



Haffstaskolan deltar i barnkonsekvensanalys

Genom studier av skolskjutsningen

Omslagsbild:

Hasse Eriksson AB

Övriga bilder:

Haffstaskolan s 11, s 15, s 18a, s 20b, s 22b

Hasse Eriksson AB: s 6, s 7, s 8, s 9

Lotta Trosell Acumenta: s 12, s 13, s 14

Thomas Larsson Vägverket: övriga bilder

Titel: Haffstaskolan deltar i barnkonsekvensanalys

Publikation: 2009:40

Utgivningsdatum: September 2009

Utgivare: Vägverket Samhälle

Författare: Margit Gummesson och Thomas Larsson

Layout: Jonas Gummesson

Tryck: S-M Ewert AB

ISSN: 1401-9612

Förord

Regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar utveckling ger förslag till inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2010-2021.

Barns möjligheter att röra sig på egen hand i transportsystemet behöver säkras. Cykeln är ett viktigt transportmedel för barn och ungdomar. Deras möjligheter att på egen hand ta sig till skola och fritidsaktiviteter gynnas av en förbättrad cykelinfrastruktur. Åtgärder för ökad cykling är därför ett viktigt bidrag till att uppnå målet om att öka andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet. Enligt regeringens bedömning bör transportsystemet utvecklas för att bli effektivare, säkrare och bekvämare. Barns behov av säkerhet och tillgänglighet ska beaktas. Arbetet med barns skolvägar föreslås också bli prioriterat.

En barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod som används för att på ett systematiskt sätt försöka belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut. Regeringens bedömning är att en BKA ska göras vid alla beslut som rör barn. Enligt Barnombudsmannen ska BKA ses som en utgångspunkt för ett långsiktigt och tålmodigt utvecklings- och förändringsarbete inom en verksamhet. De flesta BKA som genomförts har gällt gång- och cykelvägar, busshållplatser, gång- och cykelpassager. Det krävs ett fortsatt utvecklingsarbete och dokumentation inom detta område.

Barns känslighet för infrastrukturens miljöpåverkan bör beaktas. Luftföroreningar i den yttre miljön kan ge luftvägssymtom hos barn och öka risken för sänkt lungfunktion. Trafikbuller kan bidra till sömnstörningar och minskad koncentrationsförmåga hos barn (Prop. 2008/09:35).

Antalet barn som har dödats som oskyddade trafikanter har minskat kraftigt under de senaste årtiondena. Forskning anger den minskade rörelsefriheten för barn som en viktig förklaring till denna minskning. Barns rörelsefrihet är viktig. Det förekommer i dag alltför många rapporter om att barn för ett mer stillasittande liv vilket kan medföra men för deras hälsa på lång sikt. För att öka barns säkerhet och rörelsefrihet i trafiken krävs ett systematiskt arbete för att anpassa trafiken även för barn som oskyddade trafikanter.

Regeringens styrning av transportverken anger två mål som preciserar ambitionen om barns tillgänglighet och säkerhet. Det är målet om att öka andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet samt målet om att prioritera åtgärder som syftar till att förbättra barns säkerhet. I Vägverkets strategiska plan för åren 2008–2017 anges att barns skolvägar ska prioriteras och att FN:s konvention om barnets rättigheter ska tillämpas i all verksamhet.

Syftet med denna skrift är att ge stöd vid genomförande av BKA så att barns rättigheter och behov säkerställs i skolskjutsplaneringen. Den vänder sig främst till skolpersonal och konsulter som arbetar med BKA på uppdrag av Vägverket. Haffstaskolan deltar i Barnkonsekvensanalys (Publikation 2009:40) ingår i en serie av sex skrifter. Övriga publikationer är Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalyser (Publikation 2003:37). Barnkonsekvensanalys – försök och erfarenheter (Publikation 2004:200). Barnen och vägplaneringen – en kunskapsöversikt (Publikation 2005:37). Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen (Publikation 2005:11). Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser (Publikation 2006:11).

Skriften har tagits fram av Vägverket Samhälle på uppdrag av Vägverkets huvudkontor. Den har utarbetats av Margit Gummesson och Thomas Larsson.

Jonas Lång
Enhetschef
Trafiksäkerhet och tillgänglighet
Vägverket Samhälle

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| 1. Inledning | 6 |
| Dödsolyckor med skolskjuts..... | 7 |
| FN:s konvention om barnets rättigheter..... | 7 |
| Åtgärder för ökad säkerhet testas i fem kommuner..... | 7 |
| 2. Barnkonsekvensanalys och skolskjuts | 8 |
| Arbetsgång för BKA..... | 9 |
| 3. Haffstaskolan medverkar i 30-försök..... | 10 |
| 4. Intervjuer med eleverna | 11 |
| Bildvisning och sammanfattning på skolan..... | 11 |
| Grupp 1: Främmerbilla/Överhörnäs/Själänd | 12 |
| Grupp 2: Bringan (Hållplats 227/202 efter väg 335)..... | 12 |
| Grupp 3: Gerdal | 13 |
| Grupp 4: Happsta (hållplats 383,294)..... | 13 |
| Sammanfattning av problembilden från byarna..... | 14 |
| 5. Kartläggning av skolvägarna..... | 15 |
| Emmas skolväg..... | 15 |
| 6. Trafikmiljöstudier i byagrupper | 18 |
| Vägen till och från hållplatsen | 19 |
| Barns delaktighet och inflytande..... | 20 |
| Reflektioner..... | 21 |
| 7. Haffstaskolans redovisning | 23 |
| Vägen till och från samt på busshållplatsen..... | 23 |
| Skolvägen | 24 |
| Vägen till och från hållplatsen | 25 |
| Vår skolväg..... | 25 |
| Alla barn åker skolbuss..... | 27 |
| Föräldrars kommentarer..... | 29 |
| 8. Fortsatta studier av 30-försöket..... | 30 |
| Uppföljningssamtal med Haffsta skolas byagrupper..... | 30 |
| Möte med Haffstaskolan föräldrar..... | 30 |
| Beskrivning – resultat av kartläggningen | 30 |
| Barnkonsekvensanalys – prövning | 30 |
| Vilka problem beskriver barn och föräldrar?..... | 31 |
| Vilka åtgärder föreslår barn och föräldrar?..... | 31 |
| Bästa åtgärd för barn – tanken bakom | 32 |
| Transportpolitiska mål | 32 |

| | |
|---|----|
| Kunskap om barn | 32 |
| Kunskap om åtgärder för barn | 32 |
| Prövning av bästa åtgärd för barn | 33 |
| Bästa åtgärd för att inte behöva korsa vägen | 33 |
| Åtgärder vid korsande av väg | 33 |
| Åtgärder utmed vägen till och från hållplatsen..... | 33 |
| Åtgärder vid hållplatsen..... | 33 |
| Åtgärder som minskar transportbehovet..... | 33 |
| Diskussion..... | 33 |

Att läsa mera 34



1. Inledning

Vägverket genomförde år 2004 på uppdrag av regeringen en utredning om säkerhet i samband med resor till och från skolan med skolskjuts och linjetrafik (Gummesson, 2005). Resultaten visade att den största risken för eleverna var då de som oskyddade trafikanter, var på väg till och från på- och avstigningsplatser samt vid på- och avstigningen.

Att resa med skolskjuts till och från skolan är något som över 400 000 barn gör dagligen i Sverige. Barns skolskjutsresor sker på olika sätt. Barnen blir skjutsade av föräldrar, åker särskild upphandlad skolskjuts, buss i linjetrafik, osv. En del barn går eller cyklar en del av vägen.

Det är väghållaren som ansvarar för att hållplatserna fungerar bra, främst ur trafiksäkerhetssynpunkt. En del av dessa hållplatser är för utomstående omöjliga att urskilja då de saknar skyltning och belysning. Flera av barnen blir avsläppta på större 70-vägar, men trots den höga hastigheten anser en del föräldrar att hastigheten är rimlig samtidigt som barnen ger intryck av att inte uppmärksamma trafiken.

Föräldrarna har överlag positiva erfarenheter av skolskjutsen och många av dem har inte alls reflekterat över säkerheten. Barnens beteende kring hållplatserna har föräldrarna liknande syn på. Många tror att deras egna barn är trafikmedvetna och lugna, men att andra barn kan vara stökiga. Om skolskjutsningen ska bli säkrare måste kommunen ansvara för att den planeras ur ett barnperspektiv.

Skolskjutsfrågan omfattar även utformningen av trafikmiljön, som vägen till på- och avstigningsplatser, separering av oskyddade trafikanter från biltrafiken, hastighetssäkring, busshållplatsens utformning m.m. Den innehåller också bekvämlighetsaspekter som vind- och väderskydd, trygghetsaspekter som belysning och bussfickor. Alla delmoment kan innebära risker att barn skadas.

Därför är det vid skolskjutsresor lämpligt att anlägga ett "helaansperspektiv". Detta innebär att alla delmoment i en resa analyseras. Delmomenten i en skolskjutsresa utifrån ett "helaansperspektiv" är då:

- ♦ vägen mellan hemmet och hållplatsen
- ♦ väntan vid hållplatsen
- ♦ på bussen (eventuellt bussbyte)
- ♦ avstigning vid skolan

Ett av Vägverkets mål är att sträva mot att antalet barn i tätort och på landsbygd som på egen hand tryggt och säkert kan ta sig till skolan ska öka årligen. Detta kan förverkligas bland annat genom att samverka med kommuner och andra berörda aktörer.

Dödsolyckor med skolskjuts

Under hösten 2004 inträffade flera dödsolyckor med skolskjutslever. En studie av skolskjutsrelaterade olyckor under 1994 till 2001 visar att närmare tre av fyra drabbade var oskyddade trafikanter och att varannan drabbad elev hade gått ut bakom eller framför en buss.

FN:s konvention om barnets rättigheter

En nationell strategi för att genomföra FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige har antagits av riksdagen. Dessa rättigheter ska genomsyra samhällets alla verksamheter. Vissa av konventionens grundläggande principer ska statliga myndigheter alltid ta hänsyn till:

- ♦ Artikel 2 handlar om att skapa likvärdiga villkor för alla barn och kräver bl.a. kartläggning och datainsamling av barns situation och faktorer som påverkar deras livsvillkor.
- ♦ Artikel 3, principen om barnets bästa i främsta rummet i alla åtgärder som rör barn, innebär att inför planering och beslut som rör barn ska prövningar av barnets bästa göras, dvs. barnkonsekvensanalyser. Hur barnet påverkas av beslutet ska alltid beaktas, utredas och redovisas.
- ♦ Artikel 6, principen om barnets rätt till liv och utveckling, handlar om att skapa en miljö för barnet som ger största möjligheter till överlevnad och utveckling. Detta förutsätter att olika aktörer samarbetar.
- ♦ Artikel 12, principen om barnets rätt att komma till tals, handlar om att barn ska ges möjlighet till inflytande i frågor som rör dem.

