



Morgontrafik vid skolor

Hur en säker och fungerande trafikmiljö i anslutning till en skola kan utformas – exemplet Bryngelstorp Nyköping



Anna Wejde
Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, SLU Uppsala 2013

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet

EX0507 Självständigt arbete i landskapsplanering, 30 hp

Nivå: Avancerad A2E

© 2013 Anna Wejde, e-post: anna.wejde@gmail.com

Titel på svenska: *Morgontrafik vid skolor. Hur en säker och fungerande trafikmiljö i anslutning till en skola kan utformas - exemplet Bryngelstorp Nyköping*

Title in English: *Morning traffic at schools. Planning for a safe and functional traffic environment adjacent to a primary school - case study Bryngelstorp Nyköping*

Handledare: Susan Paget, institutionen för stad och land

Huvudexaminator och opponent: Petter Åkerblom, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Ulla Berglund, institutionen för stad och land

Foto framsida: Kilands mattor, 2012

Nyckelord: avlämningsplats, skola, skolväg, trafik, trygghet – place for drop of, safety, school, traffic, way to school

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

FÖRORD

En timme. Att en timme kan engagera mig och andra så mycket är något som fascinerat mig under arbetets gång. Den timme som det maximalt handlar om när trafiken utanför en skola är rörig under morgonen. Det är så många som arbetar med just den här timmen. Det är inte bara jag som blivande landskapsarkitekt som intresserar mig för den utan elever, föräldrar, farmödrar och morfäder, skolan, poliser, forskare, trafikplanerare, grannar – ja, hur många som helst. Och det är just den timmen på Bryngelstorpskolan som det här arbetet handlar om.

Tack!

Under våren 2012 fick jag möjlighet att ha en arbetsplats på Vectura Consulting AB i Nyköping. Vectura är ett teknikkonsultföretag som arbetar med transportinfrastruktur. Jag såg det som en stor förmån att ha en plats att gå till varje dag under examensarbetet där det finns arbetskamrater och kunskap. Att få ha en arbetsplats hos Vectura upplevde jag som mycket positivt. Jag hade mina arbetstider och fick umgås med trevliga och kunniga människor varje dag under våren. Detta hjälpte till att hålla kontinuitet i arbetet men gav mig även chansen att uppleva arbetslivet och knyta kontakter. TACK alla på Vecturas Nyköpingskontor för en trevlig vår! Det har varit jättetrevligt att umgås med er under dagarna och till och med få ut och resa tillsammans.

Ett stort TACK till min handledare Susan Paget som stöttat och hjälpt mig på ett mycket bra sätt. TACK även till familjen för ert stöd under skrivandet och arbetet.

Norrköping, februari 2013

Anna Wejde

Sammanfattning

Många barn i Sverige blir skjutsade till skolan vilket skapar kaosartade trafikmiljöer i anslutning till skolor främst under morgonen och i viss mån även eftermiddagen. Skolgårdarna måste i och med detta ge plats för bilar trots att det inte är till någon fördel för barnen.

I början av mitt arbete genomförde jag en litteraturstudie för att se varför barn inte är lika säkra som vuxna i trafiken. Barn är kortare och har inte samma uppfattningsförmåga som vuxna, de kan inte heller bedöma varifrån ett ljud kommer vilket gör att de är osäkra och utsatta i en miljö med bilar.

Jag studerade morgontimmarna vid Bryngelstorpskolan i Nyköping, våren 2012. Skolan har problem med morgontrafiken för att barnen blir skjutsade till skolan trots att de flesta bor inom gångavstånd. Jag var vid skolan och observerade och ställde frågor till barn, föräldrar och rektor för att ta reda på hur de upplevde trafiksituationen.

Frågeställningen i arbetet var:

Hur ser trafikmiljöer i anslutning till skolor ut idag?

Vad är problematiken kring dessa trafiksituationer?

Bryngelstorpskolan använde jag som problemexempel och frågeställningen inför förbättringsförslagen på problemet var:

Hur kan en säker och fungerande trafikmiljö i anslutning till en skola se ut?

För att svara på frågorna studerade jag dels Bryngelstorpskolan i Nyköping och dels samtalade jag med trafikplanerare i Nyköpings kommun och andra kommuner som arbetar med trafik vid skolor. Dessa var Nynäshamns kommun och Stockholm stad. Deras erfarenheter bidrog till att jag fick en bild av hur arbetet med trafik vid skolor ser ut idag. Det arbetas idag med både fysiska och beteendepåverkande åtgärder. Fysiska åtgärder säkrar trafikmiljöerna och de beteendepåverkande åtgärderna förankrar trafikmiljöförändringarna hos barn och föräldrar. Planerarna ansåg att enbart fysiska lösningar inte är en hållbar åtgärd. Trafikmiljöerna är osäkra och kaosartade på grund av familjernas vardagsrutiner och på grund av hur samhället idag är uppbyggt med aktiviteter hit och dit och stressade levnadsvanor. Bilturen anses spara tid, och föräldrarna förstår inte att den snarare snor värdefull social och aktiv tid för barnen. På frågan om vad problematiken är så blev svaret ganska snart under arbetets gång tydligt att det är föräldrarna som orsakar kaoset, problemet och osäkerheten för barnen på deras skolområde.

Jag studerade även exempel på åtgärder som utredare och teknik konsulter gjort och utfört på tre skolor i Stockholm. I de studerade exemplen tas inte bilen helt bort ur fokus, många åtgärder är enbart fysiska även om konsulterna samarbetat med Stockholms stad för att också påverka beteenden. Konsulterna påpekar till och med i sina utredningar att vid vissa skolor kan problemet inte lösas med fysiska åtgärder. Detta tyder på att grundproblemet verkligen inte bara är den fysiska miljön. Jag tror dock att samhällsplanerare, exempelvis landskapsarkitekter, kan skapa områden som främjar mindre biltrafik och mer fysisk aktivitet. Trygga, säkra miljöer där grannarna kan varandras namn och barnen känner trygghet i

sin närmiljö skapar social kontroll och mer rörelsefrihet. I en sådan boendemiljö kanske föräldrar vågar låta barnen gå eller cykla till skolan själva eller tillsammans med kamrater eller någon vuxen.

I slutet av arbetet summerade jag mina erfarenheter från samtal med trafikplanerare, studerade exempel och observationerna vid Bryngelstorp i tre förslag som kan förbättra den befintliga situationen i Nyköping. Förslagen har tre olika inriktningar. Det första bygger på att bilarna inte kan ta ut svängarna på skolområdet utan måste föras sakta framåt och utsätter därmed inte barnen för samma fara som tidigare. Förslag två fokuserar på att ge bilen gott om plats för att undvika konflikter mellan barn och bilar. Förslag tre fokuserar på skolvägen och minskar ner antalet bilar vid skolområdet till endast personalens bilar. I detta förslag lämnas barnen av en bit från skolan och får gå sista biten.

Summary

Many children in Sweden are driven to school which creates chaotic traffic environment adjacent to school areas. This happens mostly during the morning and to some extent even in the afternoon. Today school yards must allow cars even though that is not beneficial for the children.

I did a literature study to start with because I wanted to know why children are not as secure as adults are in traffic. Children are shorter and do not have the same perception as adults, they also can not determine the direction of a sound which means that they are unsafe and vulnerable in an environment with cars.

I did a case study at Bryngelstorpsskolan in Nyköping. I visited the school during the morning hours in the spring of 2012. The school has problems with morning traffic because the children are driven to school even though most of them live within walking distance from school. I observed the chaotic traffic and asked questions to the children, parents and the principal to find out how they experienced the traffic situation. The issue in my report was:

How does traffic areas adjacent to schools look like today?

What are the problems of these traffic situations?

I used Bryngelstorpsskolan as an example of a Swedish school with the mentioned problems. My question for the suggestions for improvement was:

How can a safe and functional traffic situation adjacent to a

school be planned and look like?

To answer the questions I studied Bryngelstorpsskolan in Nyköping, conversed with traffic planners in the municipality of Nyköping and other municipalities dealing with traffic planning at schools. These municipalities were Nynäshamn and City of Stockholm. I got a picture of how the planning process of traffic situations at schools look like today out of their experience. Municipalities work today with both physical and behavioral measures to influence the situations. Physical measures secure traffic environments and measures that have impact on behavior anchors the change in children and parents. The planners believed that only physical measures are not a sustainable action. Traffic environments are unsafe and chaotic because of families' daily life and how today's society is formed. We participate in activities here and there and have kind of stressful lifestyles. Parents drive their kids to school in the hope of saving time but instead they rather steal valuable social and active time for the kids. When I asked what the problem with the chaotic traffic really is the answer was pretty soon clear that it is the parents who cause chaos, which is the problem and the unsafety for the children in their school area.

I also studied cases where investigators and engineering taken measures and performed improvements at three schools in Stockholm. In the studied examples the car is not completely out of focus, many actions are purely physical, even if they co-worked with the City of Stockholm to also have a chance to affect behavior. Consultants point out in their investigations that at some schools, the problem cannot be solved by physical measures. The basic problem is not the physical environment. I think, however, that city planners, landscape

architects for example, can create areas that promote less car traffic and more physical activity. Safe, secure environment where neighbors know each other's names and the children feel secure in their home environment creates social control and more independent mobility for the children. In such residential environment parents may dare to allow children to walk or cycle by themselves or with a friend or an adult to school.

I summarized my experiences in the end of the work. Three suggestions to improve the current situation in Nyköping came out of the experiences from traffic planners, studied examples and observations at Bryngelstorp. The proposals have three different focuses. The first is based on that cars have a limited place to drive on in front of the school yard. The speed is slow and the children is not expose to the same danger as before. Proposal two focuses on giving the car plenty of space to avoid conflicts between children and cars. Proposal three focuses on kids' way to school and reduce the number of cars on the school yard to only staffs cars. Children will be dropped of a couple of hundred meters from school and will walk the rest.

Innehållsförteckning

Del 1

Morgontimmen vid Bryngelstorpskolan	12
En av de vanliga mornarna vid Bryngelstorpskolan	12

Inledning	16
Hur ser dagens trafiksituation ut i anslutning till skolor?	17
Varför tror jag att dagens trafiksituation ser ut som den gör?	17

Syfte och frågeställningar	18
----------------------------	----

Metod och genomförande	19
Litteraturstudie	19
Fallstudie Bryngelstorpskolan	19
Studerade exempel	19
Kommuner	19
Tre skolor i Stockholmsområdet	20
Kontaktpersoner, samtal och diskussioner	20
Samtal vid Bryngelstorpskolan	21
Konferensdagen Barn, liv & trafik	21

Avgränsningar	21
---------------	----

Målgrupp	22
----------	----

Begrepp	22
---------	----

Del 2

Barn i trafik	24
Barns närmiljö	25
Barn känner sin närmiljö på ett annat sätt än vad vuxna gör	25
Barns delaktighet i planering	26
Fysisk aktivitet	26
Hur påverkas barn av att få skjuts till och från skolan?	28
Det korta bilåkandet	28
Trygghet och säkerhet	28
Upplevd och reell säkerhet	29

Del 3

Fallstudie	
Bryngelstorpskolan	33
Stadsdelen Bryngelstorp	33
Bryngelstorpskolan	34
Bryngelstorpskolans trafikarbete	35
Nyköpings kommun om Bryngelstorpskolan	36
Polisen övervakar tryggheten	36
Vad tar jag med mig av samtalet med polisen?	37
Sammanfattning av trafikproblemen vid Bryngelstorpskolan	37
Mina egna observationer	40
Samtal med föräldrar och elever under observationerna vid Bryngelstorpskolan	41
Studerade exempel	42
Stockholm stads arbete med säkra skolvägar	42
Inventering 2010	42
Den tydligaste problematiken vid skolorna	42

Argumentation för att barnen ska få gå eller cykla	42
Grundpelare	43
Avlämningsplatser	43
Beteendepåverkande åtgärder	43
Säkerhet och trygghet	43
Vad tar jag med mig från samtalet med Fariba Daryani?	43
Nynäshamns kommun	44
Vad tar jag med mig från samtalet med Jonas Qvarfordt?	46
Tre skolor i Stockholmsområdet	47
Enskedefältets skola	47
Mina tankar om förslaget	39
Skanskvarnsskolan	48
Mina tankar om förslaget	49
Svandammsskolan, Nynäshamns kommun	49
Mina tankar om förslaget	50

Förslagen	51
Förslag till lösning 1 – Tydlighet skapar säkerhet	51
Förslag till lösning 2 – Gott om plats	51
Förslag till lösning 3 - Skolväg	51
Tre möjliga lösningar	51
Förslag 1 - tydlighet skapar säkerhet	52
Konsekvenser förslaget där tydlighet skapar säkerhet	53
Möjlig utveckling av förslaget som skapar säkerhet genom tydlighet	56
Förslag 2 - gott om plats	58
Konsekvenser av förslaget gott om plats	59
Utveckling av förslaget gott om plats	62
Förslag 3 - skolväg	64
Konsekvenser av en ny avlämningsplats	64
Utveckling av förslaget gott om plats	68
Hur förbättrar förslagen Bryngelstorpskolans morgontrafik?	70
Aspekter som avsevärt förbättrar Bryngelstorpskolans nuvarande situation	70

Del 4

Diskussion 74

Problemet med morgontrafiken 74

De tre förslagen vid Bryngelstorpskolan 74

Stadsplanering och närmiljö 76

Slutsatser och sammanfattning 77

Vidare frågor och funderingar 78

Referenser 80

Del 1

Morgontimmen vid Bryngelstorpskolan

Bryngelstorpskolan ligger i utkanten av Nyköping och det är den skolan jag valt som exempel på hur trafiken vid en skola under morgontimmen kan vara rörig och osäker för både barn och föräldrar.

Det är främst under morgonen som kaoset kring skolans parkering uppstår. På eftermiddagen slutar eleverna vid olika tidpunkter, en del går till fritids, till kompisar eller andra aktiviteter, vilket medför att trafiken inte blir lika koncentrerad under eftermiddagen.

Efter första mötet med rektorn på Bryngelstorpskolan och trafikplaneraren på Nyköpings kommun besökte jag en tidig vintermorgon parkeringen utanför skolan dit eleverna anländer med bil varje morgon.

En av de vanliga mornarna vid Bryngelstorpskolan

Eftersom jag bara har fått det berättat för mig och inte upplevt det än så ser jag fram emot första morgonen vid Bryngelstorpskolan. Jag laddar med kamera, penna och block för att kunna dokumentera det jag kommer observera. Jag måste ha vantar för det är kallt.

Det börjar ganska lugnt. Några barn kommer gående eller på cykel och börjar spela fotboll på en isig grusplan alternativt sparkar i snöhögar och bara står och snackar. De som kommer på cykel har hjälm och cyklar sakta eller leder cykel bara för att det är så halt på vissa ställen. Vid Trillingbergsvägen, som är en bilväg i anslutning till skolan, leder eleverna cyklarna över. Det är främst äldre barn som cyklar eller går själva, de minsta kommer i sällskap med

något äldre barn eller en vuxen. Det kommer lärare i bil och parkerar på parkeringen där föräldrarna också börjat anlända för att lämna av sina barn. Föräldrarna betar sig lite olika (bild 1). Någon stannar till mitt på parkeringen, går ut, öppnar baddörren och släpper ut barnet eller barnen. Vissa barn hoppar ut själva. Alla barn vinkar hejdå till sina föräldrar på ett eller annat sätt och börjar leka med de andra barnen eller går upp mot skolbyggnaden. Det är nära mellan skolan och parkeringen, max 100 meter. Vissa föräldrar parkerar även i vändzonen som är avsedd för att vända runt och släppa av barnet, lite snabbt. Men föräldrar parkerar bilen och följer det oftast lite yngre barnet upp till skolan (bild 2). Parkeringsplatserna är inte helt fulla men ändå parkerar de i vändzonen, kanske för att det är närmast skolbyggnaden? Det är ganska stressande att stå och se på när barnen släpps av åt höger och vänster, hit och dit, bakom och framför bilen. Jag får andan i halsen flera gånger för att det uppstår konflikter mellan barn och bil. Inte alltför sällan är det den egna föräldern som inte är uppmärksam på sitt eget barn, men oftast någon annans, som kommer i vägen

Bild 1. Många bilar följer inte skyltningen utan kör in på skolgården för att lämna av barnen. Bilar parkerar även i vändzonen.



för bilen. Då bromsas det, svängs runt, backas och trixas för att komma undan (bild 3). Samtidigt som något annat barn kommer emellan på ett nytt ställe. Barnen ser inte rädsla ut i sammanhanget. De kliver lätt ur bilen och tar närmsta vägen mot skolgården eller skolbyggnaden. De uppmärksammar inte bilarna varken de kommer för nära eller står med motorn på då de passerar i molnet bakom bilen.

Det är inte så att föräldrarna stannar och pratar med varandra, de ser ganska stressande och upptagna ut. Vissa jag vill prata med har inte tid, andra svara snabbt, några verkar angelägna och förstår att jag är ute efter problemet med parkeringsplatsen och pratar gärna en stund. Några föräldrar kommer gående med barnen, de har lite mer tid att prata. Möjligtvis börjar de inte jobbet förrän senare. De är mer ledigt klädda vilket också får mig att tro att de inte är på väg till jobbet, de som kommer med bil är mer uppklädda och ser ut att vara på väg någonstans. Tempot är högt.

När jag tycker att jag stått vid parkeringen ett tag och sett barnen leka på skolgården och på bollplanen samt sett bilarna komma och gå så går jag ett varv runt skolan. Det ser hemskt ut på många ställen. Jag tänker på att barnen ställde cyklarna vid bilarna, på en gräsyta utan några cykelställ. När jag går runt skolområdet ser jag att det finns andra cykelställ, men jag ser dem dåligt, de är gömda. Gömda och bortglömda långt in bland taggigt rosbuskage. Taggar är inte farligt för barnen, det är inte därför de inte används, men vem vill ställa sin cykel på en så ful och misskött plats? På en ytterkant av skolområdet ser jag ingen person alls. Där finns en asfalterad yta med fler cykelställ men inte någon cykel. Från detta håll verkar inte barnen komma till skolan. Inte konstigt att det skjutsas, tänker jag, föräldrarna upplever ju bara och ser bara de delar

av skolområdet som kan upplevas från parkeringsplatsen, de vet ju inte att det finns några cykelställ, då är det ju antagligen bättre att åka bil eftersom det är säkrare för barnets cykel att stå kvar hemma. Jag känner mig nästan lite uppgiven.



Bild 2. Några föräldrar parkerar och följer sina barn ända fram till skolan.

Bild 3. Eleverna leker i närheten av bilarna. Bilarna måste backa eftersom det står andra bilar parkerade i vändzonen.



Publicerad 26 februari 2012

T1 T2 T3



En avsmalnad väg vid till exempel övergångsställen kan vara ett effektivt sätt att få ner hastigheten.

FOTOGRAF: MATS ANDERSSON/SCANPIX

Självständigare barn i trygg trafikmiljö

Även vid låga hastigheter sker allvarliga olyckor. Men det finns flera sätt att göra din gata till en tryggare plats för barnen.

Problem med bilar som kör alldeles för snabbt på en gata i ditt närområde? Eller dålig sikt mellan villorna där barnen leker? Inte ovanligt, men det finns flera sätt att påverka din och barnens närmiljö.

- Har man barn som på egen hand inte vågar ta sig till lekplatsen är det ett problem. Det är bra för ett barns utveckling att röra sig, våga på själv och inte bli följd överallt, säger Katarina Bokström, projektledare på NTF.

Tekniska lösningar

30 kilometer i timmen är den rekommenderade hastigheten i tätbebyggda områden. Men även vid dessa färter sker allvarliga olyckor. Även med stötta utlösa.

FAKTA

Det här kan du göra själv

+Konstruera extra kurvor av blomlådor på mindre genomfartsvägar, i samråd med din kommun.

+Se till att växtlighet på tomter och i området inte skymmer sikten i korsningar och vid utfarter.

+Använd cykelhjälm även i bostadsområdet. Inte lika vanligt - men minst lika viktigt som på cykelvägar.

SÖDERMANLANDS NYHETER

Nyheter Bloggar Läsarbidrag Ekonomi Sport Kultur & Nöje Guiden Släkt & Värld

Opinion | Ledarbloggen | Krönikör | Inlägg utifrån | Brev till ledarsidan | Debatt | Plank

Textatorlek | Tipsa en vän | Skriv ut

Fostras skolbarn till feta bilister?

Sommarlovet är slut. Landets skolbarn är tillbaka i bänkarna. Klassrummet är en självklar plats för utbildning och inläring - men färderna dit sker ofta på ett gammalmodigt sätt. Passivt och stillasittande.

Rekommendera

Gå med för att se vad dina vänner rekommenderar.

För idag är det alltför vanligt att föräldrar rutinmässigt skjutsar sina barn till och från skolan i bil. Detta är djupt oroväckande av tre skäl: "Barnens hälsa försämras av allt stillasittande

"Trafiksäkerheten utanför skolan påverkas negativt eftersom skolorna inte är byggda för all biltrafik med skjutande föräldrar

"Barnen lär sig inte att hantera trafiken

Med barns inaktivitet kommer följdproblem som fetma, diabetes, bensår och hjärt-kärlsjukdomar. Åldersdiabetes har till och med fått byta namn till diabetes typ 2 på grund av att sjukdomen nu drabbar barn.

Det är ett skäl till att minska på skjutandet med bil och i stället låta barnen promenera eller cykla till skolan. På så vis får barnen på ett enkelt sätt vardagsmotion. Att cykla till skolan är trots allt en av de mest naturliga vägarna till god hälsa. Men det finns fler skäl. Säkerheten kring skolorna försämras av skjutande föräldrar på grund av den biltrafik de skapar. Därför är det viktigt att alla - skolor, politiker och föräldrar - gör sitt bästa för att skapa en säker trafikmiljö kring skolorna. Dessutom måste barnen själva få erfarenhet av att röra sig i trafiken. Det är bättre att de tillsammans med föräldrar får öva sig i att cykla och gå i trafiken, än att de blir skjutsade fram till tolv års ålder.

Många skolor har dessutom cykeltörbud eller avråder elever från att cykla upp till årskurs tre, fyra eller ännu högre. Skälet som anges är främst trafiksäkerhet. I Sverige hävdas att barn upp till tolv års ålder inte anses kunna bemästra trafiken på egen hand. Med säkra cykelvägar och bilfria zoner runt skolorna minskar det problemet.

Vi vet också att barn som är fysiskt aktiva lär sig mer i skolan. En elev som sitter stilla hela dagen, orkar inte koncentrera lika bra. Och ett bättre sätt att starta en stillasittande skolgång, än att cykla till skolan är svår att tänka sig.

Den ökande biltrafiken kring skolorna är ett hot mot barnens hälsa och säkerhet. Du och jag har möjlighet att påverka detta genom att dra vårt strå till stacken och minska på bilskjutandet. För våra barns skull.

Vi uppmanar således landets skolor att uppmuntra och underlätta att barnen cyklar till

DN.se DEBATT.

FÖRSTASIDAN | STHLM | EKONOMI | SPORT | KULTUR & NOJE | LEDARE | DEBATT | BOSTAD | MOTÖ

Debatt - hem Stockholmdebatt

Trafikplaneringen utgick inte från barnens behov

Publicerad 2012-03-31 06:00

Replik på debattinlägget "Husbys invånare ignorerar när området ska förtätas" den 16 mars på STHLM Debatt.

Den 16 mars påstår fem akademiker som inte bor i Husby att alla Husbybor vill ha kvar 1960-talets trafikplanering. Här följer några rättelser.

1) Almstriden 1971 var inte ett försvar för en "grön" stad. Den organiserades av Alternativ Stad i protest mot Normalmsregleringen som ersatte Klarakvarterens låga, blandade och gångvänliga stad med motorleder, gångtunnlar och gångbroar. Alternativ Stad och dess efterföljare Ymby förespråkade då och idag stadsgator med blandad trafik som minskar bilarnas

Skriv ut Skriv ut hela temat



Preliminära resultat från Barn till fots visar att pojkar i vår undersökning i medeltal tog nära 17 000 steg per dag och flickor drygt 13 000 steg per dag. Stegrekommendation för tioåringar är för flickor minst 12 000 steg/dag och för pojkar 15 000 steg/dag. Bland de totalt 258 barn som deltog var det 80 procent som inte skjutsades utan cyklade, gick, åkte sparkcykel eller inlines. Foto: Ty Milford / Masterfile / SCANPIX

Stad för barn i farten

Av FREDRIKA MÅRTENSSON och MARIA KYLIN

Både trygg och spännande ska en stadsmiljö vara för att inbjuda barn till lek och rörelse. Tioåringar är i den livsfas, då intresset för att utforska omgivningen brukar vara som allra störst. Det är då de börjar förhandla med sina föräldrar kring tid och former för umgänge med kompisar och hur de skall transportera sig. I projektet Barn till fots studeras vad som kännetecknar den bebyggelse som tioåringar valt att besöka och röra sig genom.

