



Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser

– genom studier i närsamhället

Omslagsbild:
Hasse Eriksson AB

Övriga bilder
Hasse Eriksson, sid. 6

Lugnås. J&W Samhällsbyggnad, sid. 8, 15

Annette Andersson, sid. 10

Måttsundsskolan, sid. 23, 29a

Övriga bilder: Thomas Larsson

Titel: Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser - genom studier i närsamhället

Publikation: 2006:11

Utgivningsdatum: 2007-11

Utgivare: Samhälle och trafik, Vägverket

Författare: Margit Gummesson och Thomas Larsson

Layout: Jonas Gummesson

Tryck: S-M Ewert AB

ISSN:1401-9612

Innehåll

Innehåll

Innehåll	3
Förord	5
Inledning	6
Barnets bästa i främsta rummet	6
Vägverket, kommunen och skolan samverkar i BKA.....	7
Utbildning för hållbar utveckling	7
Barns delaktighet i samhälls- och trafikplanering	7
Vad är en barnkonsekvensanalys, BKA?	8
Begrepp.....	8
Syfte och genomförande	8
Innehåll och omfattning	9
Barns utemiljö	10
En säker och stimulerande utemiljö	11
Biltrafik vid skolan begränsar barnens rörelsefrihet.....	11
Gröna skolgårdar.....	11
Gå och cykla till skolan.....	12
Barnen utsätts för stora olycks- och hälsorisker i trafiken.....	12
Gå till skolan.....	12
Cykla till skolan.....	13
Studier i närsamhället	14
Elever och planerare kan lära av varandra.....	14
Arbetsformer, innehåll och färdigheter hör ihop	15
Kyrkskolan medverkar i BKA.....	16
Kyrkskolan.....	16
Värmdövägen - säkerhetsrisk för barnen	17
Kyrkskolan medverkar i BKA	17
Kartläggning av skol- och fritidsvägar	17
Bergväggarna utgör en särskild olycksrisk.....	18
Trafiksituationen runt skolan	18

Tre klasser genomförde ett temaarbete	19
Utställning och redovisning.	20
Klassernas förslag till åtgärder	22
Vägverkets förslag till åtgärder	22
Bron byggs.....	22
Barnkonsekvensanalys i Måttsund.....	23
Bebyggelse.....	23
Trafiksäkerhetsproblem.....	23
Skolan i Måttsund medverkar i BKA.....	24
Redovisning	29
Effekter och konsekvenser av en gång och cykelväg (Ur förstudien)	30
Lärarnas reflektioner	30
Fränstaskolan medverkar i BKA.....	31
Fränstaskolan	31
Bakgrund och motiv för förstudien.....	31
Samråd	32
Föräldraföreningen initierade samverkan	32
Barnen i F-2	32
Klass 3-4 kartlägger skol- och fritidsvägarna.....	34
Temavecka i klasserna 5-6.....	36
Klasserna 7-9 dokumenterade farliga platser.....	37
Föräldrarnas åsikter	37
Tänkbara åtgärder	37
Läsa mera	40

Förord

Riksdagen har beslutat att FN:s konvention om barnens rättigheter ska genomsyra samhällets alla verksamheter. Olika aktörer ska samarbeta för att skapa en miljö för barnen som ger största möjligheter till överlevnad och utveckling. Barn ska ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem t.ex. utformningen av den fysiska miljön.

Varje statlig myndighet ska ta hänsyn till konventionens grundläggande principer. Barns situation och faktorer som påverkar deras livsvillkor ska kartläggas. Principen om barnets bästa innebär att inför planering och beslut som rör barn ska prövningar av barnets bästa göras, dvs. en barnkonsekvensanalys (BKA) genomföras. Hur barnen påverkas av beslutet ska alltid utredas, redovisas och beaktas.

Strategisk plan för Vägverket 2005 – 2017 framhåller att FN:s konvention om barnets rättigheter ska tillämpas i all verksamhet. Transportsystemet ska vara utformat så att det skapar förutsättningar för barn och unga att ha ett fungerande vardagsliv och goda sociala kontakter. En förutsättning är ett bra samarbete med andra aktörer i transportsystemet och en bra dialog med olika grupper, bl. a. barn och unga.

Tillsammans med kommunernas och vägsektorns aktörer ska Vägverket utveckla nät av säkra och sammanhängande gång- och cykelstråk till viktiga målpunkter. Skolvägar och vägar till större fritidsanläggningar är prioriterade.

Syftet med denna skrift är att ge stöd vid genomförande av BKA så att barns rättigheter och behov säkerställs i vägplaneringsprocessen. Den vänder sig främst till skolpersonal samt konsulter som arbetar med BKA på uppdrag av Vägverket. Övriga målgrupper är beställare, projektledare och vägplanerare inom Vägverket samt de väghållare och tjänstemän inom kommunerna som Vägverket samarbetar med.

Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser ingår i en serie av fem skrifter. Övriga publikationer är Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalyser. (Publikation 2003:37). Barnkonsekvensanalys – försök och erfarenheter. (Publikation 2004:200). Barnen och vägplaneringen – en kunskapsöversikt. (Publikation 2005:37). Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen (Publikation 2006:11).

Skriften har tagit fram av Vägverket sektion samhällsprocesser på uppdrag av Vägverkets huvudkontor. Den har utarbetats av Margit Gummesson och Thomas Larsson.

Hans Rode
Chef Huvudkontorets utvecklingsavdelning
Vägverket



Inledning

FN:s barnkommitté rekommenderar alla konventionsstater att göra barnkonsekvensanalyser vid alla beslut som rör barn. Enligt den nationella strategin för genomförandet av barnets rättigheter bör beslutande myndigheter så långt som möjligt ha försäkrat sig om att barnets bästa har kommit med och redovisats i beslutsprocessen.

När Vägverket före planerade nybyggnads- eller ombyggnadsobjekt genomför en BKA ges goda möjligheter att inleda en samverkan med kommun och skola. Vanligtvis sker vägplanering i samarbete med kommunens planerare men även skolan kan bidra med betydelsefulla kunskaper och erfarenheter.

Detta förutsätter att samrådsformer och arbetssätt anpassas så att barnen ges möjlighet att föra fram sina åsikter och att man i planeringsarbetet tar hänsyn till deras synpunkter och förslag. Genom skolan finns många möjligheter för planerare att föra en dialog med barn och ungdomar. Där finns pedagogisk kompetens och genom skolan kan man nå föräldrarna.

I skolan kan barn och ungdomar utveckla ett intresse för planering av närsamhället så att de vill, kan och vågar påverka och förändra miljön. Ett mål för barns och ungas delaktighet och inflytande är att de ges möjlighet att uttrycka sina åsikter om frågor som rör dem t.ex. planärenden, utformningen av den yttre miljön, trafikmiljöåtgärder samt lokalisering av verksamheter. (Vägverket och Skolverket, 2000).

Barnets bästa i främsta rummet

Enligt FN:s konvention om barnets rättigheter ska barnets bästa komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barn. Barnets rörelsefrihet kan ses som ett övergripande mål för deras välfärd och livskvalitet.

Begreppet barnperspektiv tas upp i Barnkommitténs slutbetänkande Barnets bästa i främsta rummet, SOU 1997:116. Att ha ett barnperspektiv i beslutsfattandet innebär att se olika beslutsalternativ ur barnens synvinkel och att analysera vilka följder ett beslut kan få för ett barn eller för barn som grupp.

Vid åtgärder som berör barnens närmiljö är det betydelsefullt att barnen bidrar med sina kunskaper dvs. utifrån sina egna perspektiv. Begreppet barns perspektiv kan då innebära att även barnen beskriver hur de uppfattar sina skol- och fritidsvägar, lekmiljöer etc. Att se från ett barnperspektiv är att sätta barnens behov i främsta rummet och att verka för barns bästa. Att se från barnens perspektiv innebär att fånga ett perspektiv som är barnens. Barns perspektiv innebär att barnen själva har lämnat sitt bidrag (Halldén, 2001).

Vägverket, kommunen och skolan samverkar i BKA

Till förutsättningarna för att förbättra vägtransportsystemet för barn hör att barnens kunskaper och erfarenheter tas tillvara. Den information som barn ger kompletterar beslutsunderlaget.

Vid alla beslut som rör barn ska man beakta barns rörelsefrihet, miljö, hälsa och säkerhet. Barn ska ha möjlighet att påverka beslut som gäller deras närmiljö.

Skolan är en viktig samarbetspartner för Vägverket och kommunen när det gäller samråd. Skolan har delansvar för skolvägarna och miljön runt skolan. Enligt Vägverkets regleringsbrev ska andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet öka (Näringsdepartementet, 2007).

Genom samråd inom BKA kan man väcka ett intresse hos barn och unga för planeringen av närsamhället. I skolan når man alla skolbarn och deras föräldrar. Skolans mål ger stöd för studier i närsamhället och ett undersökande arbetssätt.

Utbildning för hållbar utveckling

Kommittén för utbildning för hållbar utveckling, (SOU 2004:104) beskriver begreppet hållbar utveckling. Enligt kommittén är arbetsformer som kännetecknas av en hög elevaktivitet och demokratiska förhållningssätt viktiga att tillämpa. Det verklighetsbaserade lärandet har nära och täta kontakter med natur och samhälle. Det är angeläget att lärandet inriktas mot problemlösning samt stimulerar till kritiskt tänkande och handlingsberedskap. Utbildningens process och produkt är båda viktiga.

I transportpolitiska mål beskrivs hur transportpolitiken ska utformas så att förutsättningar skapas för en utveckling mot en långsiktigt hållbar transportförsörjning. En hållbar utveckling inom transportpolitiken definieras som ett ekonomisk, ekologisk, socialt och kulturellt hållbart transportsystem (prop. 2005/06:160).

Enligt Vägverket måste arbetet för att utveckla ett hållbart och miljövänligt vägtransportsystem bygga på en dialog mellan myndigheter och medborgare. Vid olika slag av vägförbättringar behövs en dialog mellan barn och vuxna, pedagoger och planerare, politiker och allmänhet i boendeområdena.

Vägverket ser det som angeläget att alla barn och unga inom förskola och skola ges möjlighet att genom studier i närsamhället delta i utbildning för en hållbar utveckling.

Barns delaktighet i samhälls- och trafikplanering

Barns och ungas inflytande och delaktighet är en viktig del av arbetet med att införa ett barnperspektiv i verksamheten. Oavsett uppgift och verksamhet har statliga myndigheter en viktig roll i arbetet med att realisera barns och ungas rätt att komma till tals i frågor som rör dem.

De övergripande samhällsmålen ger stöd för att barns och ungdomars delaktighet i samhälls- och trafikplaneringen ska utvecklas. Enligt den nationella strategin för hållbar utveckling är en central utgångspunkt i att skapa ett hållbart samhälle att ge barn möjlighet att delta som fullvärdiga medborgare i samhället. Det är viktigt att förbättra förutsättningarna för utveckling av barns och ungas kompetens samt att ge dem möjligheter att få inflytande över frågor som rör dem (Skr 2005/06:126).

Genom att kartlägga problem i trafikmiljön och utarbeta förslag till förbättringar med särskild inriktning på trafikfarliga ställen lär sig eleverna se och reflektera över den byggda miljön. De utvecklar på så sätt en miljömedvetenhet. De utvecklar förmåga att ta initiativ och ta ansvar. Detta är viktiga förutsättningar för att nå ett lärande för en hållbar utveckling av vårt samhälle.



