

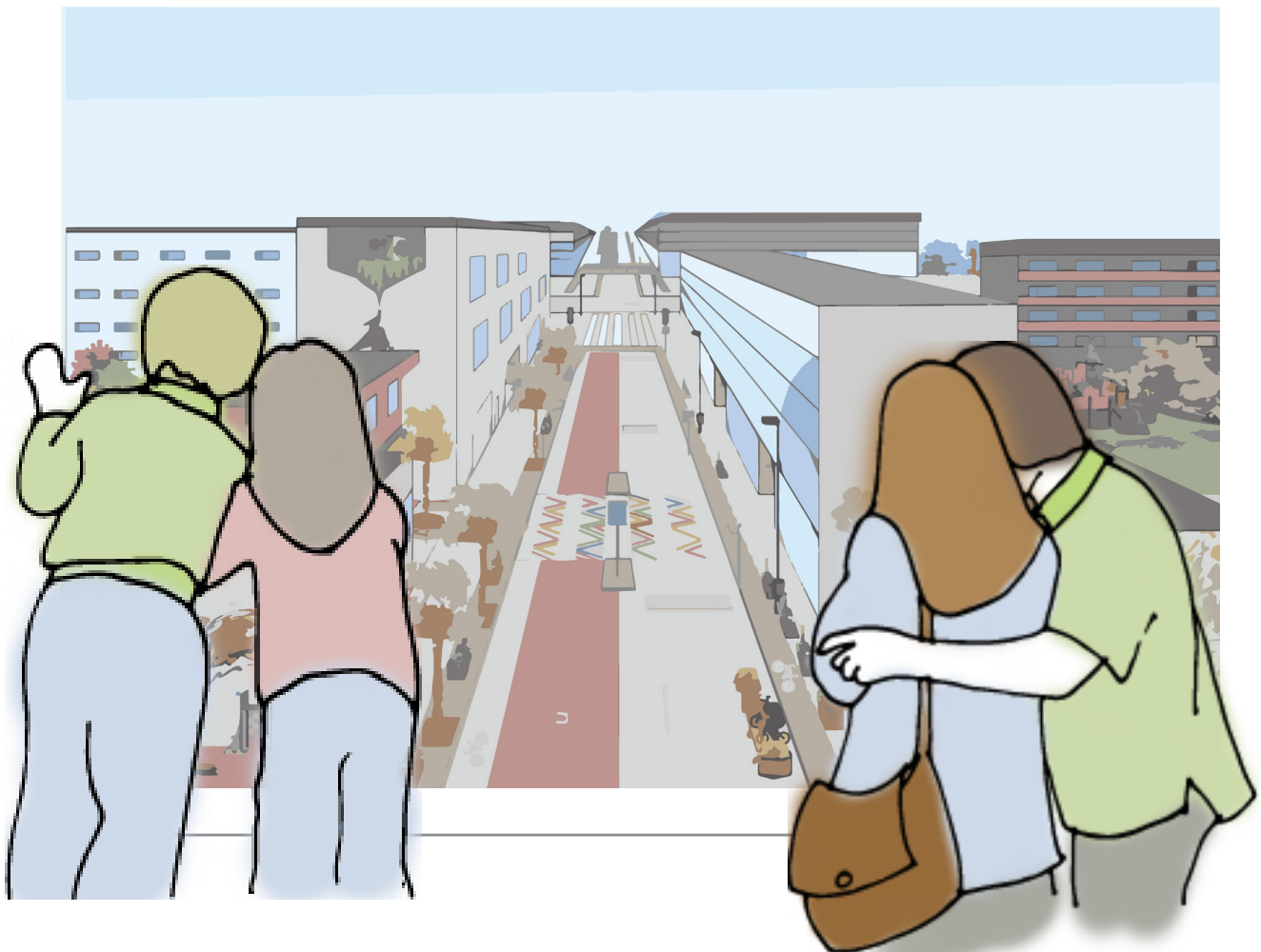


BARNVÄNLIGA GATURUM I URBANA MILJÖER

- sett från ett barnperspektiv och barnets perspektiv

CHILD-FRIENDLY STREETSAPES IN URBAN ENVIRONMENTS

- seen from a child perspective and the child's perspective



Självständigt arbete 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning
- masterprogram
Alnarp 2022

TOM CARLSON
TOM_C_93@HOTMAIL.COM

LINDA LEMHEDEN
LINDALEMHEDEN@GMAIL.COM

Barnvänliga gaturum i urbana miljöer

- sett från ett barnperspektiv och barnets perspektiv

*Child-friendly streetscapes in urban environments
- seen from a child perspective and the child's perspective*

Linda Lemheden och Tom Carlson

Handledare:	Märit Jansson, Sveriges lantbruksuniversitet, institution för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.
Examinator:	Nina Vogel, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.
Bitr. examinator:	Love Silow, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	A2E
Kurstitel:	Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod:	EX0859
Program:	Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2022
Omslagsbild:	Tom Carlson och Linda Lemheden
Upphovsrätt:	Om inget annat nämns är illustrationerna gjorda av författarna.

Nyckelord:

Barnvänlig bebyggd miljö, urbana gaturum, rörelsefrihet, miljöerbjudanden, barnperspektivet, barnets perspektiv, barnvänlighet, trygghet, säkerhet.

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

FÖRORD

Vi är två studenter från Sveriges lantbruksuniversitet där vi studerar mastersprogrammet *Hållbar stadsutveckling* och skriver nu vårt examensarbete inom landskapsarkitektur som motsvarar 30 hp. För att bidra till forskningen om hållbara städer har vi valt att fokusera på barnvänliga gaturum. Tidigare samarbete under våra studier samt uppsatsens ämne förde oss samman. Ämnet ligger oss varmt om hjärtat då vi båda har en arbetserfarenhet inom förskola samt skola och för att ta vara på vår pedagogiska kunskap, var ämnet givet. Det betyder mycket för oss att bidra till barns rätt att utvecklas och få ta del av stadens möjligheter.

Som en förälder till en snart 8- och 10 åring har min (Lindas) egen utveckling under detta mastersarbete varit både lärorik och ögonöppnande. Det har ökat min förståelse för varför de behöver ha rörelsefrihet och på så sätt minskat min rädsla och behov av att skydda dem. Jag bor i en mindre ort än Malmö men 10 åringen har fått gå själv till skolan sen två år tillbaka, så de har redan högre rörelsefrihet än barnen i studien. De positiva effekterna som jag kan ge barnen av att de får skapa sig sin egen platstillhörighet och utvecklas på egen hand är en bättre känsla än oron jag har medans de gör det.

Vi vill rikta ett bams tack till Märিত Jansson som spenderat många sena kvällar och tidigare morgnar för att ge oss en god handledning. Din kunskap har varit så värdefull i vår förståelse för barnvänlighet och vi är evigt tacksamma för allt stöd du gett.

Vi vill också tacka alla medverkande i studien. Ett tack går till Anna, Malin och Åsa för deras värdefulla perspektiv på barnvänlighet i gaturummet och ett tack till projektet Gatulabba där Sara, Liza och barnen mottagit oss med öppen famn för att göra denna vår till något extra roligt!

Vi måste även rikta ett stort tack till våra sambos som stöttat och hejat på oss under speciellt dessa månader, men också år av studier. Tack för att ni alltid hjälpt till med barn, katt och hushåll så att vårt fokus har kunnat vara på skolan.

Tom Carlson och Linda Lemheden

Alnarp, maj 2022

ABSTRACT

There are many places for children to be in our cities, which are planned and built for them. But in the city's other public environments, children are marginalized due to conflicts of interest, which can create several negative effects linked to children's development. Unlike adults, children have a small moving range and therefore their immediate environment becomes important, especially in the city. Therefore, the studies examine what a child-friendly streetscape means and what needs should be met based on practitioners' child perspective and children's perspectives in order to increase children's freedom of independent mobility. The perspectives are examined on the basis of the city of Malmö. The study contributes with knowledge that must come from child-friendly environments in a sustainable urban development. It turned out that both perspectives pointed out that child-friendly streetscape must be safe to stay in, in addition, the practitioners links safety to security, which is an aspect that the children in the studies do not yet think about to the same extent. From the children's perspective, the safe streetscape needs to be fun and exciting, for them to want to walk in it. No matter how safe the streetscape becomes according to the practitioners' vision of a child-friendly street, it is not in itself what increases the child's freedom of movement, even if safety is an important factor. There is a need for a varied environment with affordances that can attract children to play and exercise to increase their willingness to be out and about more. The knowledge that both perspectives are needed when the city's public environments are planned needs to be communicated. Then everyone who works in urban development can break the current planning norm and start looking at the city's surfaces and its function in new ways.

Keywords

Child-friendly environment, urban streetscape, independent mobility, affordances, child perspective, the child's perspective, child friendliness, security, safety.

SAMMANFATTNING

Det finns många platser för barn att vara på i våra städer, platser som är planerade och byggda för dem. Men i stadens övriga offentliga miljöer marginaliseras barnen på grund av intressekonflikter, vilket kan komma att skapa flera negativa effekter kopplat till barns utveckling. Barn har till skillnad från vuxna en liten rörelseradie och därför blir deras närmiljö viktig, särskilt i staden. Därav undersöker studien vad ett barnvänligt gaturum innebär och vilka behov som ska tillgodoses utifrån praktikers barnperspektiv och barns perspektiv för att öka barns rörelsefrihet. Perspektiven undersöks med en utgångspunkt i Malmö stad. Studien är ett kunskapsbidrag om behovet av barnvänliga miljöer i en hållbar stadsutveckling. Det visade sig att båda perspektiven pekade på att barnvänligt gaturum måste vara säkert att vistas i, dessutom kopplar praktikern säkerhet till trygghet vilket är en aspekt som barnen i studien ännu inte funderar över i lika stor utsträckning. Enligt barnens perspektiv behöver det säkra gaturummet vara roligt och spännande, för att de ska vilja gå i det. Hur säkert gaturummet än blir enligt praktikernas vision av ett barnvänligt gaturum, så är inte det i sig det enda som ökar barnets rörelsefrihet, även om säkerhet är en viktig faktor. Det behövs en varierande miljö med miljöerbjudanden som kan locka barn till lek och rörelse för att öka deras vilja att vara ute och röra sig mer. Kunskapen om att båda perspektiven behövs när stadens offentliga miljöer planeras behöver förmedlas. Då kan alla som arbetar inom stadsutveckling bryta den nutida planeringsnormen och börja se på stadens ytor och dess funktion på nya sätt.

Nyckelbegrepp

Barnvänlig bebyggd miljö, urbana gaturum, rörelsefrihet, miljöerbjudanden, barnperspektivet, barnets perspektiv, barnvänlighet, trygghet, säkerhet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	6
DISPOSITION	9
BEGREPPSFÖRKLARING	9
1. INLEDNING	10
1.1 Bakgrund	10
1.2 Hållbar utveckling	11
1.2.1 Konflikter i den barnvänliga staden	13
1.2.2 Malmö stad som utgångspunkt	14
1.2.3 Gaturummets funktion	15
1.3 Problemformulering	16
2. SYFTE OCH MÅL	18
3. TEORETISKT RAMVERK - BARNVÄNLIG BEBYGGD MILJÖ	20
4. METOD	23
4.1 Litteraturstudie	23
4.2 Praktikernas perspektiv	24
4.2.1 Respondenter	24
4.2.2 Intervjustudie	25
4.3 Barns perspektiv	26
4.3.1 Mikroetnografisk studie	28
4.3.2 Gatulabba	30
4.3.3 Observationstillfällen	31
4.4 Analys	32
4.4.1 Av intervjuerna	32
4.4.2 Av den mikroetnografisk studien	32
4.4.3 Meningskoncentrering av det empiriska materialet	33
4.4.4 Illustrationer	34
4.5 Avgränsning	35
4.6 Etiska överväganden	35

5. LITTERATURSTUDIE - AV EN BARNVÄNLIG BEBYGGD MILJÖ	37
5.1 Barnperspektiv och barnets perspektiv	37
5.2 Rörelsefrihet	38
5.3 Säkerhet	41
5.3.1 Trafikåtgärder	42
5.4 Trygghet	43
5.4.1 Att främja trygghet	44
5.5 Miljöerbjudanden	46
5.5.1 Möjlighet till lek, rekreation och intressen	47
5.5.2 Lekåtgärder i gaturummet	48
5.7 Referensobjekt och exempel	49
6. RESULTAT OCH ANALYS	53
Del 1. Praktikernas perspektiv	53
6.1 Styrning och process	53
6.2 Tillämpning av barnperspektivet och barnets perspektiv	55
6.3 Synen på barns rörelse i staden	56
6.3.1 Säkert gaturum	57
6.3.2 Tryggt gaturum	58
6.4 Utmaningar i det barnvänliga gaturummet	59
6.4.1 Miljöerbjudanden i gaturummet	60
Del 2. Barnens perspektiv	63
6.5 Workshoparna på Gatulabba	64
6.6 Barns rörelse i en urban miljö	70
6.6.1 Den lilla leken	72
6.6.2 Den stora leken	73
6.7 Ett säkert gaturum skapar trygghet för barnet	74
6.8 Barnets stad	78

Del 3. Vilka kvaliteter uppfattas som viktiga i ett barnvänligt gaturum?	80
6.9 Presentation av kvaliteter	80
6.10 Illustrationer av barnvänliga gaturum	82
7. DISKUSSION	86
7.1 Styrning och process	86
7.1.1 Att kombinera perspektiv och vara öppen för nya idéer	88
7.2 Barns behov av rörelse	89
7.3 Trygghet i en tät stad	91
7.4 Säkerhet främjar rörelsefrihet	92
7.4.1 Bilens plats i gaturummet	94
7.5 Vad är lek?	96
7.6 Ett barnvänligt gaturum rymmer många fler	99
7.7 Metoddiskussion	100
8. SLUTSATS	103
8.1 Vidare forskning	104
9. REFERENSLISTA	105
9.1 Figurförteckning	113
10. PUBLICERING OCH ARKIVERING	116
11. BILAGOR	117
11.1 Bilaga 1 - Intervjuguide	117

DISPOSITION

Uppsatsen inleder med att presentera bakgrunden till studien och dess problemformulering (1). Efter detta presenteras studiens syfte och mål (2). Därefter beskrivs studiens teoretiska ramverk baserat på forskning av Marketta Kyttä (3). Sedan presenteras metoderna för insamlingen av studiens empiriska material och vilka avgränsningar vi gjort samt etiska övervägande (4). I avsnitt (5) har en litteraturstudie gjorts av det bredare perspektivet på barnvänlig bebyggd miljö utifrån det teoretiska ramverket. Avsnitt (6) presenterar studiens resultat och analys, uppdelat i tre delar. Del ett avser resultat och analys från praktikernas barnperspektiv och del två presenterar barnens perspektiv. I del tre har vi illustrerat hur ett barnvänligt gaturum kan se ut beroende på vilket perspektiv som gestaltar gaturummet samt hur de ser ut när båda perspektiven involveras. Därefter diskuteras analys och metod i (7) och till sist studiens slutsats (8).

BEGREPPSFÖRKLARING

Gaturummet - Rummet mellan byggnader där det till största del sker olika förflyttningar av levande och icke levande ting. Det innebär trottoar, cykelbana och väg men också rumsligheten hos dessa element som en helhet.

Barn - enligt Barnkonventionen räknas varje människa under 18 år som barn (UNICEF Sverige, 2018). I denna studie beskriver vi yngre barn, som de under 11 år och äldre barn som de över 11 år.

Praktiker - i detta sammanhang är en praktiker en person som i sin yrkesroll arbetar med stadsutveckling inom olika organisationer.

Rörelsefrihet - barns möjlighet att transportera sig, röra sig och leka självständigt i staden utan att övervakas av vuxna (Wales et al., 2021), vilket kan innebära att barnet kan röra sig både ensam och tillsammans med vänner (Christensen & Mikkelsen, 2008).

Miljöerbjudanden - svensk motsats till engelskans affordances är en miljö som genom sitt innehåll har förmågan att främja aktivitet, vilka kan vara exempelvis ett objekt, en struktur eller en plats.

1. INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Ett barnvänligt gaturum som denna studie ska undersöka utgår från Kyttäs (2004) beskrivning av en barnvänlig bebyggd miljö. Det är en kombination av barns *rörelsefrihet* och en miljö som ger många olika *affordances* [miljöerbjudanden] vilka har förmågan att främja lek och rörelse (Kyttä, 2004). Liisa Horelli (2007) pekar i sin studie ut fysiska platser och strukturer som ska finnas i en barnvänlig bebyggd miljö för att främja barns förmåga att utvecklas, där *trygghet* och *säkerhet* lyfts som ett komplement till Kyttäs teori.

Rörelsefrihet kan kopplas till positiva hälsoaspekter. Genom hög rörelsefrihet så ökar barns utevistelse och deras fysiska aktivitet, vilket håller barnen friskare och förebygger flera sjukdomar på både lång och kort sikt (Mårtensson, 2011; Stanley et al., 2017). Det bidrar också till positiva effekter som förbättrad sömn, snabbare återhämtning, bättre koncentrationsförmåga, inlärning och beslutsfattande (Boverket, 2015; Mårtensson, 2013).

Även om det finns platser för barn som till exempel grönområden, lekplatser eller torg vilka fungerar som viktiga lekområden och noder för barn är vägen dit, det vill säga gaturummet med tillhörande funktion lika viktigt. Lek, lärande och utforskande sker även på resan mellan de olika områdena (Johansson et al., 2020) men i den täta urbana miljön där avstånden växer minskar barnens egen förmåga att nå de olika områdena för lek. En stor förlust av att inte kunna röra sig själv är den generella sänkningen av barns livskvalitet (Shaw et al., 2015). Vi behöver se gaturummet inte endast som en länk avsedd för mobilitet, där bara nödvändiga aktiviteter (Gehl, 1980) sker utan även som en miljö avsedd för upplevelser och rörelse.

Det finns en hög risk att många av de miljöer som format dagens stad i stället hindrar barns rörelsefrihet och att den nutida staden kan uppfattas som något normalt. Tidigare generationer såg tillgängligheten till öppna ytor som det mest värdefulla, men detta försvinner i barns föreställning av sin nutida närmiljö när tillgång till öppna ytor minskar. Politiken och stadsplaneringen kräver att stadens ytor ska uppfattas som något som kan mätas i pengar som en eventuell inkomstkälla, före värdet i att ha tillgängliga ytor (Kyttä, 2004). Det innebär att forskningen om barns upptäckarglädje, rörelsefrihet och alla de positiva kvaliteter friytor bidrar till, blir mindre värt. Forskningsområdet

behöver breddas och inkludera barns alla livsmiljöer och inte bara de som är avsedda för barn som exempel skolor, lekplatser och skolvägar. Staden är en arena för 40 % av alla världens barn (Joelsson & Syrjäpalo, 2021) vilket gör det viktigt att förstå hur staden ska gestaltas för att hantera framtiden i en mer barnvänlig bebyggd miljö. I en barnvänlig stad erbjuder den byggda miljön *hög rörelsefrihet* och *många miljöerbjudanden* (Kytta, 2004).

Varför är barnvänlig bebyggd miljö inte en planeringsnorm i staden trots all kunskap om de positiva effekter det kan skapa? Broberg et al. (2013) efterfrågar mer forskning som kopplar den utopi som forskare har kring barnvänliga miljöer till faktiska fysiska miljöer. Forskningen ska ha sin utgångspunkt i barns egna upplevelser, för att förenkla arbetet för praktiker. I en barnvänlig stad ges barn utrymme att utvecklas till goda medborgare med förmåga att förvalta sin stad, vilket främjar en socialt hållbar stad (Mårtensson & Nordström, 2017; Stanley et al., 2017). Därför bör praktiker utöver *barnperspektivet* ge utrymme för barnets egna tankar i planeringen, det vill säga *barnets perspektiv*, för att förstå vad en barnvänlig bebyggd miljö är enligt dem. Även om den byggda miljön och säkerhet är viktigt för barns hälsa och utveckling, så behöver dessa enskilda aspekter förbises i gaturummet. Planeringen behöver se till de mer komplexa kvaliteterna gaturummet kan erbjuda den byggda miljön och barns rörelsefrihet för att skapa barnvänliga städer (Johansson et al., 2020).

1.2 HÅLLBAR UTVECKLING

Staden är idag hem till över hälften av jordens befolkning (UNDP, 2021) och en arena för 40% av alla världens barn (Joelsson & Syrjäpalo, 2021). Förflyttningen till det urbana samhället förutspås dessutom att nå 70 % till år 2050 (UNDP, 2021). Samtidigt följer staden trender som inte alltid gynnar befolkningen i den (Nordström, 2014). Urbaniseringen kan skapa många möjligheter för ekonomisk tillväxt, men kan också bidra till ökade sociala klyftor och påfrestningar på jordens ekosystem.

För att göra städerna hållbara i takt med en ökad urbanisering, så måste man planera så att ingen eller inget lämnas utanför. Ett försök att definiera begreppet hållbar utveckling gjordes år 1987 av Brundtlandkommissionen och lyder ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (WCED, 1987). Agenda 2030, *Mål 11 'Hållbara städer och samhällen* upprättades för att den pågående urbana trenden ska mötas på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt (UNDP, 2021). Intentionen är att urbaniseringen inte ska göra oåterkalleliga avtryck på miljön.

En reaktion på den snabba urbaniseringen blev konceptet *barnvänliga städer*, vilket är ett globalt sätt att möta urbaniseringen på ur ett hållbarhetsperspektiv (Björklid & Nordström, 2012). Konceptet

kopplas i många olika avseende till bättre hälsa och sociala förutsättningar. Rötterna till barnvänliga städer grundar sig delvis i *FN:s konvention om barnets rättigheter* [barnkonventionen] från 1989 (UNICEF Sverige, 2018). Barnkonventionen baseras på barns lika värde och var från 1989 till och med år 2020 en samling internationellt bindande bestämmelser för barns rättigheter (UNICEF Sverige, 2018). Sedan januari år 2020 är barnkonventionen svensk lag och agerar inte längre som ett riktmärke för planering utan ska numera ligga som grund för detta. Lagen innebär att myndigheter kan ställas inför rätta om de inte tar ansvar för att tillämpa rättigheterna i konventionen. Barns rättigheter särskilt kopplat till en barnvänlig bebyggd miljö erkänns i artikel 6.2: *Konventionsstaterna ska till det yttersta av sin förmåga säkerställa barnets överlevnad och utveckling* (Sveriges riksdag, 2018), artikel 12: *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* (UNICEF Sverige, 2018), artikel 27: *varje barns rätt till en levnadsstandard som är tillräcklig för barnets fysiska, mentala, andliga, moraliska och sociala utveckling* (Sveriges riksdag, 2018) och artikel 31: *Barn har rätt till lek, vila och fritid* (UNICEF Sverige, 2018). “Ur ett barnperspektiv handlar det inte bara om att planera och gestalta separata platser för barn, utan om att planera hela staden med ett inkluderande synsätt” tycker Kylin (2015, s.8). Artikel 3: *Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa* (UNICEF Sverige, 2018), är grundtanken och ett tankesätt som beslutsfattare ska ha i alla beslut.

De starka socialpolitiska ambitioner som fanns under efterkrigstiden innebar ett rymlighetsideal där planeringens intresse låg i att skapa utrymme för rörelse och rekreation, där särskilt barnens behov betonades (Kristensson, 2003). Men de senaste decennierna har barns rörelsefrihet drastiskt minskat. Detta har illustrerats i ett exempel från Storbritannien där en pojke under år 1919 fick gå ca 9 km själv, år 1950 fick han gå 2km själv medan hans barnbarn under 2010-talet endast fick förflytta sig själv 300 m från sitt hem (Gill, 2021). Denna begränsade rörelsefrihet bekräftas även i en internationell studie av 16 länder som visade att restriktionerna kring mobilitet var störst hos barn under 11 år (Shaw et al., 2015). I urbana miljöer har barnen historiskt sett varit blandade med övrig befolkning i gaturummet och haft möjlighet att röra sig i det offentliga rummet (Gill, 2020). Mönstret som framkommer idag är dock att de uteaktiviteter som en gång skedde i gaturummet har flyttats till den privata sfären (Loebach & Gilliland, 2016; Villanueva et al., 2016) och många gånger har aktiviteten bytts mot stillasittande former som TV eller videospel (Knöll & Roe, 2017; Loebach & Gilliland, 2016; Wells et al., 2018). Detta är en utveckling som beror på olika faktorer som exempelvis digitalisering, men där den byggda miljön spelar stor roll i barns förmåga att röra sig i staden (Broberg et al., 2013).

Samhällsutvecklingen pågår konstant och medför nya villkor för hur den byggda miljön bör utformas för att den nutida människan ska uppleva stimulans och trivsel. Enligt dokumentet *Gestaltad livsmiljö* av Regeringskansliet (2018) syftar den byggda miljön till att skapa kvalitet, attraktivitet och hållbarhet i den byggda miljön. Samhällsutvecklingen är därför en pågående och föränderlig miljö för att möta dagens behov. Yngre barns behov av rörelse verkar historiskt sett

varit mer konstant och nästintill oföränderlig. Barnen, verkar i stället ha marginaliserats bort från planeringen av den offentliga miljön än att tillåtas ta plats i den (Wales et al., 2021). Det är därför viktigt att undersöka vilka kvaliteter som ska finnas i våra städer för att den byggda miljön ska ge barn och unga rörelsefrihet i det offentliga rummet igen.

1.2.1 KONFLIKTER I DEN BARNVÄNLIGA STADEN

Från 1980-talet och framåt har Sverige likt andra länder haft en ökning av andel överviktiga barn. Viktökningen i Sverige är speciellt kopplad till social bakgrund och specifika platser men även den minskade mobiliteten mer generellt (Nordström, 2014). Det är många fler faktorer som spelar roll för barns rörelsefrihet som rädsla för trafiken, barnets sociala förmågor, den byggda miljön, barnets platstillhörighet samt självkänsla etcetera. Men de mest utsatta områdena för barns mobilitet är i de större och tätare städerna (Cele et al., 2015; Kyttä, 2004), vilket innebär att ju mer staden förtätas desto större utmaningar för barns hälsa blir det. Sverige beskrivs av Knöll och Roe (2017) som ledande inom hälsa och välmående för barn och ungdomar. Andra författare menar däremot att Sverige likt övriga Europa följer samma negativa trend gällande barns mobilitet och aktivitet till följd av urban förtätning (Kyttä, 2004; Nordström, 2014).

Konceptet förtätning framstår som ett positivt bidrag då det är en miljöstrategi, vilket ska minska miljöpåverkan i en hållbar stadsutveckling. Förtätning innebär att exploatering på bland annat jordbruksmark minskas och i stället sker exploateringen inom redan urbaniserade miljöer. Denna strategiska planering, det vill säga förtätning, har ifrågasatts och en undran om vad som kommer att hända med den friyta som just nu är kvar i staden uppstår. För snart 20 år sedan uttryckte Kristensson (2003) oro kring styrningens förståelse för friytans betydelse för stadens invånare och menar att praktiker måste förstå att detta är en viktig bricka i hur stadens framtida byggda miljö fungerar eller kommer fungera. Vad händer om vi fortsätter minska på allmän platsmark undrar Kristensson (2007), vilket i detta sammanhang kan inkludera gaturummet. Den byggda miljön spelar stor roll även för barn och ungas psykiska samt fysiska välmående (Knöll & Roe, 2017; Kyttä, 2004; Nordström, 2014; Stadsbyggnadsförvaltningen, 2019) och ännu har vi inte sett förtätningens konsekvenser i sin fulla skala.

Förtätning kan ge upphov till att marken prioriteras med ekonomiska utgångspunkter och inte längre ger utrymme för lek eller rörelse, vilket kan innebära att avstånden till barnens aktiviteter ökar. Längre avstånd i staden och osäkra gaturum kan innebära att barnens rörelsefrihet blir beroende av föräldrarnas vilja att skjutsa eller följa barnen till aktiviteterna på grund av rädsla för trafikolyckor (Gill, 2020; Joelsson & Syrjäpalo, 2021; Loebach & Gilliland, 2016). I sin tur kan strukturen hindra barnens individuella utveckling (Stanley et al., 2017). Den byggda miljön påverkar barns möjlighet till att förvärva socialt kapital och utveckla en känsla av platstillhörighet genom att stadsutvecklingen minskar deras yta att få utvecklas på självständigt genom förtätningstrategin (Broberg et al. 2013; Stanley et al., 2017).

Trafiken i urbana gaturum är av stor betydelse på grund av den ökade bilismen och brist på säkra gång- och cykelvägar skapar rädsla för trafikolyckor (Beckman, 2018; Gill, 2020; Hillman et al., 1990; Mårtensson, 2011; Shaw et al., 2015; Stadsbyggnadsförvaltningen, 2019). Kombinationen av rädsla för trafikolyckor och förtätningens effekter som ökar avstånden mellan platser och aktiviteter bidrar till minskad fysisk aktivitet hos yngre barn. Detta kan skapa ett bilberoende hos barnfamiljer, även om argumenten för förtätning är motsatsen, men också minska barnens självständighet vilket innebär att barnets egen förmåga att ta sig runt samt utvecklas hämmas (Altman & Low, 1992; Mårtensson & Nordström, 2017; Stanley et al., 2017). Broberg et al. (2013) menar att stadskärnan är en viktig miljö för barnen, men de når den inte självständigt. Den nutida förtätningen hindrar på så sätt staden att vara en socialt hållbar plats för barn att växa upp på.

1.2.2 MALMÖ STAD SOM UTGÅNGSPUNKT

Malmö har länge präglats av stora klyftor mellan människor med olika socioekonomiska bakgrunder i termer av hälsa samt välbefinnande (Malmö stad, 2014). Stadens tydliga strukturer är formade av 1950-talets planeringsideal där motortrafiken fick dominera gaturummet (Koglin et al., 2019). Idag strävar Malmö efter att förtätas genom att endast växa innanför Yttre ringvägen (Malmö stad, 2018). Malmö har sedan år 2010 ett pågående arbete för social hållbarhet genom Malmökommissionen, för att minska skillnaderna i välbefinnande i stadens olika delar. Ser man till Malmö är barnperspektivet väl etablerat hos praktiker där flera platsspecifika projekt för barns aktivitet äger rum innanför staden med tillhörande förbättring av cykelvägar och minskning av högtrafikerade gator (Mårtensson & Nordström, 2017).

I rapporten *Det fortsatta arbetet för ett socialt hållbart Malmö* (Malmö stad, 2014), understryks vikten av att följa upp arbetet kring barns livssituation och fysiska miljö. Här vill Malmö stad förbättra möjligheterna att röra sig i staden, för alla barn genom att underlätta resvägar till skolor, mellan områden och minska segregationen i staden. I rapporten *Trafik- och mobilitetsplan, för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö* (2016) beskrivs det att staden har en yngre befolkning jämfört med andra städer i Sverige. Det gör det särskilt viktigt att barnperspektivet anammats i planeringen där man valt att lägga fokus på trygghet och säkerhet längs skolvägar. Gill (2020) uttrycker sig om att bilen i dagens städer börjar prioriteras bort och lämnar mer yta för barn igen och Malmö stad (2018) beskriver att trafikmiljöer som är attraktiva och hälsosamma för samman invånarna till en levande stad. Malmö var därför en intressant stad att genomföra studien i.

1.2.3 GATURUMMETS FUNKTION

I denna studie ligger fokus på gaturummets funktion i staden för att undersöka hur gaturum kan bli barnvänliga eftersom det kan påverka möjligheten att få växa upp i en hållbar miljö (United Nations, 2015). Avsaknaden av en barnvänlig bebyggd miljö i det urbana kan ge negativa konsekvenser för barn och ungdomars utveckling och därför är det brådskande att förstå utmaningen i detta. Även om andra miljöer som torg och parker spelar roll så är det fortfarande gaturummen som leder dit. I Sverige har man försökt att bryta trenden sedan 1990-talet genom att bland annat reducera hastigheten för motordrivna fordon för att öka antalet barn i trafiken igen (Region Skåne, 2017).



Gaturummet förknippas med mobilitet och består till största del av mänskliga rörelser i olika flöden. Det benämns oftast som stråk vilket är en del av stadens nätverk och leder till olika platser. Många gånger har stråken gestaltats anpassade efter enstaka grupper (Wikström & Olsson, 2012) där bilister länge varit den dominanta gruppen (Gill, 2021; Newman & Kenworthy, 1999; Shaw et al., 2015; Wikström & Olsson, 2012). Gaturummets användningsområde beskriver Gehl (1980) sträcker sig från nödvändiga, frivilliga och till sociala aktiviteter och användarna delar på utrymmet för att utföra olika sysselsättningar som rekreation, handel, förflyttningar och lek. Ett tydligt tecken på en sämre utemiljö är att endast nödvändiga aktiviteter sker, exempelvis förflyttningar till och från arbetsplatser (Gehl, 1980). Gatan återspeglar det sociala livet, dess minnen och visioner men representerar också framtida möjligheter (Moudon, 1987). Barn har i det här sammanhanget varit en underprioriterad grupp och när det gäller deras relation till gaturummet finns stora kunskapsluckor i (Joelsson & Syrjäpalo, 2021).

I en urban kontext är gaturummet en stor del av den offentliga ytan, men ännu finns det inte så mycket forskning om barnvänligheten i ett gaturum. Det är därför en intressant yta att undersöka, då gatan är viktig ur flera aspekter för barnvänlig bebyggd miljö. Hur kan gaturummet gestaltas för barn som en destination och mötesplats, en plats för personlig utveckling, men också som en länk mellan olika platser i staden.

Genom att undersöka ett barnvänligt gaturum, kan denna studie bidra med kunskap för att uppnå både globala och nationella hållbarhetsmål. Regeringskansliet (2018) sex nationella hållbarhetsmål för arkitektur, form och design som beskrivs i *Politik för gestaltad livsmiljö* syftar till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling genom att skapa en gemensam syn på vår livsmiljö. Gestaltningen av livsmiljön uppfattas genom att arkitektur, form och design förstås som ett sammanhållet område, vilka alltid bör tolkas tillsammans, med att människan och människors behov som utgångspunkt. Fokus på människors behov borde rimligen vara alla olika människor. Mål som specifikt kan uppfyllas genom barnvänliga städer är de globala delmålet *11:3 inkluderande och hållbar urbanisering* och delmål *10:2 samt 10:3 vilket innebär att minska ojämlikheterna i våra städer*, i Agenda 2030 (UNDP, 2021) och de nationella målen för en gestaltad livsmiljö *Mål 1. Hållbarhet och kvalitet ska inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden; Mål 2. Kunskap om arkitektur, form och design ska utvecklas och spridas* och *Mål 5. Miljöer ska gestaltas för att vara tillgängliga för alla* (Regeringskansliet, 2018).

1.3 PROBLEMFÖRMULERING

Som bakgrunden förmedlar har barns rörelsefrihet reducerats kraftigt under 1900-talet (Boverket, 2015; Shaw et al., 2015). Många av problemen bakom detta är grundade i den byggda miljön och det tidigare planeringsideal där stadens strukturer blivit formade av bilens framfart (Gill, 2021; Newman & Kenworthy, 1999; Shaw et al., 2015; Wikström & Olsson, 2012). Trots globala mål (UNDP, 2021), nationella (Sveriges riksdag, 2018) samt regionala satsningar (Region Skåne, 2017) verkar dock rörelsefriheten fortsätta att minska på grund av nya planeringsideal som tar friytan från staden. Det kan se ut som att konceptet förtätning har blivit ytterligare ett problemområde i anslutning till motortrafiken då strukturen tar friyta och skapar större avstånd för den yngre befolkning (Gill, 2020; Joelsson & Syrjäpalo, 2021; Loebach & Gilliland, 2016). Det finns en risk med att barnen inte kan röra sig själva i sin närmiljö, vilket är att deras utveckling kan hämmas både fysiskt och psykiskt (Stanley et al., 2017). Malmö är ett konkret exempel på en stad som har blivit präglad av båda idealen (Koglin et al., 2019; Malmö stad, 2018).

Kyttä (2004) beskriver att den byggda miljön i en barnvänlig stad behöver erbjuda en hög rörelsefrihet och många miljöerbjudanden, för annars finns det en risk att många av de miljöer som formas i dagens städer hindrar barns rörelsefrihet. Men frågor återstår, som var den barnvänliga staden börjar, var den får ta plats och hur den nutida staden inte ska bli en föreställning av något normalt.

Det behövs en ökad förståelse för det som barnen först möts av när de lämnar sitt boende i staden, det vill säga gaturummet. För oavsett stadsbyggnadsideal är gaturummet konstant och är en struktur som inte går att eliminera, men dess funktion bör ifrågasättas för att bli mer barnvänligt. Kanske ska gaturummet förmedla och förknippas med mer än mobilitet (Wikström & Olsson, 2012)? Ska Gehls (1980) tankar om gaturummet som en plats för mer än nödvändiga aktiviteter bli förverkligade i den barnvänliga staden? Ska barnen få möjlighet att dela gaturummet med övriga brukare som de historiskt sett gjort (Gill, 2020)? Är det gaturummet som ska komplettera för den minskade friktan i staden (Kristensson, 2007) och kan det öka barns rörelsefrihet?

Alla frågor är viktiga för en stad och i synnerhet Malmö som följt och följer de tydliga stadsbyggnadsideal som presenterat. Stadsbyggnadsidealet har lett till en förändrad förståelse för hur våra offentliga miljöer kan påverka och användas, i en negativ riktning. Studien utspelar sig i Malmö och bygger på reflektioner om rörelsefrihet och synen på det barnvänliga gaturummet från praktiker arbetande inom Malmö och från barn själva, boende i Malmö.

