

Tillgänglighet för barn och ungdomar i Rödeby



Dokumentinformation

Titel Barn och ungdomars tillgänglighet i Rödeby

Serie nr Trivector rapport 2004:69

Författare Emma Morin, Trivector Traffic
Karin Neergaard, Trivector Traffic
Linnea Viklund, Trivector Traffic
Anja Quester, Trivector Traffic

Kartor: Emma Morin, Trivector Traffic (där inget annat anges)

Foto: Emma Morin, Trivector Traffic (där inget annat anges)

Beställare Vägverket Sydöst,
Kontaktperson: Maria Hellqvist

Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Förändring</i>	<i>Distribution</i>
0.1	2004-11-22	Preliminär rapport	Beställare
1.0	2004-12-10	Slutrapport efter beställarens synpunkter	Beställare

Förord

Trivector fick under sommaren 2004 uppdraget att undersöka barnens tillgänglighet till skola och fritidsaktiviteter i Rödeby. Genom en enkätundersökning till barn på Rödebyskolan studerades barnens vägar till skola och fritidsaktiviteter samt resvanor och upplevd trygghet. Utifrån enkätsvaren inventerades barnens resvägar med avseende på trafiksäkerhet. Inventeringen gav underlag till åtgärdsförslag för vägnätet i Rödeby.

Arbetet med insamling av data, enkätundersökning och analys har utförts av civ ing Karin Neergaard, civ ing Emma Morin, civ ing Linnea Viklund och Anja Quester. Uppdragsansvarig i projektet har varit tekn dr Leif Linderholm. Kontaktpersoner från Vägverket har varit Maria Hellqvist och Håkan Tornberg VSÖ.

En projektgrupp har följt arbetet:

Gutte Wilson, Rektor Rödebyskolan (årskurs F-6)
Göran Eliasson, Rektor Rödebyskolan (årskurs 7-9)
Sven-Ingvar Petersson, Tekniska förvaltningen, Karlskrona kommun
Claes-Urban Persson, Barn och ungdomsförvaltningen, Karlskrona kommun
Paul Rasmussen, Vägverket, Karlskrona

Lund december 2004

Trivector Traffic AB

Sammanfattning

Syftet med denna studie är att utifrån Mönsteråsmodellen studera barns tillgänglighet till skola och fritidsaktiviteter i Rödeby samt att ge förslag på förbättringsåtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Genom en enkät- och skolvägsundersökning till skolbarnen på Rödebyskolan, fokusgrupper med barn samt en inventering av vägnätet, har en nulägesbeskrivning av trafiksituationen kunnat sammanställas. Undersökningen gjordes i årskurs 3, 6 och 9. Utifrån nuläget föreslås ett antal åtgärder för att förbättra trafikmiljön för barn och ungdomar vid deras resor till skola och till fritidsaktiviteter.

Enkätstudien visade på att en relativt hög andel barn blev skjutsade med bil till skola och fritidsaktiviteter. De vägar som fick sämst betyg i analys med OR-metoden (trafiksäkerhet) var Stationsvägen, Kestorspvägen och Rödebyekvägen. Av barnens kartor framgick att de största problemen i Rödeby är längs Rödebyvägen utanför skolan och Stationsvägen samt övergångsställena över väg 28.

Innan fysiska åtgärder genomförs bör det undersökas vilka möjligheter det finns att påverka transportbehovet samt effektivare utnyttja befintligt vägnät. Detta bör genomföras genom att undersöka vilka föräldrar som skjutsar sina barn till skolan och ta reda på om orsaken är annan än brister i trafikmiljön. Kanske kan sk vandrare skolbussar införas där föräldrar turas om att promenera med barnen till skolan. Det bör även undersökas om skolbussarna utnyttjas så effektivt som möjligt och om det finns möjligheter för föräldrar att i större utsträckning hjälpas åt att skjutsa eller promenera med barn till skola eller fritidsaktiviteter.

Utöver dessa åtgärder föreslås ett antal fysiska åtgärder i trafikmiljön. En av de mest angelägna åtgärderna är att åtgärda Stationsvägen som idag sträckvis helt saknar gång- och cykelbana. En annan viktig åtgärd är att säkra hastigheten till 30 km/h genom fysiska åtgärder på den 30-skyltade sträckan på Rödebyvägen utanför skolan. Detsamma gäller den 30-skyltade sträckan på Rödebyekvägen.

Gång- och cykelbanor föreslås längs Rödebyvägen norr om Kestorspvägen och breddning av gångbanan längs hela Stationsvägen genom ytterligare minskad körbana. Alternativet är att 30-säkra hela sträckan genom H-gupp eller liknande hastighetsdämpande åtgärder ”lämpade” för buss- trafik.

På flera ställen föreslås 30-säkrade passager, dvs övergångsställen där hastigheten säkras till 30 km/h genom fysiska åtgärder: 30-säkrat övergångsställe anpassat för busstrafik vid GC-korsning vid Näktergalsvägen, 30-säkring av GC-korsning med väg 28 vid Kassabron respektive vid Mörtövägen.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

1. Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte	1
1.3 Omfattning och avgränsning	1
1.4 Begrepp	2
2. Kort om Rödeby	5
3. Metod och genomförande	7
3.1 Enkätundersökning	7
3.2 Kartläggning av primära stråk	7
3.3 Kvalitativ studie	8
3.4 Inventering	8
4. Resultat	9
4.1 Enkätresultat	9
4.2 Primära stråk och farliga platser	14
4.3 Analys av stråk	18
5. Åtgärdsanalys	31
5.1 Steg 1- Transportbehov och transportsätt	31
5.2 Steg 2- Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av det befintliga vägnätet	31
5.3 Steg 3- Vägförbättringsåtgärder	32
5.4 Steg 4- Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder	37
6. Slutsatser	39
6.1 Resultat	39
6.2 Metoden	40
7. Fortsatt arbete	45
8. Referenser	47

Bilaga 1. Övriga kommentarer från eleverna

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Vägverket Region Sydöst har under flera år arbetat med barns tillgänglighet i vägnätet. Ett pilotprojekt genomfördes i Mönsterås under 2003, och resultatet blev Mönsteråsmodellen, en metod att med utgångspunkt i FN:s barnkonvention säkerställa att barn får inflytande över sin egen närmiljö. En annan metod är OR-metoden, som används för att värdera trafiksäkerheten och miljöförhållanden längs skolvägar.

Det aktuella projektet innebär att upprätta åtgärdsförslag för att förbättra barns tillgänglighet i femton olika orter inom regionen. Fokus ska läggas på barns tillgänglighet till skolan och till fritidsaktiviteter. Arbetet ska ske i samråd med berörda kommuner, och barnen ska medverka genom en enkätundersökning som fylls i under skoltid. Därigenom engageras också lärarna i arbetet.

Urvalet av orterna har gjorts av Vägverket Region Sydöst. I orterna som valts ut finns ett särskilt stort behov av att förbättra barns tillgänglighet.

1.2 Syfte

Syftet med denna studie är att utifrån Mönsteråsmodellen studera barns tillgänglighet till skola och fritidsaktiviteter i Rödeby samt att ge förslag på förbättringsåtgärder enligt fyrstegsprincipen.

1.3 Omfattning och avgränsning

Behov och åsikter skiljer sig ofta för barn i olika åldrar. För att få fram dessa olikheter studeras tre olika årskurser:

- Årskurs 3
- Årskurs 6
- Årskurs 9

Eftersom enkäten besvarats av treor, sexor och nior saknas synpunkter från ännu mindre barn. Bedömningen är dock att treorna är i yngsta laget för att klara av att fylla i enkät och kartor, och att ännu yngre barn troligen inte vistas så mycket i trafiken på egen hand.

Denna rapport avser endast Rödeby tätort och tar inte upp problem i omkringliggande byar. De vägar som inventeras väljs ut på grundval av barnens kartor och markerade farliga platser. Alla vägar inventeras alltså inte.

1.4 Begrepp

Barns rättigheter i trafiken

Grunden för arbetet med trafiksäkerhet och tillgänglighet för barn är FN:s konvention om barns rättigheter.

Vägverket skriver i sitt inriktningdokument för barn (2001) bl a:

”Barn är fullvärdiga samhällsmedlemmar och skall utifrån sina behov och förutsättningar tillförsäkras bästa möjliga villkor när det gäller att förflytta sig och resa säkert inom hela vägtransport- och kollektivtrafiksystemet.”

Vidare står det i inriktningdokumentet:

”Arbetet med barns säkerhet och tillgänglighet till vägtransportssystemet skall vara långsiktigt och resultatinriktat. Alla beslut som rör barn skall medverka till att deras fria rörlighet, tillgänglighet, miljö, hälsa och säkerhet skall sättas främst.”

Trafiksäkerhet

Nollvisionen och Lugna Gatan har varit vägledande i bedömningen av trafiksäkerheten. Nollvisionen innebär att ingen på sikt ska dödas eller skadas allvarligt på vägarna. Det är i grunden en fråga om etik; att det är oacceptabelt med dödsoffer i vägtrafiken. Nollvisionen utgår från att trafikolyckor inte alltid kan förhindras, men att riskerna och konsekvenserna av mänskliga fel begränsas så att olyckorna inte leder till dödsfall och allvarliga skador.

Lugna Gatans rekommendationer utgår från det nära samband som finns mellan fordonshastighet och dödsrisk vid kollision. I korsningspunkter mellan gående, cyklister och biltrafikanter bör därför hastigheten inte överstiga 30 km/h. I denna rapport hänvisas ibland till sk 30-säkrade gator, vilket innebär att man med någon typ av åtgärd (exempelvis gupp) säkerställt att minst 90% av bilisterna inte överskrider angiven hastighetsgräns.

Tillgänglighet

Vägverkets definition av tillgänglighet lyder:

”Tillgänglighet definieras som den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan nås, varvid såväl medborgares som näringslivets och offentliga organisationers behov avses”.¹

¹ Nationell plan för vägtransportssystemet 1998-2007

I Nationalencyklopedin² definieras tillgänglighet som *möjligheter att ta del av något eftersträvansvärt*. I detta fall tillgängligheten för barn till skola och fritidsaktiviteter.

Buller

Buller upplevs idag av många människor som ett av de största miljöproblemen. I Sverige exponeras ca 2 miljoner människor för trafikbuller som är högre än 55 dBA utomhus vid bostaden. Buller har en negativ effekt på hälsa och medverkar till stressrelaterade sjukdomar.

Luftföroreningar

Det nationella miljömålet ”Frisk Luft”, handlar om att luften skall vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. I tätorter är det biltrafiken som är den stora källan till luftföroreningar.

Skönhet och trevnad

I handboken TRAST³ står det följande om skönhet:

”Med skönhet avses en yttre miljö som erbjuder rekreation och positiva upplevelser (syn, hörsel och lukt) samt möjlighet till möten mellan människor.”

Då skönhet och trevnad innebär en subjektiv bedömning är det svårt att ge en objektiv bedömning av detta i en trafikmiljö.

Trygghet och orienterbarhet

En trafikmiljö som är lätt att orientera sig i är viktigt för att trafikanterna ska kunna känna sig trygga. Orienterbarhet innebär en lättförståelig och självförklarande miljö.