Vad är en barnkonsekvensanalys, BKA?

Begrepp

BKA är en metod för att på ett systematiskt sätt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och att pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn.

Syfte och genomförande

Syftet med BKA är att få ett allsidigt beslutsunderlag. Genom att integrera BKA-arbetet i planeringen säkras att hänsyn tas till barns behov vid t.ex. ett vägprojekt.

BKA ska användas i all planering och projektering av väg- och trafiklösningar som berör barn. Den ska bidra till att finna anpassade lösningar för barn och utformas så att en hållbar utveckling främjas. Arbetet ska förankras hos allmänhet och samhälle, där även barn innefattas. Arbetet med barnkonsekvensanalyser inom vägsektorn har olika inriktning i olika planeringsskedena. Behovet av BKA bedöms efter om det är barns miljöer som berörs och om påverkan kan antas få effekter av betydelse.

Arbetet med BKA för ett vägprojekt:

1. inleds i regel i samband med förstudie för projektet,
2. bidrar till att identifiera och jämföra alternativ i en vägutredning,
3. bidrar till att barnanpassa den valda lösningen, minska negativa konsekvenser och öka de positiva konsekvenserna för barn,
4. ger dokumentation, kunskaper som beaktas vid beslut och i bygghandling och byggande med bl.a. uppföljning av effekter och konsekvenser när så behövs.

Det finns flera alternativ för genomförande, redovisning och resultat av BKA. Den kan integreras där det är tillämpligt i den ordinarie förstudien, vägutredningen etc. Ett annat sätt är att redovisa den som en särskild del eller i en bilaga. Vid beskrivning och redovisning av analysen ska det framgå hur man följt Vägverkets modell för barnkonsekvensanalys.

Innehåll och omfattning

Vid genomförande av BKA måste man ta reda på hur projektet kan påverka barnen. Med ”barns miljöer” avses platser där barn vanligtvis vistas. Man måste i ett tidigt skede i planerings- eller beslutsprocessen fråga sig om beslutet eller åtgärden kommer att få direkta och påtagliga konsekvenser för barn. Varför åtgärden bedöms få eller inte få konsekvenser för barn ska alltid motiveras.

För att kunna belysa och analysera dessa frågeställningar behöver ofta kontakter och samverkan med fackkompetenser inom kommunen ske. Möjligheter att samverka med elever, lärare och föräldrar bör tas till vara. Särskilt viktigt är att beakta barnens säkerhet under tiden då åtgärder genomförs i vägmiljön. Vägverket har utarbetat en modell för barnkonsekvensanalys vid vägplanering med följande arbetsgång: Kartläggning, beskrivning, analys, prövning och utvärdering.

Modell för en barnkonsekvensanalys

Vägledning

Vägledning ges genom barnkonventionens grundprinciper 2, 3, 6, 12 och 24 samt andra för barnkonsekvensanalysens aktuella artiklar i barnkonventionen.

Utgångspunkter

Transportpolitiska mål
Övergripande samhällsmål
Lagstiftning
Vägverkets styrdokument

Frågor som bör analyseras vid aktuellt förslag/beslut

- ♦ Hur påverkar förslaget barnen?
- ♦ Vilka barn berörs av förslaget?
- ♦ Hur rör sig barnen i området?
- ♦ Vilka problem finns i området?
- ♦ Vilka intressekonflikter finns?
- ♦ Hur påverkar eller påverkas förslaget av andra faktorer?
- ♦ Hur har barnen inhämtat kunskap om förslaget?
- ♦ Vilka synpunkter har de berörda barnen?
- ♦ Hur upplever barn, föräldrar m.fl. situationen?
- ♦ Vilken hänsyn har tagits till de berörda barnens synpunkter?
- ♦ Vilka kompensering åtgärder behöver vidtas?
- ♦ Vilka kostnader kan förslaget medföra och för vem?

Kunskap

Vägtransportsystemets påverkan på barn
Olycksrisker
Hälsorisker
Minskad rörelsefrihet
Utemiljöns betydelse för barns utveckling och lärande
Åtgärder i vägtransportsystemet
Metoder för barns inflytande
Intressekonflikter

Typ av analys och arbetsprocesser

1. Kartläggning
2. Beskrivning
3. Analys av konsekvenser
4. Prövning av åtgärder och redovisning
5. Utvärdering



Barns utemiljö

Lokalsamhället är en viktig arena för alla boende. Det betyder mest för dem som har minst mobilitet exempelvis barn. Det är också de som har mest fördel av en god närmiljö.

Barnen tillbringar största delen av sin tid där de bor. Vuxna kan i större utsträckning få omväxling genom arbete och fritid utanför närsamhället. Utformningen av bostadsområdet är av stor betydelse för barns kontakter med kamrater och vuxna utanför familjen. För barnen ger närmiljön möjligheter för upplevelser, aktiviteter och erfarenheter.

Kunskapen om betydelsen av lek och utforskande är omfattande. Man vet att sådana aktiviteter har en grundläggande betydelse för barns och ungas sociala, kulturella och fysiska utveckling.

Tätorten är de flesta barns hembygd. Gator och torg, busshållplatser och butiker, parker och simhallar har gett dem deras första erfarenheter av trafik, människors liv och arbete i samhället.

Gator, parker, vägar och grönområden har stor betydelse för det sociala livet. Den yttre miljön kring bostäder, skolor fritids- och föreningsgårdar är viktig. Under barndomsåren går mycken tid åt att utforska och erövra den fysiska verkligheten. I bostadsområdet skaffar sig barnen sin identitet.

För barn är en trygg närmiljö både en resurs och en rättighet. Det gäller hemmet, skolan och platser där barnen är på sin fritid, det vill säga både privata och offentliga rum. Ju yngre barnen är desto snävare är också deras aktionsradie, och desto viktigare blir den omedelbara närmiljön runt hemmet och förskolan eller skolan.

Utemiljön kring skolan är betydelsefull för skolbarnens utveckling och lärande. Här kan barnen få möjlighet till lekar och utforskande aktiviteter. Lek och samvaro med jämnåriga ger barn och unga livserfarenhet som de inte kan tillägna sig på annat sätt. Förutom att leken i sig innebär livsviktigt lärande, är den också en nödvändig betingelse för teoretiskt lärande.

Numera har skolgården fått ökad betydelse i och med att förskoleklasserna och fritidshemmet integrerats i skolan. En trygg och säker utomhusmiljö med möjligheter till fysisk aktivitet och samvaro bidrar till elevernas utveckling, lärande och hälsa.

En säker och stimulerande utemiljö

Närmiljön är viktig för hälsan. En förskola med en utemiljö som stimulerar till fysisk aktivitet, intellektuell och social utveckling är särskilt viktig för de mindre barnen.

Utemiljön betraktas numera också som en arbetsmiljö. En undersökning bland skolledare visade att 97 procent av dem ansåg att skolgården hade stor betydelse för eleverna framför allt som lekmiljö. Den fungerar som en social mötesplats, viktig för hälsa och välbefinnande och är en plats som man kan röra sig på. Nästan var fjärde skolledare ansåg att skolgården var en resurs i undervisningen (Björklid, 2005).

Både lärare och elever från och med förskoleklass omfattas av arbetsmiljölagen (AML) Däremot omfattas inte barn på förskola och fritidshem. Motiven är bland annat att eleverna ska ha möjlighet att påverka och ta ansvar för sin egen arbetsmiljö genom att engageras i arbetsmiljöfrågor. Ett annat viktigt skäl är att ta tillvara den resurs som elevernas kunskap och medverkan utgör (prop. 1989/90:61).

Enligt arbetsmiljölagen ska alla skolor ha en handlingsplan för arbetsmiljöarbetet på skolan. En årlig kontroll ska garantera att planen följs. Både skollagen och arbetsmiljölagen betonar hur viktig den gemensamma miljön är liksom demokratiska arbetsformer.

Biltrafik vid skolan begränsar barnens rörelsefrihet

Utemiljön omkring skolan är inte alltid den bästa. Området runt de flesta skolor har inte planerats med tanke på personalens parkeringsbehov eller för att föräldrar ska säkert kunna lämna och hämta sina barn vid skolan med bil. Runt skolan och på vägen till och från skolan utsätts barnen för stora olycksrisker om de blandas med biltrafiken.

Många skolgårdar är kala, blåsiga och otrivsamma. Skolgårdar planeras sällan med hänsyn till barnens egna önskemål och uppfattningar. Den starkt ökande biltrafiken har inkräktat på barnens möjligheter att röra sig fritt. Det gäller även för de flesta skolgårdar. Kraftfulla åtgärder krävs för att skolgården åter ska bli en plats där barnen kan leka och få utlopp för sitt

rörelsebehov utan att riskera att bli överkörda av en bil eller buss.

Trots att det genomförts en hastighetsbegränsning till 30/tim utanför skolor anser varken föräldrar eller barn att detta räcker. Biltrafikanterna håller inte alltid fartgränsen. Vid många skolor används delar av skolgården till av- och påstigningsplats för barn som skjutsas av föräldrar. En del av skolgården är ofta avsatt till parkeringsplats för personalen. Skolgården blir därigenom mindre och på en del skolor ökar elevantalet.

På en del skolor har personalen och barnen i samarbete med föräldrarna och kommunansvariga kartlagt skolområdet och skolans närmaste omgivning och föreslagit åtgärder för att få en säkrare trafikmiljö. Detta har lett till att man ordnat egen infart för de gående och cyklande barnen. Vid den andra finns en väg för bilar med vändplats och en parkeringsplats lite längre bort. Ingången till skolan är skyddad av räcke eller grind.

Gröna skolgårdar

I många kommuner pågår inventeringar av skolgårdar. Husie stadsdel vill genomföra en förbättrad miljöanpassning av de äldre skolgårdarna. Alla skolgårdar ska ses över under treårsperiod. Grundtanken med denna satsning är att få funktionella och stimulerande skolgårdar som kan användas i det miljöpedagogiska arbetet. Skolgården bör vara en attraktiv plats där skolans elever och personal i olika ”gröna rum” kan finna en stunds ro och stimulans för att klara sina dagliga uppgifter. Skolgården bör vara en inspirationskälla för det pedagogiska arbetet och visa på såväl ekologiska samband som estetiska värden. Planeringen av skolgårdarnas utformning ska göras i nära samarbete med skolans elever, lärare och övrig personal samt Hem och Skola. Källa: Husie stadsdelsförvaltning.

I Lunds kommun pågår ett samarbete mellan barn- och skolförvaltningarna, utbildningsförvaltningen, tekniska förvaltningen samt Lundafastigheter. I ett gemensamt måldokument står att läsa att skolgården ska vara elevernas frirum, en pedagogisk resurs och tillgång för stadsdelen. Den ska vara en säker och hälsosam plats som visar att skolan tar sitt ansvar för utemiljön och gynnar den biologiska mångfalden.

Kommunstyrelsen har beslutat att målen ska arbetas in i de olika nämndernas och förvaltningarnas verksamheter vad gäller skol- och förskoleplanering, skolgårdsskötsel, lokalförsörjningsprogram och grönsstrukturplaner. Fler kommuner har engagerat sig i att lösa problemen på liknande sätt. Källa: Movium rapport 3:2006. Skapande uterum.