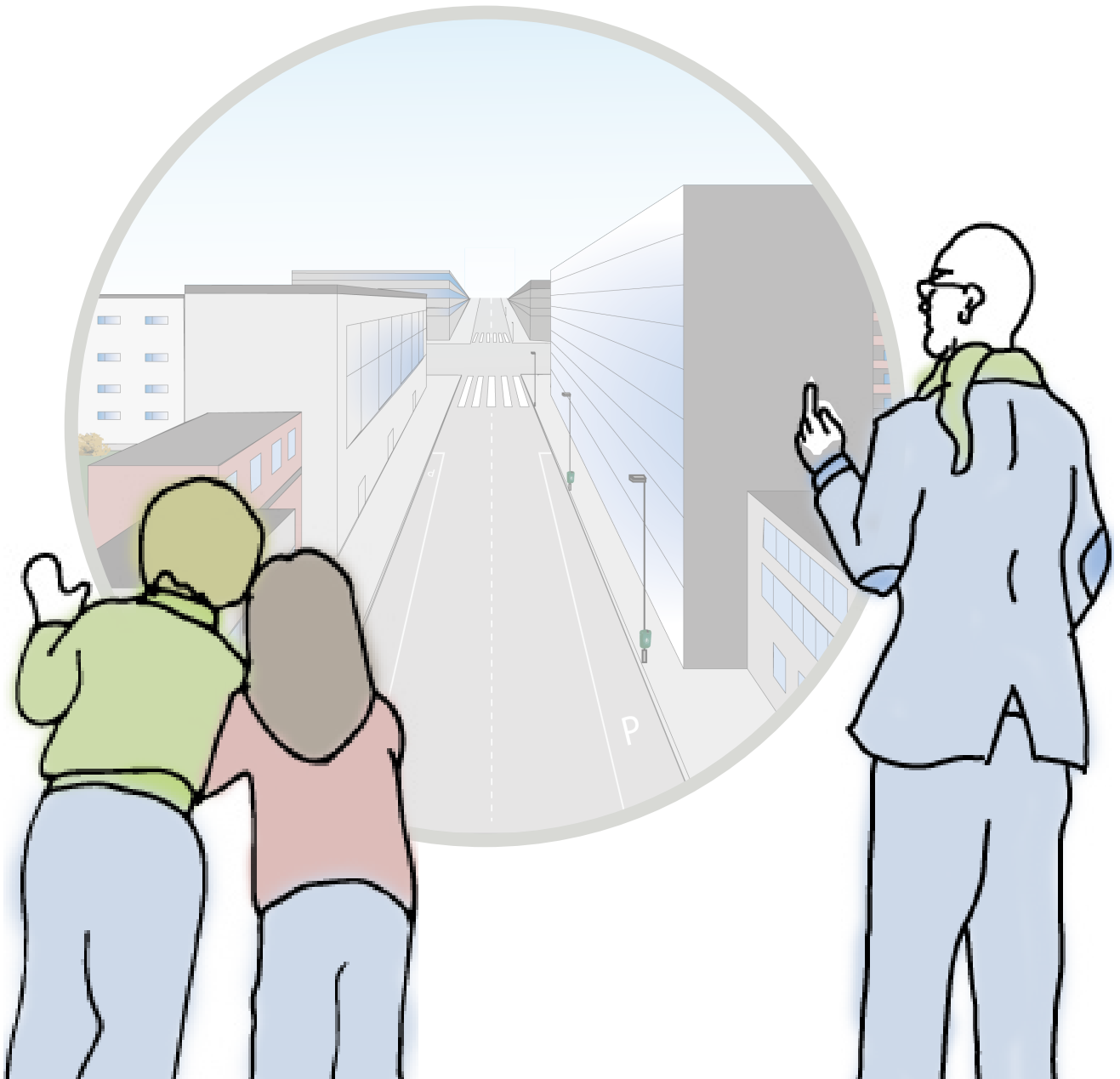
Studien lyfter problematiken av ett barnvänligt gaturum och synliggör komplexiteten både från praktikers barnperspektiv och barns perspektiv. Genom att koppla samman perspektiven problematiseras även det faktum att barnkonventionen i sin renaste form kan tolkas som ett barnperspektiv, där lagen är skriven utifrån den vuxnas förståelse för barnets bästa. Vilket trots artikel 12, med fokus på deltagande, inte ger tydligt utrymme för barnets egna perspektiv i stadsutveckling (UNICEF Sverige, 2018). Därav undersöks viktiga kvaliteter i gaturummet som kan öka barns rörelsefrihet från båda perspektiven. Perspektiven kopplas i sin tur samman och resultatet kan, vare sig det är skillnader eller likheter mellan praktiker och barn, ligga till grund för varför barn ska involveras mer eller mindre i planeringen av offentliga miljöer.

2. SYFTE OCH MÅL

Syftet med studien är att undersöka barnperspektivet och barnets perspektiv för att öka förståelsen av en barnvänlig bebyggd miljö i urbana gaturum med fokus på miljöerbjudanden och rörelsefrihet. Målet är att synliggöra skillnader mellan de olika perspektiven och förstå de olika perspektivens behov och undersöka nyttan av att öka barns tillgång till staden, som ett bidrag i en hållbar stadsutveckling och dessutom att få fram viktiga kvaliteter som kan öka barns rörelsefrihet i ett barnvänligt gaturum.

För att uppnå studiens syfte och mål ska följande forskningsfrågor besvaras:

- *Vilka behov ska tillgodoses för att ett urbant gaturum ska vara barnvänligt enligt barn och praktiker?*
 - *Vilka kvaliteter framhävs som viktiga för att skapa ett barnvänligt gaturum av barn respektive praktiker?*



3. TEORETISKT RAMVERK

- BARNVÄNLIG BEBYGGD MILJÖ

Studien utgick från Kyttäs (2004) teori om vad en *barnvänlig bebyggd miljö* är och hur den kan definieras. Det är en kombination av två faktorer: barnets *rörelsefrihet* och en miljö som ger många olika *miljöerbjudanden* [ett objekt, en plats, struktur, gata, rum] har förmågan att främja lek och rörelser. Det som i den byggda miljön möter en individs önskemål om aktivitet (Kyttä, 2004)

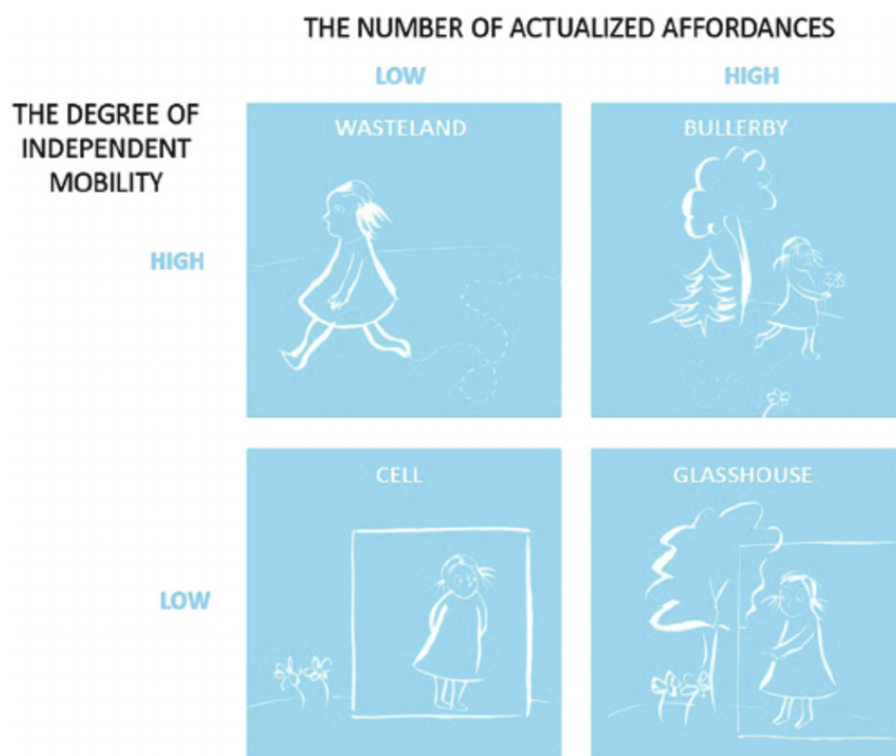
The co-variation of the actualized affordances and the degree of independent mobility can be considered a significant indicator in the assessment of child-friendly environments (Kyttä, 2004, s. 179).

Vad som menas i citatet ovan är att omfattningen av barns rörelsefrihet och de antal miljöerbjudanden som en miljö erbjuder, kan användas som ett kriterium för att förstå hur barnvänlig den är. Dessa två begrepp är starkt sammankopplade och påverkar varandra där båda behövs i en barnvänlig bebyggd miljö. Barnets nivå av rörelsefrihet men också hur många miljöerbjudanden som främjar aktiviteten, leken och rörelsen, avgör alltså hur barnvänlig den byggda miljön är.

Teorin bygger på fyra olika miljöer som Kyttä identifierat, som beskriver olika nivåer av en barnvänlig bebyggd miljö. Den beror på barnets rörelsefrihet och antal tillgängliga miljöerbjudanden. Kyttä (2006) har sammanställt det i en modell (se figur 1). Modellen ger en tydlig bild av komplexiteten som ett barnvänligt gaturum innebär. Modellens fyra miljöer definierar Kyttä (2006) som följande: *Wasteland* innebär en miljö där barnen har mycket rörelsefrihet men få eller inga miljöerbjudanden. *Cell* innebär en miljö där barnen har ingen eller lite rörelsefrihet samt få eller inga miljöerbjudanden. *Glasshouse* innebär en miljö där det finns många miljöerbjudanden men barnet inte har tillgång till dem, det vill säga ingen eller lite rörelsefrihet.

Bullerby är den ideala sammansättningen av en barnvänlig bebyggd miljö, där barnen har hög rörelsefrihet samt många miljöerbjudanden. En bullerby är en livlig miljö där barnen värderas som värdefulla medborgare, lever på lika villkor som de vuxna och ges eget ansvar. I en Bullerby finns risker och faror för barnen som de lär sig leva med, vilket istället gör dem gatusmarta (Kyttä, 2022).

För att skapa en barnvänlig bebyggd miljö bör staden alltså främja olika upplevelser och barns rörelse genom en varierande miljö för barn att vistas i där de kan skapa sin egen platstillhörighet. Det kräver miljöer som främjar barns rörelsefrihet genom miljöerbjudanden för att de ska ge rätt förutsättningar att vilja röra på sig, få röra på sig men också kunna röra på sig. Kyttäs teori



Figur 1. Bullerbymodellen används för att beskriva fyra hypotetiska typer och nivåer av barnvänliga miljöer (Kytta, 2006). Används med tillstånd.

kompletteras med annan forskning inom ämnet för att kunna ta fasta på konkreta faktorer som kan öka barnvänligheten i städerna.

Studiens ramverk innebär att både barnperspektivet och barnets perspektiv hanteras. När barn sätts i fokus av de vuxna beskriver Gummesson (2005) som att ha ett *barnperspektiv* på saker och ting. *Barnets perspektiv* handlar om barnets egna synpunkter, vilket innebär att barnen själva lämnat sitt eget bidrag i olika beslutsalternativ (Gummesson, 2005). För att försöka konkretisera vad en barnvänlig bebyggd miljö innebär tar vi utöver Kytta stöd av Horellis (2007) teoretiska ramverk för vad barnvänliga miljöer är, vilket grundas på barnets perspektiv. Det är från en studie som undersökte “vilka är kärnkriterierna för barnvänliga miljöer?” som resulterade i tio olika kriterier av barnen själva, där Horelli (2007) särskilt belyste tre kriterier. De ansågs vara viktiga för fysiska platser eller strukturer i en barnvänlig miljö. Dessa tre kriterier var *bastjänster* [tjänster i närheten som underlättar barns vardag], en *trygg och säker* miljö [säkerhet för fysisk och psykisk säkerhet, en tolerant och pluralistisk miljö, säkra transportsystem och allmänna platser] och *stads- och miljövaliteter* [funktionell, estetisk och kulturella standard i den lokala miljön, vilken ska erbjuda en mängd intressanta möjligheter och arenor för aktivitet]. I denna uppsats lyfts en *trygg och säker* miljö ur som ett komplement till Kytta's teori i vårt ramverk. *Stads- och miljövaliteter* kan tolkas som miljöerbjudanden och *bastjänster* kan omfatta att ge barn rörelsefrihet. Miljöer som är *säkra* att röra sig i, har ett säkert transportsystem och säkra platser i allmänhet för barn ska kunna röra sig fritt, var viktiga kvaliteter i en barnvänlig bebyggd miljö (Horelli, 2007). *Trygghet* är förknippat med barns rörelsefrihet och trygghetsaspekten är starkt kopplad till god välbefinnande och att förebygga våld.

Detta kan stödjas genom att skapa platser som är toleranta, trygga och ger barn en chans till att vara självförverkligande (Horelli, 2007).

Det är svårt att finna konkreta förslag på hur barn och praktiker anser att en barnvänlig bebyggd miljö ska gestaltas, detta fenomen uppmärksammade även Broberg et al. (2013) som försökte finna konkreta kvaliteter i en barnvänlig miljö genom att studera den byggda miljön och barns upplevelse av den. Studien Broberg et al. (2013) genomförde resulterade i 29 aktiviteter som barn vill kunna utföra, med hjälp av miljöerbjudanden. Ökad förståelse för sambandet mellan rörelsefrihet och miljöerbjudanden kan bidra till den komplexa uppgiften av att definiera vad en barnvänlig bebyggd miljö består av (Kyttä, 2004). Denna studie begränsas till att förstå vilka behov praktiker och barn menar att en barnvänlig bebyggd miljö ska fylla i ett urbant gaturum.

Studiens teoretiska ramverk användes för att forma intervjuguiden samt för att analysera och kategorisera studiens resultat och analysdel. Det innebär att inom ramen av teorin kunde få ett jämförande resultat mellan de olika perspektiven.

4. METOD

För att få svar på studiens forskningsfrågor använde vi oss av kvalitativa metoder för att få en bred bild av ett komplext fenomen. Kvalitativa metoder har förmågan att beskriva det som är (Repstad, 2007) och tillåter att undersöka olika perspektiv på barnvänliga gaturum. En litteraturstudie, utöver det teoretiska ramverket, genomfördes och ligger som grund för att skapa en bred förståelse för varför en barnvänlig bebyggd miljö är viktig, särskilt i urbana gaturum. För att ta del av barns perspektiv kom vi i kontakt med Växtvärket i Malmö som under våren 2022 arbetar med projekt *Gatulabba*, vilket syftar till att öka barns rörelsefrihet och delaktighet inom stadsutveckling för en barnvänlig stad. Tom hade sökt jobb på Växtvärket men fick istället förfrågan att skriva examensarbete tillsammans. Redan innan vi kom i kontakt med *Gatulabba* hade uppsatsens inriktning bestämts, vilken var barn i urbana miljöer och att vi ville undersöka barns tillgång till staden på något sätt. Detta för att vi båda har en arbetsbakgrund inom förskolan och skolan, vilket innebar att ingen av oss var främmande för att arbeta tillsammans med barn. När vi fick denna möjlighet som passade vår inriktning tog vi snabbt chansen. Vi genomförde en mikroetnografisk studie i *Gatulabba* där vi observerade och intervjuade barn för att undersöka deras perspektiv, vi återkommer till mer information i avsnitt 4.3.2 *Gatulabba*. För att ta del av barnperspektivet på ett barnvänligt gaturum genomförde vi tre intervjuer med tre olika praktiker, som arbetar inom stadsutveckling i Malmö. För att visa *hur* en barnvänlig bebyggd miljö kan gestaltas undersökte vi referensobjekt genom internationella och nationella projekt för *barnvänliga gator, child friendly streets och lekgor, playstreets*. För att visuellt försöka förmedla skillnader i de kvaliteter som de olika perspektiven menar är viktiga i barnvänliga gaturum, visualiserades resultatet från studien i tre illustrationer. En för barnperspektivet, en för barnets perspektiv och en där båda perspektiven kombineras, vilka är en del i analysen.

4.1 LITTERATURSTUDIE

När ämnet för studien var bestämt samlades det teoretiska underlaget in. För att kunna beskriva kunskapsläget genomfördes en djupgående undersökning under en fem veckors period utifrån vårt teoretiska ramverk för att finna mer relevant litteratur och forskning kring *barnvänlig bebyggd miljö, rörelsefrihet och miljöerbjudanden*. Det teoretiska underlaget formade litteraturstudiens rubriker *barnvänlig bebyggd miljö, barnperspektiv och barnets perspektiv, rörelsefrihet, säkerhet, trygghet och miljöerbjudanden* dessa ligger som grund för intervjuguiden och analysen av det empiriska materialet. För att finna

litteratur fick vi läsförslag från vår handledare men vi använde oss även av olika publikationer som vetenskapliga artiklar, böcker, avhandlingar, rapporter, tidigare examensarbete samt offentliga dokument. Publikationerna sökte vi upp genom databaserna Epsilon, Digitala vetenskapliga arkivet [DiVa] och Google scholar. Vi använder oss också av digitala föreläsningar som berör ämnet samt lämplig litteratur genom referenslistor från avhandlingar, vetenskapliga artiklar och examensarbete. Våra sökord var starkt kopplade till ämnet barnvänlighet och var följande: *Rörelsefrihet/independent mobility*, *Barnvänliga städer/child-friendly streets*, *Lekmiljöer i staden*, *Lekgator/playstreets*, *Lek*, *Gestaltade miljöer för barn och utelek*, *Planeraren*, *Kvaliteter och egenskaper i gaturummet*, *Mobilitet/Mobility*.

4.2 PRAKTIKERNAS PERSPEKTIV

Vi genomförde semistrukturerade intervjuer med tre olika praktiker på tre olika arbetsplatser. Då vi tog reda på hur människor tänker, känner eller förhåller sig till olika situationer lämpar det sig att genomföra intervjuer för att fånga praktikernas barnperspektiv på en barnvänlig bebyggd miljö. Intervjuer kan tyckas vara ett flaggskepp inom kvalitativa metoder (Alvehus, 2019). Vi tog kontakt med praktiker genom att skicka mejl till arbetsplatsens kundtjänst, där vi sökte efter en person som arbetade med planering av gaturummet genom att beskriva studiens mål i korta drag, "hitta kvaliteter och egenskaper som är viktiga i den byggda miljön och om denna planering sker utifrån olika brukarperspektiv". När vi fått kontakt med en praktiker och de godkänt sin medverkan fick de mer detaljerad information om studiens tema, det vill säga barnvänliga gaturum. Detta gjorde vi för att vi inte skulle bli hänvisade till en expert som arbetar med barn inom planering och därmed få ett drag av slumpmässighet i urvalsprocessen (Repstad, 2007).

4.2.1 RESPONDENTER

Antal respondenter anpassades till studiens tidsbegränsning och omfattning. Vi kontaktade Malmö stad och Sweco där vi fick tag på två respondenter. Från Sweco blev vi hänvisade till projektet Jägersro som gav förslag på en respondent från Fojab. Praktikerna är involverade i olika planeringsprocesser av stadens gaturum inom stadsutveckling och planering, men från tre olika organisationer med alla utgångspunkt i Malmö. Det innebär att vi med få respondenter fick ett brett empiriskt material (Alvehus, 2019).

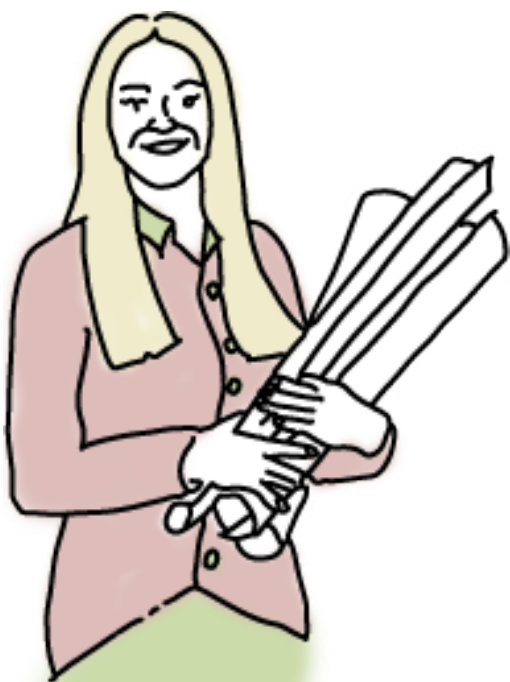
De tre respondenterna var:

Anna Seling arbetar som landskapsarkitekt på Fastighets- och gatukontoret i Malmö stad. Anna Seling började som konsult för ca 13 år sen på ett utpräglat arkitektkontor och gick därefter över till ett teknikkonsultföretag. Hon arbetar sen 1 ½ år tillbaka på kommunen.

Malin Johansson arbetar som trafikplanerare på Sweco. Malin Johansson har arbetat som konsult i hela branschen. Hon har deltagit i allt ifrån större projekt med statligt vägnät till stora och små kommunala planer till privata fastighetsägare.

Åsa Samuelsson arbetar som arkitekt på Fojab. Där är hon uppdragsansvarig arkitekt, vilket innebär att Åsa Samuelsson leder projekt och hennes fokus som arkitekt är på stadsbyggnad. Åsa har arbetet med olika dialogverktyg samt tagit fram styrdokument och har ett särskilt intresse för barn inom stadsutveckling.

4.2.2 INTERVJUSTUDIE



Intervjun med Malin Johansson på Sweco (1 mars) och Åsa Samuelsson på Fojab (4 mars) genomfördes över Zoom och intervjun med Anna Seling på Fastighet- och gatukontoret (2 mars) genomfördes på plats i stadshuset i Malmö. En central utgångspunkt i att föra en semistrukturerad intervju är att de ska ha ett tydligt mål (Thomsson, 2010), därför består vår intervjuguide av huvudsakliga och tydliga teman med breda frågor utifrån studiens teoretiska ramverk. De olika teman fick respondenten ta del av innan intervjun då Kvale och Brinkman (2009) menar att det är viktigt att de medverkande vet intervjuens och uppsatsens mål och syfte. Respondenter ges i en semistrukturerad intervju möjlighet att påverka samtalet och vi som lyssnare visar att vi är intresserade av respondentens egna ord kring ämnet (Lindstedt, 2017). Genom att vara en aktiv lyssnare så minskar också risken att vi påverkar

samtalets riktning genom våra återkopplingar (Thomsson, 2010). Då en semistrukturerad intervju ger möjlighet till att ställa följdfrågor anpassade efter respondenten svarar, så formulerades det uppföljningsfrågor för att säkerställa ett allsidigt resultat (Repstad, 2007). Frågorna ställdes om det blev nödvändigt utifrån vårt tema barnvänlig bebyggd miljö, rörelsefrihet och miljöerbjudanden. Detta gjordes för att kunna följa upp intressant data kring vårt ämne, men också om intervjun kom in på andra villospår (Alvehus, 2019; Lindstedt, 2017; Repstad, 2007), Det här är anledningen till att de tre intervjuerna inte ser exakt likadana ut.

För att kunna vara en närvarande lyssnare så spelades intervjuerna in, med godkännande från respondenterna. De två intervjuer som genomfördes över Zoom kunde dessutom spelas in både med ljud och bild. Även om inspelningsapparater kan störa respondenten och få hen att känna sig begränsad i sitt tal (Repstad, 2007), såg vi fördelarna med metoden att i efterhand kunna lyssna på den. Det är svårt att förlita sig endast på anteckningar i en lång intervju med mycket data, eftersom meningar lätt kan bli förvrängda eller tolkas fel (Alvehus, 2019). Det ger också möjlighet till att observera det icke-verbala beteendet, såsom respondentens ansiktsuttryck (Repstad, 2007). Ejvegård (2009) lyfter att minnet bleknar snabbt och det är en god idé att kunna lyssna samt titta genom intervjun i efterhand för att i högsta grad kunna tolka respondenten rättvist, vilket vi gjorde.

Resultatet från intervjuerna får inte bli tagna för att vara en representativ sanning, som kan generaliseras på samtliga praktiker inom stadsutveckling då det är för få respondenter (Thomsson, 2010). Respondenternas olika organisatoriska bakgrunder kan dock skapa en gemensam bild av vilka förutsättningar som finns för barnvänlig stadsplanering. Då respondenterna inte är anonyma fick de ta del av transkriberingen och godkänna dessa men även det sista ordet innan uppsatsen lämnades in och vi hade då möjlighet att rätta potentiella feltolkningar (Alvehus, 2019; Ejvegård, 2009). Intervjufrågorna finns tillgängliga under bilaga 1.

4.3 BARNS PERSPEKTIV

För att undersöka barns perspektiv så ingick vi i ett samarbete med organisationen Växtväcket i Malmö, mer specifikt projektet Gatulabba i Malmö. Projektet Gatulabba syftar till att skapa ett metoddokument åt kommuner för att förenkla deras arbete att öka barns delaktighet i stadsutvecklingsprocesser. Projektet ska bland annat generera en metodbank för barn i olika åldrar där principer för barnvänliga städer samt designstrategier samlas. Under våren 2022 har Gatulabba genom flera workshops testat olika dialogmetoder med barn från olika skolor och förskolor i åldrarna 5–18 år. Där de uppdelade i olika åldersgrupper ska gestalta ett stråk för att öka barns rörelsefrihet i Sofielund, Malmö (se figur 2). Barnen i gruppen som vi följde under fem tillfällen var nio-elva år gamla. Denna åldersgrupp valdes på grund av att deras rörelsefrihet anses vara mest begränsad (Johansson et al., 2020; Shaw et al., 2015) och är därför en intressant grupp att följa för att undersöka hur deras rörelsefrihet kan öka. Under projektet testade de metoder som: insamling av intryck, fototagning, iterativa skisser, idérättning och till sist prototypbygge för att bygga och designa sina idéer för att omgestalta en del av det utvalda stråket i Malmö (se figur 3).



Figur 2. Stadskarta.

© Bearbetat från OpenStreetMaps bidragsgivare (2022) (CC BY-SA 2.0)



Figur 3. Situationsplan över stråket. Från väster ligger Kastanjeskolan och i Öster finns grönytan vid Guldängen.

© Bearbetat från OpenStreetMaps bidragsgivare (2022) (CC BY-SA 2.0)

4.3.1 MIKROETNOGRAFISK STUDIE

För att undersöka barnens perspektiv i Gatulabba fann vi den mikroetnografiska studien som lämplig metod. Inom den etnografiska studien försöker man förstå olika sociala gruppers världsbild, genom en variation av olika metoder. En vanlig tanke i etnografin är att synliggöra kunskapsformer och ge röst åt sociala grupper som kanske annars inte har en och med detta återvinna makten och rätten till sin egen agenda (Alvehus, 2019). Därav såg vi att denna forskningsdesign lämpar sig väl till vårt ämne då vår utgångspunkt var att jämföra barnperspektivet och barnets perspektiv på ett barnvänligt gaturum, för att visa att barnets röst behöver höras inom samhällsutvecklingen. En fullskalig etnografisk studie utförs under en längre tid (Bryman, 2013) och var utanför tidsramen men också omfattningen för vår frågeställning i detta mastersarbete. Vi valde därför att genomföra en mikroetnografisk studie, vilket innebär att en mindre grupp väljs ut och följs en kortare tid (Alvehus, 2019). I en mikroetnografisk studie får man välja fokusområde och tema (Bryman, 2013), där barnens perspektiv var vårt fokusområde och barnvänliga gaturum vårt tema. På många sätt påminner metoden om en fallstudie då ett specifikt fall studeras (Alvehus, 2019). Likt den fullskaliga etnografin vill man skapa en så bred förståelse som möjligt (Alvehus, 2019), vilket innebär att det är en flermetodsforskning (Bryman, 2013). Vi var väl insatta i ämnet efter litteraturstudien, något som Kullberg (1996) beskriver är en fördel i en mikroetnografisk studie.



Att använda sig av varierande metoder som en mikroetnografisk studie tillåter kan vara positivt för barn enligt Cederborg (2010). I detta avseende tog vi till oss Lindstedts (2017) tanke om att människor tänker olika, som i visuella bilder eller i tal och därför finns det människor som uttrycker sig mer utförligt i bild än text. Särskilt märkbart kan detta vara hos barn då deras kommunikativa utvecklingsnivå kan göra det svårt för barnet att uttrycka sig fullständigt och lämnar en stor risk för att bli misstolkade (Cederborg, 2010). Morrow (2008) understryker att barn har olika fallenheter och kan föredra att uttrycka sig i bild eller sagor. Därför lämpade det sig väl att vi fick ta del av de material som barnen skapade under de olika tillfällena i projektet Gatulabba genom intervjuer, observationer, fotografier och dokumentation.

Inom den mikroetnografiska studien av projektet Gatulabba i Malmö, observerades en fritidsgrupp på Kastanjeskolan där 12 anmälda barn deltog till en början, nio pojkar och tre flickor, i årskurs 2-3. Barnen deltog frivilligt i projektet och kunde avsluta sin medverkan om de ville, vilket en pojke gjorde av personliga skäl. Vi samlade empiri på Gatulabba fem måndagar under mars och april månad mellan klockan 14:00 och 15:00. Då observerade vi hur barnen agerade i de olika miljöerna samt vad de sa, men tog även del av det fysiska material som producerades under träffarna. Den mikroetnografiska studien tillåter observationer som metod men det finns olika grader av deltagande inom metoden (Alvehus, 2019). Vi valde deltagande observation, vilket innebar att vi kunde vara i situationen och kombinera olika metoder som att se, lyssna och fråga (Musante & Dewalt, 2010). Eftersom Gatulabba genomförde workshoparna där barnen går i skolan så kan observationer ge tillgång till deras tolkningar och uppfattningar i deras naturliga miljö (Repstad, 2007). Observationer passade bra då Växtvärket håller i workshopen och leder samtalet medan vi hade möjlighet och ta upp specifika saker i relation till vårt tema. Att använda observation som metod är en viktig del i att förstå det sociala samspelet som uppstår mellan barnen där andra tankar och idéer kan uppstå utan att de känner sig skyldiga att svara "rätt" då de inte behöver yttra sig något (Repstad, 2007), vilket en intervju kan innebära. Mycket av vår kunskap sitter dessutom i kroppen eller i det omedvetna och ibland är kunskapen så självklar att det inte benämns och lämnar risk till att bli utesluten, därav är observationer lämpliga (Lindstedt, 2017).

För att få ett brett empiriskt material i den mikroetnografiska studien fördes korta intervjuer med barnen (Repstad, 2007). För att på ett korrekt sätt intervjua barn var vi tvungna att skapa en förståelse för barns komplexa förmåga att återberätta, vilket kan variera beroende på faktorer som deras personlighet eller personliga utveckling. En viktig utgångspunkt var att vara neutral i samtalet, det vill säga att inte uttrycka sina egna reflektioner eller reagera på barnens berättelser utan snarare lyssna mer än tala (Cederborg, 2010). Intervjuarens roll är att hålla sig i bakgrunden och lyfta olika uttryck (Alvehus, 2019). Det här gav oss möjligheten att föra korta intervjuer löpande under observationen, vilket innebar att barnen kunde prata utifrån den faktiska situationen i den befintliga miljön som Pramling et al. (2011) menar barn ofta gör.

För att samla empirin förde vi fältanteckningar under observationen. Det gjorde vi för hand med penna och papper för att minska effekten av att störa barnen. Minnesanteckningar är ett viktigt fundament i en observation och vi försökte fånga deras reaktion, svar på frågor, hur de agerade samt vad de samtalade om (Lindstedt, 2017). Var det någon specifik mening som vi fångade försökte vi så ordagrant som möjligt skriva ner den. Efter varje observation skrev vi ner anteckningarna samt en sammanfattning av våra upplevelser digitalt. Syftet med observationerna var att fånga barns specifika tankar och idéer kring ett barnvänligt gaturum, vad som gör en gata trygg, rolig och spännande och där barnen vill röra sig.

4.3.2 GATULABBA

Sara Stiber och Liza Olander Wihlney leder projektet Gatulabba och jobbar båda på Växtvärket i Malmö. Växtvärket är mest känd för deras bygglek på Guldängen. Sara är verksamhetsledare där och har en lång bakgrund med att involvera barn i stadsutveckling. Liza arbetar på bygglek för inkludering och tillsammans driver de projektet Gatulabba. Gatulabba ska testa olika metoder för att inkludera barn i stadsutvecklingsprocesser för att tillsammans komma fram till hur, med vad och var de ska omgestalta stråket, genom temporär användning och platsskapande. Innan projektet startade hade vi träffat Sara och Liza tre gånger. Först träffades vi på ett digitalt möte där de presenterade projektet och vi berättade om vår bakgrund och intention med mastersarbetet, för att eventuellt inleda ett samarbete, vilket vi efter denna träff gjorde. Andra gången träffades vi på ett fysiskt möte där vi lärde känna varandra och pratade om samarbetets förväntningar. Vi lämnade även ett utdrag ur polisregistret, vilket ska göras när man ska arbeta med barn. Vi sågs en tredje gång på ett digitalt referensgruppsmöte, där vi fick vara med i bakgrunden. Under dessa träffar skapade vi en relation med projektledarna innan vi begav oss ut i barngruppen, vilket är lämpligt när man ska få förtroendet att arbeta med och kring barn.

Innan vi började vår studie på Gatulabba hade Liza och Sara genomfört en informationsträff på Kastanjeskolan där de träffade barnen på fritids för att informera om projektet med syfte att finna deltagare. De hade även hållit i en workshop, riksinventering, tillsammans med barnen veckan innan vi började vara med i projektet. Data från riksinventeringen har vi fått ta del av i efterhand. Vi var inte med på den första workshopen för att det skulle bli tydligt för barnen vem som leder projektet. Första gången vi träffade barnen var en solig måndag den 7 mars och då var alltså projektet igång. Träffen började med att vi presenterade oss, vem vi var och varför vi var med i projektet. Detta är dock en risk då barnen kan bete sig annorlunda, för att de vill uppträda på ett visst sätt inför oss (Alvehus, 2019; Repstad, 2007). Vi välkomnades och accepterades av gruppen vilket var en fördel med att komma in tidigt i projektet. Alla barn var inte med första gången på grund av sjukdom eller annan anledning, vid följande tillfälle var vi därför noga med att presentera oss för nya barn. Antal deltagare varierade under projektets gång, vilket då berodde på sjukdom eller annan anledning.

4.3.3 OBSERVATIONSTILLFÄLLEN

Här presenteras de fem tillfällena som vi observerade barnens tankar och idéer i Gatulabbas workshoppar i ett kort avsnitt. En djupare förståelse för de olika tillfällena behövs för att följa med i analys och diskussion av studien och därför presenteras workshopparna mer ingående senare i resultatdelen. Detta för att ha informationen färskt i minnet.

Måndagen den 7 mars var sju pojkar med i projektet. Barnen skulle fototagga längs stråket med hjälp av olika ord, exempel ens favoritplats, vuxet, dött, fint, barnsligt, lugnt, rörigt etcetera.

Måndagen den 14 mars var fem pojkar och två flickor med i projektet. Workshopen handlade om ”inspotävling”, vilket innebar att barnen utifrån konceptbilder (som projektledarna valt ut), tillsammans skulle välja ut tre koncept som de trodde skulle öka barnvänligheten längs stråken.

Måndagen den 21 mars var tre flickor och sju pojkar med i projektet. Workshopen handlade om att försöka skissa idéer för ett barnvänligt gaturum. Barnen fick ledorden “säkrare för barn och lekfulla gator”.

Måndagen den 28 mars var åtta pojkar och två flickor med i projektet. I dagens workshop delades barnen i fyra grupper där två av grupperna fokuserade på barnvänlighet kopplat till lek och de andra två grupperna fokuserade på barnvänlighet kopplat till trygghet och säkerhet. Barnen fick välja grupp och fick sen penna och papper för att på den plats längs stråket som de vill omgestalta, kunna rita sina idéer och tankar om hur platsen kan göras mer barnvänlig.

Måndagen den 4 april var en flicka och sex pojkar från andra och tredje klass med i projektet. Liza och Sara hade visualiserat barnens skisser för att de idag skulle kunna revidera ritningarna samt placera ut miljöerbjudanden som de från och med nästa vecka skulle börja bygga tillsammans.

4.4 ANALYS

4.4.1 AV INTERVJUERNA

Efter att intervjuerna genomförts så transkriberades de för att kunna analyseras, men också för att kunna skicka det till respondenten för att stämma av eventuella missförstånd. Intervjun med Malin Johansson på Sweco den 1 mars 2022 genomfördes över Zoom och kunde därför spelas in med både video och ljud. Tom transkriberade materialet av den 43 minuters långa intervjun, vilket tog ca 10h och resulterade i 7070 ord. Intervjun med Anna Selin på Fastighets- och Gatukontoret den 2 mars 2022 genomfördes på plats i Stadshuset i Malmö och spelades endast in med ljud. Linda transkriberade materialet av den 41 minuters långa intervjun, vilket tog ca 6 h och resulterade i 5494 ord. Intervjun med Åsa Samuelsson på Fojab den 4 mars 2022 genomfördes på Zoom och kunde därför spelas in både med video och ljud. Där delade vi på transkriberingen och fick 21 minuter var. Tom transkriberade 21 minuters material på ca 5 h och Linda transkriberade 21 minuters material på ca 3 h och resulterade i 6529 ord. När materialet var transkriberat och tolkat två gånger av respektive transkribent, det vill säga ord, ljud och gester, så tog vi del av varandras transkribering för att gå igenom intervjun och rätta eventuella misstolkningar.

4.4.2 AV DEN MIKROETNOGRAFISK STUDIEN

Kort efter varje observation så sammanfattades resultatet i ett dokument tillsammans med fotografier samt material från workshoparna där speciella citat behöll sin form. Kvaliteter formulerades i punktform och upplevelser i text, vilka representerar vår tolkning av observationerna. Gatulabba skrev egna anteckningar kring sina upplevelser vilka vi fick ta del av, detta innebär att vi till viss del kunde få en jämförelse av våra upplevelser.

Resultatet från den mikroetnografiska studien får inte bli tagna för att vara en representativ sanning, som kan generaliseras på samtliga barn då det är för få respondenter (Thomsson, 2010). Barnen i studien kan dock tillsammans skapa en gemensam bild av vilka förutsättningar som behövs för barnvänlig stadsplanering.

4.4.3 MENINGSKONCENTRERING AV DET EMPIRISKA MATERIALET

För att analysera studiens empiriska material så användes en metod som kallas meningskoncentrering. Metoden innebär att en koncentrering görs av intervjuens transkriberade material samt sammanfattningarna från observationerna för att korta ner data till precisa och kortfattade formuleringar. Vi utgick från en fenomenologiskt baserad meningskoncentrering vilket innebär att man har ett tematiskt syfte, som i vårt fall är studiens teoretiska ramverk om barnvänlig bebyggd miljö (se tabell 1). Vi följde den fenomenologiska meningskoncentreringens fem steg för att sortera ut relevant information. I förhållande till studiens teoretiska ramverk kategoriseras intervjupersonernas uttalande och observationerna enligt följande lista, för att skapa förståelse för praktikerns och barns perspektiv på barnvänliga gaturum (Kvale, 1997).

Analysens fem steg sammanfattas följande:

1. Analysen började med att läsa igenom transkriberingen från intervjuerna och sammanfattningen från observationerna för att skapa oss en bild av helheten.
2. Relevanta meningsenheter sorterades sedan ut i fullständiga meningar utifrån studiens syfte och mål och samlades i en ny kontext.
3. Meningsenheterna tematiseras sedan vilket vi gjorde utifrån vårt teoretiska ramverk: barnvänlig bebyggd miljö, rörelsefrihet och miljöerbjudanden (se tabell 1). Tanken är att utan några egna värderingar tolka empirin. Uttalandena kortades ner till precisa och koncentrerade meningarna utifrån till det valda temat. De koncentrerade meningsenheterna från empirin sorterade vi in under respektive tema för att underlätta för steg fem.
4. I det fjärde steget ställs det frågor till meningsenheterna för att få svar på forskningsfrågan, som vid tillfället var: *Hur ser praktiker på barnvänlighet i gaturummet i urbana miljöer? Vilka kvaliteter uppfattas som viktiga i ett barnvänligt gaturum av barn respektive praktikern?* Vi valde att sammanställa det i en gemensam utsaga för praktikerna och en för barnen, där enskilda utlåtande lyftes.
5. Till slut sammanställdes analysen och kategoriserades efter innehållet under gemensamma rubriker. (Kvale, 1997)

En växelverkan mellan teori och empiri tillåter att en specifik förståelse för det empiriska materialet successivt växer fram, eftersom man i det analytiska arbetet kan röra sig mellan teori och empiri (Alvehus, 2019). I analysarbetet försökte vi att på ett tydligt sätt separera det empiriska materialet från våra egna resonemang och slutsatser för att läsaren ska kunna ta ställning till materialet själv (Thomsson, 2010).