En trygg miljö för barnen kan definieras som en miljö som är så säker och trygg att föräldrarna låter barnen röra sig själva i trafikmiljön. Trygga gång- och cykelvägar är sådana som kan användas dygnet runt. För att ge en trygg trafikmiljö för barn (och vuxna) bör alltså mörka partier längs eller i anslutning till cykelvägen undvikas. Träd och buskar som skymmer sikten bör undvikas i närheten av stråket.

Trafiksäkerhet och trygghet hänger nära samman då den upplevda tryggheten beror på hur säker trafikmiljön är. En upplevd otrygghet minskar möjligheterna för barnen att fritt kunna röra sig i trafiksystemet.

² Nationalencyklopedin, Bra Böcker

³ TRAST- Trafik för en attraktiv stad. Planeringsråd utgivna av Vägverket, Kommunförbundet, Boverket och Banverket.

Växter och vegetation

Växter och vegetation är oftast ett trevligt inslag i trafikmiljön och kan till viss del (om än begränsad) både hjälpa till att minska trafikens påverkan i form av luftföroreningar och buller samt vara ett skydd mot vinden. Dock bör man ha i åtanke att somliga växter kan vara allergiframkallande och bör således inte användas i alltför nära anslutning till gång- och cykelvägar eller på offentliga platser som torg, busshållplatser och skolor.

Problemen med buller och luftföroreningar är små i Rödeby jämfört med de trafiksäkerhets- och tillgänglighetsproblematik som finns på orten. Därför har dessa parametrar inte tagits med i bedömningen. Eftersom skönhet och trevnad är ett så subjektivt mått, tas inte heller detta upp i kommande utvärderingsavsnitt

2. Kort om Rödeby

Rödeby är en tätort i Karlskrona kommun med strax under 5000 invånare. Orten är belägen ca 13 km norr om Karlskrona. Genom Rödeby går två statliga vägar, Väg 28 och Väg 726. Dessa samt Johannesbergsvägen (väg 727) är de mest trafikerade vägarna i Rödeby. På kartan i Figur 2.1 redovisas trafiksiffror till de vägarna som även är utmärkta med namn. En del av trafikräkningarna är emellertid relativt gamla (från ca 1995) och kanske inte ger en helt sann bild av verkligheten.

Genom orten går även järnvägen mellan Emmaboda och Karlskrona.

Mitt i Rödeby ligger Rödebyskolan. Rödebyskolan är en stor skola med ca 800 elever. På skolan finns årskurs 0 till årskurs 9 representerade. En stor andel av barnen på skolan bor utanför Rödeby och tar sig till och från skolan med skolbuss.

Mitt emot Rödebyskolan ligger centrum av Rödeby med affärer, buss-torg, post etc. De stora målpunkterna för fritidsaktiviteter är dels simhallen och fritidsgården som ligger i anslutning till Rödebyskolan, samt idrottsplatsen, i utkanten av orten.

I Vägverkets planer finns följande planerat för Rödeby tätort:

- Gång- och cykelväg Mossvägen till Granitvägen (planerad byggstart ca 2007)
- Ombyggnad av korsning mellan väg 682 och väg 726 (Rödebyvägen)



Figur 2.1 Rödeby tätort. © Karlskrona kommun. Blå siffror i figuren redovisar ÅDT längs de större vägarna.

3. *Metod och genomförande*

3.1 *Enkätundersökning*

För att kartlägga barnens behov och åsikter genomfördes en enkätundersökning på Rödebyskolan. 10 klasser ingick i undersökningen:

- 3 st 3:or (samtliga 3:or på Rödebyskolan)
- 3 st 6:or (samtliga 6:or på Rödebyskolan)
- 4 st 9:or (totalt finns 6 stycken 9:or)

Undersökningen bestod av tre delar:

- **Del 1- Enkät om färdmedelsval:** En enkät om barnens väg till skola och fritidsaktiviteter. Barnen fick frågor om vilket färdmedel de använde och hur trygga/otrygga de kände sig.
- **Del 2- En karta över skolvägen.** Barnen fick en karta över Rödeby där de ombads att ringa in var de bor samt rita in vägen de går eller cyklar till skolan. Barnen ombads även att med ett kryss på kartan, markera de platser som de upplever som farliga, krångliga eller obehagliga. Denna del riktade sig enbart till dem som går eller cyklar till skolan och gällde således inte skolskjuts-elever eller de som blev skjutsade med bil till skolan.
- **Del 3- En karta över vägen till fritidsaktiviteter.** Liksom för skolvägarna fick barnen en karta där de nu skulle rita in hur de gick eller cyklade till olika fritidsaktiviteter. De ombads även skriva ungefär hur ofta de hade denna fritidsaktivitet. Barnen ombads även att med ett kryss på kartan, markera de platser som de upplever som farliga, krångliga eller obehagliga. Liksom för kartan över skolvägarna gällde inte denna del de barn som åkte buss eller blev skjutsade med bil till aktiviteten.

Enkäterna delades ut under lektionstid av personal från Trivector, och eleverna fyllde självständigt i svaren och sina vägar. Minst två vuxna fanns till hands i varje klass för att hjälpa till. En stor del av högstadiel eleverna på Rödebyskolan bor utanför tätorten och har därmed inte fyllt i några kartor eftersom de inte går eller cyklar i orten.

3.2 *Kartläggning av primära stråk*

Utifrån barnens ifyllda kartor lades barnens skolvägar och vägar till fritidsaktiviteter in i GIS (ett geografiskt informationssystem). På så vis erhöles flöden av barn längs olika vägar i orten och de primära stråken identifierades. De stråk där många barn rör sig utnämndes till primära

stråk. Huvudsyftet med att identifiera primära stråk, är att kunna ägna dessa större uppmärksamhet i analys och åtgärdsförslag.

De faror barnen upplevt längs vägen lades även de in i GIS. En sammanvägning av trafikeringen och farorna resulterade i ett urval av vägar och korsningar som skulle inventeras.

3.3 Kvalitativ studie

Som en kvalitativ del i studien genomfördes en diskussion med ett antal utvalda elever. Två elever från varje studerad årskurs (åk3, åk 6 och åk 9) valdes ut för att delta i gruppen. Gruppen samlades inledningsvis för att diskutera allmänt om trafiksituationen på orten. Efter det togs barnen med på en i förhand bestämd runda där barnen gavs möjligheter att antingen spontant eller vid frågor, kommentera faktorer såsom säkerhet, trygghet och trevnad.

3.4 Inventering

Utifrån de stråk och punkter som identifierats vid analysen av barnens kartor gjordes en inventering på plats av personal från Trivector. Fotografier togs av platserna och stråk och punkter inventerades enligt OR-metoden. Mer om OR-metoden finns att läsa i Miljö och trafiksäkerhet längs barns skolvägar (Vägverket, 1999). I OR-metoden tas hänsyn till faktorer som typ av gata, hastighet, sikt, parkering och flöden av bilar. Dessa faktorer räknas sedan samman och ger ett betyg på sträckan/korsningen utifrån följande skala:

- Grönt God kvalitet
- Gröngult
- Gult Mindre god kvalitet
- Gulrött
- Rött Låg kvalitet

Eftersom OR-metoden enbart fungerar för inventering av vägar med fordonstrafik, har GC-vägarnas standard inte inventerats.

4. Resultat

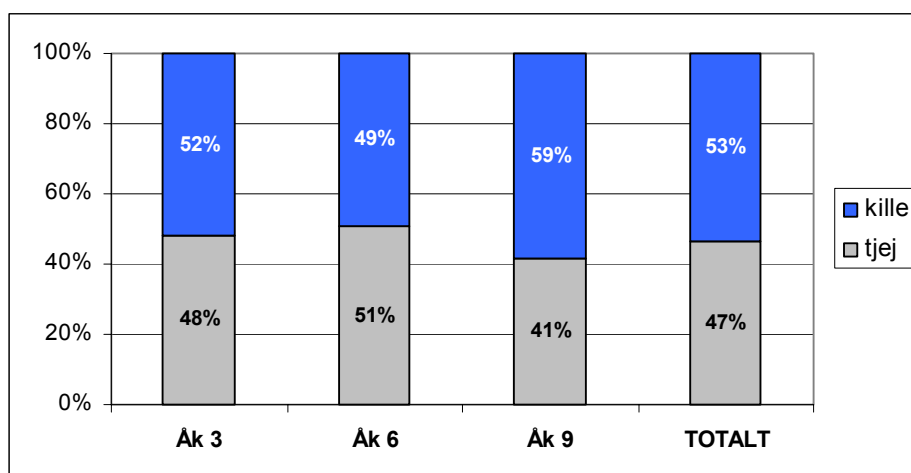
4.1 Enkätresultat

Allmänt

Totalt 171 barn svarade på enkäten. Svartfrekvensen för årskurs 3 var 100% (alla 50 elever svarade), årskurs 6, 92% (61 av 66 elever svarade) och årskurs 9, 60% (58 av 96 elever svarade). Sammantaget blev svartfrekvensen 90%.

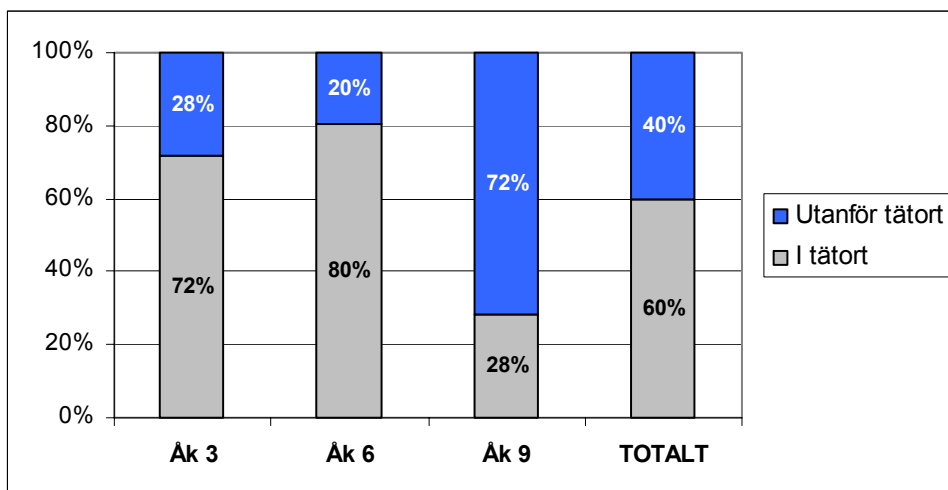
Enkätutdelning i niorna genomfördes av lärarna själva, utan att Trivector deltog. Många av niorna bor inte i orten och kände inte att enkätundersökningen var så relevant för dem. Dessa faktorer kan ha inverkat till en lägre svartfrekvens bland dessa elever.

Totalt sett var 53% flickor och 47% pojkar (se Figur 4.1). Till varje figur anges hur många elever (N) i varje årskurs som svarat på just den aktuella frågan.