Gå och cykla till skolan

Undersökningar visar att där skolvägarna åtgärdas genom att gång- och cykelvägar byggs och korsningar görs säkra ökar andelen barn som går och cyklar till skolan. Barn har stort behov av ett säkert gång- och cykelvägnät, eftersom de minst två gånger per skoldag ska ta sig till och från skolan.

Barnen utsätts för stora olycks- och hälsorisker i trafiken

Under senare år har biltrafiken ökat så kraftigt att många barn inte kan gå eller cykla säkert till skola och fritidsverksamheter även om avståndet skulle tillåta det. Många föräldrar är oroliga för riskerna i trafiken och väljer istället att skjutsa barnen. Bristen på gång- och cykelvägar och sammanhängande stråk utgör en fara för barn som gående och cyklister.

De flesta olyckor för barn inträffar när de korsar gatan. Andra olycksdrabbade platser är kring parkerade bilar och ställen där sikten är skymd. Där man blandar cykel- och biltrafik utsätts cyklisterna för hälsorisker genom avgaser och buller.

Ett sammanhängande, säkert och estetiskt tilltalande gång- och cykelnät är viktigt för att skolvägen ska kännas attraktiv. Där barn måste gå i körbanan bör den vara hastighetssäkrad till 30 km/tim. Korsningar ska vara planskilda eller hastighetssäkrade till 30 km/tim för att man ska kunna anta att skolvägen är säker.

Gå till skolan

För att barnen ska kunna gå till skolan kan inte avståndet vara för stort. Det är viktigt att barnen inte behöver gå omvägar på grund av trafikerade gator eller järnvägar. Framkomligheten påverkas av gång- och cykelvägar- nas skötsel och underhåll. Under vinterperioden är det viktigt att snöröjning och halkbekämpning genomförs. Sommartid behöver löst grus m.m. tas bort.

Föräldrar och barn kan kartlägga skolvägen

I början av läsåret är det vanligt att de yngre skolbarnen med hjälp av föräldrarna kartlägger sin skolväg. Skolvägen är ett viktigt område för skolan, föräldrarna och närsamhället att samverka kring. Barn och föräldrar känner bäst till skolvägarna. Pedagogerna kan organi-

sera och handleda studierna. De kan söka kontakt med kommunens trafikplanerare och inleda ett samarbete. Barnen och föräldrarna kan tillsammans rita in skolvägarna på en karta. De markerar farliga och trevliga platser efter lärarens anvisningar.

Ytterligare ett sätt är att barn och föräldrar med hjälp av kartan över området markerar och fyller i de farliga ställena under en gemensam promenad på skolvägen. Då kan föräldrar och barn samtidigt uppmärksamma händelser utefter skolvägen. De yngre barnen är beroende av den konkreta situationen. Det är lättare att beskriva den farliga platsen på ort och ställe. Det är inte säkert att alla föräldrar känner till de risker som barn utsätts för när de går eller cyklar till skolan.

En väggharta ger översikt

Barnens kartbilder kan med hjälp av föräldrarna föras över till en för klassen gemensam stor väggharta. På en del skolor har utformningen av väggharta och sammanställningen av trevliga och farliga ställen skett med hjälp av personalen inom fritidsverksamheten. En karta över skolområdet kan beställas från kommundirektörens kontor.

Föräldramöte

Barn med samma skolväg och föräldrar kan diskutera, och föreslå trafiksäkerhetsåtgärder på föräldramötet. På så sätt blir kartläggningen inte bara en aktivitet där barnen medverkar. Den kan också ge till resultat en bättre och säkrare skolväg.

Cykla till skolan

För barnen har cykeln särskilt stor betydelse. När de cyklar tränar de balans, koordination, uppmärksamhet och bedömningsförmåga. Friheten och självförtroendet ökar när barnen själva kan cykla till olika aktiviteter.

Cyklende barn har behov av en säker cykelmiljö där de känner sig trygga och där föräldrarna vågar låta dem själva ta sig till skola, kamrater, lek- och grönområden, fritidsaktiviteter m.m. Därför behövs det fler och bättre cykelvägar och sammanhängande cykelstråk.

Barn som cyklister är särskilt känsliga för dåligt vägunderhåll, ojämnheter och håligheter i vägbanan, löst grus och luftdrag från förbipasserande motorfordon, i synnerhet från stora lastbilar. Cyklende barn behöver ett jämnt underlag utan höga trottoarkanter.

Cykelvägen bör vara försedd med god belysning som bör vara utformad så att också delar av omgivningen blir belyst.

Cykelstråk upplevs också säkrare om inte träd och buskar växer intill cykelvägen. Sikten bör inte skymmas av snöhögar. Vid snöröjning och sandning kan man prioritera ytor för gång- och cykeltrafik och se till att snövallar inte blir liggande där.

Korsa gator och vägar

Ofta finns barriäreffekter i barns omedelbara närhet genom att t.ex. bilparkeringar och trafikerade gator finns i nära anslutning till bostäder och lekplatser. Barntrafikolyckor sker framförallt i korsningar. Barn måste ofta vänta när de ska korsa gatan på grund av trafiken.

Barriäreffekten uteblir om det finns planskilda korsningar och minskar om det finns hastighetssäkrade övergångsställen. Dessa passager bör ligga relativt tätt. Om det är långa omvägar vid en planskild korsning tar många barn den genaste vägen och utsätter sig för dåliga risker i trafiken (Prop. 2003/04:160).

Cykeln ett tema på föräldramötet

Barns cykelsäkerhet är en angelägen fråga på föräldramötet. Där kan skolan ge föräldrarna fakta och information om betydelsen av säkra och trygga cykelvägar och om barns förutsättningar att klara trafiken. På föräldramötet kan man också tala om vikten av att barnen har en säker cykel, cykelhjälm m.m.

Det är barn som bäst vet när deras cykelvägar behöver åtgärdas. När barnen klagat på brister i underhållet av cykelvägar kan föräldrar kontakta kommunen.

Frågor kring cykeln och cykling är aktuella vid många tillfällen. Föräldrar behöver kontrollera att cyklarna är i gott skick inför cykelsäsongen. På många föräldramöten diskuteras vad man särskilt bör tänka på t.ex. vid cykelutflykter när många cyklar tillsammans och hur en säker cykel ska vara utrustad. Att alla har hjälm är en självklarhet.



Studier i närsamhället

I många skolor arbetar lärare och elever med att utveckla arbetsformer där de på olika sätt undersöker, kartlägger och dokumenterar sitt närsamhälle. Skolan tar kontakt med kommunens planerare och man inleder ett samarbete. När Vägverket genomför barnkonsekvensanalyser i syfte att även inhämta barnens synpunkter tar Vägverkets planerare initiativ till samverkan med skolan för att kunna föra in barnens synpunkter i barnkonsekvensanalysen.

Barnen har erfarenheter om skol- och fritidsvägarna, skolskjutsresorna, lek- och naturområden och miljön runt skolan. Barnen lär sig mer och mer när de går och cyklar, umgås och leker i sitt närsamhälle. De iakttar och registrerar händelser och förändringar utefter resvägarna, runt husen, på skolgården vid affären etc.

Skolans uppgift blir i första hand att visa närområdet utifrån nya utsiktspunkter och att hjälpa barnen att se samband och få översikt över hur trafiksystemet och bebyggelsen fungerar. Personalen kan hjälpa barnen att upptäcka problem och konflikter i trafikmiljön. Vägverket kan ge expertstöd.

Genom att kartlägga miljöproblem med särskild inriktning på trafikfarliga ställen lär sig eleverna se och reflektera över den byggda miljön. De utvecklar på så sätt en miljömedvetenhet. De utvecklar sin förmåga att ta initiativ och att ta ansvar. Detta är viktiga förutsättningar för att nå ett lärande för en hållbar utveckling av vårt samhälle.

Elever och planerare kan lära av varandra

Planerarna kan ge skolan information om hur planeringsarbetet fortskrider. Det skapas möjligheter för lärarna att använda ett verkligt planarbete i sin undervisning. Och för planerarna innebär det att få ta del av barnens och ungdomarnas erfarenheter och kunskaper.

En sammanställning av barnens upplevelser, uppfattningar och synpunkter kan utgöra ett värdefullt underlag vid den gemensamma inventeringen i förstudien och barnkonsekvensanalysen från ett barnperspektiv och från barnens perspektiv.

Ett samarbete i vägplaneringsprocessen kan ge eleverna insikter och förståelse för hur vägsystemet är uppbyggt. Resultatet av elevernas arbete kan utgöra en viktig del av barnkonsekvensanalysen.

Forskaren Maria Kylin framhåller att det är viktigt att samrådet mellan planerare och barn sker tidigt för att de ska lära av varandra. Detta betyder inte att barnen ska delta i en vägplaneringsprocess som de inte behärskar. Det innebär snarare att planerarna är öppna för att lära sig av barnens vardag. Det är inte möjligt att uppfatta problemen på skol- och fritidsvägarna och i lekmiljöerna utan att man själv varit där. När, var och hur barn kommer in i planprocesser är avgörande för en förändring mot en planering ur ett barnperspektiv (Kylin, 2004).

Rektor eller av rektor utsedd person är en viktig kontaktperson under samarbetets gång. Både elever, personal och planeraren har mycket att vinna genom att lära känna varandra inför fortsatta trafikmiljöstudier. Ett förändringsarbete inom vägplaneringen tar lång tid. Erfarenheter visar att det kan dröja länge från det att trafikfaror uppmärksammas till dess att de blir åtgärdade.

Arbetsformer, innehåll och färdigheter hör ihop

Modellen för barnkonsekvensanalysen stämmer väl överens med skolans tillvägagångssätt för studier i närsamhället. Skriften Närsamhällesstudier (Vägverket, 1999) tar inledningsvis upp följande frågeställningar inför studierna:

- ♦ Vad är det vi vill ta reda på om närsamhället?
- ♦ Vad ska kunskaperna användas till?
- ♦ Hur kan man inleda arbetet?
- ♦ Hur kan man samla in, ordna, sortera och analysera materialet?



- ♦ Hur gestaltar man erfarenheterna i bilder, berättelser, modeller, kartor, diagram, figurer, utställningar mm?
- ♦ Hur kan man redovisa, utvärdera och göra slutlig dokumentation?
- ♦ Vad säger skolans styrande dokument?

Det är när barnen undersöker, bearbetar, analyserar och värderar som de skaffar sig kompetens för att kunna delta i samhällsarbetet. De ska kunna reflektera och kritiskt granska det insamlade materialet och presentera för det omgivande samhället. Barnen ska också presentera problemen för de styrande och i samarbete med dem föreslå förändringar.

Temaarbetet stimulerar till en mångsidig språkutveckling där barnen får uttrycka och gestalta sina undersökningar i tal och skrift, bild, musik och drama etc. Den kollektiva språkproduktionen där barnen lär av varandra är viktig.

Att kunna använda språket på ett mångsidigt sätt är av avgörande betydelse för studier, kommunikation och att för att kunna hävda sina rättigheter i samhället. Ju fler uttrycksformer som bild, musik och dans som barn och unga behärskar desto mer varierad blir deras uttrycksförmåga och ju lättare blir det för dem att göra sina röster hörda.

Enligt skolans övergripande mål ska lärarna se till att alla elever får ett reellt inflytande på arbetssätt, arbetsformer och undervisningens innehåll samt att detta inflytande ökar med stigande ålder och mognad.