Tabell 1. Meningskoncentreringen som studiens analytiska arbete bygger på kategoriserat efter teman *Barnvänlig bebyggd miljö*, *Rörelsefrihet* och *Miljöerbjudanden*.

BARNVÄNLIGHET	
Barnvänlig bebyggd miljö	Processer Barnperspektiv Barnets perspektiv
Rörelsefrihet	Barns möjlighet att röra sig Trafiksäkerhet Trygghet
Miljöerbjudanden	Strukturella förutsättning (en plats, struktur, gata eller rum som har förmågan att främja lek och rörelser.) Lek Intressen Rekreation

4.4.4 ILLUSTRATIONER

För att förstå studiens resultat, det vill säga behov och viktiga kvaliteter i ett barnvänligt gaturum, visualiserades de två perspektiven i programmet Adobe Illustrator som en metod i analysen. Visualiseringen ger en bild av hur kvaliteterna kan bli implementerade i ett urbant gaturum och illustrerar hur de olika perspektiven kompletterar varandra samt hur de kombineras i en gemensam målbild. Illustrationerna fungerar även som ett pedagogiskt verktyg då de kunde användas för att återkoppla till barnen och praktikerna att vi har försökt ta till oss av deras kunskap. Metoden skapar hög transparens gentemot barnen, då dessa bilder kan visas för dem då de antagligen inte kommer läsa denna uppsats. Med detta har vi även tagit del av Lindstedt (2017) tankar om att alla tänker olika i form av bild eller text. Barnen fick ta del av illustrationerna som vi skapade utifrån deras respons när vi gjort ett första utkast. Detta för att säkerställa att vi inte missat viktiga synpunkter och ge de en chans att återkoppla. Detta gjordes sporadiskt under två workshopar genom korta samtal i mindre grupper. Barnen tyckte att praktikernas barnperspektiv på ett barnvänligt gaturum var tråkigt och deras var mycket roligare, men det kombinerade gaturummet ”var bäst”. Det behövdes inte göra några ändringar eller tillägg på gaturummet efter återkopplingen med barnen, men de fick lämna sina åsikter om de haft några. Praktikerna lämnade inga åsikter om något tillägg eller ändring i varken text eller illustration.

4.5 AVGRÄNSNING

Vi har i vår uppsats valt att fokusera på praktikers barnperspektiv och barns perspektiv i en barnvänlig bebyggd miljö som kan öka barns rörelsefrihet och har inte samlat någon empiri över exempelvis föräldrarnas åsikter i ämnet. Studiens tidsbegränsning spelade en avgörande roll i vår avgränsning då föräldrarnas perspektiv annars är värdefull kunskap inom ämnet. På grund av barnens låga ålder läggs det ingen värdering på barnens kön.

4.6 ETISKA ÖVERVÄGANDEN

När vi skulle få kontakt med intervjupersoner, i detta fall praktikerna, gjordes ett etiskt ställningstagande. Det innebar att vi medvetet sökte efter respondenter som inte har en uttalad inriktning på barns miljöer i sitt vardagliga arbete. Vi valde detta tillvägagångssätt för att respondenten inte skulle vara expert i ämnet, så att studien skulle generera ett styrt resultat (Repstad, 2007). När vi funnit respondenter skickades dock studiens syfte, mål och frågeställningar samt den tematiserade intervjuguiden till dem för att enligt svenska etikregler *informera* deltagaren innan intervjun, samt för att undvika dålig forskningsetik (Alvehus, 2019; Repstad, 2007). Det innebar även att respondenterna fick betänketid och kunde tacka nej till att delta (Repstad, 2007). I början av varje intervju informerades respondenten att intervjun är frivillig och att de kan avsluta sin medverkan i studien när som helst.

Resultatet kommer hanteras med konfidentialitet, men också publiceras när uppsatsen är godkänd enligt *samtyckeskravet* (Alvehus, 2019). Under intervjun talade vi om för respondenten att vi kommer försöka finna de kvaliteter som de anser är viktiga för ett barnvänligt gaturum och att dessa sedan ska mätas mot vilka kvaliteter som barnen anser är viktiga. Detta för att visa skillnaderna i gatans gestaltning beroende på perspektiv. Vi berättade detta för att respondenten skulle förstå vad deras svar leder till, som ett etiskt övervägande, vilket var viktigt för att skapa transparens mellan oss. Personens uppgifter samt intervjun behandlas med *konfidentialitet* och *nyttjande*, vilket innebär att vi förvarar uppgifter och det inspelade materialet på våra egna datorer samt använder de endast i samband med studien (Repstad, 2007).

När det analytiska arbetet var genomfört fick respondenterna ta del av ett utkast för att kunna rätta till uppenbara fel och missförstånd, men inte med syfte att ändra budskapet eftersom "Forskarens främsta lojalitet gäller verkligheten, även om den är obehaglig för någon" (Repstad, 2007, s. 176). Praktikerna är inte anonyma i vår studie. Vi är stolta över vår studie och den kunskap som de

medverkande gav till den. Genom att deras medverkan får synliggöras så blir deras bidrag värdefullt för vår, respondenternas samt läsarens del.

Gällande observationerna av barnen inom projektet Gatulabba så ingick vår studie under projektets *konfidentialitet* och *nyttjande*, vilket även innebar att *samtycke* från föräldrarna för att få tillgång till barnens tankar och idéer, redan var insamlat. Barnen i studien har tackat ja till att medverka i tidningen STAD samt ett program från SVT och kommer därmed synas i det publika. Men i detta arbete nämns de varken med namn eller i bild. Vi *informerade* barnen vem vi var och varför vi var där, för att ge dem möjlighet att välja att inte prata med oss om de inte ville (Repstad, 2007). Barnen deltar i Gatulabbas workshop under frivilliga omständigheter, som en del av en fritidsgrupp. Anonymitet på barnen gällande deras medverkan i studien, till skillnad från de vuxnas, innebar att de endast benämns genom kön och ålder på de barnet som gjorde uttalande i studien. Det är inte för att vi är mindre stolta och tacksamma för deras medverkan utan för att barn är en grupp inom forskning som oftast inte har makten att utmana hur forskningen presenterar dem (Morrow, 2008), så av respekt för deras framtida “jag” togs detta beslut. Ålder och kön beskrivs eftersom forskning på barn skiljer sig åt beroende på dessa faktorer. Även om vi inte gör någon skillnad på könen i denna uppsats så kan framtida forskning ta del av vår empiri.

5. LITTERATURSTUDIE

- AV EN BARNVÄNLIG BEBYGGD MILJÖ

I en barnvänlig stad har barn möjlighet att leka utomhus med sina vänner på intressanta, attraktiva och trygga platser, vilka i urbana sammanhang ofta begränsas (Horelli, 2007; Veitch et al., 2007). Barns upplevelser av urbana strukturer skiljer sig från vuxnas och äldre barns uppfattning och därför är det viktigt med varierande miljöer för att erbjuda olika möjligheter för en inspirerande och utvecklande miljö (Broberg et al., 2013). Gaturummet ska generellt ge möjlighet för att nödvändiga, frivilliga och sociala aktiviteter ska kunna ske (Gehl, 1980), vilket bör vara av vikt även för barnvänlighet.

5.1 BARNPERSPEKTIV OCH BARNETS PERSPEKTIV

Forskning visar att miljöer där barnets perspektiv har inkluderats i processen, har också passat dem bättre med. Barnen kan skapa sina egna miljöer då de har förmåga att förstå sina egna behov och svagheterna i sin omgivning (Kyttä, 2002). Vuxna bör alltså inte ignorera barns kompetens (Horelli, 1994). Barnets perspektiv tillsammans med barnperspektivet kan öka barnvänligheten i den byggda miljön (Horelli, 1998 i Kyttä, 2002). Genom att förstå barns behov i den byggda miljön minskar risken att äventyra en hållbar stadsutveckling, då Shaw et al. (2015) menar att barnvänliga miljöer tenderar att fungera för alla. Mårtensson och Nordström (2017) beskriver att när barn och vuxna arbetar tillsammans och utbyter erfarenhet bidrar detta till samhällets långsiktiga engagemang för hållbarhet.

Att barn sätts i fokus av de vuxna beskriver Gummesson (2005) som att ha ett *barnperspektiv* på saker och ting. Barnperspektivet skapas därav av vuxna genom deras uppfattning samt genom teoretisk kunskap om vad ett barns perspektiv på världen är (Pramling et al., 2011). Detta innebär i de fall att beslutsfattare ser olika beslutsalternativ och deras följder ur barnets synvinkel. Cele et al. (2015) skriver att barnets perspektiv ofta blir uttryckt genom föräldrarna i planeringssammanhang då barns kunskap, symboliseras som en motsats till praktikernas kunskap och barn har därför inte blivit legitimerade i processen ännu. Halldén (2001) menar att barnperspektivet verkar för barns intresse och säkerhet men det kan inte ta hänsyn till barnets egna synpunkter. När fokus i praktiken ligger på barns upplevelser är det viktigt att *barnets perspektiv* lyfts i sammanhanget, annars finns det ingen mening att fortsätta processen (Pramling et al., 2011) men även miljöer som inte har fokus på barns upplevelser bör inkludera barnet (Kyttä, 2002). Praktiker tror ofta att de vet vad ett barn behöver i kontexten, men så är sällan fallet (Pramling et al., 2011).

I Pramling et al. (2011) teori om barnets perspektiv är barnet ett subjekt i sin egen värld, en egen fenomenologi och centrala utgångspunkter i Pramlings et al. (2011) ramverk är:

- Vad vi vet, hur vi agerar och kan göra härstammar från vad vi kan se, uppleva och uppfatta. Vilket innebär att det barn inte uppfattar och upplever inte heller är begripligt för dem (Pramling et al., 2011).
- Sätt att se och uppleva fenomen kan definieras olika beroende på aspekter av fenomenet som barnet fokuserar på (Pramling et al., 2011). I detta sammanhang kan uppgiften att korsa en gata ha en spännande, logisk eller annan utgångspunkt, men alla sätt att korsa gatan är korrekta ur barnets enskilda perspektiv.
- För att kunna förstå en viss aspekt av ett fenomen måste barnet uppleva variationer av samma aspekt (Pramling et al., 2011). Exempelvis: "gaturum" är ett konstant fenomen medan variablerna som utgör ett gaturum kan variera.
- Mönster av variation i ett konstant fenomen är nödvändig för att barn ska förstå en viktig aspekt i fenomenet (Pramling et al., 2011). Det vill säga vill man fokusera på aspekten trygghet i anslutning till rörelse är det lämpligt att ha gaturummet som det konstanta fenomenet.
- För att barnet ska ha möjlighet till att fokusera på viktiga aspekter till ett visst fenomen, måste det skapas olika mönster av fenomenet (Pramling et al., 2011). I det här sammanhanget kan det betyda att gaturum ska ha olika funktioner för att barn ska uppfatta och lära sig viktiga aspekter.

Barnkonventionen kan i sin renaste form tolkas som barnperspektivet (Lodén et al., 2018) där vuxna utgår från barnets bästa för att försöka fylla deras behov. Lagen är skriven utifrån den vuxnas förståelse för barnet och ger, trots artikel 12 med fokus på deltagande, inget tydligt utrymme för barnets egna perspektiv. I förändringsprocesser menar Boverket (2015) att barnperspektiv är viktigt att anamma, men lyfter även att det är viktigt att ta fasta på barns perspektiv på sin fysiska miljö. Barn är inte i juridisk mening sakägare, men experter på sin närmiljö med viktig kunskap och måste involveras i planeringsprocessen (Boverket, 2015), precis som praktiker är experter på sin sak. Båda perspektiven behöver representeras i en barnvänlig bebyggd miljö eftersom det är de vuxnas ansvar att skydda barnen så att de kan utforska staden på ett säkert sätt (Björklid, 2010). Eller så krävs det att det tredje perspektivet får ett större genomslag inom stadsutveckling, vilket är barnrättsperspektivet, där organisationer arbetar utifrån barnets rätt utifrån barnkonventionen, som exempel "barnets rätt till lek". Men först behöver synen på vem gaturummet är till för ändras. Vuxna har oftast makten i utvecklingen och det krävs att alla inom stadsutveckling reflekterar över hur makten används, för barnperspektivet och barnets perspektiv behöver inte stå emot varandra utan båda behövs (Lodén et al., 2018).

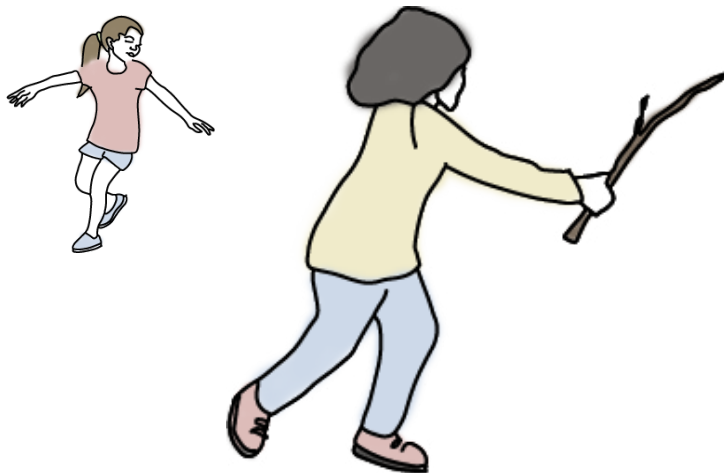
5.2 RÖRELSEFRIHET

Kontextens betydelse i en barnvänlig bebyggd miljö studerade Kyttä (2004) genom att undersöka relationen mellan barns rörelsefrihet och deras förmåga att aktualisera miljöerbjudanden för att få en helhetsbild av vad barnvänliga miljöer är. Kyttäs (2004) slutsats i studien var att i en barnvänlig

bebyggd miljö är det just kontexten som styr förutsättningarna för barns förmåga att uppfatta, utnyttja eller forma platsers miljöerbjudanden, vilket oftast berodde på graden av urbanisering, stadens täthet och planerings- och designlösningar (Kyttä et al., 1998 i Kyttä, 2004). Barn behöver alltså inte endast rörelsefrihet utan även miljöerbjudanden. I Broberg et al. (2013) studie uppkom det att gröna strukturer är viktiga för barns positiva upplevelser av en plats och är en viktig miljö för barn att kunna göra saker på. Desto större andel gröna strukturer innebar att deras utvärdering av platsen sannolikt var mer känslomässigt positiv (Broberg et al., 2013). Men detta går dock inte att direkt koppla till barns ökade rörelsefrihet då deras rörelsefrihet är en komplex angelägenhet. Det är en kombination av många faktorer som exempelvis design, tillgänglighet, säkerhet, trygghet och föräldrars syn och upplevelse av området, vilka kan begränsa barnet genom deras restriktioner (Beckman, 2018; Broberg et al., 2013, Jansson, 2010; Villanueva et al., 2016; Wales et al., 2021). Så även om ett barn har individuella möjligheter att röra sig fritt kan föräldrarnas rädsla för trafik [*stranger danger*] det vill säga okända människor men också andra faktorer, skapa en minskad rörelsefrihet för barnet (Faskunger, 2008; Gill, 2021; Kyttä, 2004; Loebach & Gilliland, 2016; Malone, 2013; Shaw et al., 2015; Stanley et al., 2017; Villanueva et al., 2016). Barns rörelsefrihet är ömsesidigt beroende av andra människor men går inte att förstå utan den kontext som barnet befinner sig i, vilket är den byggda miljön (Joelsson & Syrjäpalo, 2021). Detta kan bland annat ge sig uttryck i om det finns trafikseparerade utrymmen för barnen att röra sig i, säkrare gång- och cykelvägar där barn kan öva sin självständighet, stängda gator för motorfordon och mer öppna ytor för rekreation (Stanley et al., 2017). Minskad fordonstrafik kan öka barns rörelsefrihet men också förbättra invånarnas hälsa. Det är även viktigt att barn är trygga i området de bor i för att deras rörelsefrihet ska öka (Veitch et al., 2007).

Det finns många positiva kvaliteter som kommer med ökad rörelsefrihet. Barn med större rörelsefrihet verkar ha bättre kognitiv förståelse, lättare för sociala relationer utanför familjen och en större förståelse för sin omvärld generellt (Johansson et al., 2020; Kyttä, 2004; Loebach & Gilliland, 2016; Nordström, 2014). Fysisk aktivitet eller rörelse kan bidra till förbättrad sömn, bättre koncentrationsförmåga, ökad återhämtning och ett allmänt bättre mentalt välbefinnande (Boverket 2015; Mårtensson, 2013). Att röra sig fritt främjar barnets egna utveckling till goda medborgare. Det är genom barnens användning av platser som de blir synliggjorda och får chansen att värna om sin egen tillhörighet och trygghet. Finns det inte platser där barnen får vara, så marginaliseras barnen bort i planeringen för att de inte syns i den byggda miljön. När barnen i sitt område kan gå ut och leka utan följe av vuxna och som ett kollektiv ta vara på sin plats, skapas trygghet. (Wales et al., 2021).

Minskad rörelsefrihet bidrar ofta till minskad fysisk aktivitet vilket kan generera i en ökning av folksjukdomar. Det kan innebära övervikt, astma, D-vitaminbrist (Loebach & Gilliland, 2016; Wells et al., 2018) men också andra lång- och korttids sjukdomar (Mårtensson, 2011; Stanley et al., 2017) Minskad rörelsefrihet innebär också att barns förmåga att utveckla lokalkännedom, självförtroende



och självkänsla hämmas (Lang & Deitz, 1990 i Stanley et al., 2017). Detta kan ta sig uttryck i psykisk ohälsa, lågt social kapital där begränsad förmåga att agera tillsammans med jämnåriga påverkar dem negativt, vilket främst kopplas till något äldre barn. Psykisk ohälsa som effekt av minskad rörelsefrihet skapar alltså konsekvenser för individen men också samhället, som varken är

socialt eller ekonomiskt hållbart. Barns rörelsefrihet och hur hen tillåts utforska, socialisera och röra sig i staden kopplas därmed till barns förmåga att bli självständiga och oberoende individer (Stanley et al., 2017). En minskad rörelse kan innebära ett utanförskap för att den sociala förmågan som krävs för att till exempel söka jobb eller studier blir ett hinder på grund av låg självkänsla (Stanley et al., 2017). Den minskade rörelsefriheten ger därmed upphov till en rad negativa hälsoaspekter när barn inte kan uppnå de rekommenderade nivåerna för fysiska aktiviteten som förespråkas i samhället. De positiva effekter av rörelse kan tänkas gå förlorade om inte barns rörelsefrihet ökar i staden. Det finns studier som talar för att barn i rurala områden har generellt sett en större rörelsefrihet än barn i urbana områden (Kyttä, 2004), även om detta också är högst kontextuellt och kan skilja sig.

Barnvänlighet handlar utöver kontexten, det vill säga de fysiska strukturerna och platserna (Kyttä, 2004; Stanley et al., 2017) om att både barn och vuxna behöver känna samhörighet med platsen och med andra människor i området (Broberg et al., 2013; Chawla, 1992), det som Johansson et al. (2020) beskriver som *place attachment*, vilket ofta beskriver de positiva känslorna för en plats. Chawla (1992) beskrev tidigt att i miljöer där barn känner trygghet kan de ägna sig åt att upptäcka och utforska miljön och på så sätt utvecklas självständigt vilket Horelli (2007) också menar. Barn likt vuxna är beroende av sin sociala miljö och tillsammans med den fysiska miljön bidrar den till rörelsefrihet eller begränsad rörelsefrihet. Yngre barns åsikter påverkas lättare av sin omgivning exempelvis deras föräldrar (Wales et al., 2021). Ju äldre barnen blir desto mer ersätts föräldrarnas åsikter mot barnens egna samt sina vänners preferenser och som ett kollektiv tillåts barnen att utforska sin närmiljö, vilket i en urban kontext kan innebära gaturummet. Barn behöver i planeringen erkännas som viktiga sociala aktörer för en hållbar samhällsplaneringen, då även barnen bidrar till social sammanhållning i ett område och ger ofta liv till det (Wales et al., 2021). En positiv känsla för både samhället och platsen ökar barnens aktiva rörelse, det vill säga rörelsefrihet. Barnets generella känsla för platsen är viktig för att beroende på hur barnen upplever platsen, styr det deras förmåga och vilja att röra sig fritt (Johansson et al., 2020).

5.3 SÄKERHET

Horelli (2007) skriver att ett barnvänligt gaturum behöver vara säkert. Med det menas att allmänna platser behöver vara säkra och ha säkra transportsystem för att barn ska kunna röra sig fritt. Krysiak (2020) uttrycker att trafiken är en av de största barriärerna för barns rörelsefrihet. Även om barn är experter på sin omgivning och behöver vara med och influera den byggda miljön (Björklid, 2010; Kyttä, 2002; Pramling et al., 2011; Horelli, 1994) så menar också Björklid (2010) att en viktig del i att vara barn, är att bli skyddad av samhället så att de kan utforska staden på ett säkert sätt.

Trafiksäkerhet är ett viktigt fundament i planeringen för barnvänlighet (Johansson et al., 2020) och framhävs konstant som ett generellt hinder för barns rörelsefrihet (Deluka-Tibljaš et al., 2022; Gill, 2020; Hagel et al., 2019; Johansson & Leden, 2008; Kyttä, 2004; Mårtensson & Nordström, 2017; Nordström, 2014; Villanueva et al., 2016). Majoriteten av barn som omkommer i olyckor är relaterat till trafiken (Faskunger, 2008; Gummesson, 2005; MSB, 2011). I Europa omkom ca 400 barn under 2020, i fordonsrelaterade olyckor (Europaparlamentet, 2021). Vidare utgörs var tredje barnrelaterad trafikolycka i Europa av barn som gångtrafikanter. (Deluka-Tibljaš et al., 2022). Barns förmåga att röra sig bland trafik är helt beroende på individ och ålder, men flest trafikolyckor sker hos barn under 14 år (Gummesson, 2005). Barns trafiksäkerhet är starkt kopplad till deras fysiska och kognitiva förmåga, vilket gör det svårare för yngre barn att uppfatta faror i trafiken, särskilt när de ska korsa gator (Deluka-Tibljaš, et al., 2022; Gummesson, 2005; Wang et al., 2021). Yngre barns brist på impulskontroll och riskabla beteende är den största anledningen till trafikolyckor och sker ofta i anslutning till lek längs vägen (Boverket, 2011; Lee et al., 2018). Barnens fysiska förutsättningar kan göra det svårt för dem att bli uppmärksammade i trafiksituationer då deras längd gör att de blir skymda bakom bilar, höga buskar eller annan möblering längs vägen (Stockholms stad, 2016). Därför behövs det att miljön anpassas efter barnen och inte barnen efter miljön.

Den byggda miljön är ofta anledningen till trafikolyckor, vilket förklarades i en kanadensisk studie av Hagel et al. (2019). Där beskrivs det att städerna i landet är strukturerade innan planeringsstrategin blev starkt påverkad av kunskap om vilken betydelsen en aktiv transport har och uppfattningen av trafiksäkerhet. Antagandet kan tänkas att appliceras även på städer i Europa och Sverige då forskare uttrycker sig om att bilens ökning har genererat en minskad rörelsefrihet (Beckman 2018; Mårtensson, 2011; Shaw et al., 2015; Stadsbyggnadsförvaltningen 2019; Wikström & Olsson, 2012). Fenomenet kan även synas i Malmö då bilens utveckling från 1950-talet och framåt skapat tydliga barriärer och ett uppdelat gaturum för olika brukare (Koglin et al., 2019). Hagel et al. (2019) lyfter barnets perspektiv och menar att forskningen är begränsad i hur gaturummet bör gestaltas för att öka rörelsefriheten. Det är skillnad på vad barn behöver i gaturummet i jämförelse med vuxna på grund av avvikelserna i aktiviteter och destination samt kognitiva förmågor.

5.3.1 TRAFIKÅTGÄRDER

Howard (2010) beskriver hur ingrepp i den byggda miljön kan göras för att öka säkerheten för barn som gångtrafikanter. I det här sammanhanget är reducerad hastighet en gemensam nämnare i litteraturen (Faskunger, 2008; Gummesson, 2005; Hagel et al., 2019; Howard, 2010; Johansson & Leden, 2008; Lee et al., 2018). Där barn kommer i kontakt med motorfordonstrafik är den rekommenderade hastigheten 30 km/tim (Gummesson, 2005; Johansson & Leden, 2008), med ett speciellt fokus kring övergångsställen (Stockholms stad, 2016). Johansson och Leden (2008) menar dock att hastigheten bör vara lägre än 30 km/tim där barn förväntas röra sig som helt oskyddade trafikanter. Med det synsättet bör inte hastigheten överstiga 20 km/tim på gator med blandad funktion där barn kan utöva aktiviteter (NACTO & GDCl, 2019). För att upprätta denna hastighet i Sverige är det inte ovanligt att man gör en integrering vilket innebär en blandad trafik. Ett exempel är gångfartsområde där trafiken inte skiljs åt genom linjer eller kanter (Trafikverket, 2015). Genom att prioritera aktiv transport över bilen menar Krysiak (2020) att man gör en stor ansats för barns rörelsefrihet och utemiljö.

För att säkerställa att hastigheten hålls nere kan platserna kompletteras med farthinder. Det kan innebära vägkuddar, upphöjda övergångsställen (Johansson & Leden, 2008), avsmalnande gator (NACTO & GDCl, 2019), trafikkameror, trafikljus (Howard, 2010; Lee et al., 2018), temporärt stängda gator (Krysiak, 2020) och som Kyttä (2004) lyfter, är separering av trafiken en åtgärd som ökar barnvänligheten i ett gaturum. Genom att separera trafiken återtas delar av gaturummet och gör det säkrare för de oskyddade trafikanterna att cykla eller gå (NACTO & GDCl, 2019; Villanueva et al., 2016). Reducering av kantstensparkering, som lyfts som ett hinder för yngre barns trygghet då det skymmer sikten, ökar barns säkerhet i gaturummet (Howard, 2010; Lee et al., 2018). Även de mer enkla innovationerna som målade symboler eller texter på marken, kan påminna förare, men också barn om att hålla uppsikt över varandra (Krysiak, 2020). Genom att öka säkerheten i gaturummet kan detta öka barns rörelsefrihet, vilket enligt Gehl (1980) även främjar en frivillig och social transport för barn då det möjliggör för lek, aktivitet och intressen längs vägen (NACTO & GDCl, 2019).

5.4 TRYGGHET

Att känna sig trygg är en förutsättning för att vara en aktiv individ (Boverket, 2010) och känslan av otrygghet hindrar individens rörelseförmåga men också förmågan att känna platstillhörighet (Stanlet et al., 2017). Barnets rätt till detta erkänns i barnkonventionen artikel 27: *varje barns rätt till en levnadsstandard som är tillräcklig för barnets fysiska, mentala, andliga, moraliska och sociala utveckling*

(UNICEF Sverige, 2018). Känslan av trygghet varierar däremot mellan olika åldrar samt kön. Enligt Johansson et al (2020) brukar barn från elva år och äldre studera sitt område mer likt en vuxen medan de yngre barnen inte tenderar till att göra det. De yngre barnen har lägre rörelsefrihet och har oftast inte rört sig självständigt i trafiken i lika hög grad som de äldre, vilket kan innebära att deras preferenser för trygghet skiljer sig åt från äldre barnen som fått utforska utemiljöer ensam i större utsträckning. Det kan innebära att när de äldre barn pratar om trygghet har de till exempel preferenser om att trygghet är kopplat till skötsel som välklippt växtlighet medan de yngre barnen mer brukar uppskatta de friväxande gröna strukturerna (Johansson et al., 2020). Det är därför svårt att bestämma funktioner som gör det tryggt för barn som en gemensam grupp. En individs upplevelse av en otrygg plats är beroende av dess erfarenhet. En gruppering av människor kan upplevas som både tryggt samt otryggt och detta behöver inte vara förknippat med den faktiska faran, det vill säga det som på riktigt gör det osäkert (Boverket, 2010; Kyttä, 2004; Trafikverket, 2015). Graden av trygghet skapas i olika sociala sammanhang, men kopplas också till olika platser för den enskilda individen (Boverket, 2010).

Horelli (2007) beskriver att graden trygghet är en aspekt som är starkt förknippad med barnets rörelsefrihet och handlar om den upplevda känslan barn får av en plats. Trygghet kan skapa de rätta förutsättningarna för att barn ska få uppleva positiva associationer av en plats, så kallad platstillhörighet (Chawla, 1992; Stanley et al., 2017), men för att skapa dessa behöver barnen ges möjlighet att röra sig i dem, från tidig ålder. Altman och Low (1992) beskriver hur känslor kan uppstå i förhållande till platsen man befinner sig på eller associationer till denna och hur dessa känslor påverkar individen genom livet. Det kan vara exempelvis att skogen har förmågan att framkalla känslor eller tankar om en hund eller häst, man en gång ägde, på grund av att de spenderat mycket tid i skogen med djuret och detta gör att platsen i sig upplevs som positiv. En nuvarande hem, som fylls med barn kan också skapa känslor som för en tillbaka till ens egna barndomshem. På samma sätt som en plats genom liknande associationer kan uppfattas positiv kan den upplevas negativt. Dessa minnen är de vi har med oss när vi växer upp och formas till medborgare som vill ta hand om och bevara vår planet, vilket lägger grunden för en hållbar utveckling.

Trygghetsaspekten är kopplad till välfärd och för att förebygga våld genom att skapa platser som är toleranta, trygga och ger i detta sammanhang barnet en chans till att vara självförverkligande. Enligt Kyttä (2004) innebär det att kunna aktualisera miljöerbjudanden i sin omgivning. I en barnvänlig bebyggd miljö är det alltså viktigt att barn känner sig trygga i sitt närområde för att ha möjligheten att röra sig fritt (Faskunger, 2008; Horelli, 2007; Veitch et al., 2017;) och kunna utvecklas till goda medborgare (Altman & Low, 1992).

5.4.1 ATT FRÄMJA TRYGGHET

Det finns många teorier om vad som utgör en trygg miljö men det finns ingen generell sanning då trygghet tolkas olika beroende på individens förutsättningar, men också beroende på perspektiv. Wales et al. (2021) lyfter exempelvis att barns åsikter ibland kan komma i konflikt med vuxnas, det vill säga trygghet kan se olika ut beroende på om det är barnperspektiv eller vuxnas perspektiv. Följande kommer olika koncept introducerats, som enligt litteraturen främjar trygghet. Dessa presenteras genom Boverkets (2010) fysiska förutsättningar för vad en trygg miljö behöver innehålla, vilket till stor del är från ett barnperspektiv.

Platsen går att överblicka. Barn upplever sin omgivning annorlunda än vad vuxna gör (Boverket, 2010; Johansson et al., 2020). Johansson et al. (2020) menar att uppfattningen av trygghet skiljer sig åt beroende på barnets ålder, vilket gör trygghet till en komplex fråga. Från ett barnperspektiv kan funktioner i gaturummet innebära en säkerhetsrisk för barnen. Det kan vara ett högt buskage (Boverket, 2010), som kan utgöra potentiella gömställen för främmande individer och skapa skräck, samtidigt som de yngre barnen tenderar att uppskatta dessa utrymmen (Mårtensson et al., 2014). Det är därav viktigt att den byggda miljön erbjuder utrymme som barn kan överblicka samtidigt som funktioner ska erbjuda dem tillflykt och skydd (Johansson et al., 2020). Att ha möjlighet att överblicka ett område är även kopplat till belysning och det uppfattas vara viktigt att gång- och cykelvägar samt mörka platser är väl upplysta för att öka en trygg användning (Beckman, 2018; Johansson et al., 2020; NACTO & GDCI, 2019; Stockholm, 2016). Detta kan vara platser som exempelvis passager genom skogsdungar, tunnlar, broar och parkeringsanläggningar (Trafikverket, 2015).

Att buskage och annan växtlighet men också platsen i sig är vårdad kan tolkas som viktigt för barnvänliga miljöer (Johansson et al., 2020; Malone, 2013; Stockholm, 2016) och går att diskutera genom Boverkets (2010) kategori *platser är välskötta*. Från ett barnperspektiv är drift och underhåll en essentiell faktor i trygghetskänslan och kan handla om trimning av växtlighet, snöskottning, gatlampor (Stockholm, 2016), klottersanering och allmän städning (Boverket, 2010). Ovårdade platser i staden förknippas med låg användning och kan skapa ett otryggt intryck (Boverket, 2010; NACTO & GDCI, 2019). När det handlar om grönytor verkar dock kombinationen av skötta och icke skötta platser vara mest uppskattade bland barn. Detta beror främst på att ovårdade platser kan utstråla en känsla av frihet medan välskötta platser ger ett intryck av att det är mer strikt där (Jansson et al., 2016).

Det är viktigt att området *går att orientera sig* i (Boverket, 2010). Barns kunskap om att orientera sig i sitt närområde utvecklas med ålder, men om området erbjuder funktioner för att underlätta

orienteringen ökar barns rörelsefrihet tidigare (Johansson et al., 2020). Barn brukar efterfråga skyltar, ikoner och färgkoder (Malone, 2013), vilka kan placeras både på mark och fasader (NACTO & GDCI, 2019). I detta sammanhang kan Lynchs (1960) teori lyftas, vilken vänder sig mot planerarna om hur människor orienterar sig i och läser staden samt vad de behöver för att göra det. Lynch menar att människor läser staden utifrån olika mönster och att det måste finnas olika element som ger en överskådlig och sammanhängande bild av staden. Dessa element samlas under begreppet *wayfinding* [element för sin mentala karta] vilka innebär *landmarks* [landmärke], *nodes* [noder], *districts* [distrikt], *edges* [gränser] och *paths* [stråk] (Johansson et al., 2020). Landmärken innebär associationer till sitt område i form av objekt (Lynch, 1960) som exempelvis konstverk, byggnader eller annan design (NACTO & GDCI, 2019). Noder innebär platser som man kan besöka och ta sikte på, vilket kan vara övergångsställen (Lynch, 1960), lekplatser eller skogsdungar (Johansson et al., 2020). Distrikt är större områden i staden som kan identifieras av individen som parkområden eller kvarter. Stråk syftar till vägar som individen kan röra sig längs med, som exempelvis bäckar, gator eller stigar. Gränser förknippas ibland med stråk men syftar till en barriär mellan två platser som i sammanhanget kan betyda en strandsträcka, staket eller en vägg (Lynch, 1960). Alla elementen antas vara viktiga för barns rörelsefrihet och är sammanlänkade på olika nivåer (Johansson et al., 2020; Malone, 2013). Exempelvis kan distrikt skapa mentala barriärer samtidigt som säkra gångvägar och närliggande destinationer kan öka rörelsefriheten (Loebach & Gilliland, 2015).

Att gaturummet ger kontakt med omgivningen och blandar vägar och bebyggelse, menar Boverket (2010) kan främja trygghet. Gill (2021) skriver att en blandad bebyggelse samt markanvändning skapar denna känsla. Det understryks av NACTO och GDCI (2019) som menar att bottenvåningen lämpar sig väl till kommersiella ändamål och en gata som delas kan ha flera användningsområden. Detta öppnar upp möjligheten att aktiviteter kan äga rum på gatan som lek, matstånd eller uteserveringar (NACTO & GDCI, 2019). Fönsterrutor, kommersiella som privata, bör vara riktade mot gatan då



det är en viktig del av den naturliga övervakningen (Johansson et al., 2020; Villanueva, 2014). I det här sammanhanget brukar man referera till *eyes on the street* [gatans ögon] och att det är viktigt att bli sedd (Boverket, 2010; Johansson et al., 2020). Det är ett begrepp myntat av Jacobs (1961) som förespråkar att ett varierande liv längs gatan skapar trygghet. Där fönsterrutor inte är riktade mot gaturummet spelar fasadernas användning en viktig roll då stora tomma fasader utstrålar en negativ känsla till rummet och bör därav användas innovativt vilket kan innebära att väggen blir dekorerad (NACTO & GDCI, 2019). Att gatan ska vara levande binder samman Boverkets (2010) sista kategori där de menar att trygga platser är *befolkade*.

5.5 MILJÖERBJUDANDEN

Den andra delen av barnvänlighet enligt Kyttäs (2004) teori är miljöerbjudanden. Enligt Kyttä bidrar de oftast till en ökad rörelsefrihet bland barn och ungdomar, där sambandet mellan miljöerbjudanden och rörelsefrihet skapar en barnvänlig bebyggd miljö. Genom en ökad kunskap om miljöerbjudanden kan detta skapa goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling i den täta stadens gaturum.

Den byggda miljön behöver erbjuda barn olika miljöerbjudanden (Kyttä, 2004). Beroende på individens känslor och behov så kan samma miljöerbjudanden uppfattas på olika sätt som gör att individen vill aktivera sig där eller ej (Johansson et al., 2020). Dock uppstår bara denna vilja om individens egenskaper som sociala- och fysiska behov samt personliga avsikter matchar platsens funktion, vilken styrs av miljöerbjudanden (Kyttä, 2004). Den fysiska miljön hänger därmed ihop med barns förmåga att aktualisera dessa erbjudanden, vilket därför gör att samma miljö kan registreras olika beroende på barns förmåga att uppfatta (Broberg et al., 2013). Denna uppfattningsförmåga av miljöerbjudanden främjas av barns rörelsefrihet, och som Kyttä (2004) nämnt är de två faktorerna starkt sammankopplade. Ju högre rörelsefrihet barnet har, desto större sannolikhet är det att barnen kan aktualisera miljöerbjudanden, alltså uppfatta, utnyttja eller forma platsen på grund av de positiva kvaliteter rörelsefrihet ger för ett barns utveckling. På samma sätt motiverar många miljöerbjudanden barn att vara mer rörliga (Kyttä, 2004). Begreppet kan därav inte ses som antingen eller utan måste, precis som Pramling et al. (2011) också beskriver, förstås i sitt sammanhang. Broberg et al. (2013) studerade olika skalor av byggnadstäthet, där den högsta täthetsskala kopplades till negativa känslor hos barnen när de vistades utomhus, men skalan erbjöd däremot många miljöerbjudanden. En sådan miljö kan enligt Kyttäs (2013) teori vara ett *glasshouse*, där barnen är fast i sitt hem. Den digitala världen i hemmet sågs som ett av de viktigaste miljöerbjudanden i denna skala och kan tänkas användas som ett kriterium i nutida planering för att skapa en arena för intressanta och barnvänliga utomhusmiljöer för att locka barn.

