BARNS TRAFIKTRYGGHET I MALMÖ

Malmö stad | SPACESCAPE |

Kartläggning av barns och ungas upplevelser i Centrum, Fosie och Västra Hamnen
21 december 2022

”Jag tycker att denna plats borde förbättras, då bilar ofta kör väldigt snabbt här. Det känns som att många bilar inte visar hänsyn till att många barn och unga springer över här. Jag har många gånger sett bilar köra otroligt fort.”

Tjej, 17 år, i Västra Hamnen

SAMMANFATTNING

På uppdrag av Malmö stad har Spacescape studerat trafiktryggheten hos barn och unga i tre stadsdelar i Malmö; Centrum, Fosie och Västra Hamnen. För att studera upplevelsen av trygghet i trafiken fick 92 barn och unga besvara en resedagbok med frågor om deras vardagsrörelser, upplevda rörelsefrihet och särskilt trygga eller otrygga platser i trafiken. Enkäten följdes av sju gåturer med barn från förskoleklass till gymnasieklass där specifika trafikmiljöer diskuterades vidare. Nedan sammanfattas slutsaterna som drogs av resultatet.

VANA SKAPAR TRAFIKTRYGGHET

När samtliga årskursers upplevelser av trafiktrygghet vägas samman visar det sig att vana innebär en starkt trygghetsskapande faktor. I bekanta miljöer där barnen känner sig hemma, där de har gått mycket själva, och tillsammans med vuxna tränat på att bedöma och hantera trafiken, kan barnen känna sig trygga oberoende av fysiska faktorer.

BILFRIA YTOR OCH FÖRUTSÄGBARA TRAFIKSITUATIONER UPPLEVS TRYGGAST

Rumsliga faktorer som är sammankopplade med trafiktrygghet är främst bil- och cykelbegränsade ytor och lugna lokalgator. Det minskar oron för andra trafikanter och medför bland de yngsta barnen att de kan tänka på annat, inte behöver hålla vuxna i handen och får möjlighet att leka. I mer trafikerade miljöer handlar trygghet om tydlighet och förutsägbarhet vilket exempelvis kan åstadkommas med hastighetssänkande åtgärder eller trafikljus.

BILARS HÖGA HASTIGHET – STÖRST BIDRAGANDE FAKTOR TILL OTRYGGHET I TRAFIKEN

Föga förvånande är de trafikmiljöer och -situationer som skapar störst otrygghet bland barnen motsatser till de just nämnda. Bilförare som upplevs köra fort är en starkt bidragande orsak till oro, vilket är fullt legitimt eftersom de också utgör den största faran. Obehag uppstår i synnerhet när barnen står beredda att korsa en gata, och snabba bilförare är otydliga med om de först och främst har sett barnen, och därefter har för avsikt att stanna eller inte. På kvällarna upplevs regelefterlevnaden och förutsägbarheten i motortrafikanternas agerande sjunka, och för de äldre barn som vistas ute då upplevs bilförare utgöra ett större hot än dagtid.

UTBREDD KÄNSLA AV ATT INTE SE ELLER BLI SEDD

Eftersom barnen upplever synligheten som viktig för tryggheten, gör bristfällig sikt eller belysning att de känner större osäkerhet. Under vinterhalvåret när det är mörkt en stor del av dagen blir det här ett problem som gäller även när barnen går till och från skolan, och inte bara gäller kvällstid som så ofta är utgångspunkt i belysningssammanhang.

RÖRELSEFRIHETEN ÖKAR MED NÄRA AVSTÅND TILL SKOLAN OCH SUCCESSIVT MED ÖKAD ÅLDER

Var barnen bor kontra var de går i skola är en avgörande faktor för deras rörelsefrihet. Den tidigare nämnda bekantskapen med sitt närområdes trafik medför att både barn och föräldrar kan känna sig mer trygga med att barnen rör sig självständigt däri. Om skolan däremot ligger långt ifrån barnens vardagsmiljö har de varken vana eller erfarenhet vilket, utöver att resvägen är lång, försämrar förutsättningarna för barnens fria rörlighet.

Rörelsefriheten ökar i sin tur successivt med åldern. I låg- och mellanstadiet är barnen relativt begränsade, medan unga från högstadiet och uppåt upplever att de har tillräcklig koll och kunskap om trafiken för att kunna röra sig det passar dem själva.

REKOMMENDATIONER FRAMÅT

För att öka barns trygghet i trafiken krävs både åtgärder kopplat till beteende och fysisk utformning. Ökad hänsyn från bilister, som alltför ofta kör för fort eller är otydliga med hur och om de tänker stanna för ett barn, är en avgörande förändring som måste till. Beteendeförändringarna handlar också om att i högre utsträckning tillåta barn att skapa vana att hantera stads- och trafikmiljöer på egen hand.

Ändringar i fysisk utformning som föreslås är främst kopplade till bilars tillåtna hastighet och framkomlighet i staden, som bör begränsas till fördel för barnens ökade trafiktrygghet och frihet att röra sig. I de fall bilens prioritet inte kan omvärderas bör staden utreda hur passager och ytfördelning kan skapa tydligare och mer förutsägbara trafikmiljöer, som är lättare för barn och unga att läsa av.