Norden har många barn goda möjligheter att röra sig fritt och självständigt i sina omgivningar. Lek och umgänge i de offentliga



Föräldrar hindrar barns trafikutveckling

Föräldrar är inte sällan det främsta hindret för barns trafikutveckling. Det hävdar NTF.

Men trenden att skjutsa barnen till skola och fritidsaktiviteter kan också skada hälsan och hindra en naturlig socialiseringsprocess.

Av praktiska skäl och för att närmiljön anses för farlig kör många

SvD NYHETER

NYHETER NÄRINGS LIV KULTUR OPINION SPORT RESOR MAT&VI
 STOCKHOLM SVERIGE VARLDEN WEBB-TV IDAGSIDAN VÄDER QUIZ SUDOK

Gåttåg bot mot farliga bilister

VANDRARE. Stressade föräldrar som ska hinna lämna sina barn i tid väljer ofta att skjutsa dem i bil. Därför är området runt skolan är en av de farligaste miljöerna för barn, särskilt på morgnaden. I Bagarmossen har de hittat lösningen: Gåttåget!



28 augusti 2009 kl 11:16, uppdaterad: 28 augusti 2009 kl 16:50

Dåligt morgonhumör och tidsbrist i kombination gör att många av oss mammor och pappor kvalar in som "Sveriges värsta bilförare". Alla har bråttom, alla vill parkera nära skolan. Samtidigt som föräldrar svänger in och ut kommer barn gående och cyklande. Farligt läge. Och det är förstas varken bra för miljön eller hälsan heller. Men det finns en lösning: "Vandrare skolbuss" eller "Gåttåget" som föräldrarna i de sju familjerna på

Rekommendera
 Tweeta 0
 +1 0
 E P A T

NIO SKÅL ATT STARTA EN VANDRARE SKOLBUSS

Föräldrarna som är engagerade i Gåttåget i Bagarmossen vill gärna sprida budskapet till andra föräldrar. Därför har Katarina Blume listat en

Publicerad 4 februari 2012
 Uppdaterad 4 februari 2012

Textstorlek 1 2 3



Tillfred Åika, trafik, snöfall och skymd sikt i mörkret. Här föräldrarna skjutsar sina barn till skolorna är trafiksituationen allt annat än bra... Foto: Andreas Olsson

Stora faror i trafiken vid skolor

- Föräldrarna är största orsaken
 Många föräldrar som skjutsar till skolan tror att de gör sina barn en tjänst. I själva verket bidrar de till stor trafikfara.
 - Det här är ett jädra problem, säger trafiksäkerhetsinformator Kjell-Eve Jäderström.

Veterinärskäret innebär ofta halkigt vägunderlag.
 Frostiga bitar och skymd sikt i mörkret. Lagg där till stressade föräldrar som i allt större utsträckning skjutsar sina barn till skolan så får du en trafiksituation som är allt annat än bra.

Kjell-Eve Jäderström är trafiksäkerhetsinformator i Vänersborg, Alingsås, Essunga och Grästorp kommun. Han har sett bekymret på nära håll.

Problemlösningen finns i Vänersborg?

DN.se

FÖRSTASIDAN | STHLM | EKONOMI | SPORT | KULTUR & NÖJE | LEDARE | DEBATT | BOSTAD

Nyheter Sverige Politik Vetenskap Världen Pensionsskolan Frågesport Väder Jobb Facti

Fler barn åker bil till skolan

Publicerad 2012-03-12 12:49

Allt fler skjutsar sina barn i bil till skolan. Tid, trygghet och bekvämlighet är ledorden. Men man skulle också kunna tänka: hälsa, miljö och rörelsefrihet.

En bil stannar till. En liten parvel hoppar ur och försvinner in i skolhuset. Bilen glider i väg. Och så kommer nästa. Proceduren upprepas: Stopp. Parvel ut. Bil i väg. Det är rusningstid utanför Backatorpsskolan på Hisingen i Göteborg.

- Vi bor två kilometer bort och valde den här skolan för att den passade oss bäst, säger Christer Mägi, pappa till en sjuåring.

Inledning

Runt åtta-tiden på morgonen är det trafikkaos kring många av Sveriges skolor (bild 4-11). Om detta går det att läsa i många av våra dagstidningar. Jag känner dock inte igen det från mina år i grundskolan när skolan låg nära hemmet och grannbarnen tillsammans gick till och från skolan. Idag ökar skjutsande av barn till skolan och föräldrar som skjutsar sina barn till skolan med bil gör barnens skolväg otryggare. Det ökande antalet bilar medför en osäker och otrygg skolmiljö för barnen.

Både svensk och internationell forskning och statistik pekar på att barn idag blir allt mer stillasittande och att deras hälsa försämras. Detta tillsammans med att barn skjutsas till och från skolan är inte någon bra kombination. Bilturen till skolan skulle istället kunna vara en del av den dagliga motionen som är behövlig för barnen i flera avseenden. Motion främjar hälsan och ökar koncentrations- och inlärningsförmågan som är en förutsättning för ett bra skolarbete (Faskunger 2008, s. 26).

FN:s barnkonvention uttrycker tydligt i artikel 3 att barn ska sättas i främsta rummet i alla beslut som rör dem (UNICEF 2012). Barn ska garanteras att få sin röst hörd i beslut som rör dem även om det inte innebär att barn är med i beslutsprocessen, men någon måste dock se till att barnens röst blir hörd.

Jag läste kursen Stadsrum för barn och unga under landskapsarkitektutbildningen och tyckte att det var intressant att planera för en grupp människor som ofta får sin röst hörd genom någon annan, nämligen de vuxna. Hur jag

än försöker kan jag inte uppleva världen som ett barn igen, det blir alltid en upplevelse genom en vuxens ögon. I den nämnda kursen gjorde jag och en kurskamrat en studie på barns skolväg tillsammans med några elever, de beskrev hur de tog sig till och från skolan och vad de upplevde på vägen. Detta var ett mycket intressant arbete och det fick mig att minnas min egen skolväg och upplevelserna utmed den; de äldre barnen, cykelturerna utmed den stora vägen och tanten och farbrodern som bjöd på äpplen.

I ovan nämnda kurs studerade och diskuterade vi metoder för hur barn kan vara delaktiga i planering och gestaltning. De kan vara delaktiga genom bland annat workshops, barnkonsekvensanalyser och gåturer. Barn är dock inte alltid delaktiga i den grad de borde och kan vara i samhällsplaneringen. Under kursen förstod jag att metoderna används ibland enbart för att kryssa den punkten från checklistan istället för att fungera som ett verktyg för en mer hållbar planering.

Jag upplever trafiksituationerna i anslutning till skolor som ett område där barn inte fått vara med i planeringsskedet. Utformningen av trafikplatserna har inte skett med hänsyn till barnens bästa – men hur gör man det då?

Hur ser dagens trafiksituation ut i anslutning till skolor?

Det är inte bara i Bryngelstorp som vinjetten i detta arbete handlar om, som morgontrafiken är ett problem. Många föräldrar väljer idag att skjutsa sina barn till och från skolan. I och med de bilar som passerar och stannar till vid skolan skapas trafikmiljöer som inte alltid är tydliga och säkra för barn. De vuxna tror att det sparar tid och att de möjligtvis gör barnen en tjänst när de skjutsar dem till skolan (Freeman & Tranter 2011, s. 184). De förlorar snarare tid och pengar i och med att många behöver en extra bil för detta ändamål samt att skjutsandet leder till mer stillasittande hos barnen, bilfärden hade istället kunna varit motion (Freeman & Tranter 2011, s. 184).

Barn har inte samma hörsel- och synförmåga som en vuxen person och inte heller samma förståelse för hur man bör uppträda i trafiken (Skolfastigheter i Stockholm AB 2000).

Varför tror jag att dagens trafiksituation ser ut som den gör?

Många föräldrar tror att det är osäkert för deras barn att själva gå eller cykla till skolan, av olika anledningar, medan det i själva verket främst är föräldrarna med bilar som gör skolvägen och trafikmiljön i anslutning till skolan osäker (Faskunger 2008, s. 20). Anledningarna till att föräldrar inte låter sina barn gå själva kan vara osäkerhet i trafiken genom avsaknad av trafiksignaler, övergångsställen eller trafikseparerade gång- och cykelbanor eller gator med mycket trafik och hög hastighet. Det kan även vara trygghetsaspekter som dåligt belysta gång- och cykelbanor och områden där inte många människor vistas. Jag har fått uppfattningen att föräldrarna tror att de skyddar sina barn från något. Uppfattningen får jag av tidningar och annan media som uttrycker att föräldrar idag är mer försiktiga med i vilka miljöer deras barn får vistas. Uttrycket "curlingföräldrar" som innebär att föräldrar gör livet lite lättare för sina barn har också bidragit till min förmodan om att föräldrar vill skydda sina barn mer än vad som kanske är nödvändigt. Freeman och Tranter diskuterar uttrycket och förekomsten av "Stranger danger" (2011, s. 183) och menar att barn som skyddas av sina föräldrar mister sin självständiga utforskning av och rörelse i närområdet då de slussas säkert genom farorna. Detta leder till att oron för det okända blir större och barnens rörelse i närområdet begränsas på grund av att de inte utforskat det och de känner sig obekväma och otrygga i sammanhanget – de lär inte känna sitt hem inifrån bilen (Freeman & Tranter 2011, s. 183).

Syfte och frågeställningar

Jag vill undersöka hur dagens trafiksituation ser ut i närhet av skolor och varför den ser ut som den gör.

Användandet av bilen är inte en minskande trend (Billner 2012) och därför är trafiken i barnens närmiljö ett aktuellt ämne att arbeta med. Jag vill veta vad jag som landskapsarkitekt kan göra för fysiska förändringar och avtryck som utformar och förbättrar barnens trygga och trafiksäkra skolvägar.

Jag ser det här examensarbetet som en möjlighet att fördjupa mig i ett ämne som jag tycker är viktigt samt som ett exempel på ett område där man som landskapsarkitekt kan och bör fungera som en länk mellan olika intressen och behov. I det här fallet en länk mellan barnen, föräldrarna, trafikproblematiken och planerarna. Arbetets område visar på den bredd av kunskap som vi som landskapsarkitekter ibland står inför.

Jag har valt att titta närmare på ett praktiskt exempel och diskutera kring en situation som är aktuell idag, avgränsad till en specifik skola. Meningen är att arbetet ska ge mig som planerare en förståelse för dagens trafiksituation och vidare utveckla förslag till förbättringar. Lösningarna ska inte behöva anpassas helt och fullt till dagens beteende på platsen utan kan kräva att den befintliga rutinen i till exempel bilanvändandet förändras.

Arbetet visar även exempel på skolor och projekt där de förbättrat trafikmiljön för eleverna och delvis minskat frekvensen av bilar runt skolan. Rapporten ger konkreta

förslag på förbättringar på en skola med trafikproblem i Nyköping kommun. Riktlinjerna och förslagen som tas fram för en förbättring av trafiken vid den aktuella skolan är förhoppningsvis användbara i liknande projekt och syftar till att se till barnens bästa i trafiksituationer som denna. Jag provar olika förslag på lösningar av en förbättrad trafiksituation på Bryngelstorpskolan. Detta resulterar inte i ett gestaltungsförslag utan enbart att olika möjligheter på lösning provas. Avslutningsvis diskuterar jag problematiken utifrån Bryngelstorp som exempel och belyser konsekvenserna av olika förslag på förbättrad trafiksäkerhet.

Hur ser trafikmiljöer i anslutning till skolor ut idag?

Vad är problematiken kring dessa trafiksituationer?

Jag konkretiserar dessa övergripande frågeställningar med hjälp av en studie på Bryngelstorpskolan i Nyköping där den platsspecifika frågan är:

Hur kan en säker och fungerande trafikmiljö i anslutning till en skola kan vara utformad?

Metod och genomförande

Arbetet genomfördes under våren 2012. Det innehöll en litteraturstudie som varvades med samtal och studerande av exempel. Kunskapsinsamlingen användes sedan för att utveckla tre förslag för en förbättrad trafiklösning på en skola i Nyköping.

Litteraturstudie

Den litteratur som studerades var främst svensk litteratur med planeringsperspektiv men även rapporter och skrivelser framtagna av svenska statliga verk. Storbritannien har en pågående intressant diskussion kring barns utemiljöer vilket gjorde att jag även letade inspiration och kunskap från deras undersökningar och erfarenheter. Svenska dagstidningar gav en aktuell bild av problematiken med trafikmiljöer vid svenska skolor.

Litteraturstudien var starten i arbetet för att få tillräcklig kunskap till arbetets senare samtal och möten. För att kunna föra intressanta och givande samtal med personer under arbetets gång ville jag vara påläst och insatt i dagens trafiksituation kring skolor. Litteraturen i sig gav tips om andra källor och personer jag mötte under arbetets gång gav lästips som bidrog till att litteraturstudien pågick kontinuerligt.

Fallstudie Bryngelstorpskolan

Tillsammans med en trafikplanerare på Nyköpings kommun valde jag, som jag tidigare nämnt, en skola i Nyköping att studerade närmare. Denna skola har problem med morgontrafiken på grund av att föräldrarna skjutsar sina

barn till skolan vilket stämmer bra överens med arbetets frågeställningar. Trafikplaneraren och skolans rektor gav mig bakgrund till problematiken. Trafiksituationen undersökte jag sedan på plats med litteraturen och bakgrundsinformation i åtanke.

I trafiksituationen vid Bryngelstorpskolan kunde jag applicera mina frågeställningar på en reell plats. Förslagen till nya trafiklösningar presenteras i del 3.

Vid två mornar besökte jag skolan för att själv få uppleva morgontimmen och trafiken. Jag pratade med både elever och föräldrar om hur de upplever trafiksituationen i anslutning till Bryngelstorpskolan. Dessa samtal gav mig en del förutsättningar att arbeta vidare med. Exempelvis hur barnen och deras föräldrar faktiskt upplever situationen, och inte hur den tolkas av trafikplanerare eller rektor.

Studerade exempel

Eftersom problemet med trafikmiljöer som orsakas av skjutsande föräldrar är vanligt förekommande studerade jag skolor som försökt sig på lösningar på problemet. Skolorna var tänkta att inspirera mitt arbete och ge exempel på lösningar, främst fysiska lösningar som lämpar sig för landskapsarkitekter och planerare.

Kommuner

Många kommuner i Sverige satsar idag på trafiksäkerheten vid sina skolor, jag ville se hur detta arbete går till och vad det leder till – därför gjorde jag ett urval av kommuner som förekom i den litteratur jag läste och studerade exempel på deras arbete. Dessa var Stockholm och Nynäshamn som gjort

undersökningar om skolors trafiksituationer och barnens skolväg. Stockholm har under 2012 gjort en inventering över trafiksäkerheten kring sina skolor och Nynäshamn arbetar med avlämningsplatser som jag fann intressant för det här arbetet.

Tre skolor i Stockholmsområdet

Enskedefältets skola, Skanskvarnsskolan samt Svandammskolan skola är exempel på skolor där trafiksäkerheten förbättrats genom fysiska åtgärder. Projekteringen är utförd av teknikonsultföretaget Vectura Consulting AB på uppdrag av två olika kommuner. Exempelen studerades och visar på hur man kan jobba med trafikmiljöer i anslutning till skolor som trafikplanerare och kommun.

Kontaktpersoner, samtal och diskussioner

Både litteratur och samtal med personer gav upphov till ytterligare intressanta personer att samtala med under arbetes gång. Jag sammanställde en kontaktlista med personer och den listan växte snöbollslíkt (Wibeck 2000, s. 68) under arbetets gång. Av kollegor på Vectura fick jag en lista på personer inom företaget som arbetat med barn och trafikmiljöer men också med översiktlig planering och rapportskrivning. Eftersom jag skrev min uppsats med kontorsplats på Vectura var det smidigt och tillgängligt att ha kontaktpersoner inom företaget eftersom jag kunde ha daglig kontakt med dem. Vectura har även arbetet med flera projekt tillsammans med Stockholms stad, eftersom jag i arbetet diskuterat tillvägagångsmetoder även med Sotckholms stad kunde jag fördjupa mig mer i dessa exempel då jag även hade kontaktpersoner inom Vectura som arbetat med samma projekt.

Jag använde dessa kontakter vid olika tillfällen under arbetet. Vid starten träffade jag trafikplanerare Magnus Bäckmark i Nyköpings kommun för att få en inblick i hur de arbetat med Bryngelstorpskolan. Detta kombinerades med att jag träffade rektor Gerd Björk som berättade om Bryngelstorps trafiksituation. Ann-Britt Hedlund arbetar på Trafikverket med ”mjuka frågor” och hon berättade om sina erfarenheter med arbete med barn i trafikmiljöer under arbetets början. Senare under arbetet väcktes fler frågor om översiktlig planering och de kunde jag diskutera med arkitekt Monica Santa Cruz på Vectura. Jag var även i kontakt med den lokala NTF-föreningen (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) och polisen för att få uppgifter och åsikter om vad de tycker om trafiken vid Bryngelstorpskolan och barnens trafiksäkerhet i Nyköping. Jag kontaktade dem på grund av deras långa erfarenhet av trafikarbetet i Nyköping men också med anledning av deras arbete med trygghet och säkerhet.

Vid samtalen använde jag mig av halvstrukturerade intervjuer. Jag förberedde frågor till mötena men höll samtalen öppna för följdfrågor och andra vinklingar.

Diskussionerna och samtalen fick litteraturstudien mer levande. Jag fick därigenom testa min förmodan om att föräldrarna orsakar osäkerheten i trafiken och diskutera mina frågor om trygghet och säkerhet med personer med lång erfarenhet av bland annat planering och trafikfrågor.

Bryngelstorpskolan valdes dels för att det är en skola som Nyköpings kommun uppmärksammat har problem med morgontrafiken men även för att jag under arbetes gång utgick från ett kontor i Nyköping. Att välja en skola i Nyköping gjorde att jag kunde besöka den när jag behövde under tiden jag skrev rapporten.

Samtal vid Bryngelstorpskolan

Jag var vid Bryngelstorpskolan två gånger under våren 2012. Vädret var något varierande de båda gångerna. Första gången var det snö och halt på marken medan det den andra gången var vårväder med bart och torrt väglag. Jag var på skolområdet mellan klockan 7.30 och 8.50.

Jag tänkte att kameran jag hade med mig kan vara ett problem. Jag upplever att den kan få människor att agera annorlunda än vad de egentligen brukar göra. Antingen för att de vet att de oftast gör som de inte borde och är rädda att det ska fastna på bild eller bara för att de är frågande till om det är något speciellt på gång och vill då hålla sig lite i bakgrunden eller varför inte i förgrunden. Det visade sig inte vara något problem med en kamera på Bryngelstorpskolan. Det var helt enkelt onödigt att jag oroat mig för det. För om kamera som jag använt under hela morgonen hämmade någon av föräldrarnas bilkörning, parkering och avlämning av barnen, så blir jag rädd för hur det går till en morgon utan en fotograferande, blivande landskapsarkitekt.

Innan besöken förberedde jag några frågor att ställa till föräldrarna och eleverna som jag mötte. Frågorna var:

- Tycker du att ditt barn har en säker skolväg?
- Hur lång tid tar det för er att köra till skolan? Hur lång tid tar det att gå till skolan?
- Vad tycker du om dagens trafiksituation och trafiklösning?
- Kan du tänka dig att lämna av ditt barn en bit ifrån skolan och att barnet får gå sista biten till skolan?

Konferensdagen Barn, liv & trafik

Jag deltog i heldagskonferensen Barn, trafik & liv – säkrare trafikvardag för barn och unga i Göteborg den 7 mars 2012. Dagen anordnades av NTF väst. Där möttes yrkesverksamma personer som arbetar med barn på olika sätt; trafikplanerare, lärare, polis, läkare, forskare, gestaltare och studenter med flera. Konferensen berörde mina frågeställningar och jag fick en god insikt i hur diskussionen kring detta ämne ser ut idag. Jag hade chans att prata med personer vars kunskap jag kommit i kontakt med under litteraturstudien, exempelvis med Anna Anund, forskare på VTI.

Avgränsningar

FN:s barnkonvention definierar ett barn som ”varje människa under 18 år” (UNICEF 2012), det är dem jag valde att lägga fokus på, de som inte alltid har det så lätt att få sin röst hörd. Jag vill minnas att det står i körkortsböckerna om barn att de är oberäknliga och kan snabbt ändra avsikt – de behöver alltså en lättförståelig, tydlig och ofarlig trafikmiljö att vistas i. Ju yngre man är när man först lär sig hur trafiken fungerar desto mer tid har man på sig att lära sig förstå den. Grunden för hur man uppträder i trafiken tror jag sätts, eller i alla fall bör sättas, redan i låg ålder. Förutsättningarna för hur barn uppfattar trafikmiljön är som tidigare nämnts inte de samma som hos vuxna, inte förrän i tonåren är syn- och hörsel förmågan fullt utvecklad hos barn (NTF 2004). Statistik visar att de flesta dödsfallen vid transportrelaterade olyckor sker med barn som är mellan 15-17 år (Trafikverket 2012). I dessa olyckor är ofta mopeder och likande fordon inblandade (Trafikverket 2012). Eftersom jag valde att studera en skolmiljö (barn börjar skolan vid ungefär 7 års

ålder) där problemet är att barn ofta blir skjutsade till skolan valde jag att fokusera på barn i åldern 7-12 år. 10-12 år är en genomsnittlig ålder för när skolor och föräldrar låter sina barn börja röra sig mera fritt i trafiken (NTF 2004).

De problemexempel som jag tittade närmare på berör svenska skolor och specifikt Bryngelstorpskolan i Nyköpings kommun. På Bryngelstorpskolan har jag kunnat testa svaren till mina frågeställningar och ge exempel på hur en trafikmiljö i anslutning till en skola för barn i åldern 7-12 år, där konflikter mellan barn och bilar undviks, kan utformas.

Målgrupp

Mitt arbete riktar sig till personer som kommer i kontakt med barn och trafik i sitt arbete, det kan röra sig om planerare (fysisk-, trafik-, samhälls- och landskaps-) på kommun och konsultkontor men även skolan (rektorer, lärare och skolråd).

Arbetet riktar sig främst till de förstnämnda eftersom det är de som bör ha kunskapen och lösningen för hur dessa trafiksituationer ska planeras och utformas. Riktlinjerna och förslagen på förbättring riktar sig till Nyköpings kommun men fungerar som exempel för planerare som utför liknande projekt.

Begrepp

Barn

Jag definierar barn som alla människor under 18 år, i enighet med FN:s barnkonvention (UNICEF 2012).

Barns perspektiv

Barns perspektiv visar hur barn själva ser på sin omgivning och sig själva.

Barnperspektiv

Barnperspektiv råder när vuxna tar på sig ”barnglasögon” och försöker se världen genom ett barns ögon.

Oskyddad trafikant

Gående och cyklister är exempel på oskyddade trafikanter.

Trygghet

Trygghet är en känsla och kan påverkas av den fysiska omgivningen. Trygghet är individuellt.

Säkerhet

Säkerhet går lättare att mäta och jämföra till skillnad från trygghet. Säkerheten kan påverkas av den fysiska omgivningen och exempelvis trafikföreskrifter.