I ett försök att förklara vad miljöerbjudanden konkret kan vara så följer ett exempel på 29 aktiviteter som barn i Kyttäs (2004) studie efterfrågade av den byggda miljön. De miljöerbjudanden som ska finnas i en barnvänlig bebyggd miljö, enligt studien, ska erbjuda barnen möjlighet till att: cykla, springa, hoppa, åka skridskor, hoppa hage, åka skidor, spela fotboll, spela ishockey, spela tennis eller badminton, åka skateboard, kasta, gräva, bygga strukturer, använda växter i leken, gunga, hänga, klättra, vara i lugn och ro, gjuta, bygga snö, bada, fiska, rollspel, spela spel, leka hemma, leka krig, vara bullrig och följa eller dela vuxnas aktiviteter. Miljöerbjudanden som främjar dessa faktorer bidrar allihop till ökad fysisk aktivitet hos barn och därtill alla de positiva effekter (Boverket 2015; Johansson et al., 2020; Kyttä, 2004; Loebach & Gilliland, 2016; Mårtensson, 2011; Mårtensson, 2013;

Nordström, 2014; Stanley et al., 2017; Wells et al., 2018). Alla de 29 aktiviteterna går att benämna som olika typer av lek som kräver olika typer av miljöer, där strukturerna som i detta sammanhang är gaturummet, behöver främja någon aktivitet och på så sätt blir de också barnvänliga.

5.5.1 MÖJLIGHET TILL LEK, REKREATION OCH INTRESSEN

Miljöerbjudanden har förmågan att främja lek och rörelse (Kyttä, 2004). Beckman (2018) beskriver hur barns tillgänglighet till lek och rörelse spelar en stor roll i deras utveckling samt förmåga att ta sig an utmaningar, som en viktig del av ens uppväxt. Leken bör därför vara en utgångspunkt för att skapa barnvänliga och utmanande miljöer (Christensen & Mikkelsen, 2008). Eftersom barns rätt till lek genom FN:s Barnkonvention är svensk lag sedan 2020 (Sveriges riksdag, 2018) innebär det numera att det inte bara bör vara en utgångspunkt i planeringen, utan ska vara en.

Den vuxnes behov av att skydda och övervaka barn påverkar barns tillgång till lekmiljöer och kan till och med förstöra barns möjlighet för utomhuslek. Rädslan för att ansvarig förvaltare ska ställas till svars vid eventuella olyckor i miljöer anpassade för barn gör att platserna utformas på ett säkert sätt (Beckman, 2018). Barn uppskattar miljöer som är mer spännande och riskfyllda, där de själva kan anpassa leken efter deras egna förmåga att riskbedöma och använda fantasin (Jansson, 2010). Barnen ges i en sådan miljö möjlighet till att utvecklas och förstå sina egna gränser, vilket stärker barnens självförtroende och bedömningsförmåga (Beckman, 2018). Förtätningens konsekvenser har lett till att det finns färre ytor för barns lek och intressen, vilket innebär att barn hänvisas till lekplatser även om avstånden i staden blir längre (Nordström, 2014; Stadsbyggnadsförvaltningen, 2019). Den spontana, spännande och riskfyllda leken minskar för de barn som växer upp i städerna, vilket inom kort kan innebära mer än hälften av jordens alla barn. Därav blir kunskapen kring barnvänlig bebyggd miljö i urbana kontexter viktig för praktikers förståelse i att skapa dessa.

Play is an essential part of every child's life and vital to processes of human development. It provides the mechanism for children to explore the world around them and the medium through which skills are developed and practiced. It is essential for physical, emotional and spiritual growth, intellectual and educational development and acquiring social and behavioral skills (Woolley, 2007, s.3).

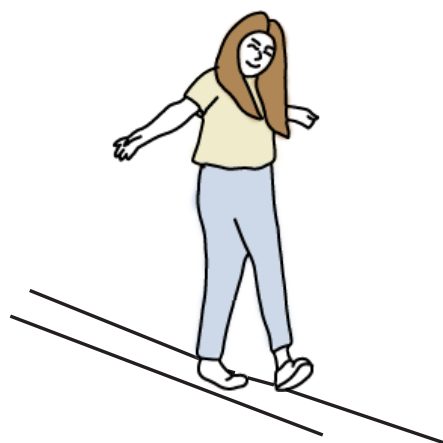
Citatet från Woolley fångar det essentiella i leken, varför det måste ske. Enligt Woolley (2007) så sker leken överallt, men beteendet är olika beroende på plats. Leken är starkt kopplat till barns utveckling och genom leken ger den barnen en chans att reflektera över verkligheten och det som skett (Woolley, 2007). Att definiera vad som är lek är desto svårare men vi känner ofta igen den när

den sker, beskriver Beckman (2018). Senda (1992) föreslår att det behövs fyra olika element i den byggda miljön för att barn ska kunna leka, vilka är *en plats* där leken kan ske, *tidsaspekten* behöver ge utrymme för lek att ske, *vänner* att leka med samt *aktiviteten* som faktiskt utförs. Barnet kan i sin natur leka men behöver stöd av den byggda miljön (Senda, 1992). Varierande miljöer är viktiga för alla barn att utvecklas i, främst eftersom leken är föränderlig och beroende på barnets ålder och mognad. En bred förståelse för lekens betydelse i barns utveckling är av stor vikt för att kunna gestalta miljöer för att möjliggöra den.

Genom att försöka utnyttja det faktum att den byggda miljön i städerna är strukturerade av 1900-talets planeringsnorm med breda gator (Hagel et al., 2019), borde det innebära att det finns gaturum som kan nyttjas för att främja barns tillgång till lek och rörelse. För att inte hindra tillträde till urbana miljöer, behöver vi fundera över vem som ska ha tillgång till staden? Eller uppmärksamma att barn nekas tillträde genom vuxnas makt.

5.5.2 LEKÅTGÄRDER I GATURUMMET

De 29 aktiviteter som barnen vill ha möjlighet till, enligt Kyttäs (2004) studie kan sorteras in under tre övergripande kategorier enligt vad NACTO och GDCI (2019) menar att ett barnvänligt gaturum ska innehålla. Dessa tre kategorier är möjlighet till *rekreation, lek och inspiration*. För *Rekreation* handlar det om att det måste finnas platser för barnen att pausa på, som avstickare med sittplatser eller parkmiljöer. Dessa platser har inget direkt syfte utan fungerar som en paus från vägen men kan även användas till andra aktiviteter. *Lek* i gaturummet ska aktivera och uppmuntra till rörelse, det kan handla om målade mönster på trottoaren eller fasader, men även objekt som en rutschkana bredvid trappan eller andra föremål och funktioner (NACTO & GDCI, 2019). Föremålen behöver inte vara konkret riktade till någon funktion utan kan vara oprogrammerade för att ge barnet chansen att använda sin kreativitet (Beckman, 2018). Gill (2021) lyfter denna tanke och menar att ett objekt i en vuxens värld kan uppfattas som ett hinder man ska ta sig runt, men för ett barn är det en fantastisk möjlighet att utföra en aktivitet på som hoppa, balansera eller annat. *Inspiration* innebär att miljön ska inspirera användarna med konst eller andra installationer men innefattar även kunskapsspridande element för inläring inom exempelvis natur, solidaritet, läsning eller musik (NACTO & GDCI, 2019). Dessa tre kategorier styrks ytterligare av Malone (2013) som menar att utöver trygghet och säkerhetsaspekterna ska barnens vägar mellan lekområden erbjuda chans till aktivitet, gemenskap och inlärningsmöjligheter som natur, historia eller kultur.



5.6 REFERENSOBJEKT OCH EXEMPEL

Barnvänliga städer är ett växande begrepp runt om i världen och det finns flera städer som arbetar med funktioner för att öka barns rörelsefrihet. I Gills (2021) studie av barnvänliga städer har han kategoriserat städernas initiativ enligt tre övervägande perspektiv där anledningarna till initiativen kan överlappa. Perspektiven innebär att staden antingen ville främja sin ekonomi genom att attrahera eller behålla familjer, att staden har ett fokus på hållbarhet och samhörighet eller att staden fokuserar på barns rätt och välbefinnande. I alla städer är rörelsefrihet och miljöerbjudanden en viktig angelägenhet. I de exempel vi lyftet här blir det tydligt att städerna satsar mer eller mindre på rörelsefrihet i form av säkerhet, trygghet och miljöerbjudanden för en ökad aktivitet, men även koncepten tillsammans. Ett tydligt exempel är i Odense, Danmark där planerarna testade att förändra trafikmiljön hos 45 olika skolor. I studien hade de som utgångspunkt att barnen fick identifiera otrygga platser på vägen till deras skola för att utifrån barnens perspektiv förändra vägen. Innovationerna som framkom var fartreducering till 20–25 km/tim med kompletterande farthinder. Även lekgator introducerades och tillsammans minskade åtgärderna antal kollisioner med 85% (Faskunger, 2008), vi fann ingen siffra på vad 100% innebar tidigare men en minskning på 85% är en stor sådan.

Nederländerna har sedan länge jobbat med barnvänliga städer och konceptet blev introducerat redan under 1960-talet. Ursprungligen kom barnvänligheten från staden Delft där ett barnvänligt gaturum kom att kallas *Woonerf*, vilket initierades på 1970-talet (Boyd, 2005). Det är det vi i Sverige beskriver som ett "gångfartsområde". Även Rotterdam i Nederländerna har genomgått en stor omvandling då staden hade en fordonsdominerad struktur, men valde att fokusera på barn och leken för att göra den mer barnvänlig. I deras exempel var reducerande åtgärder för motorfordon ett fundament men även innovativ design med ett stort fokus på lek längs gatan och enkel navigering i området (se figur 4) (Gill, 2021).

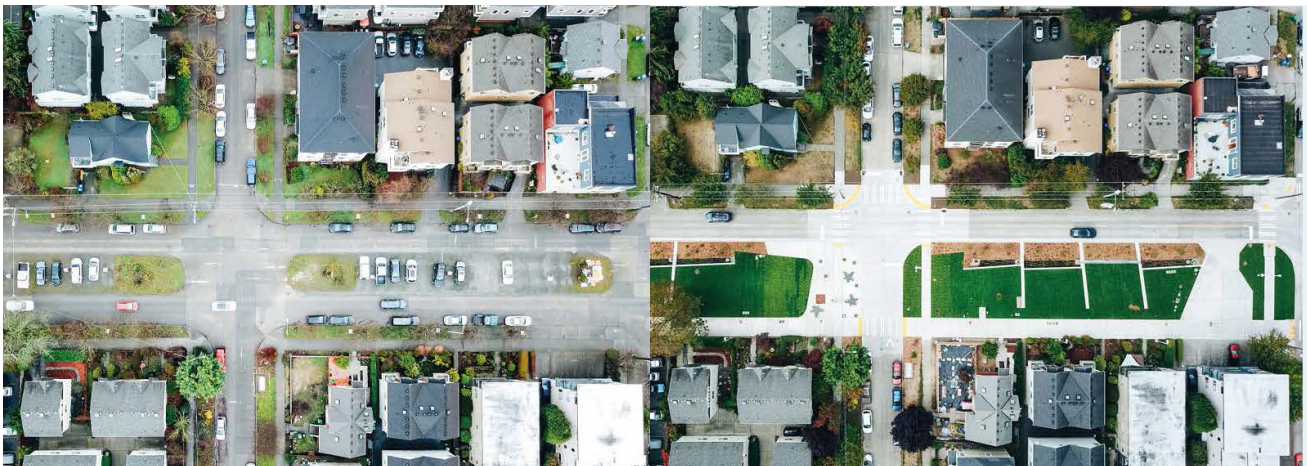


Figur 4. Ett fotografi från Rotterdam i Nederländerna där de har valt att bredda trottoaren för att ge mer utrymme för gångtrafikanter. Fotot visar hur man har separerat trafiken med växtlighet och tillsatt enkla medel med illustrationer på marken för att öka barns nyfikenhet och kreativitet. (Gill, 2021) Används med tillstånd.

I flera städer i Sydkorea har närmiljön kring skolorna förbättrats med syfte att minska trafikolyckor, vilket i sig även ökar barns rörelsefrihet. Punktinsatser gjordes på 16,000 platser runt om i landet och resultatet blev att olyckorna minskade med 50%. Dessa insatser innebar ett fokus på säkerhetsåtgärder där kanstensparkeringar togs bort, nya trottoarer gestaltades, skyltar och väggupp installerades, gatorna målades om samt att staket installerade längs väggkanten för att hindra människor från att parkera sina bilar där (se figur 5) (NACTO & GDICI, 2019).

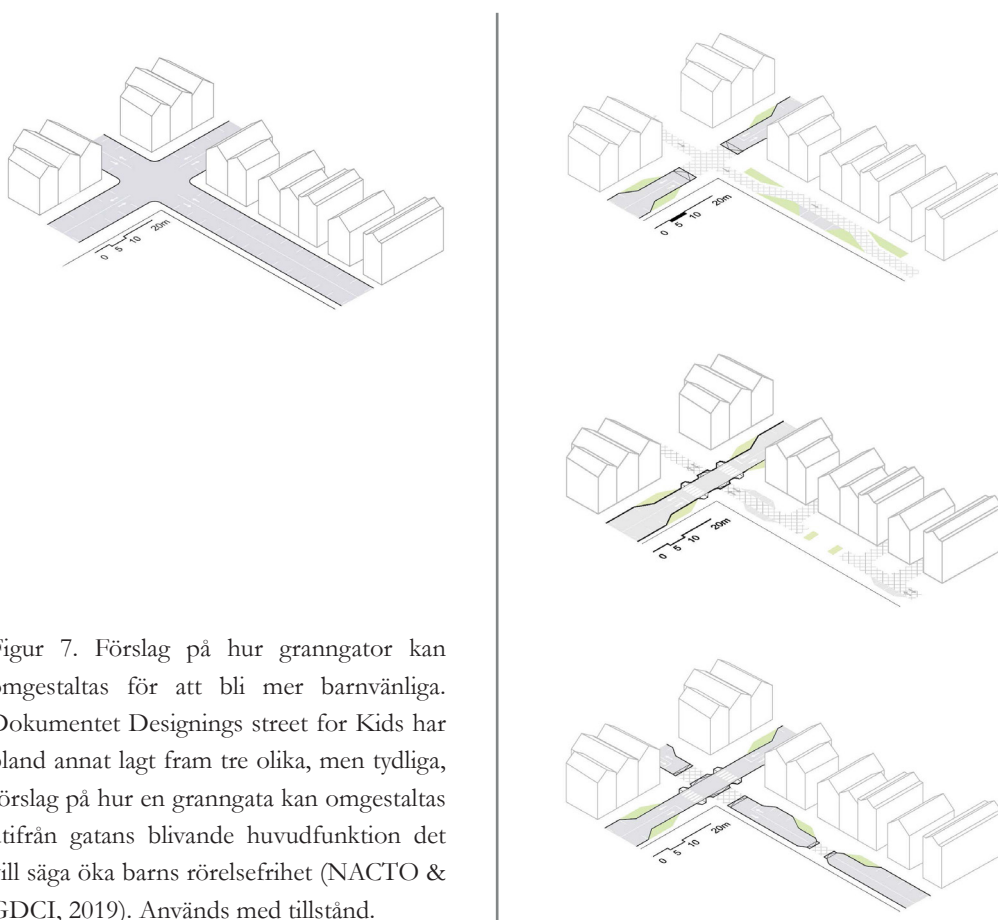


Figur 5. Punktinsats i Sydkorea. Fotografiet visar hur de i en stad i Sydkorea med en punktinsats försökt förbättra trafiksituationen för barnen i en skolzon. Här använder de staket längst väggkanten för att bilar inte ska parkera längst gatan, vilka skymmer den fria sikten. (NACTO & GDICI, 2019) Används med tillstånd.



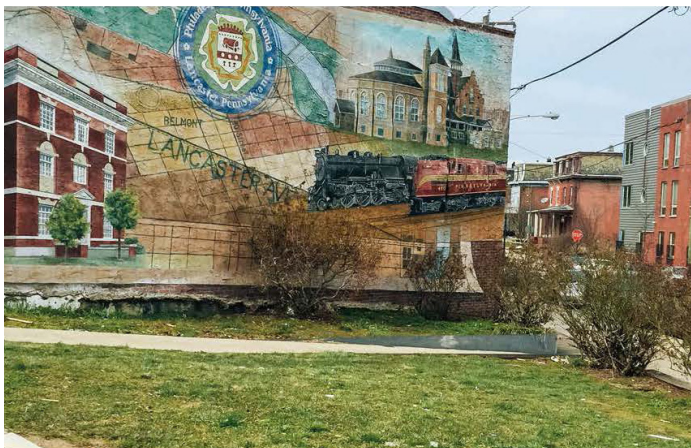
Figur 6. Neighborhood Street i Seattle. Ett fotografi på en omgestaltning av en gata som halverat ytan för fordonen vilket gav fotgängarna en 16 m bred park istället för att främja möten och en mer barnvänligt landskap. Vänstra bilden är ett före foto och högra är ett efter foto. (NACTO & GDICI, 2019) Används med tillstånd.

I Seattle, USA valde man att minska gaturummets huvudsakliga funktion, för att ersätta ytan med en ny “Gemenskap Park”, vad NACTO och GDCI (2019) kallar för en *Neighborhood Street* [grannskapsgata]. Detta var ett initiativ från lokalbefolkningen i ett område där stor del av medborgarna har svenska rötter. Tanken var att skapa en mer barnvänlig funktion som skulle fungera som en förlängning av deras hem, en plats för familjeaktiviteter, lek och socialisering. I praktiken innebar det att ytan för fordonstrafiken halverades och en 16 meter bred park till fotgängarna adderades. Den stora skillnaden på det här exemplet är att det inte har ett fokus på säkerhet utan snarare i miljöerbjudanden (se figur 6). De beskriver att det nära samarbetet med lokalbefolkning var vägen till framgång. Andra förslag på att omgestalta grangator för olika prioriteringar är gjort i *Designings street for Kids* (se figur 7) (NACTO & GDCI, 2019).



Figur 7. Förslag på hur grangator kan omgestaltas för att bli mer barnvänliga. Dokumentet *Designings street for Kids* har bland annat lagt fram tre olika, men tydliga, förslag på hur en grangata kan omgestaltas utifrån gatans blivande huvudfunktion det vill säga öka barns rörelsefrihet (NACTO & GDCI, 2019). Används med tillstånd.

En annan typ av installationer i snäva gaturum har gjorts i Philadelphia, USA där de fyllde ett tomrum i staden genom att addera ett kreativt landskap och skapade en plats för rekreation och lek. Projektet involverade invånare i processen och där ibland unga för att hjälpa till med designen. Resultatet blev fyra lek- och rörelseinstallationer. Miljöerbjudanden skulle främja deras kunskap inom matematik, mat och djur samt uppmuntra till rörelse för att stimulera barnens impuls kontroll (se figur 8) (NACTO & GDCI, 2019).



Figur 8. En plats för rekreation och lek. Till vänster visar bilden ett tomrum i staden och till höger hur Philadelphia omgestaltat detta tomrum för att skapa ett kreativt landskap i staden åt medborgarna för att kunna både pausa och utvecklas (NACTO & GDGI, 2019). Används med tillstånd.

Det sista exemplet som lyfts är från Växtvärket som också arbetat med ett övergivet gaturum i Sofielund, Malmö för att skapa en öppen granträdgård. Den innehåller en fruktlund, en variation av sittplatser och ytor för lek och möten, mitt i staden. Ytan kallas för Naturmolnet (se figur 9) (Växtvärket, u.å). I den svenska kontexten finns det barnvänliga initiativ, men det svårt att hitta exempel på initiativ i gaturummet direkt kopplat till barn. När det däremot finns direkta åtgärder för att främja rörelsefriheten verkar de främst vara kopplade till skolvägar och inte staden i sig.



Figur 9. Naturmolnet. En omgestaltning av ett tomrum i anslutning till en gata i Sofielund i Malmö. Naturmolnet skapades av Växtvärket tillsammans med boende i området med syftet att öka den sociala hållbarheten genom möten och lek. (Växtvärket u.å). Används med tillstånd.

6. RESULTAT OCH ANALYS

Studiens resultat och analys är uppdelat i tre delar. Del ett behandlar praktikernas perspektiv, del två behandlar barnens perspektiv på ett barnvänligt gaturum. Del tre belyser kvaliteter som är viktiga i ett barnvänligt gaturum enligt praktikerna och barnen, vilka presenteras genom skrift och illustrationer. Illustrationerna är ett försök att visualisera hur ett sådant gaturum kan se ut för att kommunicera resultatet på mer än ett sätt.

DEL 1. PRAKTIKERNAS PERSPEKTIV

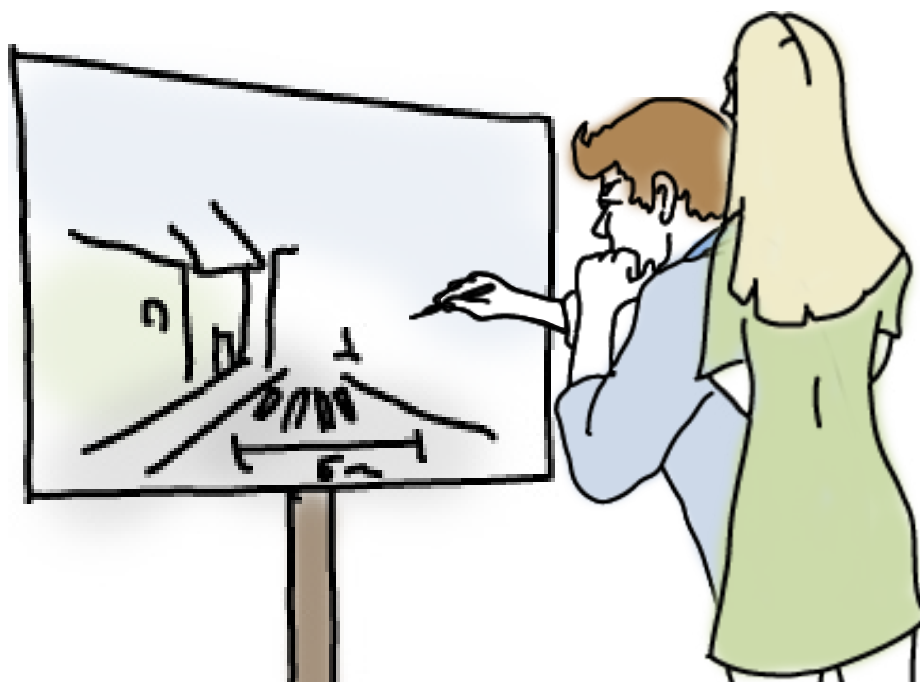
Meningskoncentreringen av intervjuerna har förts samman till en gemensam utsaga som tillsammans bildade olika teman. Dessa har skapat avsnittets rubriker samt underrubriker. De teman som framkom i analysen var *6.1 Styrning och process* vilket behandlar respondenternas reflektion av vad som styr deras yrkesroll i planeringen av ett gaturum, och en barnvänlig bebyggd miljö samt vilka policydokument som är relevanta i deras organisation. Avsnitt *6.2 Tillämpning av barnperspektivet och barnets perspektiv* syftar till att ge en bild av praktikernas tankar kring barnperspektivet och barnets perspektiv samt hur dessa perspektiv tillämpas i planeringen. Avsnitten *6.3 Synen på barns rörelse i staden* ger en överblick av hur praktikerna ser på barnets rörelse i gaturummet. I underrubrikerna *6.3.1 Säkert gaturum* och *6.3.2 Tryggt gaturum* beskrivs de kvaliteter praktikerna menar kan skapa ett barnvänligt gaturum för att öka barns rörelsefrihet. *6.4 Utmaningar i det barnvänliga gaturummet* belyser olika strukturella hinder i staden som påverkar förutsättningar för barns rörelsefrihet i ett barnvänligt gaturum. Underrubriken *6.4.1 Miljöerbjudanden i gaturummet* presenterar olika resonemang kring miljöerbjudanden och hur de i planeringen kan tillämpas i gaturummet.

6.1 STYRNING OCH PROCESS

Respondenternas arbetsplatser och yrkesroller skiljer sig från varandra vilket innebär att de har olika förutsättningar för att påverka samt arbeta med planeringsprocesser. I detta stycke presenteras Anna Selings (Fastighets- och gatukontoret), Malin Johanssons (Sweco) och Åsa Samuelssons (Fojab) perspektiv på hur deras arbetsplats och yrkesroll tillåter dem att planera den byggda miljön, för att läsaren ska få en förståelse för att processen ser olika ut beroende på praktikerns yrke, anställning men också arbetsplats.

Anna Seling beskriver att i det kommunala arbetet styrs den generella stadsplaneringen och vilka

frågor som ska prioriteras av styrdokument, i koppling till barnvänlighet är lekplatsprogram ett sådant styrdokument. *Lekplatsprogrammet* är en vidareutveckling från ett tidigare policyprogram av Gatu och Trafiknämnden 1996. Programmet redovisar hur en lekplats bör tillämpas och är en beskrivning av befintliga lekplatser i Malmö, samt ett åtgärdsförslag för att skapa säkrare lekplatser generellt (Malmö gatukontor, 2006). I översiktsplanering eller detaljplanearbetet i det kommunala arbetet lyfts olika perspektiv som punkter, men hur perspektiven blir en del av planen beror på vilka andra intressen som också finns. På Sweco arbetar de efter deras *Livsrumsmodell* (Johansson & Linderholm, 2008), där de lekande barnen hamnar under en särskild kategori "fri rum" tillsammans med cyklister och fotgängare. Malin Johansson menar att Livsrumsmodellen tillåter praktikerna att undersöka relationen till byggnadsstrukturerna i gaturummet, hastighetsreglering, trafikflöden det vill säga vem eller vilka som rör sig, hur de kan röra sig och vilka funktioner gatan har. Modellen tillåter en också att titta utifrån åldersperspektiv, om det exempelvis är någon skola i närheten som kräver ett säkert skolstråk. Den kan också hjälpa till i arbetet med var och hur gaturummet eller platsen lämpar sig för olika aktiviteter. På Fojab där Åsa Samuelsson arbetar finns ingen utarbetad arbetsprocess. Det är ett internt arbete där olika kompetenser är inblandade i projektet, men det pågår också ett externt samarbete med till exempel trafikplanerare och andra kontor. Fojab och Sweco arbetar för beställaren, vilka kan vara kommuner och privata aktörer. Gaturummet tillhör det offentliga och ägs av kommunen, som har det övervägande ansvaret över gaturummet, Kommunen behöver därför möta beställarens villkor (Åsa Samuelsson). Det vill säga att kundens mark behöver synkas med gaturummet, det offentliga. Åsa Samuelsson har däremot varit med och tagit fram *Rörelsefaktorn* (Nordensky et al., 2021), vilken är en modell där syftet är att skapa mer aktiv rörelse på en plats. Den har inte specifikt fokus på just barn, även om barnperspektivet och barnets perspektiv förekommer. Modellen kan användas för att säkerställa att så mycket rörelse som möjligt kommer med i ett projekt och fungerar som ett stöd i hur (och om) olika faktorer ska tas hänsyn till. Rörelsefaktorn behöver inte användas fullt ut, utan kan användas som ett stöd i processen likt



en checklista. Beroende på projekt jobbar Fojab med rörelsefaktorn för ökad rörelsefrihet, men inte specifikt i ett gaturum. Däremot menar Åsa Samuelsson att det kanske hade varit relevant att diskutera rörelsefaktorn även där. Åsa Samuelsson har tanken om barns rörelsefrihet i ryggraden, som ett av hennes specialämnen, men skulle inte säga att Fojab arbetar efter modellen än, även om det händer i vissa projekt.

Praktikerna tycker att ens personliga åsikt och expertis får lov att ta plats i yrkesrollen, men att det är delvis upp till uppdraget vad som kan presenteras för beställaren. Praktiker får ett uppdrag med anvisningar, som de kan stötta och/eller leda beställaren i. Det är dessutom viktigt att tidigt i en planeringsprocess lyfta viktiga frågor och att rätt personer involveras, vilket stärks av ett ökat samarbete mellan olika organisationer samt experter. Respondenterna menar också att det ligger ett stort ansvar på beställaren för hur gaturummet kan och kommer att gestaltat. Det som ökar intentionen att inkludera olika brukargrupper och kompetenser i processen är när beställaren trycker på projektets sociala frågor, det vill säga mjuka värden, menar praktikerna. Barnen är en brukargrupp som särskilt nämns och fokuseras på inom planering av skolor, skolgårdar eller lekplatser men utöver dessa platser, faller de oftast in under gruppen fotgängare. Siktlinjer är något som tas särskild hänsyn till i gaturummet, men någon annan särskild anpassning för specifikt barnen görs inte.

För att slutresultatet ska bli enligt plan och inte behöva kompromissa med stadens yta, behövs det dessutom att tidigt i en process titta på både det tekniska, som vvs, el etcetera och den praktiska lösningen av ett gaturum. Detta behöver göras i kombination med det gröna och sociala, vilket kan vara brukares yta som exempelvis barnens yta, menar Anna Seling. Malin Johansson som är trafikplanerare kan föreslå en lekzon eller aktivitetszon i planeringen av ett gaturum beroende på uppdraget, på samma sätt som att de kan föreslå en parkeringszon, men menar att detta görs sällan. Gestaltningen av platsen gör sedan landskapsarkitekten. Det är därmed till stor del upp till projektets intentioner om barn inkluderas i planerings- och designprocessen eller ej, även om praktikerna menar att deras egna personliga åsikter om detta kan ta plats.

6.2 TILLÄMPNING AV BARNPERSPEKTIVET OCH BARNETS PERSPEKTIV

I planeringen av ett gaturum tas olika perspektiv in tidigt i processen. Eftersom barn ofta kategoriseras som en fotgängare, innebär det att barnperspektivet inte är ett särskilt fokus i planeringen av gaturummet. Detta är ett exempel på att barnperspektivet formas genom praktikers uppfattning om vad barn behöver samt hur de beter sig i ett gaturum. Praktikerna tycker det är viktigt att ha ett barnperspektiv i planeringsprocessen, men det hanteras inte i alla projekt. Barnperspektivet finns med i planeringen men i den täta staden hamnar barnen oftast inte i fokus på grund av andra behov och intressen (Anna Seling), vilket är problematiskt i det urbana samhället och än mindre barns perspektiv.

Barn faller in i gruppen som behöver ha separerat gång och cykelstråk. [...] Ibland när vi jobbar i stadens centrum är det svårt att tillgodose cykelbanor och man får jobbar med att man ska cykla i blandtrafik. Då kan det vara en nackdel om det är många barn som rör sig där, för just barn i blandtrafik är inte trafiksäkert. (Malin Johansson)

Gemensamt tyckte praktikerna att det främst är i projekt riktade till barn som riktlinjer appliceras och då utifrån styrdokumentet, för att ta hänsyn till barnperspektivet. Barnperspektivet anammas därav främst på miljöer där barn anses vistas, som skolvägar, torg, parker, lekmiljöer eller i projekt som syftar till social hållbarhet. Det generella barnperspektivet har praktiker men när det kommer till miljöer som är riktade till barn involveras experter. De har större kunskap om barnvänliga miljöer samt exempelvis om socialkonsekvensbeskrivningar och barnkonsekvensanalyser. Det är även i dessa miljöer som barnets egna perspektiv särskilt inkluderas i planeringsprocessen.

Kan inte svara generellt för hur vi (Sweco) gör. Men de som jobbar med skolor. De som har de som huvudfokus får dessa projekt. Det är inte ovanligt att när nya skolor ska byggas att barnen involveras i sådana processer. (Åsa Samuelsson)

Praktikerna tycker det är väldigt givande när barnen får delge sina tankar till processen då det ger mycket i diskussionen och det finns utrymme att föra denna dialog. Barn rör sig inte på alla ställen, menar praktikerna, men det anses vara givande att få in barns perspektiv på platser där de befinner sig. Problematiken i dialogen är dock att praktiker måste ha rätt kunskap i ämnet för att barnets lösningar ska kopplas till hindret och bryta normer och inte bli en önskelista. Ofta förs barndialogen i ett tidigt skede vilket kan innebära att resultatet försvinner eller att planeringen har ändrats genom processen så att det inte längre lever upp till barnets förväntade resultat.

6.3 SYNEN PÅ BARNS RÖRELSE I STADEN

Barns rörelsefrihet handlar enligt praktikerna om att kunna röra sig lokalt på den lilla platsen, som till exempel på lekplatser eller andra områden men också i det stora sammanhanget, det vill säga till sin skola men även till sina kompisar. Praktikerna är väl medvetna om barnets oregelbundna rörelse och hur viktigt rörelsen är för barnet i sig. Men barnets fysiska och kognitiva förmåga kan variera och leder ofta till att det begränsar barnets rörelsefrihet i staden, då de har svårare att uppfatta situationer i gaturummet. Därför behöver barnet skyddas i sin rörelse menar de. Gaturummet blir därmed en transportsträcka där leken avlägsnas. Rörelsen kopplad till lek blir därav i stället placerad på platser som av praktikerna upplevs som mer säkra exempelvis lekplatser och ibland på torg.

Trygga miljöer är viktigt för barns rörelsefrihet och utveckling. (Anna Seling)

För att öka rörelsefriheten generellt, dvs skapa en trygg och säker miljö, handlar det generellt om att miljön bör erbjuda bra belysning och en hög befolkningsgrad. (Malin Johansson)

Rörelsefrihet som begrepp är för praktikerna starkt sammankopplat med att barnen ska ges möjlighet att förflytta sig tryggt och säkert, vilket ofta sammankopplas med en högre separeringsgrad för olika trafikslag. En god kollektivtrafik kan minska ytan för bilen och öka ytan för fotgängaren samt cyklisten. Praktikerna lyfte att kollektivtrafik också ökar rörelsefriheten bland barn, unga och de utan körkort. Då intervjun med Åsa Samuelsson avslutades genom avbrott i internetanslutningen fick vi ett avslutande mejl där Åsa reflekterade över barnets faktiska rörelse, hon skrev följande:

Barn ser helt annorlunda på vad en trottoar är, än oss! Till exempel så ofta de hoppar fram längs vägen, undviker vissa plattor, balanserar på en kantsten osv. Den enkla vardagstransporten upplevs som ett litet äventyr! Det finns något spännande att fånga upp från deras perspektiv och upplevelse av en plats? (Åsa Samuelsson)

Det finns en gemensam syn och strävan hos praktikerna att barn ska få röra sig fritt i urbana gaturum.

6.3.1 SÄKERT GATURUM

Praktikerna menar att det är viktigt att separera trafiken för att barn ska få de rätta förutsättningarna att röra sig i trafiken mot ett oftast förutbestämt mål. Men eftersom barn oftast faller in i gruppen fotgängare vilka bör vara separerade från motortrafiken, utöver detta är det sällan det finns något tydligt barnperspektiv i planeringen av ett gaturum. En hög separeringsgrad är en konkret säkerhetsåtgärd för att enligt praktikerna öka barns rörelsefrihet. Generellt grupperas gångtrafikanter, däribland barn, på samma yta som cyklisterna. Att gångtrafikanter blandas med cyklisterna är dock heller inte säkert på grund av nya snabbare elcyklar eller elscootrar, som Malin Johansson uttrycker inte alltid framförs på ett korrekt sätt. Därav borde det finnas en fredad zon mellan gångtrafikanter och cyklisterna där en generös skyddszon separerar dem, exempelvis en trädallé, säger Anna Seling. Det är dock viktigt att vara vaksam för den separerade trafiken kan ge upphov till en falsk känsla av trygghet då utövaren kan tro att hen är säker i sitt fält, vilket man aldrig är i trafiken.

Bilen uttrycks vara en stor fara för barns säkerhet och för att minska användningen av bilen görs dess framkomlighet i gaturummet svårare, genom att prioritera andra grupper som fotgängare och cyklister. Men eftersom även cyklar och elsparkcyklar kan hålla en hög hastighet utgör de nästan en lika stor fara som motortrafiken gör för gångtrafikanterna. För att göra det mer säkert för barn och fotgängare spelar hastigheten en avgörande roll. Hastigheten bör vara låg i barnvänliga städer menar praktikerna och detta borde rimligtvis gälla för alla motordrivna fordon. Det kan upprätthållas genom hastighetssänkande lösningar som fartgupp eller silningstrafik. Trafikseparering är dock inte den enda lösningen, då trafikflödet i gaturummet är bestående. En viktig aspekt i det barnvänliga gaturummet är att barn ska kunna korsa gatan säkert och en konkret åtgärd är att höja övergångsställen. För säkerheten är det viktigt att barnet syns och att de har fria siktlinjer. Det är därför viktigt att tänka på kvaliteter som belysning, att buskage och träd inte täcker vyn och att kantstensparkerings minimeras då bilar kan skymma yngre barn.

Vi som planerar ser gaturummet och eventuella händelser med en ovanifrån blick, medan barn är mycket mer nere i plan och här och nu [...] Ser barn någonting långt fram som lockar, så tänker de inte på om att de behöver korsa en cykelbana och en bilväg dit. Medan vi som vuxna ser det. Så just den här orienterbarheten och synligheten och siktlinjer blir viktiga för barn. (Malin Johansson)

6.3.2 TRYGGT GATURUM

Ett försök i att skapa ett tryggare och mer barnvänligt gaturum, där de behöver kombinera fordon och barnvänlighet är att skapa en ”finmaskighet” i infrastrukturen, vilket innebär att det finns flera alternativa vägar till samma destination menar Anna Seling. Vissa strukturer är större och andra mindre men en viktig aspekt är att barn tillåts röra sig på samma yta som vuxna och får möjlighet att ta eget ansvar i gaturummet. Men olika flöden är också viktiga att ta hänsyn till i planeringen för att barn exempelvis inte ska behöva korsa osäkra gator eller stråk menar Malin Johansson. Miljöerbjudanden som genererar olika upplevelser i ett tryggt och säkert gaturum kan stärka barns rörelsefrihet och utveckling beskriver Anna Seling.

Det finns ett behov av mer utrymme, vilket inte behöver innebära att vartenda gaturum behöver vara brett och innehålla flera separerade funktioner. Men att jämte de storskaliga stråken med fokus på framkomlighet, är det viktigt att det finns en finmaskighet i stadsstrukturen där olika stråk kan gestaltas med olika funktioner, vilka kan möta olika intressen. (Anna Seling)

Även om säkerhet kan skapa trygghet menar praktikerna att det inte alltid är det som definierar en trygg plats, vilket gör separeringen av de två begreppen svårt. Malin Johansson lyfter att säkerhet och trygghet ibland konkurrerar med varandra och hänvisar tillbaka till varför den finmaskiga strukturen, det vill säga flera vägval, är viktigt i en barnvänlig stad. Inom säkerhetsaspekten är trafikseparering en viktig del, men leder den exempelvis genom en tunnel behöver det inte vara den tryggaste vägen och därför behövs fler alternativa vägar som lämpar sig efter personens egen uppfattning av situationen. En gemensam utgångspunkt i en trygg plats är att den är befolkad och att den delas med andra, vilket i sin tur kan öka barnets rörelsefrihet. För



att gatan ska bli befolkad krävs miljöerbjudanden som främjar detta och här menar Anna Seling att en bred trottoar ger detta utrymme och att växtlighet får gatan att upplevas annorlunda, på ett positivt sätt. Gaturummen behöver även en god belysning och återigen spelar sikten en avgörande roll. Åsa Samuelsson påpekar även att skötseln av ett gaturum är minst lika viktigt och att en ovårdad plats kan upplevas som otrygg. Det behöver gestaltas trygga platser för barn att utvecklas på för att bli självständiga individer.

