

Mellom beskyttelse og deltakelse: Våger vi å slippe barna til?¹

Hanne Wilhjelm

I diskusjonene omkring barns medvirkning og deltakelse i ulike samfunnsmessige avgjørelser oppstår en del dilemmaer. Disse er ikke bare knyttet til det faktum at barn har rettigheter i forhold til medvirkning i samfunnsmessige avgjørelser i følge barnekonvensjonen, men også til spørsmål om hvorvidt barn skal kunne be seg fritatt fra å medvirke og ikke minst om barn skal kunne beskyttes fra medvirkning. Det ligger mange vanskelige problemer innenfor samfunnsplanleggingen i skjæringspunktene mellom begrepene medvirkning og deltakelse på den ene siden og innflytelse og ansvar på den andre.

Artikkelen her peker således på at i samfunnsplanleggingen står politikere, og ikke minst planleggerne, overfor et mangfold av vanskelige situasjoner: når, hvor, og hvem skal medvirke i hva, hvem som har rettigheter og ikke minst hvem har plikter å følge. Dette kontekstuelle utgangspunkt tydeliggjør, antakelig mer enn noe annet område i samfunnsplanleggingen, diskrepansen mellom voksnes og barns interesser fordi barn og voksne befinner seg på ulike banehalvdeler, slik jeg skal forsøke å argumentere for. Det diskuteres hvordan beskyttelse og deltakelse utgjør sammenfallende eller motstridende begrepspar når vi diskuterer trafikk- og transportplanlegging med utgangspunkt i barns hverdagsliv.

¹ Artikkelen er skrevet på bakgrunn av et innlegg som jeg holdt på konferansen *Skolevegen – helse eller sikkerhet?* arrangert av Vegdirektoratet og Trygg Trafikk og eksemplene er derfor hentet fra vei- og transportsektoren.

Den stora frågan är om vi vill och vågar se och å lyssna till barns berättelser. [...] Barnkonventionen som ser barnet som samhällsmedborgare med rett til å uttrycka sina åsikter men också ger barnet utrymme för lek och vila. Barn har rätt til at vara barn. Trots FN's barnkonventions sterke markering av barnets rett fortsetter frågan om barns yttrande frihet, inflytande och ansvar att vara en kontroversiell fråga eftersom barns rettigheter i mange sammenhang kolliderar med vokseninteresse. Barn är i dag formelt sett maktlösa, men knappast kraftlösa. [...] För att barn som grupp skall få reella möjligheter att påverka sina liv behöver de stöd av vuxna, som solidariserar sig med dem och som förs hålla fast vid barnens perspektiv även när motståndaren är stark och inflytelsesrik (Sommansson 1999).

Sommansson snakker om retten til å være barn og om maktesløsheten når barns og voksnes interesser kolliderer. De to forholdene er på ingen måte av ny dato, det nye er kanskje at barns rett til medvirkning gir begge en ny dimensjon. Det handler om barn, men også om barndommen. Med de betydninger barndommen vanligvis tillegges, utgjør barndommens erfaringer helt grunnleggende ressurser for den enkeltes skapning av seg selv som individ (Gullestad 1996). For transport- og samfunnsplanleggeren handler det således ikke bare om dagens barn og deres barndom, men også om hvordan planleggerens barndom preger hennes forestillinger og hennes måter å ta ansvar på. Det samme kan sies om foreldre og foresatte. Våre måter å forholde oss til rom og tid i vår egen barndom smitter av på hvordan vi plasserer vårt voksne ansvar for barns velferd i dag. Det er utallige beretninger om at alt var så mye bedre før.

I 1999 feiret vi 10 året for ratifiseringen av barnekonvensjonen (20. november 1989)². Mange ganger har vi fått repetert de tre P'er - protection, provision and participation. Er *protection* bare *beskyttelse* av barns velferd, helse og deres sikkerhet? eller er det også snakk om *protection* fra *participation*: beskyttelse fra deltakelse? I samfunnsplanleggingen er det ikke tilstrekkelig å snakke om aktiv deltakelse.³ En rekke krefter og motkrefter styrer hva som planlegges og ikke minst hva som bygges. Her står for ek-

² Konvensjonen ble gjort gjeldende 2. september 1990, 30 dager etter at 20 av FN's medlemsland hadde ratifisert den (Veerman 1992:28).

