

Barns och ungdomars tillgänglighet

– undersökning i Mariannelunds tätort –



ISSN 1401-9612

Sammanfattning

Uppdraget har utförts av Vägverket Konsult och omfattar en undersökning av barn och ungdomars tillgänglighet i Mariannelunds tätort.

Syftet med undersökningen har varit att identifiera barnens viktigaste stråk till skola och fritidsaktiviteter, inventera, klassificera och analysera dessa samt presentera ett övergripande åtgärdsförslag. Bedömningar har gjorts med utgångspunkt i barns tillgänglighet och trafiksäkerhet. Målet är att åtgärdsförslaget ska utgöra ett övergripande underlag för Vägverkets planeringsprocess och för kommunal planering. Undersökningen har skett i samråd med berörd kommun, personal och elever på Furulundskolan i Mariannelund.

Det övergripande åtgärdsförslaget visar på att de mest kritiska problemen i Mariannelund är korsningen Centralgatan/Parkgatan och järnvägsövergången. På väg till skolan korsar många elever den tungt trafikerade Centralgatan där främst dålig sikt och hög hastighet ger en farlig situation. Passagen över järnvägen används av många både till och från fritidsaktiviteter och inom skolans regi i samband med idrottslektioner och då mest på sommarhalvåret. Framför allt korsningen Centralgatan/Parkgatan har både genom enkätundersökningen och djupintervjuerna påpekats som en farlig och otrygg korsning. Eleverna själva påpekade inte järnvägsövergången som just en farlig punkt men det framkom att fristråk bildats. Detta visar att den avsedda övergången medvetet undviks och därmed får den anses vara undermålig.

Enligt den utförda analysen enligt fyrstegsprincipen kan vissa effekter uppnås genom steg 1 ”Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt” som

- Information om farliga punkter till både elever och föräldrar

Merparten av effekterna uppnås genom steg 3 ”Förbättringar och mindre ombyggnader” som

- Säkerställa gator och korsningar för 30 km/h där blandtrafik förkommer.
- Utbyggnad av ett enhetligt gång- och cykelvägsystem utefter utvalda huvudstråk.

1. INLEDNING	1
BESKRIVNING AV MARIANNELUNDS TÄTORT	1
UPPDRAGET	1
BAKGRUND	1
SYFTE OCH OMFATTNING	1
2. FRÅGOR SOM BERÖR BARN OCH UNGDOMARS TILLGÄNGLIGHET	1
TRAFIKSÄKERHET	1
BULLER.....	1
LUFTFÖRORENINGAR	1
SKÖNHET OCH TREVNAD.....	1
TRYGGHET OCH ORIENTERBARHET	1
VÄXTER OCH VEGETATION	1
3. GENOMFÖRANDE	1
TRAFIKSÄKERHET.....	1
BULLER.....	1
LUFTFÖRORENINGAR	1
SKÖNHET OCH TREVNAD.....	1
TRYGGHET OCH ORIENTERBARHET	1
VÄXTER OCH VEGETATION	1
4. RESULTATET AV ENKÄTUNDESÖKNINGEN OCH VIKTIGA MÅLPUNKTER	1
RESULTATET AV ENKÄTUNDESÖKNINGEN	1
TOTAL SAMMANSTÄLLNING AV SKOLRESOR OCH FRITIDSRESOR	1
MÅLPUNKTER	1
5. DE PRIMÄRA STRÅKEN.....	1
VAD BARNEN UPPLÉVER SOM TILLGÄNGLIGHETSPROBLEM	1
<i>Trafiksäkerhet.....</i>	<i>1</i>
<i>Trygghet och orienterbarhet.....</i>	<i>1</i>
<i>Buller, luftföroreningar, växter och vegetation samt skönhet och trevnad.....</i>	<i>1</i>
6. ÅTGÄRDSANALYS ENLIGT FYRSTEGSPRINCIPEN	1
STEG 1 TRANSPORTBEHOV OCH TRANSPORTSÄTT	1
<i>Tänkbara åtgärder.....</i>	<i>1</i>
<i>Effekter</i>	<i>1</i>
<i>Möjligheter med steg 1</i>	<i>1</i>
STEG 2 ÅTGÄRDER SOM GER EFFEKTIVARE UTNYTTJANDE AV DET BEFINTLIGA VÄGNÄTET	1
<i>Tänkbara åtgärder.....</i>	<i>1</i>
<i>Effekter</i>	<i>1</i>
<i>Möjligheter med steg 2.....</i>	<i>1</i>
STEG 3 VÄGFÖRBÄTTRINGSÅTGÄRDER	1
<i>Tänkbara åtgärder.....</i>	<i>1</i>
<i>Effekter</i>	<i>1</i>
<i>Möjligheter med steg 3</i>	<i>1</i>
STEG 4 NYINVESTERINGAR OCH STÖRRE OMBYGGNADSÅTGÄRDER.....	1
<i>Tänkbara åtgärder.....</i>	<i>1</i>
<i>Effekter</i>	<i>1</i>
<i>Möjligheter med steg 4</i>	<i>1</i>
7. SLUTSATSER-SAMMANSTÄLLNING AV ÅTGÄRDSFÖRSLAGEN.....	1
8. ENKÄTKRITIK	1
9. FORTSATT ARBETET	1
SKOLSKJUTSAR	1
FUNKTIONSHINDRADE	1
10. BILAGOR.....	1

1. Inledning

Beskrivning av Mariannelunds tätort



Mariannelunds tätort, turistikarta 2004

Mariannelund som är Eksjös östligaste och näst största tätort på ca 1600 innevånare ligger på länsgränsen mellan Jönköping och Kalmar i ett naturskönt område med möjlighet till både motion, bad och fiske. Den tidigare Kungsvägen, numera riksväg 33, från Jönköping till Västervik har genom hundratals år slingrat sig genom Mariannelund. Den långsträcktäortten följer Rv 33 där den största delen av bebyggelsen ligger söder om vägen. I Mariannelunds centrum ansluter väg 129 (Centralgatan) som går söderut mot Silverdalens industriområde och Hultsfred.

Mariannelunds trafiksituation domineras i dagsläget av vägarna Rv 33 och Lv 129 som är hårt trafikerade av tung trafik. Vägarna tenderar att skapa barriäreffekter för de aktiviteter som ligger utanför vägarna. Östra Storgatan, som sträcker sig genom hela orten i riktning mot Vimmerby, består av enbart gångbana, som på vissa ställen upplevs smal och otillräcklig. Ett exempel för detta är området runt Mariannelunds biograf och den så kallade "postkröken".

Trots att det på ungefär hälften av ortens lokalgator saknas någon form av separering upplevs situationen som lugn och trygg med tanke på den ringa trafik som kör här. Vägarna är i en del fall mycket breda vilket ger trafikanterna stor yta att befinna sig i medan de i andra fall är desto smalare.

Merparten av gator och vägar i Mariannelunds tätort har kommunen som huvudman. Ett antal vägar är dock statliga med Vägverket som huvudman.

Statliga vägar i Mariannelund är:

Rv 33	genomfart genom samhället
Lv 129	Mariannelund - Hultsfred
Lv 919	Mariannelund - Kråkshult
Lv 897	Mariannelund - Karlstorp

Lv 924

avtagsväg från Rv 33 förbi samhällets järnväg

Furulundsskolan som ligger centralt belägen i Mariannelund är ortens enda grundskola med verksamhet från åk 1-9 och förskola. Väster och söder om skolan ligger villaområden och norr om skolan samhällets centrum. Förutom Furulundsskolan med ca 350 elever, som är den enda grundskolan i Mariannelund med årskurserna 1-9, finns även Mariannelunds folkhögskola med ca 95 kursdeltagare.

Vägverket har under senaste åren utfört trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Mariannelund. En fyrvägs korsning mellan vägarna Rv 33 (Västra och Östra Storgatan), Ydrevägen och Hässleby gata har byggts om till cirkulationsplats. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder har också utförts vid övergångsställen och busshållplatser längs Rv 33.

Uppdraget

Uppdraget har omfattat att göra en undersökning av barn och ungdomars tillgänglighet i Mariannelunds tätort. Uppdragsgivare har varit Vägverket Region Sydöst, Trafiksäkerhet och miljö, i Jönköping med Catrine Petersson som ombud och Maria Hellqvist som projektledare. Uppdragsansvarig hos Vägverket Konsult i Jönköping har varit Malin Ekman. Utrednings- och utvecklingsarbetet har utförts av Kaj Konneback, Björnåke Gustavsson och Linda Olsson.

Projektet har krävt ett nära samarbete med Eksjö kommun där Lena Larsson samordnat kontakter med olika förvaltningar och skola. På Furulundsskolan i Mariannelund har rektor Carl-Lennart Johnson varit till stor hjälp vad gäller samordning och vägledning.

Bakgrund

Regeringen har i den transportpolitiska propositionen framhållit att barn är starkt beroende av transportsystemets egenskaper och effekter framför allt med avseende på tillgänglighet, säkerhet och god miljö. I Regeringens proposition, strategi för förverkligande av FN:s *konvention om barnets rättigheter i Sverige*, betonas att barnperspektivet ska utvecklas så att barnets bästa sätts i centrum. Med barn avses personer 0 till 18 år.

Enligt FN:s barnkonvention ska barnets bästa komma i främsta rummet vid alla åtgärder som myndigheter och offentliga organisationer vidtar och som rör barn. Staterna ska vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa barns överlevnad och utveckling, skydda barn mot alla former av fysisk och psykiskt våld, möjliggöra ett aktivt deltagande i samhället och erkänna barns rätt till lek och rekreation.

Vägverket har antagit en policy för barnfrågor för att, inom sitt ansvarsområde, medverka till att uppfylla kraven i FN:s konvention om barns rättigheter, se bilaga 1. Vid alla beslut som rör barn ska barns rörelsefrihet, tillgänglighet, barriäreffekt, miljö, hälsa och säkerhet beaktas. Enligt Vägverkets inriktningsdokument, *Barn*, ska barn ha goda möjligheter att påverka beslut som rör deras närmiljö, vara delaktiga i planeringsprocessen och kunna uttrycka sina åsikter i trafikfrågor, se bilaga 2.

En levande demokrati förutsätter att medborgarna ges möjlighet att delta i beslut om gemensamma frågor, men även att medborgarna känner engagemang för beslut som påverkar deras vardag, livsvillkor och framtid. Detta förutsätter en öppen dialog om planeringsfrågor med berörda myndigheter, kommuner och organisationer.

Den fysiska miljön omkring oss har betydelse för hur vi lever våra liv, detta gäller inte minst för barn och ungdomar. Närmiljöns olika platser utgör viktiga resurser för barn och ungdomars

utveckling och självständighet genom att erbjuda möjlighet till lek, fri rörlighet, utmaningar och ansvar. Dessa platser är inte alltid kända av vuxna med deras synsätt, värderingar och tolkning av miljöer.

Syfte och omfattning

Syftet är att identifiera barnens viktigaste stråk till skola och fritidsaktiviteter, inventera, klassificera och analysera dessa samt presentera ett övergripande åtgärdsförslag. Bedömningar görs med utgångspunkt i barns tillgänglighet och trafiksäkerhet. ***Målet med rapporten är att åtgärdsförslaget ska utgöra ett övergripande underlag för Vägverkets planeringsprocess och för kommunal planering.*** Eftersom undersökningen skett i samråd med berörd kommun, personal och elever på Furulundskolan i Mariannelund har en effekt varit att dessa känner delaktighet i planeringsprocessen samt ökat kunnandet och inflytandet inom tillgänglighets- och trafiksäkerhetsområdet.

Tillgänglighets- och trafiksäkerhetsmålet är att

skapa ett tryggt och säkert system för alla transporter av barn och ungdomar till skola och fritidsaktiviteter.

skapa stråk som är direkta och har en kontinuerlig bra utformningsstandard på hela sträckan mellan bostad och skola/fritidsaktiviteter.

genom kontinuitet skapa direkta och genomgående stråk med stor trygghet och god miljö

genom låga buller- och luftföroreningsnivåer, vackra omgivningar samt liten risk för att utsättas för allergiframkallande växter.

2. Frågor som berör barn och ungdomars tillgänglighet

Trafiksäkerhet

I oktober 1997 antog Riksdagen regeringens proposition *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*. Detta medförde att vikten för trafiksäkerhet markant ökades, jämfört med andra planeringsmål. Propositionen har som långsiktigt mål att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken samt att vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följs av detta.

För att förstå och kartlägga hur just barn och ungdomar upplever och rör sig i trafiken krävs det att de själva får vara delaktiga och beskriva sin situation i trafiken. Detta har gjorts genom en enkätundersökning tillsammans med barn och ungdomar. Utifrån enkätsvaren har de mest frekventa gång- och cykelstråken som används av eleverna för deras färd till skolor och fritidsaktiviteter tagits fram. Dessa huvudstråk har klassificerats efter en beräkningsmodell i Vägverkets rapport 1999:0355 *Miljö och trafiksäkerhet längs barns skolvägar*.

God standard	(grönt) (gulgrönt)	- inga åtgärder behöver vidtas
Mindre god standard	(gult) (gulrött)	- smärre åtgärder behöver vidtas
Ej godtagbar standard	(rött)	- stora förbättringar behöver genomföras

Färgkod	Totalvärde	Kvalitetsnivå
Grön	8-10	God
Gröngult	6-8	
Gul	4-6	Mindre god
Gulrött	2-4	
Röd	0-2	Låg

Färgkoder för beräkningsresultat för redovisade stråk

Buller

För verksamheter, bostäder och kontor som är placerade i närheten av trafikerade gator finns idag riktvärden för acceptabel bullernivå som människan blir utsatt för.

Naturvårdsverket har tagit fram en nordisk beräkningsmodell med vilken vägtrafikbullernivån kan uträknas. Som ett medelvärde över dygnet beskrivs buller med enheten decibel (dB (A)).

Ett barns hörselgång är kortare och smalare, vilket kan medföra att den maximala förstärkningen av ett ljud sker högre upp i diskantområdet där det lättare orsakar skada. Därför är det extra viktigt att i barn och ungdomars närhet hålla ljudnivåerna på en så låg nivå som möjligt. Längs barn och ungdomars huvudstråk i samhället bör inte bullernivån överskrida normal samtalston, ca 65 dB (A).

I *Lugna gatan* föreslås följande kvalitetsnivåer för gång- och cykelbanor:

Färgkod	Ljudnivå	Kommentar
Grön	< 60 dB (A), ekvivalentnivå	godkänd kvalitetsnivå
Gul	60 - 65 dB (A), ekvivalentnivå	mindre god kvalitetsnivå men kan godtas under begränsad tid
Röd	> 65 dB (A), ekvivalentnivå	ej godtagbar kvalitetsnivå

Kvalitetsnivåer för gång- och cykelbanor

Anledningen till denna indelning är att man vid och under 60 dB (A) kan föra ett samtal utan att höja rösten och är tvungen att anstränga rösten över 65 dB (A).

Luftföroreningar

Enligt regeringens proposition 2000/01:130 *Svenska miljömål -delmål och åtgärdsstrategier* ska "Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas"

Eftersom drygt 80 % av Sveriges befolkning bor i tätorter är det speciellt viktigt att kontrollera och veta hur människors hälsa påverkas av den intensiva trafik, industri- och energianvändning som förekommer där. Exempel på några av de luftföroreningar som är mest skadliga för människan är kväveoxider och bensen.

Ämne	Medelvärdestid	MKN	Gränsvärde	Anmärkning
NO ₂ /NO _x	1 dygn	60 µg/m ³	75 µg/m ³	98-percentil
SO ₂	1 dygn	100 µg/m ³	100 µg/m ³	98-percentil
Sot	1 vinterhalvår	40 µg/m ³	40 µg/m ³	aritmetiskt gränsvärde för medelvärde
Bensen	1 år		5 µg/m ³	Årsmedelvärde till 2010
CO	1 dygn	10 mg/m ³		genomsnittsvärde fr.o.m. 1/1-05
Ämne	Medelvärdestid	MKN	Tröskelvärde	Anmärkning
ozon	8 timmar		110 µg/m ³	skydd mot hälsa

Värden för luftföroreningar bl.a. framtagna av Naturvårdsverket

I tabellen ovan anges de idag gällande miljökvalitetsnormer (MKN), gräns- och tröskelvärden för luftföroreningar bl.a. framtagna av Naturvårdsverket.

MKN: anger den lägsta godtagbara miljö kvalitet som människan och/eller miljön kan anses tåla.

Gränsvärde: löper parallellt med MKN och kommer 2006 att helt ersättas av normerna.

Tröskelvärde: vid överskridande av dessa värden finns risk för hälsa och miljö.

I Sverige anses inte mängden skadliga luftföroreningarna generellt vara så stora att de vållar problem. Det är i miljöer med höga trafikmängder, tät byggnation och köbildning som riskerna är störst.

Skönhet och trevnad

Bedömning om vad som är skönhet och trevnad är subjektivt och svårt att generalisera. Vid en utvärdering av huvudstråken ges barn och ungdomars positiva och negativa åsikter gällande skönhet och trevnad, vilka kan variera med årstiderna.

Tyngdpunkten ska här läggas på de trista och tråkiga miljöerna där deras motpol, de vackra och intressanta miljöerna, ska ligga till grund för jämförelser till förbättringar. Eftersom det är barn och ungdomars synsätt som är viktigt görs denna bedömning bäst i samarbete med skola och elever.

Trygghet och orienterbarhet

En trygg och lättorienterbar trafikmiljö ges genom ett enhetligt vägnät, där t.ex. en väg avsedd för gång- och cykeltrafikanter är likartad runt om i samhället och väl utmärkt. Detta bidrar till att trafikanten känner igen sig vilket i sin tur skapar en trygghetskänsla. Om gångvägen i sin tur är separerad från cykelvägen grundmurar detta än mer trygghetskänslan.

Barn och ungdomar refererar ofta otrygghet till mörka och/eller skymda platser. Därför är bra belysning och så få skymda platser som möjligt speciellt viktigt på de platser som utnyttjas av barn och ungdomar.

Kännedom om barn och ungdomars åsikter och upplevelser utmed deras huvudstråk ges bäst i samarbete med skola och elever.

Växter och vegetation

Pollen och starka dofter kan påverka människor med allergi så kraftigt att de tvingas undvika vissa gång- och cykelvägar. Därför bör inte växter som är allergiframkallande placeras i direkt samband med gång- och cykelvägar samt offentliga platser som torg, busshållsplatser och skolor.

Exempel på växter som är starkt allergiframkallande:

- Lövträd, som björk, al och hassel
- Starkt doftande växter som syren, ginst, jasmin, hyacint.
- Vissa grässorter
- Gråbo, en flerårig ört

Växter och vegetation kan även verka besvärande om de placeras så att de försvårar framkomligheten eller skymmer sikten t.ex. vid busshållsplatser och i korsningar.

3. Genomförande

Trafiksäkerhet

För att kunna klassificera de gator i samhället vilka barn och ungdomar nyttjar under sin vistelse i trafikmiljön krävdes en kartläggning av deras rörelsemönster och stråken de använder sig av. Detta gjordes genom en enkätundersökning. Vid ett första möte med rektor och lärare för respektive klass delgavs information om projektet och enkäten för att de i sin tur skulle föra den vidare till berörda elever och även fungera som en hjälpande hand vid ifyllningen av enkäten. Vid informationen redovisades även undersökningens syfte och mål. All information har genomförts den 27 januari 2004.