Figur 4.1 Könsfördelningen mellan barnen, $N_{\text{åk } 3}=50$, $N_{\text{åk } 6}=61$
 $N_{\text{åk } 9}=58$

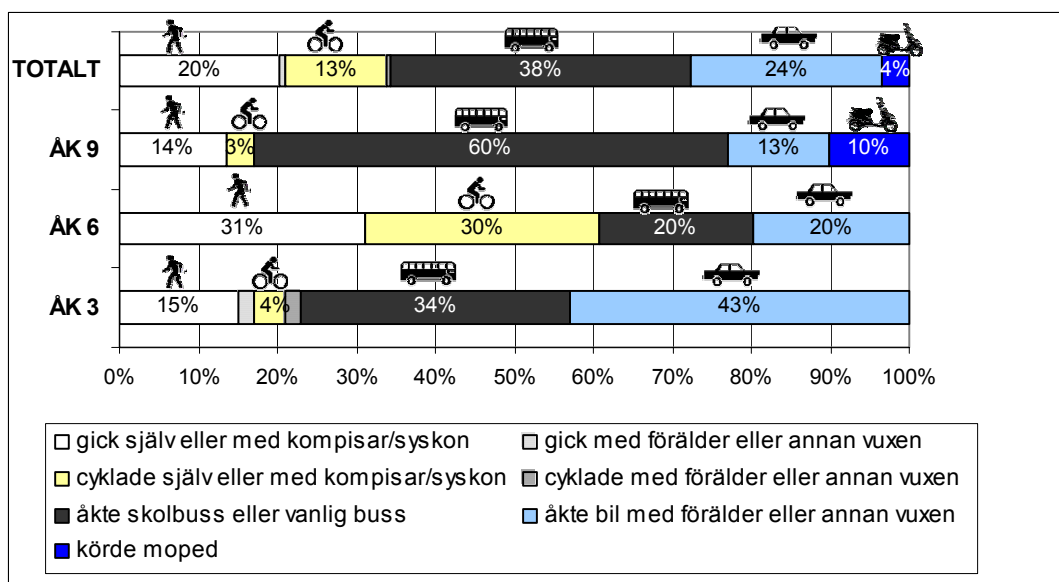
I årskurserna 3 och 6 bor majoriteten av barnen i tätorten medan de i årskurs 9 istället var en majoritet av barnen som bodde utanför tätorten.



Figur 4.2 Boende bland barnen. $N_{\text{åk } 3}=50$, $N_{\text{åk } 6}=61$ $N_{\text{åk } 9}=60$

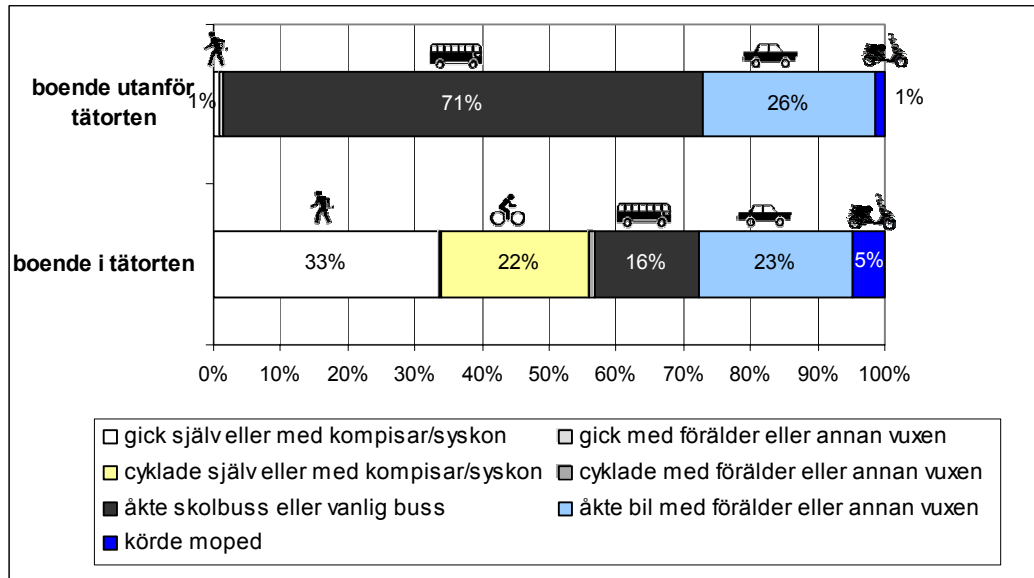
Färdmedel till och från skolan

I enkäten tillfrågades eleverna om hur de tagit sig till skolan idag. Bland de yngsta barnen blev nästan hälften skjutsade till och från skolan i bil. I figuren redovisas både till och från skolan men tittar man bara på resorna till skolan så var denna andel ännu högre. Andelen som blir skjutsade halveras för årskurs 6 och halveras sedan ytterligare för årskurs 9. Endast 23% av barnen i årskurs 3 går eller cyklar till och från skolan. Denna andel är betydligt högre för årskurs 6. Bland niorna åker en stor andel skolbuss till skolan.



Figur 4.3 Barnens färdmedel vid resa till och från skolan. $N_{\text{åk } 3}=50+50$,
 $N_{\text{åk } 6}=61+61$ $N_{\text{åk } 9}=59+59$

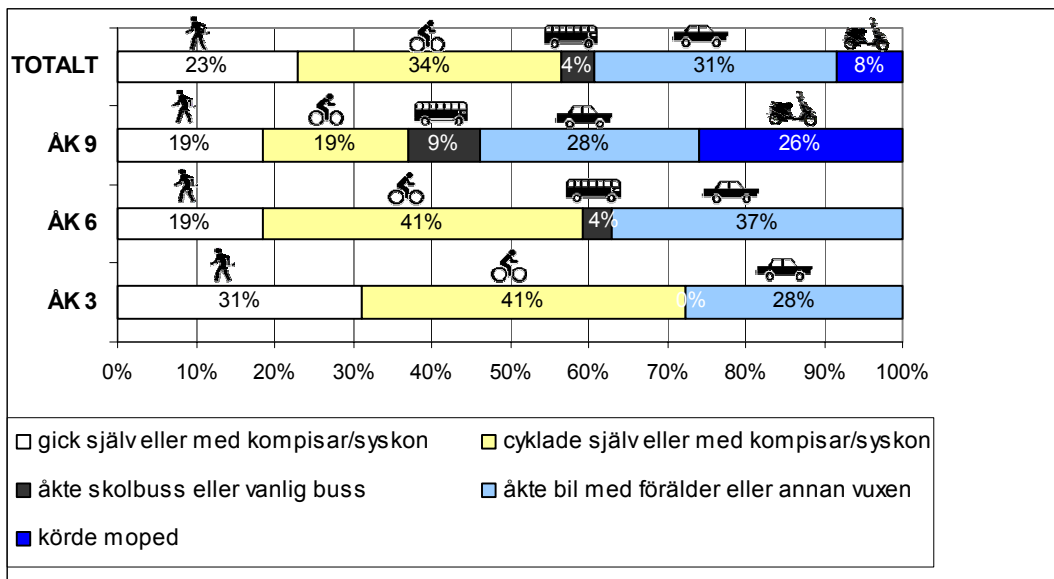
I Figur 4.4 redovisas hur samtliga barn tog sig till och från skolan beroende på om de bor i Rödeby eller utanför. Andelen som blir skjutsade med bil visar sig vara ungefär samma för boende i och utanför tätorten. Elever med mer än 3km till skolan är berättigade till skolskjuts trots att de bor i tätorten. Därav den ganska höga andel skolskjutsbarn bland de boende i tätorten. I somliga fall kan även elever som har närmre till skolan få möjlighet att åka med skolbussen. Elever som bor varannan vecka hos en förälder som inte bor i Rödeby åker vid dessa tillfällen med den reguljära busstrafiken till och från skolan.



Figur 4.4 Barnens färdmedel till och från skolan uppdelat på boende i eller utanför tätorten. $N_{inne\ i\ Rödeby}=103+103$,
 $N_{utanför\ Rödeby}=68+68$

Färdmedel till och från fritidsaktivitet

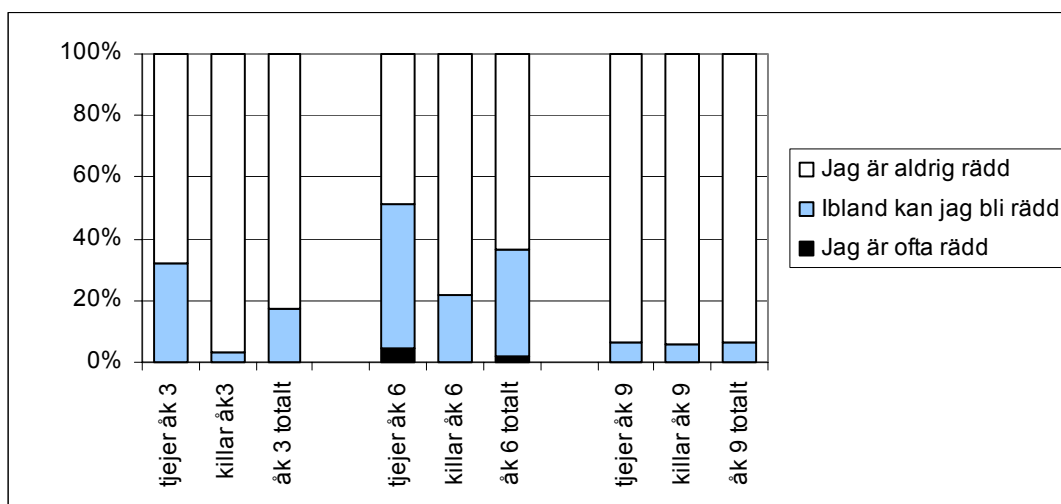
I enkäten tillfrågades eleverna om hur de tagit sig till sina fritidsaktiviteter under gårdagen. Vid resor till och från fritidsaktivitet går eller cyklar 57% vilket är betydligt fler än vid skolresor (ca 33 %). Ju yngre barnen är, desto större är andelen som går eller cyklar. Andelen som blir skjutsade är ungefär 30 % för samtliga årskurser. Detta är något större andel än motsvarande för skolresor (24 %).



