sidan och kollektivtrafik å andra sidan för barnens rörelsefrihet?*
- Hur har man i planeringsarbetet jobbat för att främja barns framkomlighet och rörelsefrihet?
- I *Hållbart resande i Västra Hamnen* anges säkra gång- och cykelvägar till skolan som viktiga för barns rörelsefrihet. På vilka sätt kan en ökad kollektivtrafik påverka trafiksäkerheten på barns skolvägar?
 - *Vilka konsekvenser kan det ha för barns rörelsefrihet?*
- Hur har man gått tillväga för att identifiera barns intressen och behov?
- Hur har man betraktat barn som grupp i detta sammanhang?
 - *Hur har man gjort för att ta hänsyn till att behov och intressen kan skilja sig åt mellan olika åldersgrupper?*
- Vilka andra intressen har beaktats/haft en viktig betydelse i det arbetet?
 - *Vilka andra intressen har till exempel legat till grund för beslut i avvägningar mellan mål eller fysiska lösningar av målkonflikter?*
- I avvägningar mellan olika mål, vilka/vilken grupps behov och intressen har generellt blivit prioriterade, och varför?