Åtgärder för ökad säkerhet testas i fem kommuner

Mot bakgrund av olycksbilden gav regeringen i uppdrag åt Vägverket att utreda och lämna förslag på åtgärder för att öka säkerheten för skolskjutslever. I rapporten "Säkrare bussresor för barn" föreslog Vägverket i april 2005 bland annat sänkt hastighet till 30 km/tim vid hållplats samt en försöksverksamhet som följs och utvärderas för att säkerställa ett väl genomtänkt förslag till utformning. I en försöksförordning fastslogs en lag om sänkt hastighet till 30 km/tim i samband med passering av fordon som stannat för passagerares av- eller påstigning.

Lagen omfattar all passering av buss som stannat för passagerares på- eller avstigning. Lagen gäller året om och hela dygnet. Bestämmelsen gäller vid såväl omkörning som möte. Vägverket föreslog att i ett första skede testa regeln i ett mindre antal kommuner. Avsikten med försöksverksamheten var att utreda förslaget juridiska, ekonomiska och praktiska betydelse. En digital skylt, den så kallade 30-skylden, har tagits fram och används i försöksområdena. Enligt lagtexten gäller dock lagen vare sig bussen har en 30-skyld eller inte. Skylten är endast avsedd för att påminna om lagen. Omvänt gäller lagen inte vid hållplatser utanför försöksområdena, även om bussens 30-skyld blinkar.

Vägverket – i samarbete med Sveriges Kommuner och Landsting – bjöd in samtliga kommuner att delta som försökskommuner. Intresset var stort och över hundra kommuner anmälde sig. Viktiga kriterier vid urvalet av försökskommuner var bland annat intresse för frågan, tidigare samarbeten samt möjlighet att testa både i stad och på landsbygd. Utifrån uppställda kriterier valdes fem kommuner ut att delta i försöket: Gotland, Linköping, Luleå, Kristianstad och Örnsköldsvik. I Örnsköldsviks kommun infördes lagstadgad 30 km/tim förbi stillastående bussar i hela kommunen, utom på 90 och 110-vägar och på E4:an.

I urvalsprocessen deltog Vägverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk kollektivtrafik (SLTF) och Bussbranschens Riksförbund. Inom ramen för det så kallade 30-försöket har olika utredningar skett i syfte att öka kunskapen om åtgärder för att förbättra säkerheten framförallt för barnen. I Haffstaskolan i Örnsköldsvik ingick även en barnkonsekvensanalys (BKA).



2. Barnkonsekvensanalys och skolskjuts

Enligt den nationella strategin för genomförandet av FN:s konvention om barnets rättigheter (Skr. 2003/04:47) ska barnperspektivet systematiskt bli tydligare vid beslutsfattande på det statliga området. Beslutande myndigheter bör så långt som möjligt ha försäkrat sig om att barnets bästa har kommit med i avvägningen och redovisats i beslutsprocessen. Inom ramen för 30-försöket genomför Vägverket barnkonsekvensanalys (BKA).

BKA är en metod som används för att på ett systematiskt sätt försöka belysa hur barn och unga kan påverkas av ett beslut. BKA kan användas för att pröva och beskriva vilken eller vilka åtgärder inom vägtransportsystemet som är de bästa för barn. Syftet med BKA är att få ett allsidigt beslutsunderlag. Genom att integrera BKA i beslutsunderlaget säkras att hänsyn tas till barns behov.

Inom 30-försöket är syftet främst att beskriva och pröva vilka åtgärder som är bäst för barnen utifrån samhällets mål för arbetet med barn och trafik och konventionen om barnets rättigheter. Förutom de problem som framkommit genom kartläggningsarbe-

tet grundas prövningen också på kunskap om barns förmåga i trafiken och vilka åtgärder som är effektiva för att förbättra skolskjutsningen så att den blir säker och trygg för barnen.

Kravet på att en BKA ska göras vid alla beslut som rör barn ska enligt Barnombudsmannen ses som en utgångspunkt för ett långsiktigt och tålmodigt utvecklings- och förändringsarbete inom en verksamhet (Barnombudsmannen, 2001. Barnets bästa – från vision till verklighet. Fritzes). De flesta analyser som hittills gjorts har gällt mindre vägobjekt. Denna BKA är sannolikt den första som gjorts inom skolskjutsområdet.

Det krävs fortsatt utvecklingsarbete och dokumentation inom detta område. Vägverket avser att revidera riktlinjerna för barnkonsekvensanalyser för att tydligare peka ut under vilka betingelser en BKA ska genomföras. Vägverket avser också att stödja kommunerna i att implementera konventionen om barnets rättigheter i kommunal verksamhet (Vägverket 2008. Barn och trafik. PM till regeringen 2008-02-08).

Arbetsgång för BKA

Barnkonsekvensanalysen har följande arbetsgång: Kartläggning, beskrivning, analys, prövning och utvärdering. Kartläggningen genomförs för att visa vilka problem barn och föräldrar uppfattar. Under kartläggningsprocessen är det väsentligt att barnen deltar aktivt. Kartläggningen dokumenteras och ligger till grund för analys, bedömning och beskrivning av konsekvenser. Det som framkommit genom kartläggningen ska beskrivas och sättas in i ett sammanhang (Barnombudsmannen, 2001. Barnets bästa – från vision till verklighet. Fritzes).

Beskrivning

Beskrivning innebär dokumentation av kartläggningsprocessen. Barnombudsmannen framhåller här vikten av att de berörda barnens synpunkter beskrivs och att det framgår på vilket sätt de har fått tillfälle att yttra sig. Kartläggning och beskrivning dokumenteras och ligger till grund för analys, bedömning och beskrivning av konsekvenser.

Analys av konsekvenser

I avsnittet Analys ska olika tänkbara åtgärder för att förbättra skolskjutsningen för barnen prövas och redovisas. Prövningen av åtgärder och redovisning innebär att man gör en samlad bedömning och redovisar alternativ.

Prövning av åtgärder och redovisning

Prövningen av barnets bästa innebär att man visar vilka åtgärder som är bäst för de berörda barnens säkerhet och trygghet. Prövningen ska ligga till grund för beslut. Den ska redovisa de utgångspunkter i övergripande mål och i konventionen om barnets rättigheter samt övrig kunskap som fungerat som underlag.

Såväl kortsiktiga som långsiktiga effekter ska beaktas. Om andra intressen än barnets bästa har prioriterats ska analysen redovisa varför principen om barnets bästa inte har beaktats och motivera varför ett annat intresse har prioriterats. Bedömningen av vad som i en viss situation kan anses vara ett barns eller en grupp barns bästa ska göras av de vuxna som har ansvar för beslutet.

Utvärdering och uppföljning

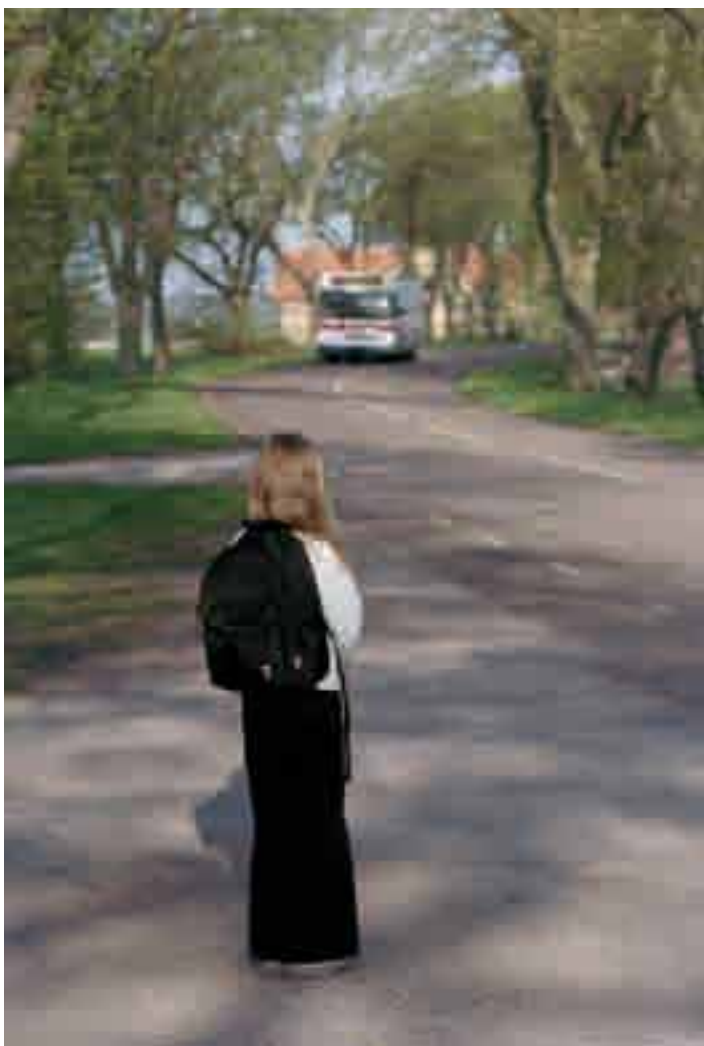
Utvärderings- och uppföljningsfasen handlar om att följa upp och kontrollera om barnperspektivet och barnens perspektiv blivit beak-

tade. Det är betydelsefullt att de barn som berörs av beslutet får möjlighet att delta i utvärderingen.

Barnkonsekvensanalysen kan presenteras muntligt, i text och bild, på utställning m.m. Redovisningen tillsammans med övriga projekteringshandlingar ger vägledning om: vad som är viktiga förhållanden och konsekvenser för barn, redovisning och jämförelse av relevanta alternativ samt hur barnets bästa och barnets yttranderätt enligt barnkonventionen har tillgodosetts.

Det är viktigt att barnperspektivet också fortsättningsvis beaktas i planeringsprocessen. Barnkonsekvensanalysen ska ses som del i underlaget för det fortsatta arbetet. Det är också angeläget att barnen blir informerade om hur arbetet fortskrider. Källa: Vägverket, 2003. Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalys.

Barn har rätt att vara delaktiga och ha inflytande i frågor som rör dem. De har också rätt till utbildning och information om sina rättigheter. Barns och ungas delaktighet är en viktig del av arbetet med att införa ett barnperspektiv vid beslut som rör barn.





3. Haffstaskolan medverkar i 30-försök

Haffsta ligger 1 mil väster om Örnköldsvik. Haffstaskolan har ca 120 barn från förskola till och med årskurs 6. Drygt 70 elever åker skolskjuts. På skolan finns 12 grundskollärare samt två förskollärare i förskoleklassen. På fritidshemmet finns två fritidspedagoger som även arbetar i skolan. Skolan ligger i en lantlig miljö. Barnen har nära till skogen.