Enkäten är en omarbetning och vidareutveckling av den som användes vid Vägverkets tidigare undersökning i Mönsterås rapport: *Barn och ungdomars tillgänglighet – pilotprojekt i Mönsterås*. Enkäten som delats ut till skolorna innehåller två delar där det i den första delen ställs fem kryssfrågor med flervalssvar om elevernas färd sätt och deras uppfattning om den trafikmiljö de befinner sig i. I den andra delen ska eleverna på en karta rita in sin väg från hem till skola och fritidssysselsättning samt rita in och beskriva de farliga punkter de upplever i samhället.

I enkäten från Mönsterås efterfrågades tiden det tog för barnen att ta sig till de olika målpunkterna. Det visade sig senare att det inte gav önskat resultat som på ett relevant sätt kunde kopplas till de övriga faktorerna i rapporten. Därför uteslöts tidsfaktorn ur undersökningen i Mariannelund som däremot gavs en ny vinkling där eleverna fick beskriva vilken grad av trygghet de känner på sin väg till de olika målpunkterna i samhället.

Undersökningen har avgränsats till att innefatta grundskoleeleverna i klasserna 3, 6 och 9. Utav Furulundsskolans totalt 330 elever har 18 elever från årskurs 3, 31 elever från årskurs 6 och 40 elever från årskurs 9 intervjuats vilket utgör ca 25 % av skolans samtliga elever. Detta medför att de angivna resorna motsvarar en fjärdedel av de verkliga resorna för barn och ungdomar i Mariannelund. Eftersom undersökningen omfattar Mariannelunds tätort faller de elever som åker skolskjuts utanför sammanställningen av kartorna över skol- och fritidsvägar inom samhället. Däremot är de med i sammanställningen av frågorna.

Undersökningen kompletteras ytterligare genom tio djupintervjuer med utvalda elever från klasserna 3, 6 och 9. De elever som var med på djupintervjun har med hjälp av Furulundsskolans lärare valts ut bland de elever som går eller cyklar till och från skol- och fritidsaktiviteter. Under tiden som intervjun pågick har eleven gått den väg hon har till skolan och med egna ord berättat vad hon tycker om den väg hon tar. Intervjun har gjorts utan ledande frågor för att eleven själv ska få största möjlighet till eget tänkande och ge en bild av hur den egna situationen uppfattas. Intervjun gjordes med två elever åt gången för att de inte skulle känna sig i underläge utan att intervjuare och respondent kommer på samma nivå.

Enkätsvaren har sammanställts över elevernas resvägar för skola respektive fritidsaktiviteter. Det har även gjorts en sammanställning över elevernas totala resvägar, där ett flertal huvudstråk kommer att kunna urskiljas. De mest farliga punkterna utifrån barn och ungdomars synvinkel har också sammanställts. Både resvägar och de farliga punkterna redovisas på kartor och utifrån huvudstråken görs en utredning om förbättrande åtgärder.

Klassificeringen av huvudstråken och flertalet korsningar har gjorts med hjälp av den beräkningsmodell som innefattas i dokumentet *Miljö och trafiksäkerhet längs barns skolvägar*. Klassificeringen består av flertalet inverkan faktorer som var och en är inbördes värderade och kräver att en okulär undersökning genomförs på plats. Störst vikt har parametrar som gång- och cykelseparering, fordons hastighet och komplexitet. Andra faktorer är t.ex. dimensionerande timtrafik och vägbredd. Resultatet av huvudstråkens klassificering visas på sid. 34. Trafikmängderna har inhämtats från Vägverkets Vägdatabank (VVDB), Eksjö kommun samt att en uppskattning gjorts utifrån antal boende på de lokalgator där värden inte fanns vilka visas på sid. 32. Övriga parametrar har inhämtats genom platsbesök.

Buller

Bullernivåerna utmed de huvudstråk som framkommer i enkätundersökningarna har bestämts utifrån *Naturvårdsverkets nordiska beräkningsmodell för vägtrafikbuller* och presenteras på sid. 33. Utifrån trafikmängderna har en generell bullerberäkning gjorts på respektive gata som visar vilken nivå av ljud som de oskyddade trafikanterna blir utsatta för när de vistas på vägen. Modellen utgår ifrån trafikmängd och en procentfördelningen mellan lätta respektive tunga fordon. I de fall då enbart antal fordon/dygn varit tillgängliga användes riktvärdet 10 % av fordon/dygn för att ge antalet tunga fordon på de olika vägarna. Trafikmängderna har även här inhämtats från Vägverkets Vägdatabank (VVDB), Eksjö kommun samt att en uppskattning har gjorts utifrån antal boende på de lokalgator där värden inte fanns. Trafikmängderna visas på sid. 32.

Luftföroreningar

Luftföroreningarna har definierats med hjälp av tidigare gjorda undersökningar.

Utifrån de mätningar som gjordes i Mariannelund under vinterhalvåret 97/98 (dec.-april), som är den senaste mätningen, överskreds inte den gällande miljökvalitetsnormen (MKN) för något ämne. Anledningen till att mätningarna är gjorda under vinterhalvåret är att alla värden är som högst just då, med undantag från ozon vars värden ökar under sommarhalvåret.

I tabellen nedan presenteras vilka ämnen som mättes och dess medelvärde för ett vinterhalvår. Värdena för miljökvalitetsnormen (MKN) nedan gäller inom tätort. För ozon finns enbart tröskelvärde och då som medelvärde under 8 timmar.

Ämne	Uppmätta medelvärden	Tröskelvärde	MKN	Anmärkning MKN och Tröskelvärde
SO ₂	1,2 µg/m ³		50 µg/m ³	Medelvärde för vinterhalvår
NO ₂	7,2 µg/m ³		40 µg/m ³	Årsmedelvärde
Ozon	62,7 µg/m ³	110 µg/m ³		Medelvärde under 8 timmar överskreds flera gånger om året i Syd- och Mellansverige
VOC	3,9 µg/m ³		-	Finns ingen MKN
Bensen	1,6 µg/m ³		2,5 µg/m ³	Föreslagen MKN

Skönhet och trevnad

I samband med djupintervjuerna togs frågan om skönhet och trevnad upp med eleverna.

Trygghet och orienterbarhet

Genom enkäten som delades ut bland eleverna har frågan om trygghet behandlats. Dels genom en fråga som handlade om trygghet och dels genom möjligheten att själva kunna skriva sina åsikter och upplevelser direkt på kartorna. Både trygghet och orienterbarhet togs även upp i djupintervjuerna. Tyvärr framkom i stort sett bara information om trygghet, vilket till stor sannolikhet beror på komplexiteten i frågan om orienterbarhet. Se även kapitlet ”Enkätkritik”.

Växter och vegetation

Frågan togs upp i samband med djupintervjuerna, men en fullständig vegetationsinventering visade sig vara allt för omfattande att genomföra. Inventering och åtgärder för att minimera allergirisker bör därför hänskjutas till ett senare projekteringsskede.

4. Resultatet av enkätundersökningen och viktiga målpunkter

Resultatet av enkätundersökningen

Furulundsskolans upptagningsområde är förskola och åk 1-9 inom Mariannelund men sträcker sig för åk 6-9 även utanför samhället och inkluderar Ingatorp, Hjaltevad och Bruzaholm. Skolan undervisar ~ 330 elever varav omkring 130 (~ 40 %) åker skolskjuts.

Totalt antal elever (åk 1-9) ~ 330 st
Antal intervjuade i åk 3, 6 och 9 89 st

I resultatet av den enkätundersökning som gjorts bland elever i årskurs 3, 6 och 9 på Furulundsskolan beskrivs elevernas svar i följande diagram och kartor. Diagramresultaten anges i procent av andelen intervjuade elever.

I och med att frågorna inte kräver ett precist svar utan ger möjligheten till ett intervall samt att det är en sammanräkning av flera elevers svarsintervall kan summan utmed x-axeln både över- och understiga 100 %. Utmed y-axeln blir den totala mängden dock alltid 100 %. Se även kommentarerna i kapitlet ”Enkätkritik”.

Notera också att många barn och ungdomar reser på olika sätt till skola och fritidsaktiviteter under veckan, exempelvis skjutsas de vissa dagar och cyklar andra dagar vilket kan bero på att de bor på två olika adresser.

På de kartor som följer efter diagrammen redovisas de förflyttningar som de intervjuade barn och ungdomarna gör minst en gång i veckan. Kartorna kan liknas vid en möjlig ögonblicksbild och är alltså inget statistiskt förhållande.

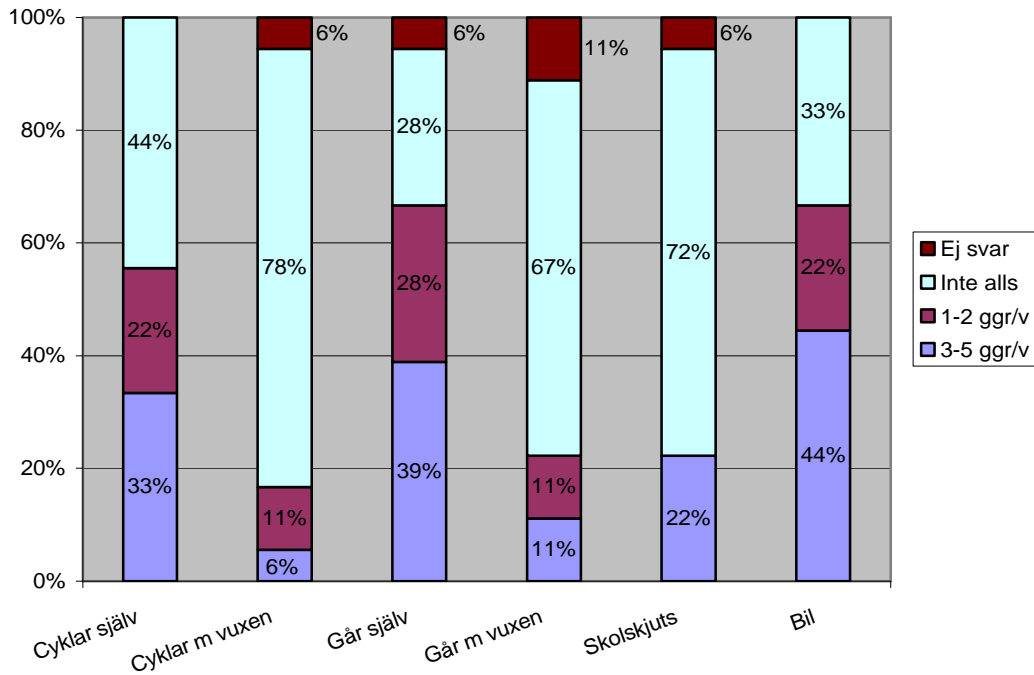
Eftersom följande kartor enbart ska visa de resvägar där barn och ungdomar går och/eller cyklar har de enkäter där eleverna endast kryssat för svarsalternativet *Åker skolskjuts* respektive *Åker bil* och ändå ritat in en resväg sållats bort.

Ur enkätundersökningen kan följande noteras:

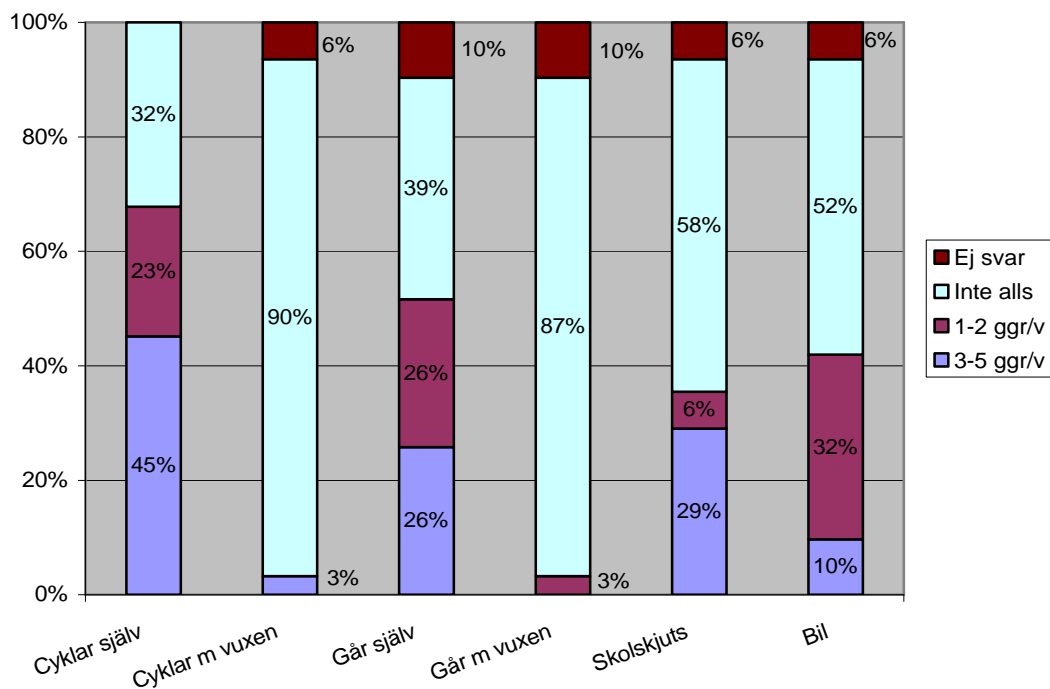
- Av eleverna i årskurs 3 åker 44 % bil till skolan och 33 % till fritidsaktiviteterna 3-5 ggr/vecka.
- För årskurs 6 cyklar lika många till skolan som till fritidsaktiviteterna, 45 %.
- Eftersom den större delen av årskurs 9 bor utanför Mariannelund visade det ett klart utslag att hela 55 % åker skolskjuts. Till sina fritidsaktiviteter cyklar 20 %, 15 % åker bil och 15% går själva.
- Ett intressant resultat av trygghetsfaktorn är att årskurs 6 känner sig tryggare när de går eller cyklar än både årskurs 3 och 9.

På följande sidor, 12-27, visas sammanställningar för respektive klass av enkätsvar och resor där skola och fritid visas var för sig. De farliga punkter som redovisas på sid. 28 innehåller de punkter som mer än en elev pekat ut. Anledningen till att de punkter som bara en elev angett sållats bort var för att bättre få en överblick över de mest påtalade punkterna.

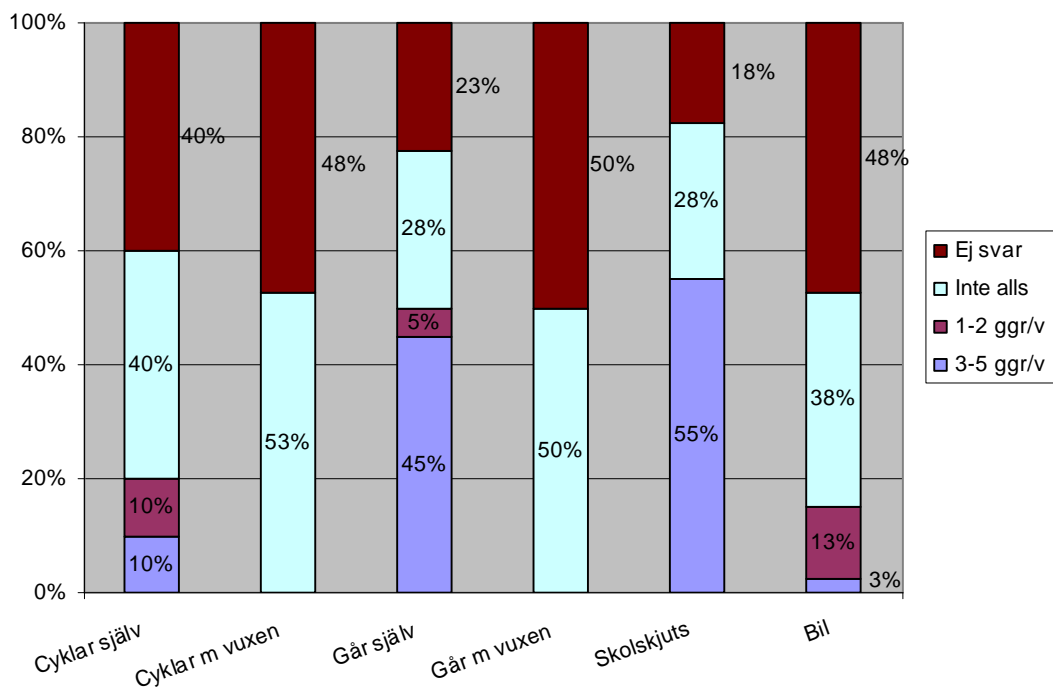
Sammanställning av enkätsvar och skolresor för årskurs 3, 6 och 9



Resvanor skolresor årskurs 3 Furulundsskolan



Resvanor skolresor årskurs 6 Furulundsskolan



Resvanor skolresor årskurs 9 Furulundsskolan



Skolresor åk 3		
	1-5	förflyttningar
	6-10	förflyttningar
	11-15	förflyttningar
	16-20	förflyttningar
	21-25	förflyttningar

Vägverket
REGION SYDÖST

Konsult

JÖNKÖPING 2004-04-30

Skolresor åk 3
Furulundsskolan

Barns och ungdomars
tillgänglighet
Mariannelunds tätort

OBJEKT NR	BILAGA NUMMER	REV
-----------	---------------	-----



Skolresor åk 6		
	1-5	förflyttningar
	6-10	förflyttningar
	11-15	förflyttningar
	16-20	förflyttningar
	21-25	förflyttningar

Vägverket
REGION SYDÖST

Konsult

Skolresor åk 6
Furulundsskolan

Barns och ungdomars
tillgänglighet
Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING	2004-04-30	OBJEKT NR	BILAGA NUMMER	REV
-----------	------------	-----------	---------------	-----