Del 2

Barn i trafik

Under 1950 och 1960-talets början satte forskningen om barn och trafik fart i Sverige. Dittills uppfattades det inte att barn inte har samma förutsättningar som vuxna i trafiken. Trafikundervisningen anpassades inte till barnens behov och därmed minskade inte olyckor där barn var inblandade. Under 60-talet gjordes försök med grund i forskningen, barn separerades från trafik vilket ledde till att olyckorna minskade. I flera av barns närmiljöer kunde barn ta sig från hemmet till både skola och lekplats utan att konfrontera fordonstrafik. (Bäckström 1997, s. 44)

Bild 12. Vägmärket som visar två barn beskrivs med orden "Barn ser och syns dåligt. Barn är oberäkneliga och kan snabbt ändra avsikt". Även om det låter kort och något märkligt är det en bra sammanfattning av hur barn fungerar i trafikmiljö. (Körkortsprovet 2012)



Barn har inte samma förutsättningar som vuxna att röra sig säkert i trafiken. Det beror på olika saker. Dels är barn inte lika långa som vuxna och ser därför inte över bilar, häckar, staket och liknande hinder vilket gör att de inte får samma överblick över trafiken som en vuxen (Abelsson & Båge 2001, s. 1). Även om barn kan lära in vägmärken och dess betydelse så är de svåra att upptäcka i trafiken då de sitter högt upp (Björklid mfl 1988, s. 18).

Barn leker och är mer spontana än vuxna. Det gör att de inte kan koncentrera sig länge på en sak, som att vara uppmärksam i trafiken, de tappar lätt fokus och handlar impulsivt. Det gör att de inte alltid reagerar som man tror i trafiken, kanske tvärtom vad de borde. När de handlar impulsivt har de svårt att avbryta handlingen även om situationen skulle kräva det (Abelsson & Båge 2001, s. 1). Barns fysiska utveckling är inte heller tillräcklig för att de ska vistas säkert i trafiken. De har exempelvis ett mindre brett synfält jämfört med en vuxen vilket medför att de inte kan överblicka trafiken på ett bra sätt. De har även svårt att avgöra från vilket håll ett ljud kommer, det är inte förrän vid 8 års ålder som barn kan bedöma avstånd och riktning för ljud (Abelsson & Båge 2001, s. 1). Samtidigt har barn inte erfarenhet av trafikmiljöer på det sätt som vuxna har, de saknar de upprepade trafiksituationerna som gör att en vuxen kan förutse vad som kan hända i en specifik trafiksituation (Abelsson & Båge 2001, s. 1). De har även svårt att förstå att alla inte handlar likadant som dem, barn är egocentriska i den aspekten och kan inte förutse att exempelvis en bilist skulle ändra hastighet eller riktning i motsats till vad som ingår i barnets färdplan (Björklid mfl 1988, s. 17). Många yngre barn tror bokstavligt på trafikreglerna och förstår inte att de ibland måste kombinera dem med erfarenhet och att alla regler inte

alltid är tillämpningsbara (Björkelid 1985, s. 80). Det är inte förrän vid 15 års ålder som barn anses i stort sett ha samma förutsättningar som vuxna att vistas säkert i trafiken. De tidigare nämnde egenskaperna krävs för att man ska klara av en trafiksituation som många gånger är komplex. Självklart kan barn vistas i trafiken tidigare än vid 15 års ålder, men det bör ske på ett säkert sätt eller i sällskap med en vuxen. (Nilsson 2002, s. 59)

Barns närmiljö

I den åldersgrupp som detta arbete är avgränsat till (7-12 år) börjar barn upptäcka sin närmiljö utan skydd av föräldrar eller andra vuxna (Tallhage Lönn 2000, s. 20). Till en början upptäcker de riktigt små barnen sin absolut närmaste omgivning under uppsikt av vuxna sedan lär barn känna sitt bostadsområde och vidare närområdet och stadsdelen. (Nilsson 2002, s. 61). Att leka och utforska sitt närområde är en utvecklande process för barn, det är i leken som de lär sig om sig själva och vad som finns i deras omgivning samt hur det fungerar (Gummesson & Larsson 1992, s. 13).

I och med den utvidgade världsbilden som barnen får när de börjar upptäcka grannskapet så blir de mer och mer engagerade (Tallhage Lönn 2000, s. 20). Gerd Björk¹, rektor på Bryngelstorpsskolan berättade att barnen tog Gå och cykla-kampanjerna på stort allvar vilket kan vara en följd av att barnen får upp ögonen för hur det fungerar i deras närmiljö och gärna vill vara med och påverka. Gerd Björk berättade att barnen känner sig som hjältar när de deltar i kampanjer som bidrar till en bättre miljö. Barnen känner även till närmiljön bättre än många vuxna i och med att de utforskar den i stort sett varje dag (Tallhage Lönn 2000, s. 20).

¹ Gerd Björk, rektor, Bryngelstorpsskolan, samtal 2012-02-21

När barns rörelsefrihet ökar så ökar även chansen för dem att knyta sociala band och kontakter (Skolan och trafiken 1984). Barns rörelsefrihet begränsas av bilens framfart, de blir isolerade på flera plan, exempelvis fysiskt och socialt (Berglund & Jergeby 1998, s. 53). Ett väl fungerande och trafiksäkert vägnät i staden är grunden för att barn självständigt ska kunna ta sig runt och använda sig av den miljö som är inom räckhåll med cykel eller kollektivtrafik från hemmet (Väggerket 2000, s. 28).

Hur barn tillåts att självständigt röra sig i sitt närområde har förändrats de senaste årtiondena. Freeman & Tranter (2011, s. 187) skriver om hur barns tillåtna självständiga utevistelse i sitt närområde minskar i Europa och världen. Barn får inte idag i samma utsträckning som för bara 10 år sedan vistas ensamma eller tillsammans med andra barn i sitt närområde utan uppsikt av någon vuxen. För att barn ska kunna transportera sig till aktiviteter och vänner används i stor utsträckning bilen som färdmedel. Ju mer vuxna använder bilen desto mer minskar barnens rörelsefrihet. Bilen är inte ett barnvänligt transportmedel eftersom den inte går att använda av enbart barnet själv, barnen blir beroende av en vuxen med bil. På så sätt inskränker de vuxna på barnens rörelsefrihet (Freeman & Tranter 2011, s. 187).

Barn känner sin närmiljö på ett annat sätt än vad vuxna gör

Barn och ungdomar använder sin närmiljö på ett sätt som vuxna inte gör, detta medför att de känner sin miljö på ett helt annat sätt (Tallhage Lönn 2000, s. 19). Denna kunskap kan användas i många sammanhang, till exempel planering av stadens transportstråk. Barn är mer angelägna än vuxna

att interagera med den miljö de rör sig i. De ser flera än en funktion med objekt de stöter på, eller i alla fall vill de utforska om objektet kan ha mer än en funktion (Tranter & Freeman 2011, s. 32).

Barns delaktighet i planering

Barn ska lyssnas på i alla ärenden som rör dem, det fastslår FN:s Barnkonvention (UNICEF 2012). Det finns flera sätt att arbeta med barnens perspektiv och barnperspektiv i planeringen. Barn har liksom vuxna ett behov av att vara med och påverka hur deras närmiljö ser ut (Vägverket 2000, s. 74). Det är alltså inte bara fördelaktigt att ha barn med i planeringen för att skapa ett hållbarare samhälle utan det är ett lärandetillfälle för barnen där de kan vara med och upptäcka att de har en chans att vara med och påverka sitt närområde (Vägverket 2000, s. 74). Barnen har stor vetskap som sin närmiljö och ser detaljer bättre än vad många stadsplanerare gör, barn är experter på sitt bostadsområde och är därför värdefulla att ha med i planeringsskeden (Vägverket 2000, s. 74). När barn är delaktiga i planeringen eller har inflytande i beslut som rör dem är det ett lärotillfälle. De har chans att se hur demokrati fungerar och politikerna får i gengäld ett samhälle som är förankrat hos fler medborgare. Delaktigheten skapar närområden där barnen får och kan ta plats och i och med deras medverkan i planeringen eller förändringen har de antagligen knutigt kontakter med olika personer i dess närhet vilket är med och bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle. (Freeman & Tranter 2011, s. 234)

I de transportpolitiska målen (Regeringens proposition 2009, s. 27) uttrycks att barn ska känna sig trygga och säkra i trafikmiljön och mer än idag kunna förflytta sig oberoende av en förälders sällskap eller bil. Målen arbetar

för att barns rörelsefrihet ska öka medan olycksstatistiken fortfarande ska hållas låg då barn vistas utan vuxna i trafiken. De transportpolitiska målen uttrycker även att den fysiska planeringen måste vara med och arbeta för dessa förändringar i tillgänglighet och säkerhet tillsammans med transportpolitiken (Regeringens proposition 2009, s. 28). Detta kan som ovan nämnts utföras genom att barn får vara delaktiga i samhällsplaneringen där transporten är inkluderad.

Det är självklart viktigt att barnen, liksom vilka deltagare som helst, förbereds inför hur deras inflytande kommer att beaktas och användas. Barnen måste få veta hur deras åsikter och synpunkter kommer att behandlas och vad de kan förvänta sig för resultat. De måste ha chansen att förbereda sin inför exempelvis ett möte med tjänstemän och politiker för att på bästa sätt kunna argumentera för vad de tycker är viktig. (Freeman & Tranter, 2011, s. 235)

Fysisk aktivitet

I och med begränsningen av barns närmiljö på grund av bilens framkomst (Vägverket 2000, s. 28) minskar deras chans till fysisk aktivitet och lek med kamrater. Var femte person i Sverige är ett barn under 18 år (SCB, 2011) och fler och fler av dem sitter stilla. Den ofta sagda meningen att barnen är vår framtid är en viktig aspekt, hur kommer de barn må i framtiden som idag rör sig så lite? Sverige kommer antagligen få en befolkning som är mindre frisk jämfört med idag. Statens folkhälsoinstitut poängterar att det är i de unga åren som förutsättningarna för hälsan senare i livet sätts, därför anser de att barn och unga är den viktigaste målgruppen för arbetet med folkets hälsa i Sverige (Statens folkhälsoinstitut 2009). Detta blir därmed även en ekonomisk fråga då en frisk

befolkning sparar vårdpengar. Institutet menar även att skolan är en viktig komponent för ett lyckat hälsoarbete.

Varför är det då så viktigt att röra på sig? Att röra på sig och vara aktiv dagligen förebygger sjukdomar (Statens folkhälsoinstitut 2010). Speciellt sjukdomar relaterade till hjärta och kärl (Faskunger 2008, s. 13). Då det här arbetet är kopplat till skolan så kan sägas att barns koncentrationsförmåga förbättras med fysisk aktivitet, barn tränar även sina sociala egenskaper då många aktiviteter utförs med vänner (Faskunger 2008, s. 22). Bättre social förmåga gör att de har större chans att trivas i skolan vilket medför att de är gladare och mår psykiskt bättre. Dagarna ute på en aktiv skolgård eller skolväg medför även att barnen ökar inlärningsförmågan (Faskunger 2008, s. 22). När barn skjutsas hit och dit går de miste om detta. Många aktiviteter tappar delar av sin funktion då barnen skjutsas till dem, de hade vunnit mycket mer på att transportera sig gående eller med cykel.

Johan Faskunger (2008b, s. 26) skriver för Folkhälsoinstitutet om aktiv transport, att ta sig till en destination där målet med transporten inte är motion men att det är en positiv bieffekt av transporten. Cykla till skolan istället för att ta bilen eller bli skjutsad är ett exempel. Barn som går eller cyklar till skolan dagligen förbrukar mer energi per vecka än att enbart vara aktiva under den schemalagda idrottsaktiviteten, dessa barn deltar oftast också i mer aktiva lekar på skolgården (Faskunger 2008, s. 22).

Tillåtelsen för barn att röra sig i sin närmiljö har betydelse för chansen till fysisk aktivitet. Det tidigare nämnde fenomenet med stranger danger (Freeman & Tranter 2011, s. 183),

rädslan för icke bekanta människor, spelar roll. Social kontroll i form av överblickbara utemiljöer och människor i rörelse kan öka trygghetskänslan hos föräldrar och barn. Människor instängda i bilar knyter inte några sociala kontakter med de i sin närmiljö (Faskunger 2008b, s. 26). Jag tror att den förälder som känner sig trygg i sin hemmiljö lättare tillåter barnen att röra sig fritt på ett visst avstånd från hemmet. Tidigare i arbetet har jag påpekat vikten av barns närmiljö och att de i den gör upptäckter av livet. Det är dessa miljöer barn behöver även för den fysiska aktiviteten. Om miljöerna triggas fantasin och är utmanande för koordination och balans är det positivt även för barnens hälsa. Det som gäller för närmiljön gäller även för skolmiljön. Skolmiljön är en utemiljö där barnen vistas och har rörelsefrihet under åtminstone skoltimmarna. Det är viktigt att skolmiljön är utformad så den påverkar barnens motivation i rätt riktning till att röra sig (Faskunger 2008, s. 22).

Faskunger påpekar också att planerare har ett ansvar. Det må vara bra med kampanjer för att öka den fysiska aktiviteten hos barn men det är i den fysiska miljön som förutsättningarna finns och det är den som ska sätta gränserna. Kampanjer är ögonblicksinsatser men god planering är långsiktigt (Faskunger 2008b, s. 20). Detta är även kopplat till de nationella folkhälsomålen där mål 1 menar att inflytandet i fysisk planering har ett samband med hälsan och hur vi mår (Statens folkhälsoinstitut, 2008). Möjligheten att påverka den situation man lever i ökar chansen för en bättre hälsa relaterat till det som tidigare nämnts med barns rörelsefrihet och känslan av trygghet.

Hur påverkas barn av att få skjuts till och från skolan?

När föräldrarna skjutsar sina barn till och från skolan går barnen miste om ett lärandemoment. Skulle föräldrarna och barnen promenera eller cykla tillsammans har föräldrarna en chans att lära barnen hur de bör uppföra sig i trafiken¹. En del av barnens rörelsefrihet tas även ifrån dem då de ständigt skjutsas i bil. De får inte samma chans till social interaktion med andra människor då de är i bilen, de får inte heller uppleva och upptäcka sitt närområde vilket är utvecklande för dem (Freeman & Tranter, 2011, s. 192). Freeman och Tranter frågar sig själva om föräldrarna kanske spelar ett spel mot varandra att vara den som bäst skyddar sitt barn mot faror (s. 192).

Föräldrar som deltar i vandrande skolbussar har sagt att de uppskattar att lära känna barnens kompisar och även kompisarnas föräldrar. En vandrande skolbuss är föräldrar i ett grannskap som hjälps åt att följa varandras barn till skolan. Flera barn går tillsammans med en eller flera vuxna (Samverkan för hållbart resande 2007). Det skapar en trygghet i grannskapet att veta vilka som bor där och vilka ens barn leker med. I dagens stressande samhälle uppskattar även föräldrarna i de vandrande skolbussarna den extra tid de får med barnen och deras kompisar. Den regelbundna motionen på morgonen påpekar de också som något viktigt, både som ren motion men även som en bra start på dagen för att kunna koncentrera sig i skolan. (Thörnqvist 2011)

Det korta bilåkandet

Bilens första kilometer är dess smutsigaste eftersom en kall motor använder mer bränsle och därmed avger mer avgaser.

¹ Malin Lundgren, verksamhetschef, NTF Väst. Konferensen Barn, liv & trafik, Göteborg 2012-03-06

Sker den korta resan mellan bostadsområdet och skolan är det stor risk att många barn drabbas av luftföroreningarna eftersom de vanligen rör sig i områden som de nämnda (Abelsson & Båge 2001, s. 6). I Sverige är varannan resa kortare än 5 kilometer (Svenska kommunförbundet 2004, s. 31).

Barns lungor är inte färdigutvecklade förrän vid omkring 18 års ålder. Under denna tid är de känsliga för luftföroreningar. Barn är korta vilket gör att de i en trafikmiljö utsätts för avgaserna på ett sätt som inte en lång person gör (Abelsson & Båge 2001, s. 6).

Resan till och från arbetet eller skolan, eller resan i tjänsten benämns arbetsresa och är den vanligaste resan i Sverige. Den är i snitt 16 km långa. Cirka 60 procent arbetsresorna görs med bil (Trafikverket 2010). Av de arbetsresor som är kortare än 5 km görs cirka 40 procent med bil (Svenska kommunförbundet 2004, s. 219). Många av de här resorna har barn med i bilen på väg till skolan. Resorna är förhållandevis korta och det är just de korta resorna som har mest effekt på utsläppen av luftföroreningar från bilar (Trafikverket 2010). Längden på resorna skiljer sig mellan städers storlek och täthet. Stockholm har till exempel längst arbetsresor (Svenska kommunförbundet 2004, s. 221).

Trygghet och säkerhet

Trygghet och säkerhet är inte helt synonymt. Att vara trygg i trafiken är inte alltid trafiksäkert menar Nyköpings kommuns trafikplanerare Magnus Bäckmark¹. Som exempel kan trafiklösningen Shared space nämnas. Shared space är en

¹ Magnus Bäckmark, trafikplanerare, Nyköpings kommun, samtal 2012-02-16

trafiklösning där olika trafikanter samsas på en och samma yta. Ytan är oftast även utformad för att vara en attraktiv plats att samlas på, sitta ner eller umgås på annat sätt (Trafikverket 2011). På dessa ytor är det meningen att en mindre förvirring eller otrygghet ska uppstå för att trafikanterna ska bli uppmärksamma vilket i sin tur ökar trafiksäkerheten på platsen.

Vissa vägar kan kännas så otrygga att det är det enda som gör dem trafiksäkra – ingen vill vistas där och ingen utsätts därför för fara. Skulle de vägarna däremot vara attraktiva för oskyddade trafikanter som gående och cyklister skulle de genast bli mindre trafiksäkra. Det här är ytterligare ett exempel på när otryggheten skapar säkerhet. Det är dock viktigt att komma ihåg att trygghetskänslan kan vara minst lika viktig som säkerheten. I flera fall kan tryggheten begränsa hur man vill och vågar röra sig i staden.

Enligt den undersökning som NTF Väst gjort bland föräldrar i Göteborg, Mölndal och Kungsbacka upplever fler av de föräldrar som inte skjutsar sina barn skolvägen som trygg medan många av dem som skjutsar barnen upplever den otrygg (NTF Väst 2012). NTF Väst drar inte någon slutsats av detta utan konstatera enbart att så är fallet. Det är intressant att fundera kring varför fallet är så. Har det hänt något utmed skolvägen som göra att föräldrarna upplever den otrygg eller kan det vara en förutfattad mening? Det vore intressant att veta vad otryggheten grundar sig i eftersom den skiljer sig så mellan de skjutsande och de icke-skjutsande föräldrarna.

Upplevd och reell säkerhet

Om man bara talar om säkerhet så finns det olika aspekter på detta. Föräldrar kan uppleva en skolväg som osäker medan

verkligheten säger att den inte är det. Det är skillnad på den upplevda trafiksäkerheten och den reella. Detta är en viktig aspekt. Det är viktigt att den person som har upplevelse av den ena även får vetskap om den andra för att på så sätt öka trafiksäkerheten och medvetenheten om vad som faktiskt är farligt.

Övergångsställen är ett exempel på detta. Vid övergångsställen känner många oskyddade trafikanter sig säkra, de tror att bilarna ska väja för dem och att de säkert kan passera gatan. Många gånger är den upplevda säkerheten faktiskt falsk - olyckor sker ofta vid övergångsställen. Markerade övergångsställen ökar framkomligheten för oskyddade trafikanter men det ökar inte deras säkerhet (Abelsson & Båge 2001, s. 52).

Trafiken är den största orsaken till dödsolyckor med barn i skolåldern (Björklid mfl 1988, s. 24). Enligt statistik från STRADA (Informationssystem för olyckor och skador i trafiken, Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har dock inga olyckor med barn rapporterats in från Bryngelstorp de senaste nio åren (Transportstyrelsen 2012). De olyckor som skett med barn i Nyköping har skett under fritiden och barnen har färdats i bil eller på cykel. Sedan 29 februari 2007 har det skett tre olyckor med barn mellan 7-12 år i Nyköpings kommun¹. I statistiken från STRADA ingår rapportering från polis och sjukhus, de olyckor där den skadade uppsöker vårdcentral är inte med i statistiken.

Det talas ibland om begreppet sårbarhet i samband med upplevd trygghet och säkerhet. Människor har olika grad

¹ Magnus Bäckmark, trafikplanerare, Nyköpings kommun, samtal 2012-03-30

för hur de upplever sig sårbara. Ju mer sårbar en person uppfattar sig desto otryggare känner den sig. Fysisk sårbarhet kan bero på hur stor du är, ung eller gammal, kvinna eller man alternativt oskyddad trafikant i en trafikmiljö där du känner dig sårbar (Sveriges kommuner och landsting 2007, s.80). Dessa funderingar kring risker som man som person kan utsättas för uppmärksammas i media mer och mer där det går att höra och läsa om olyckor och drabbningar. Som tidigare nämnt så är det viktigt att den upplevda tryggheten och säkerheten är hög och god eftersom den begränsar hur människor använder sig av staden. Den är starkt kopplad till personen i sig och svår att påverka direkt utan det får ske med successiva förändringar av vistelsen i utemiljön som förhoppningsvis förbättrar den upplevda tryggheten och därmed personens rörelsefrihet.