Haffstaskolan tillhör Moälvens skolområde. Skolområdet täcker ett område väster om Örnköldsviks centrum samt en stor del av kommunens yta i nordväst. Inom skolområdet finns 10 grundskolor, 10 förskolor med fritidsverksamhet samt 7 dagbarnvårdare. Inom området finns dessutom tre enskilda, privata och kooperativa förskolor.

Moälvens skolområde bildades 2007 genom att två befintliga skolområden (Anundsjö och Själevad) slogs ihop. Inom området bor ca 25 000 invånare. I skolorna får ca 1350 elever sin utbildning av ca 300 anställda.

Skolledningen för Moälvens skolområde vill, tillsammans med personalen, forma en skola

– där delaktighet är det förhållningssätt som präglar verksamheten, såväl inom och mellan skolledning och arbetslag som gentemot elever och föräldrar, samt

– där målet för varje elev kan sammanfattas med begreppet bildning, där färdigheter, social förmåga och djupa ämneskunskaper utgör viktiga delar i den helhet vi vill uppnå (Källa: Internet)

Haffstaskolan anmälde tidigt sitt intresse för att medverka i 30-försöket. I början av vårterminen 2007 beslutade personalen att delta i försöket. Barnen ville gärna delta i att kartlägga skolskjutsningen dvs. hållplatserna, bussresorna och även vägen till och från hållplatsen samt skolan. De skulle beskriva med bilder och texter de problem och faror som de uppfattade.

Avsikten med trafikmiljöstudierna var att barnen närmare skulle få studera och diskutera skolskjutsningen och närmiljön med stöd av lärarna. Inledningsvis deltog eleverna i en intervjuundersökning.



4. Intervjuer med eleverna

Intervjuundersökningen i form av så kallade Gåturen genomfördes av Lotta Trosell, Aumenta AB. Barnen och intervjuaren studerade i grupper vägen till hållplatsen samt själva hållplatsen. (Sammanlagt 14 elever i fyra grupper). Intervjuaren fotograferade med digitalkamera och barnen antecknade.

Metoden Gåturen innebär att personer bjuds in, i detta fall barn, som har erfarenhet av det område som ska studeras. Gruppen tar en promenad tillsammans och följer en i förväg utstakad rutt och stannar på några utvalda ställen (problempunkter). På de i förväg utvalda stoppunkterna skriver och berättar eleverna utifrån de frågeställningar som i förväg tagits fram. Efter promenaden samlas gruppen som gått runt för att göra gemensamma reflektioner.

Eleverna fördelades geografiskt utifrån deras skolskjutsvägar med 3-4 elever i respektive grupp. Intervjusamtalen pågick under 1,5-2 timmar.

Vid introduktionen inför gåturen informerade Lotta eleverna om att Vägverket i 30-försöket önskade ha med barns synpunkter och erfarenheter. ”Ni ska re-

dogöra för problem och svårigheter på skolvägen och vid hållplatsen, samt vad som ni anser fungerar bra. Det ni berättar kommer att skrivas in i en rapport. Era synpunkter kommer att bli viktiga för de beslut som sen fattas” berättade Lotta. Eleverna tittade på kartan och varje elev fick peka ut ’sin hållplats’ och berätta om sin väg till hållplatsen. De visade och berättade under gåturen.

Bildvisning och sammanfattning på skolan.

Vid återkomsten till skolan laddades digitalbilderna över i en dator. Därefter tittade alla tillsammans på bilderna i ett bildspel för att sedan gå igenom bild för bild. Här sammanfattade intervjuaren och kollade med respektive elev om det var rätt uppfattat. Denna del av samtalet bandades och intervjuaren förde anteckningar.

Här följer en förkortad version av Lotta Trosells rapport (Vägverket 2007. Intervjuer med elever inom 30-försöket. Lotta Trosell. Aumenta AB).

Grupp 1: Främmerbilla/Överhörns/Själänd

Så här berättade barnen:

– Här står vi och väntar på bussen. Vi måste gå över 70-vägen.



– Bilarna kör ganska fort här. På vintern står vi antingen på vallen eller ute på vägen. Det är mörkt men som tur är har vi sällskap av varandra. Våra äldre syskon brukar också vara med. Vi använder reflexer på vintern.

– På vintern är det mörkt när vi går hem. Ibland cyklar vi. På hemvägen stannar bussen på rätt sida. Då slipper vi gå över vägen. När det är mycket snö finns det ingenstans att stå mer än uppe på vallen eller ute på vägen. Vi tycker de kan göra en bussficka, busskur och sätta upp belysning. Bilarna kör jättefort här.

– Här står vi och väntar på bussen till skolan. Vi får stå lite ute på vägen. Det är mörkt på vintern. Mamma följer mig hit, men ibland får jag stå själv här och då kan jag bli lite mörkrädd.



– Här stannar bussen när vi kommer hem. Oftast får vi hoppa av nere vid stoppskylten. Sen måste vi gå över den stora vägen. Det tycker vi är dåligt.

– I röda huset bor jag. Vägen dit upp går bra. Det finns ingen gångväg dit upp. Ibland kommer bilar bakom så då får jag hoppa ner i diket.

– Lastbilarna är värst. De kör jättefort! Motorcyklarna kör också snabbt. De kunde göra någon liten ficka så jag slipper stå på vägen.

– Här står jag och väntar på bussen när jag ska till skolan. Det är mörkt på vintern.



– När jag har bott hemma hos mamma måste jag gå 2 km genom samhället till linjebussen. På hemvägen får jag åka taxi. Det är kallt på vintern när jag går över Själandsbron. Jag går ensam. Tidigare hade jag sällskap av brorsan men nu har han börjat på Själevadskolan. Det är ganska trångt att stå där vid hållplatsen och vänta på bussen.

– Om man smalnade av vägen så skulle hastigheten minska och man skulle kunna gå och cykla säkert här. Det skulle ta cirka 15 minuter för mig att cykla. Jag gör det ibland men det är ju ganska läskigt när lastbilarna dundrar förbi. Sen skulle man kunna sätta upp gatubelysning vid infarterna. Det är ju inte bara jag som tycker det är svårt att se på vintern.

Grupp 2: Bringen (Hållplats 227/202 efter väg 335)

– Här är busshållplatsen. Det finns ingen ficka. Här kör bilarna jättefort förbi – mycket snabbare än 70 km i timmen. - Här måste vi passera vägen när vi ska till skolan. Det går fort för bilarna. Men vi är liksom vana. Felicia 7 år vill inte åka buss så som det är nu. Hon har

nästan 2 km till bussen hemifrån och skulle behöva gå hela den här vägen för att komma till busshållplatsen. Det är mörkt och långt, tycker hon. Om bussen körde upp till vägskälet på Mjälavägen kanske Felicia skulle kunna tänka sig att ta bussen. Nu skjutsar mamma eller pappa henne till skolan.

Grupp 3: Gerdal

– Hållplatsen ligger vid ”Gamla Tyras affär som är nedlagd. Vi brukar sitta här och vänta på trappan. Fast Filip åker inte med bussen. Han vet först inte riktigt varför, men kommer på det när kompisarna påminner honom om att det som är så farligt för Filip är att det är en kurva på 90-vägen.

– Ja just det, jag bor ju på andra sidan vägen, så jag måste passera den stora vägen. Jag tycker det är bra att åka bil. Max har väldigt nära till busshållplatsen.

– Jag behöver inte gå över vägen. Det är bra. Jag behöver inte ens gå i vägrenen. Jag går här vid sidan av. Vi ser bussen när den kommer. Vi står vid gamla affären. När det är vinter ringer min pappa att plogbilen ska köra ut. Ibland får vi stå ute i vägen för det är så mycket snö. Pappa har ringt två gånger utan att någon kommit.



– Ibland leker vi här på hållplatsen. När skuggorna syns så står vi på dem. En gång fick vi stå och vänta 20 minuter. Om inte bussen har kommit halv då får vi vara lediga hela dagen. På hemvägen svänger bussen också in vid affären. Det är bra.

– Bussresan är bra. Det är inte bråkigt på bussen. Det finns sittplatser men vi gillar inte när vi får sitta längst bak. Jag gillar inte sexorna, de säger: Får jag platsen.

– Vi använder inte alltid säkerhetsbälten. Busschauffören säger inget. En gång blev en busschaufför jättearg för att det var en elev som inte hade reflex. Det var en

elak chaffis som svor. Men annars är de bra. Varför vi inte har säkerhetsbälte... jag härmar min syrra. Det är ganska många som inte har... Varför man ska ha det? Ja det är väl ifall man krockar.

– Vi tycker de kunde göra en busskur. De kör fort på väg 133. Vet du att det har varit 103 olyckor på 13 år på väg 133! Speciellt motorcyklarna kör fort. Sen tycker vi att man kan ha lite bättre belysning vid hållplatsen.

Grupp 4: Hoppsta (hållplats 383,294)

– Där vid soptunnan stannar bussen. Hampus bor här. Vi går på sträckan vid sidan av vägen. Man är i vägbanan när man går, speciellt på vintern. De har ändrat körsträckan så jag inte ska behöva korsa vägen. Det är bra. Ibland stannar bilarna bakom bussen när jag ska gå på. En sådan där regel skulle nog fungera.

– Här stannar bussen om jag står här, men det gör jag nästan aldrig. Jag går fram till nästa hållplats. På vintern är det jättemörkt här. Den där lampan är aldrig tänd.

– Här går vi på bussen. Jag cyklar för det mesta. Det går snabbt. Ibland kommer jag lite tidigare och cyklar runt lite här omkring. För mig är det inga problem. Det enda är väl när det är halt och mycket snö på vintern så bussen inte kommer upp för backen. Annars tycker jag det är bra som det är. Här är det bra belysning. Den här vägen är ju inte så hårt trafikerad. Jag har alltid gått hit själv, även när jag var yngre.

– Billstavägen tar vi om vi cyklar till skolan. Det händer inte så ofta men den vägen är bra att cykla.



– Det är inte så farligt i Hoppsta. Det enda är att på vintern kommer bussen inte alltid upp för backen. Kanske kunde bussen köra från andra hållet?

– En gång var det jättehalt. Bussen körde 50 km hela vägen. Den kunde inte svänga för den fick ingen styrning. Bussen fick köra bort till Moliden och vända. Då fick vi gå nerifrån stora vägen uppför backen.

Sammanfattning av problembilden från byarna

Främmerbilla/Överhörns/Själänd

Den här gruppen ansåg att många bilister med tung trafik passerade vägen. De körde alldeles för fort, speciellt på den del som kallas flygrakan. De ansåg vidare att det var farligt att korsa vägen fram till hållplatsen. De tyckte också att det var mörkt på hållplatserna på vintern.