GATURUM med...
Trafikvana genom egna erfarenheter
Hänsynsfulla och förutsägbara bilister och cyklister
20
... få fordon med låg hastighet
BARNS TRYGGHET I TRAFIKEN
...rörelse, vistelse och lek
Närvaro av vuxna att vända sig till
Att se, synas och känna sig sedd
Trygga och enkelt läsbara passager

INNEHÅLL

Sammanfattning 0

Inledning 2

Metod 4

Barns trafikmognad 5

BARNS UPPLEVDA TRAFIKTRYGGHET 6

Generella slutsatser om barns upplevelse 7

Elever i förskoleklass 8

Elever i årskurs 3 13

Elever i Årskurs 5 18

Elever i årskurs 7 23

Elever i gymnasieålder 28

CENTRUM 33

Bebyggelsestruktur 34

Trafikanalys 35

Trygga platser 38

Otrygga platser 40

Syntes 42

FOSIE 43

Bebyggelsestruktur 44

Trafikanalys 45

Trygga platser 48

Otrygga platser 50

Syntes 51

VÄSTRA HAMNEN 52

Bebyggelsestruktur 53

Trafikanalys 54

Trygga platser 57

Otrygga platser 58

Syntes 61

AVSLUTNING 62

Slutsatser 63

Rekommendationer för fortsatt arbete 67

Goda exempel 69

REFERENSER 70

MEDVERKANDE

Linda Dalundh, Malmö stad

Sara Forslund, Malmö stad

Karin Lobo Lundgren, Spacescape (uppdragsansvarig)

Vera Esaiasson, Spacescape

Petter Streijffert, Spacescape

Sara Pinto, Spacescape

INLEDNING

BAKGRUND

På uppdrag av Malmö stad har Spacescape studerat trafiktryggheten hos barn och unga i tre stadsdelar i Malmö. Den upplevda trafiksäkerheten har visat sig ha ett starkt samband med barns självständiga mobilitet, och trafiktryggheten påverkar således i förlängningen barn och ungas rörelsefrihet.

I rapporten Det fortsatta arbetet för ett socialt hållbart Malmö (Malmö stad, 2014), understryks vikten av att följa upp arbetet kring barns livssituation och fysiska miljö. Här vill Malmö stad förbättra möjligheterna att röra sig i staden för alla barn genom att underlätta resvägar till skolor, mellan områden och minska segregationen i staden. Detta är särskilt relevant i Malmö då det konstaterats (Malmö stad, 2016) att staden har en yngre befolkning jämfört med andra städer i Sverige.

SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Syftet med uppdraget har varit att genom olika metoder samla in kunskapsunderlag från barn och unga i Malmö för att bättre förstå vad som skapar trygghet respektive otrygghet i trafiken och om detta på något vis får konsekvenser för hur de rör sig i staden.

Tre stadsdelar har studerats: Centrum, Fosie och Västra Hamnen som representerar tre olika tidsepoker av bebyggelse- och trafikmiljöer.

Urvalet av barn och unga är gjort utifrån att elever i alla skolstadium (förskoleklass, låg-, mellan- och högstadium samt gymnasium) skulle ingå. Ingången har varit skolor i de tre områdena. En jämn könsfördelning har eftersträvats, däremot har inga andra faktorer vägts in, såsom funktionsvariationer eller kognitiva begränsningar.

FRÅGESTÄLLNINGAR

- **Vad skapar otrygghet hos barn och unga i trafiken?**
- **Vilka konsekvenser får det för deras rörelsefrihet?**

ORDLISTA

TRAFIKTRYGGHET

Individens subjektiva tolkning av risken att drabbas av en olycka i en trafikmiljö.

TRAFIKSÄKERHET

Den objektiva risken att drabbas av en olycka i en trafikmiljö.

RÖRELSEFRIHET

Möjligheten att på egen hand röra sig fritt i den offentliga miljön.

VAD SÄGER FORSKNINGEN?

Både i Sverige och internationellt ökar problemen med stillasittande, övervikt och psykisk ohälsa bland barn. På bara några generationer har rörelsefriheten hos barn, alltså området som barn får upptäcka självständigt eller med jämnåriga utan översikt av vuxna, gått från flera kilometer från hemmet till ett par hundra meter (Gill, 2021). Motortrafikens prioritet i våra stads- och gaturum, tillsammans med en ökad riskmedvetenhet hos föräldrar om bland annat kriminalitet och otrygghet, har lett till kraftiga begränsningar vad gäller barns möjligheter att upptäcka sin närmiljö på egen hand. I förlängningen begränsar det chanserna att skapa en känsla av tillhörighet till platsen (Jungmark, 2021, Krysiak, 2020).

"It is only when children venture beyond their front doors or the gates of their schoolyards and experience life in the streets, parks, squares and playgrounds of the city that they begin to gain a sense of themselves as urban citizens."

Tim Gill (2021)

År 2018 låg bilolyckor bakom 1 av 9 dödsfall bland barn mellan 5-19 år i Sverige. Utöver det orsakar motortrafiken indirekta, negativa hälsokonsekvenser till följd av luftföroreningar och buller (FHM, 2021). Det, tillsammans med låg psykisk och fysisk hälsa, utgör de största utmaningarna för barns hälsa idag (Gill, 2021).

En studie från SKR (2013) visade att för så mycket som en tredjedel av de föräldrar som skjutsade sina barn till skolan i bil, var den bakomliggande orsaken att skolvägen upplevdes som osäker.

"Cities have been built with more thought for car mobility than childrens' happiness"

Enrique Penalosa (2021)

Vilken betydelse har barns möjlighet att röra sig på egen hand? Det självklara svaret är positiva hälsoeffekter tack vare ökad fysisk aktivitet. Forskning har därutöver även visat att en högre grad av självständig mobilitet kan kopplas samman med mindre rädsla för brott och ökad känsla av gemenskap i tonåren (Prezza & Pacilli, 2007). Att få gå självständigt till skolan, kompisen och fritidsaktiviteten ger även den unge en känsla av att som individ växa in i samhällskroppen (Jungmark, 2021), ökar dennes kunskap om sin närmiljö och bidrar till den personliga utvecklingen genom det minskade beroendet av vuxna (Nordström, 2004). I takt med att barnet växer och blir tonåring måste rörelsefriheten successivt öka för att det ska kunna utforska och upptäcka staden (Jungmark, 2021).