Någon gång ska barn ta steget att bli självständiga. Då är det bra att det finns trygga miljöer att träna i, på vägen mot vuxenlivet (Anna Seling)

6.4 UTMANINGAR I DET BARNVÄNLIGA GATURUMMET

I ett barnvänligt urbant gaturum är gatans största syfte enligt praktikerna att barnen ska transportera sig genom det. Alltså ska det möjliggöra en trygg och säker förflyttning mot ett mål och inte utformas för att uppehålla sig i gaturummet. Det nämns däremot att det är positivt om sträckan kan vara upplevelserik.

Rörelsefrihet handlar om att göra hela vägen till en mer trygg och trafiksäker plats. Genom belysning och att stråket är upplevelserikt gör det de roligare att röra sig där. Där skolstråket är ett prioriterat stråk. (Åsa Samuelsson)

För att barnen ska få möjlighet att röra sig måste staden också vara lätt att navigera i. Orienterbarhet är starkt kopplad till strukturerna som historiskt sett tilldelats staden, där förtätning och kvartersstrukturer anses vara ett hinder för barns rörelsefrihet. Förtätningen skapar enligt praktikerna en intressekonflikt där olika intressen ska vägas in i gaturummet vilket genererar att alla intressen inte kan tillgodoses och de tvingas lämna vissa funktioner ute. Kvartersstruktur gör att vägarna blir långa och svåra för ett barn att ta sig igenom

Det har länge funnits en stadsplaneringstrend med stora och enhetliga kvarter, där en finmaskighet i hur man kan röra sig saknas. Den nutida stadsplanerings trenden främjar inte barns möjlighet att röra sig i staden. (Anna Seling)

Det är en stor utmaning i att kombinera alla olika intressen i den täta staden. Det blir tydligt när barn inte betraktas som en enskild intressegrupp att ta hänsyn till i planeringen av ett gaturum. Åsa Samuelsson menar att den tidigare planeringsstrukturen av ett villakvarter syftade till att göra det svårnavigerat för motorfordon. Det skapade en icke barnvänlig bebyggd miljö då även orienterbarheten för barn blev låg inom dessa strukturer. Numera vill man få bilen direkt till målet men där fordonets framkomlighet begränsas genom gatans gestaltning där de gående prioriteras. Att kombinera fordon och barnvänlighet är däremot svårare i urbana centrummiljöer, så som man kan göra i mindre strukturer, därav är svaret på lösningen högst kontextuellt

Vi är tillbaka till att man vill skapa en skyddande inre kärnan i ett villakvarter [gestikulerar en cirkel], där man kan röra sig fritt. Men det är inte lika enkelt att skapa i en stad. Så hur man stadsmässigt ska göra, för att få det mer barnvänligt, kan krockar. (Åsa Samuelsson)

6.4.1 MILJÖERBJUDANDEN I GATURUMMET

Praktikerna ser olika på de miljöerbjudanden som ska finnas i gaturummet för att möjliggöra för lek och rörelse i en barnvänlig bebyggd miljö, beroende på deras yrkesroll. Hur en tät och grön stad ska uppnås behöver först och främst konkretiseras, för att skapa en förståelse kring att alla ytor inte går att kombineras till multifunktionella ytor där det finns miljöerbjudanden för alla, menar Anna Seling. Dessa ytor förlorar sitt syfte när för många intressen ska tillgodoses, det går inte helt enkelt. När ett intresse prioriteras försvinner ett annat och barnen hamnar i samma grupp som övriga fotgängare. Det innebär att barnvänligheten inte sätts i fokus. I stället behövs en finmaskig stadsstruktur som skapar olika vägar för olika brukargrupper att ta sig till sitt mål, vilket genererar mer upplevelserika och varierande stråk. För att få varierande gator behöver gaturummet ses som en livsmiljö och inte endast som en transportsträcka. Behovet av mer allmän platsmark är därför

hög och en finmaskig stadsstruktur kan tillgodose många intressen genom olika miljöerbjudanden och stråk, när vi inte behöver konkurrera om samma yta.

I urbana miljöer ska det finnas miljöerbjudanden som främjar rörelse för barn, men i just gaturummet kan det vara tigt och nischat till en särskild funktion. Gaturummets funktion tycks alltså vara att leda, i detta fall barn, till ett mål som är mer anpassat och säkert för dem att vistas på. Ett litet gaturum möjliggör att kunna öppna upp mer yta på andra platser där funktioner kan kombineras som lämpar sig bättre för lek och aktivitet.

Rörelsefrihet främjas av säkra stråk, gatan kan vara en del av en sträcka på väg mot ett mål men bör nog inte vara platsen man leker på. Sträckan ska därför upplevas som trygg och säker, för att leda barnet till [] målet.
(Anna Seling)

De tre respondenterna beskriver att en plats för lek inte behöver vara en fullskalig lekplats. Det kan exempelvis vara en konstinstallation som det exempelvis finns många av i Berlin eller den på torget i Åstorp (se figur 10) eller bara en möbel som får folk att stanna till eller leka vid. Det kan också vara en sträcka barnen kan balansera på och avvikande markbeläggning. Malin Johansson landar i att lek kan ske i gaturum eller i anslutning till gator om miljön erbjuder låg hastighet samt hög separeringsgrad mellan motorfordonstrafik och cyklister, det vill säga är en hög säkerhet. I dessa gaturum kan det vara en idé att aktivera rummet för att öka befolkningsgraden och få folk att upprätthålla sig med hjälp av olika miljöerbjudanden. En ökad befolkning och användning av platsen kan innebära, menar praktikerna, att det upplevs vara en tryggare plats att vistas på för barnen. Rörelsefaktorn (Nordensky et al., 2021) kan användas som ett stöd i att öka aktiva transporter där parametrar som attraktivt material, belysning, grönska och väderskydd är miljöerbjudanden speciellt viktiga för att öka rörelsefrihet. Fokus i rörelsefaktorn är dock på miljöer som generellt bidrar till ökad aktiv transport, speciellt viktigt mellan hem och skola. I dessa miljöer är det oftast cykeltrafiken som prioriteras och barnet är inte i fokus.

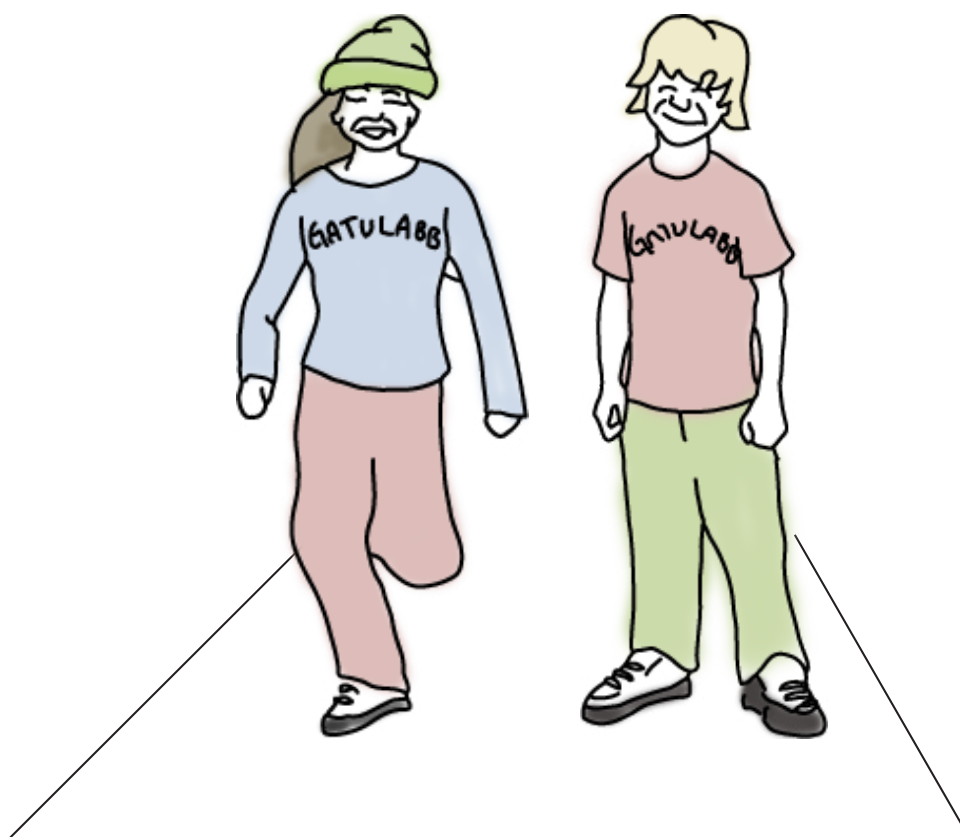


Figur 10. Tröttebjörn i Åstorp C (i vänstra hörnet av bilden) användes som ett exempel av praktikerna på hur konstinstallationer kan användas för att skapa platser som är barnvänliga, utan att gestaltas som lekplats. (CADO, u.å) Används med tillstånd.

Alla tre praktiker lekte i gaturummet som barn och när Åsa Samuelsson tänker på sin barndom slår det henne, att skapa mer plats för lek i gaturummet kanske inte är fel. Anna Seling beskriver att det måste finnas miljöer som möjliggör för den fria leken då den ofta lockar mer än den som är styrd till en viss plats gestaltad för barn. Praktikern Malin Johansson berättar att planeringen i Berlin är mer innovativ än i Sverige och där vågar man testa nya saker i gaturummet även om det kan innebära vissa risker. Malin Johansson förespråkar att Sverige skulle våga experimentera mer i gaturummet och hitta fler användningsområden.

DEL 2. BARNENS PERSPEKTIV

I den här delen presenteras resultatet och analys från den mikroetnografiska studien, som gjordes på Gatulabba. Utifrån meningskoncentreringen av empirin har resultatet förts samman till en analys och gemensam utsaga, som tillsammans bildade olika teman. Dessa har skapat avsnittets rubriker samt underrubriker. Först ges en mer utförlig introduktion och presentation av *6.5 Workshoparna på Gatulabba* och de olika tillfällena som vi observerade barnen i projektet. I *6.6 Barns rörelse i en urban miljö* beskrivs barnens rörelse i staden. I underrubrikerna *6.6.1 Den lilla leken* och *6.6.2 Den stora leken* förtydligas hur vi kategoriserar barnens olika rörelse i staden. I avsnitt *6.7 Ett säkert gaturum skapar trygghet för barnet* visar hur beroende barnen känner sig av säkerhetsåtgärder för att känna sig trygga i gatumiljön. Slutligen i *6.8 Barnets stad* beskrivs barnens syn på miljöerbjudanden och hur de kan bidra med rörelsefrihet.



6.5 WORKSHOPARNA PÅ GATULABBA

I detta avsnitt beskrivs de fem observationstillfällena samt vad som gjordes under dem samt några korta lärdomar. Stråket som Gatulabba ska göra mer barnvänligt, delades in i sex platser som vi återkommer i resultat och analysdelen (se figur 11). I avsnittet efter det att observationstillfällena presenteras återkopplar vi till dessa tillfällen och analyserar resultatet mer utförligt.



Figur 11. Situationsplan över stråket.

Från väster ligger Kastanjeskolan, Naturmolnet, gaturummet, vändzonen, cykelstråket och i Öster finns grönytan vid Guldängen. © Bearbetad från OpenStreetMaps bidragsgivare (2022) (CC BY-SA 2.0)

Fototagga 7/3-22 på Kastanjeskolan kl:14-15.

Soligt 5+ grader. Var utomhus

Närvarande: Sju pojkar samt Liza, Sara, Tom och Linda

Barn uppfattar sin omgivning väl, detta märktes tydligt under den första workshopen som vi observerade. Det var den 7 mars när uppgiften var att "fototagga" utomhusmiljöer, där de skulle koppla miljön till olika känslor. Liza och Sara hade tagit fram ett ordlappar som exempelvis tryggt,

vuxet, lugnt, fult, fett/coolt, favoritplats, dött etcetera (se figur 12), som stöttade barnen under uppgiften. Barnen delades upp i tre grupper där vi blev tilldelade en. I efterhand fick vi ta del av materialet från de resterande grupperna. Inom fototagningen benämnde de skräp som något vuxet och var väl medvetna om skräp och förstörda saker var längs vägen. En krossad ruta ansågs vara rörig och glas på marken som farligt. I detta avseende tyckte de även att klotter var rörigt. Grindar med skylten “obehöriga ej äga tillträde” tyckte de också signalerade fara och menade att om de står öppna kan små barn gå in där. Det kan bli farligt då de leder till olämpliga platser som exempelvis industrier, som ligger i anslutning till stråket.



Figur 12. Fotokollage över Fototagningen. Genom fototagningen förstod vi att barnen har förmågan att förstå sin omgivning, kopplat till deras känslor. Deras känslor för en plats, stämmer dock inte alltid överrens med deras beteende. Som exempel parkeringsplatsen ansågs vara farlig, ändå spang de fritt på platsen. © Gatulabba (2022)

Inspotävling 14/3-22 på Kastanjeskolan kl:14-15.

Soligt 12+ grader. Var inomhus.

Närvarande: 5 pojkar och 2 flickor samt Liza, Sara, Tom och Linda

Under workshopen den 14 mars skulle barnen i Gatulabba gemensamt ta fram olika koncept som hade kunnat göra stråket som de arbetar med, mer barnvänligt. De kallar dagens workshop för inspotävling, detta innebar att Sara och Liza tagit fram ett femtiotal fotografier på olika koncept. Dessa koncept innefattar allt från avvikande markbeläggning, tillfälliga installationer, konst, naturområden till olika objekt specifikt riktade till lek, som klätterställning eller linbana. Dessa förmedlades genom printade foton där barnen fick välja två koncept vardera som de tog inspiration från för att omgestalta stråket (se figur 13). När alla hade gjort sina val fick de muntligt presentera sina tankar om fotografierna och varför de valt just de idéerna. I ett senare skede röstade gruppen på en av sina två idéer för att reducera antalet till sju foton. Dessa sju reducerades ytterligare till endast tre idéer i en demokratisk process. De tre idéerna fungerar som en inspiration i vidare utvecklingsförslag. Under dagens tillfälle var en journalist från tidningen STAD med för att ta del av Gatulabbas arbete med barn och stadsutveckling, vilket ni kan läsa om i numret som publicerades i maj 2022.



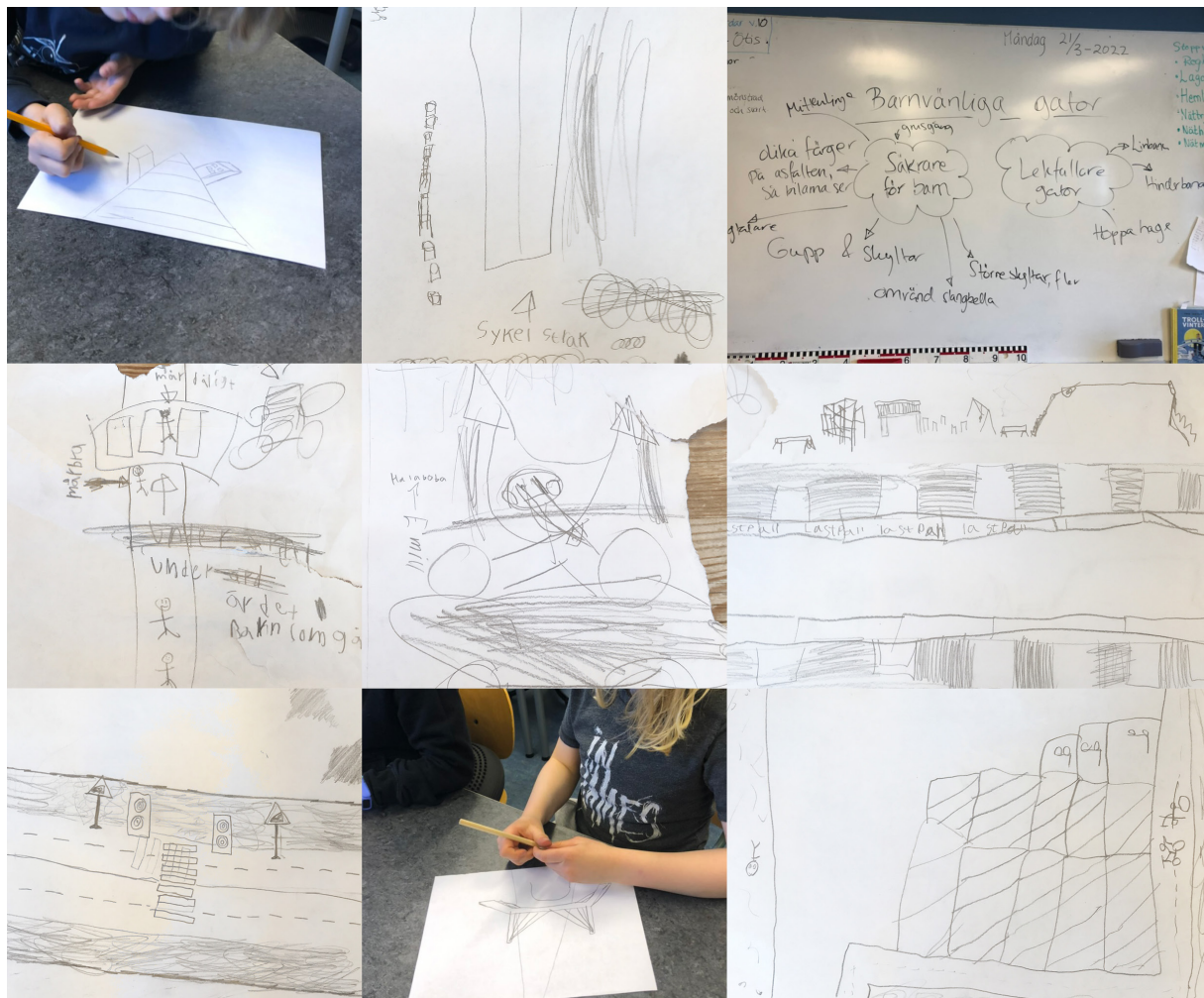
Figur 13. Fotokollage över Inspotävlingen. Kollaget visar alla de koncept som barnen i projektet tog fram i sitt första urval. Det är en bred skala av färg, aktivitet, gestaltning och säkerhetsaspekter för hur staden kan bli mer barnvänlig för att öka deras rörelsefrihet. © Gatulabba (2022)

Idéritning 1. 21/3-22 på Kastanjeskolan kl:14-15.

Soligt 12+ grader. Satt inomhus idag.

Närvarande: 7 pojkar och 3 flickor samt Liza, Sara, Tom och Linda

Workshopen den 21 mars innebar att barnen skulle skissa ner sina idéer på hur en barnvänlig gata kunde gestaltas utifrån orden, *säkrare för barn* och *lekfullare gator*. Barnen var dock väldigt inriktade kring säkerheten i ett gaturum då majoriteten av diskussionen och det material som framkom till stor del handlade om innovationer vilka skulle skydda barnen från bilen (se figur 14). Dessa spelar en viktig roll i en barnvänlig stad enligt både teorin och praktikerna, men frågan är om det är vad barnen egentligen vill ha i ett gaturum eller om det är vad de trodde att dagens uppgift var. Detta kan även grunda sig i riskinventering som gjordes med barnen under projektets första tillfälle och att barnen därför har en föreställning av att det måste vara riskfritt.



Figur 14. Fotokollage över Idéritning 1. Bilderna ger en tydlig bild över hur ett barnvänligt gaturum bör vara, nämligen säkert. De flesta ritningarna beskriver främst en tydlig separering mellan gående och cyklister samt bilar. Några barn kunde då tänka sig en mer lekfull gatumiljö. © Gatulabba (2022)

Idéritning 2. 28/3-22 på Kastanjeskolan kl:14-15.

Soligt 11+ grader. Var utomhus idag.

Närvarande: 7 pojkar och 2 flickor samt Liza, Sara, Tom och Linda

Den 28 mars under det fjärde tillfället som vi observerade Gatulabba, gick workshopen ut på att även denna gång tänka på innovationer för att skapa ett mer barnvänligt stråk. I projektets planeringsprocess är det i en slutfas där de konkreta idéerna behöver träda fram. Gruppen delades upp i tre mindre grupper som fokuserade på barnvänlighet kopplat till antingen lek eller trygghet och säkerhet, då dessa aspekter har framhävts som viktiga i den barnvänliga staden. Barnen fick själva välja vad de ville fokusera på. Fem barn, tre pojkar och två flickor valde trygghet och säkerhet, vilka delades i två grupper där Tom tog hand om en grupp och fyra pojkar valde ett lekfullt gaturum, vilka bildade en grupp, där Linda deltog. På plats längs stråket fick barnen penna och papper för att rita sina idéer och tankar om hur stråket kan göras mer barnvänlig. Detta resulterade i nio platsspecifika skisser, där barnen fick fokusera på kontexten (se figur 15). Idéritningen fungerade bra då barnen även koncentrerade sig på en viss aspekt av barnvänlighet och vilka funktioner som platsen behöver, för att uppnå den.



Figur 15. Fotokollage från idéritning 2. Barnen fick ute i stråket gestalta den plats de ansåg att var i behov av att bli mer lekfull eller säker. De valde grönytan vid Guldängen för att placera leken och vändzonen för att bli mer säker. © Gatulabba (2022)

Idéritning 3. 4/4-22 på Kastanjeskolan kl:14-15.

Snöblandat regn/storm 2+ grader. Var inomhus idag.

Närvarande: 6 pojkar och 1 flicka samt Liza, Sara och Linda

Den 4 april skulle barnen bestämma var deras idéer, som de skissade föregående vecka skulle placeras längs stråket. Liza och Sara hade visualiserat förslagen utifrån förra veckans resultat, för att det skulle bli visuellt på riktigt (se figur 16). Barnen delades upp i två grupper men i samma rum vilket innebar att Linda kunde gå mellan grupperna för att lyssna på båda, då Tom var sjuk under dagens observation. Barnens uppgift var att revidera eller godkänna ritningarna. I gruppen vars fokus var på ett lekfullt gaturum gestaltade de hur hinderbanan skulle se ut, men de hade svårt att uppfatta hur stort det skulle bli. I gruppen som fokuserade på trygghet och säkerhet gav de olika förslag på hur vändzonen kunde bli mer barnvänlig med hjälp av hög separeringsgrad. Efter dagens idéritning kan resultatet styrka barns goda förmåga att uppfatta och skapa förståelse för sin omgivning.



Figur 16. Fotokollage på idéritning 3. När barnen fick se Illustrationen som Liza och Sara gjort, vilka barnen sedan fick revidera eller godkänna. Barnen som gör ett mer lekfullt stråk fick arbeta med kollage där de sammanställde deras vision av hinderbanan. © Gatulabba (2022)

Det är svårt att avgöra när det är dags att sluta samla empiriskt material, för det är både kul och intressant. Men vi tog ett beslut på grund av omfånget på studien samt att idéfasen nu gick över till byggfas, att avsluta datainsamlingen efter träffen den 4 april. Men på grund av vårt höga intresse och engagemang för Gatulabbas projekt så valde vi att fortsätta närvara under kommande måndagar trots att vår undersökande fas avslutats. Vi fortsatte delta i Gatulabba för projektets, barnen och för vårt eget intresses skull. Detta innebar att vi var med när de byggde sina idéer, när SVT-UR kom och spelade in ett avsnitt till deras program UR uppdrag framtid samt på den kommande gatufesten.

6.6 BARNS RÖRELSE I EN URBAN MILJÖ

Under idéritning ett framkom det att barnens rörelsefrihet var begränsad i gaturummet. Medan vi promenerade längs stråket så förde vi korta intervjuer med barnen om deras rörelsefrihet. Det visade sig att ett av sju tillfrågade barn fick gå eller cykla själv till skolan och resterande i följe av förälder, främst då på cykel. Barnen var väl medvetna om varför och det handlade om att stråket inte var säkert där gatorna skapade barriärer som behöver korsas på vägen mot skolan. Det återkom under den mikroetnografiska studien att den mest utmanande men också mest begränsande situationen för barnen var att korsa en gata och det var väldigt viktigt att övergången skulle upplevas samt vara säker, för att de skulle vilja gå där ensamma. "Om där är miljoner ljus så blir det säkert" sa pojke 10 år. Denna upplevda känsla förmedlar att gaturummet kan vara en farlig plats att vara i. Under observationerna visade många av barnen att de förstår farorna i gatan och rör sig på ett visst sätt för att undvika dem. Detta blev mest tydligt under fototagningen där barnen har en tydlig bild av hur de tolkar situationer i sin närmiljö.



Barnen nämner att trottoaren är den som förmedlar säkerhet för dem. Ett exempel på detta var under fototagningen den 7 mars när vi gick från Naturmolnet till grönytan vid Guldängen (se figur 17), längs stråket som Gatulabba utgår från. Deras förmåga att tolka situationer visade sig genom att deras rörelse varierade längs stråket. På Naturmolnet, som är en avsatt plats för lek, rörde barnen sig fritt, men så fort stråket övergick till det stängda gaturummet ändrades barnens fria rörelse till mer kontrollerad och begränsad. De rörde sig inte runt på platsen utan gick lugnt bredvid de vuxna. Vid vändzonen vid den öppna parkeringen så ändrades beteendet igen och mer frihet aktiverades i deras kroppar, även om de, enligt fototagningen var väl medvetna om att den öppna parkeringen var både rörig och farlig.



Figur 17. Fotokollage på känslor kopplat till miljöer, eller händelser som hindrar eller främjar barnens rörelsefrihet i urbana miljöer. © Gatulabba (2022)

Det framstod som en självinsikt hos barn där de kan förstå och avgöra vilken typ av rörelse som är lämplig i förhållande till rummets gestaltning. Detta kan beskrivas som att gestaltningen av den byggda miljön spelar stor roll för dem. Ett exempel på detta var när en pojke 9 år uttryckte att han hade svårt att kontrollera sig själv i leken och “om man leker på trottoaren är det lätt att man kommer ut till vägen där man är i fara”. Detta säger han medan han hoppade på en sten och detta benämner han inte som lek, utan han rör sig bara (se figur 18). En annan pojke instämde och menade att det är en stor skillnad på trygghet och lek och därför är platser som Leos lekland bra, för där är man skyddad och kan springa hur man vill. Leken som innebär att jaga någon eller springa fritt passar inte in i gaturummet. Barnen skiljer på lek och rörelse och menar att leken är medveten och rörelsen är omedveten.



Figur 18. Foto på en pojke som enligt hans första reaktion bara rör på sig, det vill säga han definierar inte detta som lek. Dialogarbete med barn behöver innehålla flera olika metoder för att inte missa det de inte säger. © Gatulabba (2022)

Det observerades att barnen fångades utav många olika miljöerbjudanden längs stråket. Platser längs stråket där det går att röra sig mer fritt var högt uppskattade av barnen. De använde miljöerbjudanden genom att bland annat agera mot det som fanns tillgängligt eller använde det till annat än vad exempel vuxna eller möjligtvis äldre barn gör. När de gick på cykelstråket så gick de exempelvis mest på gräset, där det fanns tillgängligt. Miljöerbjudanden som fångar barnets intresse gör att deras vägval avviker. Det visade sig bland annat genom gräset som lockade eller buskarna som de kan slå på eller påskiljorna vilka de hoppade över, detta kan innebära att barnets placering på stråket styrs av miljöerbjudanden. Om det fanns en stenkant eller en lägre bänk hoppade barnen upp på de och gick balansgång. Det kunde även vara en pinne som ger barnet en chans att vifta, leka, slå på buskar och träd med men även saker som cigarettpaket och tändare, som ur ett barnperspektiv kanske inte är så lämpligt att röra, lekte de också med. Denna typ av lek kommer utan någon reflektion, rörelsen var mer som en naturlig oemotståndlig reaktion till objektet. Med

detta sagt visar barnen att de med kropp och sinne tar vara på miljöerbjudanden som finns i gaturummet och att dessa lockar barnen. Det är tydligt att barns rörelse inte följer samma mönster som en vuxen och även om det finns en asfalterad väg att förhålla sig till betyder det inte att barnen kommer göra det. Däremot är barnens rörelsemönster i gaturummet, längs stråket (se figur 11) väldigt avvikande och inte alls lekfullt.

Barns spontana rörelse som till exempel att agera på ett möblemang som från ett barnperspektiv kan kategoriseras som lek, benämndes inte som lek av barnen själva. Detta var en naturlig del av att färdas, "det är bara rörelse" (Pojke 10 år). Detta synliggjordes särskilt när de tillfrågades medan de rörde sig mellan miljöerbjudanden vid cykelstråket (se figur 11), om den här typ av lek var lämplig i gaturummet. Vid den första reaktionen så var deras aktivitet inte lek, men när de reflekterat över det så var det kanske det och denna typ av rörelse var okej i gaturummet. Utifrån barnens beteende och tankar fann vi och kategoriserade två olika sorters lek. Det finns *den lilla leken* som spontant händer där det finns miljöerbjudanden att utnyttja och agera mot, denna rörelse är det ofta barnets omedvetna som styr och sker ofta under förflyttning. *Den stora leken* kan tänkas kopplas till miljöer där en medveten lek sker, som oftast är på en plats avsedd för barn, med miljöerbjudanden som tydligt definierar lek som exempelvis en fotbollsplan, sandlåda eller lekplats.

6.6.1 DEN LILLA LEKEN

Det observerades att barnen medvetet sökte sig till miljöer där det fanns miljöerbjudanden som kan erbjuda någon form av rörelse som exempel vid Naturmolnet eller vid cykelstråket. Leken fanns dock överallt där exempelvis markbeläggningen varierade, det fanns stenar att hoppa på eller helt enkelt där barnen fick tillgång till ett miljöerbjudanden. Detta innebar att miljöer som möjliggjorde för barnen att utföra någon sorts aktivitet eller rörelse som att kasta, hoppa mellan eller balansera på så gjorde de det, det vill säga vad vi kallar för den lilla leken. Barnen själva benämnde som sagt inte detta som lek utan bara som att de rör sig. Under observationerna märktes det att detta skedde spontant, som en del av barnens vardagliga rörelser. I gaturummet var dock rörelsen begränsad och innebar inga stora rörelser och barnen höll sig närmare oss vuxna.

Miljöerbjudanden som främjar den lilla leken som exempel stenar, målningar, varierande markbeläggning etcetera nämns inte som ett förslag av barnen när Gatulabba frågar dem under ideritning ett "hur kan ett barnvänligt gaturum kan bli mer lekfullt?". Däremot så nämns färg i sammanhanget samt mer varierande miljöer men i samband med ett mer säkert gaturum för barn (se tabell 2). Vidare tyckte de att hoppa hage kunde vara en idé att ha på övergångsstället för att få det mer lekfullt, de nämnde även linbana samt hinderbana men dessa var då kopplade till grönytan vid Guldängen det vill säga en fysisk plats avsedd för barn.

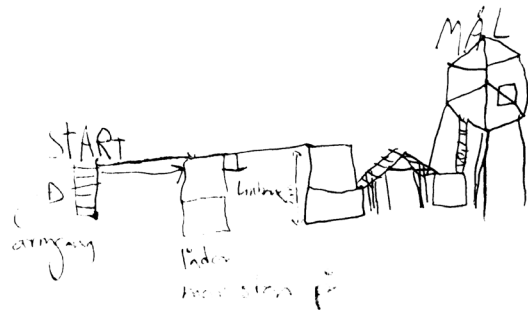
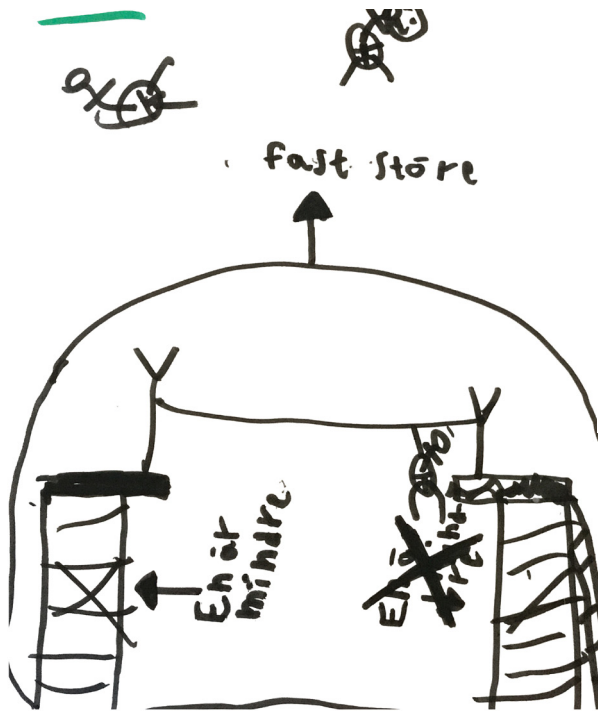
Tabell 2. Sammanställning över barnens spontana tankar för att få ett gaturum till att bli mer barnvänligt. Överhängande är deras fokus på att det ska bli en mer säker plats för barn att vistas på, men även de ser det som en plats för förflyttning mot ett förutbestämt mål. Lekfullare gator hänvisar de mest till stora fysiska element. (Carlson & Lemheden, 2022)

BARNVÄNLIGA GATURUM			
Säkrare för barn		Lekfullare gator	
Säkrare övergångsställe:	Separerad trafik:		linbana
fler ljus	grusgångar		hinderbana
gupp och skyltar	mittlinje		hoppa hage
större skyltar och fler			
olika färger på asfalten			
högtalare			

Det var inte förrän vi intervjuade sju av barnen under idéritning två den 28 mars som det kom fram att om den lilla leken får ta plats i gaturummet så tror barnen att de kanske får lov att vara ute själva. De är då närmre hemmet samt att de kan träffa fler barn då fler kanske leker där. Vi frågade barnen om de fick gå till skolan själva, vilket sex av sju barn inte fick samt om de tyckte det var kul att gå i urbana gaturum, vilket de inte tyckte. På frågan om de velat gå mer om det varit roligare att gå där så trodde de alla att det skulle medföra det och när vi frågade hur gatan kunde bli roligare var det enkla förslag barnen gav. De vill att gaturummet ska bli mer inspirerande samt visuellt lockande. Dessutom trodde de att det skulle finnas fler möjligheter för att träffa nya kompisar. Dessa platser skulle kunna fungera som en social mötesplats för barn precis som ett café kan göra för en vuxen. Inspirerande miljöerbjudanden behöver då finnas med täta avstånd i staden för att erbjuda barn den lilla leken, som lockar till rörelse och möten, i gaturummet.

6.6.2 DEN STORA LEKEN

Barnen verkar koppla samman leken med platser där det finns miljöerbjudanden som de kan exempelvis klättra på, hänga i eller hoppa från. Begreppet lek kretsar kring konkreta och fysiska objekt som medför en medveten rörelse hos barnen som vi i studien kopplar till den stora leken. I den stora leken finns ett medvetet engagemang i rörelsen som förs i samband med leken, och är något annat än rörelsen i den lilla leken, som kan ske under en förflyttning. Platsen och dess miljöerbjudanden förmedlar därmed känslan av att det är okej med fri rörelse som att springa, leka pjätt eller kurragömma. Det uppmärksammades under observationen då barnen kopplade lek oftast genom stora objekt som en hinderbana, linbana eller klätterställning.



Figur 19. Ett mer lekfullt stråk kopplas till den stora leken, vilket bland annat syns tydligt i dessa ritningar som barnen gjorde under idéritning två. Men de märktes också genom att de endast ritade säkra funktioner när de skissade på gaturummet. © Gatulabba (2022)

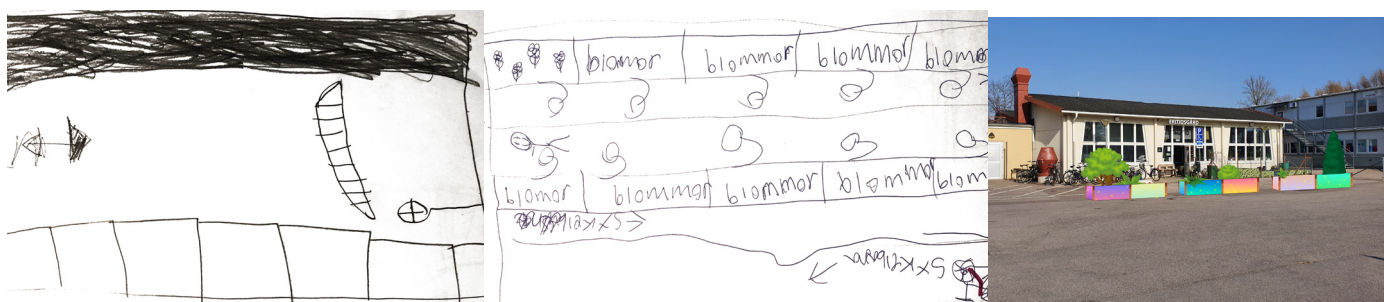
Det finns en oro att den stora leken kan krocka med gaturummets övriga funktioner. Barnen tror sig ha svårt att kontrollera sina rörelser vid lek och i gaturummet kan det betyda att de råkar komma ut till zoner som är till för andra färdmedel. På så sätt kan barnen utsättas för fara, som exempelvis att råka röra sig ut till en cykelbana. Detta uppmärksammades flera gånger under observationen och speciellt genom positioneringen av hinderbanan som de planerat att göra. Hinderbanan ville de ha längs stråket men i den sektion där stråket gått från gaturum till mer park, grönytan vid Guldängen (se figur 19). Under idéritning två den 28 mars ritade även en pojke 9 år en bänk som avskilde en liten yta för att möjliggöra den för lek. En annan pojke 9 år instämde och menade att det bör vara kantsten eller liknande som gör en uppmärksam på om leken börjar ta sig ut till ett farligt område. En annan viktig aspekt var att linbanan som ska vara vid hinderbanan i sig måste vara säker, att det då inte får vara för högt “max två meter kanske, som en vuxen” (Pojke 9 år).

6.7 ETT SÄKERT GATURUM SKAPAR TRYGGHET FÖR BARNET

Barnen vars fokus var på trygghet och säkerhet under idéritning ett den 21 mars var väldigt tydliga med att de tyckte att ett barnvänligt gaturum skulle vara säkert och barnen såg då inte gaturummet som en plats att leka på. Till aspekterna för ett mer barnvänligt gaturum var majoriteten av det de nämnde fartreglerande åtgärder som skyltar, farthinder och ljus (se tabell 2). När lek kontra säkerhet och trygghet diskuterades i relation till ett barnvänligt gaturum var barnen skeptiska och uttryckte att en form av säker aktivitet i gaturummet var att stå eller sitta och prata. Barnens resonemang om att leken skulle få ta plats i gaturummet var att den i så fall skulle vara väl avskild från trafiken.