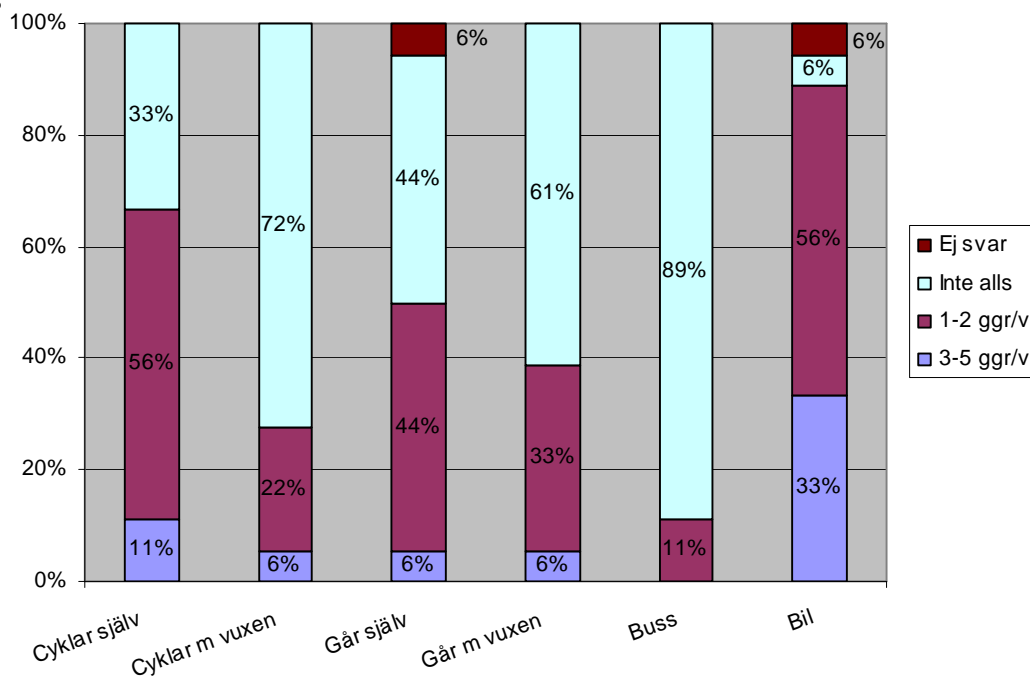


Skolresor åk 9

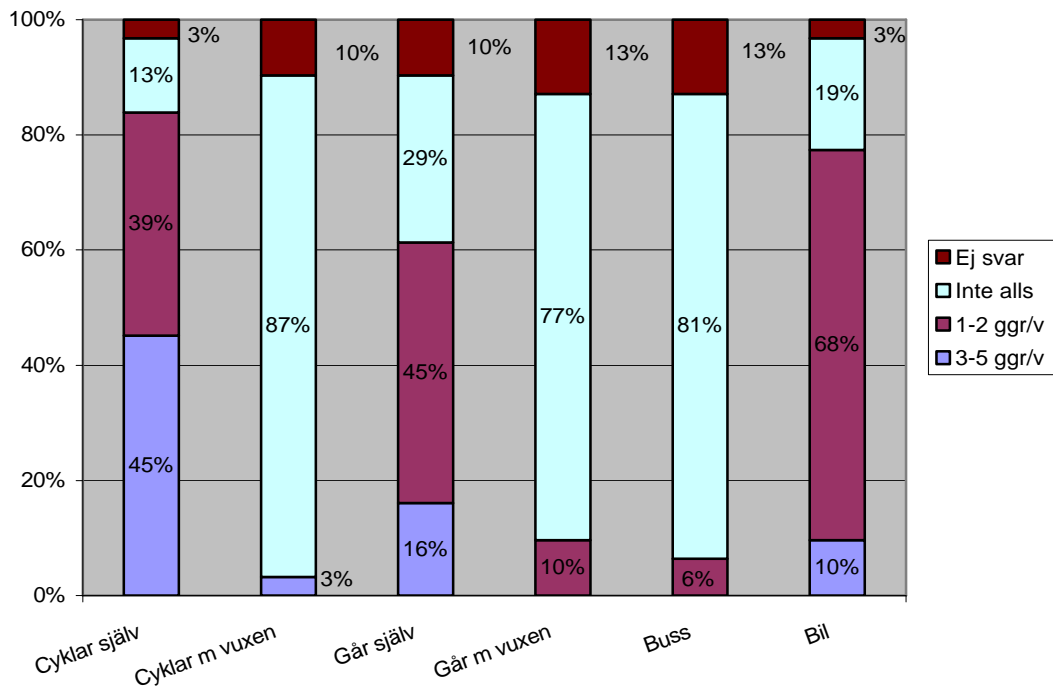
	1-5	förflyttningar
	6-10	förflyttningar
	11-15	förflyttningar
	16-20	förflyttningar
	21-25	förflyttningar

 Vägverket REGION SYDÖST	Skolresor åk 9 Furulundsskolan		
	Barns och ungdomars tillgänglighet Mariannelunds tätort		
JÖNKÖPING	2004-04-30	OBJEKT NR	BILAGA NUMMER
			REV

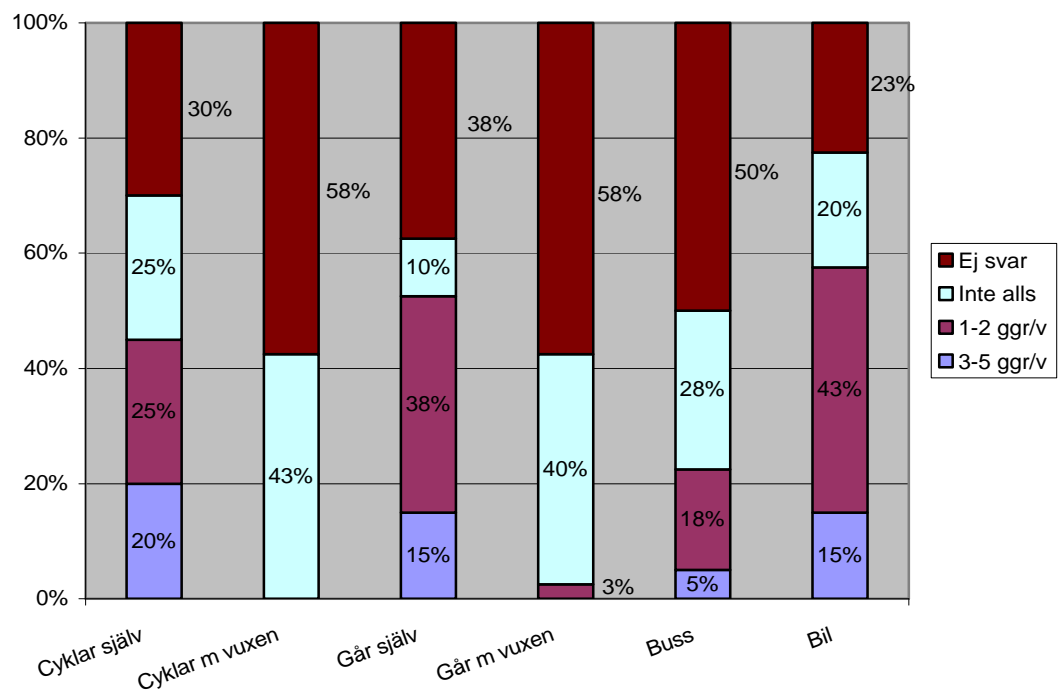
Sammanställning av enkätsvar och fritidsresor för årskurs 3, 6 och 9



Resvanor fritidsresor årskurs 3 Furulundsskolan



Resvanor fritidsresor årskurs 6 Furulundsskolan



Resvanor fritidsresor årskurs 9 Furulundsskola



Fritidsresor åk 3		
	1-5	förflyttningar
	6-10	förflyttningar
	11-15	förflyttningar
	16-20	förflyttningar
	21-25	förflyttningar

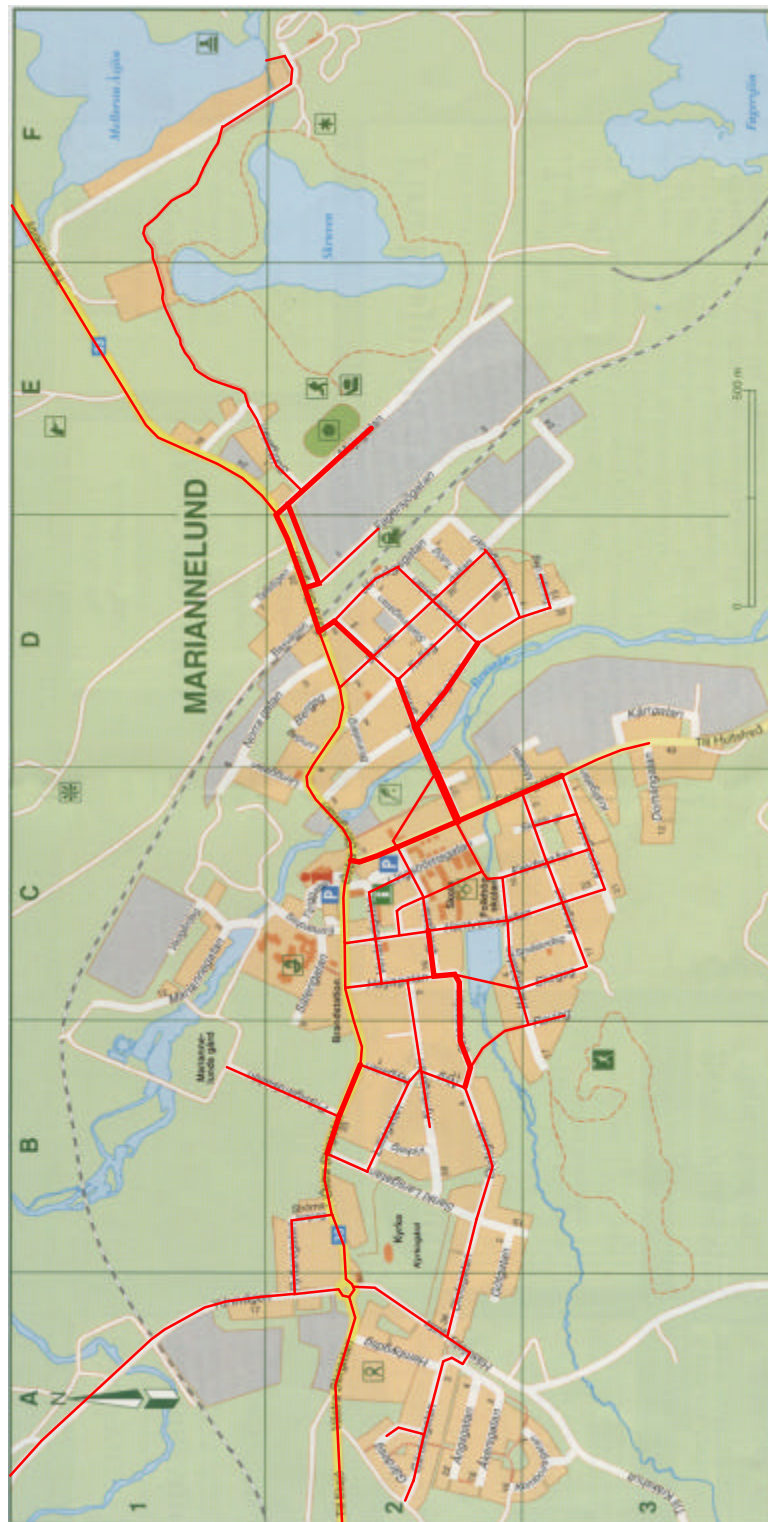
Vägverket
REGION SYDÖST

Konsult

Fritidsresor åk 3
Furulundsskolan

Barns och ungdomars
tillgänglighet
Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING	2004-04-30	OBJEKT NR	BILAGA NUMMER	REV
-----------	------------	-----------	---------------	-----



Fritidsresor åk 6		
	1-5	förflyttningar
	6-10	förflyttningar
	11-15	förflyttningar
	16-20	förflyttningar
	21-25	förflyttningar

Vägverket
REGION SYDÖST

Konsult

Fritidsresor åk 6
Furulundsskolan

Barns och ungdomars
tillgänglighet
Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING	2004-04-30	OBJEKT NR	BILAGA NUMMER	REV
-----------	------------	-----------	---------------	-----



Fritidsresor åk 9

	1-5	förflyttningar
	6-10	förflyttningar
	11-15	förflyttningar
	16-20	förflyttningar
	21-25	förflyttningar

Vägverket
REGION SYDÖST

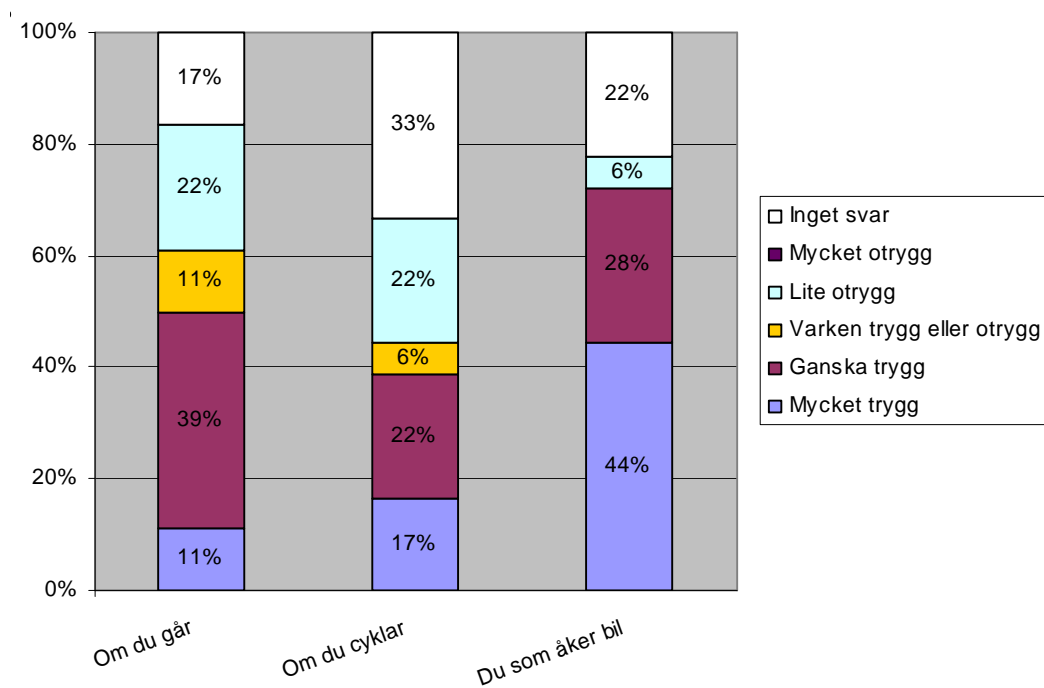
Konsult

Fritidsresor åk 9
Furulundsskolan

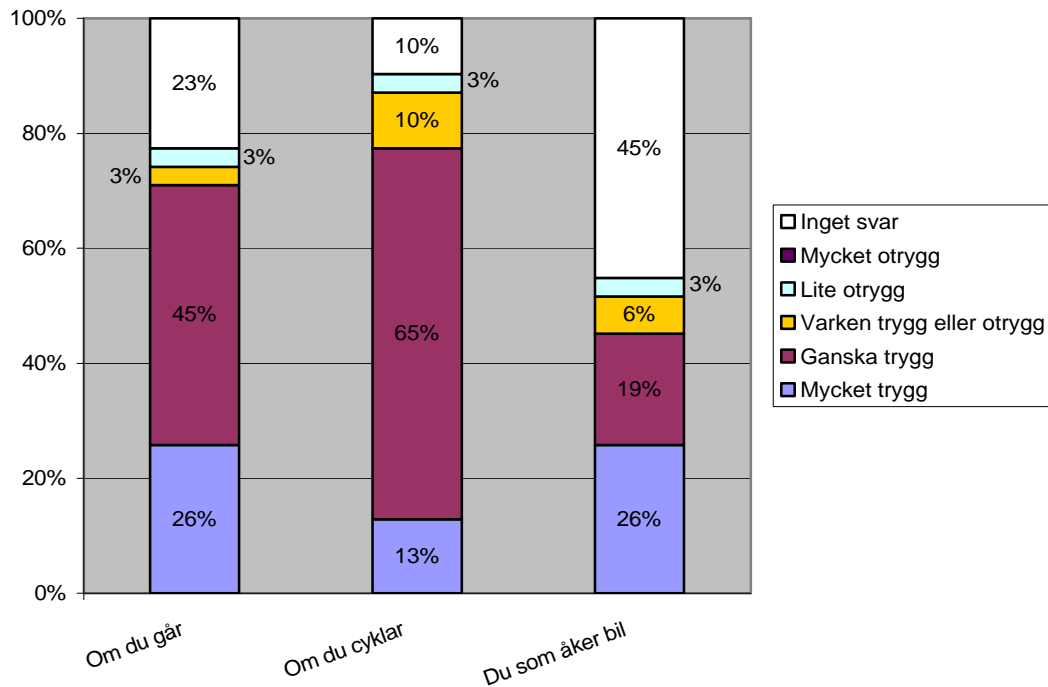
Barns och ungdomars
tillgänglighet
Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING	2004-04-30	OBJEKT NR	BILAGA NUMMER	REV
-----------	------------	-----------	---------------	-----

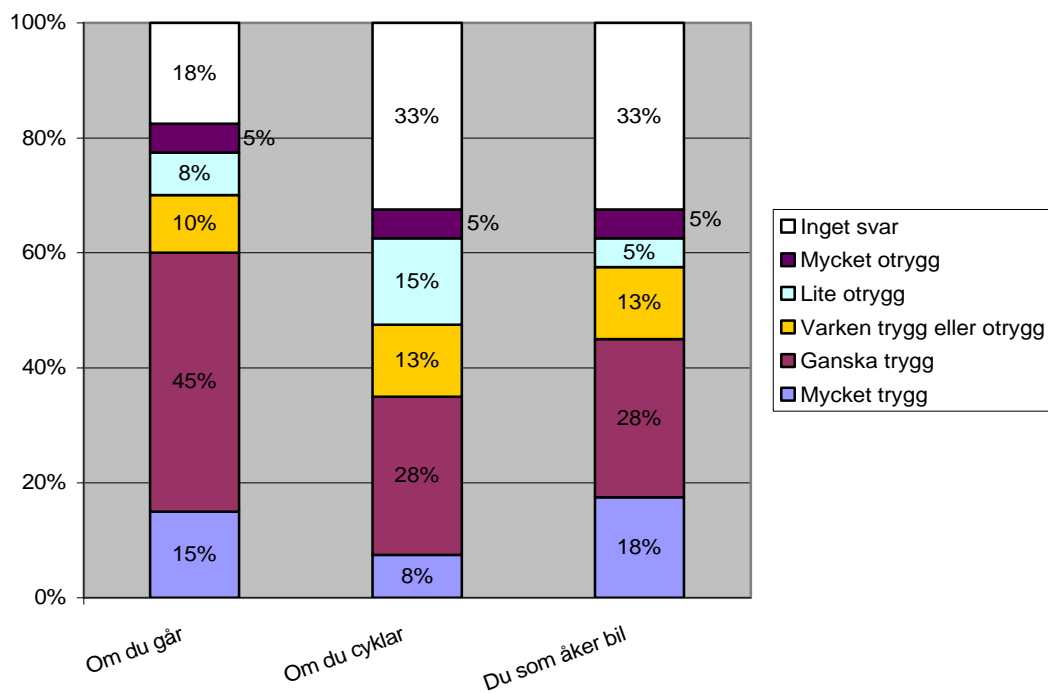
Sammanställning av enkätsvar för årskurs 3, 6 och 9



Trygghetskänslor årskurs 3 Furulundsskolan



Trygghetskänslor årskurs 6 Furulundsskolan

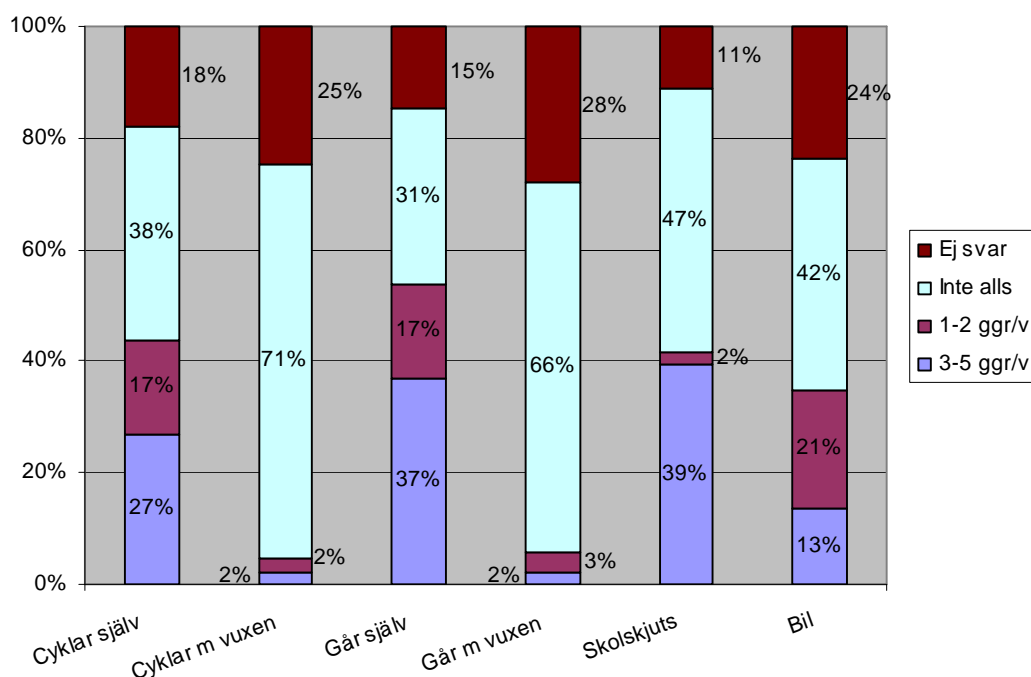


Total sammanställning av skolresor och fritidsresor

Resultatet vid en sammanställning av alla de intervjuade barn och ungdomarnas skolresor respektive fritidsresor visar på en rad tydliga tendenser.