Figur 4.5 Barnens färdmedel vid resa till och från fritidsaktivitet.
 $N_{\text{åk 3}}=58$, $N_{\text{åk 6}}=54$ $N_{\text{åk 9}}=54$

Trygghet vid gång- och cykelresor

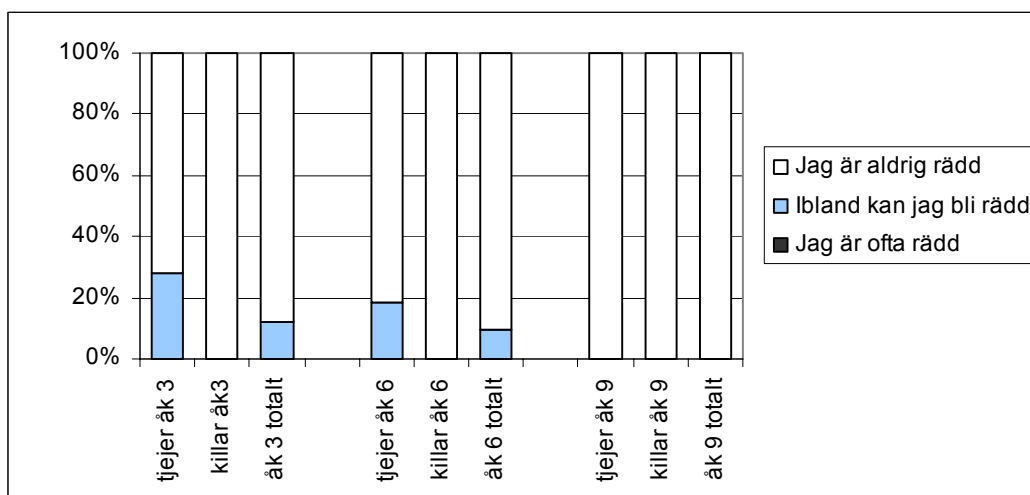
Majoriteten av barnen känner sig aldrig rädda när de går eller cyklar till skolan. I årskurs 6 uppger emellertid hälften av tjejerna att de ibland känner sig otrygga/rädda. Ett annat mått på tryggheten kan vara hur stor andel som går eller cyklar till skolan. Denna andel är 55% i tätorten (se Figur 4.4) vilket kan anses vara en ganska låg siffra. Detta beror troligtvis på att man inte känner sig trygg på många av skolvägarna samt att avståndet upplevs för långt.



Figur 4.6 Trygghet vid gång- och cykelresor. $N_{tjejer\ åk3}=28$, $N_{killar\ åk3}=29$,
 $N_{tjejer\ åk6}=47$, $N_{killar\ åk6}=46$ $N_{tjejer\ åk9}=15$, $N_{killar\ åk9}=17$

Trygghet vid bil- och bussresa

Vid bil- och bussresor till skolan är det ganska få som upplever att det känns otryggt. 30% i årskurs 3 och 20% i årskurs 6 uppger att de ibland kan bli känna sig otrygga/rädda.



Figur 4.7 Trygghet vid bil- och bussresor till skolan. $N_{tjejer\ åk3}=18$, $N_{killar\ åk3}=23$, $N_{tjejer\ åk6}=22$, $N_{killar\ åk6}=20$ $N_{tjejer\ åk9}=17$, $N_{killar\ åk9}=21$

Övriga kommentarer till enkäten

I slutet på enkäten fanns en möjlighet att skriva en kommentar om trafiken i Rödeby, något som 26 barn gjorde. Många kommentarer handlade om trottoarer och cykelbanor som saknas samt om bilar som inte stannar vid övergångsställena. Flera av kommentarerna kom från dem som inte bor i Rödeby och som därmed inte ansåg att enkäten riktade sig till dem. Se samtliga kommentarer i bilaga 1.

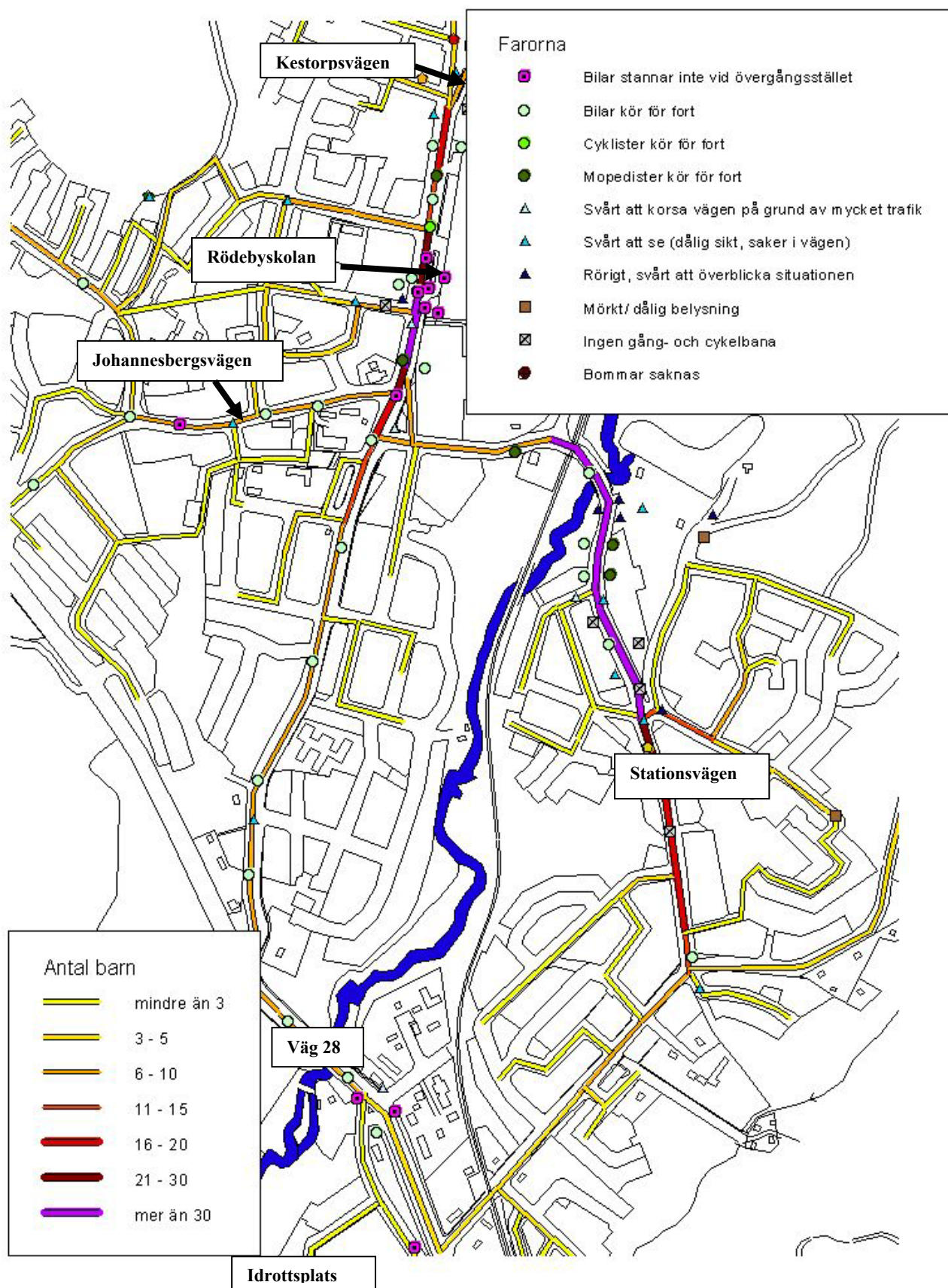
4.2 Primära stråk och farliga platser

Utifrån de kartor barnen fyllt i kunde de primära stråken, d v s mest frekvent använda stråk, samt de platser som barnen upplever som farliga, identifieras.

Skolvägar

I Figur 4.8 visas barnens svar från de kartor som fylldes i. Antalet barn som använder varje stråk representeras av olikfärgade linjer, och de faror som barnen pekat ut visas som punkter. Som framgår av figuren är de mest trafikerade vägarna Rödebyvägen, främst utanför skolan, samt Stationsvägen. Övriga vägar där många barn går på är Kestorpsvägen och Johannesbergsvägen.

De faror som kan utläsas av kartan är framförallt övergångsställena utanför skolan, där bilarna inte stannar. Många barn har även angett många faror längs Stationsvägen. Framförallt anser man att bilarna kör för fort, att cykelbana (och i vissa fall gångbana) saknas, samt att det på vissa sträckor är dålig sikt och rörigt och svårt att överblicka. Längs Rödebyvägen och Stationsvägen har flera barn uppgett att bilar kör för fort. Några har även uppgett att bilarna inte stannar vid övergångsställena över väg 28.

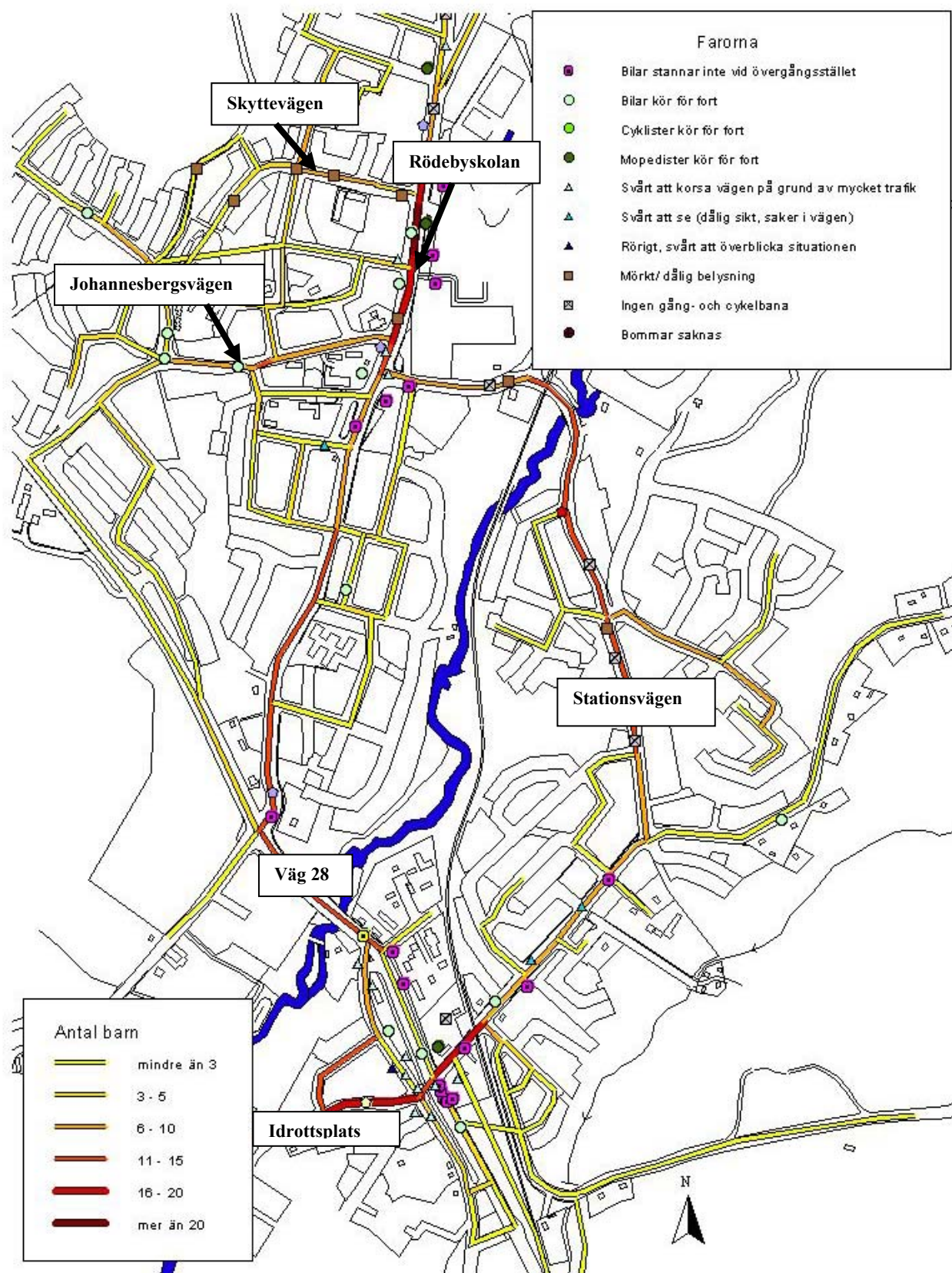


Figur 4.8 Barnens skolväg- trafikering och faror.