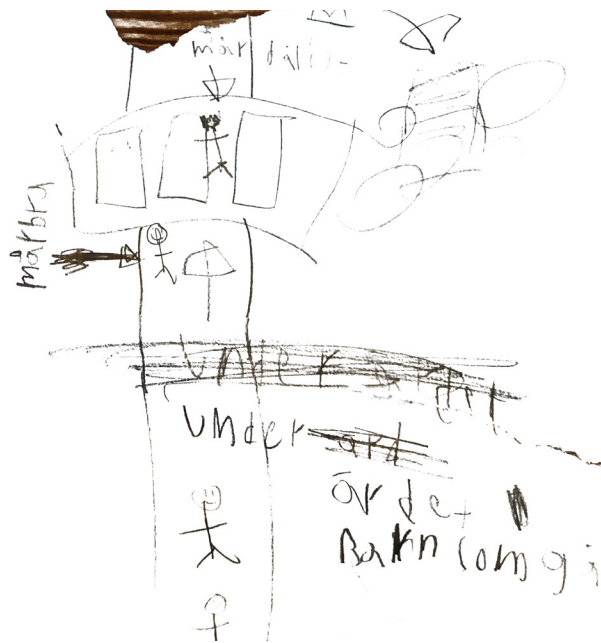
Barns uppfattning om ett barnvänligt gaturum är att det ska vara säkert för dem att röra sig i det. Men det fanns även de barn som menade att säkerheten vid ett övergångsställe inte var så viktig som exempelvis en pojke 9 år som menade att det var de vuxnas ansvar att ta hand om honom och säga till när han skulle stanna. Det kan vara för att barnet aldrig eller väldigt sällan har fått korsa gatan ensam och därför inte förstår betydelsen av att behöva fixa det ensam. Samma pojke tog ett spontant hopp rakt ut i trafiken och uttryckte oro för den stora leken i gaturummet.

En av de största farorna i ett gaturum uttryckte barnen är cyklisterna för att de är oberäkneliga. En annan fara är att korsa gatan då rädslan för att vara osedd för bilisterna är stor. Lösningen på “de farliga cyklisterna” var generellt bland barnen att de ville tydligt separera fotgängare från cyklisterna med antingen en mittlinje eller en annan markbeläggning för att barnen med säkerhet skulle förstå sin position bland trafiken. Ett förslag var att anlägga en grusbelagd gångbana bredvid cykelbanan samt att ytterligare skärma av fotgängarna från cyklisterna genom två rader planteringslådor, som även var estetiskt tilltalande med blommor samt både ljusinstallationer och konstinstallationer (se figur 20).



Figur 20. De två vänstra skisserna är barnens gestaltning av ett mer säkert gaturum genom att avskärma sig från all trafik och den högra är Saras illustration hur kombinationen kan se ut i ”verkligheten”. © Gatulabba (2022)

Under idéritning ett den 21 mars ritade en pojke 9 år hur han ville att bilen skulle stoppas från att dela gaturummet med fotgängarna, genom stenar eller pollare så att bara gående kan passera. Flera av barnen frågade då om han menade som på Gustav (Gustav Adolfs torg), vilket verkade stämma. Bilen skulle dock kunna komma till samma mål men får köra en omväg för att ta sig dit. Det uppfattades som om han ville göra det krångligt för bilen, men inte ta bort den, för att öka säkerheten för gångtrafikanter. Det fanns därmed en tanke om att det var viktigt att bilen skulle få plats men på ett säkrare sätt. Detta framkom även i den grupp som hanterade ett säkrare gaturum, när de gestaltade vändzonen längs stråket då barnen menade att det var viktigt att parkeringarna fanns kvar. Barnen ansåg att det viktigaste var att gå tryggt i vändzonen men det var också viktigt att åka bil tryggt, “för tänk om där är barn i bilen” (pojke 10 år). Broar nämndes flera gånger vara ett säkert sätt att korsa en gata då den separerade gångtrafikanter från motorfordon (se figur 21). Detta nämndes också som en lekfull aspekt då utrymmet över eller under kunde användas för lek för att på ett säkert sätt komma ifrån bilen i gaturummet.



Figur 21. En skiss som illustrerar att bilarna kan köra över övergångsstället på en bro, så att barnen istället kan gå tryggt under dem. Då kan det även vara en plats för lek. Barnet har ritat en figur som går där bilarna kör "mår inte bra", men att figuren som går under bron "mår bra". © Gatulabba (2022)

Färg var ett viktigt komplement till att skapa säkerhet och trygga gaturum. En flicka 10 år menar att lösningen på ett säkrare övergångsställe var att måla det med en stark röd färg eller ett 3d mönster, för att varna fordonstrafiken. Målade övergångsställen kunde även göras i olika mönster för att det skulle upplevas som roligare (Flicka 9 år, se figur 22). Flicka 9 år menade att övergångsställen var farliga och tyckte att det kunde finnas bommar som fälldes ner, en pojke 10 år tyckte att det borde kompletteras med "miljoner ljus" och flera barn tyckte att upphöjda övergångsställen var bättre än vanliga. Skyltar med låg hastighet var också viktigt i ett barnvänligt gaturum. Men det behövs fler, större och tydligare skyltar med barn på eller stoppskyltar som kunde vara centrerade över gatan och inte vid sidan om. En flicka 10 år, tyckte även att ljud- och ljusinstallationer vid korsningen var en bra idé för att fånga förarens uppmärksamhet, som



Figur 22. Fotografiet är från inspotävlingen den 14 mars. Ett färgglatt övergångsställe kan enligt barnen signalera till förarna eller cyklisterna att här finns det barn. Vilket då kan få dem att sakta ner. Det ökar också orienterbarheten hos barnen att här ska de korsa gatan. © Gatulabba (2022)

skulle börja låta och blinka när fordonet närmade sig övergångsstället. En lekfull aspekt som lyftes var att övergångsstället kunde vara målat som en "hoppa hage". Flera av barnen uttryckte dock en oro för att det kunde bli farligt om man gestaltade gaturummet för barnvänligt så att man ville leka kvar i gaturummet.

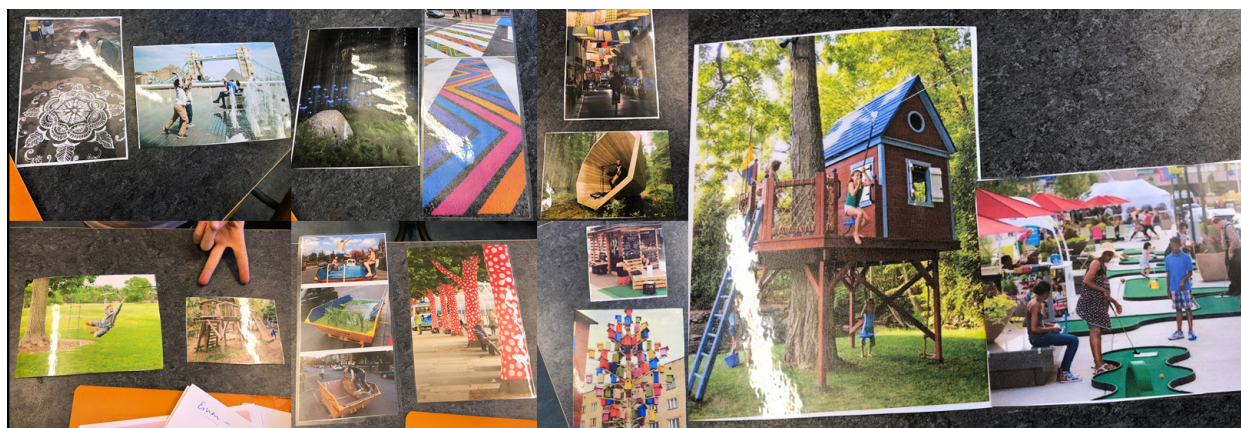
En viktig aspekt kopplat till barnens trygghet i gaturummet var att den skulle vara befolkad men i så fall gärna med andra jämnåriga barn. Det uttrycktes av några barn att en grupp ungdomar var "livsfarliga" och de ville inte ha en skatepark för då kunde där komma dit skate-are. Barnen verkade inte gilla multifunktionella ytor, då det kan attrahera olika åldersgrupper. En multifunktionell yta är oftast en plats vars funktion har för syfte att på en liten yta samla människor under olika tider med olika intressen, något som barnen i studien inte direkt uppskattade. Det kan vara något att ta hänsyn till i planeringen för att inte tränga undan de yngre barnen från dessa platser. Under riskinventeringen som Liza och Sara genomförde föreslogs det att de skulle jobba med platsen där "alkoholisterna" brukade vara, vilket är en plats i anslutning till grönytan vid Guldängen. Byggnadshöjden på husen skulle heller inte vara för hög, då höjden upplevs som otrygg på grund av känslan av att den faller. Byggnaderna skulle även vara "fina" eller "vackra" och barnen menade att "fula" fasader kunde utsmyckas med färgglada teman eller graffiti. Det uttrycktes samtidigt under fototagningen att klotter upplevs som rörigt och därav måste målningen vara ordnad. Krossade rutor och skräp som till exempelvis glas och tändare var farligt i ett gaturum. Samtidigt blev en slängd champagnekork ett fynd för en pojke 10 år som sedan kastade den framför sig längs hela promenaden under idérutningen den 21 mars. Det kan tolkas som att skötseln av platsen är viktigt för att känna sig trygg men en för städad plats kan bli tråkig.

Sammanfattningsvis verkar många av barnens trygghetsaspekter vara invävda i trafiksäkerhetsfrågor, då de menar att ett säkert gaturum ger dem självförtroende att vistas i gaturummet. Även om det framkommer andra faktorer relaterade till trygghet som rädsla eller obehag inför en gruppering människor i stadsrummet eller att ovärdade platser kan signalera fara, så verkar barnen inte reflektera lika mycket kring dessa aspekter som ett begrepp separerat från säkerhet. Barn verkar reflektera kring deras trygghet men benämner det som en fråga om säkerhet. Det skulle kunna vara så att barnens ålder innebär att de ännu inte upplevt känslan av att vara otrygg i ett gaturum, då de oftast visats där tillsammans med en vuxen som är deras trygghet. Oerfarenheten av att röra sig själva verkar göra att barnen vill försäkra sig om att de inte hamnar i fara när de väl ska få färdas själva. Därför är säkerhetsåtgärder som separerad trafik, upphöjda samt tydliga övergångsställen, trafikljus och tydliga skyltar viktiga i en barnvänlig bebyggd miljö för att öka barnens rörelsefrihet. I ett barnvänligt gaturum behöver därför säkerheten vara hög för att skapa trygghet hos barnen. Tydliga visuella inslag i det fysiska rummet kan hjälpa barnen att orientera sig i staden, samt få lov att röra sig i den. Barnen vill med andra ord att det ska synas att gaturummet är barnvänligt, vilket de inte upplevs att stråket är vid tillfället.

6.8 BARNETS STAD

Barnens rörelse genom ett generellt gaturum som består av en väg, en trottoar och två byggnadskroppar som väggar utan miljöerbjudanden, skiljer sig från rörelsen genom de gaturum eller miljöer som har miljöerbjudanden där barnen kan använda sig av eller uttrycka sig genom de. Att gå i ett gaturum utan miljöerbjudanden anses vara understimulerade, det kunde uttryckas som "så tråkigt" (pojke 9 år) till och med "fett tråkigt" (pojke 10 år). Barnen var däremot övertygade att roligare gestaltning i gaturummet hade gjort att de velat gå och vara ute mer. För att öka barnvänligheten i gaturummet samt viljan att gå och röra sig mer så lyftes miljöerbjudanden som exempelvis regnbågsmålningar eller färg på marken, en målad hoppa-hage och en parkerad Porsche eller Ferrari. Förslagen skapar en mer barnvänlig bebyggd miljö med miljöerbjudanden som lockar till aktivitet och rörelse. Barnen visar på en hög självkänedom då de uttryckte oro och rädsla inför ett mer barnvänligt och lekfullt gaturum genom att reflektera över eventuella effekter av ett roligare gaturum. Pojke 9 år oroade sig för att om det blir fler miljöerbjudanden i gaturummet som gör det roligare, så kommer det ta längre tid att gå.

Ett barnvänligt gaturum har inslag av färg och liv samt inspirerande miljöer som lockar barn till lek och rörelse. Detta framkom när vi intervjuade barnen angående ett roligare gaturum men också genom de bilder barnen valde under inspotävlingen den 14 mars. Där bilderna exempelvis illustrerade målade övergångsställen, en målad mandala på gatan eller konstinstallationer som bland annat en bänk som såg ut att hållas fast av en slangbella, prickiga träd eller en fågelholksinstallation (se figur 23). En flicka 9 år valde även en bild med ljus där svampar lyste upp skogen. Ljus är alltså ett inslag i miljön som även uppskattas av barn, men det var inte specifikt kopplat till trygghet, utan mer för att det var trevligt samt att det hände något fint. Generellt verka dessa konst- och



Figur 23. Fotokollage från inspotävlingen den 14 mars. Bilden längst till höger med golfbanan, menade pojken att om gaturummet kunde vara lite mer sådär, menade pojken att om gaturummet kunde vara lite mer sådär, men målat och inte en golfbana så blev det roligare att gå. De röda träden med vita prickar och ljusinstallationer var också ett sådant förslag © Gatulabba (2022)

Ljusinstallationer bidra till rekreation då det fångade barnens intresse och skapade en positiv känsla för miljön. Fågelholksinstallationen gav även en inblick i barns förståelse kring miljön, då ett av barnen uttryckte att det var positivt utifrån miljöaspekter och inte minst för fåglarna själva. Inslagen för att öka barnvänligheten innebar ett mer lekfullt gaturum men inte säkert, uttryckte några av barnen.

Material som är återbrukat tolkade barnen som inspirerande i en barnvänlig miljö, då flera uttryckte att det var coolt att det finns flera användningsområden för ett objekt (se figur 24). Under inspotävlingen den 14 mars, när barnen tittade på inspirationsbilder, lyfte en pojke 9 år att han gillade en bar som var byggd av återbrukade lastpallar. Det var just multifunktionaliteten i materialet som han ansåg var spännande. En flicka 9 år inspirerades av återbrukade lampskärmar, men för intryckets skull, inte belysningen i sig. Även återbrukade containers följde detta tema med olika användningsområden och hur de kunde transformera containern till något "roligt", där den med vatten verkade vara mest lockande.



Figur 24. Fotokollage över återbrukat material som barnen fann intressant att använda sig av. Detta kan avspeglas i att de har ett gott hållbarhetstänk. © Gatulabba (2022)

Rekreation i form av natur samt inspirerande miljöer verkade vara viktigt för barnen. Det framkom under fototagningen, vid grönområdet där en pojke 9 år uttryckte att det var fridfullt och när han blev rädd att han hade förstört blommor uttryckte han det som att han var en "naturhatare". Det var andra barn som inte tyckte att platsen var lugn trots den stora grönytan, eftersom vi var mellan stora byggnader, fabriker samt en trafikerad gata. Generellt i Gatulabba uppskattade barnen grönska i form av buskar, träd och blommor och gillade inte när gräset var upp trampat. En flicka 9 år tyckte dessutom att pallkragar med blommor var ett bra, fint och säkert sätt för att separera gångtrafikanter från andra färdmedel. Under observationen uppmärksammades det att när det fanns miljöerbjudanden i form av växter passade gärna barnen på att gå längs dem och interagera med dem. Fanns det dessutom lösa pinnar var det en stor chans att barnen aktualiserade dessa genom att trumma på träden längs stråket eller slå lite på buskarna.

Under den sista observationen den 4 april visade barnen sin förmåga att förstå sig på anläggning och förvaltning. Det uppkom tankar om den kommande byggprocessen och vikten av rätt material för att det inte skulle vara svårt att konstruera, eller utsättas för skadegörelse, vara otryggt att leka på, eldas upp eller mögla. Denna oro visades även under ritövning ett den 14 mars då en pojke 10 år uttryckte att "Snickare behövs, annars blir det dåligt". Det finns en tanke av att barnens idéer endast kunde bli förverkligade genom ett samarbete med vuxna.

DEL 3. VILKA KVALITETER UPPFATTAS SOM VIKTIGA I ETT BARNVÄNLIGT GATURUM?

I följande avsnitt presenteras de kvaliteter som studien fann som viktigast i ett barnvänligt gaturum, utifrån praktikernas barnperspektiv och barnens perspektiv. För att resultatet skulle vara jämförbart mellan de tre praktiker och 11 barnen så har vi försökt att hitta de kvaliteter som oftast nämndes i intervjuerna och under observationerna, eller fick stort gehör från de andra barnen i Gatulabba. Vi spenderade tre timmar med praktikerna och vi har observerat barn under sammanlagt fem timmar, varav mycket av tiden med barnen gick åt annat, som exempelvis att samla gruppen, diskutera tidigare resonemang och klargöra syftet med projektet. Därmed är det empiriska materialet liknande, men inte exakt lika, mellan de olika perspektiven. Följande sammanställning menar vi är representativ för den empiri vi har samlat in. Representativt för alla barnperspektiv eller barns perspektiv på ett barnvänligt gaturum är den inte, men vi tror att den kan fungera som stöd i förståelsen för att båda perspektiven behövs för att skapa ett barnvänliga gaturum i urbana miljöer. I vårt försök att analysera perspektiven gjordes illustrationer på gaturummen, som är vår tolkning av de viktiga kvaliteterna som perspektiven menar ska finnas i ett barnvänligt urbant gaturum för att tillfredsställa barns behov samt öka deras röreslefrighet. Detta innebär att det även går att visuellt förmedla skillnaderna.

6.9 PRESENTATION AV KVALITETER

Kvaliteter sammanställdes skriftligt i tabell 3. Tabellen fungerar som en del av analysen men också för att illustrera perspektivens olika fokusområden. Det är tydligt att praktikerns fokus är på rörelsefrihet mer än miljöerbjudanden och att barnen har ett mer jämt fokus. De föreslagna kvaliteterna uttrycks ganska lika i ord men hur dessa ska åtgärdas tar sig uttryck annorlunda i realiteten, vilket illustrationerna förmedlar. Praktikern har även ett större perspektiv på det barnvänliga gaturummet medans barnen utgår från en plats och dess förutsättningar.

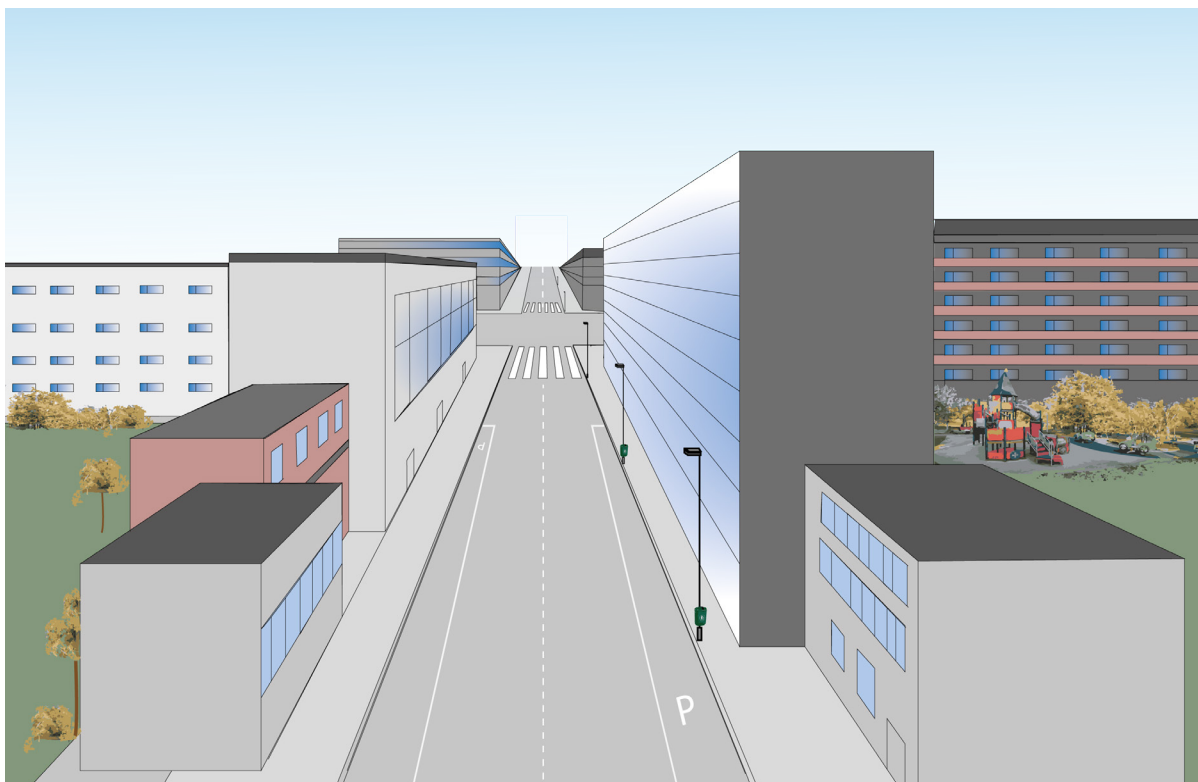
Tabell 3. Tabellen är en sammanställning på de viktigaste kvaliteter som ska finnas i ett barnvänligt gaturum, som meningskoncentreringsens resulterade i.

	BARNPERSPEKTIVET	BARNETS PERSPEKTIV
Rörelsefrihet: <i>Kvalitéer som bidrar till att barn <u>Kan</u> röra sig själv i staden.</i>	Hög orienterbarhet Finmaskighet – Flera vägalternativ Silningstråk God kollektivtrafik Säkra stråk Lägre hastighet Belysta övergångsställen Upphöjda övergångsställen Tydlig separering av trafik Trygga platser Mer allmän platsmark God belysning Befolkade platser Multifunktionella ytor	Estetiska byggnader Befolkat med barn God skötsel Lägre byggnader Lägre hastighet Tydlig separering av trafik Fartgupp Upphöjda övergångsställen Broar Trafikljus och ljudsignaler Stoppskyltar Färg som visuell signal
Miljöerbjudanden: <i>Kvalitéer som bidrar till att barn <u>Vill</u> röra sig själv i staden.</i>	Se gatan som en livsmiljö Tillfälliga platser för lek Konstinstallationer Grönska Upplevelserikt	Utrymme för rörelse Konstinstallationer Skillnader i markbeläggning Inspirationsmoment Ljusinstallationer Grönska Färginstallationer Utrymme för lek Avgränsningar för lek

6.10 ILLUSTRATIONER AV BARNVÄNLIGA GATURUM

Följande illustrationer är en representation av hur perspektiven kan tolkas och är inte en definitiv sanning. Först illustreras ett orört gaturum, likt det stråk som Gatulabba ska göra mer barnvänligt (se figur 25), i figur 26 presenteras praktikernas barnperspektiv på ett barnvänligt gaturum, i figur 27 presenteras barnens perspektiv av ett barnvänligt gaturum och sist i figur 28 är en sammanställning av de båda perspektiven som föreställer en gemensam målbild av ett barnvänligt gaturum. Illustrationerna synliggör hur de två perspektiven liknar varandra, skiljer sig åt men viktigast av allt kompletterar varandra.

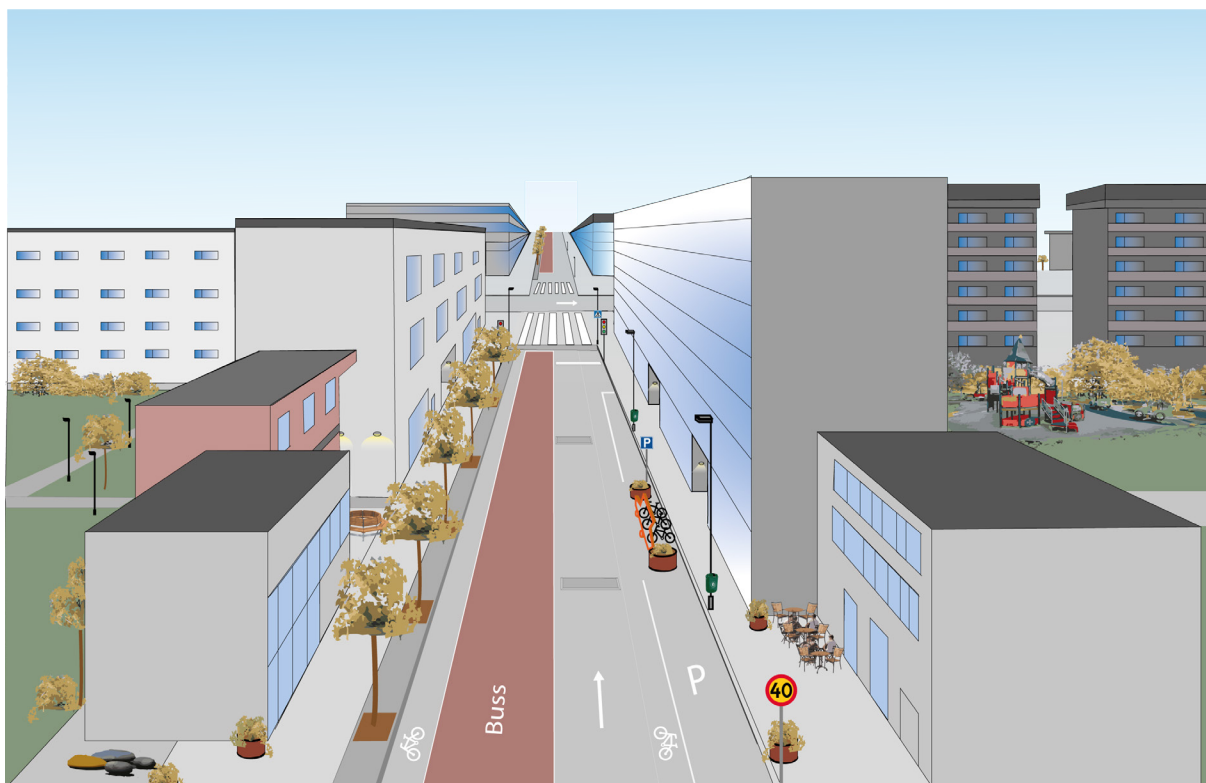
INGEN GESTALTNING



Figur 25. En illustration av ett urbant gaturum där inga åtgärder har gjorts för att öka barnvänligheten. Detta har vi med för att visa kontrasterna till vår tolkning av praktikernas gestaltning och barnens gestaltning.

EN REPRESENTATION AV PRAKTIKERNAS GESTALTNING - BARNPERSPEKTIVET

I figur 26 representeras praktikernas barnperspektiv på ett barnvänligt gaturum. Praktikernas barnperspektiv på barnvänliga gaturum är inriktat på säker mobilitet, där barnen ska kunna vistas utan att blandas med övrig trafik (se tabell 3). Fordonstrafiken är kraftigt reducerad och kollektivtrafik adderas för att öka tillgängligheten i staden. Praktikerna önskar en finmaskighet i stadsstrukturen som på olika sätt genererar trygghet då avstånden kortas ner och fler valbara stråk tillgängliggörs för att medborgarna ska utefter ens egen förmåga kunna välja olika vägar. Det finns inslag av miljöerbjudanden men i en begränsad skala och visuellt är de inte speciellt synliga.



Figur 26. En illustration av ett urbant gaturum där åtgärder har gjorts enligt barnperspektivet för att öka barnvänligheten. Den är enligt en representation av de kvaliteter som praktikerna menar är viktiga i ett barnvänligt urbant gaturum.

EN REPRESENTATION AV BARNENS GESTALTNING - BARNETS PERSPEKTIV

Barnens perspektiv på barnvänliga gaturum är också inriktad på säker mobilitet, genom färgglada inslag i miljön som fungerar som miljöerbjudanden för att barnens närvaro i gaturummet tydligt ska synas (se tabell 3). Deras säkerhetsåtgärder för att öka rörelsefriheten fungerar till stor del även som miljöerbjudanden, genom bland annat färgglada inslag i gaturummet eller blomsterlådor som separerar cykeltrafiken från fotgängarna. Cykeln tycks vara det främsta hotet när barnen vistas i gaturummet, i de olika workshoparna utesluter de inte bilen som ett hot, men de talar sällan om den. Det skulle kunna bero på att barnen är separerade från motorfordon när de går på trottoaren, men vid övergångsställena när de behöver korsa gatan, uttrycker barnen bilen och dess förare som ett stort orosmoment. Barnen föreslår även miljöerbjudanden som har syftet att locka till lek och rörelse, vilket i deras värld innebär tyg runt träden och roliga inslag i den byggda miljön som ballongbänk och stora målningar på fasaden. De ville även dekorera blomlådorna med målningar samt ljus- och konstinstallationer (se figur 27).



Figur 27. En illustration av ett urbant gaturum där åtgärder enligt barnets perspektiv har gjorts för att öka barnvänligheten. Den är enligt en representation av de kvaliteter som barnen menar är viktiga i ett barnvänligt urbant gaturum.

EN REPRESENTATION AV DET KOMBINERADE GATURUMMET

I det kombinerade gaturummet, där både barnperspektivet och barnets perspektiv ryms är säkerhetsåtgärderna visuellt synliga och det finns miljöerbjudanden som lockar till aktivitet och rörelse för både vuxna och barn. I ett sådant barnvänligt gaturum är barnen skyddade från fara och inte från samhället, medan de utvecklas till självständiga individer. Detta barnvänliga gaturum skulle kunna bidra till barns ökade och självständiga rörelsefrihet i urbana miljöer enligt studiens barnperspektiv och barns perspektiv. Det är ett gaturum för många olika åldrar men framför allt ett roligare gaturum att gå genom, vistas och träffa nya människor i. Ett sådant gaturum kan högst troligen inte hindra *mål 11: hållbara städer och samhällen* eller *mål 10: jämlika städer*. Men även ur de tre hållbarhetsperspektiven möter ett mer barnvänligt gaturum ett socialt perspektiv när det blir en mötesplats. Det ekologiska perspektivet möts när gaturummet fylls av grönska, dagvattenhantering, fler fotgängare och minskad fordonstrafik. Det ekonomiska perspektivet möts när vi får en bättre folkhälsa och de socioekonomiska konsekvenserna av att barns utveckling hämmas, kan motverkas genom ökad rörelsefrihet och främjar en stad där medborgarna växer upp till goda medborgare vilka kan ta hand om sig själva men också miljön. Detta avlastar staden på ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv (se figur 28) och skulle även kunna vara representativt för barnrättsperspektivet.



Figur 28. En illustration av ett urbant gaturum där åtgärder gjorts enligt barnperspektivet och barns perspektiv, för att öka barnvänligheten. Det är en representation av de kvaliteter som praktiker och barnen menar är viktiga i ett barnvänligt urbant gaturum och det är detta kombinerade som har alla kvaliteter och de rätta förutsättningar för att öka barns rörelsefrihet i den täta staden.

7. DISKUSSION

Genom det empiriska materialet fann vi gemensamma teman, detta gjordes inom ramen av studiens forskningsfrågor *vilka behov ska tillgodoses för att ett urbant gaturum ska vara barnvänligt enligt barn och praktiker?* och *vilka kvaliteter framhävs som viktiga för att skapa ett barnvänligt gaturum av barn respektive praktiker?* Dessa teman skapade diskussionens rubriker, vilka bildar en förståelse kring utmaningen i att gestalta barnvänliga gaturum, för att främja barns rörelsefrihet i urbana miljöer.

7.1 STYRNING OCH PROCESS

Inom stadsplanering verkar barn betraktas främst som en enskild intressegrupp i planeringen av miljöer särskilt riktade mot barn. I praktiken innebär detta att utanför dessa miljöer konkurrerar barnen med andra intressen som till exempel cykelbanor, kollektivtrafik, grönska eller beställarens krav och då dessa oftast väger tyngre så marginaliseras barnen i planeringen, om det inte handlar om den typen av miljöer som beskrivs är barnets närmiljö. När beställaren ger lite tid åt ett projekt med många olika intressen att ta hänsyn till samt har en vision om att skapa multifunktionella gaturum, då tvingas praktikerna att ta ställning och i just gaturummet



hamnar barnen inte i fokus. Praktikerna avgör delvis, beroende på beställaren, vilka miljöer som är barnets närmiljö. I studien visade det sig handla om skolmiljöer, lekplatser, parker och torg, där barn ofta befinner sig eller skulle kunna vistas, platser som är avsedda för barn och utsedda av vuxna. Barnkonventionen verkar ha planerat ett frö hos de som arbetar inom stadsutveckling, vilket har gett barn i samhället en röst i syfte att barnets bästa ska tillgodoses. Men, då det verkar förutsättas att barn inte rör sig på alla platser, så anses det inte heller behövas uppfylla artikel 3: *Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa* (UNICEF Sverige, 2018). Det innebär att det kan tas mindre hänsyn till barnperspektivet och barnets perspektiv i planeringsprocesser utanför de miljöer som anses vara avsedda för barn. Praktikernas utmaning att gestalta ett barnvänligt gaturum ur barnets perspektiv hindras av intressekonflikter mellan många

olika intressen. Eftersom andra intressen ofta väger tyngre är det de som får gå före, oavsett vad personen bakom yrkesrollen tycker.

Det anses vara givande, av praktikerna, när barnen får dela sina tankar i processen och det finns även utrymme för dem att föra denna dialog. Men eftersom inkluderingen bygger på en föreställning av att barn inte rör sig på alla platser, så inkluderas de inte heller. Marginaliseringen av barnen sker, även om praktikerna uttryckligen inte vill det. Praktikerna beskriver att de tycker det är viktigt att prata med barn och att det alltid ger mer än man tror, men att tiden i ett projekt eller beställarens efterfrågan inte matchar denna beskrivning. Detta kan ställas mot Lodén et als. (2018) problematik angående maktrelation mellan vuxna och barn, när vuxna bestämmer över när det är lämpligt att delta eller inte. För att följa en hållbar samhällsutveckling är det därför viktigt att frågor om barnperspektivet och barnets egna perspektiv kommer från beställaren eller genom styrdokument, så att alla får en gemensam målbild och praktikerna får utöva sin kunskap.

Studien visade att barn har god förmåga att förstå sina egna behov samt de svagheter som finns i deras omgivning. De kan skapa sina egna miljöer om vuxna tar vara på deras kompetens vilket Horelli (2007), Kyttä (2002) och Pramling et al. (2011) också beskriver. Detta märktes vid vår observation av barnen i Gatulabba, där deras förmåga att förstå sin omgivning var god och väldigt intressant att få ta del av. Dessutom visade det sig att barnens tankar om barnvänlig bebyggd miljö liknade praktikernas. Mycket av den forskning som vi fann om barnvänlig bebyggd miljö bygger till stor del på miljöer där barn redan vistas och vikten av att barn inkluderas i gestaltningen av dessa. Detta speglas även i barnkonventionens benämning att barnperspektivet ska träda in *vid alla beslut som rör barn* eller *Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet*. Även Boverket (2015) lyfter vikten av att inkludera barnets perspektiv i sin fysiska närmiljö. Stråket som Gatulabba undersöker är också det i barnens närmiljö och är ett så kallat skolstråk. Men gaturummet, vändzonen och cykelstråket, som fokus i denna studie delvis ligger på är inte anpassade för barn i nuläget. Detta var därför en intressant plats att undersöka för att kunna bidra med kunskap till forskningen om en utforskad yta i staden. Barn bör dock inkluderas i miljöer, vilka inte har ett särskilt fokus på barn, främst för att de har förmågan att förstå sin omgivning men också för att de är kompetenta individer som kan komma med information och innovativa idéer. Barnkonventionen ger barnen rätt att få vara delaktiga i sina processer, men inte på samma sätt i övriga planeringsprocesser, beroende på vuxnas tolkning. Som Lodén et als (2018) också påstår så är det tydligt att barnkonventionen kan tolkas som ett barnperspektiv.

Barn är ännu inte helt legitimerade inom planeringsprocessen, även om de är kapabla till att vara med i en design och dialog process, åtminstone i detta sammanhang. Vår studie om att få fram viktiga kvaliteter i ett barnvänligt gaturum utifrån praktikers barnperspektiv och barns perspektiv, skulle kunna ligga till grund för ett argument i en hållbar stadsutveckling. Studien visar att barnen kan och bör delta i processer, på samma villkor som praktikerna. Därmed håller vi med Lodén et al. (2018) om att det behövs en bättre förståelse för att barnperspektivet och barnets perspektiv

inte behöver stå emot varandra. I stället kan de olika perspektiven fungera som ett komplement till varandra.

Styrning och process samt beställarens åsikter och krav för att främja ett barnvänligt gaturum blir därmed viktigt, i princip avgörande för om de olika perspektiven kan få vara med i planeringsprocessen. För när beställaren trycker på den sociala hållbarheten, det vill säga de mjuka värdena i sina uppdrag, så återspeglas barnen ofta i projektet, menar praktikerna. När det är fallet så har organisationerna styrmedel eller modeller för sociala ytor, som de kan arbeta efter.

7.1.1 ATT KOMBINERA PERSPEKTIV OCH VARA ÖPPEN FÖR NYA IDÉER

De yngre barnens behov av lek och rörelse får inget tydligt genomslag i stadsplaneringen. Den multifunktionella platsen, där många intressen delar samma yta, skapas efter gemene mans behov vilket även bidrar till intressekonflikter. Platserna fungerar oftast bra för äldre barn att använda och många av de funktioner som en multifunktionell plats har, främjar trygghet menar praktikerna. Men detta kommer i konflikt med barnens tankar om otrygga och trygga platser. Barnen uttryckte att de känner otrygghet när de delar en plats med äldre barn, men att de gärna delar den med jämnåriga barn. Vuxna behöver därför erkänna barn i olika åldrar som viktiga sociala aktörer som kan bidra med sin kunskap för en hållbar samhällsutveckling, både enligt litteraturstudien och den mikroetnografiska studien. Detta för att förstå olika konflikter och hur dessa kan överbryggas. Detta skulle kunna visa på att barnkonventionen behöver specificeras utifrån ett tydligare åldersperspektiv för att praktiker inte ska behöva ta ställning till vad barns förmåga är eller inte är, som beskrivs i artikel 12: *Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad* (UNICEF Sverige, 2018). Även om barns mognad också är individuell kan det innebära att åldersperspektivet blir otillräckligt, men det kan främja barnperspektivets syfte.

Barns perspektiv kompletterar barnperspektivet bra i arbetet för ett mer barnvänligt gaturum, med syfte att öka deras rörelsefrihet. Barnens åsikter om estetik och färg kompletterar praktikern då de oftast begränsar miljöerbjudanden till element av grönska. En mer färgglad färgskala verkar ge barnen en tryggare och roligare upplevelse av gaturummet. Barnens reflektion samt omtanke om byggnadernas estetiska och om de utstrålade negativ energi är ett viktigt element att hantera i en barnvänlig bebyggd miljö. Det repetitiva och förutbestämda gaturummet som vi är vana vid, är tråkigt, menar barnen. Förslagen ökar dock inte barnets rörelsefrihet på ett direkt sätt, det är en komplex fråga som även beror på säkerhet och trygghet.

