

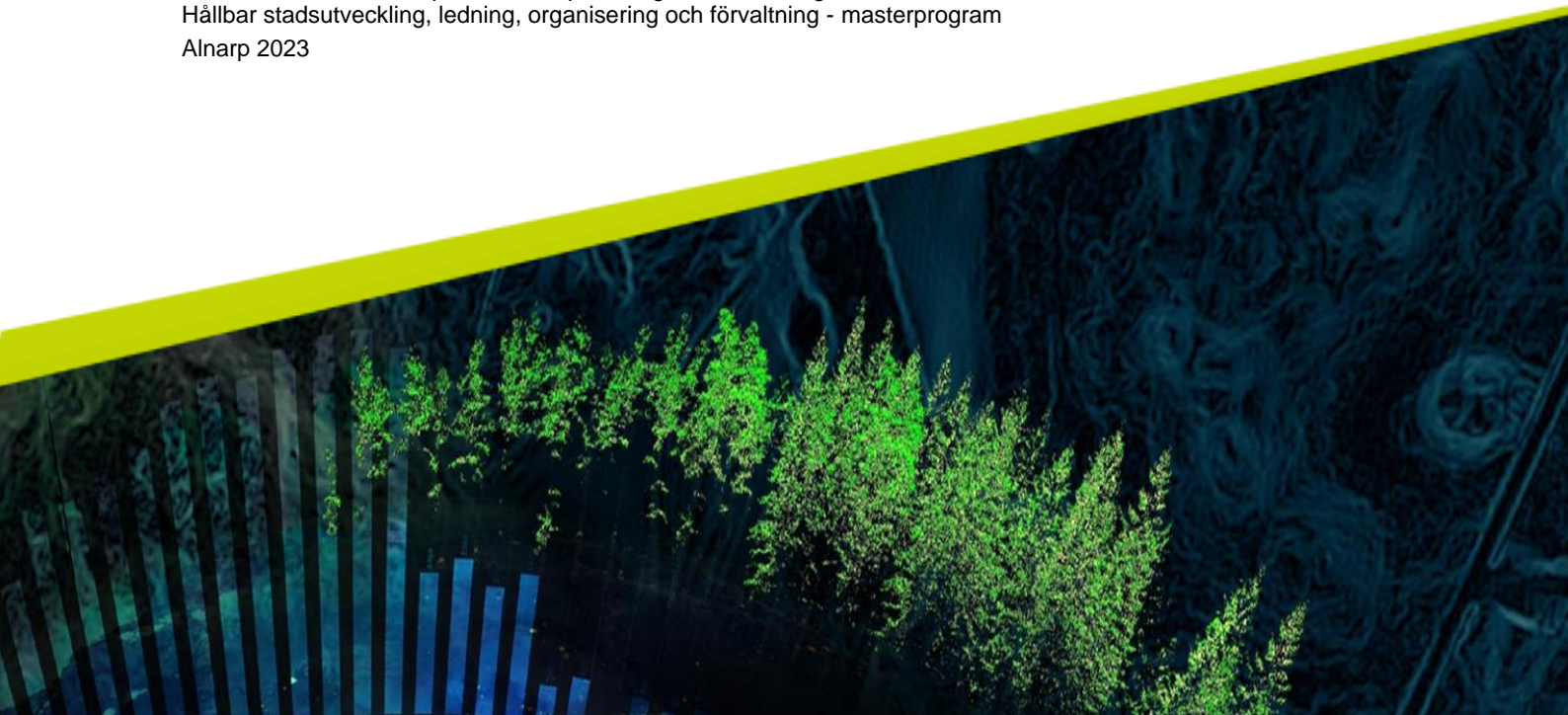


Barnens spårvagnshållplats

– En fallstudie om barns perspektiv vid
spårvagnshållplatsen Lund C

Emmy Ahlfridh & Emma Skogman

Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram
Alnarp 2023



Titel: Barnens spårvagnshållplats– En fallstudie om barns perspektiv vid spårvagnshållplatsen Lund C

Title: Children's tramway station – A case study about children's perspective regarding the tramway station Lund C

Emmy Ahlfridh & Emma Skogman

Handledare: Matilda Alfengård, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr. handledare: Frida Odbacke, Trivector

Examinator: Victoria Sjöstedt, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr. examinator: Azadeh Shahrads, 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: 2023

Omslagsbild SLU

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd

Nyckelord: Spårvagnshållplats, barns perspektiv, hållbar transportplanering, universell utformning, pathways to participation, jämlikhet, Lund C, Clemenstorget

Sveriges lantbruksuniversitet

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

Publicering och arkivering

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

Innehållsförteckning

Abstract	6
Begrepp, definitioner och förkortningar	7
1. Inledning	8
1.1 Introduktion och problemformulering	8
1.2 Syfte och frågeställningar	10
1.3 Avgränsning	10
1.4 Målgrupp	10
1.5 Disposition	11
2. Litteraturoversikt	12
2.1 Socialt hållbar transportplanering	12
2.1.1 Barn i trafiken	13
2.2 Barns perspektiv och barnperspektivet	15
2.3 Barns delaktighet och inflytande	16
2.4 Barnrättsperspektivet	18
2.5 Mål, riktlinjer och strategier	18
2.5.1 Agenda 2030	19
2.5.2 Det transportpolitiska målet och nollvisionen	19
2.5.3 Barnkonsekvensanalys	20
3. Teoretiskt ramverk	22
3.1 Pathways to participation: Openings, Opportunities and Obligations	22
3.2 Universell utformning	24
3.3 Bullerbymodellen	26
4. Metodologi och metod	28
4.1 Metodologi	28
4.2 Metod	28
4.2.1 Litteraturstudie	29
4.2.2 Fallstudie	29
4.2.3 Platsbesök	30
4.2.4 Intervju	31
4.2.5 Dokumentanalys	33
4.2.6 Bearbetning av material	35
4.3 Arbetsfördelning	35
5. Spårvägen i Lund	36
5.1 Lunds kommun	36
5.2 Bakgrundsfakta om spårvägen i Lund	37
5.3 Barn och trafikmiljöer i Lund	39
5.4 Hållplats Lund C, Clemenstorget	41
6. Resultat, analys och diskussion	45
6.1 Barns delaktighet	45
6.1.1 Kommunala strategier för barns delaktighet i Lund	45
6.1.2 Bristande kunskap om barns perspektiv och barnperspektivet	47
6.1.3 Barnens delaktighet i spårvägsprojektet	48
6.1.4 Möjligheter och utmaningar med involvering av barn	52
	3

6.2 Gestaltning	55
6.2.1 Spårvägens öppna utformning och den vita linjen	56
6.2.2 Barnvänlig gestaltning på Clemenstorget	59
6.2.3 Jämlik gestaltning	61
6.3 Metodreflektion	69
7. Slutsatser och avslutande reflektioner	72
7.1 På vilket sätt har barns perspektiv beaktats i planeringen och gestaltningen av spårvagnshållplatsen Lund C?	72
7.2 Vilka lärdomar kan dras av spårvagnshållplatsen Lund C vad gäller planering och gestaltning utifrån barns perspektiv?	73
7.3 Vidare forskning	74
Referenser:	75
Illustrationer:	83
Tabeller:	85
Bilagor:	86
Bilaga 1. Intervjuguide	86
Bilaga 2. Intervjuguide analys	88
Bilaga 3. Dokumentanalys guide	89
Bilaga 4. Observationsschema	90
Bilaga 5. Samtyckesblankett till intervjupersoner	92

Tack till

Vi vill börja med att tacka vår handledare Matilda Alfengård för vägledning, stöd och värdefulla synpunkter. Det har varit betryggande och till stor hjälp för oss när vi arbetade med uppsatsen. Vi vill även rikta ett stort tack till vår handledare Frida Odbacke på Trivector som har bidragit med sin tid och erfarenhet för att guida oss inom ämnesområdet. Vi är även tacksamma över att vi har fått möjligheten att vara på Trivectors kontor i Lund, vilket har introducerat oss för arbetslivet inom transportplanering. Det har varit så spännande och givande att prata med erfarna yrkesverksamma personer inom mobilitetsfrågor under fikarasterna. Vidare vill vi även tacka alla från SLU, Trivector, Lunds kommun och White Arkitekter som har ställt upp med sin tid för intervjuer, vilket har gett oss värdefullt underlag till studien. Slutligen vill vi även tacka våra examinatorer och opponenter för hjälpsamma synpunkter.

Emma Skogman & Emmy Ahlfridh, Alnarp, maj 2023

Abstract

The concept of sustainable development has been widely spread and practiced within traffic planning. However, the subject area has long been technically oriented, but now social sustainability aspects are getting more attention and importance within the field of transport planning. Even though children use all public environments, children's perspectives are mainly incorporated in planning relating to schools, parks and playgrounds.

The purpose of this study is to examine how children's participation has been taken into account regarding the planning process and the design of tramway stations in Lund. To accomplish this a case study has been conducted of the tramway station Lund C that is located at Clemenstorget. Further methods that have been used to collect data are nine semi structured interviews with experts in the subject and involved planners, a qualitative document analysis and semi-structured observations during site visits. What can be concluded is that children's perspectives have been included in a specific task but their influence in the project as a whole has been questioned. Children's perspectives are seen as an interest that is often downgraded when it conflicts with other interests. Children are also seen by adults as particularly worthy of protection and should preferably be separated from traffic. Another conclusion is that the children's perspective is seen as an aspect to be ticked off in order to fulfill the Convention on the Rights of the Child and the Swedish transport policy goals, rather than working with the perspective to create equal and functioning traffic environments for everyone.

Key words: Tramway stations, the children's perspective, sustainable transport planning, universal design, pathways to participation, Equality, Lund C, Clemenstorget

Begrepp, definitioner och förkortningar

Tabell 1. *Begrepp, definitioner och förkortningar*

Av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh, 2023-01-28

Barnchecklista	En Barnchecklista är en lista med frågor som bör ställas inför varje kommunalt beslut och följas med under ärendets gång. De används ofta kopplat till planering men kan även användas i andra frågor för att säkerställa att barns bästa beaktas (Boverket, 2020).
Barnperspektiv	Barnperspektivet innebär att vuxna sätter sig in i barns situation för att ta deras behov och intressen i beaktning på bästa sätt (Boverket, 2022a).
Barnrättsperspektiv	Barnrättsperspektivet betyder att barns rättigheter säkerställs i enlighet med Barnkonventionen (Boverket, 2022a).
Barns perspektiv	Barns perspektiv utgörs av barns egna uppfattningar om sina liv och deras omgivning (Boverket, 2022a).
BKA	BKA står för barnkonsekvensanalys vilket är ett verktyg för att applicera Barnkonventionen och lyfta fram barnets bästa i en situation, för att adressera och diskutera hur barns behov ska beaktas i planeringen (Barnombudsmannen, u.å).
NACTO	NACTO står för <i>National Association of City Transportation Official</i> och syftet med organisationen är att generera kunskapsunderlag för hållbara nationella transportfrågor i USA (NACTO, 2020).
SPIS	SPIS står för "Spårvagnar i Skåne" vilket var ett samverkansprogram för spårvägsplanering mellan Region Skåne, Lunds kommun, Malmö stad och Helsingborgs stad (Hansson et al, 2011).
Stadsmiljöavtalet	Med stadsmiljöavtalet kan kommuner och regioner söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer (Trafikverket, 2023b).
Sverigeförhandlingen	Sverigeförhandlingen var en del av regeringskansliet i Sverige som fick i uppdrag att arbeta för medfinansiering av de planerade höghastighetsjärnvägarna i landet. En annan del i förhandlingsuppdraget var att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet (Sverigeförhandlingen, u.å).

1. Inledning

För att ge läsaren en introduktion till uppsatsen innehåller följande kapitel en inledning med problemformulering. Vidare presenteras studiens syfte och frågeställningar följt av en motivering till de avgränsningar som har gjorts. Kapitlet avslutas med en redogörelse över uppsatsens disposition.

1.1 Introduktion och problemformulering

Transportsektorn står idag för en stor andel av växthusgasutsläppen vilket har en betydande påverkan på miljön, och för att värna om en hållbar utveckling krävs det omfattande åtgärder (Stanley et al., 2017). Planering för en hållbar mobilitet är en viktig aspekt i den hållbara utvecklingen som innebär att planeringen bör frångå det forna idealet om bilen i centrum (Hrelja & Nyberg, 2012). Bilismen har utökat problemen med utsläpp, luftföroreningar, buller och trängsel i trafikrummet (Thackara, 2015). Winslott Hiselius (2021) anser att transportplaneringen istället bör främja mer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Thackara (2015) förklarar att kollektivtrafiken är ett bättre alternativ än biltrafiken eftersom det tar upp mindre yta i staden och släpper ut mindre koldioxid per resenär. Dessutom möjliggör kollektivtrafiken att barn som inte har körkort, kan röra sig över längre sträckor i staden och därmed delta i samhället (Boverket, 2020). Barn utgör en femtedel av Sveriges befolkning och genom att ta hänsyn till deras behov i planeringen av kollektivtrafiken, kan det påverka deras upplevelser av och attityder till färdmedlet (Boverket, 2020; Stanley et al., 2017). Det kan i sin tur forma deras resvanor för resten av livet, vilket kan leda till att fler reser med hållbara trafikmedel i framtiden (Smidfelt Rosqvist & Wennberg, 2018).

Barn använder de flesta offentliga miljöer i samhället och är experter på sin egen omgivning (Boverket, 2021). Trots det utformas offentliga platser såsom gator och torg men även kollektivtrafiken främst efter vuxnas behov och preferenser, medan barn har begränsade möjligheter att påverka dessa miljöer (Ataol et al., 2019). För att värna om barns bästa krävs en fördjupad kunskap om barns behov, förutsättningar och intressen genom att barn tillfrågas och inkluderas i beslut, vilket kallas för barns perspektiv (Boverket, 2022b). Vid planering för barns bästa krävs det även att vuxna förstår barns situation och arbetar för att beakta deras intressen på bästa sätt, vilket kallas för barnperspektivet (Boverket, 2022b). Boverket (2020) anser dock att det behövs bättre samordning mellan såväl kommuner som myndigheter i Sverige gällande barns perspektiv i den fysiska planeringen (Boverket, 2020). Dessutom har Joelsson (2019) i sin studie om barns mobilitet kommit fram till att barns perspektiv inte lyfts fram och prioriteras tillräckligt i policydokument gällande transportplanering i svenska kommuner. Genom att ta hänsyn till barns perspektiv i planeringsprocesser kan kollektivtrafiken bli mer tillgänglig för barn och därmed mer jämlik och inkluderande för alla. Det kan skapa möjligheter för barn att fysiskt röra sig i samhället tidigt i livet och att resa på ett mer hållbart sätt (Boverket, 2020). Mot bakgrund av att hållplatser är en given

del av resan där resenärer måste uppehålla sig, är det viktigt att även planera och gestalta hållplatser så att det är lämpliga miljöer för barn att vistas i. Dessutom menar NACTO (2020) att en plats som fungerar bra för barn, fungerar för alla människor. Vidare har barns rättigheter kopplat till den fysiska planeringen stärkts sedan Barnkonventionen antogs som svensk lag år 2020 (Unicef, u.å). Arbetsprocesser och beslut gällande planering och gestaltning av offentliga miljöer måste därför ta hänsyn till barnens bästa. Även en precisering av det transportpolitiska funktionsmålet fokuserar på barn. I målet står det att barns möjligheter att själva kunna använda transportsystemet på ett säkert sätt och vistas i trafikmiljöer ska öka (Trafikverket, 2020).

Lunds kommun har som målsättning att aktivt arbeta för att värna om barnens bästa och att kommunen ska vara en bra plats för barn att växa upp i (Lunds kommun, 2021). I översiktsplanen och i en kommunal handlingsplan för barns bästa står det att det viktigt att barn och unga så långt som möjligt ska ha möjlighet att vara delaktiga och kunna påverka beslut som rör dem. Barn och unga ska också ges förutsättningar för att uttrycka sina åsikter (Lunds kommun, 2018a ; Lunds kommun, 2021). I kommunens trafik och mobilitetsplan Lunda MaTs III står det att utvecklingen av ett hållbart transportsystem ska bidra till barn och ungas utveckling och rörlighet i samhället. Det står även att barn och unga är en viktig tillgång för kommunens transportplanering, som med fördel kan engageras vid omställningsarbetet mot ett hållbart transportsystem (Lunds kommun, 2014c). Spårvägen i Lund är ett nationellt pilotprojekt för hållbara mobilitetslösningar och utgör ett nytt trafikslag i staden (Ljungberg & Lockby, 2022). För att värna om barns bästa i projektet har det bland annat genomförts en barnkonsekvensanalys och dialoger med barn. Eftersom att spårvägen i Lund är den första spårvägen som har byggts i Sverige på 110 år (Ljungberg & Lockby, 2022), och fler andra kommuner planerar att anlägga spårväg (Koehler & Malm 2020), är det relevant att dra lärdomar om hur barns perspektiv kan inkluderas i trafikplanering.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att sprida kunskap om hur barns perspektiv kan används som verktyg i planeringsprocessen för att skapa ett transportsystem som svarar mot olika användargrupperns behov på ett jämlikt sätt. Specifikt fokus ligger på att förstå hur barns perspektiv har beaktats i planeringsprocessen och gestaltningen av spårvagnshållplatser i Lund genom en fallstudie av spårvagnshållplatsen Lund C vid Clemenstorget i Lund.

Frågeställningarna som arbetet ämnar att besvara är:

- *På vilket sätt har barns perspektiv beaktats i planeringen och gestaltningen av spårvagnshållplatsen Lund C?*
- *Vilka lärdomar kan dras av spårvagnshållplatsen Lund C vad gäller planering och gestaltning utifrån barns perspektiv?*

1.3 Avgränsning

För att avgränsa studiens område behandlar det spårvägen i Lund och specifikt hållplats Lund C vid Clemenstorget med närliggande omgivning. Eftersom att projektet med spårvägen har pågått under en lång tid, har en tidsavgränsning varit nödvändig att göra. Därför har endast dokument som är utgivna under en del av planerings- och gestaltungsfasen, det vill säga från år 2011 till år 2022, analyserats. Litteraturoversikten i uppsatsen behandlar aspekter såsom socialt hållbar transportplanering och strategier för att främja barns bästa inom ramen för transportplanering. Trots att barns perspektiv och barnperspektivet är sammanlänkat fokuserar denna studie på barns perspektiv i planeringsprocessen för spårvägsprojektet. Det teoretiska ramverket behandlar teorierna om universell utformning, bullerby modellen och barns väg till delaktighet (pathways to participation). Vidare har studien avgränsats utifrån ett västerländskt perspektiv och en svensk planeringskontext för litteratur och teori. Slutligen tar studien upp barns perspektiv på en tematisk och övergripande nivå, snarare än att utgå från den praktiska juridiska planprocessen i plan- och bygglagen.

1.4 Målgrupp

Studien riktar sig till studenter och yrkesverksamma inom samhällsplanering som är intresserade av frågor som rör barn och barns perspektiv inom transportplanering och utformning av andra offentliga miljöer.

1.5 Disposition

I detta kapitel har bakgrunden och problemformuleringen till ämnet presenterats. I kapitlet redogjordes även studiens syfte, frågeställningar, avgränsningar och målgrupp. I kapitel 2 presenteras en litteraturoversikt med tidigare forskning om berörda områden, i syfte att ge läsaren kontext. I kapitel 3 presenteras det teoretiska ramverket i studien som senare används för att analysera insamlat material. Studiens metodologiska förhållningssätt presenteras i kapitel 4 tillsammans med en beskrivning av datainsamlingsmetoderna och tillvägagångssätt som har använts. Vidare tar kapitel 5 upp bakgrundsinformation om Lund och spårvägen för att ge läsaren en bakgrund till fallstudien. Resultatet från den empiriska undersökningen presenteras i kapitel 6, följt av en analys och diskussion kopplat till det teoretiska ramverket. Uppsatsen avslutas med slutsatser och avslutande reflektioner i kapitel 7 som besvarar frågeställningarna. Dessutom ges förslag på vidare forskning.

2. Litteraturoversikt

I detta kapitel presenteras en litteraturoversikt som bland annat består av tidigare forskning, för att ge läsaren kontext inom ämnesområdet. Dessutom presenteras ett urval av mål, strategier och regler som berör Lunds spårväg.

2.1 Socialt hållbar transportplanering

Att planera för transport och mobilitet är komplext, då det berör flera olika aspekter i samhället. Dessutom ansvarar många aktörer för olika delar av transportsystemet och för att kunna ställa om till ett mer hållbart transportsystem krävs det samordning mellan aktörer på lokal och regional nivå (Isaksson et al., 2014). Transportplanering är också viktigt att anpassa efter lokala förutsättningar, användargrupper och anpassning inför framtiden. Vad som kan vara utmanande är oklarheter kring framtidens transportbehov, vilket ställer krav på trafikens anpassning och flexibilitet. Enligt Stanley et al. (2017) behöver transportplaneringen en framtidsvision och en långsiktig transportstrategi. För en omställning mot ett mer hållbart transportsystem, krävs det även att invånare involveras så att normer, attityder och beteenden förändras till gentemot hållbara transporter (Stanley et al., 2017). Ett begrepp som ofta nämns vid planering för hållbara transporter är hållbar mobilitet. Hållbar mobilitet är enligt Banister (2008) ett samlingsbegrepp för åtgärder som syftar till att minska antalet resor med bil, behovet av att resa, längden på resorna samt teknisk innovation för att effektivisera transporter och resande. Dock menar Banister (2008) att det krävs en sammanhållen planering samt en tydlig struktur för samverkan mellan olika aktörer, för att en omställning mot hållbar mobilitet ska vara möjlig. Hrelja och Nyberg (2012) förklarar även att det är viktigt att bebyggelse- och transportplanering samordnas för att skapa förutsättningar för hållbar mobilitet så att människor kan förflytta sig mellan nödvändiga servicefaciliteter på ett snabbt och hållbart sätt. Olika användargrupper har dock olika behov när det kommer till transport och därför är det viktigt att synliggöra olika människors perspektiv, upplevelser och behov så att transportsystemet kan fungera för så många som möjligt och därmed bli mer jämlikt (Ataol et al., 2019).

Transportplanering har länge varit ett tekniskt orienterat ämnesområde där sociala aspekter såsom trygghet och tillgänglighet inte har varit lika prioriterade (Solá & Levin, 2021). Nu menar dock Joelsson (2019) att sociala hållbarhetsaspekter och så kallade mjuka värden får allt mer uppmärksamhet och vikt inom transportplanering. Solá och Levin (2021) uttrycker att en svårighet med social hållbarhet och socialt hållbar transportplanering är att det inte finns någon tydlig definition för dessa begrepp. Även Hedenfelt (2012) förklarar att social hållbarhet är ett diffust begrepp men att det samtidigt är effektivt då det kan innefatta mycket och anpassas efter olika kontexter i samhället. Begreppet kan enligt Hedenfelt (2012) delas upp i kategorier där den sociala rättvisan, också kallad capabilities, innebär att

människor har grundläggande förutsättningar att själva kunna påverka sina liv. Det innebär att det ska finnas en jämlik och rättvis fördelning av service och faciliteter som alla har tillgång till. Transportsystemet kan därför ses som ett viktigt medel och en förutsättning för välfärd eftersom att resor ofta krävs för att människor ska kunna ta del av service och verksamheter. Solá och Levin (2021) instämmer och skriver att; "Socialt hållbara transportsystem kan därmed förstås som system som tillåter alla samhällsgrupper att nå viktiga destinationer i vardagen" (Solá och Levin, 2021, s.17). Det ligger även i linje med begreppet jämlikhet som innebär att alla människor har lika värde samt samma grundläggande rättigheter, skyldigheter och möjligheter att påverka sina egna liv (Nordenfelt, 2013). Den svenska regeringsformen slår fast att:

Den offentliga makten ska utövas med respekt för alla människors lika värde och för den enskilda människans frihet och värdighet/.../ Det allmänna ska verka för att alla människor ska kunna uppnå delaktighet och jämlikhet i samhället och för att barns rätt tas till vara. Det allmänna ska motverka diskriminering av människor på grund av kön, hudfärg, nationellt eller etniskt ursprung, språklig eller religiös tillhörighet, funktionshinder, sexuell läggning, ålder eller andra omständigheter som gäller den enskilde som person (SFS nr: 1974:152, 1 kap. 2§).

Förändringar i den fysiska planeringen skapar ofta engagemang hos invånarna (Tavilzade, 2013). Kunskap från lokalbor och från människor som kontinuerligt vistas på en plats, är viktigt att inhämta för att skapa kvalitet i planeringen och ett bra beslutsunderlag. Att låta medborgare delta i planeringsprocesser genom medborgardialoger möjliggör att olika röster hörs och att samhället blir mer jämlikt (Boverket, 2022c; Tavilzade, 2013). Barn är en viktig grupp att inkludera eftersom att de utgör en femtedel av Sveriges befolkning och har mycket att tillföra gällande sina behov och önskemål i närmiljön (Boverket, 2020). Att ta hänsyn till barn i den fysiska planeringen är ett proaktivt sätt för att skapa livsmiljöer som bidrar till deras utveckling och hälsa (Boverket, 2022d). En viktig del är också att planera för ett transportsystem som möjliggör att barn kan röra sig i samhället mer självständigt. På så sätt kan de vara delaktiga, ha tillgång till skola och föreningsliv samt utforska sin närmiljö (Nordström & Wales, 2019). Barns perspektiv utgör ett perspektiv inom transportplanering, men genom att planera för barn blir resultatet generellt sett bra för alla (8-80 Cities u.å).

2.1.1 Barn i trafiken

Barn är särskilt utsatta i trafiken då de har snävt synfält, är korta, har svårt att identifiera var ljud kommer ifrån och är impulsiva (NTF, u.å). De saknar också ofta erfarenhet av komplexa trafikmiljöer, kan ha bristande omdöme och vara impulsiva (NACTO, 2020zoo). Klingegård (2022) presenterar statistik som visar att 750 barn skadas årligen i trafikmiljöer i Sverige. Antalet skadade barn i trafiken har ökat med 16% de senaste tio åren och de flesta olyckorna beror på kollision mellan person och fordon. Klingegård

(2022) förklarar att det krävs mer insatser för att minska risken att barn som oskyddade trafikanter skadas i trafiken. Nilsson (2003) menar att det finns en samstämmighet hos forskare om att trafikmiljöer måste anpassas efter barn, snarare än att barn ska anpassa sig efter trafikmiljöer.

Joelsson (2019) förklarar att barns möjlighet att självständigt röra sig i samhället påverkar deras utveckling, hälsa och deltagande i det offentliga livet. Även Johansson et al. (2020) lyfter fram rörelsefrihet som en viktig aspekt för barns utveckling och självständighet. Barn lär sig då också om sin närmiljö vilket skapar erfarenheter och inre trygghet (Jungmark, 2021). Om barn kan resa mer självständigt med hjälp av kollektivtrafiken är det även positivt utifrån ett hållbarhetsperspektiv, eftersom det minskar miljöbelastningen om föräldrar inte behöver skjutsa barn med bil till skola eller fritidsaktiviteter (Joelsson, 2019). Trots det visar Joelssons (2019) forskning att barns rörelsefrihet begränsas i allt större utsträckning och att barns frihet i trafiken är idag markant mindre än tidigare generationers. Det beror enligt Mikkelsen och Christensen (2009) på att föräldrar hellre skjutsar barn med bil eftersom att stadsmiljön upplevs som allt mer riskfylld, vilket bland annat beror på det ökande antalet bilar. Även Joelsson (2019) har i sin undersökning kunnat konstatera att det finns en diskurs inom trafikplanering som behandlar barn som särskilt skyddsvärda (particularly protection-worthy), och frågor om barns mobilitet reduceras därför till att främst handla om trafiksäkerhet. Barns trafikmognad utvecklas kontinuerligt, men för att barn ska lära sig hur man navigerar i trafiken måste de också få erfarenhet av att befinna sig i trafiksituationer (Joelsson, 2019).