Skolresor

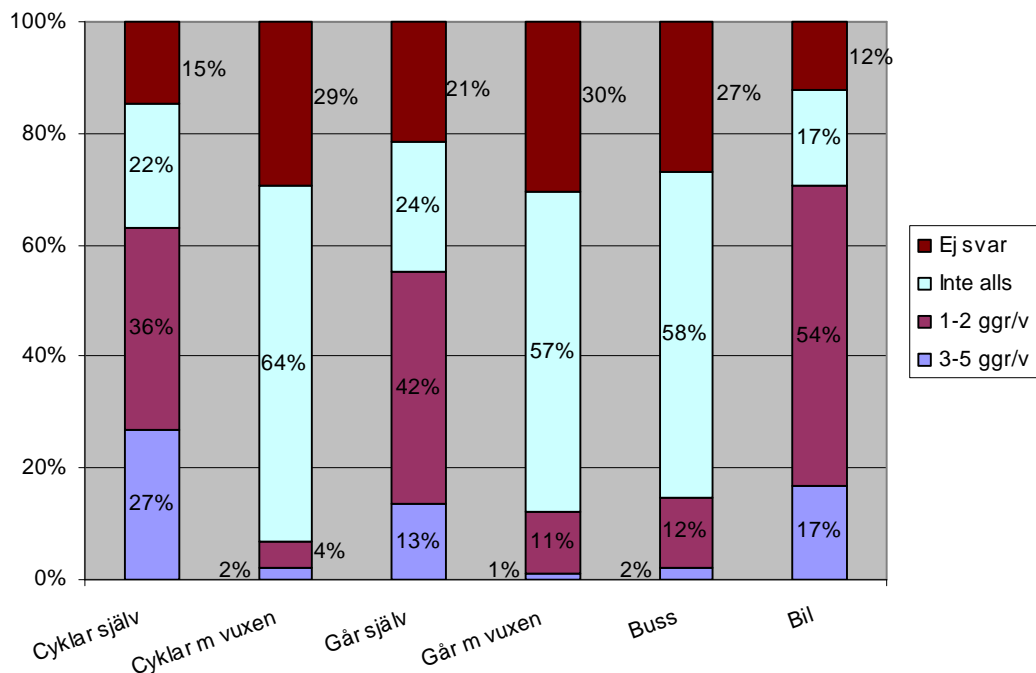
En dryg tredjedel av de intervjuade eleverna, 39 %, åker skolskjuts till skolan vilket har sin förklaring i att det är många niondeklassare som inte bor i Mariannelund utan i de angränsande orterna. Att gå själv är det näst vanligaste sättet att ta sig till skolan vilket representeras av 37 % av eleverna medan 27 % cyklar till skolan. Endast ett fåtal av elever har sällskap med någon vuxen på väg till skolan. Drygt en tredjedel av alla elever åker skolskjuts till skolan i form av taxi eller skolbuss. Intressant är även att 34 % skjutsas med bil till skolan minst en gång i veckan.



Samtliga klasser Skolresor

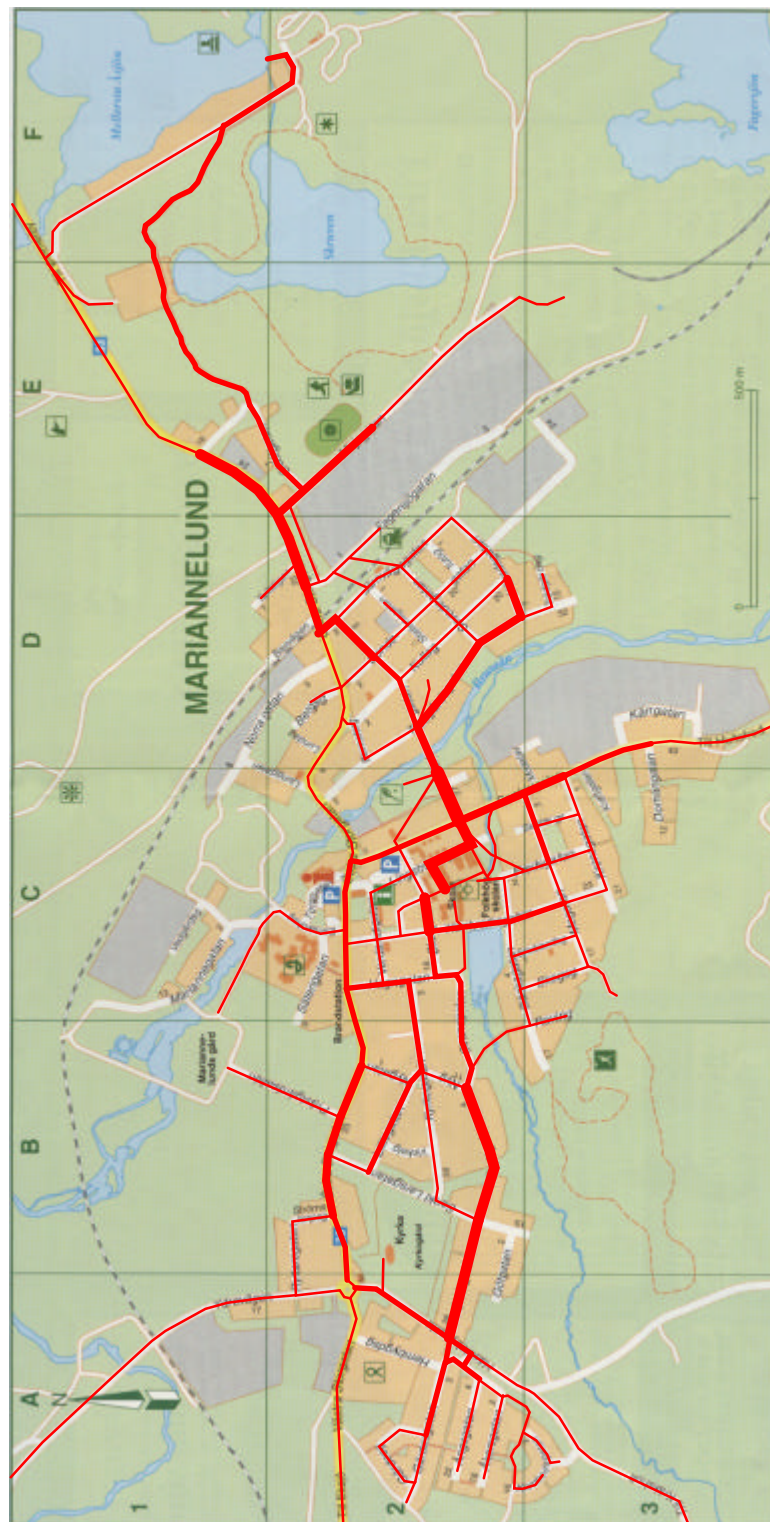
Fritidsresor

Majoriteten av eleverna, ca 70 %, blir skjutsade till sina fritidsaktiviteter mer än en gång i veckan. Det är även vanligt att gå eller cykla, själv eller tillsammans med kompisar. Även här går eller cyklar endast ett fåtal i sällskap med någon vuxen. Det är inte heller många som åker buss till sina fritidsaktiviteter.








Samtliga klasser Fritidsresor

Kartan på kommande sida visar en sammanslagning av både skol- och fritidsresor där man tydligt kan urskilja de stråk som används mest av barn och ungdomar. Man ser en tyngdpunkt av stråket förbi Furulundsskolan som sedan fortsätter längs Parkgatan i riktning mot idrottsanläggningen. Längs hela Olofsgatan och Strandgatan fram till skolan finns också ett klart stråk.



Skol- och fritidsresor

	1-12	förflyttningar
	13-24	förflyttningar
	25-36	förflyttningar
	37-48	förflyttningar
	49-60	förflyttningar



REGION SYDÖST



Sammanställning av alla intervjuade barns resor i Furulundsskolan

Barns och ungdomars tillgänglighet Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING

2004-04-30

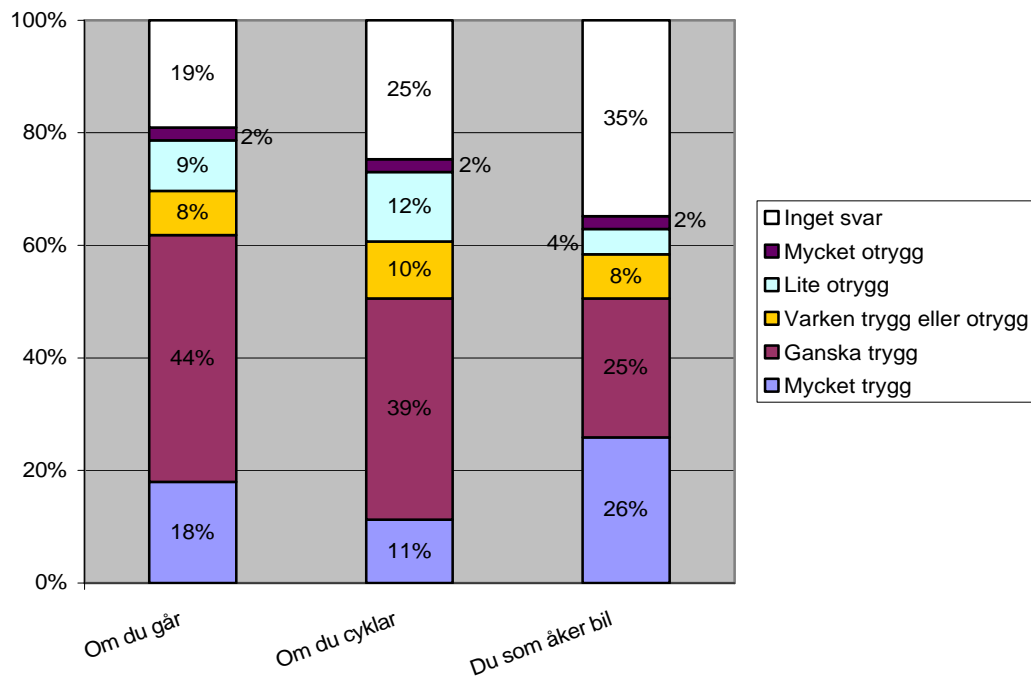
OBJEKT NR

BILAGA NUMMER

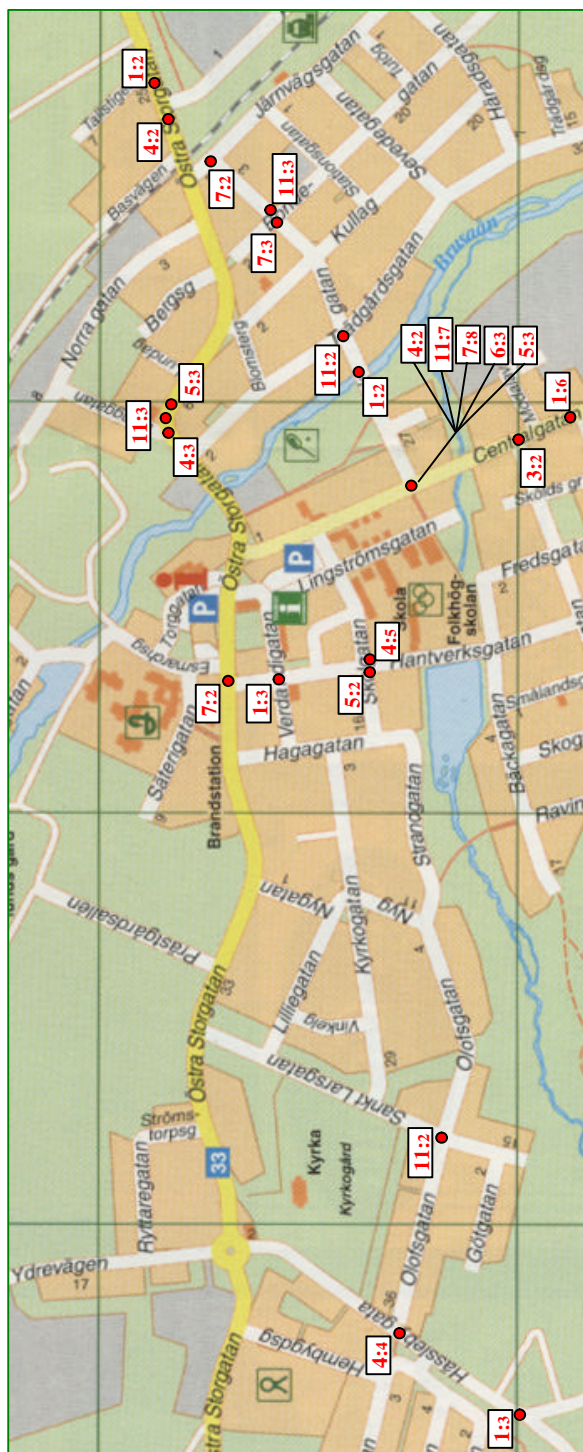
REV

Trygghetskänslor

De flesta av de tillfrågade eleverna känner sig trygga men det är trots allt 9 % som känner sig lite otrygga när de går till skolan och 12 % när de cyklar.



Figur 24 Trygghetskänslor för samtliga årskurser



1. Bilar kör för fort
2. Cyklister kör för fort
3. För många bilar
4. För många bilar och inget övergångsställe
5. För många bilar och inget trafikljus
6. För många bilar och ingen tunnel
7. Bilar stannar inte vid övergångsställe
8. Ingen gång- och cykelbana
9. Farlig gång- och cykelbana
10. Dålig gång- och cykelbana
11. Svårt att se (dålig sikt, saker i vägen)
12. Inga gatlampor
13. Dåliga gatlampor

Sammanställning av farliga punkter

1:6

Första siffran har hänvisning under kartan. Andra siffran visar antalet elever med denna åsikt.



Vägverket

REGION SYDÖST



Sammanställning av farliga punkter

Barns och ungdomars tillgänglighet
Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING

2004-04-30

OBJEKT NR

BILAGA NUMMER

REV

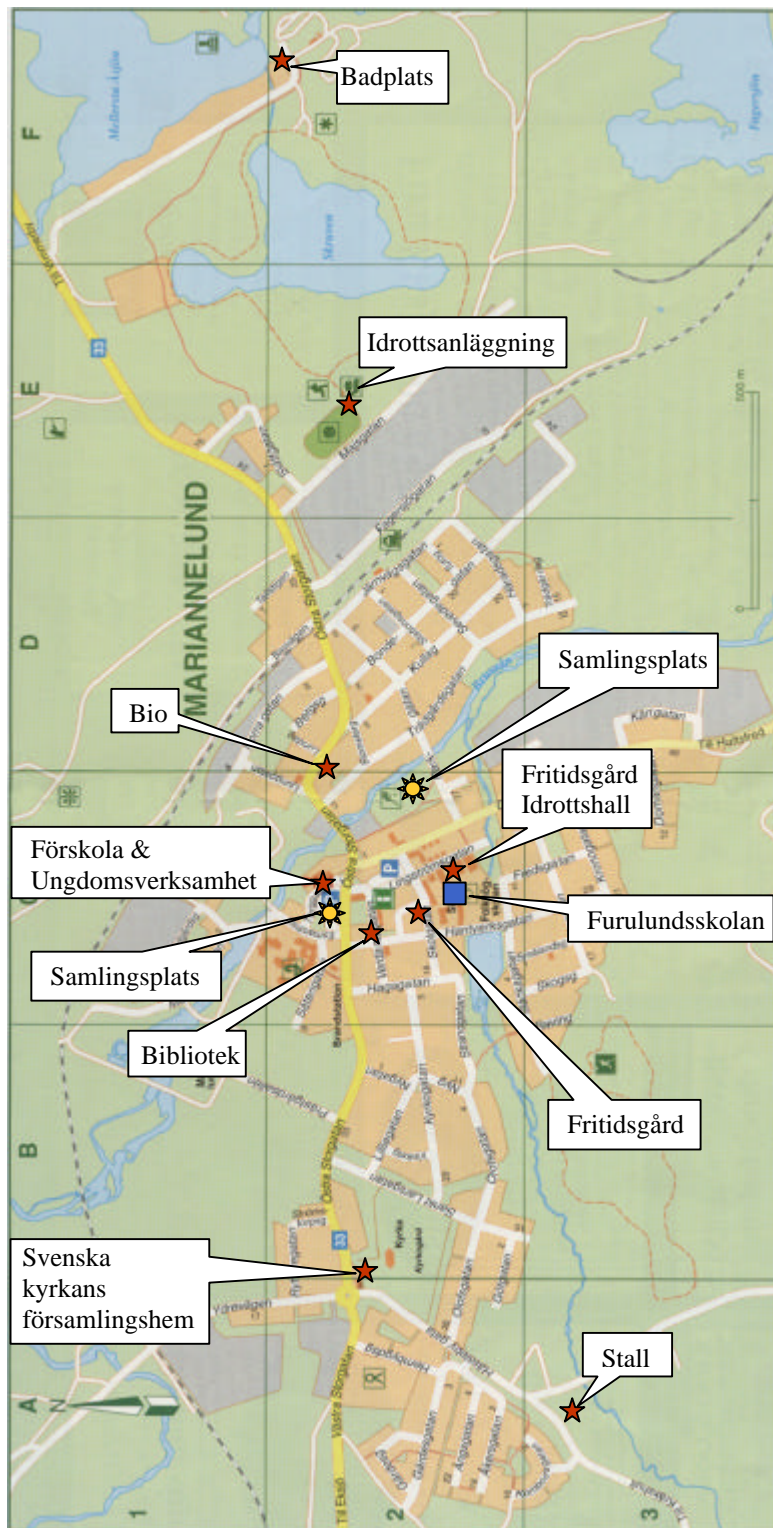
Målpunkter

De skol- och fritidsverksamheter som kartlagts genom enkätintervjuerna har även resulterat i ett antal viktiga målpunkter i samhället vilka anges på följande karta *Målpunkter i Mariannelund*. De flesta av barn och ungdomarnas fritidsaktiviteter är koncentrerade i samhällets centrala delar som fritidsgårdar och gymnastikhall medan bad, ridning och idrottsanläggning ligger något utanför centrum.