Barn uppfattar och använder miljön på olika sätt beroende på egenskaper som sociala och fysiska behov samt om deras personliga avsikter matchar platsens funktion (Johansson et al., 2020; Kytä, 2004). En miljöns användargrupp kan därför inte vara så enkel att definiera eller gruppera som exempel en fotgängare eller cyklist. Även om barn skulle ses som en fokusgrupp, är barn en komplex

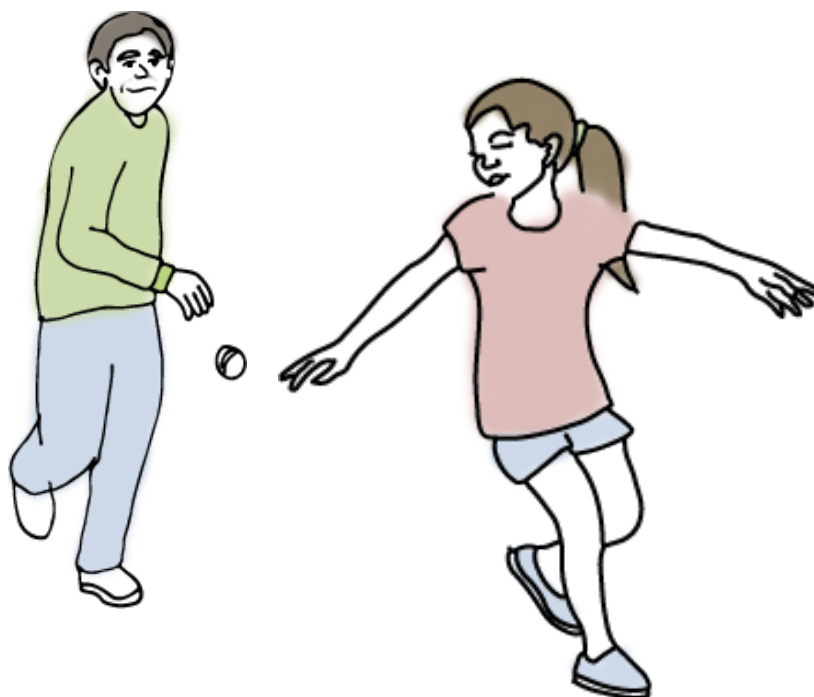
individ som skiljer sig beroende på deras ålder men också bakgrund. Praktikerna visade förståelse för de olika åldrarna men det är viktigt att barn blir förstådda som viktiga enskilda aktörer och inte utnyttjas för att vara en anpassningsbar grupp i samhället, vilket det tyvärr verkar som om barnen generellt är. Detta visade sig bland annat i en spegling av den byggda miljön, vilken signalerar till barnen att de ska begränsa sina rörelser. En rörelse som är så viktig för barns utveckling.

7.2 BARNNS BEHOV AV RÖRELSE

När praktikerna talar om barns rörelsefrihet i ett barnvänligt urbant gaturum sammankopplas detta med att barnen ska ges rätt förutsättningar för att kunna förflytta sig i det. De menar då att uppgiften är att göra gaturummet säkert för barnen, eller egentligen fotgängarna som barnen grupperas med. Säkerhet som visade sig bara vara en kombination av många faktorer som påverkar barnets rörelse. Utöver säkerhet är design, upplevelserika miljöer och tillgänglighet också viktigt som Beckman (2018), Villanueva et al. (2016), Broberg et al. (2013), Johansson et al., (2020) och Wales et al. (2021) beskriver. Dessa faktorer har praktikerna förståelse för i miljöer skapade och anpassade för barn, men hamnar i bakgrunden i gaturummet då barnen inte är i fokus. Ett barnvänligt gaturum verkar enligt studien ha fokus på att säkra barns rörelse men inte deras rätt till lek och vi menar att båda faktiskt kan och bör kombineras.

Barnen i studien reflekterade inte mycket över att de inte kunde röra sig självständigt i gaturummet, vilket kan bero på att de flesta ännu inte har någon rörelsefrihet i gatumiljön. Barnen kopplade ett barnvänligt gaturum till ett säkert sådant, där de har stor respekt för trafikens faror, vilka begränsar dem. Detta stämmer säkerligen överens med att beroende på hur barnen upplever platsen styr det deras förmåga och vilja, att röra sig där (Johansson et al., 2020). En positiv känsla för både samhället i stort men också den lilla platsen är viktigt för att öka barnens rörelsefrihet, därför är säkerhet en viktig kvalitet för att öka barnvänligheten i ett urbant gaturum.

Praktikerna har en god uppfattning om att barnets rörelse, i leken så väl som i förflyttningen, är viktig för barnens utveckling. Men de särskiljer på de olika typerna av rörelse och hur dessa passar in i ett barnvänligt gaturum. Den faktiska leken ser praktikern inte ett gaturum som lämpligt för, utan leken ska vara reserverad till lämpliga platser. Det var dock tydligt att barnen i studien kände samma om leken. Gaturummet, menar praktikerna, är en transportsträcka där det tolkas som att barnets fysiska och kognitiva förmåga hindrar dem från att använda det på "rätt sätt". För att barnen ska kunna ta sig till platserna riktade till barn måste gaturummen vara säkra likt det Deluka-Tibljaš, et al. (2022), Gummesson (2005) och Wang et al. (2021) beskriver och hur ska detta gå om vi fortsätter planera för den platsspecifika leken? Det är särskilt viktigt att säkerställa att barns brist på impulskontroll inte innebär någon fara för dem (Lee et al., 2018). Det tycks då glömmas bort att rörelsefrihet också främjar barns utveckling och kognitiva förmåga och därför hämmas



barnens utvecklingen med detta tankesätt (Johansson et al., 2020; Kytta, 2004; Loebach & Gilliland, 2016; Nordström, 2014; Stanley et al., 2017). När barnen skyddas från faror skyddas de också från samhället, vilket skapar ett utanförskap.

Gaturum som inte lockade barnen till, vad vi kallar, den lilla leken men inte heller den stora leken, var gaturum utan några miljöerbjudanden. Där skedde inte den spontana rörelse som praktikerna och barnen oroade sig för. Säkerheten kan därför tyckas vara överflödig i miljöer utan miljöerbjudanden som lockar barnen till aktivitet och rörelse. Forskning visar att säkra gaturum minskar risken för olyckor (Faskunger, 2008), så vi menar inte att de inte ska satsa på säkra gaturum. Praktikerna behöver dock tänka om och i stället tänka att säkra gaturum skapas för att barn ska kunna röra sig i dem. Att barnen ska skyddas från samhället går emot Johansson et al. (2020), Kytta (2004), Loebach & Gilliland (2016) och Nordström (2014), tankar om rörelsefrihet, då barns fysiska och kognitiva förmåga utvecklas av att få röra sig fritt.

Eftersom att barns förståelse för sin omgivning ökar genom rörelsefrihet och skapar mer förståelse och kunskap, hamnar barns utvecklingen i en ond cirkel om vi inte vågar lita på barnets egen förmåga att lära genom en mer barnvänlig bebyggd miljö. Det märktes tydligt i studien att barnen som växt upp i den urbana miljöer har låg rörelsefrihet, kan inte läsa trafiken samt är väldigt avvaktande och rädda i gaturummet, särskilt när de ska korsa gator. Detta tankesätt kan föras vidare, till nästa generation, och generera i fler säkerhetsåtgärder när barnen inte tilläts att lära sig att uppfatta eller hantera situationer i gaturummet. Från Kytta's (2006) teori kan det därför se ut som att säkerhetstänket skapar ett *wasteland* med hög säkerhet men avskalade miljöer som i förlängningen skapar en *cell* då barnens både fysiska och kognitiva förmåga hämmas och rörelsefriheten blir begränsad oavsett.

7.3 TRYGGHET I EN TÄT STAD

Barnen reflekterade begränsat kring begreppet trygghet i gaturummet, vilket kan bero på barnens ålder samt att de sällan eller aldrig rör sig ute utan vuxet sällskap och har därför inte bildat dessa föreställningar över en plats. Tankar om bilens plats i gaturummet, områdets orienterbarhet, belysning etcetera är begränsade hos barnen. Aspekter som barnen tog upp var främst riktade till här och nu och andra faktorer som inte benämndes hade säkert kommit upp om det saknades, därför bör inte en plats definieras utifrån ett platsbesök. Om barnen gick förbi klotter, ovårdade platser, höga och uttryckslösa byggnader kunde det skapa negativa känslor hos dem. Dessa var även kvaliteter som praktikerna anser är viktiga i ett barnvänligt gaturum. Det är dock intressant, för Naturmolnets klottrade väggar kunde barnen uppfatta som röriga, trots att det var deras favoritplats. Detta innebär att platsens kontext är avgörande för hur barnen upplever platser och verkar vara starkt beroende av barnens platstillhörighet. Känslan om hur platsen och dess kontext upplevs som positiv eller negativ är även beroende av barnets ålder (Chawla, 1992; Stanley et al., 2017).

Vårdade och ovårdade platser menar Johansson et al. (2020), Stockholm (2016) och Malone (2013) att vårdade platser är viktiga för barns trygghetskänsla. Men yngre barn tenderar även att gilla en variation av skötta och ovårdade gröna strukturer (Jansson et al., 2016; Johansson et al., 2020). Genom barnen i studien blev det tydligt att i det urbana gaturummet, som saknar gröna strukturer, bör det dock vara mer välskött och vårdat för att ge ett positivt intryck. NACTO och GDCI (2019) beskrivning av att ovårdade platser i staden förknippas med låg användning och kan skapa ett otryggt intryck, stämmer på så sätt överens med studiens resultat. Resultatet kan vara ett tillskott i hur skötsel och vårdade- och ovårdade platser hänger samman i det barnvänliga gaturummet.

Praktikernas barnperspektiv är viktigt då de tänker på trygghetsaspekter mer än vad barnen gjorde. De ser olika sammanhang samt tidpunkter, som exempelvis Boverkets (2010) kategorier som siktlinjer, estetik i grönska, belysning, skydd och befolkningsgrad. Praktikerna lyfter de större perspektiven inom trygghetsaspekten i gaturummet likt Stadsbyggnadsförvaltningen (2019) samt Nordström (2014) och menar att Malmös stadsbyggnadsideal som förtätning och kvartersstad, skapar risker för den yngre befolkningen då det tar både platsmark och ger en ologisk infrastruktur. Studien bekräftar att byggnadstätheten kan skapa negativa känslor för barnen likt Broberg et al. (2013). Stanley et al. (2017) menar även att förtätningen påverkar barns möjligheter för att utvecklas genom att ständigt minska på barnens yta. Att skapa offentliga ytor där olika intressen konstant behöver mötas främjar inte ett barnvänligt gaturum, då det lämnar lite utrymme för barnen, menar praktikerna och är inte heller uppskattat av barnen då varierande åldrar uppfattades som otryggt i detta fall.

Från barnens perspektiv så var trängsel skrämmande, vilket är den täta stadens styrka att kunna samla många människor på liten yta, men är också en nackdel. Speciellt otryggt grupperingar av äldre barn eller vuxna, menar barnen. Barnen uppskattade dock befolkning i form av jämnåriga barn. Otrygghet gav sig även uttryck i att barnen reagerade på den byggda miljön där exempelvis höga byggnader skapade ett obehag. Praktikerna kompletterar barnens oro då de också tog upp vikten av att gatusektionen bör vara i rätt skala, i förhållande till byggnadshöjden. Kyttä (2013) beskriver att tätheten kan generera fler miljöerbjudanden men att strukturen kan ge upphov till begränsad rörelsefrihet. Det liknar det som praktikerna menade att urban förtätning och kvarterstaden skapar, vilket är långa avstånd med få vägval och att detta hindrar barns rörelsefrihet. Broberg et al. (2013) menar också att staden är viktig och kan erbjuda barn mycket, men de når den inte självständigt. Praktikerna föreslår därför en finmaskighet i stadsstrukturen där det ska finnas flera vägar för att personer ska kunna välja det tryggaste stråket, utifrån sina egna förutsättningar. Detta skulle kunna innebära att de barn som inte får cykla eller gå själva till skolan möjligtvis skulle få det om stråken blev fler och tryggare. Det finns därmed kunskap och förståelse för hur barns rörelsefrihet kan främjas av ett barnvänligt gaturum eller barnvänlig bebyggd miljö på den strategiska nivån av planeringen. Men en finmaskig gatustruktur, är en trygghetsåtgärd om barnen har rörelsefrihet och förståelse för att faktiskt orientera sig i staden. I Lynchs (1960) teori om *wayfinding* är stråk en viktig utgångspunkt för medborgares orienterbarhet. Men teorin bygger även på att stråken följer olika strukturer, delas upp av tydliga gränser, vägleds av landmärken och leder till noder i staden vilket inte framkom under intervjuerna.

7.4 SÄKERHET FRÄMJAR RÖRELSEFRIHET

När barnen pratade om trygghet var det ofta kopplat till säkerhet, men också till trafiken som var en av de största barriärerna för barnens rörelsefrihet. Hur säkerheten skulle bli tillämpad eller gestaltad i det barnvänliga gaturummet från barnens perspektiv var olikt praktikernas, men syftet var detsamma, vilket var intressant med tanke på barnens låga ålder. Den viktigaste aspekten i gaturummet var för barnen, likt Kyttäs (2004) beskrivning att separera all trafik där cykeln utgjorde det största orosmomentet. Detta anmärkte även praktikerna som ett växande problem då cykeltrafiken på sistone både fått en högre fart och bredare front med exempelvis elcyklar, lådcyklar och elsparkcyklar.

Barnen behov av ett säkert gaturum för att våga röra sig och leka i det kompletteras av praktikernas synsätt på att säkra gaturum är en viktig kvalitet för att öka barnvänligheten. Barnen oroade sig för sin egen rörelse och den ”stora leken” som kännetecknas av medvetna rörelser, menar de är olämplig i gaturummet då barnen lättare förlorade kontrollen över sig själva i dessa rörelser. Chawla (1992), Horelli (2007) Veitch et al. (2017) och Wales et al. (2021) beskrivning av att barn

utöver rörelsefrihet också vill vara trygg på platsen. I det här avseendet vill barnen bli skyddade från faror när de befinner sig i gaturummet, vilket kan skapa trygghet i att de kan röra sig fritt. De spontana, trygga och fria rörelser visade sig genom barnen på Naturmolnet som även var deras favoritplats, trots dess placering i gaturummet (se figur 29). Denna positiva känsla är även viktig för att främja barns rörelsefrihet, och kan enligt Johansson et al. (2020) öka barns vilja att röra sig fritt.

Praktikerna beskriver att barn är mer i nuet där barn agerar här och nu, medan de själva har en helhetssyn och ett konsekvenstänk som behöver planera förebyggande för barns plötsliga agerande. I detta avseende menar praktikerna att de tänker på hur gaturummet ser ut i sin helhet och hur det kan te sig, exempelvis hur gatan ska gestaltas för att inte behöva korsa olämpliga stråk. Barnen visade sig ha en god förståelse för farorna i trafiken men att de inte riktigt kan hantera dem. Därför hindrar farorna deras rörelsefrihet i gaturummet. Illustrationerna visar hur barnen uppskattade tydliga strukturer som skiljde färdriktningarna åt, som exempelvis annan markbeläggning eller objekt som skiljer banorna åt. Illustrationen visar också hur praktikerna gärna skapar denna struktur genom deras gestaltning av ett barnvänligt gaturum. Där de med tydligt avskilda transportleder separerar fotgängare och cykel med en fredad zon, i detta fall en trädallé, som dessutom ger ett estetiskt uttryck i form av växtlighet vilket uppskattas.

Barnens efterfrågan på säkerhet verkar grundas i deras oerfarenhet av att röra sig på egen hand, utan en vuxen. Detta kan bero på barnens unga ålder i studien, men också på deras begränsade rörelsefrihet där endast ett av sju barn fick gå ensam till skolan utan förälder. Skolvägarna som dessutom är, enligt praktikerna och Malmö stads (2016) trafik- och mobilitetsplan, en prioritering



Figur 29. Naturmolnet. Plankarta som visar att Naturmolnet ligger mitt i en ganska trafikerade korsning och trots detta fungerar platsen bra och barnen ser det som en av sina favoritplatser längs stråket. © Bearbetad från OpenStreetMaps bidragsgivare (2022) (CC BY-SA 2.0)

då detta är miljöer där barn faktiskt rör sig verkar det ändå inte öka barnens rörelsefrihet. Resultatet är en indikator på att den byggda miljön inte är barnvänlig runt Kastanjeskolan i Malmö, i dagsläget.

Enligt Kyttä (2002, 2004, 2006) behöver barn inte bara rörelsefrihet och en trygg och säker miljö att röra sig i utan också miljöerbjudanden som tillåter dem att röra sig samt utvecklas i alla miljöer. Gaturummet är viktigt i barnens livsmiljö då de vid förflyttningar spenderar mycket av sin tid där. Många av barnen cyklade till skolan med följe av en vuxen, vilket innebär att deras fysiska aktivitet inte minskat trots en tätare stad och icke barnvänliga gaturum. Föräldrars välvilja att ge barnen skjuts med bil, som Gill (2020), Joelsson och Syrjäpalo (2021) samt Loebach och Gilliland (2016) är oroad för, ger inte ett tydligt genomslag i denna studie, även om vi inte undersökt orsaken. Dock bygger forskningens slutsats på att det blir allt längre avstånd till aktiviteter, därav skjutsar föräldrarna barnen. Men i detta fall är skolorna oftast i närheten av ens bostad, vilket säger ännu mer om att gaturummen inte är barnvänliga om barnen inte får lov att cykla det korta avståndet ensam.

Barnen har en uppfattning om vad en "lämplig rörelse" i gaturummet är, vilket vi under studien oftast tolkade som om de begränsade sina rörelser när de färdades i det klassiska gaturummet med strikta strukturer som en väg, två trottoarer och byggnadskroppar som väggar. Den öppna ytan vid vändzonen innebar dock att barnen inte längre kunde begränsa sin spontana rörelse utan bidrog till att de rörde sig mer fritt, trots att de var väl införstådda med att den kunde innebära fara. Detta stämmer överens med praktikerns oro över barnets bristande impuls kontroll särskilt kopplat till lek (Lee et al., 2018), det vill säga den stora leken, då den öppna miljön lockar till rörelse vilket gaturummet längs stråket inte gjorde.

Miljöer behöver skapas i staden som ökar yngre barns rörelsefrihet och förmåga att utvecklas som en egen individ, för att de ska lära sig att uppfatta, utnyttja och forma platser (Kyttä, 2004). Både barnperspektivet och barnets perspektiv behöver alltså representeras i planeringen av våra städer, det menar Björklid (2010) och även vi. Men först måste förståelsen för en barnvänlig bebyggd miljö skapas inom planeringssektorn och hur dessa kan se ut. Illustrationerna, figur 26 och 27, kan med sitt visuella budskap till viss del förmedla detta.

7.4.1 BILENS PLATS I GATURUMMET

Barnen uttryckte en viss oro över bilen tydligast när de skulle korsa gatan. Det finns en skräck för kollision när de ska korsa gatan och barnen uttryckte att övergångsställena var röriga. I det här sammanhanget ansåg barnen att broar var en lösning för att komma bort från bilen och korsa gatan utan att oroa sig för andra fordon. Här är praktikernas tankar om trygghet viktiga på grund av barnens ålder och oerfarenhet av att röra sig ensam i olika sammanhang. Praktikerna, liksom Trafikverket (2015), menar att en bro under, som över kan upplevas otrygg under vissa förhållande, och återigen

kopplar praktikerna till finmaskigheten med alternativa vägar som behöver finnas i ett barnvänligt gaturum. Barnen verkar ha accepterat bilen som en norm i samhället, då de har svårare att räkna bort bilen från gatusektionen och verkar ha anpassat sig efter bilens förutsättningar. Det kan vara anledningen till att barnen ser parkeringsplatser som viktiga att finnas kvar i omgestaltningen av vändzonen. Eller så är det en spegling av oro för problematik som barnen uppfattar att vuxna har och därför blir det en verklighet i deras värld. Praktikerna tänker i detta fall annorlunda, som till skillnad från barnen är de inte låsta i en process, vilket innebär svårigheter för barnen att tänka nytt och fritt.

Praktikerna tar gärna bort mark avsatt för bilen för att öka barnvänligheten som exempelvis kantstensparkeringar och vägfiler, för att skapa mer yta för annat. I den finmaskiga staden ska det finnas vägar där bilen inte har tillgång. Detta föreslogs även av barnen, men att det skulle göras omständigare för bilen att nå samma mål. Barnen verkar därmed kunna sätta sig in i situationer som de försöker hantera utifrån deras egen erfarenhet, men också förståelsen av deras behov i trafiksituationer. Det visar sig också genom deras gestaltungsförslag på Gatulabba, på hur de placerade miljöerbjudanden längs stråket på platser där barnen avskärmades från trafiken eller på ett enkelt sätt kunde avskärma sig från den. Barnen är så präglade av hur ett gaturum ser ut enligt dagens normer i den täta staden, att de inte ens föreslog att ta bort bilen från gaturummet. Detta gör det mer brådskande att skapa barnvänliga gaturum för att uppnå Regeringskansliets (2018) nationella hållbarhetsmål, och för att få en gemensam syn på fenomenet och satsa på en långsiktig hållbar samhällsutveckling.

Både praktikerna och barnen menar att lägre hastighet bör tillämpas i ett barnvänligt gaturum, vilket stämmer överens med forskningen (Faskunger, 2008; Gummesson, 2005; Hagel et al., 2019; Howard, 2010; Johansson & Leden, 2008; Lee et al., 2018). Från praktikernas och barnens synvinkel var det viktigt med funktioner för att säkerställa den sänkta hastigheten som upphöjda övergångsställen. Detta räckte dock inte från barnens synpunkt utan även övergångsställena som var upphöjda med avvikande markbeläggning uppfattades fortfarande som röriga och farliga. Barnen vill ha hög orienterbarhet i gaturummet och ville gärna se att övergångsställen var utrustade med innovationer för att säkerställa att de syntes och de själva visste när och var de skulle stanna. Detta går i linje med Krysiak (2020) iakttagelser som menar att små och enkla innovationer kan göra stor nytta för barnvänligheten i staden. Barnen vill bli guidade till en trygg och säker rörelse genom gaturummet, men menar samtidigt att det inte säkerheten som får dem att vilja röra på sig, eller aktivera sig. Barnen menar att en säker och avskalad väg är tråkig.

7.5 VAD ÄR LEK?

Hur säkert gaturummet än blir enligt praktikernas vision av ett barnvänligt gaturum, så uttrycker barnen ett behov av att även ha miljöerbjudanden som lockar dem till aktivitet och rörelse. Även om säkerhet är en viktig faktor i en barnvänlig bebyggd miljö både av praktikerna och barnen, behövs en varierande miljö med miljöerbjudanden som kan locka barnen. Detta för att öka deras vilja att vara ute samt vilja att röra sig mer, vilket inom tid kan bidra till ökad rörelsefrihet.

Barnets rörelse begränsas av ett oinspirerande gaturum. Även om det inte kan dras några slutsatser utifrån det, är det värt att fundera på om det finns någon vits med att säkerställa gaturum där barn ska kunna gå och röra sig när barnens rörelse begränsas av den byggda miljön i sig. En helt oinspirerande gatumiljö är tråkig nog för att begränsa deras rörelse, vilket borde vara det mest säkra ur ett barnperspektiv. Men då har vi inte lyckats att skydda barnen från fara, utan avskärmat dem från samhället. Den nutida planeringen kan tolkas vara motsatsen till vad Björklid (2010) och Horelli (2007) menar att syftet med säkerheten är, där barnen ska kunna utforska och upptäcka staden på ett säkert sätt. Stadens gaturum skulle kunna öka barnvänligheten genom en mer inspirerande och säker plats, men för barnen är det avgörande att det blir så för deras individuella utveckling. Det borde även ligga i stadens intresse för att uppnå barnkonventionens artikel 31: barns rätt till lek, vila och fritid. Barnens tankar och idéer bidrar till det som praktikerna missar i planeringen, trots deras välvilja att öka barns rörelsefrihet.

Barnen reflekterade inte över att deras spontana rörelse var lek och praktikerna pratade om den lilla leken utifrån rädsla att en olycka kan ske när och om den lille leken ges utrymme i gaturummet. Barnperspektivet på den lilla leken är såklart inte fel då vuxna ska skydda barnen (Wales et al., 2021), men i avseendet att de ska kunna vara barn. Från barnets perspektiv är att använda sig av miljöerbjudanden som att balansera, hoppa över en sten eller slå på en buske en spontan rörelse som bara händer. Detta kan innebära att den lilla leken helt enkelt är en så stor del av ett barns naturliga och omedvetna rörelse, som den byggda miljön begränsar. Jansson (2010) beskriver att barn uppskattar lekmiljöer som är mer spännande och riskfyllda men i Janssons studie kopplas det till gröna strukturer. Vår studie på ett barnvänligt gaturum bevisar motsatsen till riskfyllt både från praktikernas barnperspektiv och barnens perspektiv på grund av trafiksituationen i gaturummet som barnen och vuxna är oroliga för. Däremot efterlyser barnen vikten av ett spännande gaturum. Kontexten för ett barnvänligt gaturum är återigen helt avgörande för hur det ska gestaltas. Om praktikerna får större förståelse för barns rörelse, men också deras förmåga att bedöma en situation, så kan den lilla leken i en mindre skala också få synas fysiskt i gaturummet.

Förståelsen för barnets rörelse behöver i planeringen ses utifrån både ett barnperspektiv och barnets

perspektiv. Det kan annars bli svårt att uppnå barnkonventionens syfte och Agenda 2030s mål 10 om att minska ojämlikheterna i våra städer. Det finns fler mål och artiklar som blir svårt att nå utan fler barnvänliga gaturum i urbana miljöer som exempelvis mål 11: Hållbara städer och samhällen. Synen på att barns behov är som gemene man, det vill säga fotgängare, är enligt studien helt ologiskt. Ett barns rörelse är inte likt en vuxen rörelse, då våra behov skiljer sig. Barnen upplever avstånd på andra sätt än vuxna och för att främja rörelsefrihet i urbana miljöer, är gaturummet en viktig aspekt att tänka om kring. Idag är staden en arena för 40% av alla världens barn, vilket är en siffra som förväntas öka (Joelsson & Syrjäpalo, 2021). Alla dessa barn förtjänar att ha tillgång till staden. För att de ska få det behöver barn ses som en enskild grupp men hänsyn till barns olika åldrar och behov behöver få utrymme i planeringen.

Ett barnvänligt gaturum verkar vara ett utforskat begreppet, vilket är nytt för både praktikerna och barnen. Referensobjekten visar att det finns en mer aktiv arbetsprocess för att främja barns rörelsefrihet i andra delar av världen, på platser som inte är särskilt avsedda för barn. Där städerna på ett enkelt sätt använder miljöerbjudanden för att öka säkerheten för barn. I Nederländerna har de brutit planeringsnormen som företräder den fordonsdominerade strukturen, för att i stället fokusera på barnen och leken. De vågade bryta den norm som Kyttä (2004) beskrev fanns för 20 år sedan, vilken innebar en hög risk att många av de miljöer som formar dagens stad hindrar barns rörelsefrihet och att staden kan bli en föreställning av något normalt. Det verkar som att denna norm har blivit en föreställning av ett barnvänligt gaturum i en svensk kontext, där lek och rörelse inte längre får ta plats.

Den stora leken som kopplas till fysiska objekt som klätterställningar, gungor och rutschkanor ska varken enligt praktikerna ta plats i ett barnvänligt gaturum eller enligt barnen i studien ta plats längs stråket de arbetar med, på grund av oro för barnens impuls kontroll. För att öka barnvänligheten i ett urbant gaturum behöver det istället gestaltas så att den lilla leken får plats. Barnen behöver det för att vilja gå och röra sig mer, vilket samhället tjänar på i förlängningen ur ett hållbarhetsperspektiv, då de kan utvecklas till goda medborgare genom rörelsefrihetens goda effekter (Altman & Low, 1992; Mårtensson & Nordström, 2017; Stanley et al., 2017). Praktikernas yrkesroller inom organisationerna ger inte mycket utrymme för att den lilla leken ska kunna ske i gaturummet, vilket verkar bero på att barnen blir placerade i gruppen fotgängare samt att beställaren inte poängterar sociala frågor och mjuka värden. När barnkonventionen (UNICEF Sverige, 2018) specifikt anger att barnets bästa ska vara den vuxnas fokus när beslut som rör barnen fattas, så är det särskilt i de sammanhang leken blir ett alternativ. Men oftast på en avsedd och säker plats i anslutning till skola eller lekplats, eftersom dessa är platser som specifikt rör barn. Vi undersökte praktikernas yrkesroll och dess förmåga att introducera den stora leken i gaturummet och de menade då att de skulle kunna föreslå lekzoner i gaturummet, för att skapa en given plats för barnet. Men det är inte ett behov barnen har utifrån deras egna tankar och idéer, som de har vid studiens tidpunkt. Det kan dock diskuteras om det är utifrån barnens rädsla för trafiken eller normen att "så här är det och detta är ett gaturum till för", en norm som samhället bidrar till.

Barnen verkar ha svårt att förstå, att deras rörelse ofta är, just lek, det vill säga den lilla leken. Så hur ska praktikerna kunna förstå behovet av den om inte barnen gör det, eller kan sätta ord på den. Detta kan tala för den norm som stadsutvecklingen format där leken sker på en avsedd plats. För att öka barnvänligheten i ett urbant gaturum menar praktikerna att man borde skapa en upplevelserik och inspirerande miljö, som då kan bidra till den lilla leken och detta ger deras yrkesroll utrymme för. Enligt praktikerna kan detta innebära kvaliteter som mindre konstinstallationer, ett finmaskigt gaturum, mer allmän platsmark och grönska för att gaturummet ska vara mer barnvänligt och lekfullt men att det då måste vara säkert (se figur 26). Barnen kom med förslag på kvaliteter som på olika sätt gjorde gaturummet roligare som exempel mer färg till gaturummet, arbeta med tyger, stora konstinstallationer och ljusinstallationer som gör gaturummet finare, för att göra det mer barnvänligt (se figur 27). Praktikernas förslag på ett mer finmaskigt och grönt gaturum går väl ihop med att skapa utrymme för den lilla leken samt barnens förslag på miljöerbjudanden. Kvaliteterna verkar även stämma med både Malone (2013), NACTO och GDCI (2019) och de referensprojekten som beskriver att rekreation, lek och inspiration är minst lika viktigt som säkerhetsfrågan, i ett barnvänligt gaturum. Men i Sveriges planering med särskild inblick i Malmö är detta inte ett ideal som förespråkas i gaturummet, även om det likt Gills (2021) resonemang kan generera attraktivitet, välbefinnande och hållbarhet. Detta uppmärksammades av praktikerna som menar att Sveriges lagstiftningar gör det svårare att experimentera i gaturummen än vad som görs i exempelvis Berlin, där de är mer innovativa.



7.6 ETT BARNVÄNLIGT GATURUM RYMMER MÅNGA FLER

Ett orört gaturum är en miljö där barnet har låg rörelsefrihet samt inga eller få miljöerbjudanden. Praktikernas vision för att öka barnvänligheten i ett urbant gaturum, är att skapa rätta förutsättningar som ger barnen en hög nivå av rörelsefrihet vilket syns i illustrationen (se figur 26), men med få förslag på miljöerbjudanden. Detta innebär att det blir en miljö där barn har hög rörelsefrihet men får inte de rätta förutsättningar för att röra på sig eller vilja röra på sig, i skuggan av den miljön de befinner sig i (Kyttä, 2006). Oavsett hur fina lekplatser som finns skapade för barn, så hindras barnen av att gå dit på grund av orosmoment i gaturummet, då de till stor del leder fram till platsen avsedd för lek. Risker av att endast satsa på ökad rörelsefrihet genom säkerhet som en enskild bidragande faktor för mer barnvänliga gaturum, bidrar till mer marginalisering av barnen i urbana miljöer, då de inte längre syns i de offentliga rummet. När lek endast får uppstå på särskilt anvisade platser hindras barnen att utvecklas till självständiga medborgare, vilket talar emot en hållbar samhällsutveckling. Barnen uttrycker att det är tråkigt att gå i urbana gaturum, så som de till stor del gestaltas idag och om det varit mer barnvänligt hade de både gått- och velat gå mer.

Barnens vision av ett barnvänligt gaturum visade sig vara en kombination av hög rörelsefrihet, i form av ett säkert gaturum och miljöerbjudanden som lockar till rörelse och lek. De två perspektiven tillsammans innebär däremot att barnen ges många miljöerbjudanden som de kan utforska självständigt då de skyddas från faror men inte från samhället, vilket enligt Kyttä (2006) är den ideala sammansättningen av en byggd miljö. Det måste synas att barn rör sig för att öka barnvänligheten i gaturummet, då bilarna ser det och kan sakta ner, detta menar barnen är både en trygghets- och säkerhetsåtgärd. För att få ett mer barnvänligt gaturum handlar det om att våga bryta normer och detta gäller för alla som arbetar med stadsutveckling, men en särskild betoning på beställaren. Det behövs mer förståelse för att barns behov i olika åldrar särskiljer sig från vuxnas behov i ett gaturum och barnen kan inte kategoriseras tillsammans med alla fotgängare. Normen för hur en stad ska gestaltas, men främst i detta sammanhang gaturummet, behöver förändras då det signalerar att det endast är en plats för förflyttning.

Ett barnvänligt gaturum enligt Kyttäs teori kommer längre och längre ifrån att kunna förverkligas då barn och praktiker accepterar och normaliserar strukturerna i staden. Som Christensen och Mikkelsen (2008) skriver bör lek, men också rörelse, vara en utgångspunkt för att skapa barnvänliga miljöer. Leken är enligt Woolley (2007) starkt kopplad till barns utveckling då de genom den reflekterar över det som skett. Barn som nekas rätten till lek, nekas oftast rätten till reflektion och detta blir extra akut i de urbana miljöerna på grund av deras begränsade rörelsefrihet. Barn behöver inte hjälp att leka, men de behöver stöd av den byggda miljön (Senda, 1992). Det är en risk att när barnen väl får rörelsefrihet på grund av deras ålder så är de, enligt dem själva, för stora för

lek. Mindre fokus på bilen kan ändra normen och kanske kan bilfria centrum vara en start på att återge yta till andra grupper i samhället igen. Förhoppningsvis får vi en normbrytande förändring i Sverige, som innebär att vi vågar lägga mer tyngd på barns rätt till lek.

7.7 METODDISKUSSION

Vårt val av metod passade väl för att fylla studiens syfte och gav oss möjlighet till att komplettera varandra vilket skapade ett jämlikt och välfungerande samarbete mellan oss. Det som delades upp var transkriberingen av intervjuerna.

Att använda intervju som metod för att undersöka barnperspektivet på barnvänliga gaturum var tidseffektivt. Det gav oss också möjlighet att komplettera frågor i efterhand om det hade behövts, vilket vi inte behövde. Det finns en styrka i den semistrukturerade intervjumetoden som vi implementerade väl då vi följde Thomsson (2010) centrala utgångspunkt att ha ett tydligt mål med intervjuerna och formade intervjuguiden enligt teman från det teoretiska ramverket. Problematiken i att ha dessa tydliga teman kan vara att respondenten blir låst till de och får det svårt att reflektera fritt kring ämnet. Detta tycker vi dock att den semistrukturerade metoden överbryggade då det gav oss möjligheten att ha intervjuguiden som utgångspunkt men ställa de olika frågorna samt spontana frågor där de naturligt framkom i samtalet för att respondentens egna reflektioner utifrån sin arbetsroll skulle framkomma.

Genom att använda meningskoncentrering för att analysera intervjuerna så fick vi ut relevant data kopplat till studien på ett effektivt och korrekt sätt. Metoden var ett bra tillvägagångssätt för att verkligen förstå samt förhålla sig till uppsatsens syfte. De olika teman i meningskoncentreringen följde samma strukturer som intervjuguiden och blev därför ett bra och koncentrerat material. Analysen hjälpte oss att stryka överflödiga data och samla empirin för att bilda en gemensam utsaga. Nackdelen med meningskoncentrering är att saker som sägs mellan raderna kan försvinna när transkriberingen tematiseras, men under en tidsbegränsad studie sågs detta även som en fördel. Att vi fick möjlighet att intervjua personer inom olika sektioner och arbetsroller gav en bred förståelse av barnvänlighet i gaturummet, men det hade varit intressant att intervjua fler praktiker för att få syn på barnvänliga gaturum och en bredare bild av fenomenet. Men trots få respondenter så fick vi god förståelse för deras utmaning med att skapa barnvänliga gaturum och generellt tänkte de lika.

Att få möjligheten att genomföra en mikroetnografisk studie i projektet Gatulabba med Växtvärket gav det oss möjlighet att få ta del av barns tankar och idéer om gaturummet. Även om vi är nöjda med vårt deltagande och resultatet som det genererade, det vill säga barnens vision om ett barnvänligt gaturum vill vi lyfta metodens positiva och negativa aspekter. Det finns en risk när man placerar sig som observatör i en grupp att man inte blir accepterad i sällskapet. Vi kom dock snabbt

in i gruppen på ett naturligt sätt, vilket gjorde studien både roligare och enklare att genomföra. När vi observerade barnen framkom det att de lätt blir distraherade av utomstående faktorer, men fokuset på uppgiften kunde ändå behållas trots att utomstående personer var med i sällskapet. Vår tidiga och kontinuerliga medverkan gjorde att vår närvaro aldrig riktigt skapade någon distraktion. Detta uppmärksammades då det var olika personer som kom in under de olika workshoppar, som aktörer inom media. Vi kunde därför hålla en låg profil som intentionen var och endast ställa följdfrågor vid behov. Trots det fick vi god kontakt med barnen och vi fick intrycket att barnen var bekväma med att dela med sig av sin kunskap då de uttryckte sig flitigt angående sina åsikter om ett barnvänligt gaturum.

Likt Pramling et al. (2011) utgångspunkter i hur man ska involvera barn i projekt, fick barnen i studien problematisera gaturummet på olika sätt där de genomförde riskinventering, fototagning och idéritning på plats. Barnen fick därav möjlighet att fokusera på olika aspekter av stråket som exempelvis hur det lämpar sig för lek eller vad trygghet innebär. Enligt Cederborg (2010) samt Morrow (2008) täcker det behovet av att använda sig av olika metoder då barn har olika sätt att uttrycka sig på. Detta var en styrka i vår mikroetnografiska studie, att vi som undersökare fick ta del av olika material som ord, text och bilder som framkom i de olika workshopparna men också deras fysiska mönster genom observationer. Genom observationerna kan vi bekräfta Lindstedt (2017) tankar om att kunskap även sitter i kroppen då det synliggjordes i studien. Barnen bär på en kunskap som för dem är så självklar att den inte ens behövs att benämnas, som det vi valde att kalla den "lilla leken".