Nilsson (2003) lyfter fram några aspekter som är viktiga att tänka på vid utformning av trafikmiljöer där barn vistas. Bland annat menar Nilsson (2003) att det är viktigt med hastighetsbegränsande åtgärder, att olika trafikslag separeras och att trafikbarriärer undviks i städer. I trafikmiljöer behöver det också finnas möjlighet för barn att vila, möta andra människor och utforska platser genom lek (Jungmark, 2021; NACTO, 2020). Även Johansson et al. (2020) framhäver att lek är viktigt att planera för i offentliga miljöer, eftersom det är barns sätt att utforska omgivningen på, så länge det sker på ett trafiksäkert sätt. Några andra faktorer som enligt forskning är viktigt för barn som vistas i offentliga miljöer är överblickbarhet men även möjlighet att gömma sig. Även konst i barns lär- och lek miljöer kan bidra till barns egen platsanknytning, navigering, kreativitet, samt skapa en ökad stimulans till lek (NACTO, 2020). Slutligen tenderar barn att känna sig mer trygga om det finns uppsyn över gatan (eyes on the street), det vill säga att människor har uppsyn över platsen från närliggande bostäder eller verksamheter (Johansson et al., 2020).

2.2 Barns perspektiv och barnperspektivet

FN:s Barnkonvention blev svensk lag den första januari år 2020 (SFS 2018:1197). Konventionens fyra grundläggande principer är särskilt viktiga utifrån ett planeringsperspektiv. De utgörs av artikel 2- barns lika värde, artikeln 3- barnets bästa, artikel 6- rätt till liv och utveckling samt artikel 12- rätt att uttrycka åsikter och få dem respekterade (Boverket 2020). Enligt Barnkonventionen räknas barn som 0-18 år och utgör en femtedel av Sveriges befolkning (SFS 2018:1197). Barn som grupp har varken rösträtt eller körkort, vilket gör att de blir beroende av vuxnas engagemang, lyhörddhet och beslut. För att göra städer anpassade för barn måste deras rättigheter och behov värnas om så att de kan leka, känna sig trygga, bli hörda och respekterade (Brown et al., 2019). I planering och gestaltning krävs det därför att planerare har kunskap om barns behov och tar deras bästa i beaktning (Boverket, 2022b). För att få fördjupad kunskap om barns behov, förutsättningar och intressen krävs det att barn tillfrågas, vilket kallas för barns perspektiv (Halldén, 2003). Barns perspektiv utgår från barnens egna erfarenheter, intentioner och önskemål. Perspektivet handlar om att ge barnen en röst och möjlighet att påverka beslut som påverkar deras liv. Det betonar även barnen som aktiva deltagare i samhället och som viktiga röster inom samhällsdebatten. Inom barns perspektiv är det de vuxnas uppgift att försöka förstå barnets egna livsvärld, vilket kan uppnås genom att lyssna och skapa utrymme för barns tankar, känslor och åsikter (Bergnehr, 2019; Samuelsson & Sheridan, 2003).

Barns perspektiv och barnperspektivet skiljer sig åt då det förstnämnda utgår från barns egna synpunkter och önskemål, medan barnperspektivet utgår från vuxnas tolkningar av barnets bästa. Barnperspektivet tar hänsyn till barns villkor och rättigheter i alla beslut, där vuxna tar ansvar för barns välbefinnande och utveckling (Bergnehr, 2019). Enligt Kylin och Bodelius (2015) handlar barnperspektiv inte bara om att planera och gestalta separata platser för barn, utan även att planera hela staden med ett mer inkluderat synsätt. Båda perspektiven är starkt sammankopplade då barnperspektivet innebär att vuxna sätter sig in i barns perspektiv och agerar utifrån det (Halldén, 2003). Dessutom anser Nilsson et al. (2015) att studier som ämnar utgå från barns perspektiv delvis innebär att ha ett barnperspektiv. Det beror på att forskaren oftast är en vuxen som måste tolka kommunikationen med barnet (Bergnehr, 2019). För att åstadkomma barns bästa krävs det att det finns etablerade policys och kunskap om ämnet samt samordning mellan olika yrkesgrupper (Brown et al., 2019). Genom att involvera barns perspektiv i ett tidigt skede kan information och kunskap inhämtas som har en inverkan på den följande processen (Jungmark, 2021). En så kallad barnchecklista är en vanlig metod som kan användas för att säkerställa att barns bästa beaktas i beslut som rör dem. Checklistan innehåller bland annat frågor om hur barn påverkas av beslutet, om barn har fått komma till tals eller inte samt om det finns intressekonflikter. Det är dock viktigt att barns perspektiv tas hänsyn till under hela planeringsprocessens gång för att det ska få inflytande över beslut som fattas (Boverket, 2022b).

Trots att barn är experter på sin vardagsmiljö, planeras städer och trafikmiljöer av vuxna och för vuxnas egna behov och önskemål (Joelsson, 2019). Ansell (2008) förklarar att barns perspektiv främst appliceras vid planering av fritidsutrymmen såsom parker och lekplatser. Det är rum där barns röster inte står i konflikt med andra värden eller intressen. Enligt Kylin och Bodelius (2015) tillbringar barn 20 procent av sin utevistelse på lekplatser och 80 procent i andra typer av miljöer. Det betonar vikten av att planera för att barn ska kunna färdas i hela staden eftersom de inte enbart befinner sig på lekplatser (Kylin & Bodelius, 2015). NACTO (2020) är av samma åsikt och förklarar att barns bästa tas hänsyn till när de till fullo kan använda alla offentliga utrymmen och transportsystemet. Genom att prioritera barn när trafikrum planeras leder det till att miljön blir tryggare, mer användbar och stimulerande för alla människor (NACTO, 2020, s.15). Vidare anser NACTO (2020) att det krävs en kombination av design och policys för att skapa barnvänliga offentliga trafikmiljöer. Dock visar en undersökning som Boverket (2020) genomförde att det skiljer sig mycket mellan hur olika svenska kommuner arbetar med barns perspektiv och att andra intressen ofta prioriteras istället.

2.3 Barns delaktighet och inflytande

Inflytande och delaktighet är två sammanlänkade begrepp men med olika innebörder. Enligt Boverket (2022d) handlar delaktighet om processen att involvera barn och ta del av deras åsikter. Inflytande däremot handlar om att barn har möjlighet att påverka beslut som fattas och att deras åsikter tas hänsyn till. Enligt Jungmark (2021) kan inkludering av barns perspektiv i planeringen bidra med kunskap om platsers normer, informella regler, risker och möjligheter för lek. Barns perspektiv kan även bidra till att minska gapet mellan olika generationer och skapa förståelse för behov i olika åldrar (NACTO, 2020). Upplevelsen och användningen av en plats kan nämligen skilja sig åt mellan vuxna och barn (Jungmark, 2021). Vidare förklarar Joelsson att; *“Children are excluded from participation in decision-making arenas through cultural, spatial and social processes—which position them not only as less knowledgeable but also as less competent”* (Joelsson, 2019, s.240). Barn ses alltså som en grupp med begränsad förmåga att uttrycka åsikter om deras livsmiljöer, men genom att låta barn vara delaktiga och få inflytande i beslutsprocesser kan det öka deras välbefinnande, tillit till samhället och demokratiska kunskaper (Joelsson, 2019). Det hjälper dem också att förstå att de kan göra avtryck på omvärlden och påverka genom demokratiska beslut (Boverket, 2022d).

Några vanliga metoder för att inkorporera barns perspektiv i planering är kvalitativa intervjuer med barn, observationer där barn får leka på platser eller genom att använda bilder och teckningar (Nilsson et al., 2015). I en handbok för barns delaktighet och inflytande som *UNICEF Sverige* har tagit fram, finns ytterligare konkreta förslag på hur barns perspektiv kan praktiseras. Syftet med handboken är att förmedla teoretisk och praktisk kunskap om barns perspektiv och värdet av deras involvering. Bland

annat står det om teaterlek, vilka visualiseringar som barn kan använda för att uttrycka sina åsikter och hur frågor i enkäter kan utformas (Åhl et al., 2021). En vanlig metod för planerare att nå ut till barn med olika förutsättningar och bakgrunder är att använda plattformar såsom skolan. Dock upplever tjänstepersoner från kommuner att det är svårt att ta tid från den ordinarie läroplanen och terminsplaneringen (Boverket, 2022c). Boverket (2022d) förklarar också att det kan vara fördelaktigt att ta hjälp av en arkitekt eller pedagog för att tolka det barnen menar i en dialog.

Vidare anser Nilsson et al. (2015) att barn kan involveras i större utsträckning än vad de faktiskt görs idag, men det kräver att forskaren eller planeraren har kunskap om och anpassar metoderna utifrån barnets kognitiva och kommunikativa förmåga att uttrycka sin åsikt om en viss fråga. Brown et al. (2019) förklarar att sättet som vuxna ställer frågor och lyssnar på är viktigt. Istället för att fråga barn "vad vill ni ska finnas på en lekplats?", är det lämpligare att fråga "hur gillar ni att leka?". Genom att vuxna intresserar sig för barns upplevelser, åsikter och perspektiv, kan man som vuxen dra slutsatser om vad som saknas för att en plast ska kunna bli ändamålsenlig (Jungmark, 2021). Hur forskaren tolkar materialet påverkas av individens egna uppfattningar och bakgrund vilket har en inverkan på resultatet. För att undvika att barns deltagande i planeringsprocesser endast används som marknadsföringsmaterial är det viktigt att syftet med barnens involvering klargörs från början (Brown et al., 2019). Det är också viktigt med återkoppling i långa samhällsbyggnadsprocesser då det visar respekt och tacksamhet för barnen som har engagerat sig. Det fyller även en pedagogisk funktion i och med att det återkopplar om vad som har hänt, hur barnens åsikter har beaktats och vad som händer framöver (Boverket, 2022d).

Boverket (2022d) förklarar att barns perspektiv även kan representeras i planeringsprocesser genom indirekt delaktighet. Det innebär att barns perspektiv representeras av forskning eller specialistkunskap om deras generella och universella behov som grupp. Ett annat alternativ är att slutsatser och lärdomar från tidigare dialoger med barn även kan användas i andra projekt. För att det ska fungera krävs det dock tydliga strukturer inom en organisation där insamlad data om barn och dialoger sparas. Indirekt delaktighet ger inte kunskap om en specifik individ eller plats utan kan användas för att förmedla övergripande kunskap om barns behov (Boverket, 2022d). Den indirekta delaktigheten kan liknas med barnperspektivet i och med att vuxna för barns talan utan att barn direkt involveras. Ytterligare en viktig aspekt som Boverket tillägger är att tjänstepersoner inom en organisation behöver få information om att barns perspektiv har inkorporerats i planeringsprocessen, vilket kan göras i exempelvis tjänsteutlåtanden. På så vis kan barnens involvering i processen uppmärksammas och spridas (Boverket, 2022d).

2.4 Barnrättsperspektivet

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) skriver att “Ett barnrättsbaserat synsätt uttrycks som att varje barn ska erkännas, respekteras och skyddas som rättighetsbärare med en individuell personlighet, egna behov och intressen samt personlig integritet” (SKR, 2018, s.9). Barnrättsperspektivet innebär att säkerställa att barns rättigheter tas hänsyn till i beslut som rör dem. SKR (2018) förklarar att ett barnrättsperspektiv ska ingå i att alla besluts- och arbetsprocesser och att barnkonsekvensanalyser eller andra prövningar måste genomföras för att se om åtgärden är enligt barnets bästa. En sådan prövning kan göras genom riktlinjer eller en barnkonsekvensanalys, men varken PBL eller Barnkonventionen föreskriver att någon särskild metod är mer lämplig att använda än någon annan (Boverket, 2020). Flera aspekter vägs sedan samman inför ett beslut, om beslutet inte är i enlighet med barnets bästa måste beslutet motiveras och redovisas efter avvägning mellan olika perspektiv och intressen. Eftersom att det saknas rättslig vägledning om i vilka fall barn berörs av detaljplanering, är det enligt Boverket (2022b) lämpligt att initialt utgå från att alla detaljplaner gör det. På så sätt riskerar barns bästa inte att gå miste om och livsmiljöer kan utformas på ett sätt som gynnar barn.

Barns bästa utgör ett allmänt intresse i PBL med kan också vara enskilt intresse i vissa fall (Boverket, 2022b). Efter en utredning från Boverket (2020) visar det sig dock att majoriteten av länsstyrelserna i Sverige inte anser att den nuvarande lagstiftningen ger stöd för tillämpningen av Barnkonventionen. Länsstyrelser kan endast ge stöd, råd och påtala brister till kommuner men de önskar hårdare krav i PBL och ett ökat mandat för att hävda sociala hållbarhetsfrågor i planeringsprocessen (Boverket, 2020). Inför att FN:s Barnkonvention skulle antas som svensk lag genomfördes en Barnrättsutredning, vilket konstaterade ytterligare en problematisk aspekt. Det är att “barn inte ses som rättighetsbärare utan mer som föremål för vuxnas välvillighet” (SKR, 2018, s.9). Därför menar SKR (2018) att synen på barn måste skifta från människor vars beteenden ska utvecklas, till kompetenta barn (human becomings to human beings). Det innebär att vuxna ser barn som kompetenta människor som ska vara delaktiga i frågor som berör deras liv, istället för människor som är formbara och inte tillräckligt kompetenta för att involveras (SKR, 2018).

2.5 Mål, riktlinjer och strategier

I följande stycken presenteras relevanta mål, strategier och riktlinjer kopplat till barn och transport inom planering.

2.5.1 Agenda 2030

För att adressera klimatfrågan har flera stora aktörer tagit fram vägledande dokument såsom Brundtlandrapporten och Agenda 2030, vilket nationer har tagit efter i form av egna klimatmål och handlingsplaner. Den svenska regeringen har satt upp målet att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045 för att därefter uppnå så kallade *negativa utsläpp*, vilket innebär att binda mer koldioxid än vad som släpps ut (Miljödepartementet, 2017). Det kräver stora omställningar inom bland annat transportsektorn som idag står för 30 procent av Sveriges växthusgasutsläpp (Trafikverket, 2023a). Winslott Hiselius (2021) anser därför att planeringen bör främja mer hållbara färdsätt såsom kollektivtrafik framför bilismen. Detta är även något som framgår av de globala målen och framförallt i mål 11, hållbara städer och samhällen. Mer specifikt anger delmål 11.2 att hållbara transportsystem ska vara tillgängliga för alla. Det innebär att satsningar ska göras för att utveckla kollektivtrafiken så att det blir säkert, tillgängligt och ekonomiskt överkomligt. Särskilt fokus ska ligga på att uppmärksamma behov hos grupper i utsatta situationer såsom barn, äldre samt människor med funktionsnedsättning (UNDP, u.å.). Eftersom att hållplatser och torg är offentliga platser är delmål 11.7 också relevant för studien. Delmålet anger att offentliga platser ska vara inkluderande och tillgängliga för särskilt kvinnor, barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning (UNDP, u.å.).

2.5.2 Det transportpolitiska målet och nollvisionen

Transportpolitikens övergripande mål är att “säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Regeringskansliet, u.å.). Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål samt ett hänsynsmål. Funktionsmålet behandlar transportsystemets funktion, användning och utformning. Det anger att alla ska ha en god tillgänglighet samt bidra till utvecklingskraft i hela samhället. Transportsystemet ska vara jämställt och likvärdigt kvinnor och mäns transportbehov (Regeringskansliet, u.å.). Vidare konkretiseras funktionsmålet i ett antal preciseringar. En av dessa preciseringar fokuserar på barn och anger att “Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar” (Trafikverket, 2020, s.17-18). Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet anpassas för att ingen ska dödas eller allvarligt skadas och bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås samt bidra till ökad hälsa (Regeringskansliet, u.å.). Ytterligare ett mål som gäller spårvägen är nollvisionen, vilket är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige sedan år 1997. Det innebär att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Ansvar för att säkerställa trafiksystemets utformning, säkerhet, skötsel och funktion ligger på systemutformarna, men trafikanter har ansvar för att visa hänsyn samt följa trafikregler (Trafikverket, 2022). En sådan trafikregel är att spårvägen har företräde och ska lämnas fri väg av alla trafikanter (Andersson, et al., 2022).

2.5.3 Barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalys (BKA) används som ett verktyg för att omsätta Barnkonventionen till handling och lyfta fram barnets bästa i en situation (Barnombudsmannen, u.å.; Boverket, 2022b). Syftet med en barnkonsekvensanalys är att säkerställa att barns rättigheter finns med i beslutsfattandet inom en verksamhet (SKR, 2022), samt på kort och lång sikt förbättra barns och ungas levnadsvillkor (Barnombudsmannen, u.å.). Verktuget används för att bedöma barns bästa i en specifik åtgärd eller frågeställning. Arbetsättet kan användas på olika nivåer inom olika verksamheter, till exempel kan lokala och regionala beslutsfattare använda barnkonsekvensanalys för att arbeta mer systematiskt med att säkerställa att barnperspektivet och barns perspektiv finns med i beslutsfattande (Barnombudsmannen, u.å.; Nordström, 2020). Barnombudsmannen understryker att barnkonsekvensanalyser inte ska utföras vid sidan av det ordinarie arbetet. Utan att det handlar om att hitta beslutsprocesser som berör barn och unga, för att avgöra vilka förändringar som behövs i det ordinarie arbetet (Barnombudsmannen, u.å.).

Barnkonsekvensanalyser kan se olika ut, eftersom det handlar om att bedöma varje enskilt beslut utifrån de barn som berörs (SKR, 2022). Underlaget ska innehålla positiva och negativa konsekvenser för barnet eller barnen. Barn som berörs ska få komma till tals direkt eller genom företrädare (Björklid, 2007). Enligt Sveriges kommuner och regioner (SKR, 2022) behöver inte en utredning av barnets bästa vara mer omfattande än vad som krävs för att göra en bedömning och menar att i vissa fall kan det vara tillräckligt med att genomföra en enklare prövning. Omfattningen beror på vad för information som är lämplig och relevant att samla in för att kunna göra en bedömning efter det enskilda fallet (SKR, 2022). Det finns olika modeller för att ta fram värderingsunderlag till en barnkonsekvensanalys som går att anpassa till organisation eller planeringsplan (Boverket, 2022b). Barnombudsmannen (u.å) delger en modell som består av fem steg, vilka är kartläggning, beskrivning, analys, prövning, beslut och utvärdering (Se illustration 1).

En BKA kan användas för att undersöka hur barn använder den fysiska miljön innan en planerad förändring (Nordström, 2020). Berörda barn kan vara delaktiga och berätta hur de upplever och

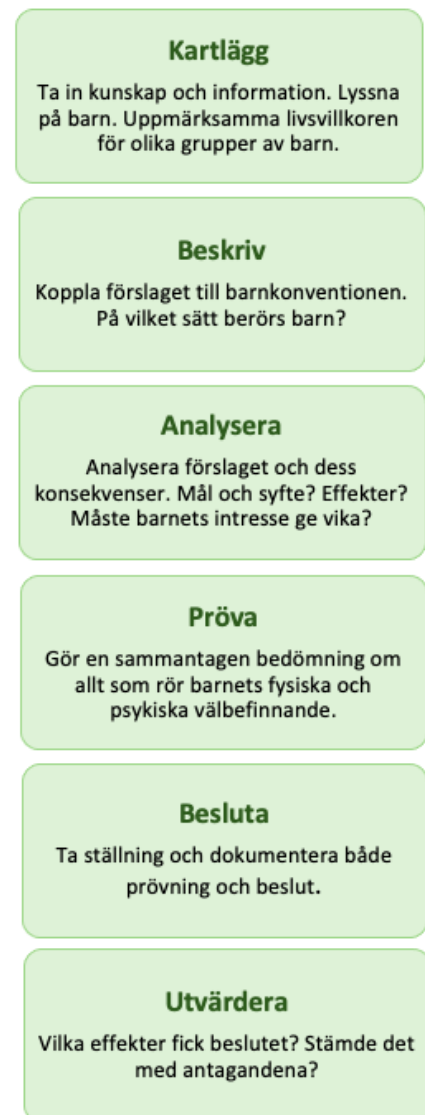


Illustration 1. Delar i en BKA.

Inspirerad från Barnombudsmannen (u.å) Av: Emma Skogman

använder den fysiska miljön, men planerare som utför BKAn ska också samla in egen kunskap gällande barns användning på platsen (Björklid, 2007). Den föreslagna fysiska förändringen analyseras efter konsekvenserna för barn och hur deras användning av miljön påverkas. Resultatet från BKA redovisas i detaljplanen och i det fysiska genomförandet. Det ska framgå om BKA fick någon betydelse och om den fysiska planeringen har tagit hänsyn till barnens bästa (Nordström, 2020). Nordströms (2020) studie visar dock att stadsplanerare i svenska kommuner generellt sett inte anser att resultatet från en BKA leder någon vart i planeringen. Däremot får barnperspektivet större fokus när det handlar om ekonomiska beräkningar på hur olika miljöer påverkar barns hälsa (Nordström, 2020).

3. Teoretiskt ramverk

Det teoretiska ramverket utgår från teorierna om “pathways to participation” som handlar om barns delaktighet i processer, samt *universell utformning* som ska användas för att analysera aspekter i den fysiska utformningen.

3.1 Pathways to participation: Openings, Opportunities and Obligations

För att skapa ett jämlikt samhälle är det viktigt att olika röster hörs och att alla människor ges möjlighet att påverka beslut. Det är en grundförutsättning för en demokrati men samtidigt ges barn ofta inte möjlighet att vara delaktiga (Åhl et al., 2021). En modell som kan användas för att inkorporera barns perspektiv och göra dem mer delaktiga i organisationer är modellen “pathways to participation”. Modellen togs fram av Shier (2001) och är ett komplement till den mer kända modellen “Ladder of Children’s Participation” som skapades av Hart (1992). Skillnaden mellan modellerna är enligt Åhl et al. (2021) att Shier fokuserar på organisationer och maktförhållanden mellan vuxna och barn, medan Hart (1992) snarare fokuserar på barn som aktiva medborgare. Enligt Shiers modell måste en medveten handling göras från organisationens håll för att ge makt och inflytande åt barn (Åhl et al., 2021).

“Pathways to participation” är ett verktyg för att arbeta med barns delaktighet och inflytande och består av fem nivåer (Se illustration 2). På varje nivå av deltagande kan individer och organisationer ha olika grader av engagemang för processen. Modellen försöker klargöra detta genom att identifiera tre stadier av engagemang på varje nivå: öppningar, möjligheter och skyldigheter (Shaik,2022). En så kallad “öppning” sker på varje nivå när en tjänsteperson är villig att arbeta för att inkludera barn. Det andra steget “möjlighet” uppstår när faktorer såsom tid, kompetens och rutiner finns som gör det möjligt för tjänstepersonen eller organisationen att verka på denna nivå. Dessa behov kan innefatta resurser i form av tid, färdigheter, kunskaper, utveckling av nya rutiner eller nya tillvägagångssätt för etablerade uppgifter. Slutligen upprättas en skyldighet när det blir en överenskommen policy inom organisationen att personalen ska arbeta på ett speciellt sätt, vilket möjliggör en specifik nivå av barns deltagande (Shier, 2001). Shier (2001) framhäver dock att det är osannolikt att en organisation och en anställd kommer att befinna sig på samma plats i modellen, och att de troligtvis ligger på olika stadier och nivåer. Vilka uppgifter och befogenheter tjänstepersoner har påverkar också var i modellen tjänstepersonen placerar sig.

Vidare förklarar Shier (2001) att organisationer ofta inte anstränger sig för att få reda på barns synpunkter och uppfattningar. Eftersom att inga synpunkter då framkommer ses barns perspektiv inte som ett problem. Det kan bero på att många vuxna har en fördom om att barn inte är intresserade av att tycka till om beslut (Sinclair, 2004). Shier motsätter sig detta och menar att många rapporter visar att

barn har en önskan att få mer att säga till om. Nivå ett och steg ett i Shiers (2001) modell handlar därför om att den ansvariga vuxna lyssnar på barn när de självmant uttrycker en åsikt. Steg två kräver att det finns ett fungerande sätt för vuxna att lyssna på barn, till exempel genom att tid och plats har bokats in för att prata med barn. Steg tre kräver enligt Shier (2001) att det finns en policy och skyldighet för vuxna inom en organisation att lyssna på barns åsikter. Nivå två erkänner att det finns många anledningar till att barn kanske inte uttrycker sina åsikter för vuxna. Shier (2001) förklarar att det bland annat kan bero på bristande självförtroende, tidigare erfarenhet av att inte bli lyssnad på eller otillräcklig kommunikationsförmåga. En vuxen måste därför vidta åtgärder för att stödja och möjliggöra att barn kan uttrycka sig.

Nivå tre går ut på att barns åsikter beaktas, men det betyder inte att alla beslut måste fattas i enlighet med barnets önskemål (Shaik, 2022). Steg tre på denna nivå uppfylls när organisationen gör det till sin policy att genomföra artikel 12 i FN:s konvention; det vill säga att se till att barns åsikter får betydande vikt i beslutsfattandet. På nivå fyra är barn involverade i beslutsfattandeprocesser och denna nivå kan ses som en övergång från samråd till aktivt deltagande och beslutsfattande. Slutligen handlar nivå fem om att barn delar makt och ansvar för beslutsfattande. För att helt uppnå nivån krävs ett uttryckligt engagemang från vuxnas sida att delegera viss makt till barn (Shier, 2001). Åhl et al. (2021) förklarar dock att modellen kan kritiseras för att vara för enkel då den kan ses som ett simpelt schema med rutor att kryssa i. Modellen blir som mest användbar när svaret på en fråga blir "nej" och en organisation måste fundera på vad det behöver göra för att kunna svara "ja" och gå vidare i modellen genom att ta hänsyn till barns perspektiv mer.



Illustration 2. Pathways to participation

(Inspirerad av Harry Shier (2001), s.111. Bearbetad av Emma Skogman 2023-02-02)

3.2 Universell utformning

Ett perspektiv som gynnar alla människor, såväl barn som äldre, är universell utformning (Müller, 2021). Perspektivet växte fram under 80-talet i USA och fick genomslag i Sverige för cirka tio år sedan. Begreppet har sin bakgrund inom funktionsvariation men gäller för alla (Hedevall, 2022). Det betyder att utformningen och sammansättningen av en miljö ska kunna nås, förstås och användas i största möjliga utsträckning av alla människor oavsett ålder, storlek, förmåga eller funktionsvariation. Enligt detta perspektiv bör en miljö utformas för att möta behoven hos alla människor som vill använda den (Myndigheten för delaktighet, 2021). Begreppet kan därför anses ligga i linje med jämlikhet som anger att alla människor ska ha möjlighet att påverka sina liv och att ingen ska diskrimineras (SFS:1974:152). År 1997 utvecklades de sju principerna för universell utformning av en grupp bestående av arkitekter, ingenjörer och miljödesignforskare. Syftet med dessa principer är att vägleda processen när miljöer

utformas, men de kan även användas för att utvärdera befintliga miljöer. Principerna visas i Tabell 2 nedan och de lyder: likvärdig användning, flexibilitet i användning, enkel och intuitiv användning, uppfattbar information, tolerans för misstag, låg fysisk ansträngning och storlek och utrymme för åtkomst och användning (Gustafsson et al., 2021).