³ I plan- og bygningslovens § 16 første ledd står det: Berørte enkeltpersoner og grupper skal gis anledning til å delta aktivt i planprosessen.

sempel samfunnsøkonomiske interesser sammen med eller mot privatøkonomiske interesser, og departement, kommunestyre eller planutvalg med eller mot utbyggere, lobbyister eller aksjonsgrupper. Barns posisjon er perifer i forhold til feltet som dreier seg om innflytelsen over, forvaltningen av, og ansvaret for de ressursene som samfunnsplanleggingen behandler. Men barns posisjon er ikke bare perifer. Den er også sårbar, fordi barn ikke har formelle politiske rettigheter og derfor ikke kan tillegges ansvar for de avgjørelser som fattes i samfunnsplanleggingen.

Rettigheter

I forbindelse med begrepsforståelsen av barns rettigheter er spørsmålet om frihet til noe eller frihet fra noe et av de viktigste for vurdering av den kunnskap vi har om barns hverdagsliv. Det er fundamentalt (Veerman 1992). Rettigheter, som et rettsbegrep, omfatter både frihet og forpliktelser. Noen rettigheter er forventninger; de er ikke absolutte, men betingede av samfunnsforhold og av barns formåen til å mestre disse. Barns rettigheter står relativt til aldersspesifikke forhold og de står relativt til voksnes rettigheter. Uttrykket ”The best interests of the child shall be a primary consideration”⁴ er mangetydig. Er det barnet, foreldrene eller samfunnet som vurderer hva som er det beste? Spørsmålene om aldersspesifikk eller strukturell sårbarhet gir vanskeligheter når samfunnet skal vurdere hvilke uteområder og trafikkutfordringer barn skal møte (Lansdown 1994). I den tradisjonelle tenking kobles frihet og mestring oftest opp mot barn og trafikk.

Children today benefit from better provision and protection. Yet protection can easily expand into coercion and over-riding control. It can set self-fulfilling low expectations or increase contagious fear in adults and children about children’s supposed inadequacies. Paradoxically, by denying children the chance to become street-wise, over-protection can make children more vulnerable to dangers, and less able to cope with them (Alderson 2000:64).

⁴ Tekst fra Barnekonvensjonstekstens § 3.

Økningen av den motoriserte trafikken skaper en av de største og mest dramatiske endringer i barns liv. Den omgir dem, den fortrenger dem, den er dødelig farlig, samtidig som den er ”fantastisk” og integrert i deres lek. Barns liv inneholder billyder, bilmerker, leketøysbiler. Barn sosialiseres, integreres og lekes inn i bilismens verden. Når 10-åringer leker i sandkassen, dreier det seg om å skape landskaper med biler og veier. Barn lekes inn i et av de viktigste imperativer for det moderne samfunn: bilismen er et uunnværlig gode. Posisjonen som trafikant er derfor ikke bare knyttet til barnet som fotgjenger eller syklist, men også som passager i privat som i offentlig transportmiddel. I et forventningsperspektiv er barnet også plassert som en kommende sjåfør.

Hvor befinner barna seg?

Det er en rekke utviklingstendenser som spiller helt avgjørende inn i forhold til barns sjanser for å bevege seg utendørs og for deres egen transport fra et geografisk sted til et annet. Den voksende private bilpark har antakelig ført til en av de største endringer.⁵ Samtidig har vi fått kilometervis av vei som avhjelper veinettene i tettsteder og boligområder. Selv om økingen i trafikken er dramatisk er det gjennomført mange avhjelpende tiltak som både sikrer den motoriserte trafikken og fjerner de myke trafikantene fra fare, mens veianlegg som demarkasjonslinjer i utemiljøet er blitt hverdag for et langt større antall barn.

- Flere barn bor ”trafikksikkert” enn for en generasjon siden
- Flere barn sosialiseres til bilkjøring
- Flere barn kjører skolebuss til skolen
- Flere barn forholder seg på ukes-basis til flere hushold og nærmiljø: Hva betyr det, av positive eller negative konsekvenser for deres hverdagsliv? Mange barn har to skoleveier, ikke bare en.