Säkerheten, både den upplevda och den reella, ställer krav på den fysiska miljön. Den upplevda tryggheten ökar i och med att ett område exempelvis inte innehåller mörka partier, skrymslen och vrår. Den ökar också i och med att miljön är omhändertagen och välskött, då märks det att folk bryr sig om miljön och antagligen rör sig där, människor i rörelse är bra för trygghetskänslan. Sveriges kommuner och landsting (2007, s. 82) sammanfattar förbättringar av upplevd trygghet i trafikmiljön med att om förändringarna görs efter de som känner sig mest sårbara så blir det antagligen bra för alla, då skulle det säkerligen fungera att utgå från barn, äldre och funktionshindrades behov för att komma långt i det arbetet. (Sveriges kommuner och landsting 2007, s. 82)

Del 3

200 m

Bild 13. Karta över Bryngelstorp. (Fastighetskartan, © Lantmäteriet, i2012/901)

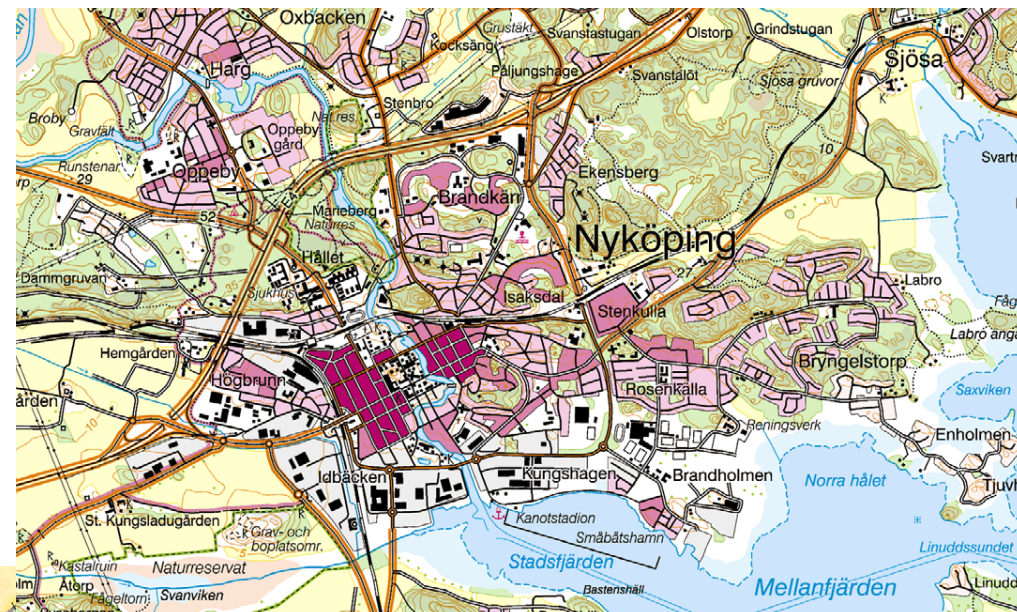
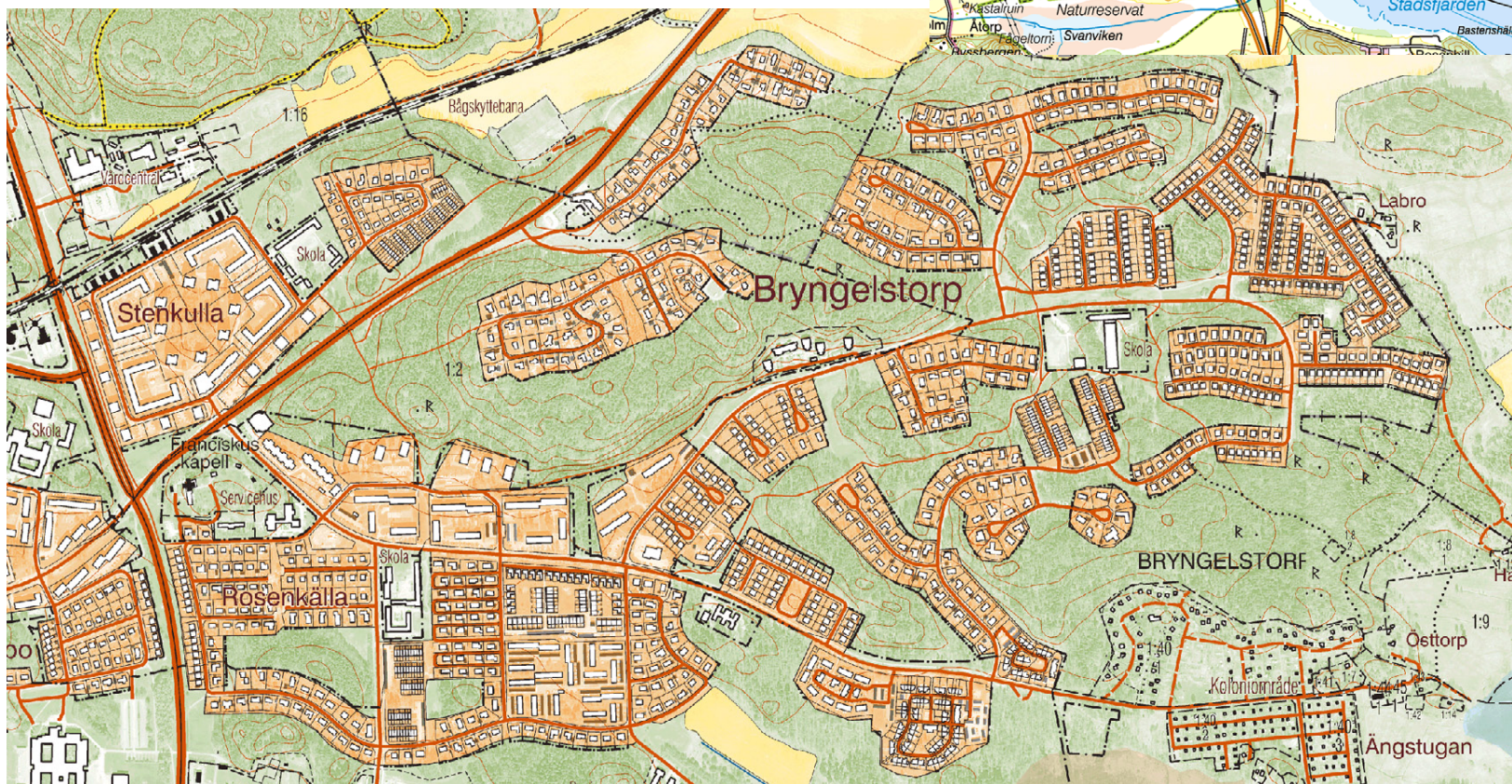


Bild 14. Karta över Nyköping.
(Terrängkartan,
© Lantmäteriet, i2012/901)

1 km

Fallstudie Bryngelstorpskolan

Bryngelstorpskolan är ett exempel på en skola i Sverige som har problem med trafiken under morgontimmarna. Jag valde att studera trafiksituationen vid Bryngelstorpskolan för att det är ett exempel på just en vanlig svensk skola samt att den berörde de frågeställningar jag ställt. Här kan jag studera hur en trafikmiljö bör planeras, där konflikter mellan barn och bilar undviks.

Stadsdelen Bryngelstorp

Stadsdelen Bryngelstorp ligger i västra utkanten av Nyköping (bild 14). Detaljplanerna i området är från åren 1969-1972, planerna precis runt skolan är från 1972¹. Exploateringen av området skedde under 70-talets början på kommunägd mark. Kvarteren är insprängda i naturen och omgivningen innehåller såväl tallar som berg i dagen. Bostäderna består av fristående villor, rad- och kedjehus. Områdets (bild 13) karaktär är typiskt 70-tal med snirkliga gator som förgrenar sig utifrån en huvudgata. Trafiken är separerad och gång- och cykelbanorna ligger för sig i området. Bilen har dock getts mycket utrymme eftersom dess framfart var under den här tiden (Berntsson 2002, s. 306). Det går att tyda var bilarna är tänkta att ta sig fram i området, var de givits plats. Utmed Trillingbergsvägen som är en bred gata, inte mycket i blickfånget och inga intilliggande gång- och cykelbanor (inte förrän på senare tid), är bilarnas huvudstråk. De gatorna med mindre trafik är utformade med mer uttryck utmed vägen såsom trädgårdar eller uppfarter, dessa gator är även smalare. På återvändsgatorna ligger husen nära gatan som inte är dimensionerad för mer trafik än de boendes bilar, detta

¹ Sofia Bergqvist, planarkitekt, Nyköpings kommun, telefonsamtal 23 mars 2012

är tidsenligt med 70-talets stadsplanerings tänk (Berntsson 2002, s. 306).

Statistik över befolkningen visar att ett generationsskifte har skett i kvarteren i Bryngelstorp som idag främst befolkas av män och kvinnor i åldrarna 40-44 år². Det bor totalt cirka 2100 personer i stadsdelen varav 332 är barn mellan 5 och 14 år. Totalt är det 591 barn i Bryngelstorp vilket är 28 % av de boende i området.

Under 70-talet i Sverige flyttade familjer ifrån stadskärnan för att säkra trafikmiljön för barnen i familjen, hade de inte tidigare varit beroende av bilen så blev de det nu när de bodde i stadens utkant (s. 23, Björklid mfl 1988). Bryngelstorp

² Siffror från 2011-12-31, Magnus Eriksson, Strategienheten, Nyköpingskommun, e-post, 23 mars 2012

Bild 15. Passage över Trillingbergsvägen alldeles intill skolan. De separerade gång- och cykelbanorna anas i bakgrunden.



är planerat som ett bostadsområde för familjer och följde antagligen mönstret under 70-talet.

Bryngelstorpsskolan

Bryngelstorpsskolan har 263 elever och de flesta bor inom en radie på 1 km från skolan. Det är i stort sett inga barn som åker skolskjuts. Ett fåtal barn åker skolskjuts varannan veckan på grund av delat boende. Någon åker även av medicinska skäl.

Norr om Bryngelstorp finns ett nytt bostadsområde, Malmbyggshage, där några barn valt att gå i Bryngelstorpsskolan. De har en fin skolväg anser rektor Gerd Björk men utnyttjar den sällan. Att gå skulle vara ca 1 km, att ta bilen är en omväg på ca 3 km.

Vägarna i Bryngelstorp leder inte vidare någonstans än till bostäderna i området, därför trafikeras vägarna antagligen

Bild 16. Avlämningsplatsen som idag finns öster om skolan, men som inte används.



Bild 17. Förvirring kan lätt uppstå när det inte är tydligt hur man passerar över vägen. Här finns inget säkert ställe för barnen att gå över gatan.

främst av dem som bor där. Lars Nordqvist¹ på NTF Sörmland påpekar att det är de boende i området som är trafiken och ibland även osäkerheten i trafiken.

Det har tidigare gjorts ett försök till avlämningsplats utmed matargatan i området (bild 16), Trillingsbergsvägen, men den avlämningsplatsen används inte idag trots att den ligger i anslutning till skolan. Möjligtvis begränsas användandet av att den endast nås i östlig färdriktning vilket försvårar avlämningen för föräldrar som kommer från motsatt håll. Matargata är en huvudgata som leder vidare till mindre villagator, den "matar" de mindre gatorna med trafik.

Trillingsbergsvägen har också smalnats av vid övergångsställena i anslutning till gång- och cykelvägarna vid

¹ Lars Nordqvist, NTF Sörmland, telefonsamtal 2012-03-23

skolan för att öka säkerheten för barnen (bild 15). Gång- och cykelvägarna är oftast separerade från biltrafiken och ligger i grönstråk i området. Många gånger där gång- och cykelvägen möter bilväg så saknas övergångsställen och förvirring om fortsatt riktning och hur man tar sig över vägen kan uppstå (bild 17). Detta uppmärksammades under observationerna som genomfördes vid skolan och i dess närområde.

Väster om Bryngelstorpskolan finns en personalparkering som idag också används som avlämningsplats för föräldrar som skjutsar sina barn till och från skolan, ibland även för skolskjutsande taxibilar. Parkeringen var tidigare trång och det fanns ingen möjlighet att vända utan att backa. Det har idag gjorts om och delar av parkeringen har blivit vändplats. Skolan fick bidrag till att förbättra skolmiljön och tog då hjälp av kommunen för att hitta en säkrare trafiklösning.

Bryngelstorpskolans trafikarbete

Under de veckor som Bryngelstorpskolan har kampanjer såsom *Gå och cykla till skolan* känner barnen sig som hjältar. De känner att de bidrar till miljöns bästa och har lätt att hitta motivationen till kampanjerna syfte – svårare är det med föräldrarna, berättar rektor Gerd Björk¹.

Björk har jobbat som rektor på Bryngelstorpskolan i tre år och under de åren har kampanjer pågått för att få en sund inställning till hur man tar sig till och från skolan. Varje morgon är det kaotiskt på parkeringen utanför skolan. Gerd Björk har sedan start sökt idéer för hur man kan förbättra säkerheten och lösa problemet med de många bilarna. Hon vet dock inte om en trafiklösning är sättet att lösa det på eller om det i grunden är ett attitydproblem? Skolan har märkt

¹ Gerd Björk, rektor, Bryngelstorpskolan, samtal 2012-02-21

av en skillnad i morgontrafiken efter kampanjerna men de saknar fakta om utgångsläget och kan därför inte visa förbättringen i siffror eller likande.

Bryngelstorpskolan har full koll på trafiksäkerhet, anser Gerd Björk. De vet även att barn behöver motion. Bilen hotar dock både trafiksäkerheten och motionen. Rektorn tillsammans med skolrådet (personal, klassföräldrar, elevrådets styrelse samt rektor möts i skolråd två gånger per termin (Nyköpings kommun 2012)) har lyft fram trafikfrågan som en hälsofråga efter att idrottsläraren uppmärksammat sämre kondition hos eleverna. Bryngelstorpskolan tycker att det är viktigt att vara observanta för elevernas förändringar.

Det är skolrådet som driver frågorna kring trafiken. Skolans rektor har sett till att idéerna kommer därifrån då hon förstått att det är lättare att påverka föräldrar om idéerna kommer från dem själva och inte skolans ledning. Vid det senare kan det upplevas som tjat.

Under 2011 pågick kampanjerna om skolvägar intensivt. NCFF:s kampanj *Gå och cykla till skolan* har de deltagit i två gånger. Eleverna fick bland annat i hemläxa att diskutera sin skolväg med föräldrarna. De skulle markera var de bor och hur de tar sig till skolan. Bryngelstorpskolan, tillsammans med en annan skola, har haft informationsmöte för föräldrarna angående kampanjerna men intresset och gensvaret har varit mycket svalt.

En kampanj var koncentrerad på vandrande skolbussar. Information gick ut till föräldrarna via föräldramöten och informationsmaterial men även genom barnen som fick reflexer med mera. Trots detta sa Gerd Björk att det inte fanns

någon fungerande vandrande skolbuss i området på grund av ett lågt intresse hos föräldrarna.

Nyköpings kommun om Bryngelstorpskolan

Kommunen ansvarar för kommunal mark och ska fungera som sakkunniga i relation till skolan. Skolan är alltså de som ska stå för lösningarna till problemen men kommunen bistår med kunskap.

Trafikplanerare Magnus Bäckmark¹ ställer sig frågan hur man planerar för framtiden, hur ser en bra trafiklösning ut som gör att man undviker konflikter i anslutning till skolan? Hur slipper man bilar alldeles inpå skolan? Han menar att det är vid nybyggnation som man har chansen att planera för en bra trafikmiljö runt skolan och undvika biltrafiken nära inpå skolan. Åtgärder vid befintliga skolor är svårare. Satsningen (pengarna) borde läggas på de oskyddade trafikanterna, vilket de mesta av den också gör.

Magnus Bäckmark menar att det är ”mellanavståndet” som genererar biltrafik - Bryngelstorp ligger på just det avståndet från resten av staden. Det är inom det avståndet som det idag är populärt att bo och det är även inom det avståndet som Nyköping expanderar. Nyköping satsar på att locka människor från Stockholm att bosätta sig i staden. Satsningen sker exempelvis med stora reklamplanscher i Stockholms tunnelbana. De som nappar på satsningen är främst personer med hög inkomst och även bil eller bilar. I en del nybyggda bostadsområden i Nyköping, till exempel Brandholmen, har bilen bortprioriterats i planeringen och projekteringen men

¹ Magnus Bäckmark, trafikplanerare, Nyköping kommun, samtal 2012-02-16

ändå har de flesta boende bil².

Det kom in ett medborgarförslag till Nyköpings kommun om önskade fartdämpande åtgärder på villagatorna i anslutning till Bryngelstorpskolan. Den åtgärden kommer antagligen att vidtas. Magnus påpekar dock att det inte alltid är lämpligt med farthinder. Man måste ställa sig frågan vad det är man vill prioritera? Farthindren bidrar till inbromsningar och gasningar som i sin tur ökar avgasutsläppen. De kan också orsaka förvirring i vem som har företräde av exempelvis en bilist eller en cykel. De fartdämpande åtgärderna är dock en säkerhet då de faktiskt sänker hastigheten vilken har stor betydelse för konsekvenserna av eventuella olyckor. Farthindren minskar i vissa fall även framkomligheten för cyklister och gående vilka är dem som man med farthindren egentligen vill prioritera.

Det är återigen viktigt att skilja på trygghet och säkerhet i trafiken. Det är som tidigare nämnts inte alltid det bästa att känna sig trygg när man kör bil, otrygghet kan skapa säkerhet.

² Magnus Bäckmark, trafikplanerare, Nyköping kommun, samtal 2012-02-16

Polisen övervakar tryggheten

Polisen i Nyköping arbetar med trafiken vid skolor på så sätt att de har övervakning av trafiken i skolans närmiljö. Per Lange¹ vid Nyköpingspolisen påpekar dock att det är enbart för att övervaka tryggheten. Trafikmiljöerna vid skolor är inte osäkra menar han, de är otrygga. Tryggheten är nog så viktig men det är inte där de som poliser gör nytta, de känner mer mening med att övervaka där det är säkerheten som är

¹ Per Lange, Polis, Nyköping, telefonsamtal 20 mars 2012

bristande och inte tryggheten. Vid övervakning och åtgärder där det råder bristande säkerhet - där kan olycksstatistiken minskas. Lange tillägger också att det är föräldrarna själva som skapar den otrygga miljön kring skolorna. Han säger att det är politiskt korrekt att övervaka trafiken vid skolor men att det kanske inte är där poliserna gör mest nytta.

Olyckor med barn i trafiken sker men inte vid skolan i staden utan ofta ute på landsbygden. Det kan ske i samband med skolskjuts där barnen stiger på och av oskyddade ute på landsvägen. Olyckor sker även med cyklande barn på landsväg menar Per Lange.

Vad tar jag med mig av samtalet med polisen?

Per Lange talade om att det är politiskt korrekt att övervaka trafiken vid skolor. Han menar antagligen att eftersom det pågår en diskussion kring trafikmiljöerna vid skolor så är det positivt för polisen att visa sig på plats där eftersom de har ett visst ansvar för trafiken.

Att polisen har uppfattningen om att inga olyckor sker vid skolorna i staden kan ha att göra med att alla olyckor inte rapporteras in till STRADA, som tidigare nämnts, och blir därmed inte synliga för polisen. Konflikter mellan bil och barn kan upplevas otrygga och är en del av en osäker trafikmiljö, de konflikterna sker till exempel vid Bryngelstorpskolan. På landsvägar är hastigheterna högre och påverkar därmed olyckornas utfall.

Det är dock viktigt att ta med sig att det är tryggheten som polisen upplever som en aspekt som föräldrarna faktiskt bryr sig om. Även om föräldrarna kanske tror att det är säkerheten. Tryggheten är alltså en viktig del i om föräldrarna ska låta

sina barn gå eller cykla själva till skolan.

Sammanfattning av trafikproblemen vid Bryngelstorpskolan

Morgontrafiken och den stress och kaos den medför är grunden till trafikproblemen vid Bryngelstorpskolan (bild 21). Dagens lösning är otydlig och antagligen inte förankrad hos föräldrar och elever då de fortfarande använder vändplanen som parkeringsplats. Kanske hade information i samband med ombyggnationen ökat förståelsen om platsens användande hos föräldrarna?

De i kringliggande villagatorna används också som vändplaner och avlämningsplatser (bild 18), precis som trafikplanerare Magnus Bäckmark¹ berättade. Villagatorna är inte anpassade för denna sortens trafik vilket gör det ännu viktigare att styra var trafiken som har koppling till skolan ska ledas fram. Denna situation är en intressekonflikt mellan föräldrarna som vill ha ordentliga vändplaner i slutet av villagatorna och de boende i villorna på gatan som vill att gatan används endast av de boende.

Cykelns prioritering på Bryngelstorpskolan var inget Magnus Bäckmark pratade om medan Gerd Björk och eleverna antydde att de saknade cykelställ och cykelparkeringar på rätt plats. Eleverna berättade för mig att det var på gång. Jag insåg snabbt att det är nödvändigt för Bryngelstorpskolan att få ordentliga och bra placerade cykelställ. De cykelställ som finns på en asfaltsplan öster om skolbyggnaden gapar tomma och de sydväst om skolan är totalt överväxta av buskage vilket gör dem helt obrukbara (bild 19). Cyklarna parkeras runt

¹ Magnus Bäckmark, trafikplanerare, Nyköping kommun, samtal 2012-02-16

träden väster och söder om skolan (bild 20). Avsaknaden av cykelparkeringar kan leda till att cyklister inte känner sig prioriterade på skolan och därmed inte lika gärna väljer cykeln som färdmedel.

Bryngelstorp har ett trafikseparerat gång- och cykelvägnät men det är inte helt sammanhängande då det på flera ställen där gång- och cykelvägen möter bilväg saknas säkra och markerade passager. Avsaknaden av passager bryter vägnätet och gör området mindre tillgängligt för barn och unga som blir begränsade till en mindre yta på grund av osäkerheten i trafiken.

Bryngelstorp är lokaliserat i Nyköping utkant. Många som bor där har bil. En förankring av Bryngelstorps cykel- och gångvägnät till resten av Nyköping skulle öka chanserna att människor valde cykeln framför bilen.

Bild 18. Många av de inkringliggande villagatorna slutar i mindre vändzoner mot skolans område.



Bild 19. Dessa cykelställ kan idag inte användas av eleverna.

Bild 20. Idag parkerar eleverna sina cyklar i närheten av bilparkeringen.





Bild 21. Karta över den befintliga trafiksituationen vid Bryngelstorpskolan. Gula prickar visar villagatorna som används för att lämna av barnen på morgonen. Grön prick är det avsmalnade övergångsstället. Den lila markeringen visar skolans parkering och vändzonen där kaoset uppstår.

Mina egna observationer

Efter de observerande mornarna fick jag en uppfattning om problemet och det jag tidigare fått beskrivet för mig. Föräldrar parkerar på vändplatsen följer barnen upp till skolan. Vissa föräldrar stannar bara till och släpper av barnen men har då inte möjlighet att vända runt utan måste backa på grund av de bilar som står parkerade i vändzonen. Barnen släpps av på både vänster och höger sida om bilen, en del barn passerar bakom bilen när de går in på skolgården (bild 22). Många barn leker i närheten av parkeringsplatsen, där det finns både fotbollsplan och basketbollplan (bild 23). De föräldrar som släpper av sina barn går oftast ur bilen och säger hej då till dem, en del låter dem bara hoppa ur.

Några barn kommer också gående eller på cykel. De parkerar vid träden vid parkering. Ytorna kring skolan

Bild 22. Cyklister tar ibland samma väg som bilarna in på skolområdet och de måste samsas om utrymmet.



innehåller tomma cykelställ vilket gör att jag drar slutsatsen att cykelställerna inte är placerade där barnen känner det naturligt att parkera cykeln. Några barn går till skolan i grupp eller med en vuxen, några går ensamma. De som kommer ensamma kommer främst från villagatorna som ansluter till skolgårdsområdet, de passerar inte Trillingbergsvägen.

De elever som kommer med cykel parkerar väster eller söder om skolan. Många av barnen tar sig faktiskt till skolan gående eller med just cykel. De går eller cyklar tillsammans, med syskon eller med grannar. En mamma följer en grupp med barn varje morgon samtidigt som hon promenerar hunden.

Bild 23. Parkeringen med vändzon ligger i anslutning till skolgården där eleverna leker innan skolan börjar.



Samtal med föräldrar och elever under observationerna vid Bryngelstorpskolan

Jag pratar med både barn och föräldrar medan jag observerar deras morgontrafikvanor. Jag rör mig runt skolan för att se de olika vägar som personal, barnen och deras föräldrar tar till skolan (Bild 24).

Skolvägen anses av de flesta jag pratar med vara säker. Någon har flyttat och tycker att det nu var för många stora vägar att passera för att ta sig till skolan, därför är skolvägen osäker. En annan påpekar att Trillingbergsvägen är osäker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Väl på skolgården försämrats trafiksäkerheten av parkeringen med vändplanen och de skjutsande föräldrarna. Flera föräldrar kommenterar att beteendet på skolans parkering och vändplan under morgonen antagligen beror på stress.

De flesta barnen bor i Bryngelstorp och har en bilfärd på max 10 minuter till skolan. Flera av de barn och föräldrar jag pratar med har bara några minuters bilfärd till skolan. Det innebär att det inte heller skulle ta lång tid att gå till skolan.

Dagens trafiksituation bekymrar föräldrarna, det är inte någon av dem som jag pratar med som är helt nöjd med den. De anser att den fortfarande fungerar som en parkeringsplats och de gamla parkeringsmarkeringarna som finns kvar på marken är förvirrande för dem. En mamma berättar att hon både kört på andra bilar och själv blivit påkörd på parkeringen.

Bild 24. En del föräldrar följer flera barn till skolan.



Studerade exempel

Under arbetets gång, bland annat med litteraturstudiearbetet, stötte jag på kommuner och personer som arbetar mycket med barn och trafik i anslutning till skolor. Jag samtalade med några av de personerna samt studerade några förslag på förbättringar av trafikmiljöer vid skolor för att få en inblick i hur arbetet med trafiksäkerhet för barn ser ut idag. Samtalen och studierna gav mig även inspiration till de exempellösningar jag föreslagit för Bryngelstorpskolan.

Stockholm stads arbete med säkra skolvägar

Telefonsamtal med Fariba Daryani, stadsplanerare, Stockholm stad, den 3 april 2012.

Inventering 2010

Stockholms kommun gjorde under 2010 en inventering av trafiksäkerheten kring flera skolor. Skolorna klassificerades i skalan 1-3 där 1 visade på akut behov av åtgärder. De inventerade den fysiska trafiksituationen vid skolan men även hastigheter och eventuella huvudgator som passerade skolområdet. Inventeringen visade att både fysiska och beteendeförändrande åtgärder behöver vidtas.

Den tydligaste problematiken vid skolorna

Fariba Daryani var projektledare för inventeringen. Hon berättade om problematiken de fann vid de inventerade skolorna. Det främsta problemet var kaoset som uppstod i och med de skjutsande föräldrarna. De noterade även höga hastigheter vid skolorna och brist på gångbanor. Övergångsställen som inte upplevdes säkra och genomfartstrafik i skolans närområde var också problem.

Trafiksignaler och skyltning var på vissa ställen bristfälliga. Fariba Daryani påpekar att många av dagens skolor inte är byggda för en ökande biltrafiken. Hon menar att vi måste ändra våra resvanor och prova nya resesätt vilket kan gå att göra med beteendepåverkande åtgärder.

Hastigheten är det många gånger föräldrarna själva som står för. Många föräldrar kör fortare från skolan, när de lämnat av barnen, än vad de gjorde på väg dit. Det bidrar till osäkerhet i trafiken.