Tabell 2. *Principerna för universell utformning*

Inspirerad av: Gustafsson et al. (2021) *Guide till universell utformning- Skapa tillsammans så att alla får plats!*;

Connell et al. (u.å.) *Principerna för Universell Design*

Bearbetad av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh, 2023-04-24

Princip	Förklaring av princip
Princip 1: Likvärdig användning	Gestaltningen ska vara tilltalande, trygg och tillgänglig för alla användare. Till exempel genom att det finns belysning och platt markbeläggning för att underlätta framkomligheten för barnvagn och rullstol.
Princip 2: Flexibilitet i användning	Gestaltningen ska tillåta en stor variation av förmågor och personliga preferenser så att det kan användas på olika sätt av olika personer. Till exempel ska det finnas möjligheter att både sitta och stå.
Princip 3: Enkel och intuitiv användning	Gestaltningen ska vara lätt att förstå för alla oberoende av kunskap, erfarenhet, språkförmåga och koncentrationsnivå. Till exempel ska platsen vara överblickbar och lätt att navigera sig vid.
Princip 4: Uppfattbar information	Information kan på ett effektivt sätt kommuniceras till användaren oberoende omgivande förhållanden. Till exempel kan symboler, bilder och ljud användas.
Princip 5: Tolerans för misstag	Gestaltningen ska minimera allvarliga konsekvenser och risker för misstag eller oavsiktliga handlingar. Staket och mjukt fallunderlag är exempel på detta.
Princip 6: Låg fysisk ansträngning	Gestaltningen ska kunna användas effektivt och vara bekväm genom att det exempelvis finns olika sittmöjligheter.
Princip 7: Storlek och utrymme för åtkomst och användning	Gestaltningen ska anpassas efter användarens kroppsstorlek och rörlighet. Till exempel ska det finnas fri sikt för sittande och gående samt gott om utrymme.

Teorin om universell utformning kopplar an till delmål 11.7 i agenda 2030 som handlar om att tillhandahålla universell tillgång till säkra, inkluderande och tillgängliga offentliga platser, i synnerhet för kvinnor och barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning” (UNDP, u.å). Müller (2021) förklarar vidare att; “Människors förutsättningar och behov är också ständigt föränderliga under en livstid, vilket ytterligare sätter fokus på behovet av planering och utformning som fungerar i alla situationer” (Müller, 2021, s.30). En välkänd organisation som arbetar efter liknande koncept som universell utformning är 8-80 Cities som genomför projekt utifrån tron att om allt vi gör i våra offentliga utrymmen är bra för en 8-åring och en 80-åring, då kommer det att vara bra för alla människor. Deras vision handlar om att skapa hållbara samhällen för människor att växa upp och åldras i. Några aspekter de ofta arbetar med är aktiv rörlighet, att tillgängliggöra offentliga utrymmen och göra plats för barn i gaturum (8-80 Cities, u.å).

Erkiliç (2011) anser dock att teorin om universell utformning kan kritiseras då det allt mer frångår diskursen om funktionsvariation. Teorin tenderar även att vara tolkningsbar och generaliserar människors olika behov. Även Vinnova (2019) framför viss kritik mot begreppet universell utformning då de menar att det är en utopi och att perspektiv och målgrupper riskerar att uteslutas. Erkiliç (2011) förklarar att det dock även finns flera fördelar med att tillämpa teorin om universell utformning. Syftet med teorin är att utveckla platser som är jämlika och antidiskriminerande, vilket alla vill ha i sin vardagsmiljö enligt Erkiliç (2011). Dessutom är teorin enkel att förstå, den används över hela världen och uppmanar till många olika lösningar för att hantera utmaningar i den fysiska utformningen. För att lyckas med universell utformning förklarar Hedevall (2022) att det krävs att relevanta röster såsom barns, hörs i tidiga skeden och vid upprepade tillfällen under processens gång. Det är därför viktigt att ha barns perspektiv i åtanke och ge barn möjlighet att vara delaktiga och få inflytande över planeringen och gestaltningen av offentliga ytor. På så sätt kan staden utformas på ett jämlikt sätt som gynnar alla människor (Boverket, 2022d).

3.3 Bullerbymodellen

Bullerbymodellen kan användas för att undersöka barns självständiga rörlighet och kvaliteten på en miljöns barnvänlighet (Kytta, 2004). Modellen bygger två centrala kriterierna för en barnvänlig miljö, vilka är miljöns mångfald och miljöresurser samt tillgång till lek och utforskning. Kytta menar att tillgången till grundläggande funktionella, sociala och emotionella aktiviteter i närmiljön är avgörande för barnvänliga stadsmiljöer. Dessa kategoriseras sedan in i fyra olika typer av miljöer vilka benämns som; bullerby, glashus, ödemark och cell (Se illustration 3). De olika miljöerna tolkas utifrån barns främjad-, fria- och begränsade handling. Den idealistiska barnvänliga miljön kallas Bullerbymiljön och

där kan barn utforska och forma miljön efter sina behov. Dessa miljöer har ofta god närhet till stadskärnan som ger en tillgång och mångfald av aktiviteter och kan nås av barn självständigt (Broberg et al., 2013). Glashus räknas som en mångsidig och attraktiv miljö, men som barn inte självständigt kan nå eller använda. Vidare beskrivs ödemark som en miljö med få möjligheter och begränsade saker att upptäcka vilket hämmar barns aktivitet. Cellmiljön begränsar barns fria handling och gör det omöjligt för barn att utforska miljön (Kyttä, 2004). Modellen används främst i kombination med intervjuer och enkäter med barn och föräldrar, samt med geografiska analyser för att förstå barns tillgänglighet och användning av olika miljöer (Broberg et al., 2013). Bullerbymodellens olika miljötyper kan dock uppfattas olika beroende på barnets individuella erfarenheter, uppfattningar och egenskaper. Till exempel kan samma fysiska miljö uppfattas som en bullerbymiljö av ett barn och som en cellmiljö av ett annat barn (Kyttä, 2004).

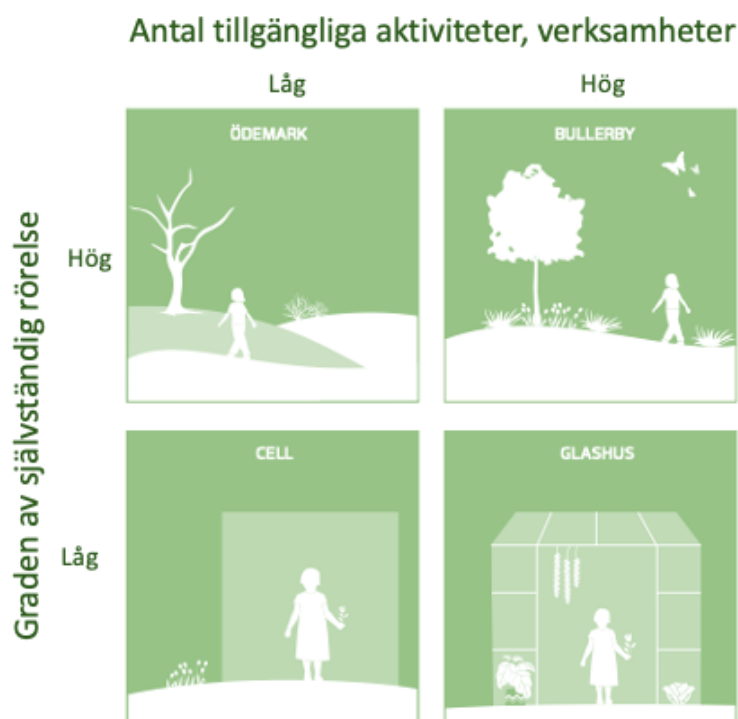


Illustration 3. Bullerbymodellen (Inspirerad av Kyttä (2004) *The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments*. Bearbetad av Emma Skogman

2023-04-27)

4. Metodologi och metod

Följande kapitel beskriver det metodologiska förhållningssättet som studien utgått ifrån. Dessutom redogörs det för hur de olika datainsamlingsmetoderna har använts vilka är en litteraturstudie, platsbesök, intervjustudie samt en dokumentanalys.

4.1 Metodologi

Arbetet har använt ett socialkonstruktivistiskt metodologiskt förhållningssätt för att förstå ett fenomen som bygger på samhälleliga strukturer då perspektivet syftar till att förklara människors sociala verklighet, hur människan uppfattar och formar den. Människans verklighet utgörs av vardera individs kontext och när dessa faktorer samverkar konstrueras vår sociala verklighet (Pfadenhauer & Knoblauch, 2018; Wennerberg, 2010). Vidare utgick studien från en abduktiv forskningsansats, som kombinerar induktiv- och deduktiv kunskap. En induktiv forskningsansats grundas i iakttagelser från verkligheten som skapar en teoretisk referensram, vilket sammanställs med en slutsats (Jacobsen, 2017). Deduktiv kunskap utgår från teoretiska och logiska resonemang som formar en hypotes och som därefter testas mot verkligheten (Jacobsen, 2017). Vid en pragmatisk abduktiv forskningsansats kombineras både empiri och teori för att undersöka sannolika förklaringar och fenomen. Den abduktiva ansatsen ansågs vara den mest passande för denna undersökning, eftersom det ger studien en mer djupgående förståelse för hur barns perspektiv kan användas som verktyg i transportplanering. Alvesson och Sköldberg (2008) menar också att den abduktiva ansatsen är mest lämpad för fallstudiebaserade undersökningar. Det beror på att arbetsprocessen i studien pendlar mellan empiri och teori. Inom teorier för transportplanering har barns perspektiv fått allt mer uppmärksamhet. Därför har generella teorier om barns perspektiv och barns rörelse i urbana miljöer studerats. Efter att kunskap om ämnet byggts upp inhämtades data från fallet som sedan blev till empiri. I takt med att empirin bearbetades justerades riktningen på det teoretiska ramverket, vilket enligt Alvesson och Sköldberg (2008) är i linje med processen för en abduktiv ansats.

4.2 Metod

Metoderna som har använts för att samla in material är en litteraturstudie, intervjuer, platsbesök samt en dokumentanalys. Metodernas tillvägagångssätt och lämplighet för studien kommer att beskrivas i följande avsnitt. Illustration 4 nedan visar studiens övergripande arbetsprocess och hur den abduktiva ansatsen har påverkat återkopplingen mellan teorin och empirin.

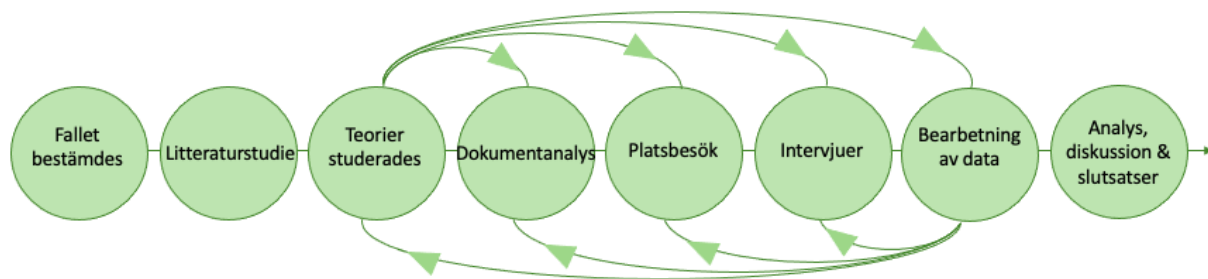


Illustration 4. Studiens övergripande arbetsprocess. Av: Emma Skogman 2021-04-20

4.2.1 Litteraturstudie

En litteraturstudie genomfördes för att positionera studiens problemformulering. Dessutom ger en litteraturöversikt en överblick över tidigare forskning inom området för att ta vara på befintlig kunskap och därefter kunna vidareutveckla den (Denscombe, 2018). För att identifiera relevanta källor som ingick i litteraturöversikten användes nyckelord i sökningen. Nyckelorden är: barns perspektiv, universell utformning, barns delaktighet och barn i transportplanering. Sökorden ansågs vara relevanta för att samla in material med tydlig koppling till studiens syfte och frågeställningar eftersom det behandlar barns perspektiv i transportplanering. Sökningar efter litteraturen gjordes på google, SLUs digitala bibliotek, Lunds Universitets digitala bibliotek "LUBsearch" samt Malmö universitets digitala bibliotek "Libsearch". För att hitta forskningsartiklar som granskats och godkänts av andra forskare användes filtret "Peer Reviewed", vilket ökar källornas trovärdighet.

4.2.2 Fallstudie

Johansson (2007) förklarar att en fallstudie förväntas fånga komplexiteten i ett enskilt fall. Fallet ska vara en avgränsad samtida enhet och utredas i sitt naturliga sammanhang genom flera olika metoder. En fallstudie fokuserar vanligtvis på ett fall, där hänsyn också måste tas till dess historia och kontext. Vidare förklarar Johansson (2007) att en viktig aspekt med fallstudiemetodiken är att triangulera, det vill säga att kombinera flera metoder för att belysa olika vinklar av fallet. I denna studie har triangulering skett genom att metoderna intervjuer, dokumentanalys och platsbesök genomförts. Fallstudiemetodiken utvecklades inom samhällsvetenskapen och är enligt Johansson (2007) särskilt viktig att tillämpa inom områden som rör just planering eller arkitektur. Det beror på att mycket kunskap kan inhämtas från fall som är av förklarande typ snarare än experimentell. Fallet som undersöks i denna studie har valts ut utefter det Flyvbjerg (2011) kallar för ett informationsorienterat urval. Det betyder att det fanns förväntningar på att informationsinnehållet skulle ge mycket kunskap (Flyvbjerg, 2011). Fallet ansågs

vara unikt eftersom spårvägen i Lund är den senaste spårvägen som har anlagts i Sverige på 110 år vilket gjorde det lämpligt att undersöka.

Johansson (2007) och Yin (2007) förklarar att generaliseringar från fall är analytiska och inte statistiska. Det betyder att generaliseringarna bygger på resonemang varav det finns tre olika typer (Johansson, 2007). Generaliseringar kan antingen bygga på den deduktiva principen för att testa hypoteser eller induktiv teorigenerering där något konceptualiseras. Den tredje typen av resonemang som också har används i denna studie är den abduktiva ansatsen. Det innebär att generaliseringar från ett fall görs efter att empiri och teori kombineras. Mer specifikt kallar Johansson (2007) det för naturalistisk generalisering när generaliseringar görs från fall som sedan tillämpas på en verklig problemsituation genom att göra jämförelser.

4.2.3 Platsbesök

Det har genomförts tre platsobservationer, varav en ostrukturerad platsobservation för att välja ut hållplats att fördjupa sig inom och därefter två semistrukturerade platsobservationer vid den utvalda hållplatsen. Första platsbesöket genomfördes den 18 januari kl. 10 - 10.30 och under platsbesöket följdes hela spårvägen med cykel och stopp gjordes på hållplatser. Syftet med det första platsbesöket var att få en uppfattning om spårvägen och för att välja ut en lämplig hållplats att studera. Hållplatsen Lund C valdes som fall eftersom hållplatsen är centralt beläget med många människor och barn i rörelse kring den. Hållplatsen är också en större hållplats i anslutning till tågstationen vilket också skapar ett mer komplext trafikrum och kan därmed ses vara särskilt relevant att arbeta med anpassning för barn. Platsbesöken som följde genomfördes under två tillfällen (Datum: 2023-03-09 och 2023-05-08) på hållplats Lund C vid Clemenstorget, för att undersöka den fysiska den utformningen och anpassningen till barn.

Syftet med det andra platsbesöket var att förstå planeringen och gestaltningen av hållplats Lund C vid Clemenstorget och vilka element i den fysiska miljön som överensstämmer med principerna för universell utformning. Platsbesöket genomfördes efter inspiration från semistrukturerade observationer. Enligt Gillham (2008) innebär det att ett observationsschema med öppna frågor används för att delvis styra vad som observeras, men samtidigt vara öppen för oförutsägbara aspekter. Vad som är positivt med semistrukturerade observationer är att händelser studeras i realtid, vilket skapar en kontext och sätter en företeelse i ett sammanhang. För att underlätta och strukturera det andra platsbesöket användes ett observationsschema som utgick från de sju principerna för universell utformning. Principerna är; likvärdig användning, flexibilitet i användning, enkel och intuitiv användning, uppfattbar information, tolerans för misstag, låg fysisk ansträngning samt storlek och utrymme för åtkomst och användning

(Müller, 2021). Det ostrukturerade platsbesöket utgick från principerna för att resultatet skulle kunna analyseras med hjälp av det teoretiska ramverket och litteraturoversikten i analysen. Principerna täcker även in många aspekter som forskning i litteraturoversikten pekar på är viktigt att ta hänsyn till i planering och gestaltning av trafikmiljöer där barn vistas. För att platsbesöket specifikt skulle fokusera på barns perspektiv lades ordet “barn” till i aspekterna som undersöktes (Se Bilaga 4). Platsbesöken vid Clemenstorget varade i cirka 30 minuter och under tiden togs fotografier och anteckningar fördes till observationsschemat. Slutligen gjordes det tredje platsbesöket för att komplettera med eventuell information som kunde ha missats, samt för att ta tydligare bilder när vädret var bättre.

4.2.4 Intervju

Intervjustudien genomfördes i syfte att undersöka hur barns perspektiv har beaktats i planeringen och gestaltningen av spårvägen och spårvagnshållplatsen Lund C. Intervjupersonerna valdes utifrån informanternas specifika kompetens och relevans för studien. Personerna som har intervjuats är experter eller sakkunniga inom spårväg och barns perspektiv. Dessutom har intervjuer genomförts med tjänstepersoner från Lunds kommun som varit nyckelpersoner i projektet med spårvägen. Vissa kontakter etablerades med intervjupersoner genom företaget Trivector och Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU). Det var handledarna till detta arbete från SLU respektive Trivector som gav förslag på relevanta intervjupersoner att kontakta för studien. Med snöbollsmetoden, har ett fortsatt urval av kontakter skett, där deltagarna hänvisat till andra lämpliga personer att intervjua (Jacobsen, 2017). Att flera intervjuer skedde med anställda på Trivector samt att kontakt etablerades via företaget har haft viss inverkan på studien. Att Trivector involverades motiverades genom att de har varit delaktiga i spårvägsprojektet som utomstående konsulter samt att de har tillhandahållit kontakter till tjänstepersoner från Lunds kommun. Det blev tidigt uppenbart att det var svårt att få svar från tjänstepersoner på Lunds kommun, men med hänvisning till anställda på Trivector ökade svarsfrekvensen och benägenheten att delta. Därmed har samverkan med Trivector möjliggjort en större insyn i spårvägsprojektet. De semistrukturerade intervjuerna var både fysiska och digitala och varade mellan 30- 60 minuter (Se Bilaga 1). Intervjuerna spelades in och transkriberades för att underlätta vidare analys av datan.

Studiens intervjufrågor anpassades efter vardera respondents expertområde och bedömdes inte behandla några personliga eller känsliga frågeställningar. I studien benämns intervjupersonerna inte vid namn för att värna om deras anonymitet, istället hänvisas de som “IP1”, “IP2” och så vidare, vilket står för “intervjuperson”. Deras titlar och relevans för studien har dock skrivits ut. Inför varje intervju har informanten skrivit under ett samtyckesformulär där information om studien och användningen av personuppgifter framgått (Se Bilaga 5). Nedan redogörs intervjuerna i Tabell 3:

Tabell 3. *Intervjupersoner*

Av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh, 2023-02-16

Informanternas titlar och organisation	Kontakt	Datum och plats	Motivering	Intervjuperson
Kollektivtrafik och stadsutvecklings konsult - Trivector	Kontakt via Trivector	Trivector 2023-02-16	Expert inom spårväg och spårvägsprocesser	IP1
Ansvarig trafikplanerare för spårvägen - Lunds kommun	Kontakt via Trivector	Lunds kommun 2023-02-17	Ansvarig för planeringen och anläggningen av spårvägen	IP2
Konsult hållbara transporter - Trivector	Kontakt via Trivector	Teams 2023-02-22	Har jobbat med barns perspektiv i BKA för spårvägen i Uppsala	IP3
Fd teknisk direktör - Lunds kommun	Kontakt via Trivector	Trivector 2023-03-01	Ansvarig i tidiga skeden av spårvägsprojektet	IP4
Trafikkonsult - Trivector	Kontakt via Trivector	Trivector 2023-03-01	Har kunskap om språvägens historia och planeringsprocess	IP5
Hållbarhetsstrateg -Lunds kommun	Kontakt efter egna efterforskningar	Teams 2023-03-03	Sakkunnig inom barns perspektiv och policys i Lunds kommun	IP6
Forskare om barnperspektivet - Sveriges Lantbruksuniversitet	Kontakt via SLU	Teams 2023-03-03	Expertkunskap inom barnperspektivet och planering för barn	IP7
Ansvarig landskapsarkitekt för spårvägen -Lunds kommun	Kontakt efter egna efterforskningar	Teams 2023-03-06	Ansvarig för utformningen av spårvägen	IP8
Ansvarig landskapsarkitekt för Clemenstorget - White Arkitekter	Kontakt efter egna efterforskningar	Teams 2023-03-09	Ansvarig för utformning av Clemenstorget	IP9

4.2.5 Dokumentanalys

Dokument är enligt Denscombe (2018) en primär datakälla som är vanligt förekommande inom samhällsvetenskaplig forskning. Att använda sig av dokument som datakälla har ansetts vara relevant i detta arbete eftersom det är beständigt över tid och ger information om hur planeringsprocessen har gått till. Dessutom utgjorde metoden ett bra komplement till de andra datainsamlingsmetoderna vilket skapade triangulering. Ytterligare en fördel enligt Denscombe (2018) är att dokument ofta är relativt lättillgängliga genom internet. De flesta dokument som ligger till grund för dokumentanalysen var publicerade på Lunds kommuns hemsida. Några av dokumenten som analyserades fanns dock inte tillgängliga på Lunds kommuns hemsida. De dokumenten tillhandahölls från tjänstepersoner på Lunds kommun samt från kontakter på Trivector som var involverade i projektet. Dessa dokument är offentliga handlingar, de är inte sekretessbelagda och tillstånd har getts för att användas i denna studie.

Dokumenterna som har använts i denna studie är webbsidor och rapporter som är utgivna av Lunds kommun, vilket framgår i Tabell 4. Dokumenterna bedöms alla vara relevanta för undersökningen då de behandlar spårvägen, riktlinjer för transportplanering samt barns perspektiv. Vidare menar Denscombe (2018) att trovärdigheten i en dokumentanalys måste fastslås genom de fyra kriterierna validitet, autenticitet, representativitet och innebörd. Dokumenterna som ingår i dokumentanalysen har granskats utifrån dessa kriterier innan de använts som underlag i analysen. Samtliga dokument är utgivna av Lunds kommun vilket är en offentlig aktör med höga krav på sina publikationer. Det gör att utgivaren räknas som en trovärdig källa och dokumenterna som legitima. För att analysera datan som samlats in genom dokumentanalysen har den hermeneutiska metoden använts vilket beskrivs i avsnitt 4.2.6 Bearbetning av material.

Tabell 4. *Dokument som ingick i dokumentanalysen*

Av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh, 2023-01-31

Dokument	Utgivare	Publiceringsår	Motivering
Barnkonsekvensbeskrivning spårväg Lund C-ESS	Lunds kommun	2014b	Hur barn berörs av spårvägsprojektet
Barns delaktighet och inflytande	Lunds kommun	2022a	Handlar om Shiers delaktighetsstege samt strategier i Lunds kommun för barns delaktighet
Detaljplan Clemenstorget	Lunds kommun	2014d	Tar upp utformning av Clemenstorget och hur barn beaktas
Förstudie Spårväg Lund	Lunds kommun	2011	Förstudie för spårvägen med bakgrundsfakta
Gestaltningprogram Clemenstorget	White arkitekter och Lunds kommun	2017	Tar upp utformning av Clemenstorget och hur barn beaktas
Handlingsplan för barnets bästa i Lunds kommun	Lunds kommun	2021	Tar upp barns bästa och Barnkonventionen samt kommunala strategier i Lunds kommun
Lundamats III	Lunds kommun	2014c	Den kommunala strategin för ett hållbart transportsystem i Lund
Ramprogram Lund C	Lunds kommun	2015	Utformning av Lund C, Clemenstorget och framtida utveckling för Clemenstorget.
Riktlinjer för gestaltning - Spårväg Lund C - ESS.	Lunds kommun	2014a	Riktlinjer för gestaltningen av spårvägen i Lund
Samrådsredogörelse spårväg Lund C- ESS	Lunds kommun	2014e	Samråd och synpunkter gällande spårvägen och Clemenstorget
ÖP del I	Lunds kommun	2018a	Tar bland annat upp kommunala mål som rör barn
ÖP Miljökonsekvens och hållbarhetsbeskrivning	Lunds kommun	2018b	Tar bland annat upp kommunala mål som rör barn
500 röster om framtidens Clemenstorg	White arkitekter och Lunds kommun	2016	Sammanställning av samråd och workshoppar med barn om Clemenstorget

4.2.6 Bearbetning av material

För att analysera datan som samlades in genom de kvalitativa intervjuerna och dokumentanalysen användes en hermeneutisk metod. Det innebär enligt Jacobsen (2017) att forskaren pendlar mellan att analysera delar av en text och helheten. Denna form av analys av kvalitativa data delas in i fyra steg. För det första dokumenterades datan och inspelningar från intervjuerna transkriberades. Därefter utforskas materialet efter de samband som visar sig i datan. I enlighet med den hermeneutiska metoden så systematiseras innehållet efter relevanta kategorier (Jacobsen, 2017). Kategorierna är *barn i planeringsprocessen, utmaningar med att inkludera barns perspektiv, fysisk utformning anpassad till barn, strategier för att inkludera barn, processen för spårvägen i Lund och utvecklingspotential* (Se Bilaga 2 & Bilaga 3). Mer specifikt utgick analysen från en innehållsanalys vilket enligt Jacobsen (2017) är en av de vanligaste analysmetoderna inom samhällsvetenskaplig forskning. Istället för att kvantifiera innehållet och räkna frekvensen av specifika ord, har den kvalitativa analysen ansetts vara mer lämplig för att undersöka hur aspekter framställs, vad som står i texterna och vad som inte nämns. Under den semistrukturerade observationen togs fotografier och anteckningar som fördes in i observationsschemat. Därefter bearbetades även detta material efter en innehållsanalys, för att se vilka aspekter i gestaltningen som fanns eller inte, kopplat till principerna för universell utformning.

4.3 Arbetsfördelning

Majoriteten av innehållet i uppsatsen har vi skrivit tillsammans. De delar som Emma skrev, läste Emmy igenom och korrigerade och vice versa. Emma har tagit mer ansvar för att göra visualiseringar medan Emmy för fotograferade under platsbesök. Samtliga intervjuer genomfördes tillsammans men hälften av intervjuerna transkriberades var. Även vid dokumentanalysen bearbetades hälften av materialet var, trots att båda läste igenom alla dokument. Vi upplever att vi har haft ett strukturerat och fungerande samarbete med en jämn arbetsbelastning. Vi har gemensamt diskuterat oss fram till innehållet i avsnittet för resultat, analys och diskussion samt slutsatserna. Eftersom att vi har arbetat mycket tillsammans upplever vi båda ett lika stort ansvar över innehållet.

5. Spårvägen i Lund

I detta kapitel lyfts relevant fakta om Lund, spårvägen och spårvagnshållplatsen Lund C vid Clemenstorget för att ge en bakgrund till fallstudien.

5.1 Lunds kommun

Lunds kommun är belägen i sydvästra Skåne och är Sveriges tolfte största kommun med en befolkning på över 128 000 invånare (Lunds kommun, 2023). Kommunen består av nio tätorter varav Lund är centralorten (Se illustration 5). Lund är en av de snabbast växande kommunerna i Sverige och förväntas fortsätta att växa de kommande åren, särskilt när det gäller äldre och barn i skolåldern (Lunds kommun, 2023). Lund präglas av sin tidigare historia och trots stadsförnyelse kvarstår en historisk stadskärna. Inom Lund är avstånden mellan centrum och stadens ytterområden relativt korta, vilket gör Lund till en samlad och kompakt kommun (Wickström, 2022). Lund är känt för att vara en universitetsstad och har en lång tradition av att använda cykeln som ett hållbart och effektivt transportmedel. Kommunen arbetar aktivt för att uppmuntra hållbara transportalternativ och har som målsättning att all reseökning ska ske genom kollektivtrafik, till fots eller cykel (Lunds kommun, 2014c). Detta är framförallt fördelaktigt för dem som saknar tillgång till bil, såsom barn och personer med funktionsnedsättningar (Lunds kommun, 2018b). I Lund finns även Sveriges tredje mest använda tågstation där drygt 40000 personer pendlar in och cirka 23 000 lundabor pendlar ut från Lund per dag (Svahn, 2013; Lunds kommun, 2023a). Det geografiska läget gör att det finns kopplingar till flera stora städer såsom Malmö, Helsingborg och Köpenhamn. Lund har därmed ett strategiskt läge för arbete och utbildning i MalmöLundregionen, Skåne och Öresundsregionen (Lunds kommun, 2018a).