Bringan (Hållplats 227/202 efter väg 335)

Två av eleverna (åk 1) i den här gruppen ville inte åka med skolskjutsen p.g.a. av att föräldrarna tyckte den var trafikfarlig. För den ena eleven var det långt att gå till hållplatsen (2 km) och den andra eleven skulle behöva korsa den hårt trafikerade väg 335. Eleverna tyckte att bilar och motorcyklar körde alldeles för fort och att det var läskigt att passera den stora vägen.

Gerdal

För två av eleverna i den här gruppen var det inga problem att ta sig till hållplatsen, eftersom de inte behövde passera någon hårt trafikerad väg. Den tredje eleven åkte inte buss på grund av att han måste passera väg 133. Eleverna upplevde inga större problem med sin hållplats eftersom de kunde sitta och vänta på trappan vid den nedlagda affären. Eleverna tyckte dock att det var mörkt att vänta på vintern och problem med snöröjningen. De upplevde också att bilarna körde för fort förbi.

Happsta (hållplats 383,294)

Eleverna i den här gruppen tyckte inte att trafiken var så farlig för dem. Ett problem som de såg var att det är svårt för bussen att komma uppför backen på vintern. De pekade också ut några ställen efter vägen där det är dålig sikt p.g.a. kurva eller mörker vintertid. Den elev som bor vid hållplats 194 har fått körriktningen ändrad så han slipper passera vägen.

Elevernas synpunkter

Eleverna ansåg genomgående att trafikanterna körde för fort, speciellt motorcyklister och lastbilschaufförer. Samtidigt sa några att de vant sig. De uttryckte det som: Det är ju så det är här i Övik.

Samtliga av de elever som måste korsa en väg för att ta sig till busshållplatsen upplevde det som farligt eller obehagligt. Andra problem som eleverna påpekade var att det är mörkt på vintern att stå och vänta. Flera sa också att de antingen måste stå på snövallen eller ute i körbanan när det var mycket snö.

Flera elever var nöjda med vägen mellan hem och hållplats. Flera menade att det var roligt att cykla eller åka spark. De använde pannlampa och reflexer. Många tog upp att belysningen runt hållplatsen var dålig, trasig eller saknades helt.

Bussresan tyckte alla elever fungerade bra och de flesta busschaufförerna var snälla. Att använda säkerhetsbälte verkade för de flesta vara en självklarhet. Ett par elever sa att de ibland härmade de äldre eleverna som inte tog på säkerhetsbältet.

Ett förslag som återkom var att man kunde använda en del av vägen för att bygga gång- och cykelvägar. För många elever skulle det gå snabbare eller lika snabbt att cykla till skolan. Att göra vägen smalare skulle också vara ett sätt att få ner hastigheten, menade de.

De förslag till förbättringar som framkom under samtalen med eleverna var:

- ♦ Bättre belysning vid hållplatser
- ♦ Säkra hållplatser med bussfickor/busskurer
- ♦ Bättre snöröjning
- ♦ Flytta hållplats/ändra körsträcka så barn inte behöver passera vägen
- ♦ Gång- och cykelbanor
- ♦ Avsmalnade vägsträckor
- ♦ Farthinder, övergångsställen och trafikljus

Kommunens skolskjutsansvarige hade lämnat underlag för av kommunen/Vägverket utvalda hållplatser med hög farlighetsgrad. Kommunens farlighetsgrad överensstämde inte helt med elevernas uppfattning. Det fanns hållplatser som kommunen inte bedömt/uppmärksammat som hög farlighetsgrad, men där eleverna själva upplevde att det kändes farligt och otäckt. Källa: Lotta Trosell, Acumenta.



5. Kartläggning av skolvägarna

Haffstaskolan inledde sitt arbete i början av februari 2007 med att lärarna följde skolskjuts eleverna till hållplatserna under några morgnar. De fotograferade eleverna när de väntade på skolskjutsen. Som framgår av bilderna var det mörkt på hållplatserna. Man kan förstå att eleverna önskade belysning där.

Veckan därpå besökte Britt-Inger Gustafsson och Thomas Larsson från Vägverket Haffstaskolan. De informerade elever och lärare om projektet. Man studerade fotografierna från hållplatserna och diskuterade hur det kunde vara att vänta på skolskjutsen när det var mörkt och kallt. Dessutom var det svårt för bilförarna att upptäcka barnen om de inte bar reflexer. Barnen gjorde teckningar och skrev berättelser om hur de upplevde skolvägen och skolskjutsresan. Föräldrarna gav också synpunkter på skolvägen.

Inledningsvis beskrev eleverna skolvägen i ord och bild. De markerade var de bodde på en kartbild. Nästan alla barn tog upp något eller några problem i samband med skolskjutsresan.

Emmas skolväg

Vi bor på Kalkstensvägen vilket innebär att Emma måste passera övergångsstället vid gamla Konsum på sin väg till skolan. På ena sidan av övergångsstället står barnen praktiskt taget ute i gatan eftersom en trottoar saknas (eller bredare vägen).

Detta i kombination med mycket trafik och tung trafik (bussar, timmerbilar etc.) gör övergången farlig. Många kör också för fort. Övergångsstället ligger även på ett krön. Här borde det vara en ljussignal som signalerar rött, stanna när barnen går över vägen, kanske i kombination med ett väghinder.

Resterande väg till skolan går via en bred trottoar/gångbana. Men det vore önskvärt om trafiken kunde ledas en annan väg. Hastigheten på vägsträckan är 70km/h. Jag oroas över att ett fordon tappar kontrollen eller får sladd och därmed kör upp på trottoaren där barnen går (Emmas mamma).



Ur barnens berättelser och bilder

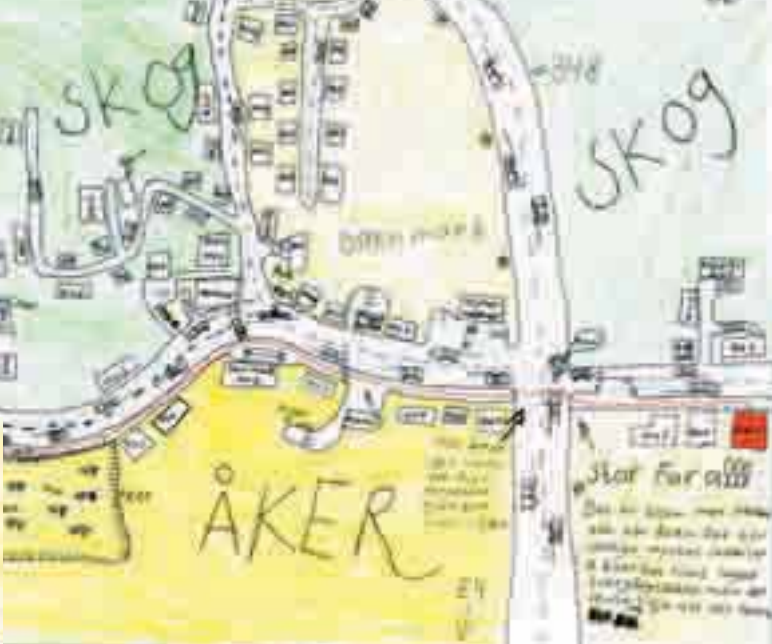
– När det är mörkt ute har jag reflexväst på mig när jag står och väntar på bussen.

– Ibland kommer en fardåre som kör jättefort. Busschaufförerna är snälla. Jag brukar ha säkerhetsbälte på mig i bussen, men det brukar inte alla andra i bussen ha (Flicka, 10 år).

– Jag åker buss till skolan. När jag går till bussen då kommer bilar som kör för snabbt. Det är dåligt. Det tycker jag inte om. Jag går längs efter vägkanten sen måste jag gå över vägen för att komma till hållplatsen (Pojke, 9 år).

– För att komma till hållplatsen måste jag korsa en väg. Det finns nästan inga faror utom när jag måste korsa vägen. Busschaufförerna är jättedåliga på att hålla hastighetsbegränsningen. Jag använder säkerhetsbälte i bussen (Fredrik, 12 år).

– När jag ska åka med skolbussen måste jag gå jättelångt ner till vägen. Det är inte bra att stå vid vägkanten utanför den gamla affären, för där står jag så nära vägen och bilarna kör så snabbt. Vi är fyra som väntar på bussen där, Max Olivia, Sarah och jag (Ebba, 9 år).