Kyrkskolan medverkar i BKA

Väg 274 – Skärgårdsvägen är en länsväg som förbinder Stockholm med skärgården. Kyrkskolan i Ängsvik ligger söder om vägen och barn från bostadsområden norr om vägen måste gå utefter och korsa vägen vilket medför stora olycksrisker. Trafikmiljön upplevs som så farlig att en del föräldrar väljer att skjutsa sina barn till skolan. För att förbättra trafiksäkerheten genomförde Vägverket en förstudie av Skärgårdsvägen vid Ängsvik. Dessutom beskrev skolbarnen problem och gav förslag till åtgärder.

Bilden ovan är hämtad från en utställning där skolans elever redovisade sitt arbete för föräldrar, kommunansvariga och allmänhet. Modellen visar förslag till åtgärder på Skärgårdsvägen.

Kyrkskolan

Kyrkskolan ligger i södra delen av Ängsvik vid Prästfjärden. Det första skolhuset byggdes år 1870. Barnens föräldrar var vid den här tiden främst fiskare och jordbrukare. Barnen gick eller rodde för att komma till skolan. Ytterligare ett skolhus byggdes år 1926 och då hade skolan 60 elever i tre klasser.

Det finns ca 150 elever i skolan. Det är barn till familjer som bott i flera generationer ute på Värmdö och barn till nyinflyttade. År 1977 fick skolan ytterligare ett skolhus

och gymnastik- och slöjdsalar byggdes om. Nya lokaler till fritidsverksamheten byggdes under år 2002.

Sedan 1989 har Värmdös befolkning nästan fördubblats. Från att man har haft en relativt jämn åldersfördelning fram till 1990 så har det skett en förskjutning i Värmdös befolkningsstruktur. Toppar har bildats i åldersgrupperna 7-15 år och 30-45 år med en svacka i åldersgruppen runt 25 år. Det beror troligtvis på att barnfamiljer flyttar till kommunen och att ungdomar i 20-25 årsåldern flyttar från kommunen.

Värmdövägen - säkerhetsrisk för barnen

I Vägverkets förstudie anses trafiksäkerhetsåtgärder som särskilt angelägna. För den del av vägen som berör Ångsvik och Kyrkskolan bedömdes det vara särskilt viktigt att förbättra säkerheten för barnen. Utredningen skulle bl.a. ge underlag för en ombyggnad så att gång- och cykeltrafikanter kunde korsas vägen på ett säkert sätt.

Ur Vägverkets Problembeskrivning:

Mellan Ångsvik och skolan finns på väg 274:ans östra sida (inklämd mot en bergsskärning) en smal gångbana, trottoar. Övergångsstället som finns närmare Ångsvik ligger också något skymt när man kommer söderifrån. Det är idag 50 km/h på vägen, och föräldrarna känner sig otrygga när barnen ska gå till skolan. Undersök möjligheten att anlägga en separerad gång- och cykelväg, samt att säkra passagen över väg 274.

Kyrkskolan medverkar i BKA

Förstudien kompletterades med en BKA. Syftet med analysen var att kartlägga barnens behov och problem och att pröva vilka åtgärder som var bäst för barnen. Förutom Vägverkets egen kartläggning deltog även skolbarn och föräldrar i en enkätundersökning. Några klasser genomförde dessutom ett temaarbete. De beskrev problem och gav förslag till åtgärder.

Kartläggning av skol- och fritidsvägar

Frågeformulären delades ut till samtliga barn i Kyrkskolan. Förutom frågor om skol- och fritidsvägarna fanns en karta över området där barn och föräldrar kunde markera platser de ansåg farliga. I enkäten



fanns också en öppen fråga: Vad krävs för att barnen på Kyrkskolan på ett tryggt och säkert sätt ska kunna ta sig till skola och fritidsaktiviteter på egen hand?

En fråga gällde hur många barn som gick, cyklade eller åkte bil till skolan. Andra frågor gällde problem och svårigheter på skol- och fritidsvägar samt vilka förbättringar som borde göras för att få en säkrare skolväg.

De flesta svaren berörde de trafikrisker barnen utsattes för när de korsade Värmdövägen. Även fritidsaktiviteterna låg ”på andra sidan om vägen”. Föräldrarna var särskilt oroade över bristande säkerhet vid övergångsställena.

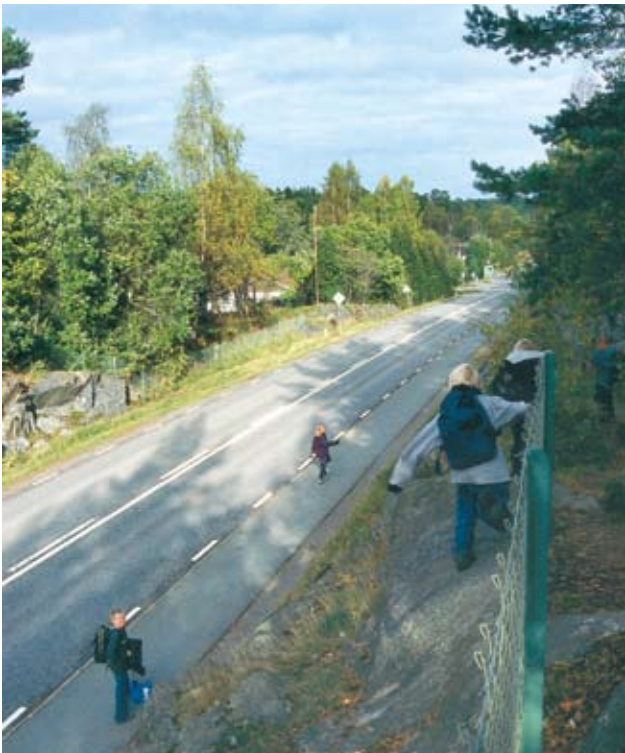
Enligt Kyrkskolans klasslistor bor ca 90 av skolans 150 elever i området nordväst om och på andra sidan





av väg 274 från Kyrkskolan sett. Av enkätresultatet framgår att flera av de elever som åkte skolskjuts deltog i kommunens fritidsverksamhet i lokaler på bäge sidor om vägen. Flera av de som inte bor i Ängsviksområdet har kamrater som bor där. Man kan därför sluta sig till att alla Kyrkskolans barn – även de som inte bor i området – på något sätt berörs av problemen med att korsa väg 274.

Föräldrarna ansåg att många bilister körde långt över hastighetsgränserna. Dessutom var sikten skymd genom ett backkrön. Den tunga trafiken var ett stort problem. Barnen kunde inte vara säkra på att bilarna stannade vid övergångsställena. Den smala trottoaren utmed Värmdövägen påtalades av flera som ett farligt



ställe. Där saknades räcke. Det fanns risk för att barnen kunde komma ut i körbanan. Det framkom också att man oroade sig för att barnen måste gå på trottoaren utmed Värmdövägen där bilar körde med höga hastigheter och det var mycket trafik.

Bergväggarna utgör en särskild olycksrisk

Värmdövägen går mellan två höga bergväggar just vid den plats som barnen måste passera. Flera föräldrar oroade sig över att barnen klättrade upp och lekte på berget. ”Det kan hända att de ramlar rakt ner i trafiken. Det finns inte trafiksignaler vid övergångsstället”.

Trafiksituationen runt skolan

Många skolbarn blev skjutsade i bil eller buss till skolan. Trängseln vid skolan blev stor när många bilar och bussar kom samtidigt. En 30-begränsning infördes utanför skolorna, men varken föräldrar eller barn anåg



att biltrafikanterna höll fartgränsen. Det fanns stor risk att bilister inte såg barn när de backade. En av eleverna berättade:

– Vid skolan släpper bussen av oss när bussdörren är mot parkeringen. Det tycker jag är läskigt för då måste man gå framför bussen för att komma till trappan. Jag åker hellre bil för då går jag till bilen hoppar in och spänner fast mig. Jag tycker om att åka bil, men jag tycker det är läskigt när man ska gå över skolans vändplan för bussar och bilar och man är rädd att en buss eller bil ska komma och köra på en.



Tre klasser genomförde ett temaarbete

En del av kartläggningsarbetet genomfördes i samarbete mellan tre klasser (3, 3-4 och 5) i Kyrkskolan. Klasserna beskrev i texter och bilder hur de rörde sig i området, vilka problem de upplevde och vilka åtgärder som borde vidtas.

De barn som gick till och från skolan synade särskilt noga trafikproblemen på skolvägen. De elever som åkte skolskjuts undersökte vägen till och från skolskjutsen, hållplatsen, bussresan och avstigningsplatsen vid skolan.

De tre klasserna diskuterade sina iakttagelser i grupper. De tog särskilt upp trafiksituationen runt skolan. De iakttog hur både bussar och bilar körde in på skolgården när barn skulle stiga av och på vid skolan.

En gemensam arbetsplan

Elever och lärare utformade inledningsvis en arbetsplan där de kom överens om vilket problemområde de olika klasserna skulle ta upp och hur de skulle beskriva sina undersökningar.

Barnen i klass 3 gjorde först var sin karta över sin skolväg som de förtydligade med bildtexter. Som steg två fördes skolvägarna upp på en förstorad karta över Ängsvik.

Barnen presenterade sig själva genom fotografier och bostadsadresser runt kartan. De markerade förutom vägar och miljö sina egna bostäder och gemensamma byggnader. De drog trådar från fotona till bostaden.





Klass 5 framställde en detaljerad kartbild över skolområdet, Skärgårdsvägen och en del av barnens skol- och fritidsvägar.

Eleverna lade inledningsvis ut kartan på golvet. På så sätt kunde många arbeta samtidigt. De började med att måla vägarna med grå fetkrita. Då flyter inte färgerna ihop när landskapet målas. För övrig färgsättning använde de vanlig målarpensel för att täcka kartan med en grön, gul och brun våtfärg. En del av klassen arbetade med egna och gemensamma byggnader.

Klass 3-4 tillverkade en modell över området och gav förslag till lösningar på problemen med att korsa Skärgårdsvägen. De inledde med att lägga grund för området kring den farliga Skärgårdsvägen.

Klassen gjorde en skiss på husen. De kontrollerade att form och mått stämde någotsånär. De mätte storleken på grunden till alla byggnader. Husen fick inte bli för stora då försvann helhetsintrycket av vad modellen ville visa. Eleverna byggde en bro över Skärgårdsvägen.

Under arbetets gång blev eleverna mer och mer övertygade om att en bro där Skärgårdsvägen går mellan höga bergväggar skulle vara den bästa åtgärden.

Utställning och redovisning.

Elevernas arbeten ställdes ut och redovisades i Gustavsbergs bibliotek. Där kunde alla skolans elever, lärare, föräldrar, samt kommunansvariga och allmänheten ta del av de tre klassernas projektarbete.



Min skolväg

Eleverna i de tre klasserna utformade bilder och texter på temat Min skolväg. Några av barnen berättade att de blev följda eller skjutsade till skolan när de var yngre. Det fanns flera säkerhetsrisker utmed skolvägen. Övergångsstället vid Sköndalsvägen nämndes som ett. ”Vi får skjuts av pappa för bilarna på landsvägen kör så snabbt i kurvan så vi får inte gå.”