"Det är genom egna upplevelser som barn skaffar sig erfarenhet och får en inre trygghet. Men för det krävs rörelsefrihet. Barn som inte kan vara ute på egen hand har mycket sämre kunskaper om sin närmiljö."

Maria Nordström (2004)

Dessvärre går utvecklingen åt fel håll. De senaste decenierna har både rörelse och rörelsefrihet minskat drastiskt bland svenska barn. Andelen barn i åldern 7-14 år som cyklar en genomsnittlig dag har minskat från 24 procent under mitten av 1990-talet till 15 procent år 2014, trots att det har gjorts stora satsningar på trafiksäkerhet under samma period (Region Skåne, 2017).

I en undersökning 1981 (Spolander, 1985), visade det sig att av barn mellan fyra och sex år fick 42 procent gå och 18 procent cykla till förskolan på egen hand. Motsvarande siffror för lågstadieelever till skolan var 94 respektive 45 procent. På mellanstadiet fick 92 procent cykla till skolan på egen hand.

Trafikverket gjorde motsvarande studier på 2000-talet (Trafikverket, 2012a). År 2003 fick 63 procent av barnen mellan sex och tolv gå och 52 procent cykla själva till skolan. 2012 var de 55 respektive 46 procent.

Det fria skolvalet, där många elever inte längre går i den närmast belägna skolan, spelar en roll i utvecklingen. Beteendet sätter igång en negativ spiral där föräldrars ökade benägenhet att skjutsa barnen till skolan leder till ökad motortrafik generellt, med koncentration kring skolor, och därigenom sämre trafiktrygghet och än fler skjutsande föräldrar.

När barn inte får träna på att vistas i trafiken i sin vardag samlar de inte heller på sig någon kunskap och vana i takt med att de växer upp. Tidigare var uppfattningen att barn kunde anses trafikmogna vid 12 års ålder, men eftersom olycksstatistik visar att till exempel utrusningsolyckor sker även med äldre barn är det inte längre lika vedertaget (NTF, 2004).

METOD

RESEDAGBOK

92 elever på åtta skolor, från förskole- till gymnasieklass, har rekryterats av lärare på respektive skola och fått fylla i en enkät kring sina resvanor till och från skola och fritidsaktiviteter. Frågorna berörde hur de brukar, skulle vilja samt får resa och hur trygga de känner sig. I enkäten har eleverna även pekat ut specifika platser som de tycker är mer eller mindre trygga i sina respektive stadsdelar samt beskrivit varför.

GÅTURER

Sju gåturer har genomförts med ett urval av de eleverna som fyllt i resedagböckerna från varje årskursgrupp. Rutten har utgått från en inventering av typlösningar som bedömdes vara intressanta att studera, oaktat stadsdel, i kombination med utpekade platser i resedagboken. På så vis har upplevelsen av specifika trafiklösningar kunnat jämföras mellan elever i olika åldrar och områden.

INVENTERING AV TRAFIKMILJÖ

En trafikanalys avseende barriäreffekter, trafiksäkerhet och olyckor har genomförts. Gatornas säkerhetsklassning utgår från 85-percentilshastigheter och Trafikverkets krockvåldskurva över sambandet mellan fordonshastighet och oskyddade trafikanters skaderisk. Barriäreffekten har bedömts med hjälp av Gångbar stad (Trafikverket & SKL, 2013). Olycksstatistiken är hämtad från databasen över polisens och sjukvårdens inrapporterade skador.

BARNS TRAFIKMOGNAD

För att motivera indelningen av åldersgrupper i studien redovisas nedan en generell beskrivning av barns mognad utifrån olika årskurser. Det är också värt att poängtera att mognaden och förmågan hos barn kan skilja sig åt betydligt inom en och samma åldersgrupp, och inte minst är erfarenhet och trafikvana en viktig faktor.

Förskoleklass

Barn i förskoleklass är beroende av vuxna. De kan hantera enkla samband mellan orsak och verkan utan större prolem, men tycker ofta att det blir svårt när de får för mycket information eller när kraven ökar. Det är vanligt att barn är lite rastlösa och har svårt att sitta stilla. Reaktionstiden är längre än vuxnas, vilket påverkar till exempel hur barn kan hantera trafik när de är ute och cyklar.

Årskurs 1-3

Även om barn nu kan göra många saker på egen hand, behöver det alltid finnas en vuxen som har uppsikt. Mot slutet av lågstadiet kan barn börja röra sig mer fritt ute i samhället, och till exempel ta sig själv till och från kompisar. Barn i förskole- och lågstadieåldrarna har svårt att ställa om blicken från när- till fjärrseende och har både längre reaktionstid, snävare synfält, sämre förmåga att bedöma ljuds ursprung och svårare med samordningen mellan att gå och titta än vuxna. Man kan inte heller vänta sig någon konsekvens i barnens trafikbeteende.

Årskurs 4-6

Generellt är barn nu mogna att på egen hand ta sig fram som gångtrafikanter i en komplicerad trafikmiljö och mot slutet av mellanstadiet även att cykla i en komplicerad trafikmiljö. Detta har inte bara med synen att göra utan också med motorik och samordning av rörelser samt avläsning av olika situationer som kan krävas i trafiken. Deras egen synlighet för övrig trafik är dock fortfarande begränsad, och de flesta döljs exempelvis helt mellan parkerade bilar.