Argumentation för att barnen ska få gå eller cykla

Det tar lång tid att påverka föräldrar i riktningen att inte skjutsa sina barn till skolan, det var vi överens om. Det kan vara svårt att hitta argument som är tillräckligt hållbara för att försöka påverka föräldrarna. Daryani menar att det inte bara är hälsa och miljö man behöver trycka på utan även den aspekten att man vinner tid på att till exempel låta barnen gå tillsammans till skolan. Bilen är inte alltid tidssparande.

Ett exempel är vandrande skolbussar. De sparar tid på morgonen eftersom föräldrarna inte måste följa sitt/sina barn varje morgon utan kanske bara en dag i veckan beroende på hur många familjer som är med i den vandrande skolbussen. Fördelarna är många – bland annat lär sig barnen att vistas i trafiken och blir piggare.

Stockholm stad jobbar med att öka andelen gående och cyklister. Det gör de genom exempel som visar hur man kan spara tid på att lämna bilen hemma. De jämför tiden det tar för barn med olika färdssätt att ta sig till skolan och det är inte alltid bilen som är snabbast. Ibland kan bilen dock vara mest praktisk när det är mycket packning som ska med till barnens

aktiviteter och så vidare.

Ett annat argument för att inte ta bilen är att barnen blir gladare av att gå, de har lättare att koncentrera sig i skolan samt lära sig saker¹. Det gäller alltså att veta vad man prioriterar i livet? Fariba Daryani tror absolut att man kan påverka resvalet hos de vuxna.

Grundpelare

När åtgärderna för ökad trafiksäkerhet vid skolorna utförs, utgår Stockholm stad från sina egna sammanställda grundpelare:

- Barnens trafiksäkerhet är de vuxnas ansvar
- Gående och cyklister prioriteras
- Barnens perspektiv – barnen själva är delaktig (påverkar var avlämningsplatser placeras, påverkar den fysiska miljön, gestaltning (t ex markplattor) Barnperspektivet –Daryani och hennes arbetskamrater är ”experter” och bistår med kunskap
- Inga avlämningsplatser eller parkeringar intill skolan (säkerhet)
- Fysiska och beteendepåverkande åtgärder ska ske i kombination

Trafikkontoret har ett brett samarbete mellan skola, kommun, fastighetsägare och föräldraföreningen. De åtgärder för en säkrare skolväg som de tillsammans kommit fram till är bland annat hastighetsdämpande åtgärder, fungerande gång- och

cykelvägsnät, cykelparkeringar, begränsad genomfart och avlämningsplatser.

Avlämningsplatser

Föräldrarna kan lämna av sina barn vid speciella avlämningsplatser. Dessa är placerade max 10 min promenad från skolan. De reaktioner de fått på avlämningsplatserna är positiva, föräldrarna tycker att de fungerar bra. Självklart kommer det in vissa klagomål, från föräldrar som tycker det är jobbigt med avståndet till skolan. Barnen har dock inga problem att gå sträckan mellan avlämningsplatsen och skolan.

Beteendepåverkande åtgärder

I samarbete med skolan och föräldraföreningen utför Stockholm Stad beteendepåverkande åtgärder. Det är ofta aktiviteter som gynnar gående och cyklister, som till exempel bilfria veckor. Åtgärderna är olika från skola till skola och beror mycket på människorna som de arbetar tillsammans med. I dessa samarbeten står Stockholm stad för kunskapen, samordningen av olika insatser samt informerar om olika resealternativ och skolresplan till skolan och föräldraföreningar.

Projekten och samarbetena är långsiktiga strategier och det tar tid att se förändringar. I de skolor där de arbetat under en längre tid ser de idag resultat vilket gör det extra viktigt att fortsätta åtgärderna.

Säkerhet och trygghet

Visst finns det skäl att känna sig både otrygg och osäker i trafiken, menar Fariba Daryani. Bättre belysning är en trygghetsfaktor, likaså snöröjning och buskage. Osäkerhet kan vara bland annat hög hastighet och många bilar. Daryani

¹ Fariba Daryani, stadsplanerare, Stockholm stad, telefonsamtal 2012-04-03

menar att det finns skäl för reell osäkerhet, inte bara upplevd.

Många föräldrar väljer att skjutsa sina barn för att skydda dem från det otrygga och osäkra, det leder dock till osäkerhet för deras egna och andras barn vilket sätter igång den onda spiralen. Fariba Daryani har märkt att många föräldrar tänker främst på sitt egna barn, att det barnet ska ha en trygg och säker skolväg medan de glömmer hur det påverkar andra barn.

Vad tar jag med mig från samtalet med Fariba Daryani?
Problemet med kaotiska mornar utanför skolor kan och bör påverkas på flera plan. Landskapsarkitekter kan göra fysiska åtgärder för att påverka trafiken. De beteendepåverkande åtgärderna som Stockholm stad arbetar med är även de en del av förbättringen av trafikmiljöer vid skolor men inte något landskapsarkitekter i första hand arbetar med. Det behövs olika kompetenser för att effektivt kunna påverka resvalet hos föräldrar och barn, precis som en av grundpelarna för åtgärderna vid skolorna fastslår.

Det är svårt att hitta argument för att få föräldrarna att förstå att barn kan och vill gå eller cykla till skolan, om inte ensamma så i sällskap av en vuxen. Avlämningsplatser är ett alternativ där föräldrarna fortfarande kan lämna av barnen på väg till jobbet men barnen får motion och frisk luft på väg till skolan, vilket skiljer sig från att bli avlämnad precis vid skolans entré.

Fariba Daryani påpekar även att det faktiskt finns skäl att vara otrygg och osäker i trafiken. Fysiska åtgärder som belysning och rätt buskage på rätt plats är exempel på säkerhets- och trygghetsåtgärder som landskapsarkitekter kan vara med att

planera och genomföra. Det är vi vuxna som ansvarar för säkerheten.

Nynäshamns kommun

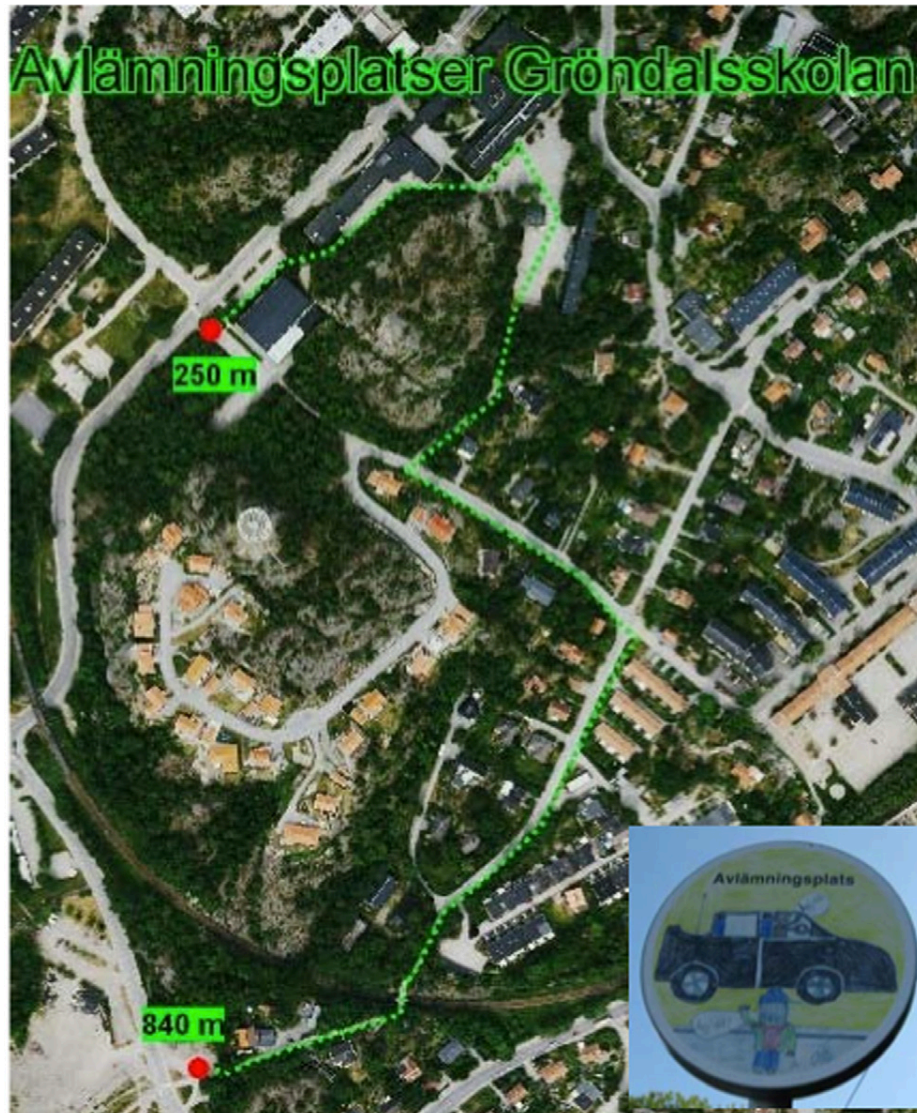
Arbetet med säkra skolvägar i Nynäshamns kommun startade med en folkhälsosatsning 2006¹. Kommunen ville främja motion hos barn och öka trafiksäkerheten i skolområdena. Under början av projektet var kommunens projektgrupp aktiva i skolorna och delaktiga på stora föräldramöten som hålls i början av höstterminen. Innan mötena utförde de trafikmätningar vid skolorna för att sedan på föräldramötena ha möjligheten att visa hur trafiken faktiskt såg ut. De kunde presentera konkreta exempel som i vissa fall visade att föräldrarna stod för 75 % av trafiken utanför en skola, en skola där det ibland upplevdes som osäkert i trafiken.

I kommunens arbete med säkra skolvägar, som inte berörde avlämningsplatser och vandrande skolbussar, utfördes trafikmätningar och elever gjorde förslag på förbättringar. Det kunde till exempel röra sig om bättre belysta platser. Förslagen sickades sedan till Trafikverket som använde elevförslagen som grund till deras åtgärder på platserna.

Kommunen väckte intresse för vandrande skolbussar och avlämningsplatser hos elever och föräldrar. Tillsammans med elevråden på skolorna undersökte de möjliga avlämningsplatser (bild 25). Ibland gjordes även undersökningarna för avlämningsplatser med hela klasser och dess lärare. Elevrådet, eleverna och lärarna fick ge förslag på lämpliga platser för av- och påstigning. Kommunens trafikingenjörer utgick sedan ifrån förslagen när de planerade

¹ Jonas Qvarfordt, miljöstrateg, Nynäshamns kommun, telefonsamtal 2012-05-02

Bild 25. Nynäshamns kommun har arbetat med avlämningsplatser vid flera av deras kommunala skolor. Eleverna var med i planeringen och påverkade var de olika avlämningsplatserna placerades. De skyltar som finns vid avlämningsplatserna var barnen med och bestämde utseende på. (Nynäshamns kommun 2011)



de nya avlämningsplatserna.

Under projektet samarbetade de med flera kommuner i Stockholmsområdet. De hade återkommande möten med Fariba Daryani på Stockholm Stad.

Avlämningsplatserna ligger på ett par hundra till 900 meters avstånd från skolorna. I Nynäshamn ligger skolorna på relativt tätt på vissa ställen vilket gör att en avlämningsplats kan användas till fler skolor.

Ingen av de avlämningsplatser som anordnades innebar någon fysisk åtgärd. Det fanns ingen budget till att bygga något. Avlämningsplatserna har anlagts på redan befintliga trafikplatser som exempelvis befintliga parkeringar vid en kyrka, ett torg och en gammal tågstation. Vid avlämningsplatserna finns det alltid möjlighet att parkera bilen en kortare stund för de föräldrar som behöver följa sina barn till skolan och lämna dem. Det kan finnas flera avlämningsplatser till en och samma skola, i det fallet har minst en av dem parkeringsmöjlighet.

Även ute på landsbygden i Nynäshamns kommun finns avlämningsplatser till skolorna. Lilla Fagerviks skola hade problem med kaotisk morgontrafik och en större väg som passerade vid skolan. Där anlades en stig i skogen mellan avlämningsplatsen och skolan, ca 500 meter. Stigen förseddes med reflexer och barnen med pannlampor.

Vid början av projektet med avlämningsplatserna delades flygblad med kartor om var de fanns ut på morgonen vid skolorna. Idag finns information om var man hittar avlämningsplatserna på kommunens hemsida samt på

de nya avlämningsplatserna.

Under projektet samarbetade de med flera kommuner i Stockholmsområdet. De hade återkommande möten med Fariba Daryani på Stockholm Stad.

Avlämningsplatserna ligger på ett par hundra till 900 meters avstånd från skolorna. I Nynäshamn ligger skolorna på relativt tätt på vissa ställen vilket gör att en avlämningsplats kan användas till fler skolor.

Ingen av de avlämningsplatser som anordnades innebar någon fysisk åtgärd. Det fanns ingen budget till att bygga något. Avlämningsplatserna har anlagts på redan befintliga trafikplatser som exempelvis befintliga parkeringar vid en kyrka, ett torg och en gammal tågstation. Vid avlämningsplatserna finns det alltid möjlighet att parkera bilen en kortare stund för de föräldrar som behöver följa sina barn till skolan och lämna dem. Det kan finnas flera avlämningsplatser till en och samma skola, i det fallet har minst en av dem parkeringsmöjlighet.

Även ute på landsbygden i Nynäshamns kommun finns avlämningsplatser till skolorna. Lilla Fagerviks skola hade problem med kaotisk morgontrafik och en större väg som passerade vid skolan. Där anlades en stig i skogen mellan avlämningsplatsen och skolan, ca 500 meter. Stigen förseddes med reflexer och barnen med pannlampor.

Vid början av projektet med avlämningsplatserna delades flygblad med kartor om var de fanns ut på morgonen vid skolorna. Idag finns information om var man hittar avlämningsplatserna på kommunens hemsida samt på

anslagstavlor inne i skolorna.

Idag finns det ingen drivande projektledare. Jonas Qvarfordt som var med och startade projektet poängterar att säkra skolvägar med fungerande vandrande skolbussar och avlämningsplatser är en färskvara. Informationen behöver alltid ut på nytt för att upprätthålla användandet av avlämningsplatserna och de vandrande skolbussarna. Kommunen har en skolskjutssamordnare som har som uppgift att följa projektet vidare. Hon arbetar tillsammans med trafikingenjörerna för att redan från början i planering och projektering föra in barnperspektivet i trafikplaneringen.

Vad tar jag med mig från samtalet med Jonas Qvarfordt?

Avståndet mellan avlämningsplatsen och skolan är i vissa fall i Nynäshamn relativt långt. En avlämningsplats kan dock användas av flera skolor. Platserna har inte krävt någon fysisk åtgärd utan tog redan hårdgjorda ytor i anspråk.

Nynäshamn har samarbetat mycket med elever och lärare för att både förändra fysiskt och beteendepåverka. Skolskjutssamordnarna och trafikplanerarna har även ett samarbete för att i ett tidigt stadium planera för en säker trafikmiljö för barnen.

Tre skolor i Stockholmsområdet

Följande tre skolor är exempel på hur fysiska förändringar kan vidtas vid skolor för att förbättra trafiksäkerheten för skolbarnen. Samtliga exempel är utredda av konsultföretaget Vectura på uppdrag av Trafikkontoret Stockholm stad och Nynäshamns kommun. Följande avsnitt om Enskedefältets skola och Skanskvarnsskolan refererar till ett projekt utfört 2010 av Vectura medan avsnittet om Svandammsskolan refererar till ett projekt utfört 2012 av Vectura.

Jag studerade dessa exempel för att se vilka fysiska åtgärder som vanligtvis vidtas för dessa problem. Jag ville veta hur yrkesverksamma trafikutredare arbetar med trafikmiljöer i anslutning till skolor och vilka tankegångar de har kring problematiken.

Enskedefältets skola

I Enskedefältets skola går drygt 500 elever från förskoleklass upp till årskurs 6. De yngre barnen börjar tidigare än de äldre på morgonen, och det är då som trafiksituationen är som rörigast. Det är främst barn i närområdet som blir skjutsade till skolan av föräldrar som är på väg till jobbet. På eftermiddagen är det ibland rörigt men inte så koncentrerat kring en viss tid. Skolans lokaler används av föreningar under eftermiddagarna vilket också bidrar till viss trafik.

Redan när utredning genomfördes hade skolan vidtagit vissa åtgärder så som parkeringar med 15-minuters tidsbegränsning och bilfria veckor inom skolans område. Skolpolis är även ute i trafiken vid skolan under morgontimmarna. Åtgärderna upplevdes ha positiva konsekvenser.

Problematiken har även en grund i osäkerheten för de som går eller cyklar till skolan. Passagerna över gator och vägar är inte tillräckligt trafiksäkra (bild 26). Gångpassagerna är inte anvisad på något sätt, varken med skyltar eller markeringar på marken. På grund av parkerade bilar kan även sikten vara skynd där barnen passerar över gatan.

Förslaget grundar sig i att göra trafikmiljön kring skolan säker och attraktiv för oskyddade trafikanter. Information i form av skyltning behövs för att visa var man får gå, parkera, köra och stanna. Tydliga skillnader mellan körbana och gångbana bör finnas, det markeras med kantsten (6 cm på de ställen där man bör kunna passera med bil och 12 cm på övriga ställen)

Bild 26. Ålandsgatan vid Enskedefältets skola har en korsande gång- och cykelbana. Bilden visar hur otydlig överfarten över Ålandsgatan är, bilisterna får ingen varning om att cyklister eller gående kan passera över gatan. Situationen påminner om Bryngelstorp.



alternativt olika markmaterial.

De gator som är osäkra att passera ur trafiksäkerhetssynpunkt har utredarna ingen fysisk lösning på för att förbättra. Istället behövs dialog med de berörda samt aktiviteter och kampanjer som till exempel bilfria veckor.

Mina tankar om förslaget

Problematiken med osäkra gångpassager i området kring skolan kan liknas med området kring Bryngelstorpskolan. Där saknas också tydliga och trafiksäkra överfarter över gator och vägar. I utredningen kring Enskedefältets skola menar trafikplanerarna att det är svårt att hitta en fysisk lösning på problemet. Dialoger och beteendepåverkande åtgärder måste kombineras med bättre information så som skyltning på platsen för gångpassagen.

Det här är ett exempel på begräsningen för vad olika trafikplanerare i det här fallet kan utföra. Det är även ett exempel på att det krävs samarbete mellan de olika professionerna för att skapa trafiksäkerhet kring skolorna.

Skanskvarnsskolan

Skanskvarnsskolan i Årsta har cirka 370 elever från förskoleklass till årskurs 6. Kommunen och föräldrarna till skolans elever önskade en utredning kring trafiken samt förslag på förbättrad trafiksäkerhet. Till skolan kommer barn på olika sätt. De cyklar, går, åker kollektivt, får skjuts av föräldrar eller färdtjänst.

Tydingevägen intill skolan används som avlämningsyta för föräldrar som skjutsar sina barn till och från skolan. Tydingegatan avslutas med en vändzon som angör till skolan.

Här parkerar och vänder föräldrar som skjutsar barnen. Även färdtjänsten kommer den här vägen till skolan och måste passera vändplatsen för att komma intill skolområdet.

Gullmarsvägen passerar längs med skolans område och har flera gångöverfarter samt farthinder i form av gupp. Många barn som går, cyklar eller åker kollektivt måste passera över den här vägen. Guppen var tidigare inte placerade så att det var kombinerade med ett övergångsställe.

En del av förslaget innebär en enkelriktning av Gullmarsvägen, som går längs med skolområdet. Enkelriktningen uppges ge positiv effekt på trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter då de bara behöver rikta uppmärksamheten åt ett håll vid passage över vägen. I och med enkelriktningen kommer inte fordon heller kunna vända på platsen, det minskar backsituationerna och ökar därmed trafiksäkerheten. Innan enkelriktningen införs måste boende, föräldrar och skola informeras eftersom förändringen bryter ett invant mönster. Efterlevnaden bör sedan kontrolleras av polis.

Förslaget föreslår även att de hastighetsdämpande gupp som finns utmed Gullmarsvägen ska flyttas till övergångsställena. De platågupp som bli kommer öka trafiksäkerheten då barnen syns bättre när de kommer upp en bit över gatunivån. Vid övergångsställena kommer vägen även smalnas av vilket innebär att bilar inte kommer kunna parkera precis intill dem vilket också ökar säkerheten för de oskyddade trafikanterna då bilarna inte skymmer dem när de ska passera över gatan.

Mina tankar om förslaget

Problematiken med vändzonen påminner om problematiken vid Bryngelstorpskolan. Ytan är användbar som parkering och av- och påstigning även om den inte är planerad för det. Att föräldrar parkerar och vänder på vändplanen orsakar osäkerhet för oskyddade trafikanter som stiger ur och i bilarna.

Enkelriktningen för med sig att barnen som oskyddade trafikanter får en aspekt mindre att vara uppmärksamma på när de passerar gatan. Trafiken kan bara komma från ett håll. Enkelriktningen kombinerat med säkrare passager över vägen i form av platågupp och avsmalnande övergångsställen tycker jag är väl anpassade för de förutsättningar som finns på platsen. Att enkelrikta en gata innebär inte heller så stora kostnader vilket ibland kan vara avgörande för om en åtgärd ska vidtas eller inte.

Det kommer fortfarande röra sig mycket bilar och transporter kring skolans område. En säkrare skolmiljö ur trafiksäkerhetssynpunkt ökar chansen att få elever att gå eller cykla till skolan, men förslaget fokuserar inget speciellt på att främja fysisk aktivitet.

Utredarna nämner också behovet av information i samband med att en fysisk förändring genomförs. Byta skyltar och ändra markeringar på marken är inte alltid så synligt på en plats där man är van att bete sig på ett visst sätt. Det är viktigt att skola, föräldrar, elever och andra involverade får information om förändringen.

Svandammsskolan, Nynäshamns kommun

Svandammsskolan ligger i Nynäshamns södra delar. Skolan

har cirka 330 elever i förskoleklass upp till årskurs 6.

Intill skolan är det rörigt under morgontimmarna när föräldrar skjutsar sina barn till skolan. I trafikutredningen framkom att de främsta problemen med trafiksituationen var att föräldrar lämnade av barnen på osäkra ställen och gjorde u-svängar för att vända. Avlämningsplatsen, som låg ca 150-200 meter från skolan och var avsedd för av- och påstigning, användes inte. Föräldrarna släppte istället av sina barn i en korsning som i utredningen benämns som överdimensionerad (bild 27).

Korttidsparkeringarna i anslutning till skolan användes flitigt då många föräldrar med yngre barn följer barnen ända fram till skolan. Personalparkeringen var belägen alldeles i anslutning till skolan (bild 28).

För att främja trafiksäkerheten föreslogs en ny cirkulationsplats som tydligt visar hur trafiksituationen bör fungera. Personalparkeringen föreslogs bli avlämningsplats då den ligger i anslutning till var föräldrarna tidigare släppt av sina barn. Personalparkeringen förflyttades i stället till den tidigare avlämningsplatsen några hundra meter söder om skolan. I utredningen poängteras att den försämring som det innebär för lärarna att inte få parkera i direkt anslutning till skolan ska kompenseras med en väl utformad parkeringsplats med belysning och bra förbindelse till arbetsplatsen.

För att även främja cykelåkandet till och från skolan planeras det för fler cykelparkeringar



Mina tankar om förslaget

Lösningarna är trafiksäkra men medför inte färre bilar vid skolan utan snarare tvärtom.

Personalen får några extra hundra meter att gå från parkeringen till arbetsplatsen (150-200 meter), motion som kanske gynnat eleverna mer? En fundering är varför man inte ställer sig mer frågande till vad som gör att dagens avlämningsplats inte fungerar så bra och istället satsar på att förbättra den för att på så sätt få bort föräldrarnas bilar från skolan samt att låta barnen promenera de få hundra metrarna till skolan. Personalens bilar vid skolan rör sig förhoppningsvis mest när barnen inte kommit fram till skolan än och när de redan är på väg hem. Stillastående bilar må vara ett tråkigt inslag på skolgården men inte farligt i sig för barnen.

Problemet med varutransporter måste finnas på fler skolor i Sverige. Att transporterarna passerar över skolgården eller måste vända för att backa är olyckligt. En lastkaj på den del av skolbyggnaden som ej vetter mot skolgården är en bra idé.