Fritidsvägar

I Figur 4.9 redovisas de fritidsvägar som barnen redovisat i de kartor de fyllt i. Liksom för skolvägar så redovisas antalet barn som använder varje vägsträcka med linjer i olika färger, och de faror som barnen pekat ut markeras som punkter.

För fritidsresor är det återigen Rödebyvägen och Stationsvägen som är de vanligast använda vägarna. Här tillkommer emellertid även sträckan längs väg 28 då en stor del av resorna går till den idrottsplats som ligger i sydvästra Rödeby, väster om väg 28. Detta medför att många barn tvingas korsa väg 28 vilket många också angett som en fara då bilar inte stannar vid övergångsställena. Andra faror är återigen att gång- och cykelbana saknas på Stationsvägen samt bilar som kör för fort på Johannesbergsvägen. Någon har även uppgett att Skyttevägen är dåligt upplyst.



Figur 4.9 Barnens fritidsresor- trafikering och faror.

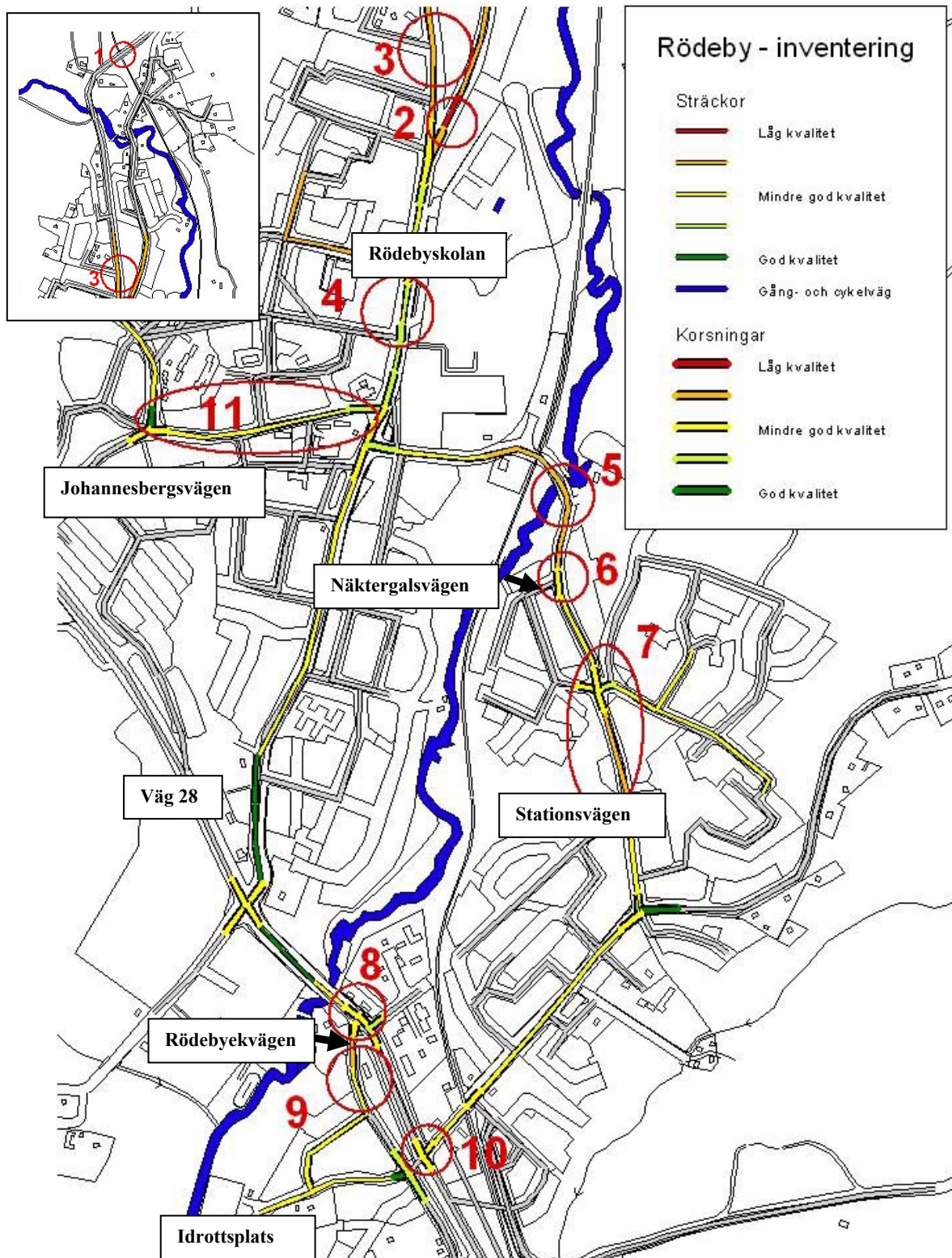
4.3 *Analys av stråk*

Resultatet från inventeringen med hjälp av OR-metoden redovisas i Figur 4.10. I bedömningen av vilka vägar som skulle inventeras togs hänsyn till, dels var barnen hade markerat faror, dels de vägar som var mest trafikerade (mer än 10 barn som hade markerat stråket). De röda ringarna visar på platser av särskilt intresse.

- Ring 1: Järnvägsövergång i Kestorp
- Ring 2: Korsning Kestorpsvägen/Rödebyvägen
- Ring 3: Rödebyvägen norr
- Ring 4: Rödebyvägen utanför skolan
- Ring 5: Återvinningsstation vid Stationsvägen
- Ring 6: Gångpassage Näktergalsvägen
- Ring 7: Stationsvägen- sträcka
- Ring 8: GC-överfart väg 28 (vid Kassabron)
- Ring 9: Rödebyekvägen
- Ring 10: Gc-överfart väg 28 (vid Mörtövägen)
- Ring 11: Johannesbergsvägen

Allmänt

Som framgår av Figur 4.10 så har endast ett fåtal sträckor i Rödeby fått betyget god standard (grön) enligt OR-metoden. Det som överlag har dragit ner betyget i orten är på de flesta ställen frånvaro av helt separerad gång- och cykelbana, men även det kuperade landskapet som leder till dålig sikt längs flera av sträckorna. Få sträckor har dessutom den skyltade hastigheten 30 km/h och ingen av sträckorna är 30-säkrad, d.v.s. hastighetssäkrade med gupp eller liknande. De enda två sträckorna som ges god kvalitet är längs en del av väg 28 samt längst söderut på Rödebyvägen där gång- och cykelbanan är helt separerad från bilvägen med en remsa. Nedan har vi valt ut ett antal stråk och korsningar som har visat sig ha sämre kvalitet och som barnen upplever som farliga eller obehagliga. Dessa stråk/korsningar är platser där många barn passerar på väg till/från skola eller fritidsaktivitet.



Figur 4.10 Karta över inventerade vägar i Rödeby, betygsatta enligt OR-metoden. Observera att ring 1 redovisas i en ruta i översta vänstra hörnet på kartan.

Ring 1 Järnvägsövergång i Kestorp

Flera barn har både i enkäter och vid fokusgruppen kommenterat järnvägsövergången i Kestorp (se Figur 4.11). Här går tågen mellan Emmaboda och Karlskrona, vid högtrafik ca 1 tåg/timme. Hösten 2004 när denna rapport skrevs, var emellertid flertalet av tågen utbytta mot buss. Korsningen saknar bommar och flera kommenterar att det känns osäkert att korsa.



Figur 4.11 Järnvägsövergång i Kestorp. (Ring 1)

Ring 2 Kestorpsvägen/Rödebyvägen

Kestorpsvägen är en gata som leder ut från bostadsområdet i nordöstra Rödeby och ut mot Rödebyvägen (se Figur 4.12). Vägen saknar trottoar och hastigheten är 50 km/h. Detta i kombination med den tidvis dåliga sikten ger ett ganska dåligt betyg på trafiksäkerheten enligt OR-metoden. Där Kestorpsvägen ansluter till Rödebyvägen ligger dessutom en vändhållplats för bussen mellan Karlskrona Centrum och Rödeby. Bussen vänder på en separat bussgata som är förbjuden för cykeltrafik, men som är den mest gena vägen mellan Kestorpsvägen och Rödebyskolan/Rödeby centrum. En elev kommenterade att det upplevdes lite otäckt att gå och cykla denna väg när bussen plötsligt kommer. Ingen påfart till cykelvägen finns.



Figur 4.12 Kestorpsvägen. Bussgatan går in till vänster och rakt fram ligger Rödebyvägen. (Ring 2)

Som framgår i Figur 4.13 går gång- och cykelvägen till vänster om trädungen och infarten till höger är endast avsedd för busstrafik. Många sneddar dock genom busskörvägarna då detta är en genväg till Kestorpsvägen.



Figur 4.13 Busshållplats strax söder om infarten till Kestorpsvägen. (Ring 2)

Ring 3 Rödebyvägen norr

Gång- och cykelbanan som går på östra sidan om Rödebyvägen tar slut vid Kestorpsvägen (se Figur 4.14). Norr om Kestorpsvägen finns inte ens en trottoar och barnen tvingas gå ute i vägen. Många barn har på kartorna kommenterat att gång- och cykelväg saknas längs denna sträcka.



Figur 4.14 Rödebyvägen norr. Kestorpsvägen ansluter till höger i bilden (Ring 3).

Ring 4 Rödebyvägen, utanför skolan

Rödebyvägen är en genomfartsväg och en av de två statliga vägarna i Rödeby. Vägen går precis utanför Rödebyskolan och är således ett viktigt och mycket använt stråk. Utanför skolan finns en sträcka på ca 200-300 meter där hastigheten är skyltad till 30 km/h dagtid (7.30 till 16) (Figur 4.15). Den skyltade hastigheten, flera övergångsställen och en med kantsten separerad gång- och cykelväg ger sträckan ett relativt högt betyg i OR-metoden. Många barn upplever dock att bilarna inte håller hastigheten 30 km/h och flera uppger att det är svårt att korsa vägen eftersom bilarna inte alltid stannar vid övergångsställena.



Figur 4.15 Rödebyvägen (söderut). Skolan ligger på vänster sida (Ring 4).

Tre övergångsställen finns längs sträckan som går utanför skolan. Vid det mest använda övergångsstället står varje morgon några elever som s.k. skolpolis för att få bilarna att stanna och hjälpa sina kamrater att korsa vägen (Figur 4.16). Trots detta är det en hel del bilar som inte stannar när någon vill gå över. Detta bekräftades även av de elever som stod som skolpolis vid inventeringstillfället.