Antall barn som kjøres til sine ettermiddagsaktiviteter, er også øket og reiselivet er blitt en viktig del av hverdagslivets organisering. Bilen er et middel

⁵ Antallet kjørte personkilometer per år var i 1997 fire og en halv ganger så høyt som i 1965 (SSB 1998). Det samlede antall motorkjøretøyer var i 1997 på 3,2 millioner og barnebefolkningen (0-14 år) var på 0.86 millioner.

for småbarnsforeldre til å få sammenheng i hverdagen. Vi har således fått en økning av antall barn som:

- lever i familier med bil og har mødre med førerkort,
- har tilsynsordninger som forutsetter at de kjøres i bil eller kjører med offentlig transport,
- deltar i aktiviteter som forutsetter at de kjøres i bil eller kjører med offentlig transport, (fordi sportsbag'en er for tung og treningen ligger for langt borte),
- sosialiseres til bilkjøring fordi foreldrene kjører,
- har foreldre som tilrettelegger hverdagslivet slik at tidsklemmen fører til kjøring og
- har foreldre som velger samvær med sine barn ved å kjøre dem og viser omtanke for sine barn ved å kjøre dem.

I Boforholdsundersøkelsene fra Statistisk sentralbyrå som gjennomføres med jevne mellomrom, inngår følgende spørsmål: Tør du slippe en femåring ut i trafikken i ditt boligområde? I 1995 svarte flere voksne enn tidligere at trafikkmiljøet i denne sammenheng var blitt tryggere. Statistikken viser voksnes opplevde fare og trygghet og ikke om det er blitt mindre farlig å ferdes ute for femåringer. Svarene gir et inntrykk av betydelig forbedring av trafikkmiljøet fra 1981 til 1995. Selv om det fra 80-årene og fremover har vært en økning av småhus-områder og boligområder som ikke er bilfrie (Wilhjelm 1999). Til tross for at statistikken viser en forbedring, er det ennå et betraktelig antall barn som vokser opp under svært problematiske trafikale forhold. En sveitsisk kollega har uttalt seg kategorisk, hun sier at samfunnet bare har to strategier for å løse problemet: Enten å akseptere at det er barn som fotgjengere og syklistene som må betale den høyeste pris for å kunne ferdes på gater og veier, eller å justere trafikken, hastigheten og vei- og gateutformingen slik at de myke trafikanter får reelle rettigheter til å forflytte seg uten å bli skadet (Bonanomi 1995).

Barns samfunnsmessige plassering

Det har skjedd et skifte i forhold til oppfattelsen av barns plassering som deltakere i samfunnsutviklingen. I samfunnsvitenskapelige miljøer er man

gått så langt som til å beskrive dette som et paradigmeskifte (Qvortrup 1994). Oppmerksomheten er rettet inn mot barns samfunnsmessige posisjon, hvordan den konstitueres utfra barns og unges behov, og hvordan det sosiale og geografiske rommet gir plass til barns aktive deltakelse som medborgere.

Barn oppfattes i høyere og høyere grad som subjekt og ikke som objekt. Men ønsker samfunnet virkelig for enhver pris å gi barn plassen som handlende i egne liv? På flere områder er det ikke tilfellet. Det er fortsatt ”legitimt” å plasserer barn i en marginal posisjon, barn underforstått til stede som gjenstand for ”sosialisering” og som ”konsekvensmottakere av beslutninger” (Gullestad 1999). Er kommunen mer opptatt av at barn skal komme seg frem til skolen, enn av å se skoleveien som en viktig arena for lek. Skoleveien er en del av den sosio-materielle helhet omkring barns hverdagsliv, og samtidig kan den være plassen for barns imaginære prosjekter i leken (Østerberg 1990).

I veilederen Kommunale trafikksikkerhetsplaner fra Statens vegvesen står det:

Trafikken er en del av barnas hverdag som de daglig må forholde seg til. [...] Trafikksikkerhet for barn handler på den ene siden om fysiske trafikksikkerhetstiltak som skjermer barna fra trafikken og om bruk av sikkerhetsutstyr. På den andre siden handler det om å gjøre barn og unge til gode trafikanter gjennom oppdragelse og veiledning (Statens vegvesen 1998:45).