Fritidsresornas mönster varierar med årstiderna och exempel på viktiga målpunkter under sommarhalvåret är:

- Spilhammar med bad och aktiviteter
- Idrottsanläggningen öster om järnvägen

De målpunkter som påverkar stråken på ett tydligt sätt är idrottsanläggningen och fritidsgårdarna vid Furulundsskolan.



Målpunkter

- Grundskola
- ★ Fritidsaktiviteter
- ☀ Samlingsplats



REGION SYDÖST



Målpunkter
Skola och fritid

Barns och ungdomars
tillgänglighet
Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING

2004-04-30

OBJEKT NR

BILAGA NUMMER

REV

5. De primära stråken

Vid sammanställningen över elevernas resvägar för skola respektive fritidsaktiviteter kan ett antal primära stråk urskiljas. (Se kartan ”Sammanställning av alla intervjuade barns resor i Furulundssklan” på sidan 26). De primära stråken är de vägar där det största antalet elever färdas per cykel eller till fots. De primära stråk som analyserats fram och studerats mer ingående är:

Östra Storgatan
Olofsgatan – Strandgatan – Skolgatan
Centralgatan
Parkgatan
Trädgårdsgatan
Majsgatan

Trafikmängder finns redovisade på kartan *Trafikmängder i Mariannelund* på sid. 32.

Resultaten från bullerberäkningarna redovisas på kartan *Bullerstörningar, generell beräkning* på sid. 33.

Efter trafikmängder och bullerberäkningar visas en översiktskarta över de huvudstråk som studerats närmare samt de klassningar stråken fått. På därefter följande sidor redovisas beskrivningar av stråken i text, bild och kartor.

I beskrivningen av stråken visas en kartbild över det aktuella stråket med den klassning som respektive gatusträckning och korsningspunkt fick. Numren och ”ögonen” på kartan visar vart och i vilken riktning de efterföljande bilderna är tagna.

Därefter följer en sammanställning av djupintervjuerna med eleverna och vad de upplever som tillgänglighetsproblem.



Trafikmängder

Trafikmängder beskrivna i antal fordon / dygn

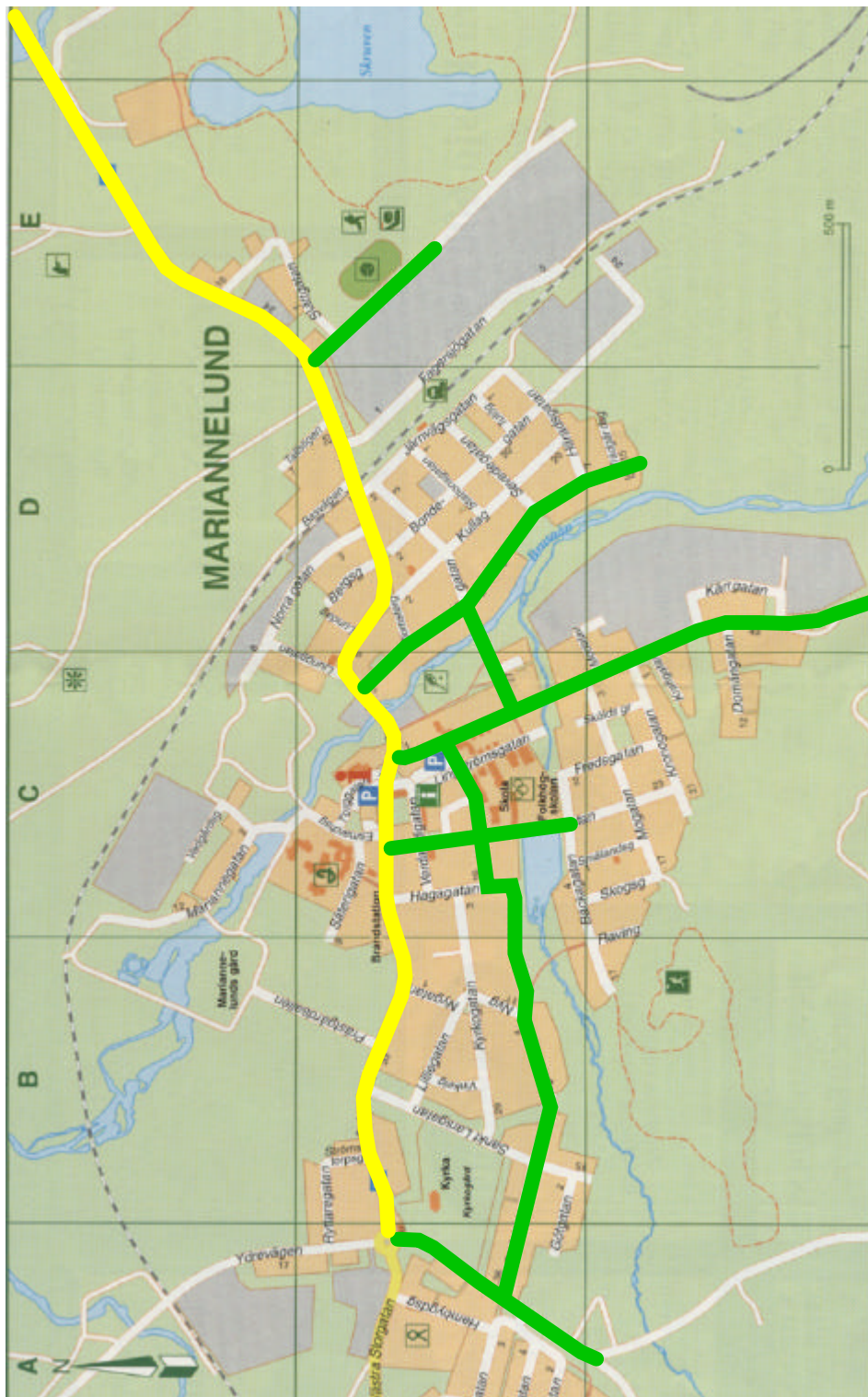
 **Vägverket**
REGION SYDÖST

 **Konsult**

Trafikmängder i Mariannelund

Barns och ungdomars tillgänglighet Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING	2004-04-30	OBJEKT NR	BILAGA NUMMER	REV
-----------	------------	-----------	---------------	-----



Bullerstyrningar från trafik

- █ < 60 dB (A)
- █ 60-65 dB (A)
- █ > 65 dB (A)

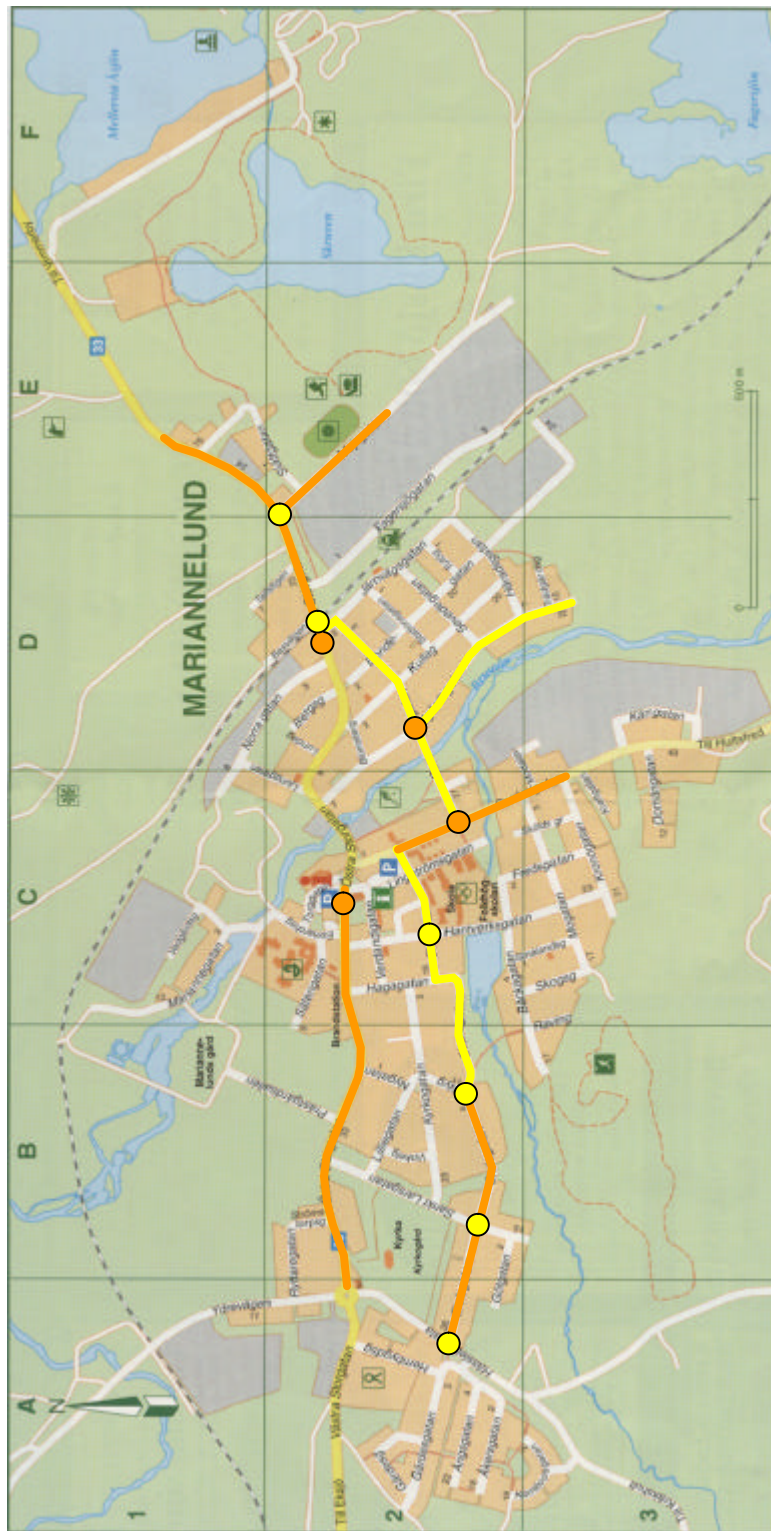
 **Vägverket**
REGION SYDÖST

 **Konsult**

Bullerstyrningar
Generell beräkning

Barns och ungdomars
tillgänglighet
Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING	2004-04-30	OBJEKT NR	BILAGA NUMMER	REV
-----------	------------	-----------	---------------	-----



Klassificering av huvudstråk och korsningar

- God kvalitetsnivå
- Mindre god kvalitetsnivå
- Låg kvalitetsnivå
- (Låg kvalitetsnivå)

 **Vägverket**
REGION SYDÖST

 **Konsult**

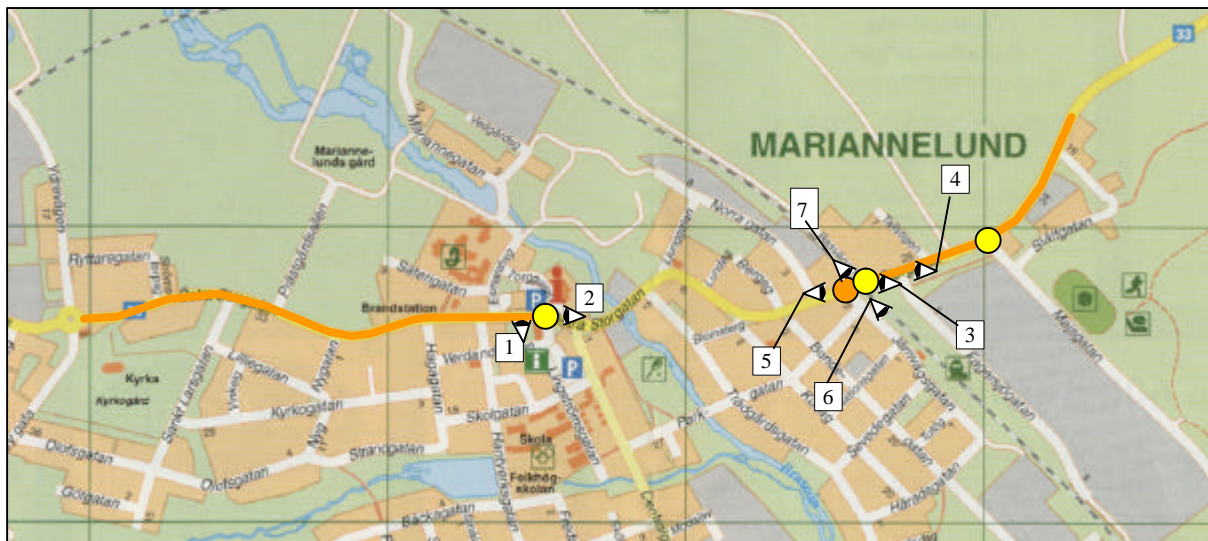
Klassificering av huvudstråk och korsningar

Barns och ungdomars tillgänglighet
Mariannelunds tätort

JÖNKÖPING	2004-04-30	OBJEKT NR	BILAGA NUMMER	REV
-----------	------------	-----------	---------------	-----

Stråket Östra Storgatan

Stråket utmed Östra Storgatan (Rv 33) sträcker sig från rondellen i väster till där bebyggelsen upphör strax efter idrottsplatsen i öster med ett avbrott mellan centrum och järnvägsövergången. Vägen används i stort som genomfartsväg där den tunga trafiken står för en stor del av biltrafiken. Stråkets båda delsträckor har en hjälpligt enhetlig standard med några avvikande punkter samt fyra klassificerade korsningspunkter varav tre är gula och en orange.



Stråket Östra Storgatan

Första delen av stråket, mellan cirkulationsplats och fram till centrum har en god orienterbarhet då den är försedd med dubbelsidig gångbana av god kvalitet där det enda övergångsstället innan centrumkärnan finns strax efter rondellen. Sträckan precis förbi centrum måste, trots sin klassning, bedömas som mycket god då den på norra sidan är försedd med ett trafikseparerande stålrörsrække som syftar till att skilja bilister och gång- och cykeltrafikanter åt. Placeringen av räcket kan dock ge en förvirrande uppfattning om vart det är menat att vistas då det är placerat 1.5 m innanför trottoarkanten. Det övergångsställe som ligger i direkt anslutning till kiosken och torget är även försedd med en smal refug.



Bild 1 GC-korsning över Ö. Storgatan framför centrum och Ainas kiosk



Bild 2 Ö. Storgatan sedd västerut i korsningspunkt med Torggatan.

Då stråket på Östra Storgatan fortsätter nere vid Järnvägsgatan och järnvägsövergången har standarden drastiskt försämrats. Den dubbelsidiga gångbanan som tidigare fanns har nu bytts mot smala trottoarer. Korsningen med Järnvägsgatan ligger i och för sig öppet vilket ger en god överblick men det är en komplex situation med många trafiksituationer pågående

samtidigt. Precis i hörnet Östra Storgatan/Järnvägsgatan ligger Preem med in och utfarter på båda vägarna och strax öster om korsningen ligger järnvägsövergången. Det finns inget övergångsställe över Järnvägsgatan som förbinder det stora stråket som kommer inifrån bostäderna med idrottsanläggningarna på andra sidan järnvägen.



Bild 3 Ö. Storgatans korsning med Järnvägsgatan



Bild 4 Ö. Storgatans korsning med järnvägen sedd västerut

Strax innan järnvägs-korsningen upphör gångbanan för att efter övergången på nytt återupptas, på så sätt saknas en självklar övergång över järnvägen för gång- och cykeltrafikanter. Känslan av att man går på vägen, och inte på en separerad del avsedd för GC-trafikanter är fullkomlig. Detta har resulterat i uppkomsten av ett flertal fristråk i direkt anslutning till järnvägsövergången och längre söderut där järnvägsspåret ligger helt öppet. Järnvägs-korsningen är signalreglerad och försedd med bommar vilket höjer upp dess klassificering, men i övrigt ligger spåret helt öppet och kan passeras var som helst utan hinder av staket eller liknande. Trots dess förhållandevis låga klassificering kan dess brister och behov av åtgärder inte nog påpekas.



Bild 5 Ö. Storgatans korsning med järnvägen sedd österut



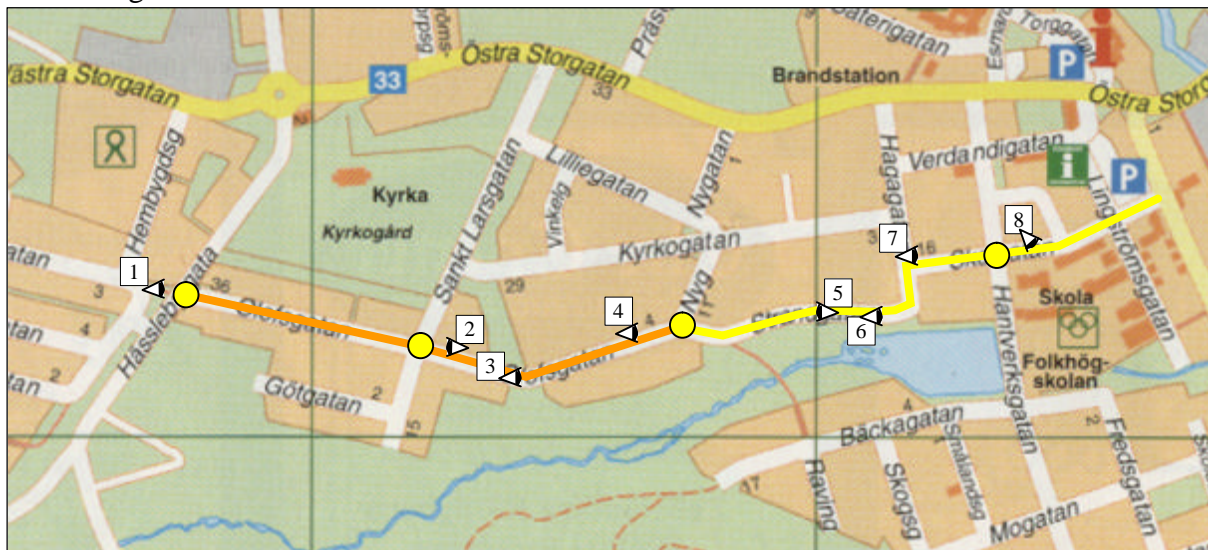
Bild 6 Järnvägsspåret sett söderut



Bild 7 Järnvägsspåret sett söderut

Stråket Olofsgatan – Strandgatan - Skolgatan

Ett av de mest använda stråken är mellan Furulundsskolan och Mariannelunds västra bostadsområde. Stråket omfattar Olofsgatan, Strandgatan och Skolgatan och går genom i stort sett hela Mariannelund söder om Rv 33. Stråket har en förhållandevis lugn miljö med mer eller mindre inslag av naturupplevelser. Gatorna består av lokalgator med en stor variation på sin utformning och standard.