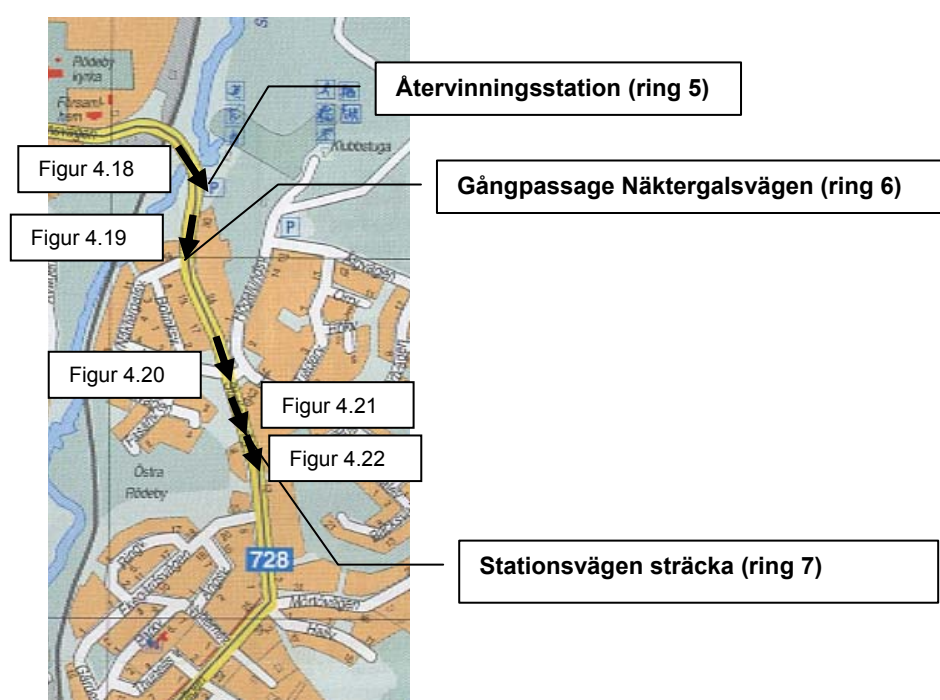
Figur 4.16 Skolpolis vid övergångsstället strax utanför ingången till skolan (Ring 4).

Vid morgonrusningen är det en hårt trafikerad sträcka med förbipasserande bilar och bussar, föräldrar som ska in till skolan och lämna sina barn samt flera skolbussar som stannar precis utanför skolan. Barnen korsar även vägen ofta under skoldagen då de på raster och på lunchen går över till centrum, där kiosk och affärer finns.

Kvalitetsnivån som ges av OR-metoden varierar utmed sträckan. Detta beror dels på att det finns övergångsställen på en del ställen, dels att komplexiteten varierar. På två ställen finns in- och utfart till ett område som skolbussar och hämtande/lämnande föräldrar använder.

Ring 5-7 Stationsvägen

Stationsvägen är en av de större vägarna i Rödeby. Vägen är smal och har enbart en smal trottoar på större delen av sträckan. På någon sträcka saknas trottoar helt. Vägen är relativt högtrafikerad och har även buss- trafik. Järnvägen ligger som en barriär mellan östra Rödeby och centrum av orten, vilket leder till att majoriteten av barnen i detta område tvingas gå eller cykla längs Stationsvägen på sin väg till och från skolan. Flera av barnen i fokusgruppen kommenterade att denna väg ofta känns obehaglig. Då trottoaren är så smal finns det nätt och jämnt plats för två barn att gå bredvid varandra. Något av barnen kommenterade att det ofta händer att flera barn ändå går i bredd. Analysen av barnens ifyllda kartor visar att många också upplever att bilar kör för fort. I figuren nedan redovisas de platser längs Stationsvägen som vi tittat närmre på. Pilarna visar läge och riktning för fotografierna.



Figur 4.17 Översikt över problemområden (ring 5-7) längs Stationsvägen. Kartan visar även läge och riktning för de foton som redovisas (se Figur 4.18 till Figur 4.22)

Ring 5 Återvinningsstation

Strax sydöst om järnvägsövergången finns en återvinningsstation på en stor grusplan (se Figur 4.18). I kartan över barnens upplevda faror har flera barn kommenterat att detta område känns rörigt och svårt att överblicka. Det saknas tydliga in- och utfarter. Flera barn påpekade att bilar kör in och ut härifrån och korsar då gångvägen lite hur som helst och att det kan kännas obehagligt. Gångvägen utmed återvinningsstationen är dessutom väldigt smal.



Figur 4.18 Återvinningsstation på Stationsvägen (ring 5)

Ring 6 Gc-passage vid Näktergalsvägen

Av enkäterna framgick att många som bor i området mellan järnvägen och Stationsvägen korsar Stationsvägen via en GC-väg med bommar som leder ut från Näktergalsvägen mot Stationsvägen (se Figur 4.19). Detta konstaterades även vid promenaden med fokusgruppen. Det finns inget övergångsställe vid passagen.



Figur 4.19 GC-passage över Stationsvägen (Ring 6).

Ring 7 Stationsvägen sträcka

Uppe på ett backkrön korsar Stationsvägen Trastvägen (t v i Figur 4.20) och Lärkvägen (t h i Figur 4.20). Sikten är dålig och strax söder om korsningen ligger en busshållplats.



Figur 4.20 Korsning Stationsvägen/Trastvägen-Lärkvägen (Ring 7).

Söder om korsningen med Trastvägen ligger en sträcka som fått lågt betyg i OR-metoden (Figur 4.21). Detta beror dels på en komplex situation med dålig sikt, dels på att det bitvis saknas trottoar. Detta är en stor brist eftersom vägen är en av Rödebys huvudgator med ca 1 100 fordon per dygn och med busstrafik. Många barn går samtidigt denna sträcka till och från skolan.



Figur 4.21 Stationsvägen strax söder om infarten till Trastvägen (ring 7).

Något längre söderut på Stationsvägen blir gatan något bredare på en kortare sträcka, men fortfarande finns ingen trottoar. Till vänster i Figur 4.22 ser vi att trottoaren så smått börjar för att sedan bli bredare innan korsningen med Mörtövägen.



Figur 4.22 Stationsvägen, södra (ring 7).

Ring 8 GC-överfart vid Kassabron

GC-överfarten vid Kassabron går över väg 28 och används av de barn som bor väster om järnvägen och som ska till och från idrottsplatsen (Figur 4.23). Till skillnad från övergångsstället vid Mörtövägen (ring 10), finns här ingen refug. Flera barn har också påpekat att det är svårt att korsa vägen pga trafiken. Vid Rödebyekvägens anslutning till väg 28 separeras fotgängare och cyklister de sista meterna före övergångsstället (se Figur 4.24).



Figur 4.23 Gång- och cykelöverfart till Väg 28 (ring 9).



Figur 4.24 Utfart till gångpassagen över väg 28 (ring 8).

Ring 9 Rödebyekvägen

Rödebyekvägen är en smal väg som används av både cyklister och bilister som ska till och från idrottsplatsen (se Figur 4.25). Vid vissa tidpunkter kan sträckan vara ganska trafikerad. Hastigheten längs sträckan är visserligen skyltad till 30 km/h men flera kommenterar att denna hastighetsgräns inte hålls. Några barn anger att vägen är svår att korsas på grund av trafiken. Idrottsvägen delar på sig och ansluter till Rödebyekvägen på två ställen och här är det extra viktigt att hastigheten hålls eftersom barnen korsar vägen vid dessa punkter.



Figur 4.25 Rödebyekvägen (riktning söderut) (ring 9).

Ring 10 GC-överfart vid väg 28

Idrottsplatsen väster om Väg 28 är en vanlig målpunkt för barnen vid deras fritidsresor. De boende i östra Rödeby som ska ta sig till idrottsplatsen passerar Väg 28 vid ett övergångsställe strax söder om Mörtövägen (se Figur 4.26). GC-överfarten används även av dem som ska över till den busshållplats som ligger på västra sidan om Väg 28. Många barn har angett att det är svårt att ta sig över vägen eftersom bilarna inte stannar. En smal refug i mitten av vägen underlättar passagen något.



Figur 4.26 GC-överfart över väg 28, söder om Mörtövägen (Ring 9).

Ring 11 Johannesbergsvägen

Johannesbergsvägen är en av huvudgatorna i orten och är tät trafikerad (2 050 fordon/dygn) med en del tung trafik. Hastigheten är skyltad 50 km/h men många av barnen har angett att bilarna kör för fort. En gångbana finns på norra delen av vägen (se Figur 4.27, Figur 4.28 och Figur 4.29), men ingen cykelbana.



Figur 4.27 Busshållplats vid Johannesbergsvägen (Ring 11).



Figur 4.28 Johannesbergsvägen (Ring 11).



Figur 4.29 Johannesbergsvägen (Ring 11).

5. Åtgärdsanalys

I detta kapitel beskrivs möjliga åtgärder enligt Vägverkets fyrstegsprincip (Vägverket, 2002). Vid planering och ombyggnad är det viktigt att utöver trafiksäkerhet även ta hänsyn till faktorer som buller, skönhet och trevnad. Den trots allt inte så omfattande trafiken i Rödeby gör att buller inte är något större problem. Skönhet och trevnad beror i hög grad på den subjektiva bedömningen och därmed svårt att ingå i allmänna åtgärdsförslag. Därmed väljer vi att inte fokusera på dessa faktorer.

5.1 Steg 1- Transportbehov och transportsätt

Ett sätt att påverka transportbehov och transportsätt är att minimera bilskjutsning till skola och fritidsaktiviteter. Ju fler som skjutsar sina barn desto sämre blir trafikmiljön runt skolan och andra målpunkter, vilket leder till att ännu fler börjar skjutsa sina barn. På så sätt får man en ond cirkel av ökat bilberoende. I en långsiktigt hållbar trafikmiljö kan barnen röra sig självständigt i trafiksystemet och föräldrar behöver inte känna sig oroliga för att släppa iväg barnen.

Hela 43% av de yngre barnen (årskurs 3) blir skjutsade till och från skolan. Det visar sig också att majoriteten av dessa bor i Östra Rödeby och har därmed Stationsvägen som sin skolväg. Förslagsvis gör man en undersökning för att ta reda på skälen till varför barnen blir skjutsade och om det kan bero på annat än rent fysiska hinder i trafikmiljön. En åtgärd kan vara att införa vandrande skolbuss, som innebär att föräldrarna turas om att gå med barnen till skolan. Goda erfarenheter från vandrande skolbussprojekt finns bland annat i Lund.

5.2 Steg 2- Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av det befintliga vägnätet

Till och från Rödebyskolan går dagligen ett antal skolbussar. Ett sätt att effektivare utnyttja vägnätet är att se över om dessa skolbussar utnyttjas effektivt nog.