Årskurs 7-9

Först nu är synen fullt utvecklad och majoriteten har uppnått en längd som gör att de både syns tydligt för andra och själva har möjlighet att få en överblick av trafiksituationen.

Gymnasium

Unga i gymnasieålder är ur ett trafikmognadsperspektiv att betrakta som vuxna.

1177 (2020), Särnblad & Hietala Nordlund (2005)

BARNS UPPLEVDA TRAFIKTRYGGHET

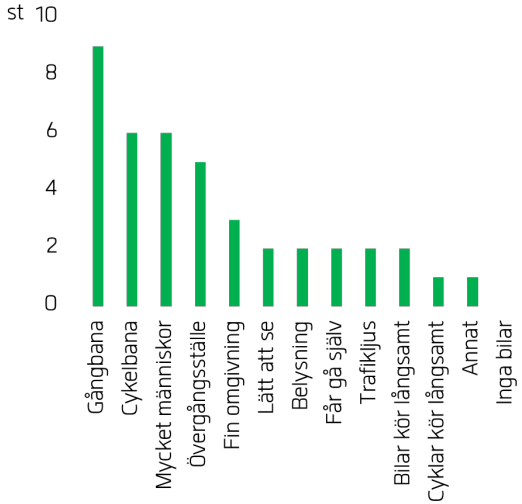
GENERELLA SLUTSATSER OM BARNS UPPLEVELSE

VAD SKAPAR TRAFIKTRYGGHET?

När barnen och unga pratar om vad som gör att de känner sig trygga i trafikmiljön handlar det om självförklarande miljöer där det tydligt framgår vad som förväntas av respektive trafikant. Det rör sig om separerade cykelbanor, lugna och bilrestriktiva platser samt trafikljus. Socialt bidrar också närvaron av andra människor och bra belysning till deras trygghet.

- Tydlig utformning
- Förutsägbara miljöer
- Få bilar med låg hastighet

TRAFIKTRYGGT
Fördelning på kategori bland platser markerade som "bra"

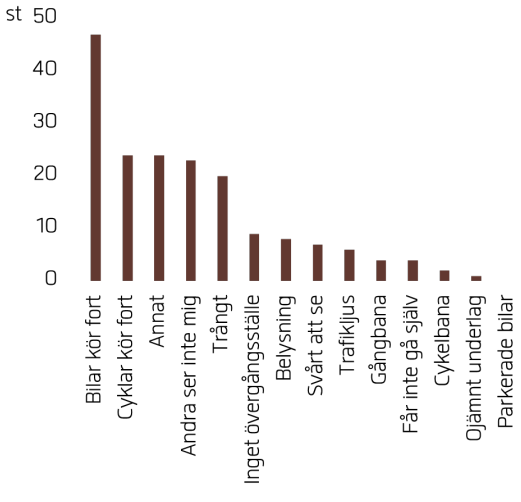


VAD SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN?

Otrygghet skapas i första hand av höga bilhastigheter, mycket på grund av ovissheten om förarna ser dem och kommer att stanna. Därefter följer rädsla för cyklister som kör fort, är många i antal och rör sig oförutsägbart. Andra människor som upplevs skrämmande av barnen påverkar också upplevelsen av trygghet (nämnt under kategorin "annat").

- Snabba, oförutsägbara bilförare
- Snabba, oförutsägbara och många cyklister
- Andra människor som upplevs skrämmande

OTRYGGHET I TRAFIKEN
Fördelning på kategori bland platser markerade som "förbättra"



KONSEKVENSER FÖR RÖRELSEFRIHET

Åldern är i sig en stor trygghetsskapande faktor, där brytpunkten för hur begränsande trafiken är för barnens rörelsefrihet tycks gå i 12- till 13-årsåldern. Barn i yngre åldrar tvingas ta omvägar för att hitta trafiksäkra vägar, om en större gata exempelvis saknar övergångsställen, även om den generella åldern för att röra sig på egen hand är 8-10 år enligt studien. Från tonåren ser ungdomarna sig som tillräckligt mogna för att själva bedöma trafiksituationer och upplever därför inte trafiken som någon större begränsande faktor för deras rörelsefrihet. De kan dock likväl känna otrygghet när stora gator korsas utan övergångsställen eller mot röd signal.

Självbestämmandet gäller främst dagtid. När barnen och ungdomarna rör sig på egen hand under kvällstid vägs sociala trygghetsfaktorer in mer, och de separerade, ödsliga stråken ratas till fördel för livligare huvudgator. Dock upplevs bilförare utgöra ett större hot på grund av försämrad regelefterlevnad kvällstid, och som cyklist agerar somliga barn och unga tvärtemot och tar hellre en väg med separata gång- och cykelstråk än stora gator.

ELEVER I FÖRSKOLEKLASS

VAD SKAPAR TRAFIKTRYGGHET?

Barnen i förskoleklass tycks inte själva koppla samman trafik med otrygghet, utan deras upplevelser baserar sig snarare på inlärning. Deras spontana reflektioner är att gångtunneln skyddar mot regn men huserar läskiga spindlar och fladdermöss, och att rädslan de känner när de cyklar är kopplad till att de kan ramla och slå sig. De tycker att det är tryggare att röra sig på platser där de är vana att gå med vuxna och därigenom har lärt sig vilka platser som är farliga. Av föräldrar och skolpersonal har de instruerats hur de ska känna igen och hantera dem. Tydliga, trafikuppdelade ytor gör det därför enklare och tryggare att veta vad som gäller och hur de ska bete sig. Bäst är dock de helt bilfria områdena, där kan de slappna av och inte behöver hålla vuxna i handen, medan samspelskrävande shared space-ytor är förvirrande.