Det er ikke et mål å polemisere mot forfatterne av denne veilederen, men jeg ser det som nødvendig å føye til at trafikken også (som det tredje) er en del av barnas utemiljø, når de *bare* er ute eller på vei. For er det i det hele tatt mulig å skjerme dem slik veilederen ovenfor gir inntrykk av? I trafikksikkerhetsarbeidet har man ofte hatt på fornemmelsen at det viktigste var å tilpasse barna til trafikken og ikke omvendt. For å komme nærmere forståelsen av helheten ”tid og rom” i barns hverdagsliv kreves det vilje til å se dette utfra barns perspektiv og virkelighet.

Fra barns perspektiv

I kunnskapsoversikten *Hvor har du vært? - Ingen steder* har jeg forsøkt å distansere meg fra den voksne som ofte beskriver det fysiske og sosiale som noe formålsstyrt som foregår fra A og til B (Wilhjelm 1999). Skolevei er for eksempel lineært tenkt i rom og syklisk tenkt i tid, fordi reisen foregår mellom hjem og skole, fem av ukens syv dager. Ved å gi barns opplevelse av det romlige - både det fysiske, det sosiale og det kulturelle - mer plass, oppdager vi flere nyanser som setter nye spørsmål ved hvor grensene går mellom beskyttelse og deltakelse. Jeg har f.eks. sagt at det er mulig å være på vei hjem fra skole, være sirkusartist og transportsyklist på en og samme tid. Prosjektene om skolebarns adferd og opplevelser på skoleveien fra Sintef/NTNU viser oss akkurat dette (Øvstedal og Ryeng 1999). I de følgende tre beskrivelser forsøker jeg å illustrere nettopp disse poenger. De favner tid, rom, aktør og kontrollør:

”*Ute*”: Den første her er blant annet det trønderske barn kaller for ”der du fær”. Du bedriver denne aktiviteten samtidig som du ikke gjør noe eller ikke er ”noen steder”. Du kan være til dels målrettet i forhold hvor endepunktet er tenkt, men på veien kan du like gjerne få innskytelser som fører til ”omveier”. Kanskje kommer du ikke frem, men bare hjem igjen.

”*På vei*” og ”*På noe*”: Er mer målrettede. Reisens mål er fastlagt og din reiserute er delvis klar, hvilke transportmidler du skal bruke er enten avtalt med andre eller åpent for dine egne valg. Du opparbeider deg visse vaner og måter å gjennomføre reisen på, men der er plass til å gjøre nye valg.

”*Med anstand*”: Den kontrollerte og delvis voksenstyrte er den tredje. Å være ledsaget av voksne, større søsken eller andre med omsorgsansvar, setter visse grenser for hvordan rommet skal oppleves og hvordan tiden skal brukes. Organisering av aktiviteter er styrt av mange hensyn; de fletter blant annet barn og voksnes hverdagsliv tett sammen.

I sine observasjoner bemerket Stina Sandels at voksne ofte var dårlige følgesvenner for barna i trafikken. Rett som det var kunne hun observere at voksne snudde ryggen til en 5-6-åring som var opptatt av noe interessant på fortauet. Den voksne kunne krysse kjørebanen uten å se skikkelig etter at barnet kom etter. I det øyeblikket barnet oppdaget at den voksne hadde gått foran, satte det springende ut i trafikken uten å se seg for (Raundalen og Raundalen 1979:139, med referanse til (Sandels 1968)). Her ser vi hvordan den voksnes målrettethet i utemiljøet korresponderer dårlig med

det barn foretar seg. Å sykle er for eksempel en måte å være ute på deler av året (Epstein, Vang og Rasmussen 1995). Her ligger mange nyanser som er vanskelig å fange inn i spørreskjema, og til og med i samtaler. Det kan tilhøre barns indre liv å være ute og ingen steder eller å gjøre ingen ting. Det kan være en privat sfære som de ikke er villig til å dele med voksne, som antakelig også er vanskelig å sette ord på eller formidle i andre uttryksformer.

Beskyttelse

Andelen av de barn som skades i trafikken er gått ned. Årsakene til dette kan være mange og enkelte av dem kan ha som følge at samfunnet, ikke minst foreldre, påfører resten av barna begrensninger som kanskje ikke er ønskelig. Foreldres oppmerksomhet rettet mot trafikken som risikofaktor, øker med barnets alder i første rekke når de begynner å sykle og siden når de får moped (Boyesen 1997:135). Statistikken over veitrafikkulykker forteller at skadetallene for skolebarn er gått nedover etter en jevn oppgang frem til 1996.