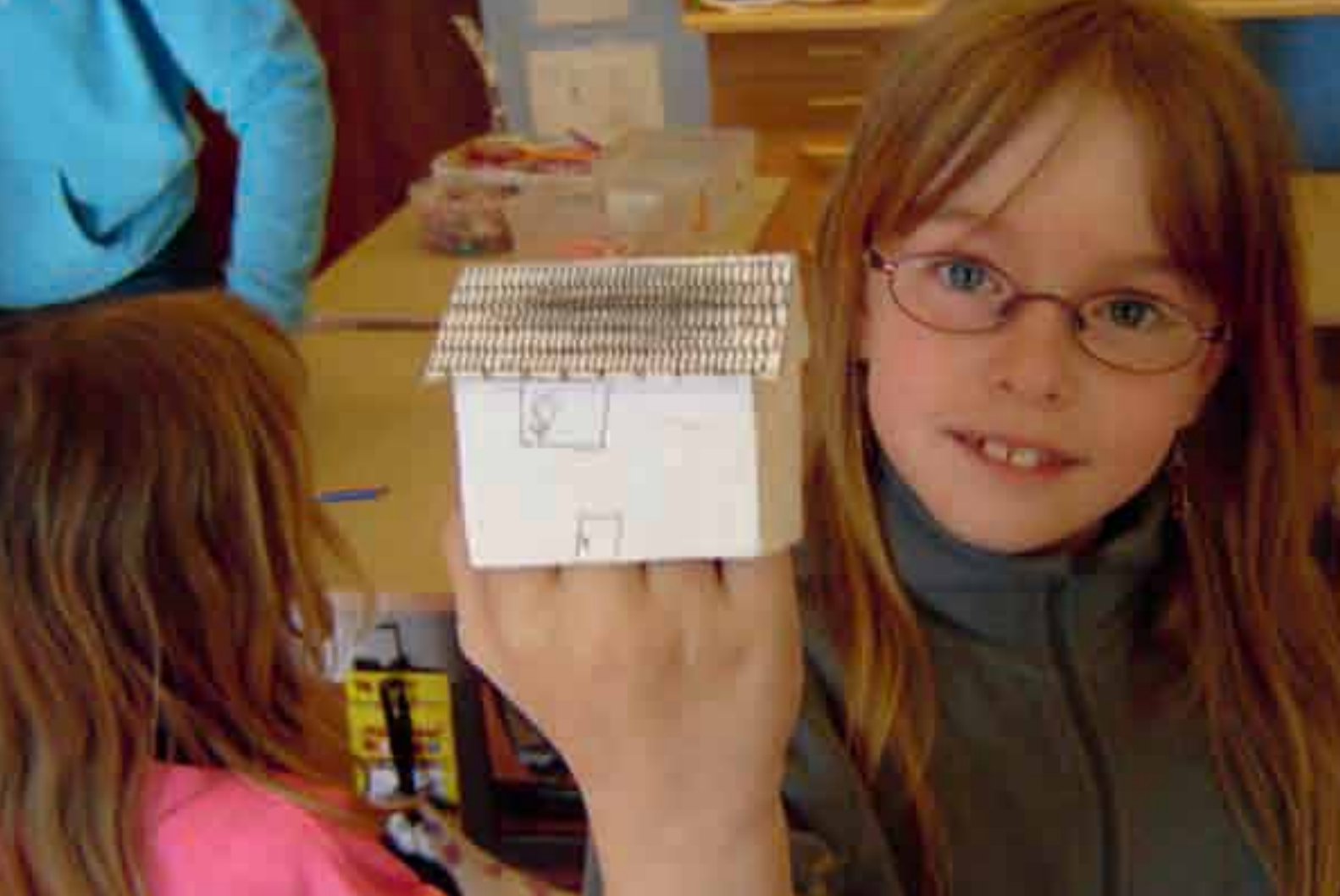


– När det inte är snö är det bra att stå på den gamla affärsgården, men när det är snö skottar de inte gårdsplanen. Då får vi stå ute vid väggkanten om inte pappa har hunnit skotta åt oss. Busschauffören vill inte köra in till gamla affären så jag måste gå över vägen.

– Ibland stannar bilarna för mig och låter mig gå över vägen. Ibland kommer våran granne och hjälper mig när han är ute med sin hund Eja. En gång hände det en olycka vid Olofs hus. En timmerbil körde ner i diket. Dom hade svårt att få upp timmerbilen ur diket. Jag är rädd att bilarna ska krocka ute på vägen (Ebba, 9 år).

– Ibland kör busschaufförerna väldigt fort. Vi står och väntar på bussen vid en parkering. Bussen kör dåligt, ibland stannar han inte vid stoppskylten och han kör för fort. (Henrik, 11 år).

– Bussen ska komma till oss kl. 7.05. Men ibland kommer den 7.10 eller 7.15. Det tycker jag är sent. Ibland får man vänta en kvart innan bussen kommer. Vissa bilar kör fortare än 70 km/tim. Det finns en vit Mercedes och en annan som har en svart remsa över bilen. De kör väldigt fort förbi (Oscar, Bringen).



6. Trafikmiljöstudier i byagrupper

Efter besöket från Vägverket bestämde lärare och elever att de skulle arbeta i byagrupper. Barn från samma by bildade grupp. På så sätt fick barnen arbeta tillsammans över åldersgränserna. Det var den mest naturliga indelningen eftersom barnen i varje grupp bodde i samma by. De hade gemensamma skolvägar och hållplatser.

Under en vecka studerade eleverna sin trafikmiljö; skolvägarna och hållplatserna. De studerade även kartbilder och foton av sina hus och byar. De gjorde anteckningar, skrev dagböcker, fotograferade och gjorde kartor som de använde för att kunna beskriva problem och faror vid redovisningarna. De markerade på kartan var de bodde.

Inledningsvis diskuterade barnen också hur de skulle bygga sin modell. Vilket material de skulle använda samt hur modellen skulle byggas.

De olika grupperna byggde modeller av sin by. De diskuterade trafiken kring husen och utfarterna. De yngre barnen började med att bygga sitt hus. De äldre gjorde de allmänna husen och byggde upp byns utemiljö med skolvägar och trafik. Även naturen ingick.

Modellerna visar vägarna, naturen och bebyggelsen med husen som de bor i. De farliga platserna markerades.



De äldre eleverna gjorde även undersökningar utefter vägarna under morgon och eftermiddagspass. En grupp undersökte reflexanvändningen i sitt bostadsområde, en annan undersökte trafikintensiteten vid ett farligt övergångsställe som man måste passera på vägen till och från skolan. Flera av grupperna bidrog med förslag

Vår skolväg

På morgonen när vi står och väntar på bussen kommer det många bilar. Vi gjorde en undersökning (onsdagen den 25 april 2007):

Mellan klockan 7.10-7.40 kom det 101 bilar, 13 lastbilar och 3 bussar.

Mellan klockan 13.30-14.00 kom det 68 bilar, 7 lastbilar och 1 buss.

På sommaren har vi bra utrymme att stå vid vägkanten. På hösten när det är mörkt ute syns vi dåligt eftersom det inte finns några lampor där. På

vintern när det är mycket snö är det inte tillräckligt plogat. Då får vi nästan stå på vägen. Vi brukar ha reflexer och reflexvästar på oss på morgonen när det är mörkt ute.

En flicka som bor i Gerdal som är 7 år, måste gå 2 km till busshållplatsen. Hon tycker också att det är otäckt och skrämmande att stå och vänta på bussen när stora lastbilar och långtradare kör förbi. Eftersom många bilister inte heller tar hänsyn till hastighetsbegränsningarna skjutsar hennes föräldrar henne till skolan (Myra, Linda, Jonathan H, Anton, Jonathan Å och Felicia).

till förbättringar av trafikmiljön. De mätte bilarnas hastighet och räknade antalet förbipasserande bilar.

Vägen till och från hållplatsen

– Vi går efter en smal, krokig och dåligt asfalterad väg där bilarna kör snabbare än de borde. När vi ska gå till busshållplatsen måste vi gå över 335:an, en stor trafikerad väg där bilarna får köra 70 km/tim. Vägen har ett farligt backkrön som gör att man inte ser vägen längre än 50 meter åt det ena hållet. Backkrönet gör också att man inte kan höra bilarna. Det är farligt! Vi varken ser eller hör bilarna som kommer.

– Ibland måste vi vänta länge på bussen. Vi gjorde en undersökning och tog reda på vilka olika tider bussen kommer på morgonen. Tiderna varierade alla dagar. Som längst fick vi vänta 15 minuter.

Kan det göras någon/några förbättringar?

Att vi slipper korsa ”storvägen”. Varför kan inte bussen hämta på vår sida?

En busskur skulle vara bra att ha. Då blir vi mer skyddade från både regn och snö. Men framför allt står vi säkrare där för trafiken. Bilarna och bussarna ser oss mycket lättare också.

Bättre belysning där vi står och väntar på bussen.

Sänk hastigheten från 70 km/tim till 50 km/tim.

Sätt upp en varningsskylt eller en blinkande lampa, som visar att det finns en busshållplats med väntande skolbarn.

Hållplats Hörnäsavägen

Bilarna håller inte riktigt 30 km/tim. ”Önskvärt med fartgupp”.

Lite otäckt på vintern om bilarna kör fort. Då kan de sladda upp mot hållplatsen.

Mycket tung och farlig trafik, på den närbelägna vägen.

Ibland blockeras cykelvägen av bilar som stannat.

Våra synpunkter på korsningen

Korsningen är farlig!

Inget övergångsställe – ej gjord för gångare och cyklister

Bara gjord för bilar och bilister

Ingen hastighetsbegränsning för att skydda barnen. Bilarna kör mer än 50 km/tim.

Dålig belysning

Mycket trafik i korsningen vid ca kl. 7.30. Barnen väljer att cykla tidigare för att undvika trafik i korsningen.

Vintertid åker flera elever buss till skolan för att slippa den farliga vägen. Bussen betalas av föräldrarna.



Barns delaktighet och inflytande

Bygruppernas arbete låg väl i linje med läroplanen. ”Skolan ska medverka till att utveckla kontakter med det omgivande samhället. Den ska med utgångspunkt i elevernas bakgrund, tidigare erfarenheter, språk och kunskaper främja elevernas fortsatta lärande och kunskapsutveckling. Undervisningen ska bedrivas i demokratiska arbetsformer och förbereda eleverna för att aktivt delta i samhällslivet. Den ska utveckla deras förmåga att ta ett personligt ansvar” (Läroplan för det obligatoriska skolväsendet, Lpo 94).



När eleverna med ord och bild får beskriva sin skolväg och skolskjutsningen utgår de från sina förutsättningar, upplevelser och behov. Eleverna vet mest om skolskjutsresan. På så sätt kan de påverka arbetet vilket kan leda till ett inflytande.

I arbetet kan barnen använda många uttrycksmedel, de läser, skriver, beräknar, gör kartor, målar och ritar och bygger modeller m.m. Under arbetets gång får de möjlighet att inom gruppen reflektera och analysera och ge förslag till åtgärder. Det finns många olika åsikter inom en barngrupp. Genom BKA garanteras de delaktighet i de beslut som kommunen och Vägverket fattar.

Ur barnens berättelser är det möjligt för föräldrar, personal och barn att se vilka specifika och generella problem barn har i samband med skolskjutsresan. Barnen kan göra sammanställningar, sortera, gruppera, beskriva och analysera de olika skolvägarna.

Lpo 94: ”Det är också nödvändigt att eleverna utvecklar sin förmåga att kritiskt granska fakta och förhållanden och att inse konsekvenserna av olika alternativ. En viktig uppgift för skolan är att ge överblick och sammanhang”.

Genom att arbetet utgår från elevens egen verklighet, kan de fundera och diskutera olika företeelser i samband med skolvägar och skolskjutsning. De kan se hur t.ex. trafiksäkerheten utvecklats. Eleverna kan fundera över vad som är säkert respektive riskfyllt på deras skolvägar.

Lpo 94: ”Skolan ska sträva efter att alla elever får en inblick i närsamhället ...



I det här arbetet får eleverna inte bara studera faktaskrifter på skolan utan en stor del av kompetensutvecklingen sker i anknytning till deras dagliga erfarenheter och liv.

Lpo 94: ”Undervisningen ska belysa hur samhällets funktioner och vårt sätt att leva och arbeta kan anpassas för att skapa en hållbar utveckling.”

I SOU 2004:104, ”Att lära för en hållbar utveckling”, beskriver utredningen följande karaktärsdrag som viktiga.

Många och mångsidiga belysningar av ekonomiska, sociala och miljömässiga förhållanden och förlopp behandlas integrerat med stöd av ämnesövergripande arbetssätt.

Målkonflikter och synergier mellan olika intressen och behov klarläggs.

Innehållet spänner över lång tid från dåtid till framtid och från det globala till det lokala.

Demokratiska arbetssätt används så att de lärande har inflytande över utbildningens form och innehåll.