Idrottsplatsen är en stor målpunkt för många fritidsresor hos barnen. För att minska bilresandet hit föreslås att föräldrar slår sig ihop i bilskjutsgrupper och således hjälps åt att skjutsa och hämta barnen. Ett alternativ till detta kan vara att föräldrarna bildar en typ av ”vandrande fritidsbuss” där de i grupper hjälps åt att promenera med barnen till och från idrottsplatsen.

5.3 Steg 3- Vägförbättringsåtgärder

Ring 1: Järnvägsövergång i Kestorp

Den obevakade järnvägsövergången i Kestorp bör förses med bommar.

Ring 2: Korsning Kestorpsvägen/Rödebyvägen

Kestorpsvägen bör få en bättre anslutning till cykelvägen på Rödebyvägen. Idag är det förbjudet för barnen att cykla på den bussgata som finns men då denna väg är den mest genå vägen är det ganska naturligt för barnen att ändå välja att cykla där. Förhållandena kan förbättras på två sätt:

Alt 1:

Anslut cykelvägen längs Rödebyvägen till Kestorpsvägen genom en påfart från Kestorpsvägen som är betydligt genare än i dagsläget. Förslag till var cykelvägen bör anslutas till Kestorpsvägen illustreras i Figur 5.1. Detta bör kombineras med målning i vägen så att bilar och bussar görs medvetna om att cyklister korsar vägen.



Figur 5.1 Förslag till påfart var cykelvägen på Rödebyvägen bör kopplast till Kestorpsvägen.

Alt 2:

Om möjligt bör man bredda bussgatan och tillåta cykeltrafik längs den. Eventuellt räcker det att med målning separera cyklister från bussen utan att behöva bredda vägen. Att tillåta cykeltrafik söderifrån och norrut bör redan idag inte innebära några problem eftersom man då kör i samma riktning som busstrafiken.

Ring 3: Rödebyvägen norr

Som tidigare konstaterats saknas gång- och cykelbana längs Rödebyvägen norr om infarten till Kestorpsvägen. Detta är en stor brist och bör åtgärdas. I Vägverkets planer över framtida väginvesteringar finns en

gång- och cykelväg planerad längs sträckan Rödeby Mossvägen till Rödeby Granitvägen (se markerad sträcka i Figur 5.2). Byggstart planeras till ca år 2007.



Figur 5.2 Karta över sträcka där Vägverket planerar att bygga gång- och cykelväg.

Ring 4: Rödebyvägen utanför skolan

Den 30-skyltade sträckan utanför Rödebyskolan bör säkras så att 30 km/h hålls. En 30-säkring kan genomföras t ex genom upphöjda övergångsställen med lutningar anpassade för busstrafik. Se exempel på upphöjt övergångsställe i Figur 5.3.



Figur 5.3 Exempel på upphöjt övergångsställe. Foto: Karin Neergaard.

Ring 5: Återvinningsstation vid Stationsvägen

Gångbanan intill återvinningsstationen är idag väldigt smal och bör breddas. In- och utfarterna till återvinningsstationen måste markeras med kantsten så att det inte ges möjlighet att köra in och ut längs hela sträckan. En kantsten bör skilja gångbanan från ytan till återvinningsstationen för att ytterligare markera för bilisterna att de korsar en gångbana.

Ring 6: GC-passage Näktergalsvägen

Gångpassagen från Näktergalsvägen bör 30-säkras. Detta kan exempelvis göras genom att smalna av vägen genom en klack ut från bommarna och/eller ett H-gupp med övergångsställe. H-guppet har fått sitt namn eftersom det ser ut som ett H uppifrån. Guppet utnyttjar att bussar och personbilar har olika spårvidd och ger busarna en längre ramp med lägre lutning än personbilarna (se Figur 5.4). Dessa åtgärder möjliggör inte möten i korsningspunkten och kommer därmed att även fungera som en åtgärd att dämpa hastigheten längs vägen.



Figur 5.4 Exempel på avsmalning av vägen samt H-gupp. Foto: Per-Gunnar Andersson

Ring 7: Stationsvägen sträcka

Stationsvägen är väldigt smal och det finns inte mycket utrymme till att bredda den smala gångvägen. Detta är dock ett av de vanligaste stråken för barn att gå och cykla längs och bör därför åtgärdas. Längs ett fåtal sträckor bör utrymme för breddning av gångbanan vara möjlig utan att ta ny mark i anspråk. Det gäller bl a sträckan vid återvinningsstationen samt en bit av sträckan söder om korsningen med Trastvägen. (se Figur 5.5)



Figur 5.5 Två exempel på sträckor längs Stationsvägen där utrymme bör finnas redan idag till att bredda gångbanan. Återvinningsstationen tv i bild, Stationsvägen söder om korsningen med Trastvägen th i bild.

För övriga sträckor finns två möjliga alternativ:

Alternativ 1: Hastigheten sänks till 30km/h längs hela sträckan (se markerad sträcka i Figur 5.6). På så sätt blir det säkrare för fotgängare och cyklister att vistas i körbanan. Sträckan bör emellertid säkras för 30km/h genom exempelvis gupp, busskuddar, H-gupp eller liknande hastighetsdämpande åtgärder acceptabla för busstrafik.



Figur 5.6 Sträcka som bör säkras till 30 km/h alternativt byggas ut med bredare gångbana.

Alternativ 2:

Gångbanan breddas genom att vägbanan smalnas av ytterligare. Dimensioneringen av vägen bör tillåta möte mellan personbil och buss/lastbil utan problem medan möten mellan två bussar bara kan ske på ett antal mötesplatser längs sträckan. Två möjliga mötesplatser är den befintliga busshållplatsen söder om korsningen med Trastvägen samt området vid återvinningsstationen. Om busshållplatsen byggs om till klackhållplats ges dessutom ännu mer utrymme för en gångbana (se Figur 5.7). En klackhållplats innebär en omvänd bussficka där hållplatsområdet skjuter ut i gatan. Detta innebär en avsmalning på ena sidan av vägen vilket kan hjälpa till att dämpa hastigheterna på vägen.



Figur 5.7 Busshållplats på Stationsvägen.

Ring 8: GC-överfart väg 28 (vid Kassabron)

GC-korsningen vid Kassabron bör förbättras för att underlätta för fotgängare och cyklister att ta sig över samt säkra för 30 km/h vid passagen. Exempel på hur detta skulle kunna genomföras är avsmalning av vägen genom refug i mitten och klackar på bägge sidor av vägen. Då minskas korsningsytan samtidigt som korsningssträckan för fotgängare minskas och hastigheten sänks. Samspelet mellan fotgängare och bilister blir bättre.

Ring 9: Rödebyekvägen

Den 30-skyltade sträckan på Rödebyekvägen bör 30-säkras. Detta kan genomföras genom exempelvis gupp. Ett exempel på hur detta skulle kunna se ut ges i Figur 5.8.



Figur 5.8 Exempel på. Foto: Karin Neergaard.

Ring 10: Gc-överfart väg 28 (vid Mörtövägen)

Liksom för GC-korsningen vid Kassabron bör även denna GC-överfart säkras till 30 km/h. Detta görs lämpligast med avsmalning med klackar för att få ner hastigheten och göra passagen både enklare och säkrare för barn och övriga trafikanter. Idag ligger övergångsstället en bit söder om Mörtövägen men bör flyttas så nära Mörtövägen som möjligt.

Ring 11: Johannesbergsvägen

Den befintliga gångbanan längs Johannesbergsvägen bör om möjligt breddas och även tillåta cykeltrafik. Busshållplatsen strax väster om korsningen med Kemivägen byggs förslagsvis ut till en s k ”klackhållplats”. Detta innebär en avsmalning på ena sidan av vägen vilket kan hjälpa till att dämpa hastigheterna på vägen.

5.4 Steg 4- Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Inga större nyinvesteringar eller ombyggnadsåtgärder föreslås.

6. Slutsatser

I detta avsnitt görs en genomgång av trafiksituationen i Rödeby idag, samt en sammanfattning av de åtgärder som föreslås för att förbättra tryggheten och trafiksäkerheten för barn och ungdomar. Liksom vid åtgärdsanalysen fokuserar vi här på åtgärder för trafiksäkerhet och tillgänglighet. Övriga aspekter såsom buller, luftföroreningar och skönhet och trevnad är viktiga, men har inte varit avgörande för bedömningarna i Rödeby.

6.1 Resultat

Problemen idag

I analysen av den nuvarande trafiksituationen i Rödeby identifierades följande viktiga trafiksäkerhets-/trygghetsproblem:

- Bommar saknas vid järnvägsövergången i Kestorp
- Anslutning mellan GC-vägen längs Rödebyvägen och Kestorpsvägen saknas
- Gång- och cykelbanor saknas på Rödebyvägen norr om Kestorpsvägen.
- Den skyltade hastigheten 30 km/h hålls inte utanför Rödebyskolan. Barnen har svårt att korsa vägen då bilarna inte alltid stannar vid övergångsställena.
- Återvinningsstationen vid Stationsvägen upplevs som rörig och gångbanan är smal.
- Övergångsställe vid Näktergalsvägen saknas.
- Cykelbana saknas längs hela Stationsvägen. Endast en smal gångbana finns. På någon sträcka finns inte ens en gångbana. Bilarna kör fort.
- Svårt att korsa väg 28 vid Kassabron.
- Den skyltade hastigheten 30 km/h hålls inte på Rödebyekvägen.
- Svårt att korsa väg 28 vid Mörtövägen.

Åtgärder

För att komma fram till en säkrare trafiksituation för barn men också för andra trafikanter i Rödeby föreslås följande åtgärder:

- Bommar sätts upp vid järnvägsövergången i Kestorp
- En ny anslutning byggs för cyklister mellan Kestorpsvägen och Rödebyvägen. Alternativt ges cyklister möjlighet att cykla på bussgatan.
- Gång- och cykelbanor byggs längs Rödebyvägen norr om Kestorpsvägen.

- 30-säkring av den 30-skyltade sträckan på Rödebyvägen utanför skolan.
- Tydligare in- och utfarter vid återvinningsstationen på Stationsvägen.
- 30-säkrat övergångsställe anpassat för busstrafik vid GC-korsningen från Näktergalsvägen.
- Breddning av gångbanan längs hela Stationsvägen genom ytterligare minskad körbana. Alternativet är att 30-säkra hela sträckan genom H-gupp eller liknande hastighetsdämpande åtgärder ”lämpade” för busstrafik.
- 30-säkring av GC-korsningen med väg 28 vid Kassabron.
- 30-säkring av den 30-skyltade Rödebyekvägen genom gupp.
- 30-säkring av GC-korsningen med väg 28 vid Mörtövägen.

Högst prioritet bör ges till att åtgärda Stationsvägen som i dagsläget inte alls är anpassad till cyklister och fotgängare. Hög prioritet bör även ges till att 30-säkra Rödebyvägen utanför skolan samt övergångsställena över väg 28.

Överensstämmelse med vidtagna och planerade åtgärder

En av de föreslagna åtgärderna, gång- och cykelväg längs norra delen av Rödebyvägen, finns redan med i Vägverkets framtida planer för Rödeby. Utöver denna ombyggnad finns även planer på ombyggnad av korsningen mellan väg Rödebyvägen och Väg 28. Vid denna ombyggnad bör även hänsyn tas till fotgängare och cyklister.