Barnekonvensjonens artikkel 6, Barn har rett til å leve og utvikles (et av de fire hovedprinsipper), dreier seg om alle generelle betingelser for barns oppvekst. Men ser vi på utemiljøet og her spesielt på trafikkmiljøet vil de vanligste problemstillinger ligge på den faktisitet som møter barna i utemiljøet. Her handler det mere om samfunnets allmene og selvsagt kulturspesifikke vurderinger av hva som er farlig og akseptabelt og hva barn og voksne skal beskyttes fra (Lidén 1999). I dag er det to- og firehjuls kjøretøy som er sentrale, mens det i første halvdel av forrige århundre var hestetvogn og hest som hadde oppmerksomheten. Det handler i høy grad om voksnes risikovurderinger og omsorgsangst. Men beskyttelse fra farer kan bety at vi frarøver barna mulighetene for å utvikle egne kompetanser (Hart 1979, Hillman 1990, Alderson 2000). Mens foreldre kan være opptatt av de begrensninger som henger sammen med deres vurdering av beskyttelse (*protection*) så kan barn være opptatt av de utfordringer de møter i utemiljøet som læringsmiljø (*provision*). Det kan se ut som om voksnes (foreldres) og barns deltakelse i planlegging ut fra disse perspektiver, befinner seg på hver sin banehalvdel.

Elever som ferdes i flokk til og fra skole har en bedre trafikkultur enn elever som ferdes alene (Øvstedal og Ryeng 1999: 56). På skoleveien opp-

øver barna i jevnalderfellesskapet kompetanser til å ferdes i trafikken. Der-
som barn ikke lærer seg å ferdes ute ved f.eks. alltid å bli kjørt i bil, fører
det da til at de har større sjanse for å bli skadet når de en enkelt gang blir
eksponert for trafikken? Kunnskapen om trafikkmiljøet rundt skolen kan
bli mangelfull når mor eller far kjører hver dag frem til ”rampen” hvor
barna settes av. Er barn som er mindre ute mindre flinke til å takle det sosi-
ale fellesskapet på vei hjem fra skolen og dermed mer eksponert for mob-
bing og knuffing med derav følgende risiko for skade?

Qvortrup har pekt på at beskyttelsesargumentet kan vendes på hodet
og forstås som beskyttelse av voksensamfunnet mot barn (1998). Hans
tanke er besnærende og den ville være verdig som tema for en mer litterær
behandling med beskrivelser av fotgjengere og syklister som de absolutt
prioriterte ferdselsgrupper og alt med fire hjul og fart tilsidesatt og henvist
til en underordnet plass.

Mestring

Det er viktig ikke å drive med ønsketenkning, ei heller overvurdere eller
undervurdere barnas mestring av trafikkmiljøet. Det er etterhvert oppsum-
mert at små barn *ikke* kan læres opp til å mestre trafikken (Sandels 1968 og
1978, Bonanomi 1995, Midtland 1995). Den danske trafikkingeniøren Ma-
gelund har gjennomgått spørsmålet: Hvem er de skyldige i trafikkkulykker
med barn? Videre har hun sett på hvordan svaret på dette spørsmålet har
påvirket vårt syn på forbedringsstrategier (1990). Hun tar utgangspunkt i
danske forhold, men det ser ut som om vi kanskje kan overføre dette til
nordiske forhold. Frem til slutten av sekstiårene var ulykkesrapporteringen
preget av synet på at barnet eller den unge hadde skylden og resultatet ble
derfor å se på trafikkopplæringen som det viktigste. På slutten av sekstital-
let tydeliggjøres det blant annet med Sandels studier at små barn ikke lar
seg opplære til å ta vare på seg selv i trafikken og at myndighetene derfor
må ta ansvar. Magelund mener å kunne se at fokus deretter flyttes over til
de tekniske forbedringer som bedre veiutforming, bygging av fortau, sikre-
re skoleveier etc. Med andre ord avbøtende tiltak for de myke og svake tra-
fikantgrupper. Hun mener å se at man går tom for de gode tekniske løs-
ninger. Og spør om det er slik at alle har fått skylden. Dersom svaret er ja,
blir konklusjonen at da er det innsats på alle felter som er nødvendig. I sin
mest banale, økonomiske som politiske form, peker dette svaret tilbake slik

at ingen har ansvar. Hennes påstand er derfor at vi i dag står i en situasjon hvor man planlegger *for* bilisme og ikke planlegger *av* bilismen og at barns vilkår derfor faller i bakgrunnen. Utfra et slikt perspektiv kan det virke uhyre problematisk å invitere barn med inn i planleggingsprosessen. Fordi det i sin kjerne vil dreie seg om å begrense deres friheter.