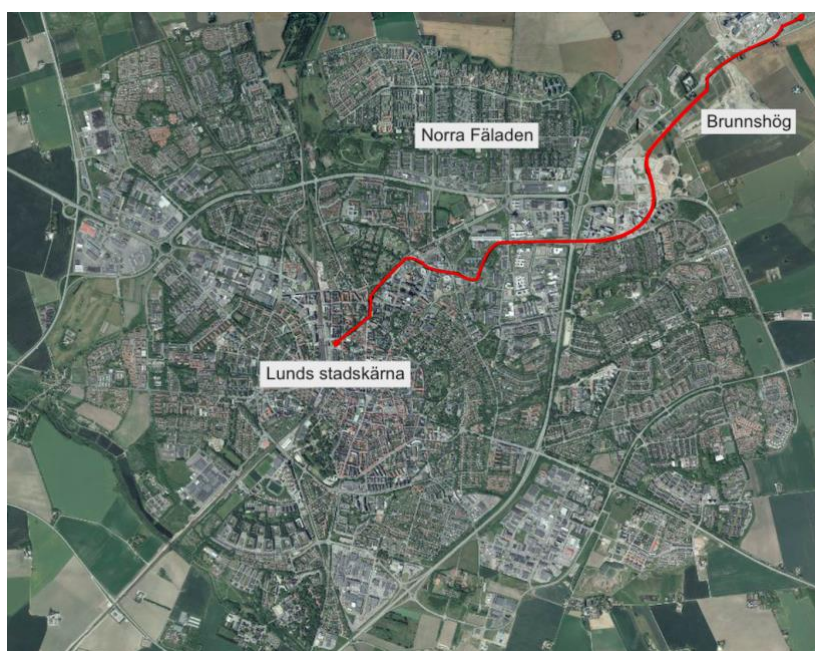


Illustration 5. Karta Lund. Av: Lunds kommun (2023). Karta över Lund tätort med spårvägens sträckning. Bearbetad av: Emmy Ahlfridh 2023-05-08. Copyright 2023 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse.

5.2 Bakgrundsfakta om spårvägen i Lund

Spårvägen i Lund är den senaste spårvägen som byggts i Sverige på 110 år (Bengtsson & Gertson, 2021). För att skapa en förståelse för projektets process från planering till att spårvägen färdigställdes, presenteras utvalda årtal och händelser som är relevanta för detta arbete i illustration 6. nedan.

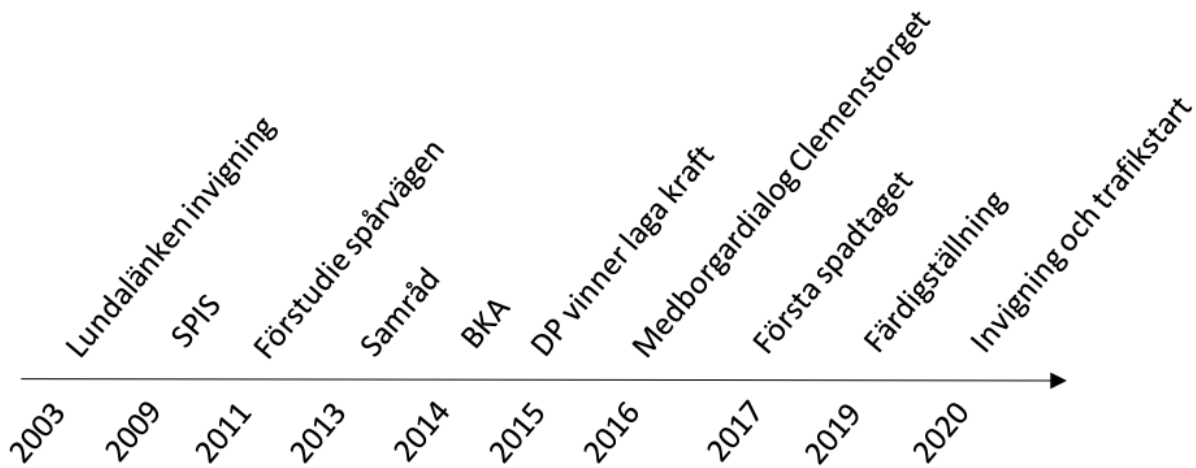


Illustration 6. Tidslinje över processen med projektet spårvägen i Lund

Av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh 2023-02-01

Visionen med spårvägen var att stads kärnan skulle bli fri från bilar och bussar samt att den spårbundna trafiken skulle kunna fungera som en "ryggrad" i den framtida stadsutvecklingen (Ljungberg & Lockby, 2022). Spårvägen går från centrala Lund upp till stadsutvecklingsprojektet Brunnsnäs där ambitionen är att två tredjedelar av alla resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Med spårvägen var och är förhoppningen alltså att fler resor inom staden ska ske med kollektivtrafik istället för bil, för att bidra till en hållbar utveckling (Nathell, 2023). Tankarna om att anlägga en spårväg i Lund har funnits länge och år 1905 skickades den första motionen om spårvägslinjer i Lund in till stadsfullmäktige (Nathell, 2023). I slutet av 80-talet gjordes de första undersökande utredningarna för en framtida spårväg i Lund. År 2003 invigdes Lundalänken, en bussgata som skulle sammankoppla centrala Lund med de nordöstra delarna. Gatan utformades för att på längre sikt kunna omvandlas till en spårväg (Lunds kommun, 2011). Sträckan för bussgatan var i princip densamma som dagens spårvägslinje som demonstreras på illustration 7 nedan. Efter invigningen av bussträckan visade det sig att antalet resenärer längs sträckan var fler än beräknat. När planerna för det nya bostadsområdet i nordöstra Lund (Brunnsnäs) med intilliggande forskningsanläggningarna MAX IV och ESS sattes i verk, blev utvecklingen av spårvägen mer aktuell (Nathell, 2023; Andersson, et al., 2022).

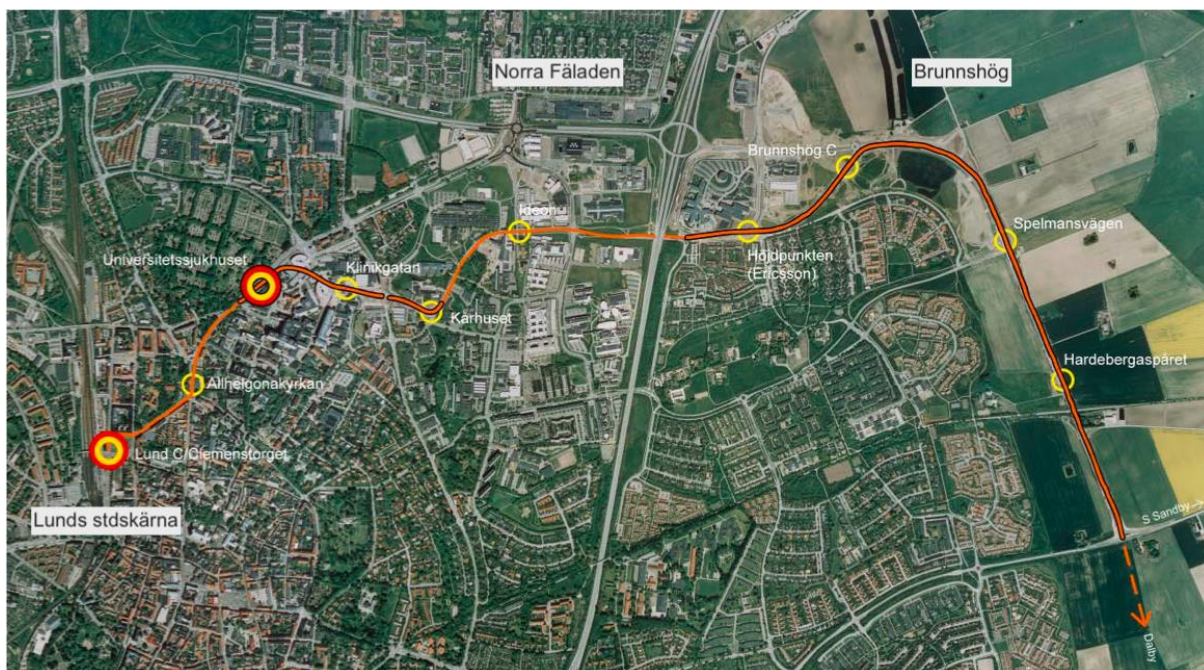


Illustration 7. Lundalänkens sträcka i Lund

Av: Lunds kommun (2020) *Karta Lundalänken, Flygfoto maj 2002*. Bearbetad av Emmy Ahlfridh, 2023-05-08
 Copyright Stadsbyggnadskontoret Lund. Använd med tillåtelse.

År 2009 utvecklades Spårvägar i Skåne (SPIS), ett samverkansavtal mellan Region Skåne och kommunerna Lund, Helsingborg och Malmö, för att undersöka möjligheter för spårvagnar i Skåne. SPIS arbetade fram riktlinjer för spårvägar i Skåne som la en grund för utvecklingsarbetet av spårvägen i Lund (Ljungberg & Lockby, 2022). År 2011 gjordes förstudien för spårväg Lund C- ESS och samrådet för spårvägens sex olika detaljplaner pågick under 2013 mellan 13:e maj till 30:e juni då politiker, tjänstepersoner och Lundabor deltog. År 2014 genomfördes en barnkonsekvensanalys (BKA) för spårvägen, för att säkerställa att barnens bästa togs hänsyn till och för att belysa projektets konsekvenser och risker för barn (Lunds kommun, 2014b). Detaljplanen för Spårvägen vann laga kraft år 2015 och år 2016 påbörjades medborgardialogen för Clemenstorget i Lund. År 2017 påbörjades bygget av spårvägen och spårvägen färdigställdes år 2019 för att slutligen invigas under december år 2020 (Nathell, 2023: Andersson, et al., 2022).

Målsättningen med spårvägens gestaltning var att spårvägen skulle ta hänsyn till det befintliga stadsrummet och inte bli en barriär (Lunds kommun, 2014a). Spårvägen har en öppen utformning efter inspiration från Frankrikes moderna spårvägssystem, vilket innebär att spåret inte avgränsas med staket eller liknande. Istället för att avgränsa spårvägsområdet med staket har en vit upphöjd linje anlagts för att visa var gränserna går (Bengtsson & Gertson, 2021), (Se illustration 8). De vita linjerna består av granitsten och är belägna på vardera sida av spårvägen. Syftet är att det ska uppfattas som skiljelinjer som avgränsar spårvägen från gång- och cykelbana eller körfält (Andersson, et al., 2022).



Illustration 8. *Den upphöjda vita linjen av granitsten som delar upp vägbanorna.* Av: Strand Larsson, K. (2022).
(Copyright 2022 av upphovsrättsinnehavaren. Används med tillåtelse.)

5.3 Barn och trafikmiljöer i Lund

Infrastrukturen har en inverkan på stadsbilden, människors rörelsemönster och sociala liv, så även för barn (Lunds kommun, 2014c). Lunds kommun har flera bilfria stråk och bilfria miljöer vid ett antal bostadsområden, vilket skapar möjlighet för barn och unga att röra sig relativt fritt och självständigt (Lunds kommun, 2014b). Dock skjutsas många yngre barn med bil till skola och fritidsaktiviteter, vilket kan påverka deras trafikinlärning, upplevelse av och förståelse för staden (Lunds kommun, 2018b). Dessutom är Lunds stadskärna en miljö som gör det svårt för barn att cykla i. Det beror på att en stor del av resan med cykel sker på gator med smågatsten och i blandtrafik vilket kan upplevas som otryggt (Lunds kommun, 2014b). Att det finns tillgänglig och fungerande kollektivtrafik som barn kan använda är viktigt då fritidsaktiviteter gör att de kan behöva resa utanför den egna stadsdelen. Äldre barn och ungdomar (12-18 år) i Lund kan oftast hantera kollektivtrafiken, vilket gör att de kan resa självständigt (Lunds kommun, 2014b; Lunds kommun, 2018b).

Längs spårvägen finns flera besöksmål som barn har anledning att ta sig till. Bland annat kommer det byggas en ny skola i Brunnsnäs i närheten av spårvägen där det kommer gå 400 förskole- och grundskoleelever i åldrarna 1-16 år (Lunds kommun, 2022b). Andra besöksmål för barn och unga längs spårvägen är bland annat skolor, parker, stadsbiblioteket, idrottsplatser, stall och kollektivtrafikförbindelser vid Lund C. (Se illustration 9).

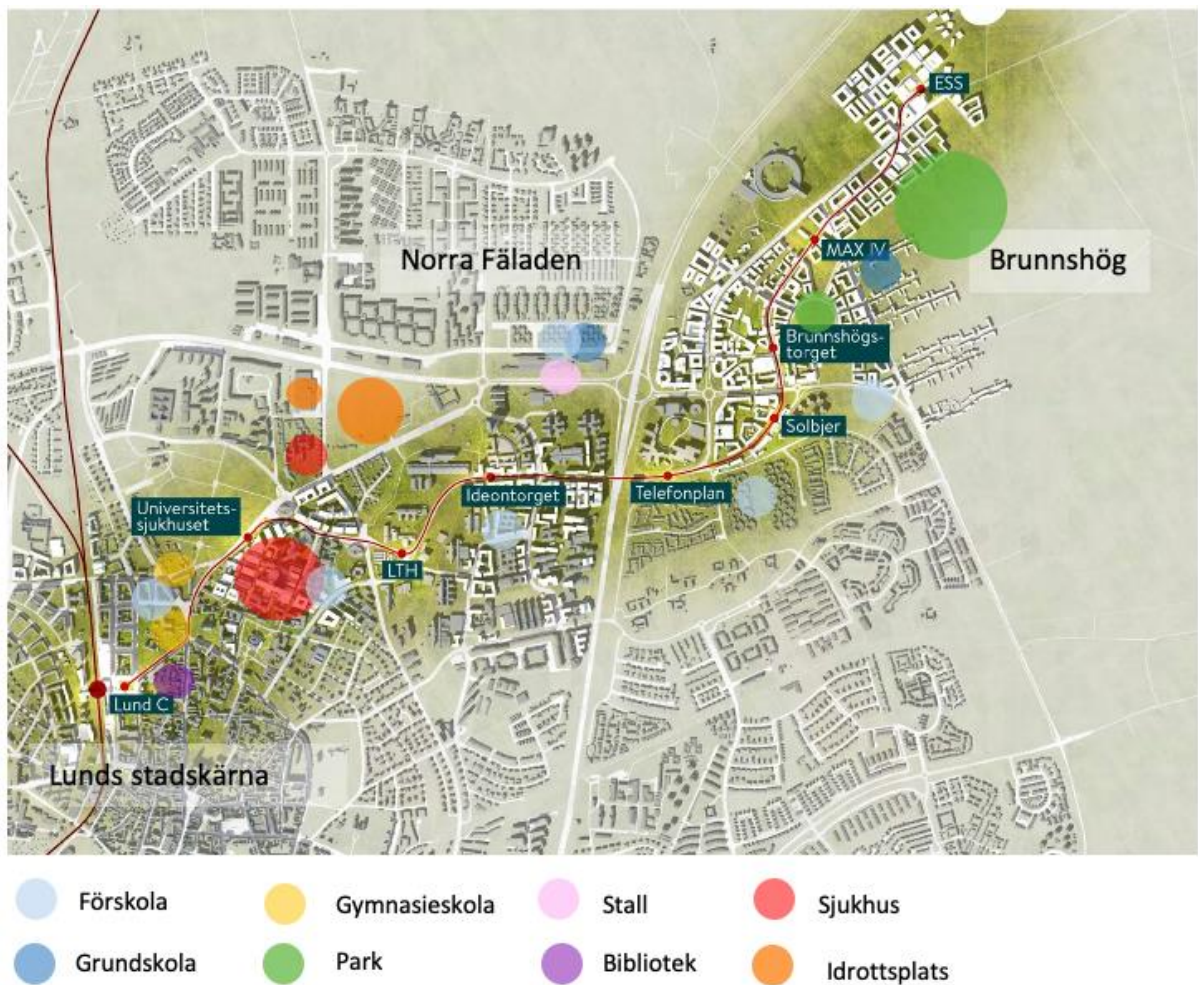


Illustration 9. Potentiella målpunkter för barn längs spårvägens sträcka

Av: Lunds kommun (2020) *Karta Spårväg Lund C-ESS*. Bearbetad av Emma Skogman, 2023-03-02 Copyright 2020 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse.

Eftersom att Lund idag har högst andel barn bland Skånes kommuner och att antalet barn i skolålder förväntas öka (Lunds kommun 2023a; Scb 2021), är det troligt att barn kommer resa med spårvagn och befinna sig på spårvagnshållplatserna. År 2022 skedde åtta procent av det totala antalet resor med spårvagnen av barn i åldrarna 7-19 år (Skånetrafiken, 2022), (Se illustration 10.). Vårt att tillägga är att barn under 7 år reser gratis och därför finns det i nuläget ingen statistik på hur många i denna ålder som reser med spårvägen (Skånetrafiken, 2023). Det är dock troligt att det finns barn under 7 år som har rest och kommer att resa med spårvägen framöver.

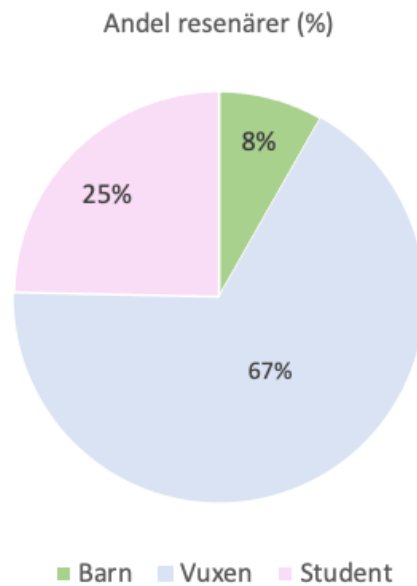


Illustration 10. Andelen resenärer som reste med spårvagnen 2022. Skånetrafiken (2022) Biljettyp per månad 2022, spårväg Lund. Bearbetad av Emma Skogman 2023-02-28

5.4 Hållplats Lund C, Clemenstorget

Längs spårvägen finns nio hållplatser vilka är Lund C, Universitetssjukhuset, LTH, Ideontorget, Telefonplan, Solbjer, Brunshögstorget, MAX IV, och ESS (Ljungberg & Lockby, 2022). Denna studie fokuserar på hållplats Lund C på Clemenstorget, som är placerad i ett centralt läge i stadskärnan med närhet till centralstationen. Det var år 2013 som kommunstyrelsen beslutade att spårvagnshållplatsen Lund C skulle placeras på Clemenstorget i centrala Lund (Lunds kommun, 2014d). Därefter fick White Arkitekter år 2013 uppgiften att ta fram ett gestaltungsprogram för Clemenstorget i samverkan med kommunen och medborgarna (Ljungberg & Lockby, 2022). Medborgardialogen för gestaltningen av Clemenstorget väckte stort intresse då cirka 500 Lundabor deltog. Inbjudna Lundabor till samrådet var, fastighetsägare, boende nära torget, barn från närliggande skolor och personer med funktionsvariation (Lunds kommun, 2016). Den nya utformningen av Clemenstorget skulle bli mer öppet och kännetecknas av lummiga trädkronor, lekfull konst och färgglada paviljonger i jugendstil (White Arkitekt, u.å.). Enligt White Architects (u.å.), ska gestaltningen av torget främja liv, mänskliga möten, rörelse och blir en av stadens viktigaste knutpunkt, med spårvagnshållplatsen i centrum (White Arkitekt, u.å.). Innan omvandlingen av torget fanns en fontän, sittplatser, yta för marknad och gång- och cykelvägar. Torget utgjordes främst av kullersten med inslag av gräs och träd. Runt om torget fanns det en bilväg och parkeringsplatser (Jurate, 2022), (Se illustration 11-14).



Illustration 11. *Staty och parkeringsplatser på Clemenstorget.* Av: Hagg (2003) Copyright 2003 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse



Illustration 12. *Fontän på Clemenstorget.* Av: Hagg (2008) Copyright 2008 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse



Illustration 13. *Träd och gångbana på Clemenstorget.* Av: Hagg (2017) Copyright 2017 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse



Illustration 14. *Marknad på Clemenstorget.* Av: Hagg (2016) Copyright 2016 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse

Hållplats Lund C på Clemenstorget sträcker sig diagonalt på torget och ansluter till centralstationen. Det möjliggör byten mellan hållbara färdmedel såsom spårväg, tåg, buss och cykel. Hur Clemenstorget ser ut nu visas på illustration 15 nedan. Vid den centrala delen av torget finns spårvagnshållplatsen som är diagonalt placerad i riktning mot Allhelgonakyrkan (Ljungberg & Lockby, 2022). På torget har konstverk med spetstak anlagts, träd har planterats och sittplatser installerats. Det finns även flera lekpviljor i anslutning till hållplatsen där taken är inspirerade av tornen från bebyggelsen runt torget. Det finns också plats för torghandel och uteservering och dessutom har biltrafiken begränsats runt torget (White Arkitekt, u.å.). Idag har första etappen av Clemenstorget färdigställts, men det pågår för närvarande en revidering av ramprogrammet för Lund C (Personlig kommunikation med IP2, 2023-02-17). Antalet resenärer förväntas öka markant till år 2030 och Clemenstorget ska då bli ett nytt resecentrum (Lunds kommun, 2014d). Clemenstorget omgestaltas därför i syfte att bli en knutpunkt för resenärer som reser med tåg, spårväg, stadsbuss, regionbuss eller cykel (Lunds kommun, 2015). Det görs för att skapa bra förutsättningar för att fler ska resa med kollektivtrafik i Lund framför bil, samt bidra till ett ökat folkliv och rörelse runt hållplatsen (Lunds kommun, 2014c). I ramprogrammet föreslås det att trafik stängs av på Bangatan som i nuläget går mellan Clemenstorget och Lund C. Istället ska det finnas plats för caféer, fler sittplatser, uteserveringar och ett vattenspel för barn vilket visas på illustration 16 nedan (Lunds kommun, 2015).

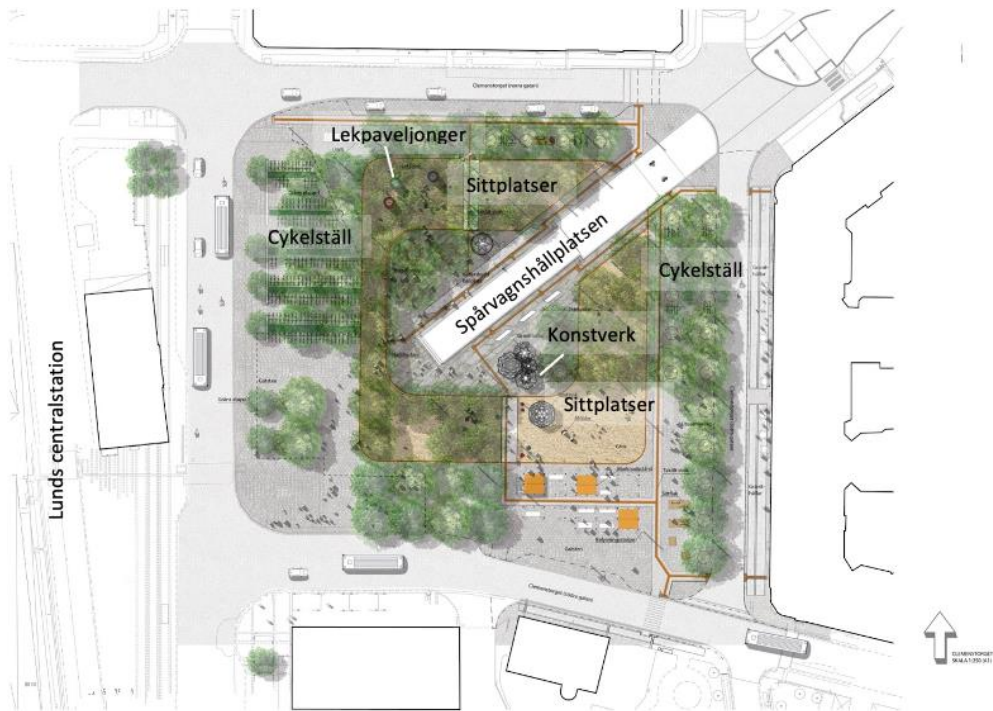


Illustration 15. Plan över Clemenstorget. Etapp 1. Av: White Arkitekter (u.å.). Bearbetad av Emma Skogman 2023-03-15. Copyright av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse



Illustration 16. Plan över framtida utformning av Clemenstorget, Etapp 2. Av: White Arkitekter (u.å.). Bearbetad av Emma Skogman 2023-03-15. Copyright av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse

6. Resultat, analys och diskussion

Syftet med uppsatsen är att sprida kunskap om hur barns perspektiv kan användas som verktyg i planeringsprocessen för att skapa ett transportsystem som svarar mot olika användargrupperns behov på ett jämlikt sätt. Specifikt fokus ligger på att förstå hur barns perspektiv har beaktats i planeringsprocessen och gestaltningen av spårvagnshållplatser i Lund genom en fallstudie av spårvagnshållplatsen Lund C vid Clemenstorget i Lund. Rubrikerna i följande kapitel utgår från identifierade teman som framgick under bearbetningen av det insamlade empiriska materialet. Varje delavsnitt inleds med att det empiriska resultatet presenteras för att sedan analyseras utifrån olika begrepp och teorier. Därefter följer en bredare diskussion och reflektioner kopplat till det teoretiska ramverket. Kapitlet avslutas med en metoddiskussion.

6.1 Barns delaktighet

I följande avsnitt kommer barns delaktighet diskuteras utifrån kommunala strategier i Lunds kommun samt specifikt för gestaltungsprocessen gällande hållplatsen Lund C vid Clemenstorget.

6.1.1 Kommunala strategier för barns delaktighet i Lund

Lunds kommun har sedan år 2010 åtagit sig att arbeta med Barnkonventionen och barnets bästa som styrande för verksamheten i alla kommunala processer och projekt (IP6). Handlingsplanen för barnets bästa i Lunds kommun är ett styrdokument som beskriver kommunens ansvar och metoder för att planera för barnets bästa, innehållande bland annat BKA och "barnchecklista" (Lunds kommun, 2021; IP6). Trots att Barnkonventionen blev svensk lag år 2020, menar IP6 att kommunens arbete med barns bästa inte förändrats sedan år 2010, eftersom det alltid har funnits tydliga riktlinjer rörande barn från politiken i Lund. IP6 nämner bland annat att det finns många kollegor som är medvetna om barnperspektivet vid planering och gestaltning, men att det samtidigt finns mycket olika behov och intressen att göra avvägningar mellan. Till exempel hade det varit bra att göra mer plats för lekytor till barn på bostadsgårdar, men oftast prioriteras cykelparkeringar istället (IP6).