Stråket Olofsgatan - Strandgatan - Skolgatan

I väster börjar stråket med en passage över Hassleby gata till Olofsgatan. Genom att platsen är försedd med gångfällor på båda sidor av vägen styrs gång- och cykeltrafikanterna automatiskt till en enda korsningspunkt av Hassleby gata, vilket är bra. Att notera är att det endast på ena sidan som gångfällorna är omlottgående, på den andra sidan är de i form av en öppning med stålörsstaket på var sin sida om öppningen. Värt att nämna är även att det tidigare varit ett övergångsställe vid korsningen som tagits bort men som fläckvis fortfarande syns i asfalten.



Bild 1 Olofsgatans korsning med Hassleby gata

Olofsgatan har en bred vägbana som ligger precis intill trädgårdarna utan någon separering i form av linjer eller trottoarer. Gatan är långsträckt och rak med en enda sväng upp mot Strandgatans början vilket ger en bra överblick av trafikläget.

Den andra korsningspunkten som finns på Olofsgatan är med Sankt Larsgatan som även den är en mycket bred gata. Sankt Larsgatan kan med sin direkta anslutning till Rv 33 och raka sträckning uppmuntra till höga hastigheter. Vid korsningspunkten så finns det buskage och häckar som med jämna mellanrum klipps och hålls efter men har under djupintervjuerna kommenterats att ge dålig sikt. Den fortsatta vägen upp till Strandgatan ser likadan ut och håller liknande standard.



Bild 2 Olofsgatan och dess korsning med Sankt Larsgatan



Bild 3 Olofsgatan.

Vid Strandgatans början finns stråkets tredje korsning som ansluter upp till Nygatan. Korsningen ligger öppet och lättöverskådligt men har trots detta getts samma klassning som övriga korsningar på stråket. Här börjar även på norra sidan av Strandgatan en trottoar vilken följer med hela vägen fram till Skolgatan och Furulundsskolan. Strandgatan är smalare än Olofsgatan och ger känslan av ett tryggare klimat där trafikanterna bättre vet vart dom ska befinna sig vilket även visas i den klassning vägen getts.

Utmed Strandgatan ligger ett vackert naturområde i form av skogsdungar och en damm som verkar dra till sig ett rikt fågelliv.



Bild 4 Korsning mellan Olofsgatan, Strandgatan och Nygatan



Bild 5 Strandgatan



Bild 6 Strandgatan.

När sedan Strandgatan svänger in på Skolgatan via Hagagatan kompletteras vägen med ytterligare en trottoar på den andra sidan men fortsätter att behålla samma standard som Strandgatan. Den fjärde och sista korsningspunkten utmed stråket är korsningen Skolgatan/Hantverksgatan som ligger strax innan Furulundsskolan. De skolskjutsar som hämtar skolungdomar utanför Mariannelund svänger in via denna korsning mot skolan. Även föräldrar som skjutsar sina barn kommer de denna väg vilket gör den till en relativt vältrafikerad väg under just de stunder barn och ungdomar rör sig till och från skolan.



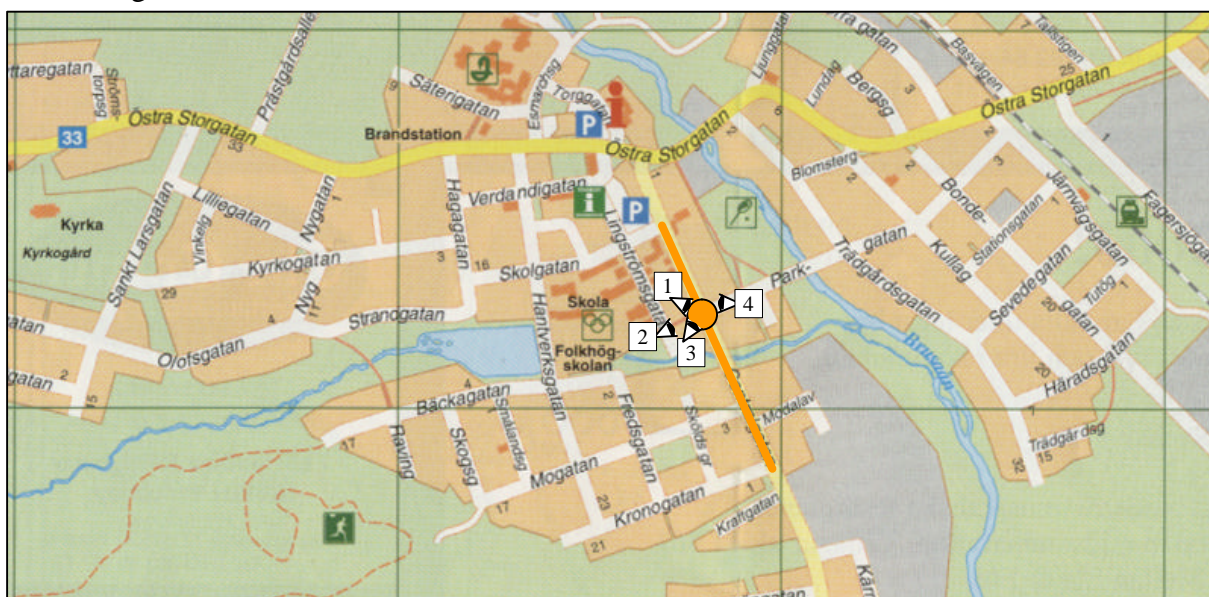
Bild 7 Skolgatan med korsningen med Hantverksgatan i förgrunden



Bild 8 Skolgatan framför Furulundsskolan.

Stråket Centralgatan

Stråket som utgörs av en relativt rak infartsgata är det mest trafikerade stråket efter Östra Storgatan med hög andel tung trafik som ofta överstiger hastighetsbegränsningen 50 km/h. Det är en kort bit av Centralgatan som har framträtt som ett stråk men i stort sett alla förflyttningar inom samhället korsar denna väg eftersom det inte finns något annat alternativ undantaget Östra Storgatan.



Stråket Centralgatan

Stråket sträcker sig mellan Skolvägens och Kronogatans anslutningar till Centralgatan riktning mot Silverdalens industriområde. Mellan tvärgatorna Parkgatan och Kronogatan syns ett tydligt ökande av stråkets användande. Framförallt används stråket som fritidsväg, men även som skolväg där stråket är försett med en normalbred dubbelsidig trottoar för gångtrafik. Den stora konfliktpunkten på stråket är korsningen mellan Centralgatan och Parkgatan. Där Parkgatan slutar övergår den efter korsningen med Centralgatan till en flitigt använd gång- och cykelväg.



Bild 1 Korsningen Centralgatan/Parkgatan.



Bild 2 GC-vägen upp mot Centralgatan.

I korsningen är sikten in mot centrum skymd då häckar och buskage hänger långt ut i trottoaren samtidigt som en vertikalkurva ytterligare försämrar möjligheterna till god sikt. Där gång- och cykelbanan mynnar ut mot Centralgatan är den avskärmd med ett stålräcke som hindrar passage rakt ut i gatan. Det övergångsställe som korsar Centralgatan är även utrustat med en smal refug. Men trots detta har korsningen fått en lägre klassificering beroende på den dåliga sikten, den dimensionerande trafiken och dess höga hastighet.



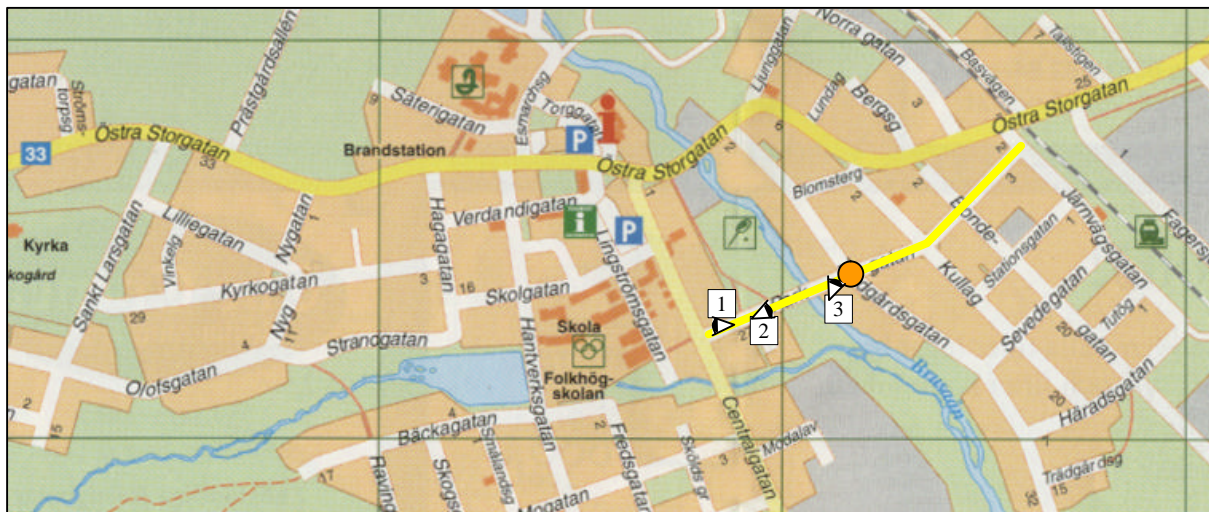
Bild 3 Övergångsställe över Centralgatan.



Bild 4 Sikt från Parkgatan

Stråket Parkgatan

Det mest använda stråket mellan Furulundsskolan och Mariannelunds östra delar går utmed Parkgatan och används både som skolväg och fritidsväg. Stråket sträcker sig från Centralgatan till Järnvägsgatan och är en naturlig väg för barn och ungdomar att använda.



Stråket Parkgatan

Parkgatan har en jämn standard utmed hela sträckningen där vägen är bred med dubbelsidig trottoar och fungerar som uppsamlingsgata till lokalgatorna längre in. Stråket har flera korsningspunkter varav skärningspunkten med Trädgårdsgatan fått en låg klassificering beroende på en förhållandevis hög trafikering tillsammans med korsningens helt oreglade övergång.



Bild 1 Korsningen Parkgatan/Centralgatan



Bild 2 Parkgatan

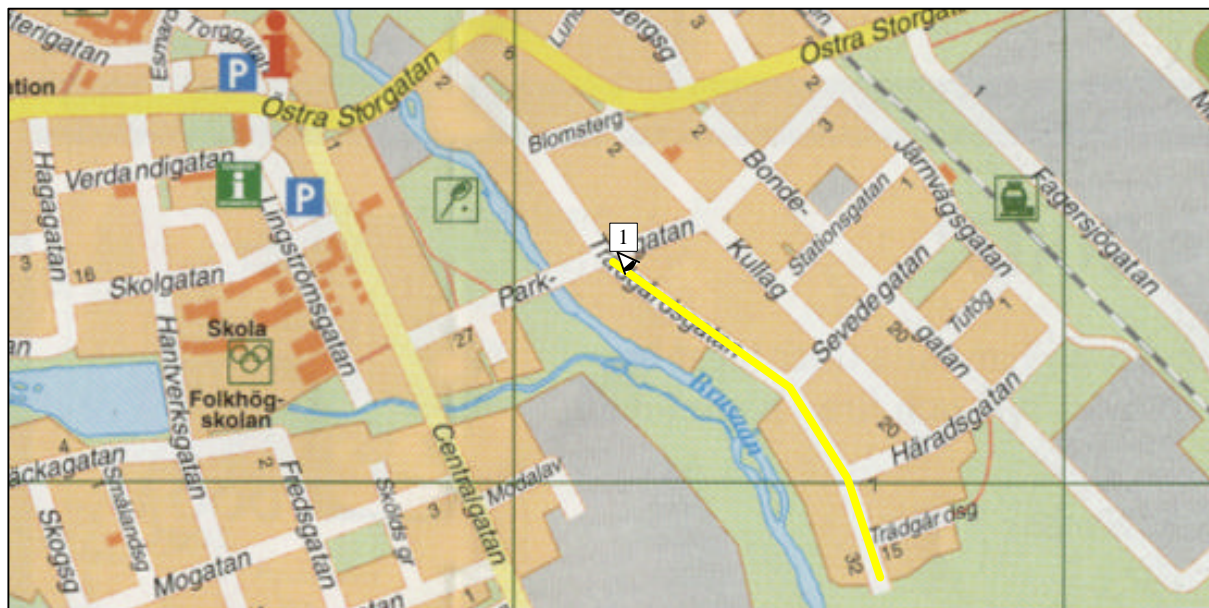
Korsningen har även dålig sikt sett vänster in mot Trädgårdsgatans norrgående sträckning på grund av en hög mur tillsammans med att Parkgatan ligger stigande i denna punkt.



Bild 3 Parkgatans korsning med Trädgårdsgatan.

Stråket Trädgårdsgatan

Trädgårdsgatan fungerar som lokalgata.



Stråket Trädgårdsgatan

Trädgårdsgatan erbjuder en trafikmiljö som är lugn och kontrollerad trots avsaknaden av trottoarer och att bilar står parkerade intill villatomterna. Trafiken är marginell och håller en lugn rytm. Gatan har getts en medelgod klassificering vilket till största delen beror på just bristen av separering och parkeringsplatserna längsmed stråket.



Bild 1 Trädgårdsgatans början från Parkgatan sett.

Stråket Majsgatan



Stråket Majsgatan

Majsgatan som har sin anslutning till Östra Storgatan används som matargata fram till idrottsföreläggningen och de motionsspår som ligger i dess anslutning. Vägen har helt oseparatorad trafikform men är bred och rak vilket ger en god överblick. Anledningen till att stråket fått en relativt låg klassificering beror mestadels på den höga trafikmängd som trots allt åker här.

Djupintervjuer

Under torsdagen den 26 februari 2004 gjordes intervjuer med tio av Furulundsskolans elever som tidigare hade varit med om enkätundersökningen till Vägverket.

De elever som valts ut var de som under sin väg till och från skolan gick eller cyklade utmed något av de stråk som framkom vid enkätundersökningen och tillsammans täckte upp en representativ del av Mariannelunds samhälle. Eleverna var ungefärligt fördelade mellan årskurser och kön bland dem som varit med i enkäten:

Klass 3	2st
Klass 6	4st
Klass 9	4st

Nedanstående kommentarer är barnens egna ord från djupintervjuerna:



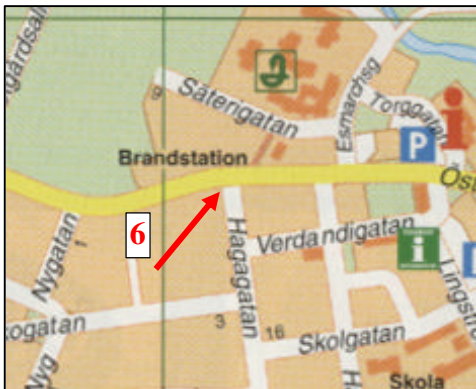
1. Utmed Gärdesgatan är det ofta söndersparkade gatlyktor vilket ger en osäkrare väg.
2. I kurvan vid slutet av Gärdesgatan är sikten dålig p.g.a. att en förrådsbyggnad/carport är uppförd för tätt inpå vägen. Problemet är störst vid cykling från Gärdesgatan ut på cykelvägen.
3. Vid slutet av Olofsgatan mot Hässlebygata finns det bommar som avgränsning. Det har tidigare funnits ett övergångsställe över Hässlebygata som nu är borttaget. Det känns mer osäkert att korsa vägen nu än tidigare.



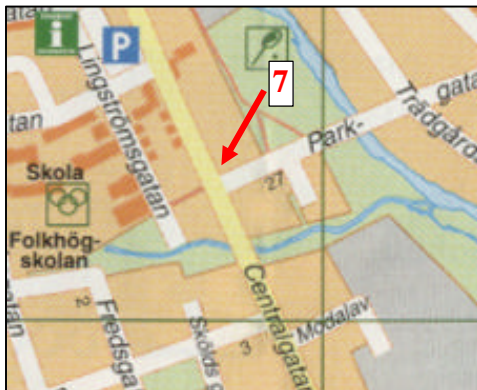
4. Vid korsningen Olofsgatan Sankt Larsgatan är det dålig sikt p.g.a. högt buskage och staket främst vid cykling



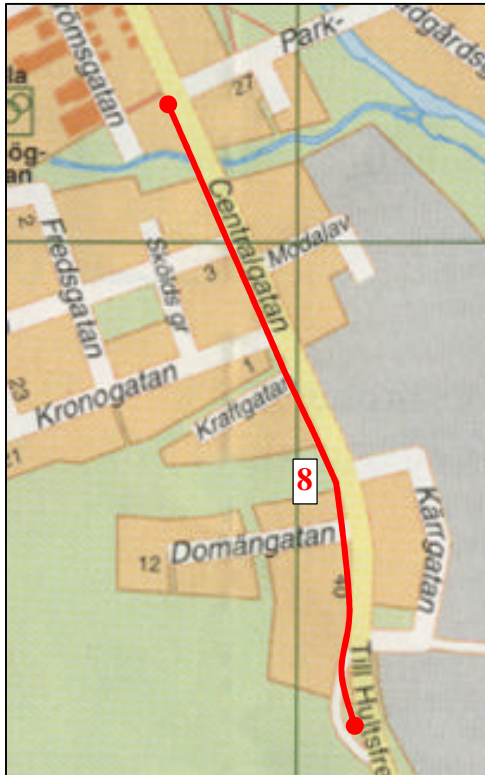
5. Strandgatan övergår till Hagagatan med en nittiogradskurva vilket gör sikten dålig och det är svårt att upptäcka bilar som kommer, speciellt vid cykling. Bilarna kommer även fort.



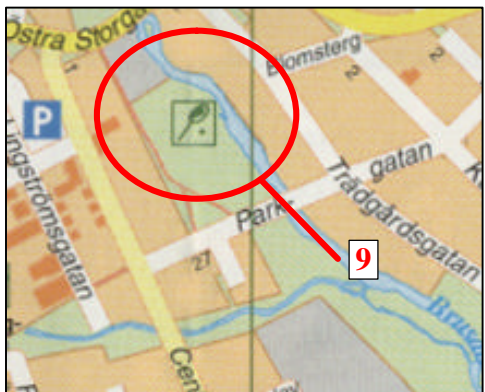
6. Vid övergångsstället över Östra Storgatan vid Hantverksgatan stannar personbilar medan de tunga fordonen oftast kör förbi.



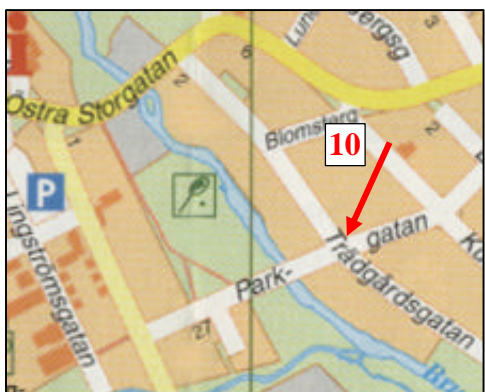
7. Trafikmängden är stor vid övergångsstället över Centralgatan och fordonen stannar ibland. Från Parkgatan vid övergångsstället är sikten dålig p.g.a. buskar och vägens stigning.