VAD SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN?

Gator med mycket biltrafik och höga hastigheter är det främsta upphovet till otrygghet. Barnen är medvetna om hur farliga bilarna är om de skulle bli påkörda, varför de måste vara fokuserade på trafiken i stället för lek när de rör sig i sådana gatumiljöer. I en klassisk stadsstruktur med fler gator kommer fler faror. Kvantiteten snarare än kvaliteten hos gatorna tycks vara av större betydelse för barn i den här åldern, och cyklister är ett mindre hot än bilförare.

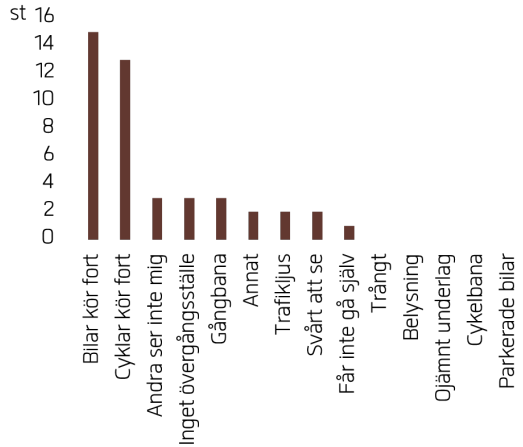
KONSEKVENSER FÖR RÖRELSEFRIHET

Barnen får inte ta sig någonstans själva förutom i direkt anslutning till hemmet och måste hålla föräldrar i handen när de passerar större gator. Begränsningarna är inte bara kopplade till trafiken utan gäller även i helt bil- och cykelfria områden där de kan ”springa vilse” eller ”bli kidnappade”.

I skolan väljer personalen att endast röra sig i närområdet när de går med förskolebarnen. De använder om möjligt trafikseparerade passager och annars vanliga övergångsställen. När utmarkerade övergångar saknas på större gator tvingas de till omvägar.

OTRYGGHET I TRAFIKEN

Fördelning på kategori bland platser markerade som ”förbättra”



TRAFIKTRYGGHET

- Tydliga, trafikuppdelade ytor
- Helt bil- och cykelfria ytor
- Välbekanta trafikmiljöer

OTRYGGHET I TRAFIKEN

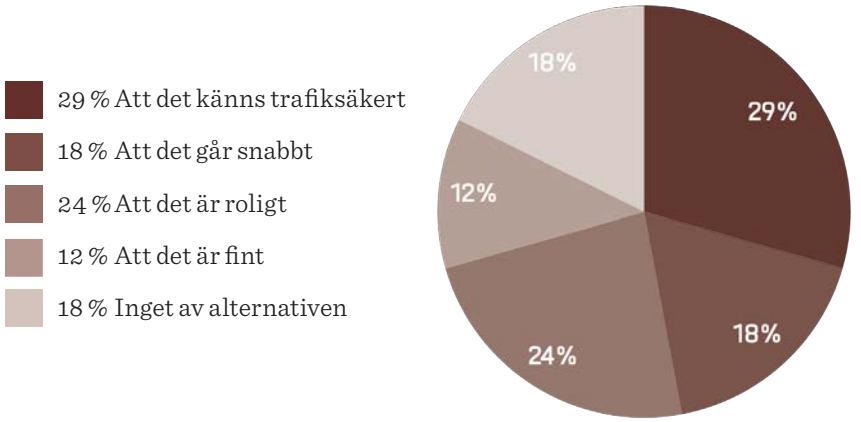
- Mycket biltrafik
- Höga hastigheter bil
- Höga hastigheter cykel
- Att inte känna sig sedd
- Avsaknad av övergångsställe
- Shared space-ytor kan vara svåravlästa

VARDAGSRÖRELSER

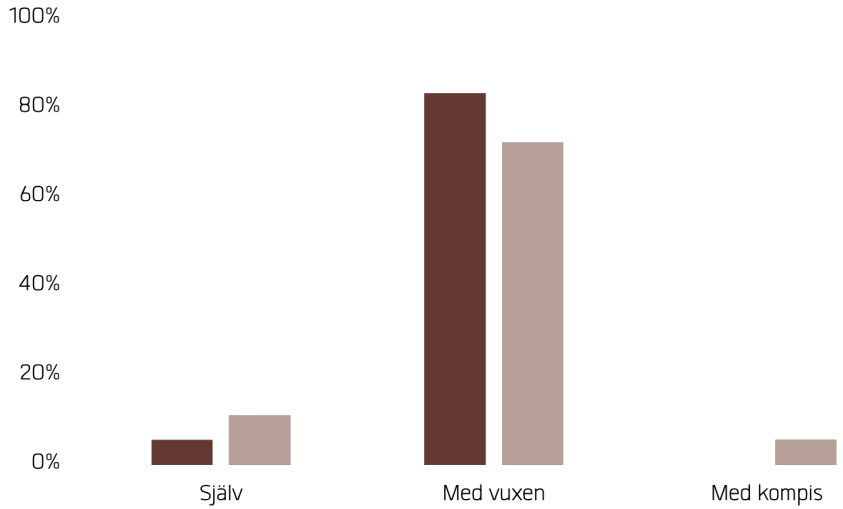
Synen på staden präglas av barnens lekfullhet och lika många anser att en rolig respektive trafiktrygg väg är viktigast. Generellt sett tycks otryggheten i trafiken i den här åldern snarare ligga hos föräldrar och förskolepersonal än hos barnen själva, vilket skulle kunna förklara att somliga skulle vilja gå mer själva eller med kompisar. I resedagböckerna framgår att föräldrarna varit högst delaktiga i ifyllandet. I princip alla vardagsresor görs också i sällskap av en vuxen, och att majoriteten ändå är nöjda med det upplägget skulle kunna bottna i att de är oroliga att kunna göra rätt bedömningar själva.