Lunds kommun har i flera projekt involverat barn för att ta hänsyn till deras behov och synpunkter (IP6; IP2). För att nå ut till barn berättade IP6 att de har olika plattformar såsom Lunds ungdomsråd, barn- och ungdomstinget och dessutom går de via skolor, förskolor och fritidsgårdar. I spårvägsprojektet har de nått ut till barn via skolor vilket beskrivs mer utförligt i avsnitt 6.1.3. "Ungdomspolitikerna" är forum för unga mellan 13 och 25 år som jobbar för att unga ska få inflytande och påverkan på den lokala demokratin i frågor som rör dem (Lunds kommun, 2018a). Den nya översiktsplanen är ett pågående

projekt där barn från olika skolor och stadsdelar är delaktiga. Alla lärdomar som kommer från dialogerna med barn förväntas tas vidare även i andra projekt enligt IP6. Kommunen har även involverat barn i vissa mindre projekt som dessutom haft koppling till trafik. Vid arbetet med Lunds "Strategi för ett hållbart transportsystem" samt trafikantveckan involverades barn och pedagoger genom besök på skolor (IP2). "Under trafikantveckan stängde vi av utanför skolan så att barnen själva fick fylla gaturummet med vad de tyckte var kul. Och såklart pratar man även om trafiksäkerhet och trafikfrågor med klasserna under dessa dagarna/.."(IP2).

Enligt kommunala styrdokument och policys framgår det tydligt att samtliga förvaltningar och nämnder har åtagit sig ansvar över att värna om barnets bästa. De måste därför säkerställa att alla beslut som rör barn överensstämmer med Barnkonventionen och att barn får möjlighet att uttrycka sina åsikter (Lunds kommun, 2014b). Dock framkom det under intervjuerna och citatet nedan att det skiljer sig mycket åt mellan olika förvaltningar när det kommer till att arbeta med barn och att involvera deras åsikter.

Det är ju väldigt stor skillnad jämfört med oss som jobbar med barn på stadsbyggnadskontoret med en längre planeringshorisont och ganska konkreta projekt, eller om tekniska förvaltningen har en dialog med barn om hur en lekplats ska utformas. Alltså det är väldigt, väldigt olika vad man har för dialoger, hur man ramar in dem och hur man förhåller sig till barn i det långa tidsperspektivet som vi jobbar med (IP6).

På Lunds kommuns hemsida presenteras Shiers delaktighetsstege som ett stöd i det kommunala arbetet med att öka barns delaktighet i olika projekt och beslut (Lunds kommun, 2022a). I kommunen används delaktighetsstegen främst kopplat till skolmiljöer och "gröna skolgårdsprojekt" där barn och skolpersonal är delaktiga i förändringen av skolgården (Lunds kommun, 2022a). Ansell (2009) och IP7 menar att det är typiskt att barns perspektiv främst inkluderas vid just platser såsom skolor, förskolor och lekplatser där andra värden inte står i konflikt med varandra. Det verkar även vara fallet i Lund då både IP8 och IP6 gav exempel på lekplatser, parker och skolgårdsprojekt när de tillfrågades om lyckade exempel på när barns perspektiv har inkluderats i den kommunala planeringen. Trafikplanering är ett område där barns perspektiv inte får lika stor uppmärksamhet (IP7; Joelsson, 2019). Det kan bero på att ämnesområdet länge varit tekniskt orienterat och att sociala hållbarhetsfaktorer såsom jämlikhet och trygghet nyligen fått genomslag inom fältet (Solá & Levin, 2021). Det bör dock ändå kritiseras i och med att barns bästa inte till fullo tas hänsyn om de inte kan använda alla offentliga utrymmen eller transportsystemen. För att barn ska kunna ta del av samhället och utvecklas som individer är en förutsättning att de självständigt kan röra sig med hjälp av kollektivtrafik (Kylin och Bodelius, 2015; NACTO, 2020). Det är också aspekter som krävs för att ha en hållbar utveckling enligt Agenda 2030 och som specifikt uttrycks i preciseringen av det transportpolitiska funktionsmålet (UNDP, u.å; Trafikverket, 2020).

6.1.2 Bristande kunskap om barns perspektiv och barnperspektivet

Något som blev tydligt under intervjuerna är att kunskapsläget om barns perspektiv och barnperspektivet generellt sett är bristande. Det är motsägelsefullt med tanke på det respondent IP6 uppgivit och för att det finns kommunala styrdokument i Lund som utförligt behandlar barns perspektiv. Flera av intervjupersonerna visste inte skillnaden mellan de olika perspektiven och inte heller om det hade inkorporerats i spårvägsprojektet. Intervjupersonerna tenderade även att fokusera på yngre barn vid frågor om barns perspektiv och därför fick det återkommande poängteras att barn inte är en homogen grupp utan innefattar alla barn i åldrarna 0–18 år. De flesta intervjupersonerna som dessutom varit involverade i projektet visste inte heller om att en BKA hade genomförts för spårvägen eller vad den innehöll. Det tyder på att BKA:n och rekommendationerna som framkom där, i enlighet med barnets bästa, inte fått någon större inverkan på beslut som tagits senare i planeringsprocessen och gestaltningen.

Intervjupersonerna bekräftade även att kunskapen kring användning och inkludering av barns perspektiv i planeringsprocesser är relativt låg överlag. Inom trafikplanering anser IP1 att ”Det är generellt nog rätt dåligt, men det kanske inte kommunerna tycker” (IP1). IP3 upplever att barns perspektiv för det mesta behandlas som en aspekt som ska ”checkas av”, vilket även IP1 håller med om. Att barns perspektiv behandlas som en ”check” var något som flera intervjupersoner uppgav. I sammanhanget var det införstått att det innebär att göra minsta möjliga för att ändå uppfylla nödvändiga krav från Barnkonventionen så att arbetet kan fortskrida. Ett konkret exempel på detta är att det i planbeskrivningen för spårvägen står att ”Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med Barnkonventionen tagits” (Lunds kommun, 2014d, s.26). Hur det har gjorts och på vilket sätt framkommer dock inte. IP1 upplever också att det främst är enstaka eldsjälur som driver frågor om barns perspektiv och att de tjänstepersonerna kan upplevas som besvärliga av andra tjänstepersoner och politiker. IP3 förklarade vidare att barnperspektiv och barns delaktighet är något som måste beaktas vid upprepade tillfällen under hela processens gång vilket kräver mycket resurser. Detta är även något som Jungmark (2021) och Boverket (2022b) förklarar är viktigt för att uppnå bästa möjliga resultat för barnvänliga miljöer. Om barn inkluderas under en längre process kan de få grundläggande kunskap om planering och beslutsprocesser, vilket kan gynna vidare initiativ och samtal (IP7). Vidare ifrågasatte IP2 det kunskapsunderlag som finns inom kommunen gällande att arbeta med barns perspektiv. Intervjupersonen förklarar att det finns mycket kunskap om äldre och deras behov och utmaningar, men att det saknas generell kunskap om barn och specifikt om deras trafikmognad. För att skapa ett transportsystem som är hållbart är det viktigt att specifikt uppmärksamma barns behov då de bedöms vara en utsatt grupp (UNDP, u.å.). För att bättre kunna ta hänsyn till barns perspektiv och planera för barns bästa i framtida transportprojekt efterfrågade IP2 därför utbildningsmöjligheter för tjänstepersoner inom kommunen, vilket framgår i citatet;

Men ibland så kan jag sakna kunskapsunderlag för att man skulle vilja veta lite mer, och så man har det med sig. För det är ju mycket man kan göra, bara man vet om det så kan man ofta ta hänsyn till det. /../ Men jag vet inte, man kanske gör det själv? Tar reda på eller pratar med folk som kan sakerna bättre för att kunna öka sin kunskap? (IP2).

Dock menar IP6 att det visst finns bra kunskapsunderlag om barns perspektiv inom Lunds kommun vilket motsäger IP2s erfarenhet. Dessutom hänvisade intervjupersonen till de kommunala strategierna såsom BKA:n och barnchecklistan samt menar att kunskap från andra lyckade projekt där barn har involverats förs vidare in i andra projekt. Dock verkar denna kunskapsöverföring inte ha skett i detta specifika fall. Det faktum att en av kommunens metoder för att säkerställa barns bästa och att barns perspektiv tas hänsyn till är just en barnchecklista, kan dock kritiserars för att behandla barn som en punkt att "checka av", snarare än berörda aktörer som borde involveras under hela processens gång. De konflikterande upplevelserna inom kommunen angående barns perspektiv visar på att det finns brister när det kommer till kommunikation mellan olika förvaltningar och nämnder. Det visar även att de inte har samma bild över vad det innebär att planera för barns bästa. För att kunskapen om barns perspektiv och hur det kan inkorporeras i projekt ska spridas, krävs ett bättre samarbete mellan olika aktörer och förvaltningar. IP3 anser också att det borde genomföras en generell kunskaphöjning om barns perspektiv och barnperspektivet hos alla som jobbar i kommuner för att säkerställa att barns bästa beaktas.

6.1.3 Barnens delaktighet i spårvägsprojektet

Efter att ha studerat dokumenten som rör spårvägsprojektet och Clemenstorgets gestaltning bedöms avsnitten som rör barns perspektiv och barn överlag ha begränsade utrymmen. I stora drag finns det korta avsnitt som nämner att barns bästa har beaktats under processen, men som inte utvecklats vidare gällande hur det tagits i beaktning. Spårvägsprojektet och Clemenstorgets förändring har även fått kritik från invånare för att inte lyfta barn tillräckligt. Bland annat har invånare under samrådet lämnat synpunkter på att barn borde vara en grundläggande aspekt i projektet, men att de endast nämns med "tomma ord och fraser" i dokumenten (Lunds kommun, 2014e). Även i projektets BKA lyfts kritik mot projektet då barn inte nämns i projektets mål för dokument och riktlinjer. Det förklaras med att barn istället inkluderas i begreppet "tillgänglighet" i projektdokumenterna (Lunds kommun, 2014b). I projektets BKA rekommenderas det att lyfta fram ordet "barn" mer i projektets dokument så att inte gruppen riskerar bortprioriteras i projektet. Vidare förklaras det att om dokumentationen inte nämner barn, kan det misstolkas som att barns behov inte tillgodoses (Lunds kommun, 2014b). Även i detaljplanen begränsas avsnittet om barn till att fokusera på begreppen tillgänglighet och säkerhet" vilket framgår från följande citat; "Utformningen av spårvägen har gjorts utifrån ett tydligt

trafiksäkerhetsperspektiv och tillgängligheten ska ha hög prioritet vilket är aspekter som är positiva även för barn” (Lunds kommun, 2014d, s.26).

Det finns dock två dokument som redogör mer utförligt för hur barns bästa och barns perspektiv har beaktats i projektet, vilka är projektets BKA och “500 röster om Clemenstorget”. I dokumentet “500 röster om Clemenstorget” framkom det att det år 2016 skedde nio dialogaktiviteter såsom öppet hus, dialoger, webbenkäter och workshops med cirka 500 lundabor (Lunds kommun, 2016). Det skedde också specifika workshops kopplat till barn där de fick arbeta med en uppgift kopplat till gestaltningen av Clemenstorget. Det var som tidigare nämnts White Arkitekter, som vann uppdraget för gestaltningen av Clemenstorget och som hade ansvar att ta fram ett gestaltningsprogram med Lunds kommun samt medborgare (Ljungberg & Lockby, 2022). Barndialogerna arrangerades av en tjänsteperson från White Arkitekter samt en kommunikatör från Lunds kommun som besökte de två skolorna Vårfruskolan och Lerbäckskolan och genomförde workshops med barnen (Lunds kommun, 2016). IP9 berättade att det var 12 stycken barn som valts ut från vardera skola, eftersom att de uttryckt intresse för att delta och fungerade bra i grupp. Åldersspannet på de delaktiga barnen var mellan nio och tolv år. Vidare berättade IP9 att workshoparna inleddes med en rundvandring på Clemenstorget där de berättade om vilka förändringar som skulle ske. Sedan visades bilder i syfte att inspirera och förmedla för barnen vad som är möjligt att göra på platsen. Därefter fick de rita fritt med färgpennor, klippa ut bilder från tidningar och skriva. Barnen jobbade i små grupper medan de vuxna som ansvarade för aktiviteten gick runt och pratade med dem, och sen fick grupperna redovisa för varandra (IP9).

Vi hade också skrivit ut planer, som inte var en riktig plan, för att det kan vara svårt att läsa för barn. Så vi hade liksom ett flygfoto och då kunde de sätta små klisterlappar om det var något speciellt ställe som de tyckte här är det extra kul att vara eller så. Vi försökte liksom göra det så tydligt och enkelt för dem som möjligt. Ja, men de tyckte nog att det var kul och spännande att vara med (IP9).

Vidare arrangerades även ett "inflytande cafe", vilket var en workshop med barn som hade någon form av funktionsvariation från Fågelskolans och Tunaskolans högstadium. Under inflytandecaféet fick barnen besöka Clemenstorget och rita med kriterier vad de ville ha på torgytan. IP9 resonerade vidare om att dialogprocessen med barnen var ovanligt gedigen och därmed unik. Processen för barndialogen kan dock kritiserars för att vara styrande då både inspirationsbilder och ett förslag för Clemenstorget redogjordes för barnen, innan de fick dela sina egna förslag och synpunkter. IP9 är medveten om att det kan ha påverkat och vinklat barnens perspektiv vilket framgår av följande citat;

Vi preppade med en massa bilder för att förklara ungefär vad vi var ute efter och vad de skulle kunna jobba med för ytor och sådant. Sedan fick de rita ganska fritt. /.../ man märkte ju på barnen när de såg någonting så gick de igång på det, hur man ska ställa frågor och hur man ska få dem att tänka fritt, man kan ju ganska lätt bli ledande märker man (IP9).

Några andra metoder såsom teaterlek eller att fråga “hur brukar ni leka eller använda den specifika platsen?” hade potentiellt kunnat ge utrymme för mer frihet för barnen att komma med egna idéer (Åhl et al., 2021; Brown et al., 2019). Ytterligare en problematisk aspekt som framkommit från intervjuerna är att ingen av intervjupersonerna hade kännedom om det skett någon uppföljning med barnen som involverades genom barndialogerna. Det framkommer inte heller från några dokument i dokumentanalysen, vilket tyder på att det inte har genomförts. Förmodligen beror det på att processen tar tid, kostar pengar och kanske inte ansågs bidra med tillräckligt mycket i projektet med spårvägen och utformningen av trafikmiljön. Återkoppling med involverade barn är dock en väldigt viktig uppgift enligt Boverket (2022d) då det visar respekt för barnens engagemang och indikerar att det de säger tas på allvar. Återkopplingen till barn fyller även en pedagogisk funktion, för att barnen ska förstå hur deras åsikter har beaktats och vad som planeras hända senare i processen (Boverket, 2022d). IP4 styrker att barn och barns behov togs lite för givet i vissa delar av processen (IP4).”Om projektet är bra för barn eller inte. Det blev aldrig en sådan noggrann analys av det kanske? Det tog man lite för givet”(IP4). I och med att projektets BKA för spårvägen och barndialogen inte har följts upp tydligt och att involverade personer inte haft vetskap om det, upplevs barns perspektiv även i detta projekt som det intervjupersoner nämnt som en “check”. Det finns risk att barns delaktighet har behandlats som marknadsföringsmaterial, där barns synpunkter inte har beaktats på allvar (Brown et al., 2019). Att dialogprocessen är så pass gedigen som IP9 framställer det som, kan därmed ifrågasättas.

För att återkoppla till jämlikhet och Shiers delaktighetsstegen kan det konstateras att projektet med spårvägen, tjänstepersoner från Lunds kommun och organisationen i sin helhet ligger på olika platser i stegen. Det är naturligt enligt Shier (2001) att det blir så inom organisationer och det viktigaste är att identifiera vilka åtgärder som krävs för att kunna klättra högre i stegen. I och med att det finns policydokument inom kommunen som anger att barns röster ska höras i frågor som gäller dem och att visst inflytande ges åt ungdomsråd och liknande, bedöms organisationen som helhet ligga på nivå fyra i stegen vilket är utmarkerat i illustration 17. Anledningen till att de placeras på steg två och inte tre beror på att barn ska höras i frågor som rör dem, men inte i alla beslut som fattas (Lunds kommun, 2021). Dock menar flera tjänstepersoner att de inte har arbetat på ett sätt som möjliggör att barn bli lyssnade på i spårvägsprojektet vilket gör att de tjänstepersonerna hamnar på nivå ett. Förklaringen till det är dock brister i kunskapsunderlag samt att det tar tid och kostar pengar. Samtidigt har det genomförts en dialog med barn i gestaltningsprocessen vilket visar på att de har varit beredda på att beakta barns åsikter på nivå tre. Det kan dock ifrågasättas om barnen verkligen fick vara delaktiga i

planeringsprocessen och om det hade inflytande över slutresultatet, eller om de främst fick vara delaktiga i den specifika uppgiften. Det har inte framgått om beslutsprocessen har möjliggjort att barns åsikter har beaktats, vilket gör att de hamnar på steg ett, trots att det är en kommunal policy.

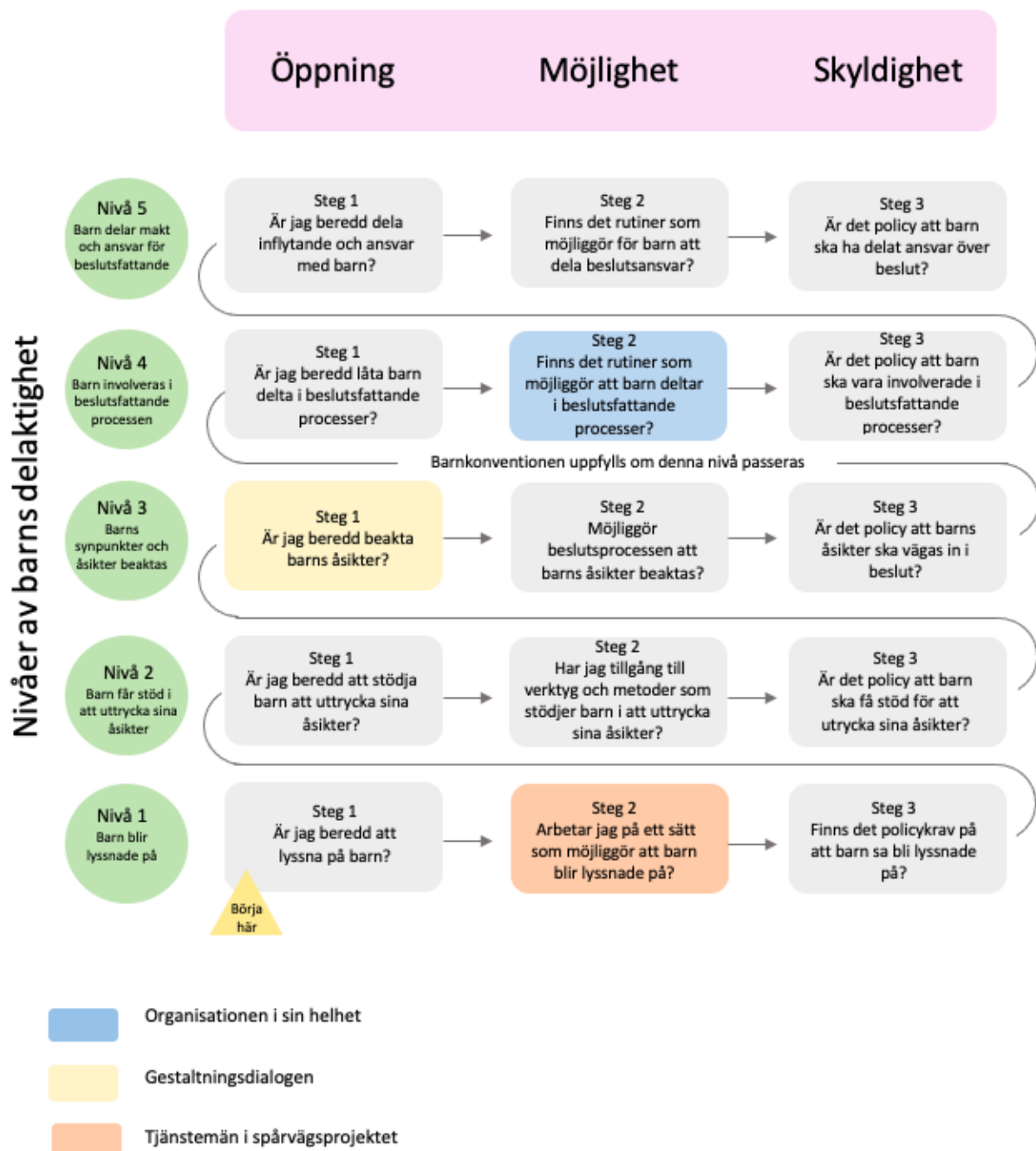


Illustration 17. Pathways to participation

(Inspirerad av Shier (2001), s.111. Bearbetad av Emma Skogman 2023-02-02)

6.1.4 Möjligheter och utmaningar med involvering av barn

Det har konstaterats att det finns många fördelar med att involvera barn på ett bredare plan gällande transportplanering. Samtidigt har det även konstaterats att det finns många utmaningar vid genomförandet, såsom att barns perspektiv och barnperspektivet utgör ett intresse som kan hamna i konflikt med andra intressen (IP1). Även IP6 uttryckte att det är svårt för barns perspektiv att få genomslag i planeringen och att barn ofta prioriteras bort i den fysiska planeringen. IP2 berättar att tjänstepersonerna på tekniska förvaltningen är medvetna om att de ska följa Barnkonventionen och att barn därmed ska involveras i planeringsprocessen, men att det inte finns tid för det i alla ärenden. Det kan dock ifrågasättas om projektet med spårvägen bör behandlas som ett vanligt ärende, men tanke på projektets omfattning i tid och kostnader. Dessutom berör spårvägen alla invånare som vistas i närheten av den nya trafikmiljön eller som reser med spårvagnen. Det kan därför argumenteras för att stora infrastrukturprojekt såsom spårvägen påverkar många grupper, därav barn, och därför borde det ske en större diskussion om hur olika grupper påverkas av projektet och hur de bör involveras. IP3 förklarade att det bästa sättet att ta barns perspektiv i beaktning är genom att “/.../ alltid bara gå direkt till barn och fråga, men det är inte superlätt, det tar tid och det kostar mycket pengar”. Boverkets (2020) undersökning kom fram till att det inte finns några tydliga riktlinjer för barnperspektivet eller hur barns perspektiv ska arbetas med i svenska kommuner, vilket gör att andra intressen ofta prioriteras istället. Inom kommuner finns det en stark tilltro till generella riktlinjer som ska kunna tillämpas överallt (Nordström, 2020). Boverket (2020) förklarar dock att även om barn har rätt att vara delaktiga är det upp till varje kommun att bestämma hur och i vilken omfattning det sker. Vad som anses vara barnets bästa och vilka frågor som rör dem bör prövas i varje enskilt fall. Kommunen har därmed ett stort ansvar att identifiera när planeringsfrågor rör barn och att involvera dem på ett gynnsamt sätt. För att inte riskera att försumma barn i frågor som de berörs av menar Boverket (2022b) att planering bör utgå från att alla ärenden initialt gör det.

Genom fallstudien har det framkommit att det finns kunskap att inhämta från tidigare projekt där barn har involverats. Dessutom finns vägledande kommunala policydokument som kan hjälpa tjänstepersoner att involvera barn. För att kunskapen bättre ska tas tillvara på och spridas inom organisationen krävs det mer kommunikation mellan olika förvaltningar men också mellan medarbetare som arbetar inom samma projekt. I spårvägsprojektet hade de involverade tjänstepersonerna inte kännedom om att barn hade involverats, vilket tydliggör behovet av en ökad kommunikation för att lyfta barns perspektiv. Dessutom krävs tydliga strukturer inom en organisation där insamlat material om barn och kunskap från dialoger sparas. I stora projekt är ofta flera förvaltningar involverade och de alla har ansvar att agera utifrån barns bästa. Barn borde därför vara ett gränsöverskridande tema som alla måste koordinera och förhålla sig till (IP7). Både IP7 och Brown et al. (2019) förklarar att det därför är viktigt att det både finns etablerade policys om barnperspektivet och barns perspektiv inom organisationer, men

också fungerande samarbete mellan olika aktörer för att skapa något barnvänligt. Det hade även varit fördelaktigt att utvärdera och uppmärksamma tidigare projekt som antingen prioriterade eller bortprioriterade barns perspektiv, för att se vilka projekt som är särskilt viktiga att involvera barns perspektiv. I studien har det argumenterats för att planering som gynnar barn leder till mer jämlika offentliga miljöer. Därför hade det varit intressant att utvärdera projekt kopplade till offentliga miljöer och trafikmiljöer för att generera lärdomar som kan resultera i mer barnvänliga och jämlika miljöer överlag. Det bästa vore om barn alltid tillfrågades så att barns perspektiv, och därmed behov och åsikter tas hänsyn till. Dock måste materialet ofta tolkas och bearbetas av vuxna, och dessutom krävs det att vuxna tar ansvar för att föra åsikterna vidare (IP7). På så sätt övergår barns perspektiv till barnperspektivet och trots att det kan kritiseras för att förvränga det barnen säger, är det ofta ett nödvändigt steg för att barns perspektiv ska föras vidare (Nilsson et al., 2015). När barn representeras av vuxna kan det dock problematiseras för att förminska deras röster och roller som aktiva deltagare i samhället (Halldén, 2003). Då finns det enligt Joelsson (2019) en risk att barn återigen ses som mindre kompetenta och kunniga än vuxna och därför stängs ute från beslutsfattande processer trots att frågan berör dem.

Ytterligare en utmaning som visat sig är att transportplanering överlag tenderar att fokusera på vuxnas behov och rörelsemönster (Ataol et al., 2019). Även i denna fallstudie har det bekräftats av flera intervjupersoner att barn inte är de tilltänkta resenärerna, utan att spårvägen främst är planerad för regionala pendlare som behöver ta sig till och från Brunnshög för att arbeta (IP1;IP4). IP3 bekräftar att frågor som rör trafik och transporter ofta handlar om pendlingsresor, rusningstid och hur vuxna ska ta sig till arbetet (IP3). Barns mobilitet får inte samma uppmärksamhet utan de ses snarare enligt Joelsson (2019) som särskilt skyddsvärda och helst ska separeras från trafiken, vilket följande citat indikerar på; "Barn och trafik inte är en jättebra kombination generell" (IP9). Även det faktum att Kyttäs (2004) ideala barnvänliga bullerbymiljö innebär att barn fysiskt kan röra sig fritt och självständigt i samhället, förminskar det faktum att barn måste röra sig i trafikmiljöer. Många trafikmiljöer är tungt trafikerade, utgör barriärer i staden och är komplexa för barn att förstå och navigera i. Därför är det inte rimligt att barn i alla åldrar kan röra sig självständigt i sådana trafikmiljöer. Samtidigt går det inte att skydda barn från trafik om de ska ha möjlighet att bli mer självständiga och kunna transportera sig utan föräldrar.

Det har tidigare konstaterats att barn använder de flesta offentliga miljöer i samhället och är dessutom beroende av kollektivtrafik i och med att de inte har körkort (Boverket, 2020). I större städer behöver barn dessutom ta sig längre för att nå fritidsaktiviteter och skola (IP3). Därför är det viktigt att kollektivtrafiksystemet ska vara utformat så att alla människor, och däribland barn som är särskilt beroende av kollektivtrafik, klarar av att resa med det och vistas i trafikmiljöer (IP2; Hedenfelt, 2012; Nordström & Wales, 2019). Att barns möjligheter att själva och på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar är också en uttryckt målformulering i en precisering av

det transportpolitiska funktionsmålet (Trafikverket, 2020). Eftersom att såväl de kommunala riktlinjerna i Lund som Barnkonventionen anger att barn ska få möjlighet att uttrycka sig i frågor som rör dem, bör de involveras i trafikplanering i bredare drag. I Lund har barn involverats i några mindre projekt såsom trafikantveckan men för att värna om barns perspektiv och göra transportsystemet mer passande för alla brukare bör fler barn i olika åldrar involveras mer och oftare. Förslagsvis kan det göras genom att "Ungdomspolitiken" får mer inflytande över frågor som rör transportplanering och samhällsplanering överlag.