8. Utmed hela Centralgatan in mot Mariannelund centrum håller inte trafiken hastighetsbegränsningen och andelen tung trafik är hög. Cykling sker på trottoaren för att höja säkerhetskänslan. Dåliga gatlyktor bidrar till ytterligare känsla av osäkerhet.



9. Tennisparken upplevs som mörk med dåliga gatlyktor.



10. I fyrvägs korsningen Trädgårdsgatan – Parkgatan är sikten dålig p.g.a. vägens stigning i korsningen.



11. I Postkröken är sikten dålig p.g.a. vägens horisontala och vertikala krökning samt buskar.



12. Vid järnvägsövergången finns ingen gång- och cykelväg för säkert korsande av järnvägen. Därför har två ”fristråk” bildats som går rakt över järnvägsspåret strax intill den befintliga övergången. Trottoaren som finns börjar öster om järnvägsspåret.



13. Cykelvägen från Slättgatan mot badplatsen Spilhammar är dålig p.g.a. sprickor och ojämnheter i asfalten.

Vad barnen upplever som tillgänglighetsproblem

Trafiksäkerhet

- Höga hastigheter i korsningspunkter

- Osäkra korsningspunkter
- Höga hastigheter på gator med blandtrafik
- Stor andel biltrafik på gator med blandtrafik
- Dålig sikt i korsningar
- Trånga gångbanor

De flesta av barnen går eller cyklar till och från skola och fritidsverksamhet vilket ger en stor gång- och cykeltrafik i samhället. En del av de gator som saknar gång- och cykelvägar och enbart har trottoarer känns smala med en påträngande trafik. På en hel del gator saknas separeringen helt vilket kan göra orienteringen i samhället svår och försvaga säkerhetskänslan. Det finns inga korsningspunkter i samhället där överfarter och övergångsställen är säkrade för högst 30 km/h. Korsningen över Centralgatan från Parkgatan kan speciellt utpekas som en undermålig korsning som många barn och ungdomar korsar på sin väg till skola. I övrigt råder ett lugnt trafikklimate där de flesta vägarna är matargator till villaområden med få genomfarter. Det finns dock gator med trånga sektioner, bristfällig belysning och skymda partier, stor andel biltrafik och inte sällan höga hastigheter där eleverna upplever trafikmiljön som otrygg. Konfliktpunkter har redovisats av eleverna tidigare i rapporten.

Gator som eleverna uppfattar som farliga eller otrygga är:

- Centralgatan

Korsningar:

- Centralgatan/Parkgatan
- Övergången från Strandgatan till Hagagatan

Trygghet och orienterbarhet

- Ej kontinuerliga stråk d.v.s. ojämn standard inom stråken
- Otydlig prioritering mellan biltrafik och gång-/cykeltrafik
- Barriäreffekter

I tätorten används ett flertal stråk som medför en direkt och god tillgänglighet mellan bostad, skola och fritidaktiviteter. Brister i orienterbarhet har inte genom undersökningen kunnat redovisas men förekommer på sträckor som saknar kontinuitet. Uppbyggnaden av Mariannelunds lokalgator har en mycket skiftande standard. En del gator är mycket breda och saknar trottoar där gång- och cykeltrafikanter inte blir tilldelad avsett utrymme. Andra gator har en mycket smal trottoar där trafiken kan kännas påträngande. En enhetligare mer genomtänkt standard av lokalgatorna skulle ge ett än mer lugnare klimat där varje trafikant vet vilket område som är avsett för dem och där förflyttningar inom tätorten känns mer självklara. Centralgatan utgör med sin tunga och frekventa trafik en barriäreffekt. Vägen har begränsad sikt p.g.a.högt buskage och kurvor.

Buller, luftföroreningar, växter och vegetation samt skönhet och trevnad

- Bullerstörningar utefter huvudgator och genomfarter
- Växter som skymmer sikt

Bullernivåer från trafiken som överstiger 60 dB (A) förekommer enbart utmed Rv 33. Luftföroreningarna som i Mariannelund är bland de lägsta i länet medför inga hälsorisker längs

med gatusystemet inom tätorten. Skönhet och trevnad har i denna undersökning inte gett något resultat utan det bör göras en ytterligare undersökning tillsammans med eleverna i detta. Växter och vegetation förekommer längs ett flertal stråk men har inte inventerats men under djupintervjuerna framkom åsikter om bl.a. skymmande växter.

6. Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen

Principen för åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen framgår av Vägverkets publikation *Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen*.

Steg 1 Transportbehov och transportsätt

Att minska transporter till och från skola och fritidssysselsättningar kan bli svårt att göra som enskild åtgärd utan komplement av fysiska åtgärder i form av ombyggnad och omplanering av det befintliga transportnätet som finns i Mariannelund.

Tänkbara åtgärder

- En minskad skjutsning med personbil till skolan för att minska den trafik som förekommer utanför skolområdet.
- Information från skolan eller kommunen till föräldrar och elever om val av den fördelaktigaste och säkraste skolvägen.
- Ökad styrning vid lokalisering och exploatering av ny bebyggelse och nya verksamheter

Effekter

En minskning av skjutsandet av elever med personbil till skolan kräver att gång- och cykelstråk upplevs så trygga och säkra att föräldrarna väljer att låta barnen ta sig till fots eller med cykel till skolan.

Genom information om den fördelaktigaste och säkraste skolvägen förväntas eleverna välja dessa vägar. Det är dock osäkert om informationen följs och om det överhuvudtaget är önskvärt att styra och reglera barn och ungdomars rörelsemönster på detta sätt. Det bör i alla fall ge en inblick och förståelse i de problem som finns i samhället. Järnvägsövergången är en del i Mariannelunds trafiknät som snarast bör ses över. I steg 1 av åtgärdsanalysen finns begränsningar för åtgärder där omläggningar av motor- och järnvägstrafik inte innefattas. Däremot bör det snarast ges ingående information i skola om hur läget ser ut och vart passager över järnvägen ska ske.

Två huvudgrupper av fritidsaktiviteter förekommer i dag. Det är dels de organiserade aktiviteterna som klubbidrott etc. dels de spontana (fotboll, skateboard etc.). De första är lokaliserade i befintliga byggnader byggda för ändamålet, de senare förekommer där det för stunden är populärt att vistas och därför svåra att påverka på grund av barns spontanitet att välja områden som tilltalar dem. Förflyttningar av aktiviteter medför stora kostnader om det avser organiserade aktiviteter. Lokalisering av nya bostäder påverkar barns skolvägar på lång sikt och kan leda till behov av förändringar som medför kostnader för både kommunen och Vägverket. Det är därför viktigt att dessa aspekter beaktas i den fysiska planeringen samt vid lämplighetsprovning för bygglov.

Möjligheter med steg 1

En del av problemställningarna kan lösas i Mariannelund genom steg 1 som information om den rådande trafiksituationen främst kring järnvägsstationen och järnvägsövergången. Mindre förändringar kan på lång sikt åstadkommas genom medveten lokalisering.

Steg 2 Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av det befintliga vägnätet

Tänkbara åtgärder

- Omledning av gång- och cykeltrafiken till gator med färre trafikmängd.

Effekter

En trafikomläggning av gång- och cykeltrafiken kräver en större utredning av kommunen där hänsyn tas till alla trafikantgrupper för att skapa en helhetsbild av trafikförhållandena i tätorten. Vissa betydelsefulla stråk som Olofsgatan och Parkgatan skulle med största sannolikhet utpekas som lämpliga val varvid ett flertal stråk med brister avseende korsningspunkter skulle finnas kvar även om utnyttjandet effektiviserades.

Möjligheter med steg 2

Möjligheterna att lösa några problem med steg 2 är i Mariannelund få.

Steg 3 Vägförbättringsåtgärder

Tänkbara åtgärder

- Säkerställa gator och korsningar för 30 km/h där blandtrafik förkommer.
- Utbyggnad av ett gång- och cykelvägsystem utefter utvalda huvudstråk.
- Avstängning av Skolgatans anslutning mot Hantverksgatan för fordonstrafik och bygga ut en ordentlig vändplan för på- och avstigning.

Effekter

En ombyggnad av Centralgatan/Parkgatan genom upphöjning och avsmalning tvingar ner hastigheterna och därmed höjs säkerheten kring korsningen.

En separering av vissa gator skulle ge en avsevärd säkerhetsförbättring för de oskyddade trafikanterna och ge en miljö där huvudstråken uppfattas sammanhängande och med en kontinuerligt god standard. För att genomföra dessa förändringar kommer vissa planändringar vara nödvändiga att genomföras.

Förutom rent praktiska förbättringar kan förändringarna i längden resultera i en trevligare tätortsmiljö i form av ett ökat användande av gång- och cykelvägar om de känns tillräckligt trygga och gena att fler avstår från bilen till och från aktiviteter i samhället.

Det är därför viktigt att se dessa åtgärder som en del i ett större sammanhang och inte enbart som trafiksäkerhetsåtgärder. En samordning med kommunens fysiska planering är därför viktig för ett bra helhetsresultat.

Möjligheter med steg 3

Steg 3 löser merparten av de problemställningar som aktualiserats. En förutsättning är dock att förbättringar och ombyggnader sker efter en väl utarbetad prioriteringslista så att stråkens kontinuitet säkerställs för att ge en totalt sett bra standard utmed hela stråken.

Steg 4 Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Tänkbara åtgärder

- Omdragning av Rv 33 utanför samhället

Effekter

En dragning av Rv 33 utanför samhället skulle förflytta den övervägande delen av den tunga trafiken och då också ta bort den barriäreffekt den trafiken skapar. De kvarvarande vägarna i samhället skulle på ett helt annat sätt kunna göras om till ett mer enhetligt och lugnare vägnät där de oskyddade trafikanterna bättre kan orientera sig. Detta förslag är väldigt kostsamt och har på den grunden lagts åt sidan för andra mindre kostnadskrävande förslag. Ytterligare en aspekt till att denna åtgärd inte realiserats är att även Lv 129 skulle behöva ges ny sträckning för att verkligen ge önskad effekt i samhället. Detta skulle dock vara den lösning som skulle ge de boende i Mariannelunds det bästa klimatet i alla former.

Möjligheter med steg 4

Steg 4 inkluderar inte enbart de åtgärder som berör barn och ungdomars tillgänglighet men kommer som en naturlig följd av en omläggning att inkludera tillgängligheten på ett positivt sätt.

7. Slutsatser-sammanställning av åtgärdsförslagen

De mest kritiska problemen i Mariannelund är korsningen Centralgatan/Parkgatan och järnvägsövergången. På väg till skolan korsar många elever den tungt trafikerade Centralgatan där främst dålig sikt och hög hastighet ger en farlig situation. Passagen över järnvägen används av många både till och från fritidsaktiviteter och inom skolans regi i samband med idrottslektioner och då mest på sommarhalvåret. Framför allt korsningen Centralgatan/Parkgatan har både genom enkätundersökningen och djupintervjuerna påpekats som en farlig och otrygg korsning. Eleverna själva påpekade inte järnvägsövergången som just en farlig punkt men det framkom att fristråk bildats. Detta visar att den avsedda övergången medvetet undviks och därmed får den anses vara undermålig. Enligt den utförda analysen enligt fyrstegsprincipen kan vissa effekter uppnås genom steg 1 "Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt" som

- Information om farliga punkter både till elever och föräldrar

medan merparten av effekterna uppnås genom steg 3 "Förbättringar och mindre ombyggnader" som

- Säkerställa gator och korsningar för 30 km/h där blandtrafik förekommer.
- Utbyggnad av ett enhetligt gång- och cykelvägsystem utefter utvalda huvudstråk.

De två ovan nämnda stegen bör snarast åtgärdas för att säkerställa de stråk eleverna använder sig av.

Vägverket planerar att bygga gång- och cykelbana längs Lv 129 (Centralgatan) samt utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningen Centralgatan/Parkgatan samt den så kallade "postkröken" (Rv 33 vid Ljunggatan). Dessa åtgärder är positiva för barnens tillgänglighet och stämmer väl överens med vad som framkommit som brister i elevenkäterna.

8. Enkätkritik

De diagram som sammanställer svaren från enkätfrågorna kan vara svåra att överblicka. I och med att frågorna inte kräver ett precist svar utan ger möjligheten till ett intervall samt att det är en sammanräkning av flera elevers svarsintervall kan summan utmed x-axeln både över- och understiga 100 %. Utmed y-axeln blir den totala mängden dock alltid 100 %.

Ett alternativ kunde ha varit att för varje fråga sammanställa de tre årskursernas svar i samma diagram och på så sätt bättre kunna få en jämförelse mellan klasserna. Här skulle även en total sammanställning av varje enskild fråga ges för hela skolan. Detta skulle dock ge att jämförelsen mellan frågorna i samma årskurs skulle gå förlorad samt att det skulle ta mer utrymme till förfogande.

Kartorna som visar elevernas rörelser är tänkt att vara en ögonblicksbild över hur det oftast ser ut och ska visa förflyttningarna de gör minst en gång i veckan. Vi har inte gjort någon viktad fördelning så att skolresorna som man gör fem dagar i veckan skulle väga tyngre än en fritidsresa som bara görs en gång i veckan. Detta för att vi har valt att inte ställa så mycket frågor till eleverna, som hur ofta de gör en viss fritidsresa.

Vid val av stråk har endast hänsyn tagits till antalet barn som går en viss sträcka, ju fler barn desto viktigare stråk. Ett annat sätt att välja ut stråk vore att vikta vägar utifrån dels antalet barn, dels med hänsyn till trafikmängden (antalet bilar som trafikerar vägen).

Stråkens storleksindelning gjordes i fem olika intervallindelningar, där varje intervall visar fem förflyttningar vilket ansågs ge en överskådlig bild och gräns i jämförelse med antalet intervjuade elever i respektive årskurs. Alternativen hade varit ett större respektive ett mindre intervall där ett större intervall inte gett en rättvis bild för varje årskurs samtidigt som ett mindre intervall förmodligen ansetts som allt för rörig. I den totala sammanställningen av stråken behålls de fem intervallstegen medans värdet dem emellan var en fördelning av det totala antalet svarande elever. Detta för att behålla den goda överblick som fem intervallsteg ger.

Eftersom det är den totala sammanställningen av stråken som till slut visar vilka stråk som används kunde möjligtvis kartorna för årskurserna uteslutas ur redovisningen. Det finns dock några anledningar till att de är med. Det är en intressant jämförelse att se fördelningen mellan förflyttningarna i varje årskurs och om de markant skilt sig från varandra analyserat orsaken till detta. Det kan vara en intressant redovisning för Furulundsskolans lärare att se vart just deras elever tar sin väg i syfte att kunna påverka dom till ett möjligt bättre val av skolväg. När undersökningen nu gjordes kan det för kommande undersökningar vara bra att ha det dokumenterat.

I enkäten och på den karta där eleverna ska rita ut sin skol- och fritidsväg anges 13 olika alternativ till farliga punkter de kan sätta ut på kartan. Att de från början var givna kan ha påverkat elevernas val av orsak till farlighet. Skulle det däremot inte ha getts några alternativ hade förmodligen så många olika orsaker kommit fram att en sammanställning nästintill varit omöjlig. Nu har däremot ett pekande på flera elevers lika åsikter kunnat göras om samma platser i samhället. Att de åsikter som bara en elev angett sållats bort kan ha medfört att viktiga åsikter försvunnit. Bilden har dock blivit mer överskådlig samt att det förmodligen framkommit mer relevanta åsikter i och med att fler angett just denna.

Djupintervjuerna som genomfördes med 10 elever ledde fram till ytterligare åsikter om vad barn och ungdomar har för uppfattning om sin situation. Varför inte så mycket åsikter om skönhet och trevnad och orienterbarhet framkom kan bero på att vi ställde öppna frågor och då är det lättare att tala om trafiksäkerhet eller otrygghet. Hade det istället varit förberedda frågor vilket på så sätt styrte eleverna hade det förmodligen gett ett mer täckande svar, gällande skönhet och trevnad, samtidigt som risken varit att elevernas egna åsikter åsidosatts. Det är tveksamt om en förberedd fråga om orienterbarheten skulle ge något resultat, detta på grund av dess komplexitet. Hade man istället valt att enbart prata med eleverna i grupper om t.ex. 10 stycken hade säkerligen ett mer omfattande och övergripande resultat erhållits.

9. Fortsatt arbetet

I rapporten har frågeställningar kring skolskjutsar och handikappfrågor *inte* medtagits. Dessa frågor bör behandlas med utgångspunkt från nedanstående perspektiv:

Skolskjutsar

Skolskjutsarna kan indelas i följande grupper.

- Skolbuss/taxi
- Buss i ordinarie linjetrafik
- Egna biltransporter

Trafiksäkerhetsverket har utfärdat en författningssamling *TSVFS 1988:17* och *1988:21* om skolskjutsar som fortfarande gäller. Enligt skollagen är kommunerna skyldiga att vid utformningen av sin grundskoleverksamhet beakta vad som för eleverna är ändamålsenligt ur kommunikationssynpunkt. Vidare är kommunerna skyldiga att anordna kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet. Kommunerna har ofta en policy att barn som bor på ett visst avstånd från skolan erhåller någon form av skolskjuts från en bestämd hållplats till skolan.

Vägverket har uppmärksammat problematiken med olycksrisker inom skolskjuts- och busstrafik och i samarbete med olika aktörer som branschorganisationer, bussbolag och fordonstillverkare inlett ett större samarbete för att öka säkerheten vid bussresor. Exempel på resultat av arbetet är lagkrav på bälten i nya bussar från 2004. Kommunerna har som upphandlare stora möjligheter att ställa krav på skolskjutstrafiken genom att föreskriva t.ex. bälten, alkolås, moderna fordon samt sittplats åt samtliga resande vid upphandling.

Oftast delas transporten in i följande delar som var och en har olika risker för eller krav från resenären.

- Vägen bostaden/skolan – hållplats – eleven går eller cyklar
- Väntetiden vid hållplatsen – hållplatsens läge, utformning, skydd
- Fordonstransporten – finns säkerhetsbälte, tillräckligt med platser etc.
- Hållplatsen – skolan/bostaden – hållplatsens läge, utformning, skydd

För att få en bild av elevers förflyttningar måste en heltäckande inventering genomföras som även innefattar elever som är bosatta utanför tätorten. Alternativet är att endast hållplatserna i tätorten beaktas i rapporten.

Funktionshindre

Boverket har i sin författningssamling *BFS 2003:19* som gäller fr.o.m. den 1 december 2003 lämnat "Förslag till föreskrifter och allmänna råd" om användbarheten för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader.

Funktionshindrades problem bör belysas i rapporten eller i en konsekvensbeskrivning, men de detaljerade problemen bör lösas först i arbetsplanskedet. De nya föreskrifterna från Boverket påverkar i princip alla förändringar som sker inom detaljplanelagt område vilket då även påverkar kommunernas och Vägverkets förhållningssätt till väg- och gatumark i tätorter. Vägverket har även ett policydokument för funktionshindre.