Resultaten baseras på 18 enkätsvar.

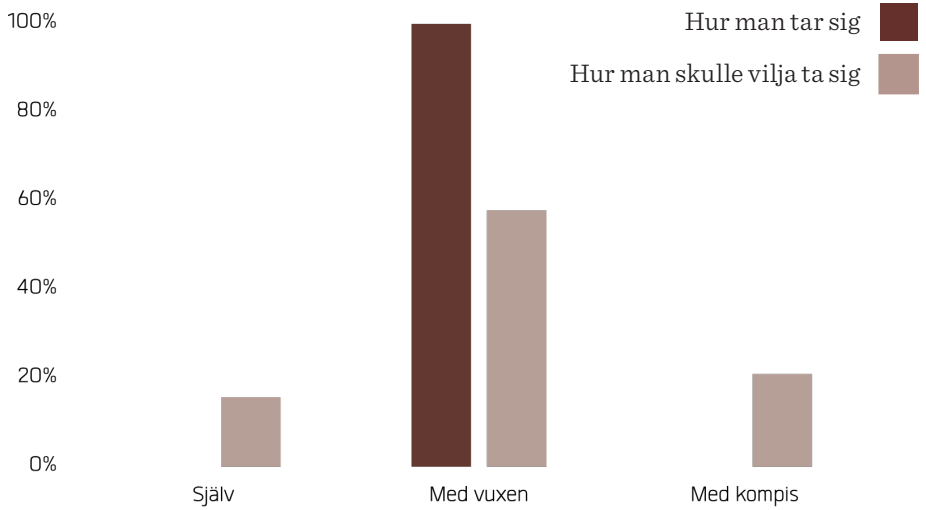
VAD SPELAR STÖRST ROLL NÄR DU VÄLJER VÄG TILL SKOLAN?



TILL OCH FRÅN FRITIDSAKTIVITETER



TILL OCH FRÅN SKOLAN

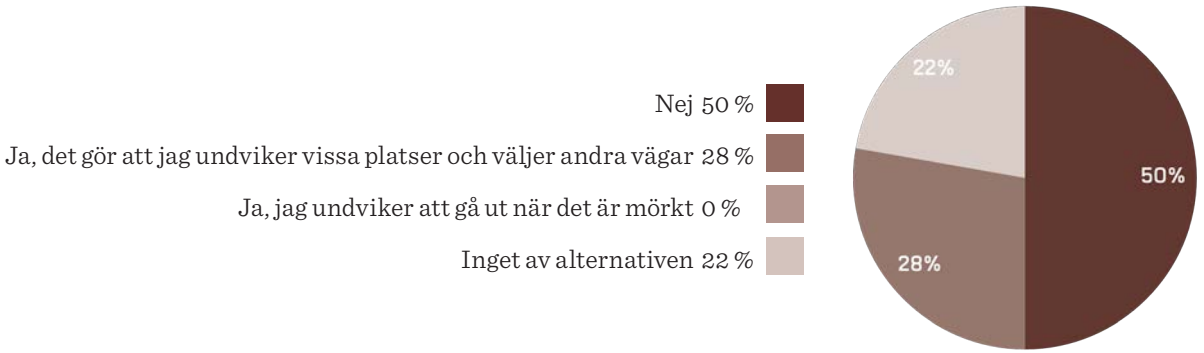


RÖRELSEFRIHET

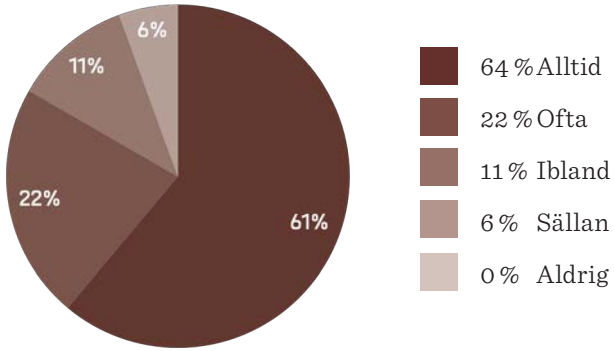
Eftersom de allra flesta förskolebarn är strängt begränsade av sina föräldrar och knappt rör sig på egen hand, är även svaren på hur de själva agerar till följd av trafiken mindre relevant. Att det trots allt bara är sex av 10 som uppger att otrygghet i trafiken alltid är ett skäl till att föräldrarna inte låter dem röra sig på egen hand, tyder på att det finns andra förklaringar till att deras rörelsefrihet är näst intill totalt begränsad. Av studien framkommer att dessa sannolikt är föräldrars rädsla för andra faror, såsom att barnen ska komma bort eller utsättas för brott.

Resultaten baseras på 18 enkätsvar.

UNDVIKER DU ATT GÅ ELLER CYKLA FÖR ATT TRAFIKEN KÄNNS FARLIG?



HINDRAR DINA FÖRÄLDRAR DIG FRÅN ATT GÅ ELLER RESA ENSAM FÖR ATT DE TYCKER ATT TRAFIKEN ÄR FARLIG?