Bild 27. Den övre kartan. Karta över den befintliga situationen med en oanvänd avlämningsplats i söder och personalparkering öster om skolan. Föräldrarna utnyttjar den stora korsningen och övriga hårdgjorda ytor för att lämna av barnen vid skolan.

Bild 28. Den nedre kartan. Karta över förslaget där personalparkeringen blir en avlämningsplats i anslutning till en ny cirkulationsplats. Den befintliga avlämningsplatsen blir istället personalparkering.

Förslagen

Under arbetets gång har jag förstått att det finns flera lösningar på hur en trafiksituation i anslutning till en skola kan planeras och utformas för att bli och upplevas säker och trygg. Det är en knepig situation då mycket bygger på hur en enskild person, både barn och vuxen, upplever olika miljöer samt dennes erfarenheter och upplevelser av likande miljöer som personen tidigare vistats i.

De främsta avsikterna med förbättrade trafiksituationer vid skolor är att öka trafiksäkerheten för barnen, men även främja deras fysiska hälsa. Det ökande bilåkandet bidrar till sämre hälsa och bilen leder till trafikosäkerhet – de båda aspekterna hälsa och säkerhet går alltså hand i hand och båda går förlorade om eleverna skjutsas ända fram till skolgården.

Förslag till lösning 1 – Tydlighet skapar säkerhet

Ett sätt att skapa säkerhet är att göra dagens trafiklösning tydligare och även något otrygg. Otrygghet kan i viss mån bidra till säkerhet då man blir mer uppmärksam när man inte vet precis hur man ska uppträda i trafiken.

Förslag till lösning 2 – Gott om plats

Säkerheten och tillräckligt med utrymme för bilen är även det ett perspektiv på lösning. Det skulle innebära att bilen tillåts få så mycket plats att den inte konkurrerar om utrymme med någon annan aktivitet eller transport. Ytan bilen ges räcker till för att utforma en säker avlämningsplats.

Förslag till lösning 3 - Skolväg

En annan väg att gå är att inte tillåta bilar alls vid skolområdet. De bilar som lämnar av barnen är de som orsakar kaoset på morgonen och det är alltså själva valet av plats där barnen lämnas av som måste åtgärdas.

Tre möjliga lösningar

I samtalen med personer som arbetar med trafik och/eller skola, men även i litteraturen har jag urskilt olika vägar att gå. Många lösningar i de exempel jag studerat innebär inte särskilt stora fysiska åtgärder eller ombyggnationer. Det är positivt då det många gånger är de ekonomiska medlen som avgör vilken åtgärd som vidtas, även om jag kan tycka att det alltid borde vara barnens bästa som ska sättas i främsta rummet, i enlighet med FN:s Barnkonvention.

Många åtgärder i de exempel jag studerat rör förändringar väl på avlämningsplatsen i anslutning till skolan. Var man får köra bil och inte visas tydligt på platsen för att öka säkerheten. I samtalen med rektor Gerd Björk framgick att ökad yta och fler parkeringar var ett önskemål från skola för att lösa problemen. Ett framgångsrikt koncept från bland annat Stockholm och Nynäshamn var att arbeta med avlämningsplatser, detta visade sig även föräldrarna vid Bryngelstorp vara positiva till när jag samtalade med dem de mornar jag var vid skolan.

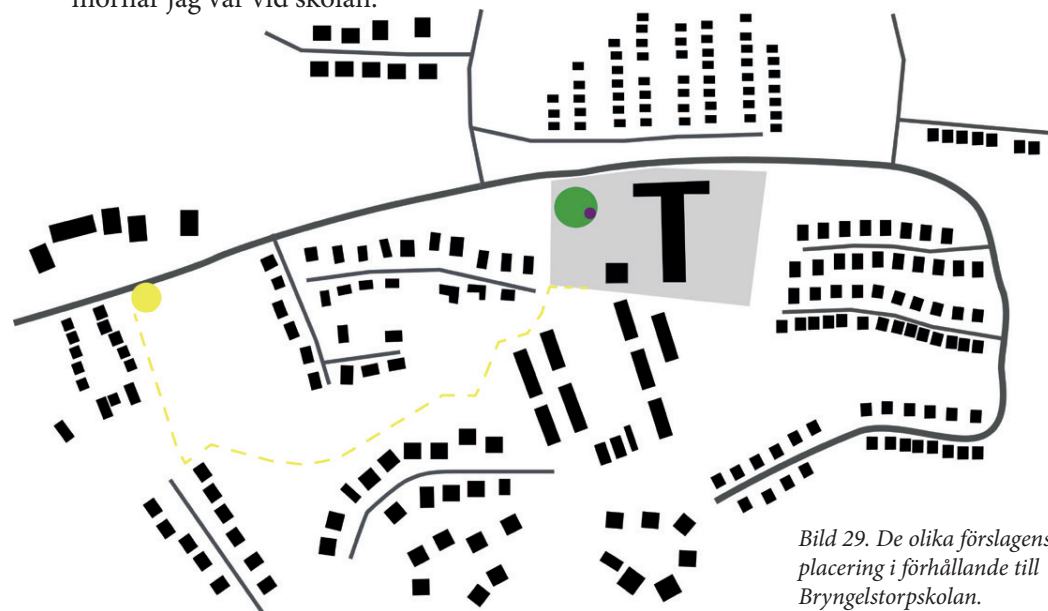


Bild 29. De olika förslagens placering i förhållande till Bryngelstorpsskolan.

Förslag 1 - tydlighet skapar säkerhet

Den trafiklösning som idag finns vid Bryngelstorpskolan går att förbättra. Idag förmedlar trafiklösningen olika signaler till bilisten och trafiken blir kaotiskt då föräldrarna väljer att följa antingen skyltarna eller markeringarna på marken. Det saknas tydlighet vilket gör situationen rörig. (Bild 33)

Den nya avlämningsfilen är en utveckling av den vändplan som idag finns vid Bryngelstorpskolans parkering, väster om skolan (bild 30). Filen är till för de föräldrar som lämnar av sina barn vid skolan utan att parkera. Dagens vändzon används olyckligt nog till parkeringsplats. Det hindrar en säker vändning av fordonen. Den nya filen kommer inte att tillåta vändningen. I filen tillåts inga parkerade bilar och det finns inte heller möjlighet att passera framförvarande bil.

Den enkelriktade körfilen anläggs i cirkelform med ett slutet centrum vilket gör att barnen måste gå av bilen på höger sida och behöver därmed inte passera bakom eller framför någon bil för att komma in på skolgården (bild 35). Hög kantsten tydliggör var bilarna får köra och inte (bild 34). Cirkelns centrum planteras med låg vegetation. Växtligheten är ytterligare en markör som tydliggör de olika ytornas funktion, att det hålls låg är viktigt för att inte skymma barnen. Planteringen blir även en utsmyckning som syns från delar av skolgården och mjukar upp uttrycket av den annars hårdgjorda parkeringen

I anslutning till avlämningsfilen finns parkeringsplatser för personal och ett fåtal korttidsparkeringar för de föräldrar som måste följa sina barn ända fram till skolbyggnaden. Parkeringen placeras närmast Trillingbergsvägen vilket gör att de fordon som står parkerade under dagen står så långt

bort från skolgården som möjligt för att inte störa barnens aktiviteter och utgöra så liten osäkerhet som möjligt för eleverna.

Villagatorna förses med fartdämpande åtgärder. Det ska vara krångligt att använda villagatorna som avlämningsplats och fokus ska ligga på avlämningsfilen vid skolan. Inga vändplaner anläggs vid villagatornas slut, en sådan åtgärd skulle ha visat att det är okej att använda underdimensionerade gator för avlämning av barnen och det är det inte eftersom det skapar trafikosäkerhet på dessa gator. Hastighetsåtgärder kan ibland upplevas som ett störande moment och då väljer föraren en annan väg. Avlämningsfilen är ett smidigt alternativ för den som bara ska lämna av sitt barn. Eftersom föräldrar många gånger skjutsar barnen på väg till jobbet för att spara tid så är ett smidigt och enkelt avlämningsförslag förmodligen att föredra.

Bild 30. Flygfotot visar delar av skolgården och det område som blir avlämningsfil och personalparkering.



Det här förslaget kräver inte så stor fysisk förändring vilket är positivt då större fysiska åtgärder ofta blir mer kostsamma. Det kan vara lättare att få igenom en förändring som inte är så ekonomiskt betungande för en kommun.

Konsekvenser av förslaget där tydlighet skapar säkerhet
Förslaget är ett ordentligt förtydligande av dagens vändzon. En avlämningsfil är som en vändplats men mer kontrollerad då det inte finns utrymme för att använda den på något annat sätt än vad den avses för. Filen höjer trafiksäkerheten då den hindrar antalet backande fordon och de barn som släpps av behöver inte passera framför eller bakom någon bil.

Detta förslag bygger på tydlighet för att bidra till både faktisk och upplevd säkerhet. Tydligheten ska undvika att otrygghet uppstår som ibland kan skapa situationer där trafikanten inte vet hur denne ska uppträda. Visas det i utformningen var bilarna får vara och inte får vara, minskar missförstånden bilister emellan och även bilister och oskyddade trafikanter emellan. Tydligheten i detta förslag görs med olika markmaterial, hög kantsten, avsmalnad körbana samt växtlighet.

Förslaget innebär att det fortfarande kommer vara mycket bilar vid skolan under morgontimmarna och barnen skyddas inte helt från trafiken. I avlämningsfilen kan det också bli kö eftersom många föräldrar kommer samtidigt. Stående bilar med motorn på, som inte heller åkt så långt för att komma till skolan, kommer att sprida avgaser i barnens miljö. Som jag tidigare nämnt är avgaser mer skadliga för barn än för vuxna och en skolgård med avgaser är inte bra. Köbildningen och de fartdämpande åtgärderna på kringliggande villagator kan ha en positiv effekt då det möjligtvis kan upplevas krånglig att

lämna av barnen. Avlämningsfilen kan även upplevas trång och långsam. Förhoppningsvis överväger vissa familjer istället att följa sina barn till och från skolan eller låta dem slå följe med några barn och gå eller cykla tillsammans. Förslaget ger annars inte upphov till någon ytterligare motion för barnen vilket skulle vara önskvärt under deras skoldag. Förslaget är istället helt tillåtande för bilen men med förhoppning om att väcka en tanke hos elever och föräldrar om att det finns en möjlighet att gå och cykla till skolan eftersom det är något besvärligt och obekvämt att lämna av barnen i avlämningsfilen.

Skolgården kommer dock vara fri från biltrafik vilket den idag hela tiden riskerar att inte vara i och med att föräldrarna struntar i trafikföreskrifterna och kör in på skolgården utan tillåtelse. Den höga kantstenen skulle förhindra det. Bilarna tar idag den plats de vill ha i anspråk när de lämnar barnen. Med det här förslaget begränsas bilens utrymme vid skolan och ger barnen en större trafiksäker skolgård att leka och umgås på.

Här ansluts Trillingsbergsvägen till avlämningsplatsen.

Denna del är parkeringsplatser för personal. Föräldrar som måste följa sina barn upp till skolbyggnaden får parkera här och sedan gå med barnen fram till skolan.

Bilar som ska in i avlämningsfilen fortsätter fram mot skolgården via detta område.

Här är avlämningsfilen där bilar inte kan passera varandra. Barnen slipper därmed att hamna i konflikt med någon bil.

Rondellen förses med växlighet för att mjuka upp platsen som under skoltiden är en del av skolgårdsområdet. Även om inte barnen leker på denna plats så är den en del av synintrycket av skolgården.

Kantstenen är hög för att bilar inte ska kunna köra över kanten och in på skolgården där eleverna leker. Hög kantsten får bilarna att hålla sig i avlämningsfilen.

Barnen kliver av på höger sida, mot skolgården. På så sätt undviks att barn passerar bakom eller framför någon bil.

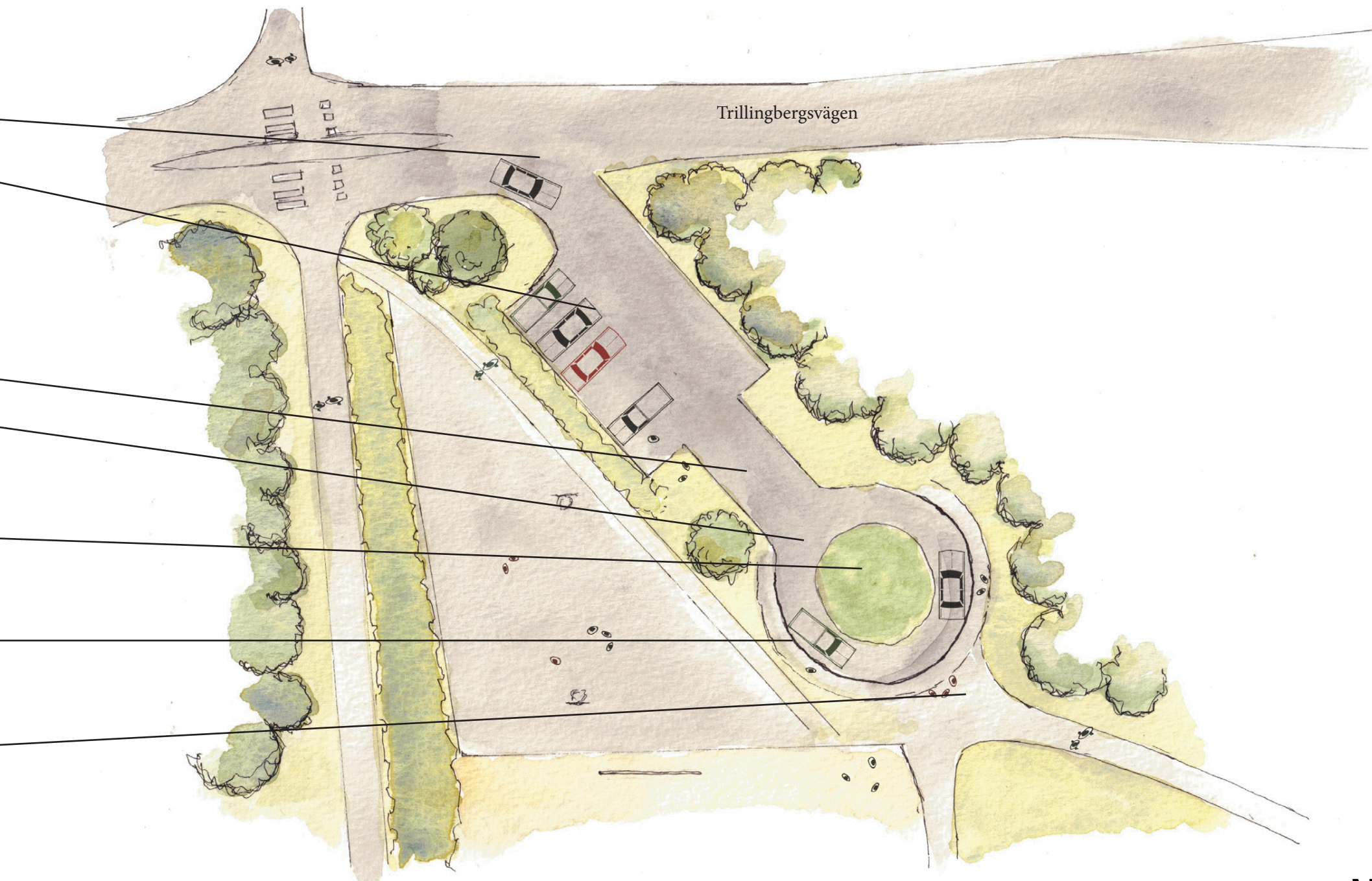


Bild 31. Principskiss över hur förslaget tydlighet skapar säkerhet kan utformas.



Bild 32, övre bilden. Parkeringen och vändplatsen som idag inte är en fungerande lösning.

Bild 33, nedre bilden. Entren till parkeringen och vändplanen. Angöring från Trillingbergsvägen.



Möjlig utveckling av förslaget som skapar säkerhet genom tydlighet

Eftersom avlämningsplatsen ligger i nära anslutning till skolan och barnen på ett säkert sätt kan kliva ur bilen ut på skolgården kanske de föräldrar som vill parkera och lämna sina barn helt framme vid skolan är nöjda med att släppa av dem i avlämningsfilen. En lärare kan möta upp och ta emot eleverna när föräldrarna lämnar av dem. Läraren skulle då kunna fungera som en skolpolis och även ha uppsikt över trafiksituationen. De kan vara svårt för föräldrarna i bilarna att överblicka trafiken helt. I ett sådant fall behövs inte några korttidsparkeringsplatser och de kan istället bytas ut mot cykelparkeringsplatser där man kan ta sig från cykelparkeringen ut på skolgården utan att korsa biltrafiken.

Cykelparkeringarna kan med fördel förses med tak för att öka känslan och tydligheten av att cykeln är prioriterad på skolan. Vid den utvecklingen kan eleverna vara delaktiga i utformningen av cykelstället; färg, form, storlek, antal med mera. Skolan saknar idag, som sagt, ordentliga cykelparkeringsplatser (bild 32).



Bild 34. Sektionsprincipskiss för avlämningsfilen. Här syns hur bilen åker fram i filen och barnet hoppar av in mot skolområdet.

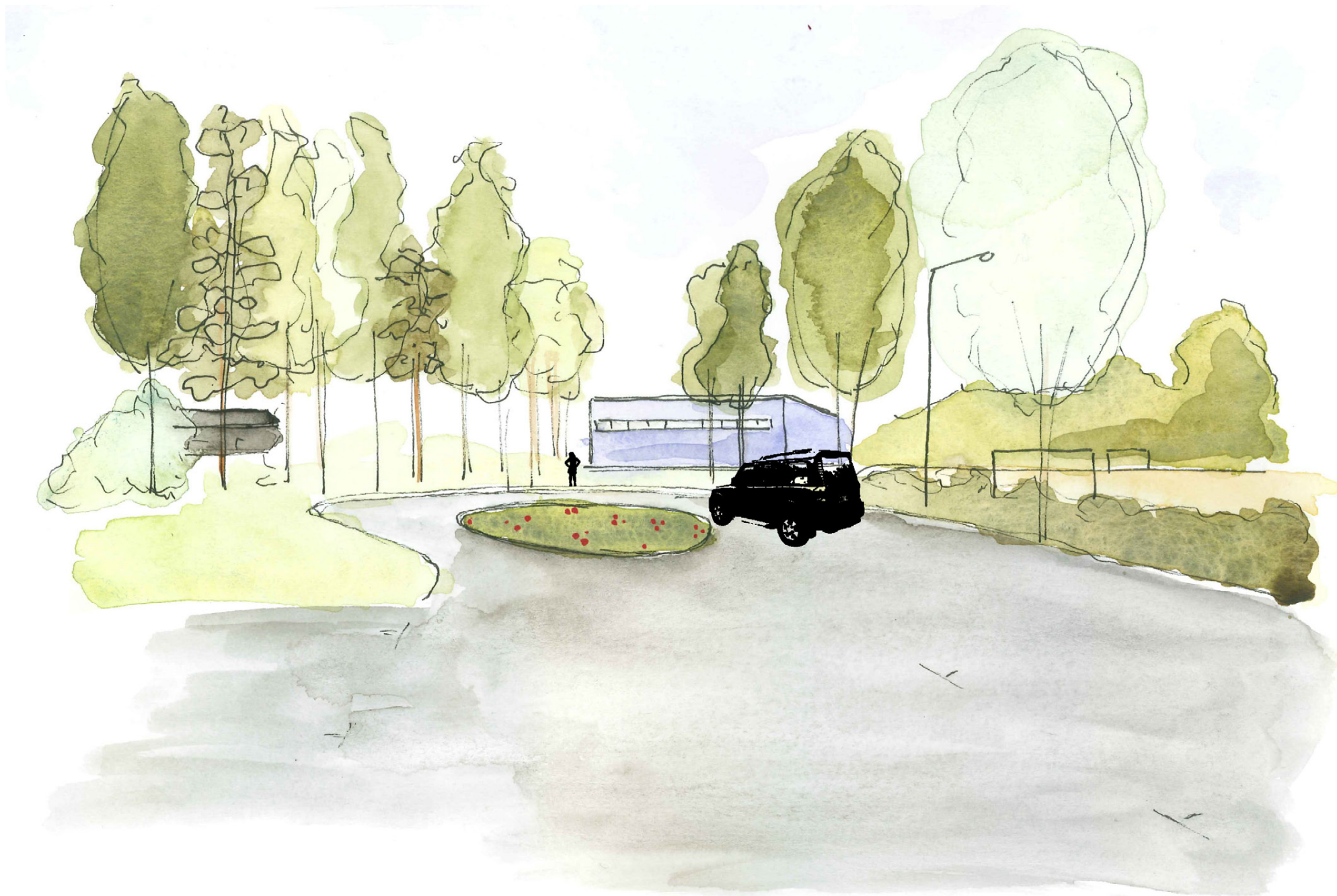


Bild 35. Principskiss för hur avlämningsfilen kan utformas.

Förslag 2 - gott om plats

I ett av mina samtal med en förälder en morgon utanför Bryngelstorpskolan nämndes en utbyggnad av parkeringen som förslag på förbättring av trafiksituationen. Rektor Gerd Björk undrade även hon om flera parkeringsplatser skulle kunna vara en lösning på problemet¹.

Dagens trafiklösning (bild 37) ger inte mycket plats för bilen och det uppstår många konflikter mellan människor och bilar. Ytan för bilen behöver bli större för att öka trafiksäkerheten. Denna lösning ger bilen gott om utrymme vilket minskar konflikten mellan bil och bil men även mellan bil och människa.

Lösningen Gott om plats skapar en ny personalparkering i anslutning till dagens trafiklösning. Den placeras väster om den befintliga och tar skolgårdsmark i anspråk (bild 36). Ytan är i ytterkant av skolgården vilket gör att de parkerade

¹ Gerd Björk, rektor, Bryngelstorpskolan, samtal 2012-02-21



Bild 36. I förslaget omvandlas baskettbollplanen till personalparkering.



Bild 37. Plan som visar de delar av skolgården som kommer göras om för att ge mer plats åt bilen och öka trafiksäkerheten.

personalbilarna stör barnen så lite som möjligt under deras raster.

Den befintliga parkeringen vid vändplatsen utvecklas till korttidsparkeringar för de föräldrar som vill parkera och följa sina barn ända fram till skolan.

Idag finns det markeringar kvar i vändzonen eftersom ytan är en tidigare parkeringsplats. De markeringarna tas bort för att förtydliga att ytan är avsedd att användas som vändzon.

Vid villagatornas slut anordnas vändplatser för att även de områdena ska fungera som avlämningsplatser och för att undvika backsituationer som bidrar till osäkerhet i trafiken. Inga farthinder placeras på villagatorna. Vid farthinder kan, som tidigare nämnts, konflikter uppstå mellan exempelvis en cyklist och en bilist när man inte vet vem som ska lämna företräde.

Konsekvenser av förslaget gott om plats

Förslaget löser trafiksäkerheten till viss del. Det uppstår ingen trängsel (bild 40) och det finns parkeringar till alla så att vändplatsen faktiskt kan användas som den var tänkt. Förslaget med en ny personalparkering innebär dock fortfarande att bilar finns i barnens närhet vilket är osäkert och otryggt både ut trafiksäkerhets-, hälso- och prioriteringssynpunkt. Förslaget sätter bilistens bästa och inte barnens bästa i främsta rummet, det strider mot FN:s barnkonvention, artikel 3 (UNICEF 2012). Tillåtandet av bilen i barnens närmiljö inkräktar på den trygghet som är viktig att barnen känner i närmiljön, detta för att kunna upptäcka den och utvecklas i den, själva och tillsammans med andra barn.

Detta förslag medför att det är säkert men framförallt enkelt för föräldrarna att fortsätta skjutsa sina barn till skolan. Ur hälsosynpunkt ställer detta förslag krav på både elever, föräldrar, skola och då främst idrottslärare att aktivera barnen under och efter skoltid. Skolgården minskar även i storlek och i och med det försvinner en basketbollplan som är en källa till fysisk aktivitet. Tidigare i arbetet har det nämnts att den dagliga motionen till och från skolan är mycket viktig för barnens välmående och deras fortsatta aktiviteter under skoldagen (läs om på sidan 26). En mindre skolgård är alltså negativt ur hälsa/fysisk aktivitets hänseende.

Bild 38. Dagens parkering räcker inte till både lärare och föräldrar.