Jag går ofta med min bror Natan till skolan eller andra kompisar. Vi brukar ta istappar från berget. Innan man kommer till berget måste man gå över en ganska stor väg utan rödlys. Vi brukar också gå till en liten damm i skogen. På sommaren brukar vi klättra i berg och träd. (Nelly)

Jag går till skolan två dagar i veckan, de andra dagarna åker jag bil med mamma för hon ska ändå till jobbet. Jag går och hämtar min kompis Malin innan jag går. Ibland går vi vid stora vägen, annars går vi på ”innervägen”. När jag gick i ettan så följde alltid min mamma mig till skolan. I tvåan så följde hon mig ibland (Petra).



Tove har på ett intressant sätt beskrivet sin skolskjutsresa mellan hemmet och skolan (bilden till vänster).

Jag går till skolan varje dag men jag får skjuts om jag vill. Men jag vill gå med mina kompisar. Klockan 7.55 går jag från mitt hus och möter min kompis. Vi möts efter halva vägen vid en grusväg. Vi går efter grusvägen tills vi kommer till en grön sandlåda där vi väntar på två andra kompisar. Sedan går vi till skolan (Tina).



Klassernas förslag till åtgärder

Skolbarnen beskrev sina skol- och fritidsvägar och gav förslag till åtgärder. Här följer några exempel.

- ♦ Jag tycker att man ska göra något, så att man kan cykla till och från skolan. Eller att alla skäggabarn fick en egen buss, så att man slipper åka till Skägga före Boda Kalvsvik. Till dem som bor i Ängsvik ska man göra en bro till skolan! (Anton)
- ♦ Jag vill ha en trottoar på ena sidan så att barn och vuxna blir säkra på vägen. (Ellen)
- ♦ Jag vill ha en bro för jag tror att vägen blir säkrare till skolan för dom som bor i Ängsvik. Blir det en bro så får man cykla till skolan. (Jonathan)
- ♦ Jag tycker att dom minst kan sätta dit ett trafikljus. En tunnel skulle jag tycka var roligare och säkrare än en bro, men en bro är säkert lättare att göra! (Linnéa)
- ♦ Jag tycker att man ska bygga en gångbro så man kan både gå och cykla. Eller så tycker jag en tunnel, men det är kanske för dyrt. (Magnus)
- ♦ Jag önskar att det fanns en cykelbana och en gångbana från Torsby till Ängsvik för dom flesta kompisarna bor i Torsby och Ängsvik. (Rebecca)
- ♦ Jag vill ha en cykelväg så jag kan cykla till skolan. (Rickard)
- ♦ Jag vill att man gör en bro sen vill jag inget mer. (Sandra)

För både skolvägar och fritidsvägar föreslog barn och föräldrar en mängd åtgärder för att barnen själva skulle kunna ta sig till skolan och området i övrigt.



Bilden är ett montage



Exempel var hastighetsdämpande åtgärder längs väg 274, trafikljus vid övergångsstället vid Sköndalsvägen och gång- och cykelväg längs vägen. Av förslagen framgick att det främsta önskemålet var en gångbro över väg 274.

Vägverkets förslag till åtgärder

Två av tre alternativa förslag som redovisats av Vägverket avser korsning i plan. Om det endast gällde barnens säkerhet skulle en större andel barn kunna gå till skolan på egen hand om övergångsstället försågs med hastighetsdämpande åtgärder. Det ansågs tveksamt om åtgärderna skulle räcka till för att de yngre barnen skulle kunna klara biltrafiken.

Det var osäkert om föräldrarna skulle låta sina barn gå och cykla på egen hand till skolan och till området i övrigt. Förslaget med bro över vägen var det bästa för barnen enligt vad som framkommit i enkäter m.m.

För att så många som möjligt ska använda bron bör anslutningsvägarna vara placerade så att de i så stor utsträckning som möjligt är anpassade till barnens stråk och rörelsemönster. Lutningarna bör vara anpassade för rörelsehindrade. Belysning och röjning kring anslutningsvägar ska anpassas med tanke på säkerhet och trygghet.

De berörda barnen bör vara delaktiga vid utformningen av förslaget och genomförandet av åtgärden. Diskussioner med Kyrkskolan bör föras om och i sådant fall hur skolbarnen kan vara delaktiga vid tillsyn och underhåll av bron.

Bron byggs

I början av år 2007 fattades beslutet att bygga gång- och cykelvägen och bron över Värmdövägen. Bygget kommer att stå klart i slutet av 2007.



Barnkonsekvensanalys i Måttsund

Måttsund som ligger 18 km sydväst om Luleå är en expansiv by med befolkningstillväxt. Om utvecklingen fortsätter kommer det troligen att innebära ökade krav på säkra färdvägar för oskyddade trafikanter längs det statliga och kommunala vägnätet. Måttsund var ursprungligen ett fiskar- och bondesamhälle. Det är ett samhälle med ca 800 invånare vid en havsvik mellan två berg. Numera är bebyggelsen en blandning av villor och gamla gårdar. En del hus står relativt nära vägen, framförallt i "Gamla byn" längs väg 581. Ett område med modernare villabebyggelse finns längs Långbackavägen (Byavägen).

Bebyggelse

I samhället finns Måttsunds skola med barn 6-12 år, två daghem, affär, bensinstation, badplats, småbåtshamnar, slalombacke, elljusspår, fotbolls- och tennisplan m.m. De flesta invånarna arbetar i Luleå. Många av har sommarstugor på någon av öarna i skärgården.

Runtom bebyggelsen breder ett småskaligt odlingslandskap ut sig med åkrar och gräsmarker. Det finns även ett barrskogsdominerat skogslandskap med tall, gran, björk. Här och där finns dungar med lövträd.

Trafiksäkerhetsproblem

Trafiksäkerheten för gående och cyklande som måste färdas längs väg 580 och 581 är otillfredsställande. Problemet är störst för de skolbarn som använder väg 580 för att ta sig till och från skolan. Vägen är endast 6 m bred och saknar belysning vilket medför att den är otrygg, särskilt under vintern när plogvallar ytterligare begränsar utrymmet.

Väg 580 är klassad som övrig länsväg och sträcker sig från väg E4 i Antnäs till Bergnäset. Vägen passerar byarna Måttsund och Kallax samt infarterna till Bergnäsets industriområde och F21 med Kallax flygplats.

Väg 581 är klassad som övrig länsväg och sträcker sig mellan väg 580 i Måttsund och väg E4 vid Bränslan. Vägen passerar byn Måttsund och infarten till Måttsunds friluftsanläggning. Väg 581 har karaktären av en gammal byväg där husen ligger i klungor längs vägen.

Vägsträckan längs väg 581 genom Måttsund är ca 2 kilometer lång och har en vägbredd på 6 meter. Den skyltade hastigheten varierar mellan 50 och 70 km/tim. Det finns inget utbyggt nät för gång- och cykeltrafikanter. En gång och cykelport under väg 580 finns mellan skolan och fotbollsplanen.

Vägverket Region Norr genomförde en förstudie i Måttsund. Förstudien beskriver trafiksituationen och ger förslag till åtgärder. Förstudien ligger även till grund för beslut om fortsatt arbete. Som en del i förstudien genomfördes en barnkonsekvensanalys där skolan medverkade.

Barnkonsekvensanalysen omfattar väg 580 från Bört-näsheden i sydost till Öåkern i väster och väg 581 från korsningen med väg 580 upp till Rinneln.

Skolan i Måttsund medverkar i BKA

I kartläggningsarbetet dokumenterades barnens uppfattning om trafiksituationen i Måttsund. Föräldrar och barn lämnade synpunkter genom att besvara en enkät. Utöver enkäten genomförde lärare och elever temaarbeten med tre klasser 6-12 år kring väg 580 och 581.

Materialet från enkäten och diskussionerna sammanställdes och analyserades i en rapport. Vägverkets projektledare deltog i redovisningen av temaarbetet i Måttsundsskolan. Tillsammans med eleverna diskuterade han trafiksituationen. Rapporten är en bilaga till

förstudien och de brister och åtgärder som framkommit beaktas i förstudien.

Målpunkter för barnen

Barnen i Måttsund rör sig oftast som gående eller cyklist under färden inom Måttsunds by. De viktigaste målpunkterna som barnen besöker regelbundet är skolan, daghemmet, fotbollsplanen, hockeyplanen, badplatsen, terrängspåren, skidbacken och kamrater.

Vid färd till målpunkter utanför byn, till exempel Antnäs eller Luleå, skjutsas barnen ofta av föräldrar. De skolbarn som går i skola inne i Luleå åker med Länstrafiken.

Lärare och elever inventerar skol- och fritidsvägarna

Lärare och elever i Måttsunds skola inledde studierna av skol- och fritidsvägarna med att vandra på de tre gamla vägarna till fåbovallarna i byn. Barnen gick i grupper lite olika långt. Sexåringarna och ettorna gick tre-fyra kilometer. Tvåorna och treorna gick omkring en mil.

Under vilopauserna samtalade man om varför nya vägar byggs på nya ställen. Men också att många vägar legat på samma ställe i många hundra år. Det var tal om E4an. Barnen blev snart på det klara med fördelarna med att vägar med mycket trafik byggs utanför byarna. Då kan bilisterna hålla god fart utan att utsätta gående och cyklister, särskilt barn, för trafikfaror.

Lärarna Yvonne Bäckström och Solveig Engström, som bor i Måttsund och känner väl till byn och byns historia, berättade om hur de gamla vägarna till fåbodarna vuxit fram och hur man färdades på dem.



Historisk karta

Vägar i Måttsund förr

Vägarna kom till efter hur man behövde använda dem. Gårdsanslutningarna har förändrats med utvecklingen av vägnätet. Så hade t.ex. gårdar på Långbackavägen och Sörsundet anslutning till Nyvägen. Långbrovägen, Lillviksvägen, genomfarten Lillviksvägen-Norra Bergsvägen, Bränslavägen, Strätvägen, Kallviksvägen, Övägen, Långbackavägen, Sörsundsvägen och Sågträskvägen.

Lillviksvägen

Lillviksvägen utvecklades från ursprunglig gång till körväg för att upprätthålla Gammelfäboden genom en stickväg till Sågträsket och den första bebyggelsen på Börtnäsheden. Den gamla Lillviksvägen var i drift tills landsvägen från Kallax drogs fram till Måttsund år 1934.

Övägen

Ett nytt vägbygge, Övägen, påbörjades i slutet av 30-talet för att förbinda sundet med Antnäs. Vägen blev färdig 1938, och därmed kan man säga att det moderna huvudvägnätet var utbildat så som det ser ut än idag.

Långbackavägen

Långbackavägen var först en stig och sedan en naturväg mot öster för kärror där den anslöt till Lillviksvägen. Denna vägdel genom skogen är ännu synlig trots egnahemsområdet som vuxit upp. När vägen skulle byggas ut 1944 styckades sträckningen och bitarna auktionerades ut. En av vägbyggarna var Marcus Nordquist som karrade jord som egen entreprenör. Statsbidrag utgick för arbetet.

Vintervägarna

Vintervägarna skapade ursprungligen genare förbindelser när isen bar över sjöar och moar. I modern tid förekommer biltrafik över fjärden från Mörön över till Källan när snömängden tillåter. För folk som arbetar i Luleå innebär detta en avsevärd förkortning av vägen.

Vägsträckningen i sen tid

Stamvägnätet som byggdes ut under 30-talet har förbättrats ytterligare under 60- och 70-talen. 1964 justerades vägens läge i plan och profil från Kallax till Antnäs och Inibyn i höjd med Bönings varefter oljegrus lades ut. Detta arbete gav en avsevärd förbättring (Maja och André).