Det finns många möjligheter och positiva effekter av att involvera barn i planeringsprocesser. Om barn tillåts att delta och uttrycka sina åsikter är det meningsfullt för dem då de får lära sig nya saker vilket kan bidra till ökad självkänsla, och dessutom blir samhället mer jämställt när olika röster hörs (NACTO, 2020; Tavilzade, 2013). Boverket (2022d) och Joelsson (2019) menar att det även att det kan leda till att barns rörelsefrihet i samhället ökar vilket enligt Jungmark (2021) är viktigt för barns utveckling. Om barn kan förflytta sig mer självständigt är ytterligare en positiv effekt att skjutsandet med bil minskar och därmed koldioxidutsläppen (Joelsson, 2019). Planerare och andra tjänstepersoner behöver därför intressera sig för barns kunskap och erfarenhet av sin närmiljö och vardag för att skapa jämlika livsmiljöer i staden (Boverket, 2022c). Samtidigt menar IP7 att det finns stora skillnader mellan barn i olika åldrar och därför är det gynnsamt att dela in barn i olika åldersgrupper. Hur barn ser på sin närmiljö skiljer sig mycket före och efter puberteten vid cirka elva års ålder (IP7). Även IP8 anser att för mycket fokus hamnar på små barns behov när man planerar för gruppen barn. Tio till tolvåringar har andra behov än treåringar när det kommer till stimulans och motorik. Dessutom finns det många andra delgrupper inom gruppen barn som till exempel barn med funktionsnedsättning och flickor som ofta har mindre rörelsefrihet än pojkar. Att fokusera på vissa grupper kan vara mer eller mindre relevant i olika sammanhang (IP7). När man arbetar med att göra barn delaktiga förklarar IP7 att det är viktigt att tänka på att:

Barn är ju individer och kan ha helt individuella åsikter och upplevelser. Men min erfarenhet är ändå att barn och unga ofta är omtänksamma brukare så att jag tror nästan att de är mindre problematiska än många andra som kan sitta på samråd och skrika och tycka olika saker som bara har med dem att göra egentligen. Jag tror faktiskt att barn och unga är en väldigt bra och klok grupp att jobba med (IP7).

Även om det är positivt med att inkorporera barns perspektiv i planeringsprocesser upplever tjänstepersoner att det är svårt att få kontakt med skolor och ta tid från den ordinarie läroplanen (Boverket, 2022c). Dessutom måste aktiviteter med barn samordnas med pedagoger, planeras och godkännas av föräldrar (IP3). IP3 förklarar även att;

Barn blir uttröttade på alla som kommer och ställer samma frågor och de får ingenting i retur så det, eller liksom de kanske inte säger varför de ska bidra och sånt så tycker jag liksom tycker att det är en utmaning med att få rätt dialog. Men det kan vara jättekul om liksom de är med i planeringsfasen och kan se liksom åtgärder och hur de här projektet och hur det påverkar sin egen stadsmiljö (IP3).

Enligt IP7 kan skolpedagoger bli en viktig nyckelaktör och länk för att lyfta barns röst och delaktighet i samhället. Därför anser IP7 att kunskap om barns deltagande och barns utemiljöer borde bli en obligatorisk del i lärarutbildningen. Just pedagoger är lämpliga kontaktpersoner mellan barn och planerare eftersom barnen känner sig trygga med dem. Dessutom är en viktig del av skolan att barn ska lära sig om vilka deras demokratiska rättigheter är och möjligheten de har att påverka sin närmiljö. Dock bör det ske en diskussion om ansvarsfördelningen gällande att inkludera barn och om det är föräldrars, pedagogers, tjänstepersoners eller myndigheters ansvar att beakta barns perspektiv i transportplanering mer.

Slutligen framhäver IP1 vikten av att göra rätt från början och att involvera alla relevanta röster. “Det är jätteviktigt att göra rätt från början för det är skitsvårt och ändra på det sen, därför är det viktigt att ta in relevanta röster såsom barns” (IP1). Även Nilsson et al. (2015) anser att barn kan involveras i större utsträckning än vad de faktiskt gör idag. För att åstadkomma det krävs en generell kunskapshöjning hos planerare om varför det är viktigt samt konkreta sätt för hur det kan göras. Dessutom måste synen på barn skifta från det SKR (2018) kallar för “human becomings till human beings”, det vill säga kompetenta människor som kan och vill ge värdefulla insikter om sin närmiljö och inte endast som föremål för vuxnas välvilighet. Dock menar IP7 att vuxna tenderar att lägga för mycket ansvar på barn och menar istället att vuxna behöver ta mer “vuxenansvar” och planera utifrån barns bästa utan att alltid behöva involvera dem, det vill säga barnperspektivet. Indirekt delaktighet är ett exempel på hur det kan göras, men då är det dock inte barns perspektiv utan en vuxen som visserligen har expertkunskap om barns behov (Boverket, 2022d).

6.2 Gestaltning

I följande avsnitt kommer gestaltningen av hållplats Lund C vid Clemenstorget analyseras utifrån principerna för universell utformning, jämlikhet och aspekter som enligt forskning är gynnsamma för barn i en trafikmiljö. Förslag från barnen under workshopen kommer även att tas upp och diskuteras.

6.2.1 Spårvägens öppna utformning och den vita linjen

IP8 förklarade att det var SPIS som tog fram grundförutsättningarna och vägledande dokument för spårvägen i Lund. Angående gestaltningen förklarar IP8 vidare att de har arbetat mycket med att kombinera estetik, trafiksäkerhet och funktionalitet. Riktlinjerna för gestaltningen togs fram med hänsyn till hur spårvägen skulle upplevas av trafikanten och av de betraktare som vistas vid sidan av spårvägen (Lunds kommun, 2014a). Att spårvägen skulle ha en öppen utformning var något som bestämdes tidigt i processen efter inspiration från studiebesök i europeiska städer. Den öppna utformningen var enligt Lunds kommun (2014d) en attraktiv lösning då det inte skapar några större synliga barriärer i stadsrummet (Se illustration 18). Dock står det i projektets BKA att spårvägen kan förstärka barriärer i staden och skapa komplexa trafikmiljöer där olika körfält korsas. Det är en komplex trafikmiljö som barn i Lund inte är bekanta med och som generellt sett inte är barnens bästa (Lunds kommun, 2014b).



Illustration 18. *Öppen utformning*

Av: Ahlfridh 2023-03-09

Eftersom att en öppen spårvägslösning inte tidigare fanns i Sverige rådde viss osäkerhet om det skulle vara möjligt och säkert att genomföra. Efter att det hade konstaterades att olycksrapporteringarna från liknande spårvägar i Europa var låg, fastslogs planerna om den öppna lösningen (IP4). Dock står det i projektets BKA att även om det finns goda exempel på spårvägar med öppna utformningar i Europa, är det viktigt att säkerhetsåtgärder anpassas efter svenska förhållanden avseende vanor och beteenden i trafiken. Det är särskilt viktigt i och med att spårvägen utgör ett nytt trafikslag i Lund som barn inte är vana vid (Lunds kommun, 2014b). IP4 förklarade att det fanns en diskussion om hur barn skulle hantera

en trafiksituation där en spårväg med öppen utformning går igenom gågator eller torg. Dock framgår inte diskussionen om hur barn uppfattar och tolkar en öppen lösning i något dokument, förutom i projektets BKA (Lunds kommun, 2014b). IP3 förklarade att “ Många säger att på ett sätt är det bra att ha en delad yta då alla trafikanter är lite mer uppmärksamma om varandra, men det kan vara svårt för barn att uppfatta det på samma sätt”. Barns uppfattningsförmåga är begränsade i trafikmiljöer och det är viktigt att utformningen underlättar rätt beteende så att det är tydligt för barn var de kan gå och passera spårvägen. Barn har generellt sett svårt att bedöma avstånd och hastighet samt har bristande koncentrationsförmåga (NFT, u.å). Dessutom tittar många unga på sina telefoner eller lyssnar på musik i hörlurar vilket är riskfyllda beteenden i trafikmiljöer (NACTO, 2020). Lösningen med “shared space” finns bland annat vid hållplatsen på Clemenstorget, och det bedöms inte vara i enlighet med barnets bästa enligt projektets BKA (Lunds kommun, 2014b).

Barn är inte mogna för det då de ofta leker sig fram eller har tankar på annat. Barn har heller inte förmågan att överblicka och förutse andras beteenden och att göra korrekta riskbedömningar. Även många unga kan få problem på sådana ytor. Riskbeteenden som är vanliga bland unga är att använda mobil eller hörlurar i trafiken och därmed har de inte tillräcklig uppmärksamhet på andra trafikanter. Därför rekommenderas inte den trafiklösningen i samband med en öppen torgyta där spårvagnar kommer att gå (Lunds kommun, 2014b, s.47).

Dessutom innebär en öppen lösning att barn och andra trafikanter kan korsa spårvägen var som helst. Lösningen innebär därför att särskilt barn utsätts för trafiksäkerhetsrisker och kompensatoriska åtgärder kan vara nödvändiga (Lunds kommun, 2014b). Därför rekommenderades det i projektets BKA att det med fördel bör finnas stålräcken eller plexiglas i enlighet med barnets bästa, men det finns inte vid Clemenstorget (Lunds kommun, 2014b). Enligt Lunds kommun (2014a) var trafiksäkerheten en högt prioriterad fråga vid införandet av det nya transportmedlet med ambitionen om att olycksrisken skulle vara låg. Till skillnad från i Göteborg där spårvägen på flera ställen omsluts av staket, var tanken i Lund att en vit upphöjd linje av granitsten skulle vara tillräcklig för att signalera var spårvägen går. IP8 förklarade att inspiration till den vita linjen hämtades från spårvägen i Bergen i Norge, men att det var ett “modigt” val i Lund. Den vita linjen kan kritiseras för att ses av barn som en spännande utmaning att hoppa på, samt att planerare potentiellt överskattar hur väl den signalerar spårområdet för barn vilket följande citat anger;

Barn har inte nödvändigtvis den förståelse för ytskiktets innebörd som vuxna och trafikplanerare samt arkitekter har. Det finns en risk att ytskiktets ”vägledande” funktion överskattas. Barnen kanske inte lägger märke till att olika material blandas och att detta har ett syfte (Lunds kommun, 2014b s.50).

Vid platsbesöket uppfattades den vita linjen inte vara särskilt vit längre, då stenen blivit smutsig och grå som markbeläggningen (Se illustration 19). Att linjen underhålls så att den behåller den vita färgen är särskilt viktigt för att barn tydligt ska förstå var spårområdet går (Lunds kommun, 2014b). Det faktum att spårområdet dessutom till stor del är täckt av gräs gör att barn kan tolka ytan som en rolig plats att leka på. För att spårvägen ska vara i enlighet med barnets bästa är det lämpligt att barn ges möjlighet att lära sig om vad utformningen med den vita linjen innebär (Lunds kommun, 2014b). Gestaltningen ställer krav på barns förmåga att läsa av och tolka trafiksituationen. För att inte riskera att överskatta barns förståelse för den vita linjen är det lämpligt att barns perspektiv på det undersöks. Att barns bästa inte har tagits hänsyn till i frågan om shared space är ett exempel på det tidigare diskuterade problemet med att rekommendationer och uppföljning gällande barns behov inte förs vidare av vuxna.

Huruvida invånarna skulle känna sig trygga och att föräldrar skulle våga låta sina barn befinna sig på Clemenstorget själva i och med den öppna utformningen har varit uppe för diskussion enligt IP4. “Barns trafiksäkerhet och trygghet handlar mycket om föräldrars och vårdinnehavares förståelse för trygghet och trafiksäkerhet. De begränsar barns rörelse mycket genom att göra en bedömning om det är tillräckligt trafiksäkert och tryggt så det handlar inte bara om barns perspektiv” (IP3). Detta är även något som konstaterats i Mikkelsens och Christensens (2009) forskning som visar att föräldrar upplever stadsmiljön som allt mer riskfylld. Samtidigt ses barn enligt Joelsson (2019) som särskilt skyddsvärda och därför verkar det som att såväl planerare som föräldrar försöker hindra barn från att röra sig själva i kollektivtrafiken, vilket hämmar deras utveckling och förståelse för det. För att barn ska kunna röra sig mer självständigt i trafiken behöver de få erfarenheter av att vistas i trafikmiljöer utsatta för trafikmiljöer (Joelsson, 2019).

För att öka såväl vuxnas som barns känsla av trygghet gentemot det nya trafikslaget, vore en rimlig åtgärd att genomföra riktade utbildningsmoment mot såväl barn samt skolpersonal och föräldrar. Det är en åtgärd som föreslås i BKAN och som är lämplig att göra vid upprepade tillfällen och genom olika kanaler, eftersom informationen aldrig kan nå alla. Dessutom bör förskolor och skolor genomföra resor med spårvagn för att visa att det är ett trafikslag som barn kan använda (Lunds kommun, 2014b). Det har enligt IP2 funnits ambitioner om att bjuda in skolbarn och utbilda dem om spårvägen, men på grund av covid-19 har det inte blivit av. Det har dock inte gjorts ansträngningar efter att covid-19 avtog heller,



Illustration 19. Vita linjen

Av: Ahlfridh 2023-03-09

vilket kan kritiseras för att frågan om barns trygghet och vana i kollektivtrafiken överses. För att en omställning mot ett mer hållbart transportsystem ska vara möjligt krävs det att invånare informeras, involveras och uppmanas att resa mer hållbart med bland annat kollektivtrafik. På så sätt kan beteenden, normer och attityder förändras till förmån för hållbara transporter (Stanley et al., 2017). Föräldrars oro för barns trafiksäkerhet är ett exempel på en vanlig uppfattning som behöver förändras för att barn ska kunna resa mer självständigt med kollektivtrafik, och därmed även mer hållbart (Joelsson, 2019; UNDP u.å).

6.2.2 Barnvänlig gestaltning på Clemenstorget

Clemenstorget beskrevs av IP9 som en “viktig plats då det ju är mycket barn som rör sig där och ska stå och vänta eller passera”. Trots att platsen kanske inte är ett mål i sig för barn måste platsen ändå utformas så att människor, och däribland barn, kan uppehålla sig där ett tag. I projektets BKA gjordes bedömningen att barn från cirka åtta års ålder kan resa ensamma eller i grupp med spårvagnen. Dock kommer barn som är yngre än åtta år att röra sig i närheten av spårområdet (Lunds kommun, 2014b). I projektets BKA konstateras det även att området runt Clemenstorget innehåller många målpunkter för barn samt är en trafikintensiv plats. Platsen kan därför upplevas som komplex för barn att tolka och att detaljutformningen skulle inkludera barn var därmed särskilt viktigt (Lunds kommun, 2014b). Dessutom lyftes barn och unga fram som viktiga att prioritera i utformningen eftersom deras dåvarande miljöer att vistas på skulle minskas (Lunds kommun, 2014b).

Enligt IP9 var det White arkitekter som kom med initiativet om barnanpassade lösningar vid hållplatsen. De hade med barnperspektivet från första början och i avsnittet om barn i gestaltningsförslaget står det om lek vid vatten, stora möbler och skyddad yta under träden (White Arkitekter & Lunds kommun, 2017). Under dialogprocessen med barn som beskrevs avsnitt 6.1.3 framkom ytterligare förslag från barn om hur de ville att hållplatsen och Clemenstorget skulle utvecklas. De vanligaste förslagen från barnen gällde ytor för lek, sittplatser, belysning och handel. Andra saker som kom på tal var bland annat blommor, en fjärrilsgård, pingisbord, en scen, hängmattor, gratis dricksvatten och färgade lampor (Lunds kommun, 2016). Från inflytandecaféet framkom också förslag på en klätterställning, studsmattor, glasskiosk, vattenfontän, statyer, blommor, lampor på marken samt bänkar att vila på (Lunds kommun, 2016). På frågan om huruvida barnens förslag blev verklighet förklarade IP9 att förslagen var mellan “högt och lågt”. Vissa förslag menade IP9 var väldigt fantasifulla och inte genomförbara medan andra aspekter var sådant som är bra för alla människor oavsett ålder. Exempel på detta är bänkar, dekorationer och att utnyttja träden som regnskydd. IP9 förklarade vidare att kommunen enkelt kan anordna konserter och sätta ut hängmattor då det finns plats för det på torget för att ta hänsyn till barnens önskemål.

Efter att barndialogen genomfördes sammanställdes resultatet och gestaltungsförslaget reviderades. I dokumentet för det reviderade förslaget finns lösningar som är anpassade för barn med. Till exempel står det att; "Lekfunktion bör integreras på torget utan att den blir för dominant- här passar ingen regelrätt lekplats med gungor och rutschkana utan här krävs något mer elegant och finstilt" (White Arkitekter & Lunds kommun, 2017, s.19). Därför har lekpaviljonger anlagts som är konstnärliga replikor av jugendtaken på byggnaderna runt torget (Se illustration 20). Dessutom finns det barnstolar som är exakta kopior av de större stolarna för vuxna som inbjuder till lek och får barn att känna sig välkomna (IP8; IP9; White Arkitekter & Lunds kommun, 2017), (Se illustration 21). Att inkorporera lek i offentliga miljöer är något som flera intervjupersoner ansåg var viktigt och det var även något som barnen tydligt efterfrågade i workshopen. IP3 sa att "det skulle vara bra att ha någon typ av lekplats eller liksom målpunkt för barn kopplade till spårvägen för att de känner att de får någonting också med stadsutvecklingsprojektet". Samtidigt har IP3 en konflikterande åsikt och menar att området närmast spåret inte ska uppmanas till lek för mycket, så att det riskerar att vara trafikfarligt. IP8 förklarade att lekpaviljongerna inte är någon lekplats men att det är ett lekfullt, spännande och tilltalande inslag för barn där de kan uppehålla sig tillsammans med sina familjer i väntan på spårvagnen.

Just lek är något som Johansson et al. (2020) och Kyttä (2004) anser är viktigt att planera för i miljöer där barn vistas. Det är deras sätt att utforska miljön men det är samtidigt viktigt att det görs på ett trafiksäkert sätt. Det kan konstateras att planerarna har haft det i åtanke på Clemenstorget, i och med att paviljongerna ligger en bit från spåret och bilvägarna samt att det uppmanar till stillsam lek snarare än aktiv lek. IP9 förklarade att "tanken med placeringen var ju lite grann att man ska kunna stå vänta på spårvagnen men ändå ha ganska nära samtidigt som att det är lite skyddat under trädskronorna" (IP9). Några andra faktorer som Johansson et al. (2020) lyfter fram är att barn trivs i miljöer där de både kan gömma sig och ha möjlighet till överblickbarhet, vilket de kan i lekpaviljongerna. På platsen observerades det dessutom att det finns fler konstverk utplacerade (Se illustration 22). Konst är enligt NACTO (2020) bra för barn i trafikmiljöer eftersom det kan hjälpa barn att navigera sig, få en anknytning till platsen samt bidra till en stimulerande och lekfull miljö för dem. Även IP3 förklarade att konst kan vara;

Viktigt för barnet för sin platsbildning och hjälper dem att orientera sig vid hållplatser. Vilken hållplats är jag på? Just det, det finns ju konst här eller det finns ju en lekplats eller konstiga bänkar eller någonting som är roliga som gör att de tycker om lösningarna mer men som också gör att de kan orientera sig på bra sätt (IP3).

Några andra ideér som utgick från att göra platsen bra för såväl yngre barn som äldre ungdomar är infällda spelplaner i bänkarna, dricksfontäner i barnhöjd och att överlag bygga saker i barnskala (IP9; White Arkitekter & Lunds kommun, 2017). Även ett vattenspel planeras för, vilket är passande för barn

av flera anledningar då det är ett lekfullt inslag, skapar stimulerande ljud och är ett svalkande element (IP9). Dessutom var vatten något som flera barn föreslog under workshopen om Clemenstorget, vilket gör att barns perspektiv beaktas om det anläggs (White Arkitekter & Lunds kommun, 2017). Dessa aspekter implementeras potentiellt i och med det nya ramprogrammet för Lund C, men det är inte fastställt.



Illustration 20. *Lekpaviljonger*
Av: Ahlfridh 2023-03-09



Illustration 21. *Stolar för vuxna och barn*



Illustration 22. *Konst*
Av: Ahlfridh 2023-03-09

6.2.3 Jämlik gestaltning

Just transportsystem och mobilitet är avgörande aspekter för att människor ska kunna ta del av samhället och nå viktiga destinationer till vardags (Solá och Levin, 2021). Det är därför viktigt att trafikmiljöer planeras och gestaltas för att passa alla människor. På så sätt kan samhället bli mer socialt hållbart och jämlikt samhälle då ingen diskrimineras efter ålder, storlek eller rörelseförmåga (SFS nr: 1974:152; UNDP, u.å). Som tidigare nämnts är en generell syn på planering att om det blir bra för barn så blir det bra för alla människor (8-80 Cities, u.å). Att planering för barn gynnar alla är även något som samtliga intervjupersoner resonerat sig fram till under intervjuerna. Dock förklarade flera intervjupersoner att trots att de inte specifikt har fokuserat på barn i projektet med spårvägen, så har de planerat och gestaltat spårvägen och hållplatserna för allas bästa vilket framgår av följande citat;

Vi jobbar ju för alla liksom på något sätt, så kan ju inte säga att vi inte har jobbat med frågan (barn), för jag menar barn finns ju också med i stadsplanering är överlag/.../ vi bygger ju för att liksom ta hänsyn till alla (IP8).

För att gestaltningen vid Clemenstorget skulle utformas på ett sätt som passar så många som möjligt skedde som tidigare nämnts en medborgardialog med nio olika delmoment. Utöver barndialoger bjöds även andra intressenter in såsom vuxna invånare och pendlare som fick vara delaktiga i gestaltningsprocessen (White Arkitekter & Lunds kommun, 2017). Dessutom togs en tillgänglighetskonsult in för att säkerställa att hållplatsen vid Clemenstorget skulle bli tillgänglig för alla (IP9). Enligt Gustafsson et al. (2021) är en viktig aspekt för en jämlik gestaltning att värna om säkerhet och att minimera risker för allvarliga konsekvenser genom misstag eller oavsiktliga handlingar. Staket i form av plexiglas eller stålräcken har tagits upp i BKAN som ett lämpligt sätt att minimera risken för att människor, såsom barn med bristande koncentrationsförmåga, hamnar i spåret (Lunds kommun, 2014b). Som tidigare nämnts finns det inte på Clemenstorget vilket inte bedöms vara i enlighet med barnets bästa. Dock är IP7 kritisk mot dagens "tvistade säkerhetstänk" och menar att det alltid vinner när det gäller miljöer där barn vistas. Det kan kopplas till Joelssons (2019) forskning som visar att barn är särskilt skyddsvärda och att trafikmiljöer upplevs som allt farligare av föräldrar (Mikkelsen & Christensen, 2009).

IP7 förklarar att det finns mycket diskussion gällande barns skaderisk och vems ansvaret är för dessa frågor, men att det inte finns någon diskussion om vem som har ansvar för att skapa utvecklande och intressanta miljöer för barn. IP7 menar att det blir kontraproduktivt när vuxna planerar mer kontrollerade och säkrade utemiljöer, som minskar barns utveckling och lärande. Istället kan en mer varierad, stimulerande och tillåtande miljö skapa möjligheter för barn att pröva sig fram både mentalt och fysiskt (Jungmark, 2021; Johansson et al., 2020). Lekpaviljongerna och konsten på Clemenstorget är enligt IP8 element som sticker ut och är lite "kul" och som kan erbjuda både estetik och lek på platsen. Det kan även tänkas göra platsen mer tilltalande för alla människor som vistas där. Samtidigt kan paviljongerna kritiserar för att uppmuntra till lek i trafikmiljöer vilket kan vara farligt (IP3). Att skapa barnvänliga element i trafikmiljöer kan därmed ses som en paradox och avvägningar mellan risk och stimulerande miljöer måste göras. Undersökningar visar att barn och vuxnas upplevelser och användning av platser skiljer sig åt (Jungmark, 2021; IP2). Vad barn och vuxna upplever som farligt eller riskfyllt kan därmed också skilja sig åt. Därför hade det varit bra att lyfta olika användargrupperns upplevelser om frågor som rör trafiksäkerhet, otrygghet och risker.

Kommunen har bemött frågan om otrygghet vid hållplatsen genom att belysning har installerats längs hela spårvägen och vid Clemenstorget (IP8). De menar även att Clemenstorget upplevs som mer tryggt i och med att fler människor vistas där då på grund av hållplatsen samt för att det nu finns uteserveringar. Belysning är visserligen en viktig faktor för trygghet och användbarhet enligt Gustafsson et al. (2021) och dessutom styrks konstaterandet om att fler ögon på gatan kan öka känslan av trygghet av forskning (Johanssons et al., 2020). Kommunens hantering av trygghetsfrågan kan dock kritiserar för att fokusera på fysiska aspekter i detaljutformning, snarare än att ta hänsyn till människors upplevelse av platsen.

Som tidigare nämnt har vuxna och föräldrar stor makt att begränsa barns rörelsefrihet om de upplever att en trafikmiljö är otrygg, vilket är en allt vanligare företeelse (Mikkelsen & Christensen, 2009). Dock anser IP2 att barns möjlighet att själva röra sig själva på Clemenstorget har ökat sedan torget gjordes om. Det beror på att hastigheterna på bilvägarna runt om torget sänktes och dessutom har bilflödet minskat. Just sänkta hastigheter för bilar är en förmånlig faktor i trafikmiljöer där barn vistas enligt (Nilsson, 2003). Dock menar IP1 och IP4 att det fortfarande är en komplex trafikmiljö för barn vilket följande citat anger;

Det faktum att spårvagnshållplatsen nu ligger på torget, det kan vara bra, men du måste faktiskt korsa Bangatan och alla bussarna för att ta dig till stationen och där är ju en röra även om det inte får köra bilar i högtrafik. Det ju ändå jättemycket bussar och det kan man ju fundera på hur barn hanterar det? Både sådana små som rör sig med föräldrarna med, men som kanske far runt som yra höns bland folk, och lite äldre barn som kanske är där på egen hand men som kan ha svårt att hantera en sån miljö med stora bussar överallt (IP1).

Trots att ansvariga i spårvägsprojektet har jobbat mycket med tillgänglighetsaspekter för att barn, äldre och människor med funktionsvariation ska kunna befinna sig på och använda hållplatsen, riskerar gestaltningen enligt IP8 att bli "tråkig" om allt ska passa alla. Därför är det också viktigt att platsen kan användas på olika sätt av olika personer med olika preferenser. Utöver lekpaviljonerna som främst riktar sig till barn finns det andra element på platsen som möjliggör olika användningsområden. Till exempel finns sittplatser i olika storlekar, cykelparkeringar, uteserveringar och en marknadsplats. Att sittplatserna är varierande och anpassade för både barn och vuxna gör att resenärer och besökare kan använda platsen bekvämt och vila. Det är enligt Gustafsson et al. (2021) viktigt för en jämlik gestaltning och är även något som NACTO (2020) och Jungmark (2021) anger är bra för just barn i trafikmiljöer.

Vidare är det viktigt att gestaltningen ska vara lätt att förstå, överblickbar och lätt att navigera i oberoende av kunskap och koncentrationsnivå för att en plats ska vara jämlik (Gustafsson et al., 2021; Johansson et al., 2020). Det är även något som är särskilt viktigt för barn enligt projektets BKA (Lunds kommun, 2014b). Även IP1 förklarar att det är viktigt med god sikt och " /.../att både vanligt folk och små människor så att säga ska inte kunna gömma sig i närheten av spåret och att så att de plötsligt poppar upp" (IP1). Det ska därför inte finnas träd eller buskage intill spåren som kan försvåra sikten för passerande eller spårvagnsförare. Samtidigt menar NACTO (2020) att barn gillar att kunna gömma sig och därför kan lekpaviljonerna anses vara en bra kompromiss, då det erbjuder ett gömställe för barn men som ligger en bit från spåret. Under platsbesöket konstaterades att sikten längs spåret är god, i och med att spåret går rakt mot Allhelgonakyrkan. Dessutom finns det belysning och väderskydden är i glas vilket gör att resenärer kan ha uppsikt över spåret och dessutom syns de av spårvagnsförare (Se illustration 23-25).