6.2 Metoden

I detta avsnitt diskuteras för- och nackdelar med de valda undersökningsmetoderna, enkätundersökning med kartor, fokusgrupper samt OR-metoden för inventering och poängsättning av vägar och korsningar.

Enkätundersökningen

I de flesta klasser fyllde eleverna i enkäten självständigt, och barnen fick räkna upp handen och fråga vid oklarheter. I några tredjeklasser testades metoden att gå igenom enkäten systematiskt fråga för fråga, och att varje fråga lästes upp av en vuxen.

Vilken metod som är den bästa för tredjeklassarna beror främst på hur många vuxna som finns i klassen. Att gå igenom enkäten tillsammans minskar risken för att barnen missar att svara på någon fråga, men det tar längre tid. Om det finns tre eller fler vuxna i klassrummet fungerar det bra att låta barnen svara självständigt på enkäten, och fråga en vuxen vid behov.

I enkäten ställs frågor om elevernas färdstätt till skolan idag, och om färdstättet till och från fritidsaktiviteter under gårdagen. Dessa frågor fungerar bra. Enda gången problem kan uppstå, är om undersökningen görs en måndag eller dagen efter någon speciell händelse.

Det är osäkert hur frågorna om otrygghet har fungerat. Ett problem här kan vara om eleverna inte tar undersökningen på allvar, och svarar att de är mycket rädda. Detta tycks dock inte ha förekommit i Rödeby.

De två kartorna som skulle fyllas i var kopierade från den lokala turistkartan. Vissa målpunkter, som skolan och idrottsplatserna, fanns med på kartorna. Dock saknades till exempel livsmedelsbutiker, vilket gjorde det svårare för barnen att orientera sig på kartan.

Enligt lärarna i klass 3 är barnen för unga för att förstå kartor. De har inte gått igenom kartor i skolan, och många av barnen hade också svårt att hitta sin hemadress på kartan. Många treor räckte upp handen och frågade, men även om det i vissa klasser var tre vuxna som hjälpte till, var det svårt att hinna med alla frågor. Eleverna hjälpte varandra genom att visa var olika gator låg, och några av eleverna som kunde kartor bättre, kunde visa kamraterna att ”så här brukar du ju gå”. Risken är att träffsäkerheten just i tredjeklasserna blir dålig på grund av att eleverna inte förstår kartor. Det är också möjligt att vissa elever har chansat när de ritat in vilken väg de tar till och från skolan, istället för att fråga någon vuxen.

Ett förslag inför framtida undersökningar är att låta elever i årskurs fyra delta i undersökningen, istället för treor. Fjärdeklassarna är lite mognare och ett års åldersskillnad kan troligen göra stor skillnad för resultaten, eftersom utveckling och kunskapsinhämtning ofta går snabbt hos barn i denna ålder. Ett annat förslag är att ta med kartan över hemorten i undervisningen ett par veckor innan enkäten fylls i, så att eleverna är bekanta med att titta på kartor och känner igen sin egen gata och vart skolan och andra viktiga målpunkter ligger.

En felkälla som kan gälla även äldre barn, är att de även ritat in bil- och bussresor på kartorna. Instruktionerna löd att endast resor till fots eller med cykel skulle tas med, men eftersom lärarna själva delade ut kartorna i en del nior, kanske inte denna instruktion blev tillräckligt tydlig. Även yngre barn kan förstås ha missat instruktionen.

De olika farorna skulle markeras med siffror i kartan, något som grovt sett hälften av eleverna gjort. Barnens synpunkter på faror är både relevanta och intressanta. Alternativerna var dock svåra att förstå för treorna, ett exempel är fara nummer 8, ”rörigt, svårt att överblicka”, en ordalydelse som många treor hade svårt att förstå vad den betydde.

Tidsåtgången för enkäten och de två kartorna är minst en timme för en tredjeklass, ca 45 minuter för en sjätteklass och en halvtimme för en niondeklass.

Kvalitativ studie

För att fördjupa kunskapen om barnens syn på trafiken i det egna samhället, genomfördes en kvalitativ studie i form av fokusgrupper med elever från skolan. Fokusgruppen bestod av 6 barn, två barn per utvald årskurs.

Fokusgruppen genomfördes i fält, barnen togs med ut på en promenad längs de stråk som bedömdes vara mest intressanta efter utvärderingen av kartorna i enkäten. Promenaden gav möjlighet att diskutera problemen på plats, och särskilt för tredjeklassarna var detta värdefullt eftersom kartan inte säger barnen så mycket. En annan fördel med promenad är att en vuxen får chansen att studera barnens beteende i trafiken.

Nackdelen med en fokusgrupp är att det är svårt för den vuxna att låta bli att styra barnen. Att tänka på att inte formulera ledande frågor är viktigt. Barnen vill gärna ”göra rätt” inför en okänd vuxen, vilket kan leda till att de inte berättar om alla risker och farligheter. Vid grupper med barn i olika åldrar kan det dessutom vara svårt att hitta en bra nivå på diskussionen då en tredjeklassare inte kan följa med i allt som man kan prata med en niondeklassare om.

OR-metoden

OR-metoden är ett sätt att poängsätta länkar och korsningar i ett vägnät. Metoden går ut på att vissa företeelser i trafikmiljön inventeras på plats, och får ett betyg mellan 1 och 10. Sedan viktas de olika parametrar med en viktningsfaktor mellan 1 och 12, och ett medelbetyg för varje korsning eller länk räknas ut. Metodens resultat har sammanställts i ett Excel-ark för att sedan presenteras på karta.

OR-metoden är ett bra försök att kvantifiera verkligheten, men metodens viktning ger inte riktigt de betyg man skulle ha förväntat sig. Parametern ”typ av passage” i korsning viktas bara med faktor 2 medan förekomsten av en refug viktas upp med 4. Korsningens komplexitet, som är ett mycket subjektivt mått, viktas upp med 12, vilket ger ett stort genomslag i totalpoängen.

Övergångsstället över väg 28 vid Kassabron i Rödeby borde till exempel få betyget låg kvalitet. En genomfartsgata med stor trafikmängd, höga hastigheter, ingen refug och endast ett vanligt övergångsställe utan trafiksignaler eller gupp gör att korsningen är direkt olämplig för barn. Betyget enligt OR-metoden blir dock gult tack vare att det finns ett övergångsställe, att sikten vid övergångsstället är relativt god, och att komplexiteten i korsningen inte är så hög (d v s det *enda* farliga är den stora strömmen av korsande bilar). Flödet i korsningen är cirka 9 520 bilar per dygn.

I Rödeby gavs endast en liten del av Kestorpsvägen det sämsta betyget. Delen av Stationsvägen där hastigheten är 50 km/h, trafikflödet relativt

högt och där varken gång- eller cykelbana finns gav inte heller det det sämsta betyget utan blev orange (näst sämst betyg).

I ”typ av passage” ger förekomsten av ett vanligt övergångsställe utan trafiksignaler 10 poäng, d v s full pott. Utifrån barnens åsikter i enkät och fokusgrupp är ett övergångsställe inte alltid så säkert och tryggt. Bilarna stannar inte, de kör fort och barnen kan i värsta fall luras in i en falsk trygghetskänsla när övergångsställe finns.

OR-metoden ger en god överblick av situationen i en ort, men går man in och tittar på en enstaka sträcka eller korsning måste OR-metodens betyg i dagsläget kompletteras med en subjektiv bedömning av säkerheten. Därför föreslås en utveckling av OR-metoden så att den bättre stämmer överens med gåendes och cyklisters anspråk på tillgänglighet och säkerhet enligt Lugna Gatan och TRAST.

7. Fortsatt arbete

De förslag på åtgärder som tagits fram i rapporten är avsedd för Vägverket och Karlskrona kommun som ett underlag inför framtida planering av väg- och gatunätet samt vid påverkansåtgärder. Resultaten skall återrapporteras till berörda parter som medverkat i arbetet, såsom personal och elever på Rödebyskolan.

En fråga att ta tag i på Rödebyskolan är att försöka förmå föräldrarna att gå till skolan med sina barn oftare istället för att använda bilen.

8. Referenser

Lugna Gatan (1998), Svenska kommunförbundet

Nationell plan för vägtransportssystemet 1998-2007, Vägverket

Nationalencyklopedin, Bra Böcker

Skånetrafiken (2000), *Kör buss snabbt utan att det går fort*

TRAST- Trafik för en attraktiv stad, 2004. Planeringsråd utgivna av Vägverket, Kommunförbundet, Boverket och Banverket.

Trivector (2004) *Cyklisters tillgänglighet i tätort- utvärdering med hjälp av TVISS-metoden*. Rapport 2004:3

Vägverket (1999) *Miljö och trafiksäkerhet längs barns skolvägar*. Rapport 1999:0355

Vägverket (2002) *Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen – ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportssystemet*. Publikation 2002:72

www.karlskrona.se, information från Karlskrona kommun om orten Rödeby.

Barnens kommentarer

- Ställ frågor gällande moped också! Vi är me med i trafiken.
- Varför finns ingen ruta för mopedåkare?
- De är inget fel på vägen till – hem från skolan.
- Allt är lugna pukar.
- Det är onödigt att fylla i den här blanketten om vi inte ens bo i Rödeby!
- Bredband i Fridlevstad. Meningslöst test. Jag bor i Fridlevstad.
- Jag cyklar till busshållplatsen och åker buss resten av vägen.
- Det är meningslöst för oss som inte bor i Rödeby!
- Onödigt att fylla i den här blankett när vi inte bor i Rödeby!
- Jag bor ej i Rödeby!
- Ska snart flytta till Tving men vara kvar på Rödebyskolan.
- Jag har inte flyttad så långt ifrån där jag bodde innan. Jag är inte så van vid min nya skolväg igenom skogen.
- Jag saknar cykelväg från kassebron till skolan.
- Jag skulle vilja ha en trottoar hemma vid Bolins väg 17. Då känns det säkrare. Från Kestorpsvägen till skolan skulle jag vilja ha cykelvägen.
- Jag bor på Inglatorp, så jag åker alltid buss (utom på torsdagar, då cyklar jag)
- Utanför skolan kör alltid bilar förbi ändå om det står barn och väntar på att få gå över (Även när skolpoliserna står där). När man kommer ut från Kestorpsvägen ligger en busstation. Alltid när man går där kommer bussen. Man ser inte bussen när den kommer.
- Vid Rödebykvarn är det en kurva, den är lite läskig. Jag var nära att bli påkörd en gång där.
- Järnvägen i Kerstorp har inga bommar.
- Bilar stannar nästan aldrig vid övergångsställena.
- Någon måste klippa häcken vid busshållplatsen! När man går där är det en häck som sticker ut jätte mycket så man ser inte bussen om den kommer och svänger in till busshållplatsen. Det har hänt att vi nästan blivit påkörd.
- Det finns ingen trottoar när jag går hem från skolan.
- Trottoar saknas.
- Det finns ingen trottoar.
- Att bilarna stannar inte vid övergångsställena
- Bilarna stannar inte så ofta.