I mitten på nittioalet deltog Måttsunds skola i Vägverkets projekt Forska och lära i närsamhället med Yvonne och Solveig som projektledare. Då sammanställde eleverna ett temaarbete i små böcker om Måttsund förr.

Barnen kunde läsa om Lokalvägarna förr genom den dokumentation som bevarats från projektet Forska och lära i närsamhället. På sid. 25 finns ett litet utdrag ur boken som Maja och André i klass fyra skrev 1996.

Kartan ger en bild av byn

– Efter den inledande studieutflykten och samtalen om hur byn såg ut förr tittade vi på kartan över Måttsund, berättar Yvonne. Jag hade i förväg förstorat upp kartan över byn. Vi bad barnen att försöka leta reda på var de bodde och vilka vägar de färdades på till skolan och vilka vägar de tog sig till kompisar. De sökte reda på var de brukade leka och idrotta. De letade reda på kamraternas hus och vilken väg de brukade färdas dit.

– Många barn blir skjutsade till sina kamrater. Oftast beror det på att föräldrarna anser att vägen är för farlig för dem att själva gå eller cykla på.

– Att läsa kartan trodde vi skulle vara svårt för de yngre eleverna. Men det tog inte lång stund förrän de fick kläm på det.

Alla barnen avbildade sitt hus med hjälp av en tändsticksask. Sedan valde de en färg på ett garnnysta och drog trådar som visade hur de brukar färdas i byn. De markerade vägarna till skolan, kompisar och var de brukar vara på fritiden.

Barnen ritade in farliga ställen på kartan. De gjorde en mer detaljerad bild av ställen som de tyckte var farliga.



Min skolväg

Till skolan kan man komma om man vill gå Kallaxvägen, men där är det så många bilar, långtradare och motorcyklar som kör så fort. Jag vågar inte cykla där. Istället går eller cyklar jag en väldig omväg. Kallaxvägen är uppåt från vårt hus och jag går neråt från vårt hus tills jag kommer till en fotbollsplan och ett sågverk då svänger jag till vänster mot Myrbacken. Om jag svänger åt höger kommer jag till Båthamnen. Jag fortsätter upp längs Myrbacken tills den korsar Kallaxvägen då svänger jag in genom gångtunneln och tar cykelvägen mot skolan. Jag skulle vilja ha en gångväg vid Kallaxvägen så att den svänger ner mot Myrbacken och en gångväg till Antnäs (Malin).



Trådarna visar vilka vägar barnen får cykla till kompisar och skolan. De visar också på de farliga ställen barnen pekar ut.

Den plats som de upplevde som farligast fick de rita och skriva om.

Barnen ritat skolvägen ur minnet

Efter de för hela klassen gemensamma kartstudierna fick barnen i uppgift att ur minnet rita sin skolväg och sedan jämföra den med kartbilden. Några såg att deras bild av skolvägen inte stämde riktigt överens med kartbilden. De upptäckte att de gick en lång omväg för att undvika att färdas efter väg 580 och 581. Föräldrarna hade talat om hur de skulle gå för att kunna använda gångtunneln vid skolan. De blev varse att den väg de brukade färdas på inte var närmaste vägen utan att de måste gå en omväg för att kunna färdas säkert.

Tidigare hade inte barnen reflekterat över att det var en omväg. Det var först när de såg trådarna på kartan som de blev fundersamma. Det fanns nästan inga trådar efter väg 580 som var den kortaste vägen.

- En del barn hade svårt att se trafiksäkerhetsproblemen eftersom de åkte bil både till skolan och kamraterna, säger Solveig. Det är ofta de som bor på södra sidan. Eftersom de blir skjutsade behöver de inte engagera sig. De hade heller ingen tanke på att färdas på något annat sätt än att åka bil.

Fördjupade studier i byn

Nästa uppgift var en ny studieutflykt för att med hjälp av kamera utforska om minnesbilden av farorna uppfattats korrekt. När grupperna gick runt i byn och fotograferade så diskuterade de hinder och svårigheter längs vägen och om det fanns något sätt man kunde förändra den på.

- Det är ju när man undersöker de farliga ställena som man får idéer om förbättringar, menar Solveig.

Barnen kontrollerade särskilt Kallaxvägen som de ansåg var mycket trafikfarlig. Barnen fick förklara för varandra varför de upplevde den vägen som farlig.

Måttsund vintertid

Klassen diskuterade gemensamt hur utemiljön fungerade på vintern. Många problem togs upp. Barnen kunde t.ex. inte följa grusvägarna till gångtunneln från Sörsundet. Eftersom vägarna inte plogades för de barn som bodde i södra delen av byn brukade de följa skoterspären när de blivit uppkörda.

Så ordnades nya grupper. Barn från samma område bildade grupp. En grupp som bor uppe i Sörsundet fick



visa bilder och prata om sin vinterväg. De tog bl.a. upp skoterleden som korsar körbanan mitt i byn på väg 580. Om barnen följer skoterspåren där det är dålig sikt och oftast mörkt utsätts de för stor trafikfara. Spåren leder fram till vägen via ett dike. Barnen kommer direkt från diket upp på vägbanan. Där är 70 km/tim högsta tillåtna hastighet på platsen men bilarna kör ofta betydligt fortare eftersom det är raksträcka.

Treorna gjorde en undersökning om hur barnen vanligtvis färdades till skolan under vintern och när det var barmark. Resultatet av undersökningen redovisades i ett stapeldiagram. Av diagrammet framgår att det var vanligt att barnen fick skjuts till skolan, framförallt vintertid.

Korsningen väg 580 - 581 – Sörundevägen

Korsningen där väg 581 möter väg 580 och Sörundevägen upplevdes av många barn som farlig. Det kom bilar med hög hastighet från olika håll, som dessutom ofta körde om varandra.

- Vi upptäckte att de barn som färdades till skolan från västra delen av byn efter väg 580 aldrig använde gångtunneln, berättar Yvonne. De korsade vägen vid busskuren i stället. Det fanns ingen nerfart till gångtunneln från den sidan. Barnen måste cykla en omväg och det gjorde de inte. De hade aldrig tänkt på att man borde kunna använda tunneln även om man kom från det hållet.

Barnen hade emellertid egna sätt att lösa den svåra trafiksituationen. Några av dem hade kommit underfund om att det var lättare att korsa vägen säkert om de cyklade på vänster sida och ställde sig på busshållplatsen när de skulle cykla eller gå över. Där är vägen bredare och det kändes

säkrare att stå där och vänta till dess att det inte kom någon bil. De behövde då inte cykla efter väg 580 utan bara korsa den. Sen cyklade de grusvägen ner mot fotbollsplanen.

Klassen diskuterade att man enligt lagen måste hålla sig på höger sida hela tiden. Biltrafikanterna har uppmärksamheten riktad mot den sida som man enligt reglerna är skyldig att gå och cykla på.

Vid Bussgaraget

Även vid bussgaraget hade barnen egna lösningar: - Vi går ju alltid på höger sida, för man ser ingenting när man ska korsa vägen annars, menade eleverna.

– Detta tror jag inte vi vuxna hade fått veta om vi inte hade gått med barnen runt i byn och tittat och diskuterat alla de farliga ställena, säger Yvonne. Vi fortsatte med att låta barnen berätta utifrån frågan: Hur gör ni när ni går över här?

Ett av barnen fick aldrig färdas till en kamrat i byn själv. Hon bodde i Börtnäsheden och fick bara cykla eller gå i det området. Om hon skulle till byn måste hon färdas 1-2 km efter väg 580. Alla de barn som bor i Börtnäsheden blev lätt isolerade från andra kamrater och framförallt när de blev större och hade slutat fritids. Inga kamrater fick besöka dem och de fick inte själva cykla in till byn.

Nästan inga av de yngre barnen tilläts att färdas efter väg 580 på grund av trafiken och att vägen saknade vägren. Barnen hade många konkreta förslag på hur man lätt kunde göra en cykelväg genom att använda gamla befintliga vägar.



Sammanfattning av problem och förslag till åtgärder

Efter inventeringen av anslutningsvägarna delade barnen in sig i grupper utifrån de platser som de angav som farliga. De utformade förslag på åtgärder. Förslagen markerades på en vägkarta.

– Vi märkte att barnen ofta hade lösningar som var knutna till vägbanan, säger Solveig. De ville sänka hastigheten, sätta upp trafikljus och ställa ut hinder i vägbanan som t.ex orangemålade stenar. Barnen trodde att om det blev ett övergångsställe kunde de vara säkra. De var övertygade om att alla bilar skulle stanna ifall det fanns ett övergångsställe.

– De flesta grupperna hade flera ställen som de upplevde som svåra och farliga. Sammanfattningsvis upplevde barnen följande ställen som farliga:

– Skynd sikt när de skulle gå ut på Långbackavägen från cykelvägarna från skolan.

– Många bilar körde fort efter väg 581 Måttsundsvägen.

– Problem på vintern när de inte kunde följa grusvägarna till gångtunneln från Sörsundet och för dem som bor i södra delen av byn.

– Vägarna plogades inte, utan barnen brukade följa uppkörda skoterspår.



– Skoterleden korsar körbanan mitt i byn efter väg 580.

– Nästan inga av de yngre barnen tilläts att färdas efter väg 580 på grund av trafiken och att vägen saknade vägren. De blev alltid skjutsade när de måste färdas efter vägen.

”Kurvan” Korsningen väg 580 - 581 – Sörundevägen upplevdes av många barn som farlig.

Förslag till åtgärder

De förslag till åtgärder som lyftes fram vid gruppdiskussionen mellan skolbarnen och Vägverkets expert var:

- ♦ Gång och cykelbana längs väg 580 och väg 581.
- ♦ Belysning längs de vägar som trafikeras av barnen.
- ♦ Förbättrad belysning längs Långbackavägen.
- ♦ Åtgärder i korsningen väg 580/581, väg 580/Långbackavägen, väg 581/Långbackavägen, utfarten från Börtnäsheden, GC-vägarnas anslutning till Långbackavägen.
- ♦ Åtgärder i korsningen och busshållplatsen vid Börtnäsheden.

Redovisning

Måttsund skola inbjöd föräldrar och syskon, Vägverket och andra intresserade till redovisning och utställning av projektarbetet. Elever och lärare från alla grupper presenterade sitt arbete. Barnens produktion med





kartor, bilder och berättelser visades på utställnings-skärmar.

Effekter och konsekvenser av en gång och cykelväg (Ur förstudien)

En gång- och cykelväg längs med väg 580 och 581 innebar för barnen i det studerade området följande positiva effekter:

Ökad trafiksäkerhet med säkrare skolväg, säkrare väg till kompisar och fritidsaktiviteter. Det ger ökad tillgänglighet så att fler barn kan röra sig inom Måttsunds by. Beroendet av att vuxna skjutsar minskar. Fler Måttsundsbor kan välja bort bilen vid transporter inom byn.

Negativa konsekvenser kan vara ett ökat markintrång, flera fastigheter blir berörda av gång- och cykelvägar samt att en ökad rörlighet och fler rörelser medför fler möjliga konflikter.

Längs Långbackavägen finns det i dag belysning men den uppfattas som bristfällig. En förbättrad belysning kan innebära positiva effekter genom att tryggheten ökar.