"Här är det okej att leka, det är ingen gata".
Kille, 6 år, i Västra Hamnen

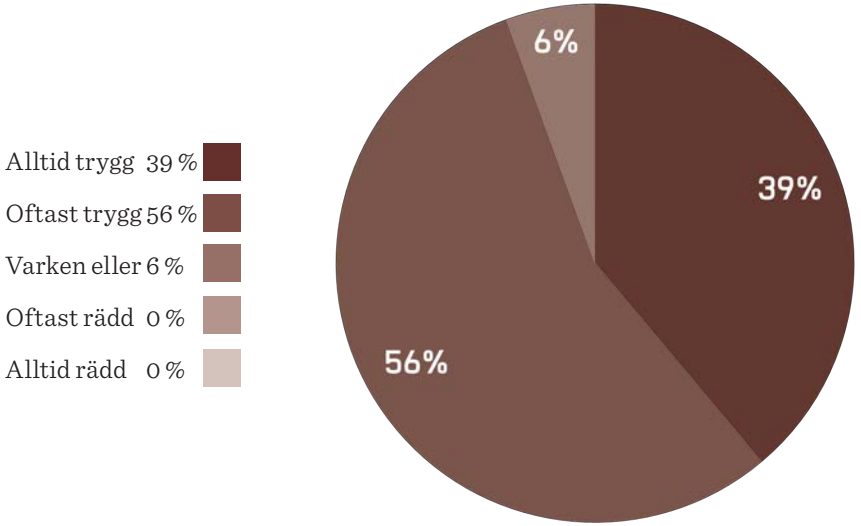
TRYGGHET

Att fler än 9 av 10 barn svarar att de oftast eller alltid känner sig trygga i trafiken, högst andelen av alla de tillfrågade åldersgrupperna, kan sannolikt handla om att förskolebarn inte själva upplever trafiken som otrygg tack vare att föräldrarna eller andra vuxna tar ansvar för dem.

På följande sida ges några konkreta exempel på trygga och otrygga platser med citat från barnen.

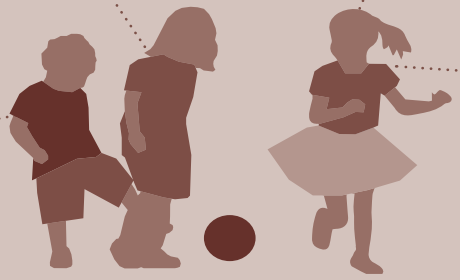
Resultaten baseras på 18 enkätsvar.

VILKET STÄMMER BÄST IN PÅ HUR KÄNNER DU DIG I TRAFIKEN NÄR DU GÅR TILL SKOLAN, FRITIDSAKTIVITETER ELLER KOMPISAR?



"Jag vill inte att bilarna ska döda mig"

Flicka, 6 år, i Fosie



Förskoleklass

ELEVER I ÅRSKURS 3

VAD SKAPAR TRAFIKTRYGGHET?

Barnen vill ha god översikt, både kunna se och synas, och ha tydlig styrning av trafiken. Separeringar mellan olika trafikanter medför att de kan tänka på annat än att oroa sig för trafiken när de rör sig. Barnen är medvetna om att guppen ”gör sönder” bilar om de kör för fort över dem och farthinder är tätt förknippade med trygghet. Vid stora flöden gör trafikljus att korsningar känns säkrare, medan lokalgator med mindre trafik generellt upplevs som trygga.

Generellt är barnen uppmärksamma på platsers estetik, och reflekterar spontant över vad som är fint och fult i stadsmiljön när trafiken diskuteras.

VAD SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN?

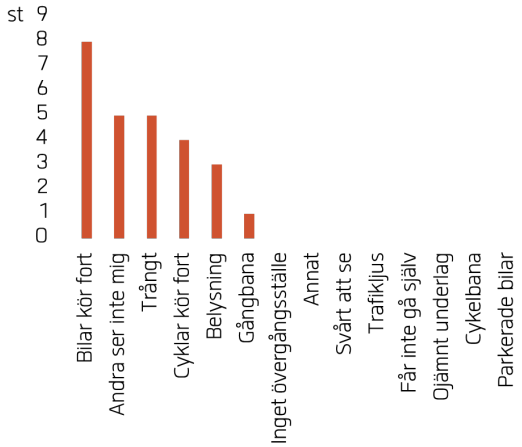
Komplicerade trafiksituationer med bilar och cyklister från olika håll är också associerade med otrygghet, likväl som bilförare som inte stannar vid övergångsställen eller att det är svårt att ta sig över cykelbanor. Ett typiskt scenario som gör barnen nervösa är bilförare som kör fort och bromsar in hastigt precis framför övergångsställena så att de inte vet om föraren har sett dem och tänker att stanna. Jämfört med andra åldersgrupper upplevs cyklister vara ett relativt stort problem, kanske för att många nu själva lärt sig cykla ordentligt, och den största anledningen till otrygghet är att de kör för fort och inte respekterar trafikregler.

KONSEKVENSER FÖR RÖRELSEFRIHET

Barnen får röra sig betydligt mer fritt än förskolebarnen, i synnerhet i helt bilfria delar, men har tydliga instruktioner om att titta till vänster och höger när de korsar stora gator, och leda cykeln, för att bilarna inte ska skada dem. Huvudgator sätter vissa begränsningar och alla får inte korsa dem på egen hand. På kvällen vill föräldrarna inte att de är ute ensamma, främst på grund av andra människor såsom ”skumma grannar som röker och pratar”.