Deltakelse i planlegging

Vender vi oss mot begrepet deltakelse i form av deltakelse i offentlig planlegging⁶ oppdager vi at et nytt sett av problemer dukker opp. Det er i den enkelte saken og dens rammebetingelser at samfunnsplanleggeren må finne grensen for hva barn og unge bør være med på. I planleggingen spørres det sjeldent: Når vil de berørte deltakere ha modenhet til å forstå konsekvensene av sin makt eller avmakt og ha rett til å forsvare sin integritet ved å si nei til deltakelse? Med barn som deltakere i planprosesser aktualiseres dette spørsmålet, uten at det av den grunn blir lettere å besvare. Men å henvise denne type av spørsmål til filosofer eller statsvitere hjelper imidlertid ikke planleggere når de står overfor den konkrete plansaken.

Et trafikksikkerhetstiltak kan være en nødløsning eller en detalj i en langt mer alvorlig avgjørelse. For enkelthets skyld kan vi snakke om de små og de store avgjørelser. Lokalisering av store ferdselsårer, lokalisering av skole og butikk, gir fysiske barrierer i barns omgivelser. Vedtak om lokalisering for eksempel av en skole, hører til de store avgjørelser og det ligger ofte i forkant av de små avgjørelser som barna presenteres for. Et slikt eksempel illustrerer at barn og unge inviteres til å ha meninger om *utbedringene* av skoleveien, når nu først skolen av en eller annen grunn er lokalisert til feil sted for de barn det gjelder. Lokalisering av en skole eller justering av skolegrensene mellom eksisterende skoler gjøres som regel utfra helt andre overordnede samfunnsmessige og økonomiske vurderinger enn de som bestemmer kvaliteten av skoleveien.

I tillegg til å mestre og forstå det fysiske miljøet rundt seg, må barn forholde seg til voksnes opplevelser, følelser og påbud i forhold til dette. Det er ofte et svært kompliserte samspill av faktorer. Priscilla Alderson beskriver ikke desto mindre i sin siste bok med overbevisning hvor store og

⁶ Det kan her være snakk om både arealplanlegging og økonomisk planlegging som f.eks. valg av trafikksikkerhetsløsning.

alvorlige problemer selv små barn er i stand til å oppfatte og vurdere (2000).

Når samfunnsplanleggeren finner det riktig at barn deltar, hvilke motiver kan da være aktuelle?:

- Kommunenes administrative og politiske myndigheter har som oftest ikke opplysninger om hva barn mener i saker som angår dem.
- Barns vurderinger og opplevelser av den felles situasjonen og deres egen situasjon skiller seg ofte ut fra de voksnes, og de er svært verdifulle.
- Synspunkter uttrykt på barns egen måte og på deres egne premisser kan virke mer motiverende enn andre typer av fakta, på dem som skal behandle eventuelle forslag og tiltak.

Erfaringer med medvirkningsopplegg erverves gjennom praksis. Det finnes gode og dårlige erfaringer, men ingen kokebøker.⁷ Det finnes ikke en fast grense å sette mellom motpolene beskyttelse og deltakelse. Og er de motpoler? I en voksen kontekst vil vi si at deltakelse er en forutsetning for å sette grensene for hva som trenger beskyttelse. Dersom deltakelse byttes ut med ansvar og makt, er det kanskje klarere å se barns samfunnsmessige posisjon. Hvilke metoder som anvendes for deltakelse og medvirkning, kan være helt avgjørende for resultatet. Etter de erfaringer som er høstet i Norge og i utlandet finnes det ikke ferdige løsninger. Hver ny planleggingssituasjon representerer ett nytt sett av utfordringer. Erfaringene viser at det er tiden som brukes og voksnes bistand og forståelse som setter grensene. Å kjenne til eget miljø og å formidle det til andre, kan foregå på minst like mange måter for barn og unge som de vi kjenner brukt av voksne.