På Clemenstorget bedöms det att det finns uppfattbar och lättförståelig information som kommuniceras med bilder, symboler, skyltar och ljud, vilket är i enlighet med universell utformning (Gustafsson et al., 2021). På torget finns det en skärm med tidtabell och karta som även kan presentera informationen genom en audiodfunktion. Det finns också taktila plattor som underlättar navigeringen på torget för synskadade (Se illustration 26-29 och 31). En kritisk aspekt är dock att spårvägen utgör ett nytt trafikslag i Lund och det kan därför ifrågasättas huruvida resenärer såsom barn förstår skyltarnas betydelse i och med att de inte har fått någon utbildning om det. Även passagen över spårvägen vid Clemenstorget kan upplevas som otydlig då den har en "shared space" lösning och smälter in i torget, vilket felaktigt kan uppfattas av fotgängare som att de har företräde. Dock har rekommendationer från projektets BKA om barns bästa följts, om att inte anlägga ett övergångsställe med zebraränder över passagen i och med att det kan förstärka den felaktiga upplevelsen om att fotgängare har företräde framför spårvagnen (Se illustration 30), (Lunds kommun, 2014b). Gestaltningen av Clemenstorget bedöms lägga stor vikt på barns egna trafikförmågor och på de övervakande vuxna. Likt diskussionen om den vita linjen som fördes tidigare i avsnittet, hade det varit lämpligt att ta in barns perspektiv för att säkerställa att de uppfattar informationen genom skyltar och symboler som det är tänkt. Det finns en risk att planerare har en övertro om människors kapacitet och förståelse av gestaltningen.

Ytterligare en viktig aspekt för en jämlik gestaltning är att det ska finnas gott om utrymme för åtkomst och användning (Gustafsson et al., 2021). Detta kan tänkas vara särskilt viktigt vid en hållplats för att undvika trängsel eller att olyckor sker vid spåret. I projektets BKA står det att förskolegrupper och skolor bör nyttja spårvägen för att vänja barn vid kollektivtrafikresande. Ett kriterium för att det ska vara möjligt är att det måste finnas gott om utrymme på och runt om hållplatserna för att pedagoger ska våga resa med större barngrupper (Lunds kommun, 2014b). Baserat på platsbesöket anses det finnas gott om plats på Clemenstorgets för att röra sig eller stå och vänta vid hållplatsen (Se illustration 23). Öppna platser kan dock vara svårtolkade och komplicerade för barn att navigera i (Lunds kommun, 2014b), vilket går emot den tredje principen för universell utformning om enkel och intuitiv användning. Därför måste detaljutformningen ta hänsyn till barns behov, deras förmåga att tolka platsen och deras upplevelser. För att säkerställa detta poängteras återigen vikten av att planerare involverar barn och låter dem uttrycka sina åsikter och upplevelser om en plats (Jungmark, 2021). Slutligen är det även viktigt att det finns platt markbeläggning och ramper för att värna om allas tillgänglighet och för att underlätta för framkomligheten med exempelvis barnvagn och rullstol (Gustafsson et al., 2021). Även denna aspekt ansågs under platsbesöken vara tillgodosedd på hållplats Lund C och Clemenstorget vilket illustration 28 och 31 visar.

För att kortfattat sammanfatta resultatet från platsbesöket anses flera av principerna i teorin om universell utformning vara uppfylld, vilket är positivt från ett jämlikhetsperspektiv. Det ligger även i

linje med delmålen 11.2 och 11.7 i Agenda 2030, som anger att offentliga platser och hållbara transportsystem ska vara inkluderande och tillgängliga för kvinnor, barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning för att det ska vara hållbart (UNDP, u.å.). Bland annat tillgodoses principerna i universell utformning genom att det finns god sikt, lättillgänglig information, belysning, gott om utrymme samt möjlighet att använda platsen på olika sätt (Gustafsson et al., 2021). Dock kan gestaltningen samtidigt kritiseras utifrån flera av principerna för att dels potentiellt överskatta hur grupper såsom barn tolkar information och dels för att diskussionen om otrygghet och säkerhet främst har bemötts av kommunen genom fysiska åtgärder i detaljutformningen. För att värna om en jämlik gestaltning har visserligen en tillgänglighetskonsult anlåtits och invånare i olika åldrar och med olika funktionsvariationer bjudits in för att lämna synpunkter. Dock har medborgardialogen främst skett under en begränsad period och det skulle vara förmånligt om det skedde vid upprepade tillfällen för att undersöka hur grupper såsom barn faktiskt tolkar och upplever platsen när det är färdigställt (Hedevall, 2022). Alternativt kan Bullerbymodellen användas för att lyfta barns perspektiv och undersöka platsens barnvänlighet och självständiga rörlighet (Kyttä, 2016). Även vid användandet av den modellen krävs det dock att barn och föräldrar tillfrågas om sina upplevelser.

I och med att samtliga tjänstepersoner som varit involverade i spårvägsprojektet har relevant yrkeskompetens och erfarenhet av att jobba med gestaltungsfrågor, kan det antas att de har kunskap om hur man planerar ett jämlikt samhälle som är bra för alla. IP2 angav att; "Och det är väl klart att, klarar en ung människa det och en jättegammal, då klarar ju alla det. Så det är väl det som man försöker ha med sig". Även NACTO (2020) förklarar att genom att ta hänsyn till barn i trafikplanering kan det bidra till att minska gapet mellan generationer och skapa förståelse för behov i olika åldrar. Utöver att olika grupper har fått möjlighet att uttrycka sina åsikter, genom exempelvis barndialogen, har olika intressen också framförts genom det Boverket (2022d) kallar för indirekt delaktighet avseende tillgänglighetskonsulten och erfarna tjänstepersoner. Det bästa är dock om barn görs delaktiga och får inflytande över beslut så att gestaltningen fungerar för dem. På så sätt blir miljön mer jämlik och passande för alla (8-80 Cities, u.å.). För att nå en hållbar utveckling är jämlikhet en viktig aspekt inom den sociala hållbarhetsdimensionen (Solá och Levin, 2021). Om trafikplanering inte anpassas efter barns behov och förmågor kan gestaltningen inte anses vara jämlik (Boverket, 2022d; Nordström & Wales, 2019).



Illustration 23. *Gott om utrymme vid spårvagnshållplatsen*
Av: Ahlfridh 2023-05-08



Illustration 24. *Belysning*
Av: Skogman 2023-03-09

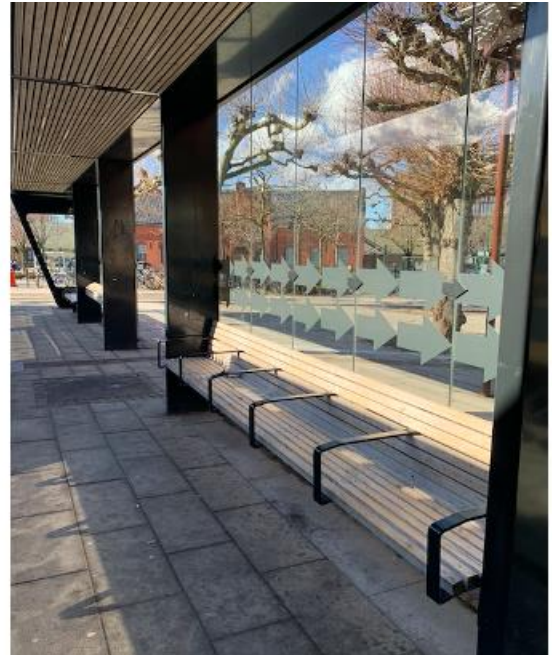


Illustration 25. *Sittplatser och väderskydd i glas*
Av: Ahlfridh 2023-05-08



Illustration 26. *Skylt spårväg*
Av: Ahlfridh 2023-05-08



Illustration 27. *Digital informationskylt*



Illustration 28. *Räcke och ramp*
Av: Ahlfridh 2023-05-08



Illustration 29. *Symbol över passage*
Av: Ahlfridh 2023-05-08



Illustration 30. *Passage över spåret*
Av: Ahlfridh 2023-03-09



Illustration 31. *Ramp, väderskydd och taktila plattor*

6.3 Metodreflektion

I denna studie har flera olika metoder använts för att triangulera och för att få en djupgående förståelse för fallet. Metoderna som användes var kvalitativa intervjuer, en dokumentanalys samt platsbesök. Metoderna ansågs komplettera varandra bra och möjliggjorde insamling av lämpligt empiriskt material. Resultatet från metoderna kan dock kritiserats vilket utvecklas i följande stycken.

Till att börja med kan det konstateras att eftersom studien har utgått utifrån en svensk kontext, har studien utgått från källor som inte enbart är vetenskapliga artiklar. Till exempel har ett flertal myndighetsföreskrifter hänvisats till då de har ansetts vara trovärdiga källor med höga krav på innehållet (Denscombe, 2018). Flera av dessa rapporter har skrivits av forskare men på uppdrag av myndigheter. Dessutom har fallet i studien inte haft som utpekade mål att vara specifikt anpassad för barn. Det är dock ett indirekt mål i och med att platsen ska kunna nyttjas av alla enligt styrdokument och riktlinjer. Dessutom har kommunen angivit att de har arbetat med både barns perspektiv och barnperspektivet i projektet.

Vidare lyfter Flyvbjerg (2011) fram en problematisk aspekt med fallstudier, vilket är att det råder mycket missuppfattningar om det. Bland annat är en vanlig åsikt att generell teoretisk kunskap är mer värdefull än kunskap om specifika fall. Flyvbjerg (2011) förklarar att det är viktigt med båda och att kunskap som inhämtas genom fall skapar en nyanserad bild av verkligheten och djupgående kontextuell kunskap. Ytterligare en vanlig missuppfattning är att kunskap från specifika fall inte kan generaliseras eller appliceras på andra fall. Johansson (2007) förklarar dock att det inte stämmer och att en abduktiv ansats möjliggör att generaliseringar från ett fall kan göras genom att empiri och teori kombineras, vilket är fallet i denna uppsats. Kunskap som genereras av denna studie kan alltså kopplas till en större diskussion om vikten av att involvera och planera för barn i transportplanering. Dessutom kan kunskapen från fallstudien även användas på andra offentliga ytor i staden samt på andra hållplatser.

En utmaning med att genomföra intervjustudier är forskarens inverkan på empirin. När forskaren styr intervjun och analyserar innehållet kan datan påverkas av forskarens bakgrund, identitet och värderingar. En annan negativ aspekt med intervjuer är förekomsten av den så kallade intervjuareffekten. Det innebär att respondenten vid framförallt känsliga och personliga frågor kan svara olika beroende på forskarens ålder, kön och etniska ursprung (Denscombe, 2018). I denna studie har dock intervjufrågorna inte bedömts vara av personlig karaktär utan har handlat om transportplanering kopplat till barn. Ytterligare en problematisk aspekt med intervjuer som metod är att materialet utgår ifrån vad respondenten säger, vilket inte behöver stämma överens med vad som faktiskt skett (Denscombe, 2018). Informationen som samlades in kunde även valideras med information som framkom i skriftliga dokument och planer i dokumentanalysen.

Studien skrevs i samarbete med företaget Trivector och det finns en medvetenhet om att det har haft en inverkan på studien. Trots att företaget inte har varit styrande eller haft åsikter om innehållet i studien, har visst inspel skett genom samtal, tillhandahållna dokument samt rekommendationer om lämpliga intervjupersoner. Till exempel hänvisade ett flertal anställda på Trivector till IP2 då de ansåg att denna person skulle kunna bidra med mycket information till studien. Intervjupersonen var till en början svår att nå, men efter hänvisningar till anställda på Trivector ställde IP2 upp på en intervju. Flera intervjuer skedde också med anställda på Trivector eftersom de ansågs ha relevant kunskap som kunde bidra med viktiga inspel till studien. Organisationens medverkan har därför delvis påverkat vilka respondenter som har intervjuats och därmed vilken information som framkommit. En nyckelperson som kontaktades men som inte hade möjlighet att ställa upp på en intervju var projektchefen för spårvägsprojektet. Något som projektchefen potentiellt hade kunnat svara på är huruvida det har skett en uppföljning efter workshopen med barn samt hur BKAn användes och om den påverkade beslut som togs. Vissa aspekter som hade varit givande för studien kan därmed ha missats, men på grund av antalet intervjupersoner och det faktum att deras kunskaper överlappade varandra, har ändå en relativt heltäckande bild av spårvagnshållplatsen skapats. Baserat på resultatet av datainsamlingen kan det dock troligen konstateras att det inte har skett någon uppföljning av barndialogen och BKAn verkar inte ha haft någon större inverkan på projektet.

Vad gäller dokumentanalysen har urvalet av dokument att analysera påverkat vad som framkommit i resultatet. Det finns en risk att något relevant dokument inte kom med i dokumentanalysen, men för att minimera den risken tillfrågades flera tjänstepersoner i Lunds kommun om vilka dokument som vore relevanta för denna studie. De dokument som hänvisades från dem var Handlingsplanen för barns bästa, Gestaltningsprogrammet, 500 röster om Clemenstorget samt BKAn för spårvägen. Samtliga dokument som analyserades är utgivna av Lunds kommun. Kommuner räknas enligt Denscombe (2018) som en trovärdig källa med höga krav på sina publikationer och där tjänstepersonerna har mycket kunskap inom ämnesområdena som berörs. Dock kan det faktum att dokumenten är utgivna av kommunen själv problematiseras då det som står i dokumenten nödvändigtvis inte behöver överensstämma med vad som faktiskt har gjorts. Det finns alltså en risk att information har förskönats eller utelämnats. För att undvika detta har uppgifter från dokument validerats genom att intervjupersoner tillfrågats om oklarheter som framgick efter att ha läst dokumenten.

Platsbesöket tog inspiration från semistrukturerade observationer, vilket riskerar att datan påverkas av forskaren som genomför observationen (Yin, 2007). Jacobsen (2017) förklarar att vid tolkning av data från genomförda platsbesök finns det risk för att observationerna blir styrda efter observatörens egna roll, kunskap, tidigare erfarenheter och uppfattning om platsen. Det kan även finnas fenomen som inte är observerbara, som inte kan fångas upp under platsbesöken (Jacobsen, 2017). Därför har platsbesöken

kompletterats med andra metoder som intervjustudie och dokumentanalys, för att öka dess tillförlitlighet av data. Under observationen deltog båda observatörerna vilket höjde reliabiliteten i informationen som framställdes (Yin, 2007; Patel & Davidson, 2011). Under plastbesöket används ett observationsschema för att strukturera upp insamlingen av data på plats. Enligt Bryman (2011) kan dock det ifrågasättas om komplexa miljöer kan delas in efter olika kategorier och om det skapar en trovärdig bild av den observerade miljön. Trots att den fysiska miljön kan planeras och struktureras efter uttänkta parametrar kan upplevelsen och användningen av en plats vara en helt annan. När en miljö studeras kan resultatet skilja sig åt beroende på vilka kategorier som undersöks och vem som genomför undersökningen. Det kan även problematiseras om forskarens eller planerarens har rätt att bedöma om en miljö anses vara exempelvis god, funktionell och stimulerande, eller om det är upp till användaren och betraktaren att avgöra.

Överlag kan samtliga datainsamlingsmetoder problematiseras utifrån det socialkonstruktivistiska synsättet som författaren Wennerberg (2010) förespråkar. Det som har konstaterats som fakta eller information i studien är en tolkning av världen. I och med att språket är socialt konstruerat kan till exempel en vit linje ha olika betydelse för olika personer. Därav är det som tidigare diskuterats viktigt att involvera olika grupper för att synliggöra deras perspektiv och upplevelser av exempelvis en trafikmiljö.

7. Slutsatser och avslutande reflektioner

I kapitlet dras slutsatser från studiens resultat, analys och diskussion. Dessutom besvaras frågeställningarna och förslag till vidare forskning presenteras.

För att återkoppla till frågeställningarna som arbetet ämnar att besvara lyder de:

- *På vilket sätt har barns perspektiv beaktats i planeringen och gestaltningen av spårvagnshållplatsen Lund C?*
- *Vilka lärdomar kan dras av spårvagnshållplatsen Lund C vad gäller planering och gestaltning utifrån barns perspektiv?*

7.1 På vilket sätt har barns perspektiv beaktats i planeringen och gestaltningen av spårvagnshållplatsen Lund C?

En slutsats som kan konstateras är att barn till viss del har gjorts delaktiga i planeringen och gestaltningen av spårvagnshållplatsen Lund C vid Clemenstorget. Det har genomförts workshops med barn från olika skolor som en del i gestaltungsarbetet för utvecklingen av Clemenstorget. Det finns även kommunala riktlinjer som anger att barn ska tillfrågas och involveras i frågor som rör dem med. Trots det har det i studien ifrågasatts huruvida barns perspektiv har haft inflytande på projektet och den slutliga gestaltningen av spårvagnshållplatsen. Det baseras dels på att rekommendationerna från BKA inte följs vilket visar att synpunkter som rör barn inte tas vidare av vuxna. Dessutom verkar det inte ha skett en uppföljning med de involverade barnen från workshopen. Majoriteten av intervjupersonerna som var involverade i projektet visste inte heller om att barn hade involverats eller att det fanns en BKA att förhålla sig till. Avsnitten om barn i de studerade dokumenten är också begränsade i omfång och barn inkluderas i begreppet tillgänglighet, vilket är ett brett begrepp som betonar en bråkdel av vad som behöver prioriteras för att beakta barns behov och perspektiv i trafikmiljöer.

Vidare bedöms gestaltningen av spårvagnshållplats Lund C med omgivning vara i enlighet med flera av principerna för universell utformning och därmed jämlikhet. Till exempel finns det god sikt, gömställen, inslag av lek, information och sittplatser i olika storlekar. Dessa fysiska aspekter har konstaterats vara bra för barn i trafikmiljöer. Dock finns det principer och aspekter som kan vara konflikterande gentemot barns bästa och gestaltningen kan kritiseras för att potentiellt överskatta barns förmåga att tolka och uppfatta trafikmiljön. Därför hade det varit gynnsamt om barn fick besöka hållplats Lund C och Clemenstorget när det är färdigställt för att se om deras upplevelse av platsen blev som planerat, eller om vuxna planerare haft en övertro gällande deras förmågor att förstå innebörden av bland annat den vita linjen och skyltar. Barn verkar ändå ha beaktats mer i den färdiga gestaltningen än i planeringsprocessen. Det kan bero på att barn har representerats genom indirekt delaktighet, det vill

säga att tjänstepersoner och tillgänglighetskonsulten hade erfarenhet av att planera trafikmiljöer som är passande för så många åldersgrupper som möjligt. För att värna om ett jämlikt och socialt hållbart samhälle krävs det dock att barn involveras mer i planeringsprocesser så att trafikmiljöer blir mer anpassade för barn och därmed bättre för alla människor.

7.2 Vilka lärdomar kan dras av spårvagnshållplatsen Lund C vad gäller planering och gestaltning utifrån barns perspektiv?

Den främsta lärdomen som kan dras från fallstudien är att det krävs bättre kommunikation mellan olika aktörer och förvaltningar för att barns perspektiv ska tillgodoses. En konflikt som har synliggjorts är att det inom Lunds kommun finns underlag, riktlinjer och rutiner för involvering av barn som tar hänsyn till Barnkonventionen och sociala hållbarhetsaspekter. Dock leder brister i kommunikationen inom organisationen till att det inte efterföljs. Istället upplevs barns perspektiv vara kostsamt, tidskrävande och svårt att ta hänsyn till. Barn behandlas därför som något som ska checkas av för att uppnå minimikraven så att arbetet kan fortgå.

För att bättre beakta barns perspektiv är några rekommendationer att genomföra kunskaphöjande utbildningar gällande barns perspektiv och barnperspektiv för tjänstepersoner på Lunds kommun. Intervjupersonerna hade som tidigare nämnt svårt att skilja på barns perspektiv och barnperspektivet, samt tenderade att främst prata om yngre barn, trots att gruppen innefattar 0-18 år. Barn bör också behandlas som ett övergripande tema som alla förvaltningar måste anpassa sig efter i projekt som rör transportplanering. Slutligen bör dokumentation om barns delaktighet från tidigare projekt sparas så att lärdomar kan föras vidare till framtida projekt. Eftersom spårvägen i Lund är ett nytt trafikslag i staden borde det ställas högre krav på att bjuda in, utbilda och involvera barn i en större utsträckning än vad som har gjorts. Det har funnits ambitioner från kommunens håll att inkludera barn men det har inte genomförts vilket kan begränsa barns utveckling, förståelse för och självständiga rörelse i trafikmiljön vid spårvägen.

Att barn och barns perspektiv på projektet inte har prioriterats mer kan bero på att spårvägen främst är planerad för regionala vuxna pendlare snarare än för barn, trots att det finns flera målpunkter för barn längs spårvägen. Det verkar bero på att barn ses som särskilt skyddsvärda och helst ska separeras från trafiken. I Lund har barn främst gjorts delaktiga i frågor som rör skolgårdar, parker och lekplatser där deras intressen inte står i konflikt med andra intressen. Barn använder dock alla offentliga miljöer, är särskilt beroende av kollektivtrafik och är framtidens resenärer. Om de får en god vana att resa kollektivt från tidig ålder kan det öka andelen hållbara resor i framtiden vilket bidrar till en hållbar utveckling. För

att samhället ska bli mer jämlikt och socialt hållbart krävs det därför att trafikplanering utgår från barn och att de involveras mer.

Slutligen är en lärdom att attityden gentemot barn bör förändras från “human becomings” till “human beings”, det vill säga intresserade aktörer och som vill kunna påverka sin närmiljö, vilket de involverade barnen i workshopen för Clemenstorgets visar på. På så sätt kan barn få lära sig nya saker, utvecklas som individer och dessutom blir samhället mer demokratiskt jämlikt. En rekommendation är därför att ge det redan verksamma ungdomsrådet i Lund utökat mandat och inflytande i bredare frågor som även innefattar transportplanering. Dessutom föreslås det att det genomförs en ny BKA där barn involveras och tillfrågas om sina synpunkter på den befintliga gestaltningen av Clemenstorget samt behov inför vidareutvecklingen av trafikmiljön.

7.3 Vidare forskning

För att bygga vidare på empirin som utvecklats i detta arbete hade det varit intressant att undersöka hur barn faktiskt upplever den färdigställda gestaltningen på hållplats Lund C på Clemenstorget. För att göra det vore väggkantsintervjuer med barn och föräldrar en lämplig forskningsmetod där de tillfrågas om sina upplevelse av platsen. Det hade varit givande om svarsresultat från olika åldersgrupper jämfördes med varandra för att identifiera skillnader i hur barn i olika åldrar uppfattar en viss trafikmiljö. Vidare hade det varit intressant att jämföra planeringen och den färdiga gestaltningen av hållplats Lund C med andra spårvagnshållplatser. Det hade kunnat vara andra hållplatser i Lund men också i andra svenska städer eller i andra länder såsom Frankrike, som har varit en förebild för utvecklingen av spårvägen i Lund. Slutligen vore det intressant att följa upp huruvida arbetet med barns perspektiv utvecklas inom transportplanering i svenska kommuner.

Referenser:

- Alvesson, Mats & Sköldberg, Kaj (2008) *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*, 2. Uppl. Lund: Studentlitteratur
- Andersson, P., Johansson, C., Laureshyn, A., Odbacke, F. & Wennberg, H. (2022) *Spårväg och oskyddade trafikanter. Fältstudier före och efter införande av spårväg*. Trivector traffic.
https://www.trivectortraffic.se/wp-content/uploads/2022/04/2022_41-skyllfonden-sparvag-och-oskyddade-trafikanter-v1-0.pdf
- Ansell, N. (2008). Childhood and the politics of scale: Descaling children's geographies? *Progress in Human Geography*, 33(2), 190–209.
<https://journals.sagepub.com/doi/epdf/10.1177/0309132508090980>
- Ataol, Ö., Krishnamurthy, S., & van Wesemael, P. (2019). Children's participation in urban planning and design: A systematic review. *Children, Youth and Environments*, 29(2), 27-50.
<http://www.jstor.org/action/showPublication?journalCode=chilyoutenvi>
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15 (2008), 73–80.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Barnombudsmannen (u.å) *Barnkonsekvensanalys- Uppnå kvalitet i beslut som rör barn och unga*. [Broschyr] [2023-01-26]
https://www.barnombudsmannen.se/contentassets/064db24346a24faaac97462a60abce/barnkonsekvensanalys_oppna-kvalitet-i-beslut-som-ror-barn-och-unga.pdf
- Bengtsson, J. & Gertson, J.(2021) *Oskyddade trafikanter vid spårvägsövergångar. Utvärdering och utformning i Lund*. [Masteruppsats, Lunds tekniska högskola] LTH. [2023-01-27]
LUP.<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=9051533&fileOid=9051548>
- Bergnehr, D. (2019) *Barnperspektiv, barns perspektiv och barns aktörskap – en begreppsdiskussion*. *Nordisk tidsskrift för pedagogikk og kritikk*, Vol. 5, <http://dx.doi.org/10.23865/ntpk.v5.1373>
- Boverket (2020) *Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling – Kartläggning och analys*.(2020:24) [2023-01-24]
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2020/barnkonventionen-i-fysisk-planering-och-stadsutveckling.pdf>
- Boverket (3 februari 2021) *Barn och ungas delaktighet*. [2023-03-02]
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetsatt/skolers-miljo/strategiska-vagval/barn-och-ungas-delaktighet/>
- Boverket (30 september 2022a) *Centrala begrepp som används i vägledningen*. [2023-01-24]
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/barnkonventionen/begrepp/>

- Boverket (30 september 2022b) *Barns rättigheter i detaljplanering*. [2023-01-31]
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/barnkonventionen/samhallsbyggnadsprocessen/detaljplanering/>
- Boverket (12 oktober 2022c) *Deltagandebaserad samhällsplanering*. [2023-01-31]
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/hur-har-andra-gjort/deltagarbaserad-samhallsplanering/>
- Boverket (30 september 2022d) *Delaktighet och inflytande i samhällsbyggnadsprocessen*. [2023-01-31]
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/barnkonventionen/samhallsbyggande/delaktighet/>
- Broberg, Anna, Kyttä, Marketta, Fagerholm, N (2013) *Child-friendly urban structures: Bullerby revisited* J. Environ. Psychol., 35 (2013), s. 110-120. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.06.001>
- Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2. Uppl. [rev.] uppl. Malmö: Liber.
- Brown, C., Lannoy, A., McCracken, D., Gill, T., Grant, M., Wright, H., & Williams, S. (2019) Special issue: child-friendly cities, *Cities & Health*, 3:1-2, 1-7, DOI: 10.1080/23748834.2019.1682836
- Björklid, P. (2007). Barnkonsekvensanalys – erfarenheter och visioner. Stockholm: Lärarhögskolan i Stockholm. <https://docplayer.se/10859834-Barnkonsekvensanalys-erfarenheter-och-visioner.html>
- Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (Fjärde upplagan). Studentlitteratur.
- Erkiliç, M. (2011). Conceptual challenges between universal design and disability in relation to the body, impairment, and the environment. *METU JFA* vol 28 (2): 181-203
http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2011/cilt28/sayi_2/181-203.pdf
- Flyvbjerg, B. (2011) "Case Study." *The sage handbook of Qualitative Research*, av Norman K Denzin och Yvonna S Lincoln, 301-316. Thousand Oaks, CA: Sage,
https://books.google.se/books?hl=en&lr=&id=AIRpMHgBYqIC&oi=fnd&pg=PA301&ots=kpGRvJcAo7&sig=aXle25eRk8C2dgboi9H7xuFTvZ8&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Gillham, B. (2008). *Observation techniques, Structured to unstructured*. London: Continuum International Publishing Group.
- Gustafsson, T., Chafik, D., Hedvall, P.O., Rasmus-Gröhn, K. (2021) *Guide till universell utformning – Skapa tillsammans så att alla får plats!* Lunds universitet, Rätt från början, Allmänna arvsfonden <https://usercontent.one/wp/rattfranborjan.nu/wp-content/uploads/2021/09/Guide-till-universell-utformning-21-september-2021.pdf?media=1673350095>
- Halldén, G. (2003). *Barnperspektiv som ideologiskt eller metodologiskt begrepp*. Pedagogisk forskning i Sverige. Årg 8 s.12-23. Diss. Linköping: Linköping Universitet
- Hansson, J., Adersson, P., Möller, M., & Petersson, B. (2011) *Handledning för spårvägsplanering i Skåne*. (Ej offentlig rapport)
- Hart, R, A. (1992). *Children's Participation: From tokenism to citizenship*, Innocenti Essay, no. 4, International Child Development Centre, Florence

- Hedenfelt, E. (2012). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling. Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt komplext system*. Rapport, Urban Studier, Malmö: Malmö Universitet. kap 1–4.
- Hedvall, P-O. (2022). *Framväxten av universell utformning – en kulturomdaning*. Kunskap för framgångsrik inkludering (pp. 8-15). Lärandeforum UUA. [2023-02-08]
<https://www.uua.se/media/s22byhrr/kunskap-fo-r-framgangsrik-inkludering-220119-6-sidor.pdf>
- Hrelja, R, & Nyberg, J.(2012) *Samordning av trafik- och bebyggelseplanering – förutsättningar för hållbar mobilitet*. [2023- 04-04] <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1430686/FULLTEXT01.pdf>
- Isaksson, K., Ewald, G., Hrelja, R., Grönlund, A., Hägglund, E., Pettersson, F., Dickinson, J. & Albertsdóttir, E. (2014). *Hållbar stadsutveckling i praktiken – färdplan för kollektivtrafik i samhällsplaneringen*. Stockholm och Lund: Forum för innovation i transportsektorn. Sveriges Kommuner och Landsting.
- Jacobsen, D. I. (2017). *Hur genomför man undersökningar?: Introduktion till samhällsvetenskapliga metoder* (Upplaga 2:1). Studentlitteratur.
- Johansson, M., Mårtensson, F., Jansson, M., & Sternudd, C. (2020) *Urban space for children on the move*. Transport and Children’s Wellbeing © 2020 Elsevier Inc. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814694-1.00012-9>
- Johansson, R. (2007) *On case study methodology*. Open house International. Vol. 32, No. 3, pp. 48-54. <https://doi.org/10.1108/OHI-03-2007-B0006>
- Joelsson, T. (2019). *Hypermobile, Sustainable or Safe? Imagined Childhoods in the Neo-liberal Transport System*. In: Scholten, C.L., Joelsson, T. (eds) Integrating Gender into Transport Planning. Palgrave Macmillan, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-05042-9_10
- Jungmark, L. (2021) *Barn Plats Lek Stad*. Tankesmedjan Jungmark på SLU. [2023-02-24]
https://www.Jungmark.slu.se/system/files/news/15134/files/Lekfull%20stad_hela_low_sidor.pdf
- Jurate, P. (6 mars 2022) *Clemenstorget genom tiderna*. Kulturportal Lund.[2023-03-04]
<https://kulturportallund.se/clemenstorget-genom-tiderna/>
- Klingegård, M. (2022) *Kartläggning av personskador hos barn som skadas i trafik över tid*. Forskningsavdelningen Folksam. [2023-02-08]
<https://mb.cision.com/Public/17679/3602008/bc2836679c156156.pdf>
- Koehler, K. & Malm, S. (2020) *Analys av Uppsala spårväg ur ett barnperspektiv*. Trivector. [2023-01-24]
<https://www.uppsala.se/contentassets/816ce04907e74b33a4ea1930b1649904/barnperspektiv-uppsala-sparvag-9-april-2020.pdf>
- Kylin, M. & Bodelius, S. (2015). Riktlinjer för lek? Svenska kommuners arbete med planering av platser för barn (LTV-rapport 2015:21). Alnarp: SLU.