Ordnade passager vid de korsningspunkter, som barnen använder, saknas. Åtgärder i de mest trafikerade korsningspunkterna innebär följande: Ytterligare ökad tillgänglighet, trafiksäkerhet och rörlighet. Men det kan eventuellt innebära falsk trygghet.



Samtliga av de föreslagna åtgärderna innebär att barnen får en tryggare, säkrare och tillgängligare omgivning.

Lärarnas reflektioner

Många saker som vi vuxna inte har tänkt på kom fram. Eftersom barnen är korta upplevde många barn det som svårt att se när de skulle korsa vägen på vintern. Barnen ser inte över plogvallarna. De måste stå närmare vägen för att se. För bilisterna är problemet att de har svårt att upptäcka barnen som står skymda bakom plogvallarna.

Några flickor kom på att man kanske inte behöver färdas efter de trafikerade vägarna. En dag hade de hoppat över 11 diken på väg hem från skolan. Då upptäckte de att där cykelvägen bakom skolan slutar och till Engströmsvägen var det inte så långt om man sprang över ängarna. Deras förslag var att man skulle göra en cykelväg efter Engströmsvägen och över ängarna till skolan.

De barn som arbetade med korsningen Måttsunds byaväg och Måttsundsvägen tyckte att man skulle göra en tunnel under vägen på den aktuella platsen. Efter att ha arbetat en stund tänkte de på den väg som de färdades på under barmarkstiden, alltså grusvägen mot fotbollsplanen. Den vägen tyckte de att man kunde asfaltera och sätta belysning på. Även det var en lösning som inte gäller en starkt trafikerad väg.



Fränstaskolan medverkar i BKA

Fränsta är ett samhälle, i Ånge kommun, västra Medelpad, med ca 1300 invånare. För 10 år sedan byggdes genomfartsvägen om i de centrala delarna av samhället och trottoarer anlades. Utfarten västerut har under lång tid varit uppe till diskussion för sin dåliga trafikmiljö. I Fränsta tätortsområde finns de flesta former av social och kommersiell service, såsom skola, förskola, folktandvård, post, försäkringskassa, arbetsförmedling, kundenskontor, bank, pizzeria, badhus, sporthall och hembygdsgård.

Fränstaskolan

Fränstaskolan är en F-9 skola med ca 350 elever. Eleverna i F-6 bor alla i Fränsta. En del elever i 7-9 bussas till Fränsta från andra samhällen. Fränstaskolan deltog i kartläggningsarbetet när Vägverket Region Mitt genomförde en förstudie och en barnkonsekvensanalys i Fränsta som i första hand berörde väg 531, men även vägarna 525 och 589.

Bakgrund och motiv för förstudien

Väg 531, som i Fränsta heter Fränstavägen, är en länsväg och ett lokalt stråk som förbinder samhällena Fränsta och Ljungaverk. Vägen är en viktig förbindelse bl.a. för boende i deras kontakter med kundenscen-

trum. Fränstavägen används av gående och cyklande barn på väg till skolan och fritidsaktiviteter.

Väg 525 förbinder byarna söder om älven Ljungan (S. Gullgård, Viken m.fl.) med E14 och med Fränsta kundenscentrum. En del tunga transporter förekommer mellan E14 och södra sidan av Ljungan. Väg 589 (Marktjärnsgatan) är en lokalväg i västra delen av centrala Fränsta. Den används som anslutning till E14.

Fränstavägen var på sträckan mellan Byn och Fränsta smal och kurvig och siktförhållandena var dåliga. Utöver vägen finns en omfattande bebyggelse med många utfarter. Skolbarnen som gick eller cyklade upplevde



den smala vägen som farlig. Vintertid förstärktes detta genom att spårbildning och hårda plogkanter gjorde det svårt att gå åt sidan när man fick möte med främst tunga fordon.

Många elever skjutsas av sina föräldrar på grund av bristande säkerhet. Enligt en undersökning som gjorts av föräldraföreningen i Fränstaskolan fanns 94 skolbarn och 39 förskolebarn boende längs Fränstavägen.

Vägverkets avsikt var att åstadkomma en trafiksäker förbindelse främst för gående och cyklister. Fler barn skulle kunna ta sig till skola och fritidsaktiviteter på egen hand.

Samråd

Under arbetet med förstudie och BKA hölls samrådsmöte med Ånge kommun och Länsstyrelsen samt även med föreningen Kraftsamling Fränsta och representanter för berörda medborgare i Fränsta. Mötet resulterade i att ett dialogprojekt kring Fränstavägen startades. Elever och personal i Fränstaskolan medverkade i kartläggningsarbetet som är en del av den BKA som Vägverket upprättat.

Föräldraföreningen initierade samverkan

Inledningsvis tog Föräldraföreningen kontakt med Fränstaskolan för att diskutera om skolan ville delta i ett BKA arbete. Vägverket inbjöd till möte i november med dialoggruppen. I gruppen ingick representanter för skola, föreningar, kommun, och Vägverket. Lä-

raren Mårten Arrefjäll företrädde skolan.

Personalen tyckte det var positivt att skolan deltog. Det dröjde till början av april året därpå innan projektet i skolan startade. Mårten Arrefjäll utsågs till projektledare.

Under mellanperioden hade lärarna planeringsmöten för att förbereda en projektorganisation för 350 elever och gemensamma utgångspunkter för projektet. Man enades om att inleda med en gemensam enkätundersökning. Det skulle ge information till

och delaktighet för elever, föräldrar och skolpersonal. Projektet inordnades i skolans arbetsorganisation och ett övergripande innehåll för olika arbetsområden utformades.

Fränstaskolan är organiserad i arbetslag: F-2, 3-4, 5-6, 7-9. Varje arbetslag har en ansvarig person.

Arbetsområden för de olika grupperna:

- ♦ F-2. Upplevelser av trafiken, promenader, rita och berätta.
- ♦ 3-4, 5-6. Inventering av färdvägar till skolan, fritidsaktiviteter och kamrater.
- ♦ 7-9. Kartläggning av farliga platser, resvaneundersökningar m.m.

I början på april introducerade skolans personal projektet för eleverna.

Barnen i F-2

Lärarna i F-2 inledde projektarbetet med att berätta för barnen att Vägverket avsåg att bygga om Fränstavägen så att den blev säkrare. Först skulle en planering göras och till det arbetet skulle barnen få ge synpunkter.

Föräldrar och barn fyllde i enkäten tillsammans. Svaren lämnades till skolan i början av maj. Av undersökningen framgick bl.a. att många barn blev skjutsade till skola och fritidsaktiviteter. Det var få barn som bodde centralt i Fränsta.

En del lärare kände tidspress, eftersom de ansåg att projektet startade sent på terminen. De funderade över om tiden skulle räcka till för att arbetet skulle ge ett gott resultat. De bestämde sig för att göra vad de kunde med den tid som stod till förfogande. De visste ju inte från början om barnen skulle tycka det var intressant med studier av Fränstavägen.

Undersöka problemen på Fränstavägen

Klasserna inledde med att i grupper gå utefter Fränstavägen för att iakttä och berätta om de problem som de upplevde. Barnen var mest rädda för att möta bilar. När två bilar möttes måste de nästan gå ner i diket. Det fanns ingen dikeskant. Risken var stor att man halkade ner i de djupa diken som ofta var fyllda med vatten.



Då jag går till skolan brukar jag gå på vänster sida tills jag kommer till övergångsstället. Där brukar man få stå länge och vänta innan någon bil stannar. Sen svänger jag upp för en backe och går utefter den vägen. Efter det svänger jag åt höger och fortsätter en bit. Sen är jag framme (Arvid).

– Vi började gå där det är trottoar, men sen är ju den borta och sen smalnar det av. Och det kom bussar och lastbilar som dundrade förbi. Man kan tänka sig hur det är för en sexåring att gå bland så mycket trafik, berättar lärarna.

Barnen var inte bara intresserade av bilarna och vägen. De uppmärksammade också blommorna nere i vattnet intill dikeskanten. De plockade några med sig hem. De glömde med andra ord trafiken mellan varven. Det finns många andra saker att se på som t.ex. en liten groda som hoppade på andra sidan vägen. Grupperna stannade, tittade och diskuterade vid olika ställen.

Lärarna tyckte sig märka under diskussionen av förslagen till åtgärder att barnen redan hade diskuterat dessa med föräldrarna.



Jag tycker att dom ska göra trottoarer för då tror jag att det blir säkrare. Och att bilarna ska sänka farten. Man kan också göra övergångsställena tydligare (Malin).

Beskriva problemen

Efter undersökningen av vägsträckan diskuterade klasserna vad de hade kommit fram till. Lärarna visade översiktligt på tavlan. Barnens bilder visade att de hade många egna idéer. De gav många förslag till åtgärder för en bättre väg.

Några av barnen tyckte det var svårt att skriva berättelser. De beskrev istället i bilder. Andra berättade och läraren skrev ner deras synpunkter.

Från verklighet till karta

Klasserna tittade på kartan som kommit från Vägverket och satte upp den på väggen. Barnen visade varandra var de bodde.

Lärare: De tyckte att det var roligt att se på kartan var alla bodde. Det flöt på bättre än jag hade trott. Jag trodde att de skulle tycka att det var svårt. De blev lite



Min väg är inte så bra. För det är en stig med många pölar. Jag bor på Idrottsgatan. Sen går jag ner för en backe och över hembygdsgården. Sen är jag på skolan (En elev).



I Fränsta finns det många områden och platser där barnen leker och umgås med sina kamrater. Enligt en undersökning som genomförts av lärarna i F-2 leker de yngre barnen i närheten av bostaden eller skjutsas av sina föräldrar till kamrater som bor längre bort och till fritidsaktiviteter. 3-4:ans karta visar att det finns många aktiviteter i området som är viktiga för barn.

besvikna över att inte hela skolutpagningsområdet fanns med kartan. Några bor så långt borta att deras hus ligger utanför kartbilden. Men då löste vi det med att vi ritade in deras hus i små moln i utkanten på kartan.

Lärarna tyckte att barnen förstod kartan väldigt snabbt. I och med att några barn fick hjälp att markera sitt hus och att man skrev in namnet Fränstavägen på kartan blev det lättare att hitta. Skolan var också markerad som en central punkt.

– Vi hade inte i förväg tittat på hur en karta ser ut. Barnen hade inte fått någon riktig kartkunskap. Och ändå kunde de peka ut var pappa och mamma och mormor bodde, det var förvånansvärt.

– Det är klart, det kanske var lite lättare just för att det var där de bodde. Då blir det ju mer intressant.

– Man kan hitta en kiosk eller badhus och skolan. De är ju vana att vara i den här miljön och de känner igen

formen på huset. En helt okänd karta hade nog inte varit lika lätt.

Förslag till åtgärder, F-2

I svaren från undersökningen som F-2 gjorde skrev en elev att han ville ha trottoar och cykelbana: - Då kan jag cykla till skolan och kompisar. Andra skrev: - Cykel- och gångväg längs hela gamla E14 mellan Fränsta och Ljungaverk. - En cykel- och gångbana, tack! - Speciella cykel- och gångbanor, vägbulor utanför Fränsta samt trottoarer.

Klass 3-4 kartlägger skol- och fritidsvägarna

Klass 3-4 diskuterade inledningsvis skol- och fritidsvägarna med hjälp av enkätsvaren. Med frågeformuläret följde en karta över Fränsta där barnen pekade ut farliga ställen på vägarna. Föräldrar och barn besvarade frågorna tillsammans.