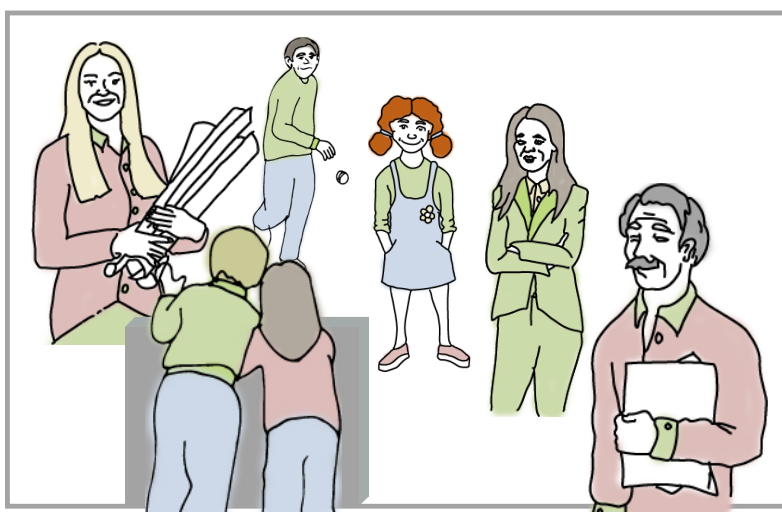
Som studien uppvisade är barn här och nu då de pratade utifrån den faktiska situationen. Genom Gatulabba fick barnen under flera tillfällen vara på platsen och jobba på olika sätt i gaturummet eller längs stråket. Under studien hade barnen dock det svårt med att tänka sig utanför det statiska gaturummet, likt det de besökte eller tidpunkten som de varit där. Barnen verkade dessutom ha svårt att tänka helt nytt som till exempel att planera bort bilen. Det finns därav en brist i studiens tillvägagångssättet då projekt Gatulabba inte ger barnen möjlighet att se olika typer av gaturum vid olika tidpunkter vilket Pramling et al. (2011) menar är viktigt för att barn ska fånga och lära sig viktiga aspekter av ett problem. Att få en variation kan dessutom anses speciellt viktigt för dessa barn som upplevs ha en begränsad rörelsefrihet. Detta kan till exempel vara en av anledningarna till att de reflekterade begränsat kring trygghet aspekterna då de inte upplevde platsen under vissa tidpunkter eller besökte andra gaturum med andra kvaliteter. Därav är vårt resultat med barnen starkt kopplat till stråket mellan Kastanjeskolan och Grönytan vid Guldängen. Det hade varit intressant om praktikerna utgått från samma stråk.

Det finns även en chans att resultatet blev färgat när aspekterna av ett gaturum delas upp i tydliga kategorier och vilken ordning som projektet presenterade dessa för barnen i. Som vårt resultat visar är många av barnen fast beslutna i att ett barnvänligt gaturum handlar främst om säkerhet. Detta

kan bero på att projektet startade med en riskinventeringen av gaturummet, där barnen skulle identifiera otrygga och osäkra funktioner vilket kan ha satt ton för vad barnen ser som viktigt att gaturummet ska förebygga. Med andra ord kan resultatet ha sett annorlunda ut om barnen i stället fick börja med att identifiera roliga funktioner i ett gaturum och vad dem velat att gaturummet skulle förmedla i ett barnvänligt gaturum, för att sedan se till de hindren som redan finns där. Men eftersom de under flera tillfällen undersökte och styrde dagens tema så lyftes olika kvaliteter ändå. Därav är och var det viktigt att undersöka barnets perspektiv flera gånger och det räckte med dessa ganska korta besök.

Illustrationerna var ett givande bidrag i analysen för när vi endast jämförde kvaliteterna genom ord, gav det inte en tydlig bild av hur de faktiskt uttrycks i gaturummet. För även om barnen och praktikerna nämnde liknande funktioner var betoningen av deras innebörd olika. Genom att visualisera funktionerna i ett fiktivt gaturum träder olikheten och likheterna fram. Att ha möjligheten att visa det visuella materialet för barnen underlättade även att förmedla skillnaden mellan perspektiven för barnen samt att det är en viktig del i en dialogprocess oavsett ålder. Genom att visa att vi lyssnat på dem och hur vi tolkat dem ökar det barnens förståelse för att de kan påverka deras livsmiljö genom att göra sin röst hörd. Barnen uppfattade praktikernas gaturum som tråkigt och deras eget som roligt. När vi visade kombinationen av praktikernas och barnens kvaliteter tyckte dock barnen att detta gaturum var bättre. Som Lodén et al. (2018) skriver behöver inte barnperspektivet och barns perspektiv stå emot varandra utan kan komplettera varandra likt vår illustration.

Som en avslutande reflektion är samarbetet med barn en komplex angelägenhet som kräver flera metoder, men som praktikerna i studien säger och projektet Gatulabba påvisar är det väldigt givande att bjuda in dem i samtalet då barn ger mycket i diskussionen och gärna delar med sig av sina tankar.



8. SLUTSATS

Barn har marginaliserats bort från stadens gaturum där ingen större skillnad längre görs på en 8 årig fotgängare eller 45 årig sådan, om det inte planeras för miljöer som faktiskt är för barn som skolvägar eller lekplatser. Förståelsen för barns självständiga rörelse i urbana gaturum samt miljöer behöver implementeras och öka inom de olika nivåerna i stadsplanering. Beställaren spelar en viktig roll i om platserna kan gestaltas utifrån användarens behov, både ur ett barnperspektiv och barnets perspektiv. Men även praktikerna kan påverka utfallet av en barnvänlig bebyggd miljö. Utan förståelse och implementering lär det bli svårt att uppnå *barnkonventionens* syfte och Agenda 2030s *mål 10: Minskade ojämlikheter* i våra städer. Det finns fler mål och artiklar som blir svårt att nå utan barnvänliga gaturum i urbana miljöer som exempelvis *mål 11: Hållbara städer och samhällen* samt nationella mål som *gestaltad livsmiljö*.

Barnen i städerna växer till stor del upp i miljöer där deras mentala och fysiska utveckling hämmas av den byggda miljön och deras förmåga att röra sig självständigt. Barnvänliga gaturum är från ett barnperspektiv ett säkert gaturum som ska främja barns rörelsefrihet och behov, vilket är barnens förmåga att förflytta sig mot ett förutbestämt mål på egen hand. Om säkerheten är hög kan gaturummet vara upplevelserikt och spännande. Från barnens perspektiv är ett barnvänligt gaturum också säkert, på grund av rädsla för olyckor och genom att minska bilens yta och separera trafiken från fotgängarna ökar det barnvänligheten. Men, visuellt synliga säkerhetsfunktioner är väldigt viktiga enligt barnen. Barnen beskriver att säkerheten ska implementeras genom färg och miljöerbjudanden som visuellt signalerar barns närvaro samt gör gaturummet roligare. Barnen i studien har nästan ingen rörelsefrihet och reflekterar, ledsamt nog, heller inte över att vilja ha det. Både praktikerna och barnen poängterade dock att gaturummet inte bör utformas för all typ av lek. Båda perspektiven var överens om att de stora medvetna rörelser som är svåra att kontrollera, det vill säga den stora leken, inte hörde hemma i gaturummet då barns impuls kontroll inte är pålitlig, ens för barnen själva. Däremot kan den lilla leken, den som lockar barn till rörelse i gaturummet genom uttrycksfulla miljöerbjudanden, implementeras men efter att vuxna säkrat gaturummet.

Nutida planeringsstrategi formar normer i hur den byggda miljön ska gestaltas, vilka formar barnen som är i den. Vi som arbetar med samhällsutveckling behöver bryta denna föreställning och norm för att barn återigen ska få vara en del av samhället, särskilt viktigt för politiker och beställare. För att barns rörelsefrihet i urbana gaturum ska öka behöver de få tillgång till det, men utifrån deras behov. Tillsammans bidrar de två perspektiven med många goda kvaliteter som kan öka barns vilja att gå och röra sig mer i urbana gaturum. Kombinationen kan bidra till barns ökade rörelsefrihet i urbana sammanhang samt till en hållbar samhällsutveckling, där vi erkänner barnen som kompetenta och förståndiga aktörer vilka ska få möjlighet att utvecklas på egen hand.

8.1 VIDARE FORSKNING

För att förstå fenomenet ur fler perspektiv hade föräldrarnas syn på gaturummet och hur de påverkar barnens rörelsefrihet varit intressant att undersöka, då studien påvisade att föräldrarnas roll är en bidragande faktor i barns rörelsefrihet. Om minskad rörelsefrihet beror på föräldrarnas okunskap i ämnet, rädsla eller deras behov av att skydda barnen från faror kan vi inte svara på, men det kan vara så att föräldern egentligen skyddar barnen från samhället och deras rätt till utveckling. Därför hade det varit intressant att undersöka *vilka kvaliteter som föräldrarna anser är viktiga i ett barmvänligt gaturum för att tillgodose barnens behov, eller kanske är det föräldrarnas behov som behöver undersökas?*

Under vår fortsatta medverkan i Gatulabba märktes det att barnen drog nytta av att det var de som styrde processen och vad som skulle skapas genom att styra vem som fick göra vad i stället för att se det som ett gemensamt projekt. Därför hade fortsatt forskning för barnets perspektiv och hur detta kan tas tillvara på i implementeringen hade varit intressant, för att förstå balansen mellan barnets perspektiv och barnperspektivet. Barnen har ännu inte det stora perspektivet och helhetssynen som en vuxen har så, *hur mycket makt ska yngre barn få i stadsutvecklingsprocesser för att känna sig delaktiga?*

9. REFERENSLISTA

- Altman, I. & Low, M.S. (1992). *Place Attachment* [Elektronisk resurs]. Springer US.
- Alvhus, J. (2019). *Skriva uppsats med kvalitativ metod* (2 uppl). Stockholm: Liber AB.
- Beckman, M. (2018). *Lek på riktigt - Om att sluta bygga lekplatser och börja skapa rikare lek miljöer*. Örebro: Örebro kommun. <https://www.orebro.se/download/18.5343a44a16a31b1864f2904/1557410812963/Lek%20p%C3%A5%20riktigt.pdf>
- Björklid, P. (2010). Child-friendly cities – sustainable cities? A child-centred perspective and the child's perspective. *Environment, Health and Sustainable Development. Advances in people-environment studies, 1*. Göttingen: Hogrefe Publishing
- Björklid, P & Nordström, M. (2012). Child-friendly cities - sustainable cities. *Early Childhood Matters*. s. 44-47. ECM118_10_Child-friendly-cities-sustainable-cities_Pia-Bjorklid.pdf (bernardvanleer.org)
- Boverket (2010). *Plats för trygghet, Inspiration för stadsutveckling*. (ISBN 978-91-86559-50-2). Karlskrona: Boverket. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2010/plats-for-trygghet/>
- Boverket. (2011). *Bygg barnsäkert – i byggnader, på tomter och i utemiljön*. (ISBN 978-91-86559-98-4). Karlskrona: Boverket. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2011/bygg-barnsakert/>
- Boverket. (2015). *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*. (ISBN 978-91-7563-264-3) Karlskrona: Boverket. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2015/gorplats-for-barn-och-unga-bokversion.pdf>
- Boyd, D., Kips, E., Schepel, S., Torenstra, J. & Zomervrucht, J. (2005). *Gradually grow to cycle: experiences with a child-friendly public space*. Dublin. http://www.woonerfgoed.nl/int/Childstreet_files/Childstreet2005DublinXS.pdf
- Broberg, A., Kyttä, M. & Fagerholm, N. (2013) Child-friendly urban structures: Bullerby revisited. *Journal of Environmental Psychology*, 35, s.110-120. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.06.001>

- Bryman, A. (2013). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2 uppl. Stockholm: Liber.
- Cederborg, A-C. (2010). *Att intervjua barn - vägledning för socialsekreterare*. Västerås: Edita Västra Aros
- Cele, S., & Van Der Burgt, D. (2015). Participation, consultation, confusion: professionals' understandings of children's participation in physical planning. *Children's Geographies*, 13(1), 14-29. <https://doi.org/10.1080/14733285.2013.827873>
- Chawla, L. (1992). Childhood place attachment I: *Place Attachment* [Elektronisk resurs]. s. 63-86. Springer US.
- Christensen, P. & Mikkelsen, M.R. (2008). Jumping off and being careful: children's strategies of risk management in everyday life. *Sociology of Health & Illness*. 30, s. 112–130 <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1467-9566.2007.01046.x>
- Deluka-Tibljaš, A., Šurdonja, S., Ištoka Otković, I. & Campisi, T. (2022). Child-Pedestrian Traffic Safety at Crosswalks—Literature Review. *Sustainability*, 14, 1142. <https://doi.org/10.3390/su14031142>
- Ejvegård, R. (2009). *Vetenskaplig metod* (4 uppl). Lund: Studentlitteratur AB.
- Europaparlamentet. (2021). *Statistik över trafikolyckor och dödsfall i EU*. Europa. https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2019/4/story/20190410STO36615/20190410STO36615_sv.pdf
- Faskunger, J. (2008). *Barns miljöer för fysisk aktivitet*. Stockholm: Statens Folkhälsoinstitut. https://www.norskfriluftsliv.no/wp-content/uploads/2016/03/R200833_barns_miljoer_for_fysisk_aktivitet_webb1.pdf
- Gehl, J. (1980). Outdoor Space and Outdoor Activities, from Life Between Buildings. I: Wheeler, S. M., & Beatley, T. (red.). (2014). *Sustainable urban development reader*. s. 146-150. London: Routledge Taylor & Francis Group.
- Gill, T. (20 maj 2020). *How child-friendly planning and design can save cities*. [Digitalt föredrag] <https://www.youtube.com/watch?v=XITLhMFq8jU> [2022-01-24]
- Gill, T. (2021). *Urban playground, How child friendly planning and design can change cities*. London: Riba Publisher.
- Gummesson, M. (2005). *Barnen i vägplaneringen. En kunskapsöversikt*. (2005:27). Vägverket. <https://trafikverket.ineko.se/se/barnen-och-v%c3%a4gplaneringen-en-kunskaps%c3%b6versikt>
- Hagel, B.E., Macpherson, A., Howard., Fuselli, P., Cloutier, m., Winters, M., Richmond, S., Rothman, L., Belton; K., Buliung, R., Emery; C.A., Faulkner, G., Kennedy, J., Ma, T.,

- Macarthur, C., McCormack, G.R., Morrow, G., Nettel-Aguirre, A., Owens, L., Pike, I., Russell, K., Torres, J., Voaklander, D., Embree, T. & Hubka, T. (2019). The built environment and active transportation safety in children and youth: a study protocol. *BMC Public Health* 19, 728. <https://doi.org/10.1186/s12889-019-7024-6>
- Hillman, M., J. Adams, and J. Whitelegg. (1990). *One False Move... A study of children's independent mobility*. London: Policy Studies Institute
- Horelli, L.(1994). Children as Urban Planners. *Architecture and Behavior*. 10, s. 371-377. <https://www.epfl.ch/labs/lasur/wp-content/uploads/2018/05/HORELLI.pdf>
- Horelli, L. (2007). Constructing a Theoretical Framework for Environmental Child-Friendliness. *Children, Youth and Environments*, 17(4), s. 267–292. <http://www.jstor.org/stable/10.7721/chilyoutenvi.17.4.0267>
- Howard, A.W. (2012). Keeping children safe: rethinking how we design our surroundings. *Canadian Medical association journal*. 182(6), s.573-8. doi: <https://doi.org/10.1503/cmaj.080162>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Vintage books
- Jansson, M. (2010). Attractive Playgrounds: Some Factors Affecting User Interest and Visiting Patterns. *Landscape Research*, vol. 35 (1), s. 63–8. DOI:10.1080/01426390903414950
- Jansson, M., Sundevall, E. & Wales, M. (2016). The role of green spaces and their management in a child-friendly urban village. *Urban Forestry & Urban Greening* 18, s.228-236. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2016.06.014>
- Joelsson, T & Syrjäpalo, F, L. (14 apr 2021). Hållbar mobilitet för barns rörelsefrihet. I: *Hållbara vistelsemiljöer för barn – vardagsmobilitet, utemiljöer och förskolegårdar* [Digitalt föredrag] Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=swEqXsM-u0U>
- Johansson, R. & Linderholm, L. (2008). *Rätt fart i staden: handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad* (2 uppl). Stockholm: Sveriges kommuner och landsting. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11136/RelatedFiles/2008_54_ratt_fart_i_staden_hastighetsnivaer_i_en_attraktiv_stad_utskriftsbar.pdf
- Johansson, C. & Leden, L. (2008). SYBAS – Underlag till handbok för systematisk trafikplanering för barn. (2008:11). Luleå tekniska universitet Institutionen för Samhällsbyggnad, Avdelningen för Arkitektur och infrastruktur, Forskargruppen trafikteknik. SYBAS - Underlag till handbok för systematisk trafikplanering för barn (diva-portal.org)
- Johansson, M., Mårtensson, F., Jansson, M. & Sternudd, C. (2020). Urban space for children on the move. I: Waygood, O.D, Friman, M., Olsson, L.E, Mitra, R., *Transportation and Children's Well-Being*, 12, s. .217-235. Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814694-1.00012-9>

- Knöll, M., & Roe, J. J. (2017). Ten questions concerning a new adolescent health urbanism. *Building and Environment*, 126, s. 496-506. <https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2017.10.006>
- Koglin, T., Larsson, A., Marcheschi, E., & N. Vogel. (2019). *Implementering av bilfria distrikt - En dokumentstudie från ett internationellt, nationellt, regionalt och lokalt perspektiv*. Lund University.
- Kullberg, B. (1996). *Etnografi i klassrummet*. Lund: Studentlitteratur
- Kristensson, E. (2003). *Rymlighetens betydelse – En undersökning av rymlighet i bostadsgårdens kontext*. Lunds tekniska högskola, Lunds universitet ISSN 1404-1235
- Kristensson, E. (2007). *Bostadsgården - vardagsrum, lekplats, mötesplats och utsikt*. Stockholm: Formas. https://www.formas.se/download/18.6164d0ce1677d17479f1244b/1549956097911/Bostadsgarden_1_40.pdf
- Krysiak, N. (2020). *Designing Child-Friendly High Density Neighbourhoods, Transforming our cities for the health, wellbeing and happiness of children*. Cities For Play
- Kvale, S. (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur AB
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *InterViews: Learning the craft of qualitative research interviewing* (2nd ed.). Sage Publications, Inc.
- Kylin, M. (2015). *Riktlinjer för lek? Svenska kommuners arbete med planering av platser för barn*. LTV. https://pub.epsilon.slu.se/12371/7/kylin_et_al_150616.pdf
- Kytta, M. (2002). The affordances of children's environments. *Journal of Environmental Psychology*, 22, s. 109–123. DOI:10.1006/jevp.2001.0249
- Kyttä, M. (2004). The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments. *Journal of Environmental Psychology*, 24, 179–198. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(03\)00073-2Get](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(03)00073-2Get)
- Kyttä, M. (2006). Environmental Child-Friendliness in the light of the bullerby model. *Children and their Environments: Learning, Using and Designing Spaces*, 141-158. [10.1017/CBO9780511521232.010](https://doi.org/10.1017/CBO9780511521232.010).
- Kyttä, M. (2022) *Re-creating Social Capital for Child Growth in Living Environment*. [webinarium]. JSPS research project. Japan.
- Lee, Y. Y., Fang, E., Weng, Y., & Ganapathy, S. (2018). Road traffic accidents in children: the 'what', 'how' and 'why'. *Singapore Medical Journal*, 59(4), s.210-216. <https://doi.org/10.11622/smedj.2017114>

- Lindstedt, I. (2017). *Forskningens hantverk*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Loebach, J., & Gilliland, J. (2016). Neighbourhood play on the endangered list: examining patterns in children's local activity and mobility using GPS monitoring and qualitative GIS. *Children's geographies*, 14(5), s. 573-589. <https://doi.org/10.1080/14733285.2016.1140126>
- Lodén, S., Lindström, Carlsson, T., & Christoffersson, T. (2018). Barnperspektiv och barns perspektiv – hur är det nu? *Fokus förskola, en tidning om förskolan i Malmö stad*. 1, s. 6-7. https://malmo.se/download/18.6f4cd7c416cadbf90b23de77/1581347970154/FF_2018_nr_1.pdf
- Lynch, K. (1960). *The image of the City*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press.
- Malmö gatukontor (2006). *Lekplatsprogram för Malmö, Policy och åtgärdsprogram för stadens lekplatser*. Malmö Stad. <http://www.projektering.nu/files/Lekplatsprogram.pdf>
- Malmö Stad. (2014). *Det fortsatta arbetet för ett socialt hållbart Malmö, Inriktning för Malmö stad från 2014*. https://malmo.se/download/18.51dc563b14b0bf2ae44586f/1491298330989/Social_hallbarhet_Webb_140618.pdf
- Malmö Stad. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan, för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*. https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf
- Malmö Stad. (2018). *Översiktsplan för Malmö, Planstrategi*. https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af162af/1610100094509/%C3%96VERSIKTSPLAN%20F%C3%96R%20MALM%C3%96_antagen_31maj2018.l%C3%A5g.webb.pdf
- Malone, K. (2013). "The future lies in our hands": children as researchers and environmental change agents in designing a child-friendly neighbourhood. *Local environment*, 18(3), 372-395. <https://doi.org/10.1080/13549839.2012.719020>
- Morrow, V. (2008). Ethical dilemmas in research with children and young people about their social environments. *Children's Geographies*, 6(1), 49-61. <https://doi.org/10.1080/14733280701791918>
- Moudon, A-V. (1987). *Public streets for public use*. Van Nostrand Reinhold Company Inc., New York
- Musante, K & DeWalt, B. (2010). *Participant Observation : A Guide for Fieldworkers* (uppl 2). Plymouth: AltaMira Press.
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). (2011). *Barns och ungas säkerhet*. <https://www.msb.se/sv/publikationer/barns-och-ungas-sakerhet/>

- Mårtensson, F. (2011) Miljöpsykologiska perspektiv på barns naturkontakt. I: Mårtensson, F., Lisberg Jensen, E., Söderström M., & Öhman, J. (red.) *Den nyttiga utevistelsen*. (6407). Stockholm: Naturvårdsverket. s. 55-81. <https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6400/978-91-620-6407-5.pdf>
- Mårtensson, F. (2013). Vägledande miljödimensioner för barns utomhuslek. *Socialmedicinsk tidskrift*. 4, 502-509. <https://socialmedicinsk.tidskrift.se/index.php/smt/article/view/1027/835>
- Mårtensson, F & Nordström, M. (2017). Nordic child-friendly planning reconsidered. I: Bishop, K & Corkery, L. (2017). *Designing cities with children and young people : Beyond playgrounds and skate parks*. s. 36-46. Routledge.
- National Association of City Transportation Officials (NACTO) & the Global Designing Cities Initiative (GDCI). (2020). *Designing streets for kids*. Island Press. <https://nacto.org/publication/designing-streets-for-kids/>
- Newman, P & Kenworthy, J. (1999). 'Traffic Calming' from Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence. I: Wheeler, S. M., & Beatley, T. (red.). (2014). *Sustainable urban development reader*. s.161-167. London: Routledge Taylor & Francis Group.
- Nordensky, J., Pihl, E & Samuelsson, Å. (2021). *Verket rörelsefaktorn, ett sätt att integrera olika typer av fysisk aktivitet i samhällsplanering och byggande* (Version 1). Riksidrottsförbundet & Fojab. <https://www.rf.se/contentassets/97feccf49f714eb0b6df8bb11322864e/rorelsefaktor---introduktion-och-metodbeskrivning.pdf>
- Nordström, M. (2014). Planning for children's health and outdoor activities - the need for a child-friendly perspective. I: Schaerström, A., Jörgensen, S.H., Kisteman, Th., & Sivertun, Å. (red.) (2014). *Geography and Health - A Nordic Outlook*, 5, s. 60-68. NTNU-Trondheim.
- Pramling, I., Sommer, D, & Hundeide, K. (2011). *Barnperspektiv och barnens perspektiv i teori och praktik*. Stockholm: Liber AB
- Regeringskansliet. (2018) *Politik för gestaltad livsmiljö*. Stockholm:Elanders . <https://www.regeringen.se/4a72ce/contentassets/0c956f9d26224b7f87420fefb50c0d0f/politik-for-gestaltad-livsmiljo-.pdf>
- Region Skåne. (2017). *Mobilitetsplan för Skåne*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/mobilitetsplan_low.pdf
- Repstad, P. (2007). *Närhet och distans: kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*. (4., [rev.] uppl.) Lund: Studentlitteratur.

- Senda, M. (1992). *Design of Children's Play Environments*. McGraw-Hill, Inc., New York.
- Shaw, B., Bicket, M., Elliott, B., Fagan-Watson, B., Mocca, E., & Hillman, M. (2015). *Children's independent mobility: An international comparison and recommendations for action*. London: Policy Studies Institute. https://www.nuffieldfoundation.org/sites/default/files/files/7350_PSI_Report_CIM_final.pdf
- Stadsbyggnadsförvaltningen. (2019). *Riktlinjer för lekmiljöer på allmän plats i Uppsala kommun*. (GSN-2019-1054) Uppsala: Uppsala kommun. <https://www.uppsala.se/contentassets/3422bde4df024a758a8b12f9cc234547/riktlinje-for-lekmiljoer-pa-allman-plats-i-uppsala-kommun.pdf>
- Stanley, J, Stanley, J & Hansen, R. (2017). *How great cities happen: integrating people, land use and transport*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- Stockholms stad. (2016). *En del av framkomlighetsstrategin, Plan för säkra och trygga skolvägar*. <https://start.stockholm/om-stockholms-stad/sa-arbetar-staden/trafik/framkomlighet/trafiksakerhet/sakra-och-trygga-skolvagar/>
- Sveriges Riksdag. (2018). *Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter*. (15 mars 2022). Socialdepartementet: Stockholm. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20181197-om-forenta-nationernas-konvention_sfs-2018-1197
- Thomsson, H. (2010). *Reflexiva intervjuer*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Trafikverket. (2015). *Trafik för en attraktiv stad*. (ISBN 978-91-7585-274-4). https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_handbok_ny.pdf
- UNDP. (2021). *Mål 11: Hållbara städer och samhällen. Globala målen*. (27 dec 2021) <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/>
- UNICEF Sverige. (2018). *Barnkonventionen: FN:s konvention om barnets rättigheter*. (15 mars 2022) Stockholm: UNICEF Sverige. <https://unicef.se/barnkonventionen/las-texten>
- United Nations. (2015). *Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>
- Veitch, J., Salmon, J. & Ball, K. (2007). Children's Perceptions of the Use of Public Open Spaces for Active Free-play. *Children's Geographies*, 5:4, s. 409-422, <https://doi.org/10.1080/14733280701631874>

- Villanueva, K., Badland, H., Kvalsvig, A., O'Connor, M., Christian, H., Woolcock, G., Giles-Corti, B & Goldfeld, S. (2016). Can the neighbourhood built environment make a difference in children's development? Building the research agenda to create evidence for place-based children's policy. *Academic Pediatrics*, 16, s. 10–19. <http://DOI: 10.1016/j.acap.2015.09.006>
- Växtnätet. (u.å). *Naturmolnet*. (31 mars 2022). Malmö. <https://www.vaxtnatet.se/naturmolnet/>
- Wales, M., Mårtensson, F & Jansson, M. (2021). 'You can be outside a lot': independent mobility and agency among children in a suburban community in Sweden. *Children's Geographies*, 19:2, s. 184-196, <DOI: 10.1080/14733285.2020.1773401>
- Wang, H., Morgan, C., Li, D., Huang, R. & Schwebel D.C. (2021) Children's fear in traffic and its association with pedestrian decisions. *Journal of Safety Research*. 76, s. 56-63. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2020.11.010>
- WCED. (1987). *Our common future. The World Commission on Environment and Development*. Chair: Gro Harlem Brundtland. Oxford University Press, s. 8, 44. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>
- Wells, N. M., Jimenez, F. E., and Mårtensson, F. (2018). 6.1: Children and nature. I: Bosch, M and Bird, W. (2018). *The role of nature in improving the health of a population*, s. 167-176. Oxford Textbooks in Public Health.
- Wikström, T & Olsson, L. (2012). *Stadens möjligheter, platser och stråk*. Malmö: Region Skåne. <http://diva-portal.org/smash/get/diva2:1409941/FULLTEXT01.pdf>
- Woolley, H.E. (2007). Where do the children play? Proceedings of the Institution of Civil Engineers. *Municipal Engineer*, 160(2), s. 89-95. ISSN 0965-0903 <https://doi.org/10.1680/muen.2007.160.2.89>

9.1 FIGURFÖRTECKNING

- Figur 1. Bearbetad från Kyttä, M. (2006). *Environmental Child-Friendliness in the light of the bullerby model - Scientific Figure on ResearchGate*. [Illustration]. Används med tillstånd. https://www.researchgate.net/figure/The-Bullerby-model-for-describing-four-hypothetical-types-and-levels-of-child-friendly_fig1_286726338
- Figur 2. Bearbetad från Openstreetmaps. (2022) *Stadskartan*. Standard. [Kartografiskt material] <https://www.openstreetmap.org/#map=13/55.5918/13.0083> [2022-04-15]. (CC BY-SA 2.0)
- Figur 3. Bearbetad från Openstreetmaps. (2022) *Situationsplan över stråke*. Standard. [Kartografiskt material] <https://www.openstreetmap.org/search?query=sofelund%2C%20malm%C3%B6#map=17/55.58568/13.01524> [2022-04-15]. (CC BY-SA 2.0)
- Figur 4. Gill, T (2021). *Street Figure with widened pavement*. [Fotografi]. Gill, T. (2021). *Urban playground, How child friendly planning and design can change cities*. London: Riba Publisher. Används med tillstånd.
- Figur 5. NACTO & GDCL. (2019). *Punktinsats i Syd-Korea*. [Fotografi]. <https://nacto.org/publication/designing-streets-for-kids/>. Används med tillstånd.
- Figur 6. NACTO & GDCL. (2019). *Neighborhood Street i Seattle*. [Fotografi] <https://nacto.org/publication/designing-streets-for-kids/>. Används med tillstånd.
- Figur 7. NACTO & GDCL. (2019). *Förslag på hur granngator kan omgestaltas*. [Illustration]. <https://nacto.org/publication/designing-streets-for-kids/> . Används med tillstånd.
- Figur 8. NACTO & GDCL. (2019). *En plats för rekreation och lek*. [Fotografi]. <https://nacto.org/publication/designing-streets-for-kids/>. Används med tillstånd.
- Figur 9. Växtverket. (u.å). *Naturmolnet*. [Fotografi]. <https://www.vaxtverket.se/naturmolnet/>. (20 mars 2022). Används med tillstånd.
- Figur 10. CADO. (u.å). *Tröttejörn i Åstorp C*. [Fotografi] <https://cado.se/reference/astorp-c/>. (12 april 2022) Används med tillstånd.

- Figur 11. Bearbetad från Openstreetmaps. (2022) *Situationsplan över stråk*. Standard. [Kartografiskt material] <https://www.openstreetmap.org/search?query=sofelund%2C%20malm%C3%B6#map=17/55.58568/13.01524> [2022-04-15]. (CC BY-SA 2.0)
- Figur 12. Gatulabba. (2022). *Fotokollage över Fototagningen*. [Fotografi]. ©
- Figur 13. Gatulabba. (2022). *Fotokollage över Inspotävlingen*. [Fotografi]. ©
- Figur 14. Gatulabba. (2022). *Fotokollage över Idéritning 1*. [Teckningar & fotografi]. ©
- Figur 15. Gatulabba. (2022). *Fotokollage från idéritning 2*. [Teckningar & fotografi]. ©
- Figur 16. Gatulabba. (2022). *Fotokollage på idéritning 3*. [Illustrationer]. ©
- Figur 17. Gatulabba. (2022). *Fotokollage på känslor kopplat till miljöer*. [Fotografi]. ©
- Figur 18. Gatulabba. (2022). *Pojke som bara rör på sig*. [Fotografi]. ©
- Figur 19. Gatulabba. (2022). *Ett mer lekfullt stråk kopplas till den stora leken*. [Teckningar]. ©
- Figur 20. Gatulabba. (2022). *Barnens gestaltning av ett säkert gaturum*. [Teckning & visualisering]. ©
- Figur 21. Gatulabba. (2022). *Illustrera bilarna*. [Teckning]. ©
- Figur 22. Gatulabba. (2022). *Inspotävlingen*. [Fotografi]. ©
- Figur 23. Gatulabba. (2022). *Fotokollage från inspotävlingen* [Fotografi]. ©
- Figur 24. Gatulabba. (2022). *Fotokollage*. [Fotografi]. ©
- Figur 25. Carlson, T & Lemheden, L. (2022). *Urbant gaturum utan åtgärder* [Illustration]
- Figur 26. Carlson, T & Lemheden, L. (2022). *Barnvänligt urbant gaturum enligt barnperspektivet*. [Illustration]
- Figur 27. Carlson, T & Lemheden, L. (2022). *Barnvänligt urbant gaturum enligt barnets perspektiv*. [Illustration]
- Figur 28. Carlson, T & Lemheden, L. (2022). *Barnvänligt urbant gaturum enligt barnperspektivet och*

barnets perspektiv. [Illustration]

Figur 29. Bearbetad från Openstreetmaps. (2022). *Naturmolnet*. Standard. [Kartografiskt material] <https://www.openstreetmap.org/search?query=sofelund%2C%20malm%C3%B6#map=17/55.58568/13.01524> [2022-04-15] (CC BY-SA 2.0)

Tabeller:

Tabaell 1. Carlson, T & Lemheden, L. (2022). *Meningskoncentreringen*.

Tabell 2. Carlson, T & Lemheden, L. (2022). *Barnens tankar om barnvänligt gaturum*.

Tabell 3. Carlson, T & Lemheden, L. (2022). *Sammanställning av kvaliteter*.

10. PUBLICERING

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i JA, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i NEJ, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

- JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.
- NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

11. BILAGOR

11.1 BILAGA 1 - INTERVJUGUIDE

Hej!

Vi vill börja med att tacka för att du ställer upp på denna intervju.

När vår uppsats godkänns i maj/juni så kommer den att publiceras på SLU:s offentliga sida Epsilon. Material från intervjun kommer förvaras på våra egna datorer och endast användas i samband med vår studie.

Är det OK att spela in intervjun så att vi kan fokusera på samtalet och för att sen kunna transkribera den?

Nästa fråga är om anonymitet, är det OK att vi beskriver din arbetsroll OCH benämner dig vid ditt namn eller vill du vara anonym respondent i organisationen. Beslutet kan du ändra i efterhand.

Är detta okej ?

Syftet med studien är att öka förståelsen för planeringen av bebyggd miljö i Malmö för olika brukargrupper, som fokuserats till barnvänlig bebyggd miljö och på miljöerbjudande och rörelsefrihet i urbana gaturum.

Målet är att undersöka barnets och praktikerns perspektiv på vilka kvaliteter i gaturummet som anses påverka användningen för barnen i städerna. Skulle du inte vilja delta i vår studie kan du när som helst avbryta din medverkan.

För att uppnå studiens syfte och mål ska följande forskningsfrågor besvaras: *(vid tillfället när intervjun genomfördes var forskningsfrågorna som följande)*

- *Vilka kvaliteter menar barn och praktikern ska finnas i gaturummet för att öka barnvänligheten i urbana miljöer?*
- *Vilka kvaliteter uppfattas som viktiga av barn respektive praktikern?*

“Children are a kind of indicator species. If we can build a successful city for children, we will have a successful city for everyone.” - Enrique Peñalosa (Var borgmästare av Bogotá)

Nu kommer vi starta inspelningen, då kommer vi bara läsa upp förhållningsreglerna och du får godkänna din medverkan.

Inledande frågor:

- Vem är du och vad innebär din roll på... ?
- Har din roll alltid sett likadan ut?
- Vi är ju här för att undersöka hur praktikern, alltså din roll, tänker kring gestaltningen av ett gaturum. Har du någon utarbetad arbetsprocess när ni ska gestalta eller omgestalta ett gaturum?
för vem utformar ni gaturummet, är det så att ni har någon speciell brukargrupp som planeringen följer, eller strategi? Barn som grupp?

Barnvänlig bebyggd miljö

- Hur kommer du i kontakt med barnvänlig bebyggd miljö?
- På vilket sätt arbetar du för en barnvänlig bebyggd miljö?
- Hur ser ni på synen kring gatan som en plats för lek och mobilitet?
- Har ni några förslag på en insats där ni varit med och främjat en barnvänlig bebyggd miljö?

Rörelsefrihet [barns möjlighet att transportera sig, röra sig och leka självständigt i staden utan att övervakas av vuxna (Wales et al., 2021), vilket kan innebära att barnet kan röra sig både ensam och tillsammans med vänner (Mikkelsen & Christensen, 2009)].

- Kan du berätta hur ni planerar för att öka barnens rörelsefrihet i staden?
- I planeringen, känner du till några speciellt viktiga aspekter att jobba med för att öka barns rörelsefrihet?

Trafiksäkerhet

- Finns det konkreta åtgärder för att skapa trafiksäkra gaturum för barn och hur ser dessa ut?
- Har ni exempel på en gata där ni aktivt jobbat med att göra den mer trafiksäker? vilka funktioner gjorde den mer säker då?

Trygghet

- Finns det konkreta åtgärder för att skapa trygga gaturum för barn och hur ser dessa ut?
- Har ni arbetat med otrygga gaturum tidigare? och vilka åtgärder gjorde ni då?

Miljöerbjudanden [en plats, struktur, gata eller rum som har förmågan att främja lek och rörelser]

- Vilka kvaliteter ser du som viktiga i gestaltningen av ett barnvänligt gaturum?
- Tycker du att dessa får plats i dagens planering och hur synliggörs dem i det fysiska rummet?
- Har ni tidigare försökt att lyfta in miljöerbjudanden/kvaliteter för att skapa barnvänliga miljöer i gaturummet - kan du berätta hur ni gjorde då?
- Hur gjorde ni då?
- Har du märkt att finns egenskaper som barn uppskattar i gaturummet?

Barnperspektiv och barns perspektiv

- Kan du beskriva om där finns utrymme för att prata med särskilda grupper under planeringen?
- Har du några tankar kring barnperspektivet och barnens perspektiv i planeringen?

Avslutande frågor

- Vilken roll spelade gaturummet för dig när du växte upp?
((I vilken miljö respondenten växt/växer upp? (Chawla, 1992) (för att se vilka preferenser man har då hon menar på att förlorar vi barndomen (lek) så planerar vi framtiden utan lek).))
- Finns det något som du känner du vill tillägga till ämnet, som vi inte fått med?