- 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, 22(1e2), 109e123. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(03\)00073-2](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(03)00073-2)
- Ljungberg, C. & Lockby, H. (2022). *Så kom spårvägen till Lund*. Lund: Ekström & Gary.
- Lunds kommun (2011) *Förstudie spårväg för Lund C till ESS - ett starkare kunskapsstråk med spår på Lundalänken*. [2023-01-26] <https://www.yumpu.com/sv/document/read/20312508/forstudie-2011-sparvag-lund-c-till-ess-pdf>
- Lunds kommun (2014a) *Riktlinjer för gestaltning. Spårväg Lund C- ESS*. [2023-01-26] http://www.urbanua.org/sites/default/files/dell_bakgrund_och_analys_s1-30_1.pdf
- Lunds kommun (2014b) *Spårväg Lund C- ESS. Barnkonsekvensanalys*. Lunds kommun. (Ej offentlig rapport)
- Lunds kommun (2014c) *Lunds trafik och mobilitetsplan*. [2023-03-15] <https://lund.se/download/18.2b762f8e1818001d8791b453/1658133731427/Lundamats%20III%20strategi%20för%20ett%20hållbart%20transportsystem%20i%20Lunds%20kommun.pdf>
- Lunds kommun (2014d) *Detaljplan för spårväg Clemenstorget - Bredgatan i Lund. Lunds kommun*. [2023-03-15] <https://docplayer.se/115485319-Detaljplan-for-sparvag-ciamenstorget-bredgatan-i-lund-lunds-kommun.html>
- Lunds kommun (2014e) *Samrådsredogörelse*. [2023-03-15] <https://docplayer.se/109356160-Namnder-och-styrelser.html>
- Lunds kommun (2015) *Ramprogram för Lund C*. [2023-03-15] <https://moten.lund.se/welcome-sv/namnder-styrelser/byggnadsnamnden/byggnadsnamnden-2020-10-15/agenda/bn-ramprogram-for-lund-c-2015-03-10pdf?downloadMode=open>
- Lunds kommun (2016) *500 röster om framtidens Clemenstorget. Sammanställning av medborgardialogen*. [2023-03-03] <https://docplayer.se/40230677-Omslag-500-roster-om-framtidens-clemenstorg-sammanstallning-av-medborgardialogen-varen-2016.html>
- Lunds kommun (2018a) *Lunds kommuns översiktsplan del 1*. [2023-03-03] <https://lund.se/download/18.44e3ea617a0905381360a26/1631609081227/Lunds%20kommuns%20översiktsplan%20-%20Del%0A1%20Planstrategi.pdf>
- Lunds kommun (2018b) *Lunds kommuns översiktsplan. Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivning*. [2023-03-03] <https://lund.se/download/18.44e3ea617a0905381360a28/1631609082128/Lunds%20kommuns%20översiktsplan%20-%20Miljökonsekvens-%20och%20hållbarhetsbeskrivning.pdf>
- Lunds kommun (2021) *Handlingsplan för barnets bästa*. [2023-03-15] <https://lund.se/download/18.3b02bae717dc272d0ec283ae/1669817831264/Handlingsplan%20för%20Barnets%20bästa%20i%20Lunds%20kommun%202021-2030.pdf>

- Lunds kommun (8 november 2022a) *Barns delaktighet och inflytande*. [2023-03-15]
från:<https://lund.se/personalingangen/for-dig-som-arbetar-inom-forskola-och-skola/naturskolan/pedagogiska-aktiviteter/barns-delaktighet-och-inflytande>
- Lunds kommun (19 augusti 2022b) *Brunnshög får ny skola på historisk plats*. [2023-03-15]
<https://lund.se/nyheter/nyheter/2022-08-19-brunnshog-far-ny-skola-pa-historisk-plats>
- Lunds kommun (20 mars 2023a) *Lund i siffror*. [2023-01-26] <https://lund.se/kommun-och-politik/fakta-om-lund/lund-i-siffror>
- Miljödepartementet (12 juli 2017) *Det klimatpolitiska ramverket*. [2023-02-10]
<https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket>
- Mikkelsen, M. R., & Christensen, P. (2009). *Is children's mobility really independent? A study of children's mobility combining ethnography and GPS/mobile phone technologies*. *Mobilities*, 4(1), 37–58. <https://www.tandfonline-com.ludwig.lub.lu.se/doi/full/10.1080/17450100802657954>
- Müller, L. (2021). *Vem bygger vi för? Om tillgänglighet och universell utformning i stadens rum*. [Licentiatavhandling, Institutionen för designvetenskaper]. Lund University.
https://lucris.lub.lu.se/ws/files/99178212/Lilian_M_ller_licentiatuppsats.pdf
- Myndigheten för delaktighet (5 mars 2021) *Principen om universell utformning* [2023-02-08]
<https://www.mfd.se/verktyg/lar-om-politikens-mal-och-inriktning/politikens-fyra-arbetsatt/principen-om-universell-utformning/>
- Nathell, I. (26 januari, 2023) *Spårväg i Lund*. Kulturportal Lund. [2023-01-27]
<https://kulturportallund.se/sparvag-i-lund/>
- National Association of City Transportation Officials, Global Designing Cities Initiative (NACTO) (2020) *Designing streets for kids*. [2023-03-07] <https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/guides/designing-streets-for-kids-lowres.pdf>
- Newman, P. & Kenworthy, J. (2015). *The End of Automobile Dependence. How Cities are Moving Beyond Car-Based Planning*. Island Press.
- Nilsson, N. (2003). *Barnperspektiv på planeringen* (Version 1). IPA - Barns rätt till lek.
- Nilsson, S., Björkman, B., Almqvist, A.-L., Almqvist, L., Björk-Willén, P., Donohue, D., Enskär, K., Granlund, M., Huus, K., & Hvit, S. (2015). *Children's voices - Differentiating a child perspective from a child's perspective*. *Developmental Neurorehabilitation*, 18(3), 162–168. <https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.3109/17518423.2013.801529>
- Nordström, M., Wales, M. (2019) *Enhancing urban transformative capacity through children's participation in planning*. *Ambio* 48, 507–514. 10.1007/s13280-019-01146-5
- Nordström, M. (2020) *Barnkonsekvensanalyser i Stadsplanering*. SLU Alnarp.
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2020/barnkonsekvensanalyser-i-stadsplaneringen.pdf>
- Nordenfelt, L. (2013) *Jämlikhet och idén om människovärdet*. I Silfverberg, G (red.) *Acceptabel ojämlikhet?* Stockholm: Författarna och Ersta Sköndal högskola, ss 31-47.

- Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) (u.å) *Barn som trafikanter*. [2023-02-28] <https://ntf.se/ntf-anser/barn-som-trafikanter/>
- Patel, R. & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. 4., [uppdaterade] uppl. Lund: Studentlitteratur
- Pfadenhauer M., & Knoblauch H. (2018) *Social constructivism as paradigm*. London: Routledge
<https://doi.org/10.4324/9780429467714>
- Regeringskansliet (u.å.) *Mål för transportpolitiken*. [2023- 02- 02]
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>
- Samuelsson, Ingrid & Sheridan, Sonja. (2003). *Delaktighet som värdering och pedagogik. Pedagogisk forskning i Sverige*. 8. [2023- 02- 02] <https://open.lnu.se/index.php/PFS/article/view/1200/1049>
- SCB (2021) *Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2021–2040*. [2023-01-26]
https://www.scb.se/contentassets/029afdaf618d456ba73bd64b623c6878/be0401_2021i40_br_be51br2103.pdf
- SFS 2018:1197. *Lag om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter*. Socialdepartementet. [2023-01-27] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20181197-om-forenta-nationernas-konvention_sfs-2018-1197
- SFS 1974:152. Regeringsform. Justitiedepartementet. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kungorelse-1974152-om-beslutad-ny-regeringsform_sfs-1974-152
- Shier, H. (2001). *Pathways to participation: Openings, opportunities and obligations*. Children & Society. [2023-04-03] <https://doi.org/10.1002/chi.617>
- Shaik, N. (2022). *Supporting student teachers for a participatory pedagogy through Shier's model of participation in Grade R (Reception Year) South Africa*. Journal of Early Childhood Teacher Education, 43(2), 251-264–264. <https://doi.org/10.1080/10901027.2021.1881663>
- Sinclair, R. (2004). *Participation in practice: Making it meaningful, effective and sustainable*. Children & Society, 18, 106–118. <https://doi.org/10.1002/chi.817>
- Skånetrafiken (2022) *Biljettyp per månad 2022, spårväg Lund*. (ej offentlig rapport)
- Skånetrafiken (2023) *Priser och rabatter*. [2023-02-28] <https://www.skandetrafiken.se/biljetter/priser-och-rabatter/>
- Smidfelt Rosqvist, L. & Wennberg, H. (2018) *Förklaringar till resmönster i koppling till förutsättningar att resa för olika grupper*. Underlag till Trafikanalys. Lund: Trivector.
- Solá, g, A. & Levin, A. (2021) *Socialt hållbar transportplanering. Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. K2. [2023-02-24]
https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/handbok_socialt_hallbar_transportplanering_0.pdf

Wickström, M. (26 december 2022). *Lunds historia i korta drag*. [2023- 04-04]

<https://kulturportallund.se/lunds-historia-i-korta-drag/>

Yin, R. K. (2007). *Fallstudier : design och genomförande* (1. uppl.). Liber.

Åhl, C., Karlsson, J., Ingeström, S. (2021) *Handbok för barns delaktighet och inflytande*. UNICEF Sverige. [2023-04-05]

https://downloads.ctfassets.net/gl8rzq2xcs2o/2TqqMVVM8VSVxew7R10C6r/6f3db7c6827df5565191f1a904385453/Unicef-Handbok-2020-barns_delaktighet_och_inflytande_webb.pdf

8-80 cities (u.å) *Creating cities for all*. [2023-03-07] <https://www.880cities.org/>

Illustrationer:

(Användningen av samtliga illustrationer har skriftligen godkänts av upphovsrättspersonerna)

Illustration 1. *Delar i en BKA. (Inspirerad från Barnombudsmannen, u.å.*

https://www.barnombudsmannen.se/contentassets/064db24346a24faaac9f97462a60abce/barnkonsekvensanalys_oppna-kvalitet-i-beslut-som-ror-barn-och-unga.pdf Av: Emma Skogman 2023-04-27)

Illustration 2. *Pathways to participation. (Inspirerad av Harry Shier, 2001, s.111.*

<https://doi.org/10.1002/chi.617>. Bearbetad av Emma Skogman 2023-02-02)

Illustration 3. Bullerbymodellen (Inspirerad av Kyttä, 2004. The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments.

109e123. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(03\)00073-2](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(03)00073-2). Bearbetad av Emma Skogman 2023-04-27)

Illustration 4. *Studiens övergripande arbetsprocess. (Av: Emma Skogman 2021-04-20)*

Illustration 5. *Karta över Lund tätort med spårvägens sträckning. [Kartografiskt material] (Av: Lunds kommun, 2023. Karta Lund. SWEREF 99™*

<https://geoportal.lund.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=a04321c2b07547a590f51cebe8f66afc> Bearbetad av: Emmy Ahlfridh 2023-05-08). Copyright 2023 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse.

Illustration 6. *Tidslinje över processen med projektet spårvägen i Lund (Av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh 2023-02-01)*

Illustration 7. *Lundalänkens sträcka i Lund. [Kartografiskt material] (Av: Lunds kommun, 2020.*

Karta Lundalänken, Flygfoto maj 2002. Bearbetad av Emmy Ahlfridh, 2023-05-08. Copyright Stadsbyggnadskontoret Lund. Använd med tillåtelse.)

Illustration 8. Den upphöjda vita linjen av granitsten som delar upp vägbanorna. [fotografi] (Av:

Strand Larsson, K. 2022. Copyright 2022 av upphovsrättsinnehavaren. Används med tillåtelse.)

Illustration 9. *Potentiella målpunkter för barn längs spårvägens sträcka. [Kartografiskt material] (Av:*

Lunds kommun, 2020. *Karta Spårväg Lund C-ESS*

<https://www.mynewsdesk.com/se/lund/images/karta-spaarvaeg-lund-c-ess-1988836> Bearbetad av Emma Skogman, 2023-03-02) Copyright 2020 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse)

Illustration 10. *Andelen resenärer som reste med spårvagnen 2022. (Av: Skånetrafiken, 2022.*

Biljettyp per månad 2022, spårväg Lund. Bearbetad av Emma Skogman 2023-02-28)

Illustration 11. *Staty och parkeringsplatser på Clemenstorget. (Av: Hagg, 2003. www.vressel.se.*

Copyright 2003 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse)

Illustration 12. *Fontän på Clemenstorget. [fotografi] (Av: Hagg, 2008 www.vressel.se. Copyright*

2008 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse)

- Illustration 13. *Träd och gångbana på Clemenstorget*. [fotografi] (Av: Hagg, 2017. www.vressel.se. Copyright 2017 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse)
- Illustration 14. Marknad på Clemenstorget. [fotografi] (Av: Hagg, 2016. www.vressel.se. Copyright 2016 av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse)
- Illustration 15. Plan över Clemenstorget. Etapp 1. [Plan] (Av: White Arkitekter, u.å. <https://whitearkitekter.com/se/projekt/clemenstorget-lund/>. Bearbetad av Emma Skogman 2023-03-15 Copyright av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse)
- Illustration 16. Plan över framtida utformning av Clemenstorget, Etapp 2. [Plan] (Av: White Arkitekter u.å. <https://whitearkitekter.com/se/projekt/clemenstorget-lund/>. Copyright av upphovsrättsinnehavaren. Använd med tillåtelse)
- Illustration 17. *Pathways to participation*. (Inspirerad av Shier, 2001, s.111. <https://doi.org/10.1002/chi.617>. Bearbetad av Emma Skogman 2023-02-02)
- Illustration 18. Öppen utformning [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-03-09)
- Illustration 19. Vita linjen [fotografi] (Av: Ahlfridh. 2023-03-09)
- Illustration 20. Lekpaviljonger [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-03-09)
- Illustration 21. Stolar för vuxna och barn [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-03-09)
- Illustration 22. Konst. [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-03-09)
- Illustration 23. Gott om utrymme vid spårvagnshållplatsen [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-05-08)
- Illustration 24. Belysning [fotografi] (Av: Skogman 2023-03-09)
- Illustration 25. Sittplatser och väderskydd i glas [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-05-08)
- Illustration 26. Skylt spårväg [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-05-08)
- Illustration 27. Digital informationsskylt. [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-03-09)
- Illustration 28. Räcke och ramp. [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-05-08)
- Illustration 29. Symbol över passage. [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-05-08)
- Illustration 30. Passage över spåret. [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-03-09)
- Illustration 31. Ramp, väderskydd och taktila plattor. [fotografi] (Av: Ahlfridh 2023-05-08)

Tabeller:

Tabell 1. *Begrepp, definitioner och förkortningar.* (Av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh, 2023-01-28)

Tabell 2. *Principerna för universell utformning.* (Inspirerad av: Gustafsson et al., 2021. *Guide till universell utformning- Skapa tillsammans så att alla får plats!*

<https://usercontent.one/wp/rattfranborjan.nu/wp-content/uploads/2021/09/Guide-till-universell-utformning-21-september-2021.pdf?media=1673350095>; Connell et al., u.å. *Principerna för Universell Design.*

https://www.certec.lth.se/fileadmin/certec/publikationer/De_7_Principerna_foer_Universell_Design.pdf. Bearbetad av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh, 2023-04-24)

Tabell 3. *Intervjupersoner.* (Av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh, 2023-02-16)

Tabell 4. *Dokument som ingick i dokumentanalysen.* (Av: Emma Skogman & Emmy Ahlfridh, 2023-01-31)

Bilagor:

Bilaga 1. Intervjuguide

Övergripande frågor som ställdes till flera intervjupersoner

- Vad innebär din nuvarande roll som...?
- Barnkonventionen blev svensk lag år 2020, anser du att det har påverkat hur man överlag arbetar med att inkludera barn i transportplaneringen?
- Finns det några kommunala policydokument eller verktyg använder ni för att inkludera barn i planeringen?
- Vi vet att en barnkonsekvensanalysen togs fram inför utvecklingen av spårvägen, men hur användes den sedan? Vet du om man gick vidare med någon rekommendation och påverkade den beslut som togs eller gestaltningen?
- I samband med att spåret och hållplatsen vid Clemenstorget anlades förändrades torget, på vilket sätt togs barns behov och användning i åtanke då?
- Har barn involverats i planeringsprocessen för spårvägen i Lund? Om ja, på vilket sätt och när i processen gjordes detta?
- Vad anser du är viktigt att tänka på när man planerar trafikmiljöer som barn vistas i?
- Vet du hur utformningen av spårvägen och hållplatser har anpassats efter olika användargrupperns behov?
- Vilka utmaningar anser du att det finns med att arbeta med barnperspektivet och barns perspektiv i transportplanering?
- Vad har du för uppfattning om kunskapsläget om barnperspektivet och barns perspektiv i Lunds kommun?
- Har du något att tillägga som skulle vara relevant för oss att veta?
- Har du några frågor till oss?

Specifika frågor till IP1

- Vet du om och hur allmänheten har involverats i spårvägsprojektet?
- Hur tycker du att spårvägen har påverkat Lund, efter att den färdigställdes?
- Vem skulle du säga att spårvägen är planerad för?
- Har du någon uppfattning om hur processen för hållplats Lund C på Clemenstorget har sett ut?

Specifika frågor till IP2

- Finns det något ni hade gjort annorlunda avseende inkludering av barn i planeringsprocessen om spårvägsprojektet hade genomförts idag?

Specifika frågor till IP3

- Vi vet att du var med och tog fram en BKA för spårvägen i Uppsala, när i planeringsprocessen skedde detta?

- Vet du hur dem gick vidare/ska gå vidare med BKAn?
- Tog ni stöd från projektet i Lund när ni gjorde analysen i Uppsala?
- Hur brukar du arbeta för att identifiera barns behov och önskemål i planeringen av trafikmiljöer?
- Vilka lärdomar fick du efter att ha arbetat med barns perspektiv kopplat till spårvägen i Uppsala?

Specifika frågor till IP4 och IP5

- Hur har processen för hållplats Lund C på Clemenstorget har sett ut?

Specifika frågor till IP6

- Hur brukar du arbeta för att identifiera barns synpunkter, behov och önskemål i planeringen?
- Efter att en barnkonsekvensanalys har tagits fram, brukar det sedan användas som underlag och brukar ni följa rekommendationer som framkommer?
- Vems ansvar är det att inkludera barnperspektivet och barns perspektiv i planeringen?
- Finns det några förvaltningar/ områden som arbetar med barnperspektiv mer än andra?
- Har du några goda exempel på hur Lunds kommun har arbetat för att inkludera barn?

Specifika frågor till IP7

- Hur planerar man för barns bästa?
- Kan du ge ett gott exempel på när barns perspektiv har använts i en planeringsprocess och där utfallet blev lyckat.
- En svårighet med barns perspektiv är att barn inte är en homogen grupp. Hur hanterar man det på ett bra sätt i planeringen?

Specifika frågor till IP8

- Vi har vet att det finns ett ramprogram för Lund C, med fortsatt utveckling av Clemenstorget. Har du/ är du involverad i det?
- Hur har barnperspektivet och barns perspektiv tagits i beaktning i dessa planer?
- Kommer en bka genomföras för denna etapp?

Specifika frågor till IP9

- När i processen kom du in i projektet? (år)
- Vilka krav ställde Lunds kommun på förslaget till utformningen av Clemenstorget?
- Var det ni eller kommunen som tog initiativ till att inkludera lösningar anpassade för barn i gestaltningen?
- Finns det någon aspekt som inte genomfördes, men som skulle vara bra för barn?

Bilaga 2. Intervjuguide analys

Intervjuperson	Färgkodning
IP1	
IP2	
IP3	
IP4	
IP5	
IP6	
IP7	
IP8	
IP9	

Temat i intervjuerna	Utdrag från intervjuerna (färgkodat efter intervjuperson)
Hur har barn involverats i projektet med spårvägen?	
Positiva effekter av att involvera barn överlag	
Bra att tänka på vid planering av tarfikkiljöer för barn	
Gestaltning av Clemenstorget kopplat till barn	
Gestaltning av spårvägen över lag	
Utmaningar med att arbeta med barns perspektiv	
Kunskapsläget i Lunds kommun eller överlag	
Spårvägen och Clemenstorgets gestaltning med koppling till universell utformning	

Goda exempel för involvering av barn och ungdomar i planeringsprocesser	
Annat relevant	

Bilaga 3. Dokumentanalys guide

Dokument och färgkodning	Siffra
Förstudie Spårväg Lund	D1
Lundamats III	D2
Ramprogram Lund C	D3
Riktlinjer för gestaltning - Spårväg Lund C - ESS.	D4
Barnkonsekvensbeskrivning spårväg Lund C-ESS	D5
Samrådsredogörelse spårväg Lund C- ESS	D6
ÖP del I	D7
ÖP Miljökonsekvens och hållbarhetsbeskrivning	D8
Handlingsplan för barnets bästa i Lunds kommun	D9
Detaljplan Clemenstorget	D10
Gestaltningssprogram Clemenstorget	D11
500 åsikter Clememnstorget	D12
Barns delaktighet och inflytande	D13

Teman i dokumenten	Utdrag från dokument (färgkodat efter dokumenten)
Hur har barn involverats i processen?	
Positiva effekter av att involvera barn överlag	

Gestaltning av clemenstorget kopplat till barn	
Gestaltning clemenstorget överlag	
Vem är spårvägen planerad för?	
Universell utformning	
Lund kommun om barns perspektiv	
Vad som inte anses vara barnets bästa	
Gestaltning av spårvägen kopplat till barn	
Annat relevant	

Bilaga 4. Observationsschema

Principer	Frågor	Observationer
Likvärdig användning	Är platsen trygg för barn? Är utformningen tilltalande för barn?	
Flexibilitet i användning	Kan barn använda platsen på olika sätt?	
Enkel och intuitiv användning	Är utformningen lätt att förstå för barn?	
Uppfattbar information	Är information anpassad för barn med olika läs- och språkförmågor?	
Tolerans för misstag	Minskar utformningen risker och allvarliga konsekvenser av misstag eller oavsiktliga handlingar? Finns det varningar?	

Låg fysisk ansträngning	Är designen utformad för att användas effektivt och bekvämt av barn?	
Storlek och utrymme för åtkomst och användning	Har utformningen en lämplig storlek för barn? Går det för barn att nå platsen? Går platsen att använda oberoende av barnens storlek eller rörlighet? Finns det fri sikt för viktiga element för barn som står eller sitter?	

Bilaga 5. Samtyckesblankett till intervjupersoner



Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Barnens spårvagnshållplats

En fallstudie om barns perspektiv vid spårvagnshållplatsen Lund C

Om arbetet

Detta arbete utgör vårt examensarbete på mastersprogrammet i Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning vid Sveriges Lantbruksuniversitet VT 2023. Syftet med arbetet är att undersöka hur barns perspektiv har tagits i beaktning i planeringsprocessen för spårvägen i Lund. Det specifika området som undersöks är spårvagnshållplatsen Lund C vid Clemenstorget med närliggande omgivning. För att analysera arbetet utifrån vetenskapliga grunder kommer begrepp såsom barns perspektiv, pathways to participation och universell utformning appliceras på fallet. Utöver intervjuer kommer en dokumentanalys genomföras i syfte att undersöka hur barns perspektiv behandlas i kommunala planeringsdokument.

Samtycke

Med ditt samtycke kommer intervjun spelas in i syfte att underlätta vidare bearbetning av materialet. Ditt deltagande i denna studie är helt frivilligt och du är fri att avstå från att svara på frågor. Med ditt samtycke kommer din titel och organisationen du jobbar för skrivas ut i arbetet, men inte ditt namn. Om du har några frågor angående studien eller ditt deltagande, är du välkommen att kontakta oss!

Jag ger härmed mitt samtycke till att delta i det ovan beskrivna projektet:

Intervjupersonens namn

Datum:

Kontaktuppgifter:

Mail:

Telefonnummer:

Mail:

Telefonnummer:

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sundsvägen 6, 234 56 Alnarp

SLU:s växel 018-67 10 00

www.slu.se