Här ansluts Trillingsbergsvägen till skolområdet.

Elevernas basketbollplan försvinner och gör nu plats för fler bilar.

Parkeringen är för både föräldrar och skolpersonal.

Hörnet med vändzon blir kvar för de föräldrar som snabbt vill lämna av sina barn vid skolan och därmed inte behöver parkera.

Vid vändzonen kan barnen hoppa av på höger sida för att slippa konflikter med bilar som kan uppstå om barnet måste gå över parkeringsytan.

Här är elevernas fotbollsplan. Detta är en del av skolgården som inte rörs när de nya parkeringsytorna bildas.



Bild 39. Principskiss för hur förslaget gott om plats kan utformas.

Utveckling av förslaget gott om plats

Går utvecklingen åt det håll att föräldrarna själva förstår att bilåkandet har negativ inverkan på barnen kan personalparkeringen återigen användas som bollplan. Den återskapelsen är inte omöjlig men den kan tyckas onödig eftersom åtgärden måste ha blivit till för att föräldrarna ska förstå barnens behov av utrymme och att det är de som tagit det utrymmet i anspråk.

Tillsammans med detta förslag som tillåter bilen måste skola, elever och föräldrar informeras om hur trafiken skulle kunna bli bättre. Den optimala lösningen är inte att ha en skolgård med mycket bilar både morgon och eftermiddag. Detta är en lösning för att öka trafiksäkerheten medan olika aktörer sätts in för att påverka beteendet hos skola, föräldrar och elever.

Uppstår trängsel kan det vara en utväg att föräldrar väljer att anordna samåkning med fler barn i grannskapet. Fler barn i bilarna innebär färre bilar vid skolan. Fariba Darynai, Stockholm stad, beskriver samåkning som en lösning som visat sig ge positiva resultat på förekomsten av bilar vid en skola (Daryani 2006, s. 22).



Bild 40. Principskiss för en vändplats med gott om parkering för både föräldrar och personal kan utformas. Skolgårdsmark tas i anspråk.

Förslag 3 - skolväg

Målet med en ny avlämningsplats är att den ska vara funktionell och tillgänglig för alla. Trillingbergsvägen är den väg som leder genom Bryngelstorp och den väg som många tar för att komma i kontakt med resten av vägnätet i kommunen. Avlämningsplatsen placeras därför i anslutning till Trillingbergsvägen. De föräldrar jag pratade med kan tänka sig att låta sina barn gå sista biten till skolan, om den vägen är bilfri, de ställer sig positiva till en avlämningsplats och därmed en skolväg för barnen.

Platsen är tillgänglig för fordon från både västlig och östlig riktning. I anslutning till avlämningsplatsen ligger även en busshållplats där elever som reser kollektivt kan stiga av och på för att sedan gå till och från skolan. Området där avlämningsplatsen kommer placeras är idag ett grönområde som ansluter till en gång- och cykelbana som leder fram till Bryngelstorpskolan.

Avlämningsplatsen kommer att utformas som en enskild enkelriktad fil i vilken det inte finns möjlighet att parkera. Det finns inte heller någon möjlighet att passera bilen framför. I de exempel jag studerat användes hög kantsten för att markera vilken yta som är avsedd för vilken trafikant, det kommer användas även här.

Barnen har möjlighet att kliva ur bilen endast på den sida som är vänd mot gång- och cykelbanan som leder vidare mot skolan. I och med den begränsningen kommer inga barn att röra sig bakom eller framför bilar i avlämningsfilen.

Ett fåtal korttidsparkeringsplatser kommer att anläggas i anslutning till vändzonen för de föräldrar med yngre barn

som måste följas till skolan. Möjligheten att parkera vid avlämningsplatsen ökar chansen för att fler föräldrar ska använda sig av den. Nynäshamns kommun ser till exempel alltid till att det finns parkeringsplatser i anslutning till avlämningsplatsen för att på så sätt även göra dem attraktiva för just föräldrar som vill följa barnen ända fram till skolan. Vid skolan finns endast personalparkering och ingen möjlighet att stanna till och lämna av sitt/sina barn.

Från avlämningsplatsen kommer sedan en ny gång- och cykelbana ansluta till den ursprungliga som leder fram till skolan (bild 41). Gång- och cykelbanan sträcker sig från avlämningsplatsen, över grönytan och in i bostadsområdet. Grönområdet ligger öppet ut mot Trillingbergsvägen med en skogsdunge mitt på gräsytan som avskärmar gång- och cykelvägen från bilvägen. Gång- och cykelbanan är separerad från biltrafik. Den sträcka som barnen kommer att gå mellan avlämningsplatsen och skolan är cirka 700 meter. Fariba Daryani, Stockholm stad, har som mål att inga avlämningsplatsen ska vara längre än 10 minuters promenad från skolan, vilket den här alltså inte är.

Platsen är placerad söder om Trillingbergsvägen då föräldrar till yngre barn uttryckte en oro över säkerheten på Trillingbergsvägen. I och med denna placering behöver barnen inte korsa vägen.

Utmed villagatorna som idag i viss mån också används som avlämningsplatser placeras fartdämpande åtgärder. Åtgärderna kan vara i form av blomlådor eller liknande och gör det krångligare att ta sig fram med bil. Meningen är att det ska finnas endast en avlämningsplats som ska användas av alla.

Konsekvenser av en skolväg med en ny avlämningsplats

Det ska vara tydligt i den fysiska utformningen av platsen hur man tar sig fram på platsen, både som bilist och oskyddad trafikant. Tydligheten skapas av den redan nämnda höga kantstenen som avgränsar fordonens yta. De ytor som inte är avsedda för trafikanter kan med fördel förses med växtlighet för att motverka uttrycket av en kal och hårdgjord yta samt tydliggöra de stråk som är tänkta att användas.

Avlämningsplatsen kommer att anläggas på en yta som idag är ett grönområde. Att tillföra ny växlighet kan ses som en kompensation för den mark som avlämningsplatsen tar i anspråk men även ett sätt att göra platsen så diskret som möjligt då den endast kommer att användas några timmar om dagen och resten av tiden vara en del av grönområdet.

En nackdel kan vara att de barn som måste följas till skolan under en tid får stressade föräldrar då det tar ett tag att vänja sig vid nya rutiner. Det är en ny rutin att ställa om till några minuters längre promenadtid för att följa barnen till och från skolan.

Lösningen med avlämningsplatsen skyddar dock inte barnen helt från bilar och trafik. Vid avlämningsplatsen kommer det finnas bilar som kan skapa konflikter mellan dem och barnen. Vid själva skolgården kommer situationen dock vara mer trafiksäker tack vare att antalet bilar minskar där. Personalens bilar är oftast stillastående under den tiden barnen är i skolan.

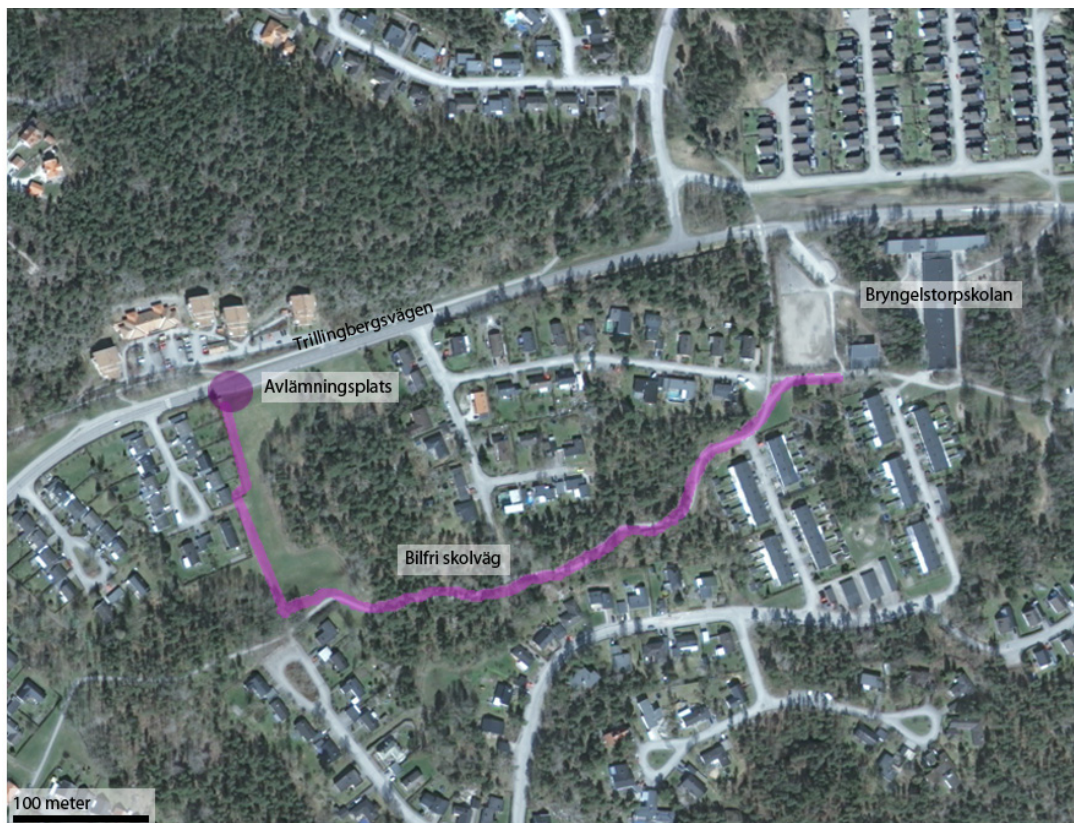
Den avlämningsplats som tidigare anlagts och inte fungerar är placerad helt i anslutning till skolan vilket gör att man går miste om den hälsofrämjande aspekten som det är att låta barnen gå sista biten till skolan. En avlämningsplats

längre bort från skolan innebär att barnen får några minuters motion innan de börjar sin skoldag. Motion förbättrar barnens koncentrationsförmåga vilket är positivt inför skoldagen. Hälsoaspekten var grunden för projektet med avlämningsplatser i Nynäshamns kommun som från start var just ett folkhälsoprojekt¹.

Eftersom avlämningsplatsen ligger placerad så att vissa antagligen kommer passera skolan på väg från hemmet till avlämningsplatsen är det möjligt att några väljer kortaste vägen från platsen till skolan, utmed Trillingbergsvägen. Vägen måste förses med trafiksäkrare övergångsställe i anslutning till avlämningsplatsen, antingen med mittrefug eller på ett platåfarthinder.

¹ Jonas Qvarfordt, miljöstrateg, Nynäshamns kommun, telefonsamtal 2012-05-02

Bild 41. Cirkeln visar var den nya avlämningplatsen kommer att placeras, intill Trillingbergsvägen. Skolvägen är cirka 700 meter lång och markeras på kartan som en rosa linje.



Här ansluts avlämningplatsen till Trillingbergsvägen. Infart till avlämningsfilen sker i ena filen och infart till korttidsparkeringarna i den andra.

Det går att följa Trillingbergsvägen till Bryngelstorpsskolan. Trottoaren upphör dock på södra sidan om Trillingbergsvägen och eleverna måste således korsa vägen två gånger.

Korttidsparkeringen är till för de föräldrar som måste följa sina barn till skolan. Vid skolan finns endast personalparkering.

I avlämningsfilen kan barnen hoppa av på höger sida och hamnar därmed inte framför eller bakom någon bil.

Kantstenen är hög för att markera var bilarna får köra och inte köra. Det ska inte gå att passera framförvarande bil i avlämningsfilen.

Här ansluter den nya gång- och cykelvägen till den redan befintliga. Denna väg är helt bilfri och tar eleverna ända fram till skolan.

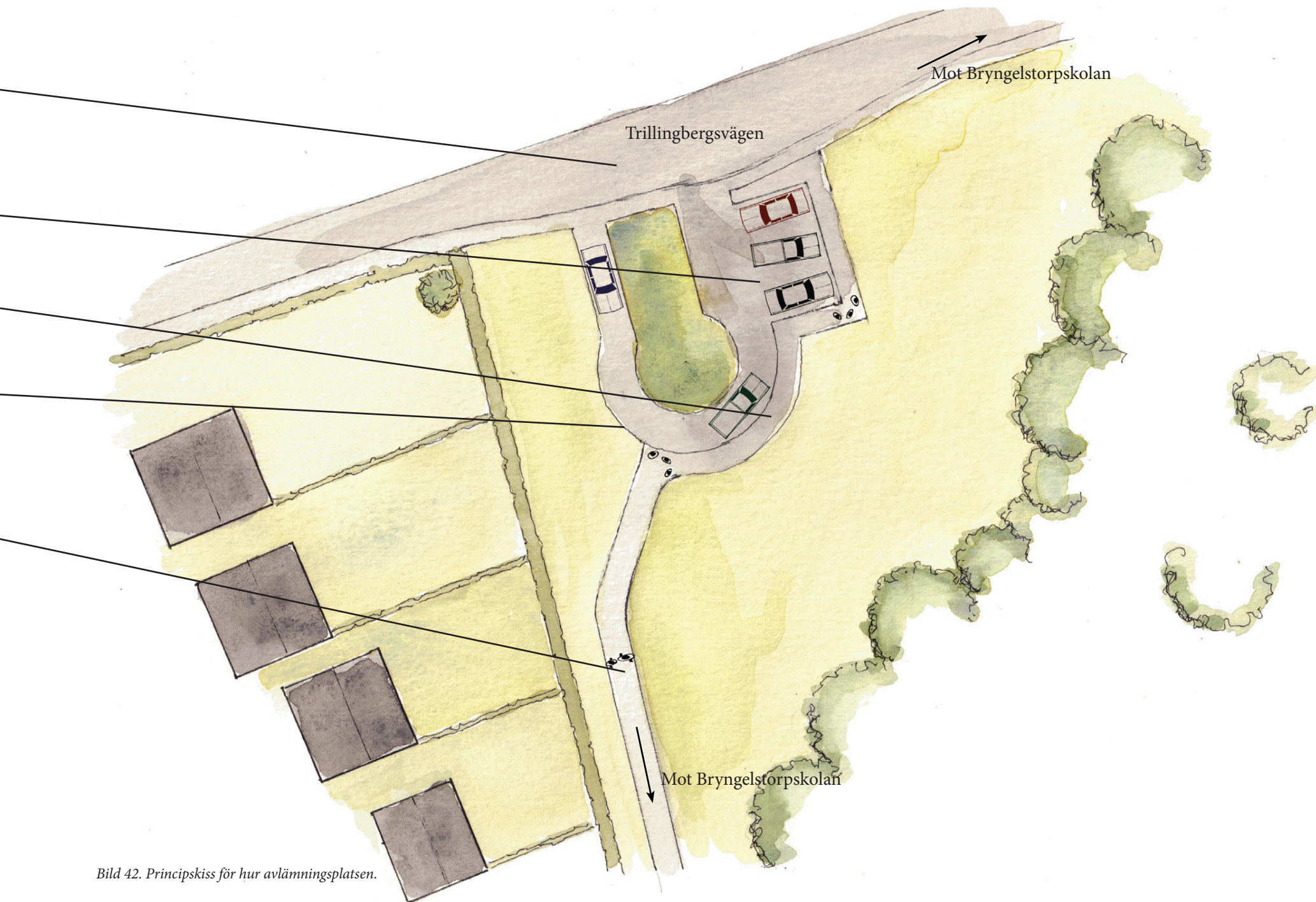


Bild 42. Principskiss för hur avlämningsplatsen.

Utveckling av förslaget gott om plats

Förslaget med en ny avlämningsplats har potential att utvecklas. Utvecklingen kan ske tillsammans med eleverna på skolan. Gång- och cykelbanan mellan avlämningsytan och skolan är ett område där barnen kan vara med och påverka utformningen av en spännande och upplevelserik skolväg. Skolvägen skulle kunna innehålla lekredskap, utsikter mot speciella blickfång, attraktiva miljöer för mamma och pappa vilket gör det enklare för barnen att argumentera för att få gå eller cykla till skolan istället för att bli skjutsad i bilen. Vägen bör förses med god belysning och sittplatser för trötta fötter eller föräldrar - hur dessa sittplatser kan komma att se ut vet säkert skolans elever.

Ytterligare en utveckling vore att även personalen får möjlighet att ta en promenad till och från arbetet. De kan säkert påverka dem och deras elever hur det är under arbetsdagen. Det exempel från Svandammsskolan i Nynäshamn som jag studerade växlade plats för föräldrarnas avlämningsplats och personalparkeringen. Där kom eleverna närmre skolan och personalen fick gå. I det förslaget ansågs det vara en försämring för personalen, jag tycker det är en förbättring. Utvecklingen har möjlighet att ske i riktningen mot en skola helt utan biltrafik.

Personal skulle kunna möta upp yngre elever vid avlämningsplatsen en speciell tid för att gemensamt gå till skolan. På så sätt sparar föräldrarna som annars hade behövt följt sina barn till skolan, tid om de bara kan lämna av barnen och barnen kan sedan gå vägen tillsammans med en lärare till skolan.



Bild 43 Den nya skolvägen går genom ett naturområde med intilliggande bebyggelse. Skolvägen är helt bilfri.



Bild 44. Principskiss för hur avlämningsplatsen kan se ut.

Hur förbättrar förslagen Bryngelstorpskolans morgontrafik?

Alla tre förslagen kräver information för att förankras hos elever, skola och föräldrar. De är exempel på fysiska åtgärder. De kan göras av mig som landskapsarkitekt eller andra utredare. Innan de träder i kraft bör de förankras hos användarna. Dessa förutsättningar stämmer överens med Fariba Daryanis¹ påståenden om att fysiska förändringar måste ske i kombination med beteendepåverkande åtgärder samt Faskungers konstaterande att kampanjer är ögonblicksinsatser som är bra för just informationstillfället men att mycket lämnas till planeraren för en god fysisk miljö (Faskunger 2008b, s. 20).

Alla tre förslagen är förbättringar av dagens situation. De bygger på koncept som skapar en helhetslösning på problemet. Jag tror att det är med en helhetslösning som morgontrafikproblemet bäst kan lösas. Problematiken sitter i mer än bara en fysiska utformningen därför måste flera förutsättningar förbättras för att uppnå en förändring i morgontrafiken vid skolorna. En fungerande trafikmiljö kräver att föräldrarna är informerade om farorna det innebär att de skjutsar sina barn men även att de är införstådda med problematiken och ser allvaret. Nedan listas några grundpelare jag uppfattat som viktiga för att lösa:

- Helhetslösning på problemet
- Inga backsituationer vilket leder till färre konflikter mellan människa och bil
- Trafiksäkerheten är viktig och skapar grunden för trygghetskänslan

¹ Fariba Daryani, stadsplanerare, Stockholm stad, telefonsamtal 2012-04-03

Aspekter som avsevärt förbättrar Bryngelstorpskolans nuvarande situation

Det förslag som bidrar i större utsträckning till bättre hälsa hos barnen och upplevelsen av skolvägen är just förslaget Skolväg. De får den lilla extra stunden på morgonen som det tar att gå från avlämningsplatsen till skolan att ladda upp inför skoldagen. Sträckan mellan avlämningsplatsen och skolan är relativt kort, cirka 700 meter. Om promenaden skulle vara lite längre skulle det vara ännu bättre för barnens hälsa, de klarar av att gå den sträckan utan problem. Det positiva med den korta sträckan är att det inte är för långt vid till exempel dåligt väder. Det går att ta sig ganska snabbt mellan avlämningsplatsen och skolan om det regnar.

Alla tre förslagen är exempel på hur en säker och fungerande trafikmiljö i anslutning till en skola kan vara utformad. Det går att påverka trafiksäkerheten, alla förslagen är trafiksäkra. Tryggheten är individuell och kan inte lika lätt och snabbt förbättras i och med en ny trafiklösning. Tryggheten växer fram om säkerheten finns. Om inga olyckor sker och barnen kan ta sig till skolan i en bilfri miljö utan konflikter mellan motorfordon och oskyddade barn ökar chansen att föräldrar och barn även upplever skolvägen som trygg.

De tre förslagen lägger mycket fokus på bilen även om många elever faktiskt redan idag går eller cyklar till skolan. Det är viktigt att se över gång- och cykelnätet i området så att de ansluter säkert till varandra vid exempelvis korsningar. Cykelställen vid skolan är något som både elever och rektor påpekat måste placeras på andra ställen. De cykelställ som finns idag utnyttjas inte. Cykelställen måste finnas där eleverna och personal vill parkera, det gör det lättare för dem att välja cykeln istället för bilen om den faktiskt känns

prioriterad på skolområdet. Cykelställ med tak som håller cyklarna torra bidrar även till att det känns lättare att ta cykeln till och från skolan.

Det är många bilburna människor som bor i Bryngelstorp idag och de har fasta vardagsrutiner som kan vara svåra att förändra. Jag tror att den lösning som rör om mest i deras morgonrutin är den som har störst chans att påverka dem att följa barnen vid fots eller cykel till skolan istället för i bilen. Förslaget med skolväg och avlämningsplats tror jag är ett sådant. Förslaget kan förverkligas genom att barnen är delaktiga i planeringen, placeringen och funktionen av avlämningsplatsen. De kan också vara med och utforma vägen mellan skolan och avlämningsplatsen, dels med funktioner och utsmyckningar men även med säkerhetsfrågor som buskage och belysning. Jag tror att det är mycket lättare att påverka föräldrarna om barnen är väl insatta i projektet och själva tycker att det är en bra lösning. Det är föräldrarna som väljer att skjutsa barnen till skolan – det är inte barnen som väljer att bli skjutsade. De elever på Bryngelstorpsskolan som jag har pratat med vill gå eller cykla till skolan. Orsaken till varför de inte gör det är oklar, men antagligen är föräldrarnas morgonvanor så inbitna att det är svårt att lyssna till vad barnet verkligen vill.

Del 4

Diskussion

Som jag nämnde i förordet har det fascinerat mig att trafiken vid skolor kan engagera så många personer och olika professioner. Flera jag mött under arbetets gång har någon relation till ämnet. Antingen som förälder, syskon, elev, lärare, professionella trafikplanerare och så vidare. Detta för tankarna till vad problemet egentligen är och vem denne är som kan lösa det? Det är en del av den frågeställning jag har haft under arbetets gång, men även hur problemet kan lösas – hur en säker och fungerande trafikmiljö i anslutning till en skola kan se ut. Nedan följer en diskussion kring frågeställningarna samt ytterligare några frågor som dykt upp i samband med mitt arbete. Frågor som det kan arbetas vidare med.

Problemet med morgontrafiken

Eftersom det är så många intressenter i ämnet så kan inte problemet vara att barnen är slöa och inte orkar gå till skolan utan måste skjutsas. Det stämmer inte eftersom de barn jag pratade med vid Bryngelstorpsskolan gärna hade gått eller cyklat själva eller med kompisar till skolan. Dessutom insåg majoriteten av de föräldrar jag pratade med att barnen hade en säker skolväg och såg egentligen inte något problem med att barnen skulle transportera sig själva till skolan. Skolvägen är för många inte heller så lång eftersom de flesta eleverna på skolan bor i Bryngelstorp. Problemet sitter någon annanstans och inte bara i Bryngelstorp utan i många av Sveriges samhällen. Antagligen sitter problemet i stressade livsvanor hos föräldrarna och en rädsla att en förändring av dem skulle ta för mycket tid och energi. Där tror jag att många andra intressenter kan komma in och hjälpa till. Att informera och utföra åtgärder gör att en förändring skulle

spara tid istället för att stjäla tid. Här kan skola, kommun, planerare och syskon hjälpas åt för att barnen ska få en skolväg till en aktivare och gladare skoldag och ett socialare liv i sitt närområde där även föräldrarna känner av den ökade trygghetskänslan.

Tillgången och beroendet av bil är ett problem. Den dåliga och röriga situationen vid skolan med trafikosäkerhet och ett mindre socialt grannskap som följd är orsakat av bilen. Bilen är dock enkel och personlig, där behöver vi inte vara sociala om vi inte vill. Den kan ta oss till platser just när det passar oss med och med det sällskapet som vi själva väljer. Bilen har starka band till alla som upplevt en eller flera fördelar med den, det gör det inte enklare att behöva välja bort den (Berg 1996, s. 38). Och i ett område som Bryngelstorp, en bit utanför staden, där kollektivtrafiken är begränsad och cykelbanorna inte perfekt kopplade till resten av staden kommer bilen säkerligen stå på uppfarterna även en lång tid framöver. Fordonstrafiken höjer stadens tempo (Berglund & Jergeby 1998, s. 37), vilket kan vara en orsak till att det är svårt och kan upplevas som tidsslöseri att stanna upp och fundera över vad som är en trygg och socialt hållbar vardag. Fysiska åtgärder är en bit på vägen i rätt riktning med trafikproblemet vid skolor. Men mycket sitter i det vardagsliv som samhället idag ger förutsättningar för. De fysiska åtgärderna är dock ett av de områden där jag som landskapsarkitekt kan vara med och förändra och förbättra.