Lärandet är verklighetsbaserat med nära och täta kontakter med natur och samhälle.

Lärandet inriktas mot problemlösning, stimulerar till kritiskt tänkande och handlingsberedskap. Utbildningens process och produkt är båda viktiga.

Reflektioner

I förskola och skola finns möjligheter att bedriva långsiktiga och målmedvetna studier så att eleverna kan skaffa sig en miljömedvetenhet och handlingskompetens samt ett engagemang för att vilja utveckla lärande mot ett hållbart samhälle. Studier i trafik, miljö och samhällsplanering knyter an till den aktuella verkligheten. De inriktas på problem, kräver tvärvetenskaplig ämnessamverkan och samarbete i arbetslag.



Alla barn har tillgång till lokalsamhället särskilt den fysiska miljön. Barnens engagemang, delaktighet och inflytande faller sig naturligt eftersom de har kunskaper inom områdena. Trafik-, miljö- och samhällsplaneringsfrågor kan på så sätt leda fram till utveckling av ett hållbart samhälle.



Projektarbetet inleddes med att barnen beskrev sina upplevelser och uppfattningar om sin skolväg. Studierna kan naturligt motiveras och resultatet blir av intresse för föräldrar och kommunansvariga. Få vuxna känner till hur barnens skolresor ter sig. En omfattande undersökning där skolskjutsbarnen på en skola beskriver sin färd med skolbuss till och från skolan får större genomslag än när en enskild förälder tar kontakt med skolansvariga för att få förbättringar till stånd.

Med stöd av läraren kan eleverna planera vilka undersökningar som ska genomföras. I undersökningar som sker i närsamhället får eleverna efterhand lära sig de olika tekniker som behövs för att genomföra ett undersökande arbetssätt. Barnen får naturligt träna en mängd olika färdigheter som intervjuteknik, rapportskrivning och sammanställningar, tabeller och diagram, räkna procent osv.

Elevernas bilder och berättelser från Haffstaskolan belyser de trafikproblem som finns för de barn som går, cyklar och åker skolskjuts. Berättelserna och bilderna ingår som en del i den sammanställning kommunen gör. I projektet har eleverna också beskrivit sina positiva upplevelser av vägen till och från skolan.

Barn kan genom studier i närsamhället ge viktiga bidrag till kunskaper när det gäller att förbättra skol- och fritidsvägar, lekområden, skolskjutsresor samt medver-

kan i trafik och samhällsplanering t.ex. vid planering på vägar som berör barn (barnkonsekvensanalyser). Vägverket vill därför lyfta fram dessa områden som angelägna i arbetet mot en hållbar utveckling.

Elevernas undersökningar på Haffstaskolan visar att barn har erfarenheter och kan bedöma skol- och fritidsvägarna, skolskjutsresorna etc. Skolans uppgift är i första hand att visa närområdet utifrån nya utsiktspunkter. Skolan kan hjälpa barnen att se samband och få översikt över hur trafiksystemet och bebyggelsen fungerar. Haffstaskolan visade på de problem och konflikter som fanns mellan barnens framkomlighet och framkomlighet för motortrafiken. En av skolans viktiga uppgifter är att ge struktur åt elevernas kunskaper.

Hur tar sig barnen till kamrater och fritidsaktiviteter?

Ett nästa steg för Haffstaskolan kan vara att ta reda på hur eleverna tar sig till sina kamrater och sina fritidsaktiviteter. Finns sådana aktiviteter i byarna eller måste eleverna åka till någon större tätort för att delta i idrott och fritidsaktiviteter?





7. Haffstaskolans redovisning

I slutet av maj arrangerade Haffstaskolan en gemensam redovisning i församlingshuset för alla elever, föräldrar, lärare, kommunen, Vägverket, bussbolag m.fl. Byagruppernas modeller ställdes fram. Elevernas kartor, fotografier, teckningar, texter m.m. monterades på utställningsskärmar. Efter att rektor hälsat välkommen tog eleverna över och redovisade sina grupparbeten från de olika byarna. De berättade om trafikproblemen och visade dem på modellerna, i teckningar och texter. De föreslog även åtgärder. Redovisningen fotograferades och dokumenterades för att kunna användas i flera sammanhang. Här följer några exempel från redovisningen.

Vägen till och från samt på busshållplatsen

Eleverna berättar: – Nio barn måste korsa vägen när vi går till bussen. Det finns inget vind- eller regnskydd. Det finns gatlykter på andra sidan vägen. Det blir en stor snöhög så att bussar och bilar inte ser oss. Det passerar 1-3 bilar när vi står och väntar

på bussen. Bilisterna kör 60-70 km/tim men man får bara köra 50. Det är oftast bara personbilar som kör förbi när vi står och väntar på bussen. Bussen kommer ca 15-20 över 7 varje dag. Nästan alla i vår buss har säkerhetsbälte när vi åker.

– Det finns en som måste gå över vägen i Billsta. Det finns inga vind- och regnskydd.



Det finns belysning. På vintern finns det snö på hållplatsen. Ca 5 bilar passerar på morgonen, mest personbilar. På vintern är det så halt att bussen inte kommer uppför Hoppstaben. På bussen kan det hända att det inte finns bälten. En del bälten är hopknutna.

Det som är farligt för oss är:

– På morgonen måste alla på vår hållplats (10st) korsa en väg för att komma till hållplatsen. På eftermiddagen behöver de yngre som har kortare dagar inte korsa vägen när de ska hem, men de äldre måste korsa den eftersom de åker en längre väg. Det finns inget regn- eller vindskydd vid vår busshållplats, vilket är väldigt dåligt eftersom vi blir blöta och chaufförerna blir sura.

– På vintern blir det en stor snöhög så oftast ser inte bilarna oss, så ibland blir vi nästan påkörda. Det kommer minst fem bilar varje dag innan vi kliver på bussen och vissa kör väldigt fort och ibland kör de nästan på oss för de kör så nära kanten. Det kommer lastbilar ibland. Plogbilen kör förbi oss på vintern när vi står och väntar och då får vi mycket snö på oss (Amelia & Rebecca).



Det som är bra för oss är att det finns belysning på vår hållplats som tänds när vi kommer in på gårdsplanen.

Skolvägen

Vi står och väntar på bussen vid 335:an. Där kör bilarna jättefort. Man får köra 70 km/tim på den vägen. Många bilar kör om varandra eftersom vägen är ganska rak och fin just där.

På morgonen när vi väntar på bussen står vi på rätt sida, vi behöver alltså inte korsa någon väg. Det är bara Filip som är 7 år som måste korsa vägen för att komma till busshållplatsen på morgonen. ”Då måste jag springa som en idiot över vägen”, säger han, för bilarna kör så fort! Som tur är brukar pappa följa honom över vägen om han måste åka buss. Oftast blir han skjutsad till skolan.

På sommaren syns vi bra där vi står och väntar på bussen. På hösten och vintern, när det är mörkt ute, då använder vi reflexvästar så att vi syns bättre. Ibland måste vi vänta länge på bussen.

Kan det göras någon/några förbättringar?

- ♦ Trottoar och belysning efter vägen
- ♦ Trafik- ”gupp” så att bilarna kör saktare förbi oss
- ♦ Sänk hastigheten från 70 till 50 km/tim
- ♦ Bättre belysning där vi står och väntar på bussen
- ♦ Busskur
- ♦ Övergångsställe åt Filip (Ebba E, Max, Ellen och Filip)



Vägen till och från hållplatsen

Han som har den farligaste vägen att ta sig till skolbussen heter Oscar. Han bor på andra sidan av 335:an. Det är en stor trafikerad väg där bilarna får köra 70 km/timmen. Många av bilarna kör alldeles för fort och många gör tokiga omkörningar eftersom det är en lång raksträcka där.

Tyvärr finns det också ett backkrön där som ingen ser. Därför har det hänt många otäcka olyckor där. Krönet kallas för "Dödskrönet" och det är här som den här killen (Oscar) som är 7 år gammal ska vänta på sin skolskjuts. Vi andra står väldigt bra till eftersom skolbussen svänger in på "vår lilla" grusväg. Där kör det nästan aldrig några bilar. Det kommer ungefär 3-5 bilar per dag på vår väg.

På sommaren syns vi bra. Vi står och väntar på en liten parkeringsficka vid vägen. På vintern använder vi reflex och reflexvästar så att busschaufförerna kan se oss bra. Det finns bra med belysning där vi står eftersom vi står under en lampa.

Ibland kör busschaufförerna väldigt fort på vår väg så när bussen ska bromsa på den hala vägen har de svårt att stanna. Då glider de ibland förbi oss. Då gäller det att inte stå i vägen!

Kan det göras någon/några förbättringar?

- ♦ Omkörningsförbud på 335:an!
- ♦ Sätt upp förbudsskyltar, mitträcke eller måla upp en heldragen linje på vägen

- ♦ Skolbussarna kan sänka hastigheten, så hinner de stanna
- ♦ Övergångsställe och belysning där Oscar skulle ha gått över om han "väg" åka buss
- ♦ Gemensam busskur ute vid 335:an
- ♦ Vägren att cykla och gå på ute vid 335:an (Ellen och Filip)

Vår skolväg

Det som är bra nu är att:

- ♦ Vi har bytt bussbolag
- ♦ Det är väldigt lite trafik på morgonen och även på eftermiddagen
- ♦ 50 km/tim är en lämplig hastighet
- ♦ Bussen kommer tidigt och står ofta och väntar på att barnen ska hinna med bussen
- ♦ Bussen kör sakta förbi hållplatserna för att kolla om det kommer fler barn som ska åka
- ♦ Vi behöver oftast inte korsa vägen vid på- och avstigning av bussen

Det vi tycker är farligt eller som vi är oroliga för är att:

- ♦ Vi kanske i framtiden får gå ner till 348:an för att kunna kliva på bussen
- ♦ Vid halka kommer bussen inte alltid så att den kan skjutsa hem barnen. Då ligger ansvaret på föräldrarna att skjutsa hem barnen i halkan. Är det bra?



- ♦ Gatubelysningen är inte alltid på då den ska vara det

Det som vi vill förändra:

- ♦ Vi skulle vilja att man sätter ut reflexpinnar eller något liknande för på- och avstigning, för att visa att där står skolbarn och väntar på skolbussen

Det vi tycker är bra:

- ♦ En bra vändplats på 348:an
- ♦ Det finns gatubelysning efter Främmerbillavägen
- ♦ Många kliver på och av bussen på rätt sida av Främmerbillavägen

Det som är mindre bra:

- ♦ Gatubelysningen är inte alltid på då den ska vara det. Alla barn har inte gatubelysning där de står och väntar på skolbussen
- ♦ Bilisterna kör fortare än hastighetsbegränsningen visar



- ♦ En elev måste gå över vägen för att komma till skolbussen
- ♦ Bussarna kör ibland för fort
- ♦ Ibland blir barnen avsläppta på fel sida av vägen. Det är särskilt två chaufförer som kör så
- ♦ Bilisterna kör snävt i kurvorna
- ♦ Alla barn hinner inte alltid sätta sig i bussen särskild när det är en av chaufförerna som kör. Ibland så hinner man inte hoppa av bussen innan han stänger dörrarna





Förändringar som vi skulle vilja ha:

- ♦ Gatubelysning för alla skolskjutsbarn (Fredrik, Judith, Amalia, Hjalmar, Einar och Oscar)

– Vi är några barn som tycker att Bergsbacken är farlig. Om två bilar möts har man nästan ingen plats att stå på. Man får stå nere i diket!