10. Bilagor

Vägverkets policy i barnfrågor

Vägverkets inriktningsdokument ”Barn”

Enkät

VÄGVERKETS POLICY I BARNFRÅGOR

Syfte

Barn skall på samma villkor som andra samhällsmedlemmar utifrån sina behov och förutsättningar tillförsäkras bästa möjliga villkor när det gäller att förflytta sig och att resa säkert inom hela vägtransportsystemet. Vägverkets policy i barnfrågor lägger grunden för hur vi inom vårt ansvarsområde medverkar till att uppfylla kraven i FN:s konvention om barnets rättigheter. Med barn avses personer 0 till 18 år.

Förhållningssätt

Vi skall arbeta inom vägtransportsystemet med konventionen som utgångspunkt och därvid

- genom samverkan skapa bästa möjliga förutsättningar för barns rörelsefrihet och säkerhet och för en god miljö
- undanröja hinder för barn att använda systemet
- tillse att tillgängligheten för barn beaktas tidigt i den fysiska planeringen samt vid projektering, byggande, drift och underhåll
- stimulera andra aktörer att ta hänsyn till barns behov av tillgänglighet, säkerhet och god miljö
- samråda med barn eller dem som företräder barn.

Ansvar

Arbetet med barns säkerhet i vägtransportsystemet och med tillgänglighet för barn via vägtransportsystemet skall vara långsiktigt och resultatinriktat. Vid alla beslut som rör barn skall barns fria rörlighet, tillgänglighet, miljö, hälsa och säkerhet beaktas. Arbetet skall bedrivas som en integrerad del i verksamheten. Varje chef har ett ansvar för hur den egna verksamheten direkt eller indirekt påverkar möjligheterna för barn att använda vägtransportsystemet.

- Som *central förvaltningsmyndighet med sektorsansvar för hela vägtransportsystemet* har Vägverket ansvar för att hänsyn tas till barns förutsättningar och behov inom hela vägtransportsystemet. Vägverket skall följa upp och driva på utvecklingen för ökad tillgänglighet, säkerhet och god miljö. Detta innebär även skyldighet att verka för förbättringar i vägtransportsystemet som helhet.

- Som *väghållare* är Vägverket ansvarigt för att väghållningen genomförs så att höga krav på god tillgänglighet för barn tillgodoses. I detta ansvar ingår att den väghållning som Vägverket beställer skall uppfylla högt ställda krav på god tillgänglighet.
- Som *organisation* ansvarar Vägverket för att hänsyn tas till barn i all egen verksamhet. Verket har stora möjligheter att driva på branschens teknik- och metodutveckling i riktning mot ökad tillgänglighet, bl a genom samhällsplanering, planering av vägtransportsystemet, väghållning och vägutformning.
- Generaldirektören är ytterst ansvarig gentemot styrelsen för att barnfrågorna beaktas i Vägverkets alla verksamhetsområden.
- Varje chef har ansvar för att barnfrågorna beaktas inom hans eller hennes ansvarsområde och skall tillse att medarbetarna har god kunskap om barns rättigheter, förutsättningar och behov. I detta ingår att driva på och följa upp att denna policy efterlevs.
- Varje medarbetare skall känna till Vägverkets policy i barnfrågor och arbeta efter dess intentioner.

Funktionen för barn- och handikappfrågor i Generaldirektörens stab följer upp verkets samlade arbete inom området.

INRIKTNINGSDOKUMENT BARN**JANUARI 2001**

”Barns bästa – samhällets bästa”

Vägverket har ett ansvar för att barns rätt till en god vägtrafikmiljö tillgodoses

Barn är fullvärdiga samhällsmedlemmar och skall utifrån sina behov och förutsättningar tillförsäkras bästa möjliga villkor när det gäller att förflytta sig och att resa säkert inom hela vägtransport- och kollektivtrafiksystemet. Tillgängligheten för barn har förändrats. Generellt sett är alltför få granskade ordnade med tanke på barns rörelsefrihet, miljö och säkerhet.

Barns förmåga att röra sig är relaterat till deras utveckling och behov av fri rörlighet. Vägtransportssystemet skall vara en resurs och inte utgöra ett hinder för detta, vilket vi i Vägverket måste beakta inom alla våra verksamhetsområden.

Samhällets syn på barn och miljöns betydelse för barns utveckling tillsammans med kunskap om barns lärande måste ligga till grund för vårt arbete. Genom att utforma vägmiljön och gaturummet så att barns fria rörlighet förbättras kan vägtransportssystemet bidra positivt till att skapa goda levnadsvillkor samt god tillgänglighet, miljö och säkerhet för barn.

FN:s konvention om barnets rättigheter är grunden för arbetet

Enligt FN:s barnkonvention skall barnets bästa komma i främsta rummet vid alla åtgärder som myndigheter och offentliga organisationer vidtar och som rör barn, 0 till 18 år. Staterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa barns överlevnad och utveckling, skydda barn mot alla former av fysiskt eller psykiskt våld, möjliggöra ett aktivt deltagande i samhället och erkänna barns rätt till lek och rekreation.

Regering och riksdag styr

Regeringen har i den transportpolitiska propositionen framhållit att barn, tillsammans med äldre och funktionshindrade, är starkt beroende av transportsystemets egenskaper och effekter framför allt med avseende på tillgänglighet, säker trafik och god miljö (1997/98:56). I regeringens proposition Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige, betonas att barnperspektivet skall utvecklas så att barnets bästa sätts i centrum (1997/98:182). Även Socialtjänstlagen, Plan- och bygglagen samt Miljö- och hälsoskyddslagen ligger till grund för vårt arbete med barnfrågorna.

Definition

Barn = alla barn och ungdomar i åldern 0 till 18 år, enligt FN:s konvention om barnets rättigheter. 23% av den svenska befolkningen är därmed barn.

Barnfrågorna skall tas upp inom alla områden

Arbetet med barns säkerhet och tillgänglighet till vägtransportsystemet skall vara långsiktigt och resultatriktat. Alla beslut som rör barn skall medverka till att deras fria rörlighet, tillgänglighet, miljö, hälsa och säkerhet skall sättas främst. Vårt arbete med barnfrågorna skall därför integreras i Vägverkets alla verksamhetsområden. Främst innebär det att vi skall:

- beakta barnperspektivet vid översyn och utarbetande av våra styrande dokument och regelverk i exempelvis förarutbildning, vägutformning, vägbyggande, vägunderhåll och drift, trafikmiljö, kollektivtrafik och samhällsplanering samt i miljökonsekvensbeskrivningar
- inventera trafikmiljöer utifrån barns behov av tillgänglighet, säker trafik och god miljö
- verka för att planera och förbättra vägtransportsystemet utifrån ett barnperspektiv
- successivt åtgärda de problem som trafiken på statliga vägar skapar för barn och att stimulera andra väghållare att göra detsamma
- utveckla mål och mått samt genomföra årliga mätningar av barns tillgänglighet till målpunkter med beaktande av barriäreffekter, säker vägtrafik och miljö
- verka för säkra fordon och god skyddsutrustning för barn
- samverka samt informera externt och internt om barns rätt till en säker och stimulerande miljö
- utveckla en skolwebb med kommunikationskanal för barn
- öka medvetenheten, kunskapen och förståelsen för barnkonventionens innebörd och barns förutsättningar i vägtrafiken
- arbeta utifrån ett hela resan-perspektiv för att göra skolvägar och skolskjutsar säkra för barn
- initiera och följa forsknings- och utvecklingsarbete inom området

Arbetet skall präglas av samverkan

Samverkan skall vara en del i det ordinarie arbetet. Samverkan skall ske både internt och externt med andra myndigheter, kommuner och organisationer.

Barn ska ha goda möjligheter att påverka beslut som rör deras närmiljö, vara delaktiga i planeringsprocessen och kunna uttrycka sina åsikter i trafikfrågor. Som ett led i detta arbete skall varje region skapa rutiner för att på ett ändamålsenligt sätt ta tillvara barns och ungdomars synpunkter.

Jan Brandborn
Generaldirektör

Frågeformulär till eleven

1. Vilken skola går du på? Jag går på-skolan i årskurs.....

2. Jag är ? tjej ? kille

3. Vilken gata bor du på? Jag bor på

4. Hur kommer du till skolan?

a. Cyklar själv eller med
kompisar/syskon
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

b. Cyklar med mamma, pappa
eller annan vuxen
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

c. Går själv eller med
kompisar/syskon
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

d. Går med mamma, pappa
eller annan vuxen
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

e. Åker skolskjuts
eller buss
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

f. Åker bil med mamma, pappa
eller annan vuxen
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

5. Hur kommer du till fritidsaktiviteter?

a. Cyklar själv eller med
kompisar/syskon
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

b. Cyklar med mamma, pappa
eller annan vuxen
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

c. Går själv eller med
kompisar/syskon
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

d. Går med mamma, pappa
eller annan vuxen
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

e. Åker buss
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

f. Åker bil med mamma, pappa
eller annan vuxen
? 3–5 gånger i veckan
? 1–2 gånger i veckan
? inte alls

6. Om du tänker på din skolväg när du går, känns den trygg eller otrygg?

- ? 6.1 Mycket trygg
- ? 6.2 Ganska trygg
- ? 6.3 Varken trygg eller otrygg
- ? 6.4 Lite otrygg
- ? 6.5 Mycket otrygg

7. Om du tänker på din skolväg när du cyklar, känns den trygg eller otrygg?

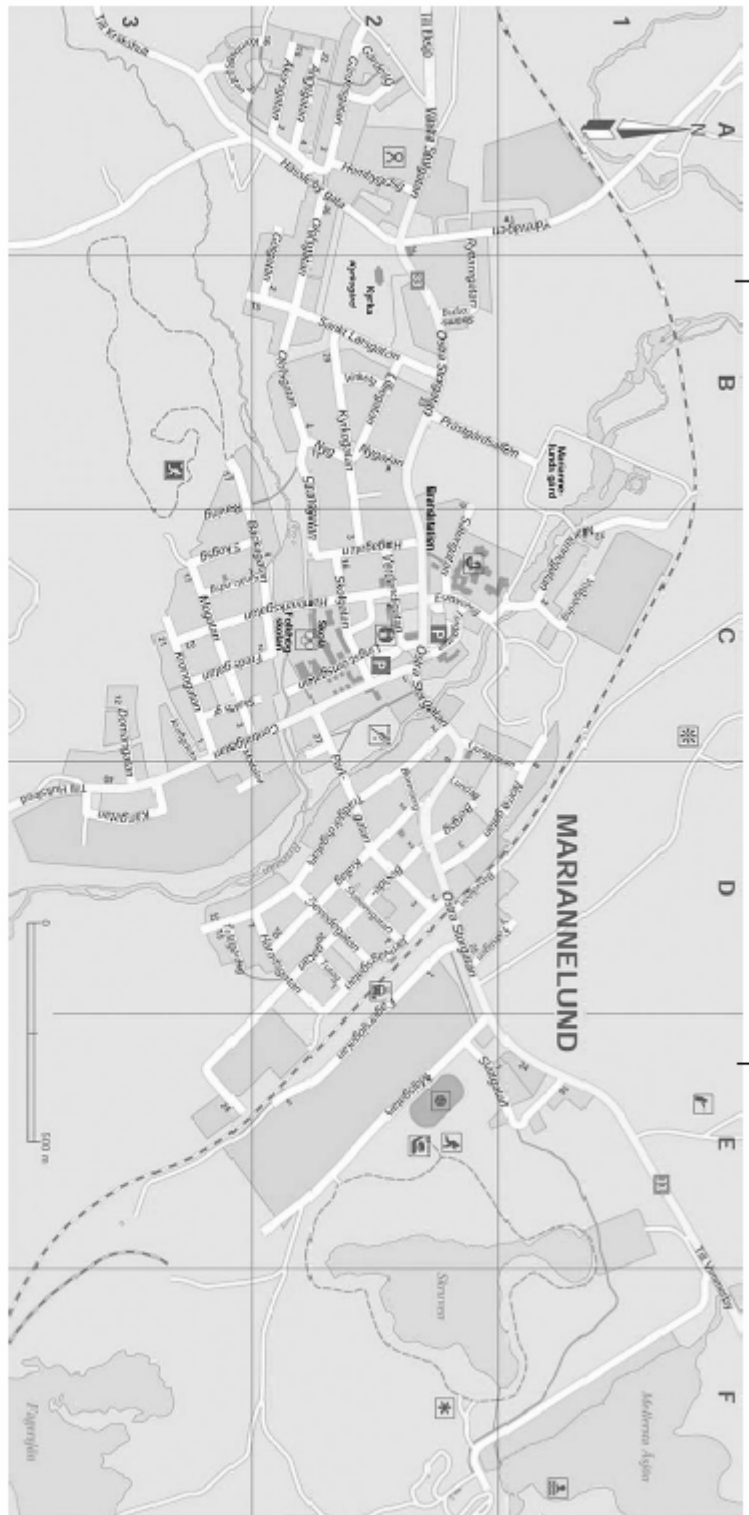
- ? 7.1 Mycket trygg
- ? 7.2 Ganska trygg
- ? 7.3 Varken trygg eller otrygg
- ? 7.4 Lite otrygg
- ? 7.5 Mycket otrygg

8. Du som åker bil eller skolbuss till skolan.

När du tänker på vägen till och från din av och påstigningsplats, känns den trygg eller otrygg?

- ? 8.1 Mycket trygg
- ? 8.2 Ganska trygg
- ? 8.3 Varken trygg eller otrygg
- ? 8.4 Lite otrygg
- ? 8.5 Mycket otrygg

Tack för att du hjälper oss!



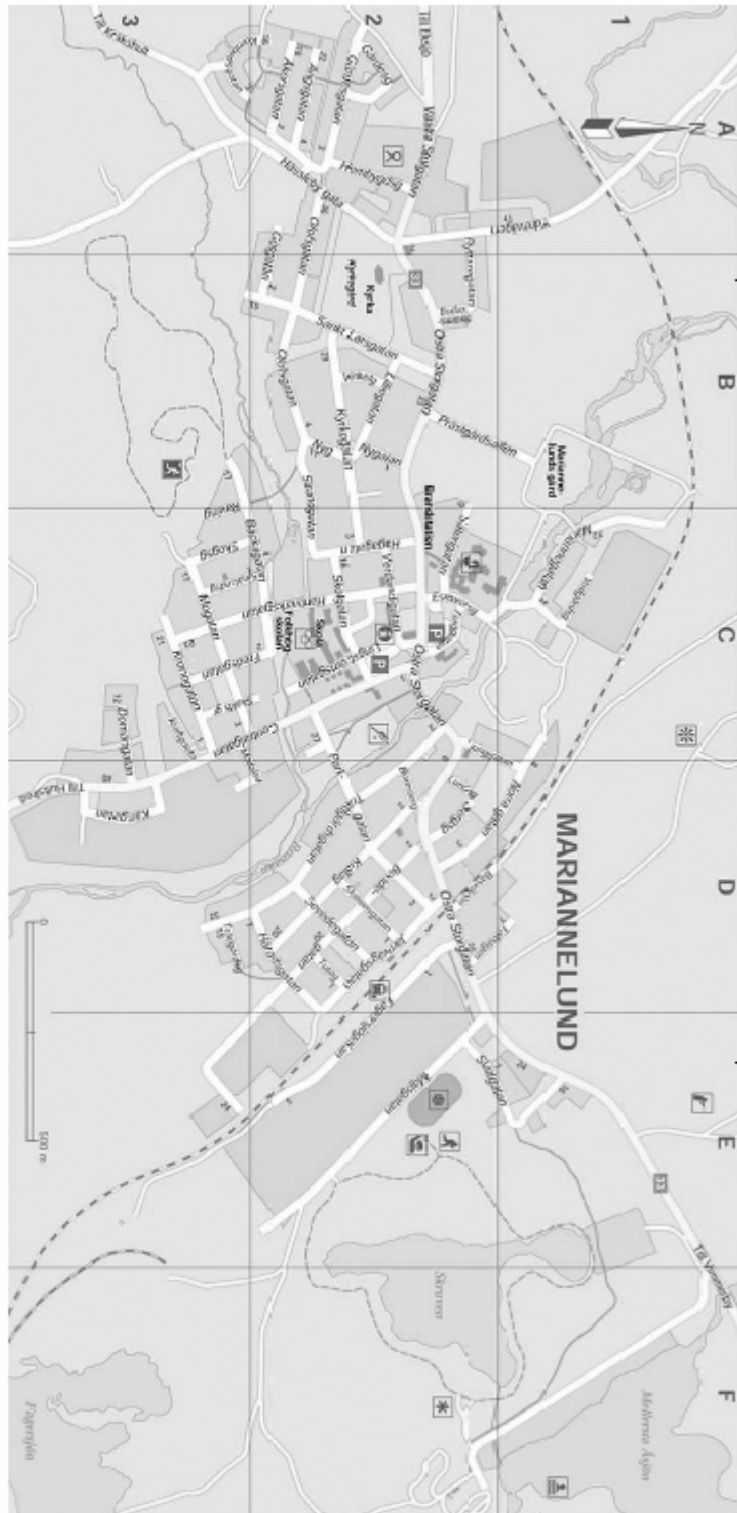
Skolvägen

Namn: _____

Ålder: _____

- Märkerna var du ber med en vitstol.
 Rita den väg du går eller cyklar till skolan.
 Märkera farliga platser med ett kryss, sätt en siffra för vad du tycker är farligt vid kryssen:
1. Bilar kör över fotst.
 2. Cyklar kör över fotst.
 3. Förmånga bilär och inget övergångsställe.
 4. Förmånga bilär och inget övergångsställe.
 5. Förmånga bilär och inget fotfälg.

6. Förmånga bilär och inget tunnel.
 7. Bilär stannar inte vid övergångsställe.
 8. Ingen gång- och cykelbana.
 9. Farlig gång- och cykelbana.
 10. Dålig gång- och cykelbana.
 11. Svårt att se (dålig sikt, skugga i vägen)
 12. Ingen gästbuss.
 13. Dålig gästbuss.
- Är det andra saker som är dåliga skriv direkt på kartan!



Fritidsaktiviteter

- Mariannens var da bor med en välskött. Blå den väg du går eller cyklar till dina fritidsaktiviteter. Mariannens färdiga platser med ett kryss, sått en siffra för vad du tycker är färdigt vid kryssen:
1. Bilar kör för fot.
 2. Cyklar kör för fot.
 3. För många bilor
 4. För många bilor och inget övergångsställe.
 5. För många bilor och inget trafiksik.

6. För många bilor och ingen tunnel.
7. Bilor körar inte vid övergångsställe.
8. Ingen gång- och cykelbana.
9. Fartig gång- och cykelbana.
10. Dålig gång- och cykelbana.
11. Snart ett (dålig sått, saker i vägen)
12. Ingen gattar poe.
13. Dåliga gattar poe.

Är det andra saker som är dåliga skriv direkt på kartan!



Region Sydöst
551 91 JÖNKÖPING
Telefon 036-19 20 00 (vx)



Jönköpingskontoret
Solstickegatan 1
Box 1062
551 10 Jönköping
Telefon 036-15 14 00