De tre förslagen vid Bryngelstorpsskolan

De tre förslagen visar hur komplex frågan är, de är helt olika och bygger på vad olika intressenter vill ska gå dem till mötes vid planeringen av trafikmiljöer för barn och unga. Jag har dock tagit fasta på att det ska vara fysiska förändringar som

utförs. Dels för att det är en av mina frågeställningar men även för att det främst är där som jag som landskapsarkitekt kan vara med och bidra till fungerande trafikmiljö.

Två av förslagen tillåter fortfarande bilar på skolområdet både morgon och eftermiddag. Lösningarna ökar trafiksäkerheten men de kommer kräva att stora insatser sätts in för att påverka beteendet hos skola, föräldrar och elever vad gäller deras transportvanor. Trafiksäkerheten blir inte heller optimal eftersom det i åtminstone i ett fall fortfarande kommer uppstå backsituationer på skolområdet. Åtgärderna är även kostsamma, vilket alla fysiska åtgärder oftast är mer eller mindre. Då kan det vara omotiverat att lägga pengar på en åtgärd som inte påverkar beteendet hos de berörda utan enbart förbättrar trafiksäkerheten något. Jag tycker att säkerheten måste få kosta pengar men det skulle självfallet vara positivt om det går att hitta en bra lösning som enbart innebär en mindre förändring. Det kommer vara svårare att genomföra lösningar som kräver stora budgetmedel. Då är det bra om det går att kombinera beteendepåverkande åtgärder med lösningar som kräver små fysiska förändringar.

I ett förslag (Gott om plats) uppstår som sagt fortfarande backsituationer. Här är det främst den upplevda trafiksäkerheten som förbättras. Mer plats gör att föräldrarna känner sig mer trygga och mindre rädda att hamna i konflikt med andra bilar eller olyckligtvis nog barn. Jag har funderat kring vad av den situationen som uppstår vid skolan som är reell osäkerhet och vad som är upplevd. Det som är osäkert för barnen är föräldrarnas bilar. De är smutsiga och de utgör en fara för barnen rent fysiskt då de backar, svänger och kör på skolgårdsområdet. De stressade föräldrarna är uppkomsten till detta problem. Den upplevda otryggheten är föräldrarnas

tvekan om säkerheten i området och möjligen även tilltron till sina barn, att de inte skulle klara av att gå eller cykla själva till skolan. Det här verkar vara grunden till problemet i Bryngelstorp - stressade föräldrar.

Eftersom föräldrarnas syfte med bilkörningen och skjutsningen är att göra det säkert för barnen måste de föräldrar som fortsätter att skjutsa sina barn veta precis hur de ska bete sig i trafiksituationer vid skolor. Finns det inte utrymme för spontana vägval så ökar trafiksäkerheten, tydligheten måste därför vara stor på dessa platser. De enda trafikanter som blandas här är oskyddade (barn) och bilen (föräldrar) och det är de som åtgärderna måste prioritera. Förslagen Tydlighet skapar trygghet och Skolvägen ger barnen första prioritet på deras skolväg. Förslaget gott om plats gör inte det. Det är viktigt att visa föräldrarna att här har barnens bästa inte satts i främsta rummet. Det är alltid de vuxnas ansvar att barnen är säkra men i lösningen med den stora parkeringsplatsen blir det tydligt att fokus är på föräldrarnas behov och inte barnens. I det förslaget syns det tydligt, i alla fall för mig, att om föräldrarna skulle godta det förslaget så har barnen prioriterats lågt vad gäller en säker skolväg.

I och med en större parkering skulle man visa att det är okej att ta bilen. Då skulle de beteendepåverkande åtgärderna få svag genomslagskraft, de skulle bli mindre trovärdiga. Alla trafiksäkerhetsåtgärder som ger bilen ett utrymme säger ju egentligen att det är okej att använda bilen. Åtgärdernas fokus borde ligga på enbart oskyddade trafikanter för att påverka bilanvändandet och därmed kaoset vid skolorna i rätt riktning. Det måste vara omständligt att ta bilen. I samband med bilens bortprioritering bör cykelåkning och gåendet främjas. Cykelparkeringar, gärna under tak, i anslutning till

skolan kan bidra till att föräldrarna cyklar med sina barn till skolan och sedan åker därifrån kollektivt. Det förutsätter att det finns bra kollektivtrafiksanslutningar i staden. Det bästa och mest framgångsrika är enligt de kommundienstemen jag pratat med att initiativet för en förändring kommer från skolan (elever, föräldrar eller personal) själva, för då är det störst chans att det efterlevs. Ett initiativ från kommunen kan självklart också vara en bra start i en positiv kedja men kräver fler insatser, beteendepåverkande åtgärder.

Avlämningsplatsen är inte möjlig på alla skolor. Det kan finnas skolor som ligger så olämpligt till att en avlämningsplats längre bort från skolan inte är möjlig på grund av exempelvis barriärer. Då krävs det att de oskyddade trafikanterna (barnen) prioriteras vid skolområdet. Förslaget Skolvägen har stor utvecklingspotential. Exempelvis skulle skolpersonal kunna möta upp elever vid avlämningsplatsen för att sedan följa dem till skolan. Det skulle spara tid för föräldrar med yngre barn. Det är även viktigt för trygghetskänslan utmed skolvägen att barnen ser och syns. Sikt från intilliggande villor skapar social kontroll och gör att barnen uppmärksammas där de går. Detta är möjligt i Bryngelstorp. Vad som inte är möjligt är att barnen själva ser sitt mål, skolan, under färden. Därför vore ett annat område, öster om Bryngelstorpskolan, en lämpligare placering för avlämningsplatsen. Det kräver dock ett mycket större fysiskt ingrepp då berg skulle behöva sprängas bort för att skapa en yta att lämna av och hämta barnen på.

Stadsplanering och närmiljö

Bryngelstorp ligger i utkanten av Nyköping vilket gör att det är viktigt att se till att området har bra kontakt med resten av staden. Idag är många aktiviteter utspridda för

en barnfamilj och man rör sig långt bort från hemmet för både socialt liv och föreningsliv vilket i många fall innebär bilskjutsning (Abelsson & Båge 2001, s. 11). Säkra och trygga gång- och cykelvägar samt välutbyggd kollektivtrafik ökar barnens möjlighet att röra sig fritt i staden utan skjuts av föräldrarna. Detta är något som behöver ses över i Bryngelstorp då det är många barnfamiljer som bor där och antagligen följer detta mönster. Det finns säkert fler 70-talsbostadsområden i Sverige som har utvecklats eller snarare inte utvecklats på samma sätt och därför inte knyter an tillräckligt med resten av staden för att upprätthålla en fungerande kontakt mellan familjerna och deras vardagliga aktiviteter.

Jag tror att möjligheterna att röra sig utan bil i Bryngelstorp behöver ses över. Är gång- och cykelvägarna säkra och leder de mellan områden som innehåller människor och aktiviteter? Var vill man röra sig och var kan man röra sig? Sen behöver också kontakten med Nyköpings andra stadsdelar förstärkas. Är de cykelstråk som leder mellan stadsdelarna de tryggaste och närmaste? Är de attraktiva att använda för oskyddade trafikanter? Många gånger binds stadsdelen ihop med resten av Nyköping med tillbyggda gång- och cykelvägar utmed gator som är högt trafikerade, kanske skulle gång- och cykelvägar i mer skyddad miljö vara attraktivare och bidra till ökad användning av cykel istället för bil.

Det sker ett generationsskifte i Bryngelstorp. De flesta som bor där idag är unga familjer. Sedan 60-talet då området planerades och byggdes har mycket ändras. Då hade familjer kanske bara en bil per hushåll, idag har de fler. Infrastrukturen är dock den samma. Här måste dagens

trafikplanering och stadsplanering hinna ikapp gårdagens planering. Förbättrade gång och cykelvägnät, kollektivtrafiken och en sammanbunden stad är attraktivt att bo i och säkert för barnen. Vad klarar den nuvarande infrastrukturen av ur trafiksäkerhetssynpunkt om bilismen ökar mer och mer?

Det är självklart lättare att i planeringen av ett helt nytt område med bostäder, arbete och skola tillgodose behoven av att röra sig utan bil. Idag är det dock det som vi oftast gör och måste göra - anpassa gårdagens samhällsplanering till dagens livsstil. Barnen har som tidigare nämnts i arbetet god kännedom om sin närmiljö. De känner den och använder den på ett sätt som vuxna inte gör (Tallhage Lönn 2000, s. 19). Här kan barnens kunskap tas tillvara. Deras perspektiv kan ge goda planeringsförutsättningar för en fungerande infrastruktur. Anpassas inte närmiljön efter barnens behov så skadas deras sociala nätverk. Får bilen för stort utrymme så kan de inte längre ta sig på ett säkert och tryggt sätt till kamrater och aktiviteter (Tallhage Lönn 2000, s. 71).

Slutsatser och sammanfattning

Förslagen på förbättringar i trafikmiljön vid Bryngelstorpsskolan är alla bättre än dagens men endast fysiska åtgärder löser inte problemet med de kaotiska mornarna. Föräldrarna behöver påverkas i flera plan för att inte skjutsa barnen. Därför behöver beteendepåverkande åtgärder alltid tillämpas tillsammans med fysiska förändringar, precis som tjänstemännen i Nynäshamn och Stockholm arbetar. Som Farida Daryani uttryckte det så biter inte de miljöpåverkande konsekvenserna på föräldrarna, vi måste hitta andra argument för att få föräldrarna att ta cykeln eller promenadskorna och inte bilen. Dessa argument måste

träffa mitt i vardagen och helst vara tidssparande. Där kan resplanskampanjer och vandrande skolbussar vara en ingång till förändring i vardagsrutinerna. Fokus hos föräldrarna ligger på trafiksäkerhet, de kan vara förblindade av att ett övergångsställe är enda lösningen, att det är trafiksäkerhet. Men hur visar man att det inte är det? Vilka punkter trycker man på för att föräldrarna ska förstå?

För att åtgärderna ska få genomslagskraft så måste de förankras, de måste göras tillsammans med de som ska använda dem. Enbart information om en förändring, precis det som skett på Bryngelstorp, ger inte någon hållbar situation. Enkelriktad information tas inte emot på något effektivt sätt.

Landskapsarkitekten fungerar som en länk i dessa sammanhang. Vi har en vida synen över hela staden och kan se skolans område i ett större sammanhang. Detta sammanhang kan vi förmedla till trafikplanerare, polis och kampanjledare som arbetar för att främja gång- och cykeltrafik. Närmiljön är den del där vi landskapsarkitekter måste skapa miljöer som är säkra och trygga. Dessa miljöer är länken mellan hemmet och den stora världen och viktiga för barnens utveckling.

De som jobbar med fysisk planering gör gärna fysiska förändringar. Men det som har plats i skolan idag är kampanjer, alltså beteendepåverkande åtgärder som rör exempelvis trafikvett och miljö med mera. Det är i alla fall min upplevelse efter det här arbetet. De studerande exemplen rör fysisk miljö och det är där jag känner att jag som landskapsarkitekt kan vara med och påverka. Med viss pedagogik i ryggsäcken kan antagligen landskapsarkitekter även vara med och beteendepåverka.

Med tanke på all den kunskap som finns om barns hälsa och motion tycker inte jag att barns bästa har kommit i främsta rummet vad gäller dagens trafiksituation i anslutning till skolor. Alla barn måste gå i skolan, därför bör alla barn ha en säker skolväg (Abelsson & Båge 2001, s.4). De är de vuxnas ansvar att barnens bästa kommer i främsta rummet och det är vårt ansvar att skolvägen finns och är säker. Det här ska vi veta och göra för barnen - de ska inte behöva berätta det för oss i form av olycksstatistik, minskat fysiskt välmående och stressat liv. Det räcker inte med att gå i skolan, barn har också rätt att gå till skolan.

Vidare frågor och funderingar

Det är många som vill få tillgång till timmarna i skolan och påverka skolundervisning. Skolgången är obligatorisk och alla barn måste vara där. En säker miljö borde vara en självklarhet. Men får denna problematik det utrymme det borde i skolans pedagogiska verksamhet? Är det ens självklart att trafiken överhuvudtaget får en plats i skolans undervisning? Vems är ansvaret för att elever får lära sig om och i bästa fall påverka trafiksituationen, skolans eller föräldrarnas? Hur fördelar man ansvaret mellan dem? Antagligen skulle ett samarbete mellan skolan, föräldrarna, trafikplanerare och polis ge ett bra resultat för hur barn lär sig att uppföra sig i trafiken och idéer framkomma hur barnen själva vill utveckla situationen.

Friskolor förekommer i Sverige och de har ibland verksamhet i byggnader som inte är uppförda för att innehålla skolverksamhet. Det kan påverka både elevernas fysiska utemiljö men även möjligheterna att ta sig till och från skolan säkert och tryggt. Fastigheterna kanske är mindre och ytan för utevistelse kanske inte är tillräcklig för en trivsamt och aktiv skolgård? Hur hanterar planerare vilka byggnader som

är lämpliga för skolverksamhet, hur regleras detta och hur borde det regleras?

De åtgärder som görs för säkrare angöring med föräldrars bilar hotar att ta skolgårdsmark i anspråk, då krymper skolgården. Varför tas ej yta från gatan utanför skolan? Detta borde undersökas ytterligare.

Jag har även frågat mig hur barns vistelse i trafikmiljö har förändrats från förr tills idag? Leker vi mindre på gatorna idag än förr? Beror det på den upplevda eller den reella säkerheten? Hur har föräldrarnas tankegångar kring detta förändrats och vad har de påverkats av?

EFTERORD

De markeringar som fanns kvar på vändplatsen efter den tidigare parkeringen är idag så gott som borta. Markeringarna för parkeringsplatserna är istället ifyllda.

Framtiden för morgontrafiken vid skolor oroar mig så klart, men inte fullt ut. Denna timme som det max rör sig om - ibland bara 15 minuter - har jag under arbetets gång upptäckt kan engagera så många personer. Och den har verkligen engagerat mig.

Referenser

Abelsson, B. & Båge, P. (2001). *Trygga skolvägar: Goda exempel på skolvägsprojekt som får fler barn att gå och cykla säkert till skolan*. Stockholm: Svenska kommunförbundet

Berg, P. G. (1996). *Rörlighet och rotfasthet: ett humanbiologiskt perspektiv på framtidens transporter och kommunikationer*. (1. Uppl.) Malmö: Liber-Hermod.

Berglund, U. & Jergeby, U. (1998). *Stadsrum – människorum: att planera för livet mellan husen*. Stockholm: Bygghälsningsrådet

Billner, A. (2012). *Mer bilåkande på mindre bensin*. (Elektronisk). Svenska Dagbladet, 24 januari. Tillgänglig: <http://www.svd.se/naringsliv/bensinforsaljningen-minskar-kraftigt_6792817.svd> (2012-05-03)

Björkelid, P. (1985). *Barn och trafikundervisning i hem, förskola och skola: en kunskapsöversikt av forsknings- och utvecklingsarbete i Norden*. Borlänge: Trafiksäkerhetsverket

Björklid, P. mfl (1988). *Mamma, pappa, barn: en föräldrabok om barn och trafik*. 1. Uppl. (1988). Borlänge: Trafiksäkerhetsverket i samarbete med Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)

Berntsson, V. (red.) (2002). *Stadsplanera: istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. 1. Uppl. Karlskrona: Boverket.

Bäckström, K. (1997). *Ge ditt barn en säkrare skolväg: tips*

och råd om barn och trafik för jäktade föräldrar. Stockholm: Riksförbundet Hem och Skola

Daryani, F. (2006). *Säker och lekvänlig skolväg: håller våra barn på att bli en "baksätesgeneration" –Handledning till skolor*. (Elektroniskt). Tillgänglig: <http://www.nacka.se/underwebbar/Anordnare/barnomsorg_utbildning/hallbart_resande/mata_kartlagga/Documents/saker_lekvanlig_skolvag.pdf> (2012-05-22)

Faskunger, J. (2008). *Barns miljöer för fysisk aktivitet: samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://fhi.se/PageFiles/3850/R200833_barns_miljoer_for_fysisk_aktivitet_webb.pdf?epslanguage=sv> (2012-05-21)

Faskunger, J. (2008b). *Aktiv transport: på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*. (Elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.fhi.se/PageFiles/3418/R200831_aktiv_transport_0811\(1\).pdf](http://www.fhi.se/PageFiles/3418/R200831_aktiv_transport_0811(1).pdf)> (2012-05-21)

Freeman, C. & Tranter, P. (2011). *Children and their urban environment: changing worlds*. London: Earthscan

Gummesson, M. & Larsson, T. (1992). *Barn, trafiksäkerhet, miljö*. Stockholm: Allmänna förlaget

Körkortsprovet (2012). *Varningsmärken* (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.korkortsprovet.com/varningsmarken2.asp>>

NCFF. (2011). *Gå och cykla till skolan 2011! --> Om utmaningen*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.oru.se/>>

NCFF/Vara-omraden/Ga-och-cykla-till-skolan/Nationella-utmaningen/Fakta-om-utmaningen/> (2012-05-03)

Nilsson, Nic. (2002). *Barnens stad: en barnvänlig stad för barns bästa, lek och inflytande*. Stockholm: IPA – Barn rätt till lek

NTF (2004). *Barn och trafiksäkerhet: Ett gemensamt policydokument för Vägverket, NTF, Polisen och Svenska kommunförbundet*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.ntf.se/omoss/pdf/0401Barn%20trafik%20PolicydokSlutve.pdf>> (2012-02-06)

NTF Väst. (2012). *Barn och trafik: En undersökning ur ett föräldraperspektiv*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.ntf.se/vast/pdf/Barns%20transport%20till%20skolan%20120301%202.pdf>> (2012-03-08)

Nynäshamns kommun (2011). *Avlämningsplatser*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.nynashamn.se/4.c79dc5011345b6393480002929.html>> (2012-04-16)

Nyköpings kommun (2012). *Skolråd*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.nykoping.se/Grundskolor/Bryngelstorpsskolan/Om-skolan/Skolrad/>> (2012-05-04)

Regeringens proposition (2009). *Mål för framtidens resor och transporter: Prop. 2008/09:93* (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/26/05/b869ed9c.pdf>>

Samverkan för hållbart resande (2007). *Vandrande skolbuss –*

så gjorde vi! (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Trafiksakerhet-/Barn-i-trafiken_ny/For-dig-som-ar-larare/> --> ”Vandrande skolbuss - så gjorde vi!”, folder. (2012-05-03)

SCB (2011-12-14) *Barn- och familjestatistik*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____151499.aspx> (2012-02-20)

Skolan och trafiken (konferens) (1984). *Skolan och trafiken: rapport från konferensen 23-25 november 1983*. Borlänge: Trafiksäkerhetsverket/Skolöverstyrelsen

Skolfastigheter i Stockholm AB (2000). *Trafiksäkra skolgårdar*. Stockholm: Mediaprint Uddevalla AB. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.sisab.se/Global/Informationsmaterial/Trafiksakra_Skolgardar.pdf>

Sveriges kommuner och landsting (2007). *Trafik för en attraktiv stad: underlag* (Utg. 2). Stockholm: Sveriges kommuner och landsting. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast_underlag_utgava_2_webversion.pdf> (2012-05-03)

Svenska kommunförbundet (2004). *Trafik för en attraktiv stad: underlag*. (Utg. 1). Stockholm: Svenska kommunförbundet. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/PageFiles/28253/trast_trafik_for_en_alternativ_stad.pdf> (2012-04-16)

Statens folkhälsoinstitut. (2008). *Delaktighet och inflytande*

i samhället. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.fhi.se/Om-oss/Overgripande-mal-for-folkhalsa/1-Delaktighet-och-inflytande-i-samhallet/>>

Statens folkhälsoinstitut. (2009). *Barns och ungas uppväxtvillkor*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.fhi.se/Om-oss/Overgripande-mal-for-folkhalsa/3-Barns-och-ungas-uppvaxtvillkor/>>

Statens folkhälsoinstitut. (2010). *Fysisk aktivitet*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.fhi.se/Om-oss/Overgripande-mal-for-folkhalsa/9-Fysisk-aktivitet/>>

Tallhage Lönn, I. (red.) (2000). *Unga är också medborgare: om barns och ungdomars inflytande i planeringen*. 1 uppl. Karlskrona: Boverket

Thörnqvist, J. (2011). *Varje steg gör gott!* Elektronisk. Tillgänglig: <<http://www.youtube.com/watch?v=6xJTQH7te1I>> (2012-02-07)

Trafikverket 2010. *Jämför trafikslag*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-valgor-skillnad/Jamfor-transportslag/>> (2012-05-04)

Trafikverket 2011. *Attraktiva stadsrum för alla: Shared space*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6225/2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf> 2012-05-03

Trafikverket (2012-02-06). *Nationell statistik över omkomna barn*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Barn-i-trafiken/Barn-och-ungdom-vag/>

Fakta-om-barn-och-trafik/Nationell-statistik-over-omkomna-barn/ (2012-02-06)

Transportstyrelsen (2012-03-19). *STRADA – Informationssystem för olyckor och skador i trafiken*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/>> (2012-04-16)

UNICEF (2012). *Barnkonventionen: FN:s konvention om barnets rättigheter*. (Elektronisk). Tillgänglig: <<http://unicef.se/barnkonventionen>> (2012-01-31)

Wibeck, V. (2000). *Fokusgrupper: om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Lund: Studentlitteratur

Vectura (2010). *Trafiksäkerhetsåtgärder Skanskvarnsskolan samt Enskedefältets skola*. Objekt nr: 105242101. Opublicerat manuskript.

Vectura (2012). *Trafikutredning – Svandammsskolan; Nynäshamn*. Opublicerat manuskript.

Vägverket (2000). *Trafik, miljö och samhällsplanering: ger fakta och exempel på studier i närsamhället*.

Bilder

Bild 4 <http://mvt.se/motor/1.1558899-sjalvstandigare-barn-i-trygg-trafikmiljo>

Bild 5 <http://www.sn.se/nyheter/1.491179>

Bild 6 <http://www.dn.se/debatt/stockholmsdebatt/trafikplaneringen-utgick-inte-fran-barnens-behov>

Bild 7 <http://miljoforskning.formas.se/sv/Nummer/Oktober-2011/Innehall/Temaartiklar/Stad-for-barn-i-farten/>

Bild 8 <http://www.unt.se/motor/foumlraumlldrar-hindrar-barns-trafikutveckling-228636.aspx>

Bild 9 http://www.svd.se/nyheter/idagsidan/barn-och-unga/gatag-bot-mot-farlaga-bilister_3427675.svd

Bild 10 <http://ttela.se/start/regionalanyheter/1.1517421-stora-faror-i-trafiken-vid-skolor>

Bild 11 <http://www.dn.se/nyheter/sverige/fler-barn-aker-bil-till-skolan>

Bild 12 <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Vagmarken/Varningsmarken/Varning-for-barn/>

Bild 13 © Lantmäteriet, i2012/901

Bild 14 © Lantmäteriet, i2012/901

Bild 21 © Lantmäteriet, i2012/901, bearbetad av Anna Wejde

Bild 25 Nynäshamns kommun, <http://www.nynashamn.se/download/18.2858e95c1148a3116f48000347/1188217764237/Avlämningsplatser+Gröndalsskolan.pdf>

Bild 26 Vectura Consulting AB

Bild 27 © Lantmäteriet, i2012/901, bearbetad av Anna Wejde

Bild 28 © Lantmäteriet, i2012/901, bearbetad av Anna Wejde

Bild 30 © Lantmäteriet, i2012/901, bearbetad av Anna Wejde

Bild 37 © Lantmäteriet, i2012/901, bearbetad av Anna Wejde

Bild 41 © Lantmäteriet, i2012/901, bearbetad av Anna Wejde

Övriga bilder av författaren.