Følgende spørsmål er vanlig ved igangsetting av planlegging: hvem eier problemene, hvem peker på dem og hvem har mulighet for å løse dem? Barn er i større grad enn det voksne tror, i stand til å peke på problemer det bør gjøres noe med (Hart 1997), men det betyr ikke nødvendigvis at voksne er villige til å se problemene, enn si gjøre noe med dem.

⁷ Seks departement og Kommunens Sentralforbund ga ut publikasjonen *Barnerepresentantens faktaperm* i 1998. Den kan bestilles fra Direktoratet for naturforvaltning (DN). Barne- og familiedepartementet. Kommunenes Sentralforbund ga ut veilederen *Fra Barnetråkk til ungdomsting: medvirkning fra barn og unge i kommuner - erfaringer og eksempler i 1997* (rundskriv Q-0927).

Spørsmålet er om samfunnet og samfunnsplanleggeren er villige til å se barnas innspill og har vilje til å ta konsekvensene av denne nye viten?

Det er svært viktig at planleggere og politikere har klart for seg hvorfor de vil invitere barn og unge med i den offentlige planleggingen. Kommunen må ut fra sine forutsetninger tilrettelegge den medvirkningen som er et krav etter loven. Kommunen har ikke noe valg om de tør eller ikke. Det er imidlertid klart at tid, økonomi, arena for medvirkning og planopp-gavens kompleksitet, vil spille inn og påvirke hvilket nivå kommunen vil velge i den enkelte sak. Det vil ikke alltid være fornuftig å velge minimumsløsningen på samme måte som et langvarig og omfangsrikt medvirkningsopplegg ikke kan gjennomføres i enhver plansak.

Innenfor de fleste aspekter har barn og voksne ikke forskjellig posisjon i forhold til deltakelse i den offentlige planlegging. Selv om barn er marginalisert i forhold til mange avgjørelser i samfunnsplanleggingen, så gjelder det samme for de deler av den voksne befolkning som ikke er posisjonert innenfor deltakerdiskursen. For i denne befinner det seg personer med status som rettighetshaver og/eller med sterke organisasjoner eller ”advokater” for sin sak. På et punkt skiller barn og voksne imidlertid lag. Barn har ikke formelle politiske rettigheter og kan som sådan ikke belastes med det ansvar for samfunnsutviklingen som den voksne del av befolkningen kan.⁸ Kommunene setter for eksempel ikke av ubegrenset med midler til veiutbedringer fordi barn inviteres med til å foreslå trafikkikkerhetstiltak. Budsjettposten til veiutbedringer er antakelig bestemt av hvordan ”kaka” ble delt mellom de gode formålene i kommunen. I slike situasjoner kan barna bli plassert i en gisselfunksjon som hverken de selv eller andre ønsker at de skal ha. Sier vi at de forslag som barna kom med, overså et viktig ulykkespunkt hvor en av deres venner kom til skade, så har vi illustrert dilemmaet: skal vi beskytte barna for deltakelse og ansvar?

Det er i liten grad et valg om barn skal inviteres med. Våger samfunnet å slippe barnas ideer og forslag frem? Spørsmålet her kan vendes den andre veien: Våger samfunnet å ta de plikter som er en forutsetning for barns rettigheter? Svaret ligger i å utvikle voksnes evne til å se barns perspektiv og ikke minst ta konsekvensene av den kunnskap som melder seg og ikke skyve ansvaret bort.

⁸ Jeg ser ikke bort fra at mange voksne nok vil mene at det ansvaret som er knyttet til å bruke stemmeretten hvert annet år er begrenset.

Hvis vi går tilbake til spørsmålet om å justere trafikken i stedet for å tilpasse barna, ville det da ikke være mer naturlig å be voksne om å delta med de forslag som de mener kan være avhjelpende for de farer som bilismen fører med seg ikke minst for barna? Jeg vurderer det som nødvendig å gå tilbake til imperativet om at bilismen er et gode, snu det og spørre for hvem, når og hvor.