Bilarna kör väldigt fort i backen. Om man kommer bakom en kurva så ser man inte om en bil kommer emot en. Om man cyklar nerför backen så hör man bilar bakom sig. Kollar man bakåt så händer lätt en olycka.

Vi skulle önska att det var en bredare väg. Då kunde man ordna en gångväg.

Alla barn åker skolbuss

Alla barnen i Österbillsjö och Komnäs åker buss till skolan.

Ibland får barn kliva av på fel sida av vägen.

Några av barnen kliver på vid en korsning i ett backkrön.



Det är tråkigt och jobbigt när bussen kommer på olika tider.

Många bilar och bussar kör för fort.

Vissa busschaufförer har inte bälte.

Vi tycker att vi har en ganska bra och säker väg till skolan. Där vi bor finns det gatlysen när vi är ute på kvällarna och mornarna.

Men vi skulle vilja sänka faren till 50 km/tim förbi korsningen, sätta upp en Akta barnen-skylt eller något annat som varnar bilarna för barn.

Föräldrars synpunkter på barnens skolvägar

Vår son har en bra och säker skolväg. Ingen väg att korsa till bussen och en bra hållplats att kliva på vid. Det finns inga speciellt farliga platser där vi bor. Lite trafik, inga större risker. Farligast är väl situationen när någon har bråttom till eller från bussen och det kommer annan trafik.

Fordon som kommer uppifrån Happstabyn kommer i hög fart vilket kan vara en risk, speciellt vid avstigning. Barnen måste korsa vägen för på- och avstigning. En del bilister håller inte 50!

Ett tag envisades bussarna med att köra ”fel” väg så att barnen var tvungna att korsa 348:an, men inte nu längre. BRA!

Eftersom vi bor vid en relativt stor väg känns det som om barnen alltid befinner sig i en farlig trafiksituation. Bilarna kör fort och utrymmet på vägen, för cyklister och gångtrafikanter, är inte stort.

Förslag till åtgärder

- ♦ Försöka få barnen att ta den långa omvägen (Happstavägen)
- ♦ Följa med barnen
- ♦ Bredare väg
- ♦ Lag om nedsatt hastighet vid passage av stillastående skolbuss

Diskussion i grupper

Efter den gemensamma redovisningen bjöd byagrupperna in alla att gå runt i lokalen för att titta närmare på modellerna och utställningarna. Vägverkets och kommunens representanter cirkulerade mellan byagrupperna för att diskutera med barnen vilka faror och problem och vilka eventuella förbättringar som kunde göras.





Föräldrars kommentarer

När man går i 1:an är det meningen att barnen ska gå till skolan om de har mindre än två km. Jag skulle aldrig skicka Emma själv denna väg. Måste korsa vägar tre gånger och då finns det inte ens övergångsställe. Där det finns övergångsställe är det dålig sikt. Det kör mycket lastbilar på den vägen.

Jag som vuxen tycker inte att den övergången är trevlig. Bilarna kör jättefort. Vid övergången vid skolan... Vem håller 30km/h där? Jag skulle önska att Emma fick en mer säker skolväg. Gångväg på "rätt" sida vägen, så man slipper korsa väg flera gånger. Eller skolskjuts som en del äldre får.

Vi bor på Kalkstensvägen vilket innebär att Emma måste passera övergångsstället vid gamla Konsum på sin väg till skolan. På ena sidan av övergångsstället står barnen praktiskt taget ute i gatan eftersom en trottoar saknas (eller bredare vägren). Detta i kombination med mycket trafik och tung trafik (bussar, timmerbilar etc.) gör övergången farlig. Många kör också för fort. Övergångsstället ligger även på ett krön. Här borde det vara en ljussignal som signalerar rött, stanna när barnen går över vägen, kanske i kombination med ett väghinder.

Resterande väg till skolan går via en bred trottoar/gångbana. Men det vore önskvärt om trafiken kunde ledas

en annan väg. Hastigheten på vägsträckan är 70km/h. Jag oroas över att ett fordon tappar kontrollen eller får sladd och därmed kör upp på trottoaren där barnen går.

För farlig väg. Bilarna kör alldeles för fort. Evelyn måste korsa vägen tre gånger. Tungt trafikerad väg. Dålig sikt vid övergångsstället. Om Evelyn hade en säker skolväg skulle hon kunna gå till och från skolan. Eller om hon fick skolskjuts.

Christopher har ingen trevlig skolväg. Han måste korsa väg flera gånger och på alla ställen finns inte övergångsställen. Där det finns övergångsställe är det mycket dålig sikt både för barn och vuxna som promenerar. Även för bilar som kör. Där kör mycket tung trafik. Skulle önska att gång/cykelvägen var på andra sidan, där bilarna kör fort. Trafikljus vid övergångsstället vid "gamla minilivs" skulle vara super. Inte bara för skolbarnen utan för alla.

Det är dålig sikt vid övergångsstället från Granitvägen till stora vägen, lastbilar kör för fort. Det borde vara stark gatubelysning där.



8. Fortsatta studier av 30-försöket

Under 30-försöket fortsatte kartläggningsarbetet mest med fokus på hur barnen uppfattat att försöket påverkat deras situation. Kartläggningen gjordes med hjälp av uppföljningsmöten med eleverna och Haffstaskolans föräldraråd. Lotta Trosell, genomförde våren 2008 uppföljande intervjuer med 12 av de 14 elever som deltog i gåturen under våren 2007.

Eleverna beskrev att de efterhand upptäckt förbättringar, nya faror samt idéer till åtgärder. I det fall faror och problem eller förbättringar togs upp dokumenterade intervjuaren med digitalkamera.

Uppföljningssamtal med Haffsta skolas byaggrupper

Haffstaskolans byaggrupper bjöd in Vägverket till uppföljande samtal den 19 och 20 maj 2008. Byaggrupperna berättade om hur de upplevt skolskjutsningen under försöket, vilka förändringar de lagt märke till och vilka problem som de noterat under försöket. Inför samtalen hade eleverna under några veckor varit extra uppmärksamma på hur skolskjutsningen fungerat och

gjort anteckningar som de använde som stöd vid uppföljningssamtalet.

Möte med Haffstaskolan föräldrar

Haffstaskolans föräldraråd bjöd in Vägverket och kommunens skolskjutsplanerare till ett möte den 15 april 2008 för att få veta mer om erfarenheterna av försöket. Föräldrarna fick ge sin syn på hur barnen påverkats av försöket.

Beskrivning – resultat av kartläggningen

Det andra steget i BKA beskriver vad som framkommit genom kartläggningsarbetet. Särskilt viktig är att visa vad man tagit fasta på av barnens och föräldrarnas beskrivningar.

Barnkonsekvensanalys – prövning

Försöket med lagstadgad 30 km i timmen omfattar samtliga resenärer med buss. En särskilt sårbar grupp är barn och enligt gällande regler ska en barnkonsekvensanalys ske.

Kartläggningen har genomförts både före och under försöket och fokuserat på barnens erfarenheter, kunskaper och upplevelser av skolskjutsningen. Kartläggningen har dokumenterats och ligger till grund för analys och bedömning av barnets bästa. Barnen har medverkat bl.a. genom att genomföra trafikmiljöstudier kring skolskjutsningen.

Vilka problem beskriver barn och föräldrar?

De flesta barn och föräldrar anser att skolskjutsningen i stort sett fungerar bra. De är positiva till försöket med 30-regeln. Men det framkommer ändå att det finns många problem att lösa för att skolskjutsningen ska bli säker och trygg för alla barn.

Att korsa vägen till och från hållplatsen

Enligt byagrupperna är det farligaste med skolresan att de måste korsa en väg. Barnen ger uttryck för obehag, rädsla och att det är farligt.

– Jag höll på att bli överkörd en gång under det här året. Det var alldeles lugnt och jag hörde och såg inget och gick över vägen, sen kom det plötsligt en bil bakom mig, ja jag höll på att bli överkörd.

– Det händer ibland att barn måste kliva av bussen på fel sida av vägen för att föraren valt en annan rutt än vanligt.

Vägen till och från hållplatsen

Flera av barnen upplever vägen till och från hållplatsen som farlig eller otrygg p.g.a. mörker, backkrön och att bilarna kör för fort. En del barn uppger att de är rädda för att bli påkörda.

Hållplatserna

På en del hållplatser saknas utrymme. Barnen får stå ute på vägen eller i diket. Hållplatsficka saknas och snövallar orsakar problem. Många känner oro och rädsla för att det ska hända något när de väntar vid hållplatsen. Backkrön och kurvor hindrar sikten för både barn och bilförare och gör att man inte hör när bilarna kommer. Hållplatsen kan vara för dåligt upplyst. Många påpekar också att det saknas skydd för väder och vind. En del barn måste stå på snövallen eller ute i körbanan när det är mycket snö. Snövallar kan skymma sikten för både barn och förare. Barnen känner sig osäkra när snövallarna gör så att det inte finns tillräckligt med plats att stå på eller om de inte vet var de ska stå när bussen kommer.

Tidtabellen

Problem kan uppstå när bussen inte kommer på utsatt tid. Föräldrar blir oroliga när barnen inte kommer hem i normal tid. Ett pressat körschema kan leda till ett högre körtempo.

Bussföraren

En del barn uppger att vissa bussförare kör för fort eller inte använde bilbältet. Problem kan uppstå om föraren kör iväg innan barnen har hunnit sätta sig eller att man inte har hunnit kliva av innan dörrarna stängts.

Vilka åtgärder föreslår barn och föräldrar?

Barnen har lämnat många förslag till förbättringar. Ett av förslagen sammanfattar dessa på ett tydligt sätt: – Gör en riktig hållplats på rätt sida om vägen med belysning. Sänk hastigheten på trafiken.

Ändra rutten

Flera av barnen i byagrupperna anser att man ska ändra rutten för skolskjutsen så att de inte behöver korsa en väg till eller från hållplatsen. Flera föräldrar föreslår också åtgärder så att deras barn inte är tvungna att korsa en väg på väg till och från hållplatsen.