Så här beskriver barn och föräldrar problemen på Fränstavägen i skolvägsundersökningen:

Vägen är hårt trafikerad, speciellt vissa tider, t.ex. när skolan börjar och slutar. Då har vi också alla bussar samtidigt. Många kör också alldeles för fort. Det är otroligt mycket tung trafik (bussar, lastbilar) på en så smal, krokig väg. Många barn och ungdomar som färdas där samtidigt.

Klasserna gör minnesbilder

I ett nästa steg tecknade eller målade barnen sin skolväg. Meningen var att de skulle beskriva sin skolväg ur minnet så som de själva upplevde den. Varje barn fick berätta om sin bild. Alla bilderna sattes upp på väggen. Klassen pratade om hur skolvägen såg ut, vilka hus som fanns och om de gick, åkte cykel eller buss. Hur det såg ut där de steg av bussen etc.

Barnen tog upp farliga ställen på vägen där de nästan blivit påkörda för att bilisterna inte stannat vid övergångsstället.

- När man ska gå över vid sportaffären kan det komma bilar från vänster som ska svänga. Det är en fyrvägs-korsning där. Man ser inte bilarna från alla håll. Alla bilister stannar inte vid övergångsställena, konstaterade barnen.

Skolvägsundersökningen blir en kartbild

Med hjälp av fritidspedagogerna förde varje barn över sin skolväg och sina fritidsvägar från sin kartbild till en gemensam vägghäkta över Fränsta. Några barn i taget gick ner till fritidshemmet och arbetade med kartan.



Då jag går eller cyklar till skolan kommer bilarna och håller på att köra på mig. Det värsta jag vet är att bilarna kör så fort. Vägen är jättesmal. Det finns ingen trottoar så man ramlar nästan ner i diket och diket är jättedjupt. Jag tycker man ska bygga en trottoar och ett övergångsställe (Isabelle).

Först fick barnen markera (med nålar i olika färger) sitt hus. Barnen tyckte om att titta på kartan. De kunde se var alla kamrater bodde.

Sen drog de trådar i olika färger från huset till skolan, kamraterna och fritidsaktiviteterna.

Med hjälp av trådarna kunde de se hur de rörde sig i området.

Pedagogerna på fritidshemmet sammanställde resultatet i ett sociogram som visade hur barnen hälsade på hos varandra.

Lärarna berättar: – Man ser att Kalle bor där och man ser att det är tio stycken som hälsar på honom.

– Man ser också att badhuset är populärt för där har alla varit, och likadant på minigolfen.

Barnen tyckte att kartuppgiften var rolig. De ville gärna gå ner till fritids. Sammanlagt visade kartan att det finns många aktiviteter i området som är viktiga för barn. Kartan visar också vilka platser och sträckor som barnen tycker är farliga. Barnen har även beskrivit problemen på vägen och förslag till åtgärder i teckningar och egna berättelser.



Förslag till åtgärder, klass 3-4

Svaren från eleverna visade att en gång- och cykelbana var en mycket angelägen åtgärd:

- Jag vill ha trottoar och cykelbana. Då kan jag cykla till skolan och kompisar.
- Cykel- och gångväg längs hela gamla E14 mellan Fränsta och Ljungaverk.
- Det blir så trångt när man cyklar och möter två bilar samtidigt så att man måste cykla så nära diket. Vi har även en farlig kurva där vi inte kan se bilarna så jag måste vara extra försiktig vid den kurvan.

Temavecka i klasserna 5-6

Klasserna 5-6 blev inspirerade av 3-4 klassernas karta.

Eleverna beställde förstora kartor från Vägverket som de tejpade fast på ett långt bord. De markerade skolan, Konsum, ICA, macken och simhallen. Många elever bodde utanför kartområdet. De markerade där skolvägen tog vid i tätorten.

Utifrån de införda inventeringarna diskuterade klassen åtgärder för att få trafiksäkrare vägar.

Lärarna berättar: Det är konstigt att det inte har hänt fler olyckor än vad det gjort. Vägen är otäck. Som det ser ut vid tvåtiden, då föräldrarna hämtar sina barn och bussarna kommer och en del skolbarn går och cyklar.

- Det är ännu otäckare på vintern för då blir utrymmet begränsat med snövallar. Vägbanan är gropig och full med spår som man åker i och ur. Det kommer flera jättebussar efter varandra och bredvid går och cyklar barn. Dessutom står det parkerade bilar vid skolhuset och bilar kommer för att hämta barn.

Förslag till åtgärder, klass 5-6

Eleverna i klass 5-6 föreslog en gång-och cykelväg:

- Jag tycker att de skulle göra en cykelväg och en trottoar där man går. Eller så gör man en bred trottoar så man kan både gå och cykla efter Fränstavägen.
- Vägen är väldigt smal från Byforsen till Ålunds. Man borde bygga en trottoar/cykelbana där.

Eleverna gjorde ett bildspel i Power Point där de diskuterade förbättringar. De ansåg att bästa vore om det fanns en cykelväg som inte ligger alldeles intill vägen.



Klasserna 7-9 dokumenterade farliga platser

De äldre barnen ordnade stormöten där man diskuterade vad som borde undersökas. De ordnade grupper, gjorde resvaneundersökningar om var eleverna gick, cyklade, åkte bil eller buss. En grupp undersökte var fritidsaktiviteterna fanns i Fränsta, en annan mätte bilarnas hastigheter och redovisade i diagram och en tredje fotograferade farliga platser.

Föräldrarnas åsikter

För att Fränstavägen skulle bli säkrare för barnen och andra oskyddade trafikanter ansåg föräldrarna att det behövdes plats för att gå och cykla, lägre hastigheter och bättre belysning. Föräldrarna ansåg främst att det borde finnas en gång- och cykelväg. Föräldrarnas syn på vägen kan sammanfattas kort på följande sätt:

–Vägen var hårt trafikerad, t.ex. när skolan börjar och slutar. Då kommer också alla bussar samtidigt.

– Otroligt mycket trafik och tung trafik (bussar, lastbilar) på en så smal, krokig väg där många barn och ungdomar färdas samtidigt.

– Många körde alldeles för fort. Farthinder krävdes för att få bilisterna att köra långsammare.

– Många kommer att sluta skjutsa sina barn om de går säkrare efter vägen.

Tänkbara åtgärder

(Ur förstudien)

De bästa åtgärderna för barn är gång- och cykelvägar, väl avskilda från biltrafiken. Där barnen måste korsa Fränstavägen var en planskild korsning bäst. Planskilda korsningar var inte möjliga att bygga utmed den aktuella vägsträckan. Det bästa som gick att genomföra var åtgärder för att biltrafikens hastighet skulle bli så låg som möjligt där barnen ska korsa vägen.



På en karta över hela samhället markerade eleverna farliga platser med hjälp av foton och texter.

Hur vill barn och föräldrar att det ska vara ordnat?

Fränstaskolan anordnade redovisning i aulan för föräldrar, föreningen Kraftsamling Fränsta, Vägverket och andra intresserade. Elever och lärare från alla grupper presenterade sitt arbete. Barnens produktion med kartor, bilder och berättelser visades på utställningsskärmar och i bildspel. Därefter diskuterade man vilka möjligheter som fanns att komma till rätta med problemen.

Utställningen flyttades sedan till samservicehuset som är en gemensam samlingspunkt i Fränsta. Här kunde Fränstaborna studera barnens arbete och diskutera förbättringar.



Invigning av gång- och cykelbana i Fränsta

Två år efter projektstarten invigdes gång- och cykelbanan efter gamla E14 mot Ljungaverk.

– Så här fort brukar det inte gå, sa Håkan Eriksson från Vägverket i sitt invigningstal. Gång- och cykelbanor är inte tillräckligt högt prioriterade. Det här är ett projekt som är ett bra bidrag till Vägverkets nollvision.

Stiven Wiklund, kommunstyrelsens vice ordförande, var också nöjd med att gång- och cykelbanan var klar.

– Skolans barn har deltagit mycket aktivt i det här projektet och det ska de ha ett stort tack för. Vid ett tillfälle när jag var i riksdagshuset i Stockholm på ett studiebesök pratade man om det här projektet. Gissa om jag var stolt. Och det visar att det går att prioritera om man drar åt samma håll, det kan ni se här.

Efter invigningstalen blev det rockmusik av bandet After School, fika och tipspromenad.



Läsa mera

Björklid, P. (2005) Lärande och fysisk miljö. En kunskapsöversikt om samspelet mellan lärande och fysisk miljö i förskola och skola. Myndigheten för skolutveckling.

Carlgren, I. och Hörnqvist, B. (1999) Skola i utveckling. När inget facit finns – om skolutveckling i en decentraliserad skola. Skolverket. Liber Distribution. Stockholm.

Gummesson, Mats. Barns resor med särskild inriktning på buss- och taxiresor till och från skolan. Vägverket Publikation 2003:21. Kan beställas från Butiken, 781 87 Borlänge Fax 0243-758 25.

Gummesson, Mats. Barns säkra tillgänglighet till skolan. Lic avhandl. Institutionen för arkitektur. Chalmers tekniska högskola. Göteborg, 2007.

Gummesson, M. m.fl. (1995). Forska och lära. Kan beställas kostnadsfritt hos Vägverket. 781 87 Borlänge. Tel. 0243-75 000.

Gummesson M. och Gummesson M. (1998) Närsamhället. Kan beställas kostnadsfritt hos Vägverket. 781 87 Borlänge. Tel. 0243-75 000.

Gummesson M. och Gummesson M. (1999). Närsamhällesstudier i ord och bild. Kan beställas kostnadsfritt hos Vägverket. 781 87 Borlänge. Tel. 0243-75 000.

Löf Eriksson, M. (1993). Mera bildarbete bland barn. Om skapandets mångfald, glädje och nytta för skolbarnen i en undersökande pedagogik. Liber Utbildning.

Peterson, M. (1999) Spåra staden. Riksantikvarieämbetets förlag. Stockholm.

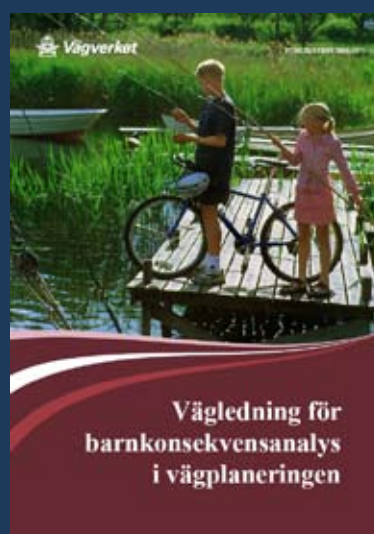
Rapport 1995:7. Den måttfulla staden. Boverket.

Spolander, K. (1997) Planera för cykeln - En idésamling för bättre cykelmiljö. NTF. Förlags & Service AB.

Trafik, miljö och samhällsplanering – ger fakta och exempel på studier i närsamhället. Ett referensmaterial. (1999) Vägverket och Skolverket. Kan beställas kostnadsfritt hos Vägverket. 781 87 Borlänge. Tel. 0243-75 000.

Unga är också medborgare. (2000) Boverket. Kan beställas från Boverket Fax 0455-819 27.





Fem publikationer i projektet Barnkonsekvensanalys



Vägverket
781 87 Borlänge
Telefon 0771-119 119
E-post: vagverket@vv.se, Internet: www.vv.se