Litteratur

- Alderson, P. 2000. *Young Children's Rights: Exploring beliefs, principles and practice*. London: Jessica Kingsley Publishers.
- Barne- og familiedepartementet. 1997. *Fra Barnetråkk til ungdomsting: medvirkning fra barn og unge i kommuner - erfaringer og eksempler*. Oslo: Barne- og familiedepartementet, Barne- og ungdomsavdelingen i samarbeid med Kommunenes Sentralforbund.
- Bonanomi, L. 1995. L'enfant et la traversée de la chaussée. I: Noschis, K., red. *Les enfants et la ville, Children and the city*. Lausanne: Comportements.
- Boyesen, M. 1997. Den truende tryggheten: barneulykker, foreldres forebygging og risikoopplevelse. (Dr.avhandling), Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse, Institutt for sosiologi og statsvitenskap. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Direktoratet for naturforvaltning. 1998. *Barnerepresentantens faktaperm*. Trondheim: Direktoratet for naturforvaltning.
- Epstein, E., H. T. Vang og H. T. Rasmussen. 1995. *I revner og sprækker*. Risskov: Børne- og Ungdomskultur Sammenslutningen.
- Gullestad, M. 1996. Introduction. I: Gullestad, Marianne, red. *Imagined Childhoods: Self and Society in Autobiographical Accounts*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Gullestad, M. 1999. *Ny maktutredning i gamle spor?* I: Benum, E., red. *Maktutredningen til debatt: fem kommentarer*. Oslo: Makt- og demokratiutredningen 1998-2003.
- Hart, R. A. 1979. *Children's experience of place*. New York: Irvington Publishers/Halsted Press.
- Hart, R. A. 1997. *Children's Participation: The Theory and Practice of Involving Young Citizens in Community Development and Environmental Care*. London: Earthscan.
- Hillman, M., J. Adams og J. Whitelegg. 1990. *One False Move ... : A Study of Children's Independent Mobility*, PSI report 707. London: Policy Studies Institute.
- Lansdown, G. 1994. Children's Rights. I Mayall, B., red. *Children's Childhoods: Observed and Experienced*. London: Falmer Press.
- Lidén, H. 1999. Endringer i barns uteliv: En litteraturstudie og en undersøkelse fra Oslo. *Barn* 1:46-69.
- Magelund, L. 1990. Trafikulykker med børn - hvem har skylden. *Dansk Vejtidskrift* 11 (67):16-18.

- Midtland, K. 1995. *Seks-åringer som fotgjengere: seks-åringers forutsetninger for å ferdes trygt i trafikken og risikofaktorer på skolevegen*, TØI rapport 314. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Qvortrup, J. 1994. An introduction. I: Qvortrup, J., M. Bardy, G. Sgritta, H. Wintersberger, red. *Childhood Matters: Social Theory, Practice and Policies*. Aldershot: Avebury.
- Qvortrup, J. 1998. Børns rettigheter og børns vilkår. *Barn 3-4*:40-54.
- Raundalen, T. S. og M. Raundalen. 1979. *Er du på vår side!* Oslo: Universitetsforlaget.
- Sandels, S. 1968. *Små barn i trafiken: undersökningar av små barns trafikföråga*. 2. uppl. Scandinavian university books. Stockholm: Læromedelsförlagen.
- Sandels, S. 1978. *Varför skadas barn i trafiken? - kan vi skydda barnen mot trafikolyckor?: en forskningsrapport*, Skandiarapporten 2. Stockholm: Skandia.
- Sommansson, A. 1999. Vågar vi se och lyssna? (leder). *Valhalla*, mars 1999: 3
- Statens vegvesen. 1998. *Kommunale trafikksikkerhetsplaner*. Oslo: Statens vegvesen.
- SSB. 1998. *Statistisk årbok 1998*. Oslo: Statistisk sentralbyrå.
- Veerman, P. E. 1992. *The Rights of the Child and the Changing Image of Childhood*. International Studies in Human Rights 18. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.
- Wilhjelm, H. 1999. *Hvor har du vært? Ingen steder. Miljøtilknyttede infrastrukturer og barns hverdagsliv - en kunnskapsoversikt*. Rapport nr. 52. Trondheim: Norsk senter for barneforskning.
- Østerberg, D. 1990. Det sosio-materielle handlingsrom. I: Frønes, I. og T. Deichman-Sørensen, red. *Kulturanalyse*. Oslo: Gyldendal.
- Øvstedal, L. og E. Ryeng. 1999. *Registreringer av barns atferd på skolevei*. Trondheim: SINTEF Bygg og miljøteknikk.