Öka säkerheten på väg till och från hållplatsen

Många barn anser att det viktigt att få ner hastigheten på bilarna. Det måste bli säkrare när de går till och från sina hållplatser. För många elever skulle det gå snabbare eller lika snabbt att cykla till skolan om det fanns en gång- och cykelbana.

– Vi i vår grupp skulle gärna vilja ha en gång- och cykelbana, det skulle kännas säkrare då att gå till och från bussen. – Vi vill ha gatubelysning till alla skolbarn.

Flera av föräldrarnas förslag gäller säkrare anslutningsvägar:

– Skolan tillsammans med Vägverket borde göra något åt flygrakan för det blir inte färre barn i byarna. Alternativet är att barnen efter den drabbade sträckan (sträckorna, det finns fler vägar som är lika farliga) borde ha rätt till taxi från gården. – Drömmen vore en gång- och cykelbana.

Hållplatsens utformning och underhåll

Barnen vill att hållplatserna ska vara tydligt utmärkta så att bil- och bussförare ser att det kan finnas barn som står på hållplatsen, att det finns busskurer, belysning.

Barnen vill att det ska finnas mer plats att stå på. En förälder föreslår att det görs översyn med riskbedömning av hållplatser både sommartid och vintertid eftersom förhållandena skiftar. Barnen har också förslag till förbättring av snöröjningen.

Övriga förslag

En del barn som inte har rätt till skolskjuts måste korsa en länsväg med mycket tät trafik. Enligt skollagen ska inte bara längden på skolvägen berättiga till skolskjuts. Även vägens farlighet ska räknas. Föräldrarna har förslagit åtgärder som inte direkt är inriktade på trafikmiljön:

- ♦ Obligatoriska reflexvästar för barn som åker buss t.o.m. årskurs tre
- ♦ Skolbussarna bör vara utrustade med alkolås
- ♦ Rutiner för att meddela föräldrar att barnen inte kommer hem när skolbussar ställs in
- ♦ Om kommunen menar allvar med sitt säkerhetsarbete så måste skolskjutsverksamheten få ”kosta”, d.v.s. tillräckligt många bussar måste användas för att tempot skall kunna hållas nere

Bästa åtgärd för barn – tanken bakom

Förutom det som framkommit genom kartläggningsarbetet ska prövningen av barnets bästa grundas på samhällets mål för barn och trafik, kunskap om barns förutsättningar i trafiken samt vilka olika åtgärder som är effektiva för att förbättra skolskjutsningen från ett barnperspektiv. Prövningen av barnets bästa inom 30-försöket ska grundas på de transportpolitiska målen och FN:s konvention om barnets rättigheter.

Transportpolitiska mål

Den nationella transportpolitiken framhåller att barn och ungdomar bör ges särskild uppmärksamhet. Trafikmiljön skall uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn och ungdomar i skolåldern bör i stor utsträckning kunna förflytta sig på egen hand utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem. Barns trafiksäkerhet generellt, barns skolvägar samt barns transporter till och från skolan anges vara viktiga områden (Regeringen, 2005).

Enligt nollvisionen ska fordonens faktiska färdhastighet, vid tider och platser där gående på ett planlagt sätt blandas med biltrafik, anpassas till en nivå som endast i undantagsfall riskerar att leda till allvarliga konsekvenser (Gummesson, 2005).

De transportpolitiska målen tolkade utifrån skolskjutsbarnens rätt till säkerhet och trygghet kan sammanfattas till

- ♦ att skolskjutsbarnen ska kunna ta sig till och från hållplatsen utan att vara hänvisade till att bli skjutsade av vuxna,
- ♦ att inget barn ska riskera att dö, skadas eller uppleva otrygghet under färden till och från skolan eller p.g.a. brister på hållplatsen,
- ♦ att särskilda åtgärder ska vidtas för att korsningspunkterna mellan barnens vägar och bilvägarna ska vara säkra.

Kunskap om barn

Prövningen av barnets bästa ska också bygga på kunskap om barns möjligheter att hantera biltrafik och vilka åtgärder som är bra för barn.

Barns mognad och utveckling

Barn upp till 12 års ålder saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. Skälen till att barn är särskilt utsatta är att deras fysik och motorik är under utveckling och att vuxna kan missta sig på barns utvecklingsnivå och deras behov (<http://www.vv.se/templates/page3321.aspx>). Barnen ser inte självklart de risker med skolskjutsning som vuxna identifierat. Intervjuer med barn som skadats i samband med skolskjutsning visar att de blivit påkörda i miljöer med mycket trafik och att barnen vid detta tillfälle av olika skäl varit distraherade, t.ex. varit trötta, åksjuka, stressade eller känt sig otrygga (Falkmer et al., 2006).

Kunskap om åtgärder för barn

Vägverket och VTI har tidigare föreslagit en rad olika åtgärder för att öka säkerheten i samband med skolskjutsning (Anund, Larsson et al., 2003; Vägverket, 2005). Flera av dessa förslag är särskilt tillämpliga utifrån de problem och förslag som framkommit från barn och föräldrar:

- ♦ Ge barn och föräldrar ökade möjligheter till inflytande och delaktighet för att förbättra skolskjutsverksamheten.
- ♦ Se över på- och avstigningsplatser, färdvägar till och från på/avstigningsplatser.
- ♦ Barnkonsekvensanalyser för analys av skolskjutsverksamheten.
- ♦ Förbättra utformningen av på- och avstigningsplatser.

- ♦ Åtgärder som innebär att barnen aldrig behöver korsa eller gå ut på en hårt trafikerad väg.
- ♦ Öka synbarheten och förbättra belysningen vid hållplatser.
- ♦ Förhindra fallolyckor i bussarna genom att bussen inte börjar köra förrän barnen har satt sig och tagit på säkerhetsbälten.

Prövning av bästa åtgärd för barn

Detta avsnitt beskriver vilka åtgärder som är de bästa för de berörda barnen utifrån styrande dokument, kunskap om barn och olika möjliga åtgärder samt vad som framkommit av barnens och föräldrarnas beskrivningar.

Bästa åtgärd för att inte behöva korsa vägen

Av alla åtgärder som beskrivits för att förbättra säkerheten vid skolskjutsningen, är den bästa åtgärden för barn en sådan som gör att barnen inte behöver korsa vägen på till eller från hållplatsen.

För att effektivare utnyttja vägnätet med syfte att minimera barnens exponering för biltrafik kan man se över skolskjutsens färdväg så att barnen aldrig behöver korsa en trafikerad väg för att ta sig till eller från hållplatsen. På platser med tät trafik kan det vara nödvändigt att anlägga en gångbro eller en tunnel.

Åtgärder vid korsande av väg

I de fall man ändå anser att barnen måste korsa vägen är den bästa åtgärden att bygga om trafikmiljön så att ett fordon inte kan passera bussen vid hållplatsen. I andra hand bör man bygga om trafikmiljön så att den utgör ett s.k. gångfartsstråk. I tredje hand bör man utifrån nollvisionens intensjoner anpassa trafikmiljön så fordonens hastighet är högst 30 km/tim där gående och cyklister blandas med biltrafik.

Åtgärder utmed vägen till och från hållplatsen

Den bästa åtgärden för att minska riskerna utmed vägen till och från hållplatsen är att bygga en gång- och cykelbana separerad från motortrafik, att anlägga en kort och enkel gångväg så att barnen inte måste gå ut på en hårt trafikerad väg samt att vägen är belyst.

Åtgärder vid hållplatsen

Hållplatsen bör vara utformad så att hållplatsen är avskild från vägen, att det finns tillräckligt med utrymme för alla barn, att det finns en busskur som skydd mot väder och vind, att hållplatsen är belyst och tydligt utmärkt samt att hållplatsen är snöröjd vintertid.

Åtgärder som minskar transportbehovet

Åtgärder som minskar behovet av skolskjutsning kan gälla t.ex. att bevara skolor i närsamhället, att åldersintegrera undervisningen för att behålla elevunderlaget i närsamhället, att samlokalisera undervisningen med andra verksamheter samt att etablera nya skolor i närsamhället.

Diskussion

Samhällsutvecklingen går mot en ökad integrering av olika samhällsbetalda resor. Genom samordning av skolskjutsar med annan kollektivtrafik erbjuds resmöjligheter även för andra resenärer. Det är inte givet att åtgärder för att öka t.ex. arbetspendlingen också är bra för barn om det innebär inskränkningar i den lokala trafiken.

Barns intressen kan stå i konflikt med andra intressen.

Idag sker en stor del av barns skolresor med linjetrafiken och andelen förväntas öka. En anledning till detta är att det är ekonomiskt försvarbart för kommunerna samtidigt som det stärker linjetrafiken och säkrar kollektivtrafiken. För landsbygden är denna aspekt särskilt viktig att beakta.

Risk finns att en intressekonflikt uppstår i samband med att barn flyttas över till ordinarie linjetrafik. Det kan innebära att restiden för övriga resenärer, och barnen, ökar.

Omvänt finns också möjligheten att samordna skolskjutstrafiken så att utbudet ökar och restiderna minskar. När antalet friskolor ökar och barn inte har rätt till upphandlad eller kommunalt betald transport ställer detta ytterligare krav på regleringen av barnens resor till och från sina skolor (Vägverket. 2008. Utvärdering av 30-regeln. Publikation 2008:117).

Att läsa mera

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

Björklid, Pia (2007). Barnkonsekvensanalys – erfarenheter och visioner. Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik. Xerox, printcenter, Lärarhögskolan i Stockholm.

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

Gummesson, Mats. Barns resor med särskild inriktning på buss- och taxiresor till och från skolan. Vägverket Publikation 2003:21. Kan beställas från Butiken, 781 87 Borlänge Tel. 0771-119 119.

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

Gummesson, Margit m.fl. (1995). Forska och lära. Kan beställas kostnadsfritt hos Vägverket. 781 87 Borlänge. Tel. 0771-119 119.

Gummesson, Margit och Gummesson, Mats (1998). Närsamhället. Kan beställas kostnadsfritt hos Vägverket. 781 87 Borlänge. Tel. 0771-119 119.

Gummesson, Margit. och Gummesson, Mats (1999). Närsamhällesstudier i ord och bild. Kan beställas kostnadsfritt hos Vägverket. 781 87 Borlänge. Tel. 0771-119 119.

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

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

Rapport 1995:7. Den måttfulla staden. Boverket.

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

Trafik, miljö och samhällsplanering – ger fakta och exempel på studier i närsamhället (1999). Ett referensmaterial. Vägverket och Skolverket. Kan beställas kostnadsfritt hos Vägverket. 781 87 Borlänge. Tel. 0771-119 119.

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



Sex publikationer i projektet Barnkonsekvensanalys



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