OTRYGGHET I TRAFIKEN

Fördelning på kategori bland platser markerade som ”förbättra”



TRAFIKTRYGGHET

- God översikt för att se och synas
- Tydlig separering av trafikslag
- Hastighetssäkande åtgärder
- Trafikljus vid större gator/vägar
- Välbekanta trafikmiljöer

OTRYGGHET I TRAFIKEN

- Bilar som kör fort
- Att inte känna sig sedd
- Komplicerade trafiksituationer
- Bilister eller cyklister som inte stannar eller tydligt visar att de avser att stanna
- Trånga/smala trottoarer
- Cyklar som kör fort
- Brist på belysning
- Avsaknad av övergångsställen vid större gator/vägar

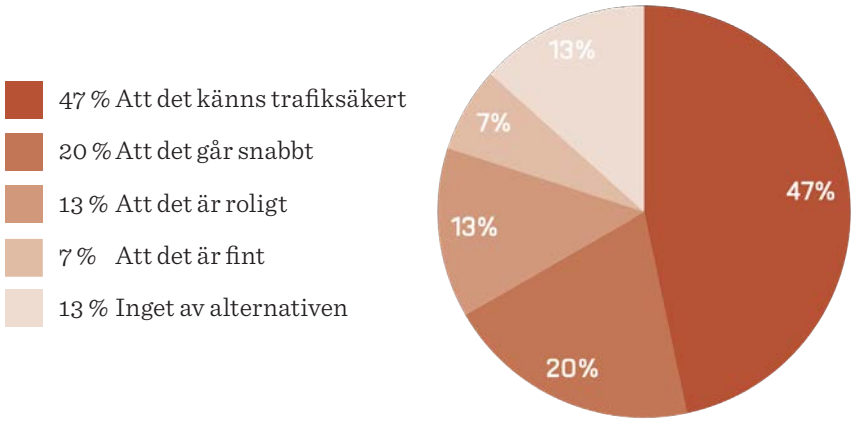
ÅK 3

VARDAGSRÖRELSER

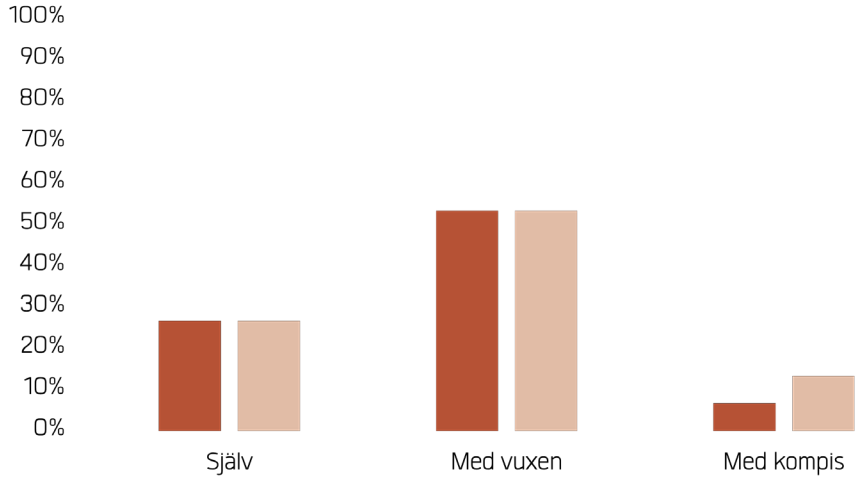
Många gör ännu sina vardagsresor i sällskap av en vuxen, även om andelen självständiga resor är större än i förskoleklassen, och många föredrar också att ta sig runt själva och framför allt tillsammans med kompisar. Medvetenheten om, och reflektionerna kring, trafiken ökar, och med dem trafiksäkerhetens betydelse för hur de väljer att färdas, även om andelen som uppger att andra faktorer är viktigare är större.

Resultaten baseras på 15 enkätsvar.

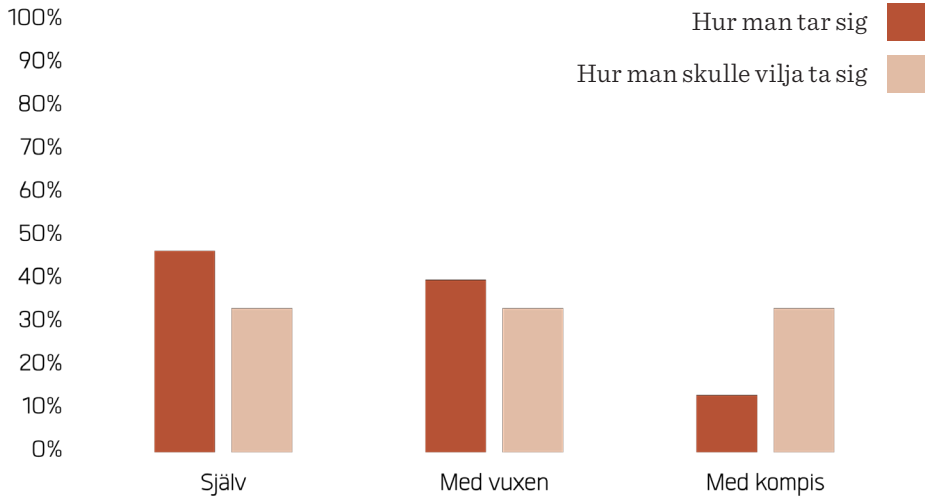
VAD SPELAR STÖRST ROLL NÄR DU VÄLJER VÄG TILL SKOLAN?



TILL OCH FRÅN FRITIDSAKTIVITETER



TILL OCH FRÅN SKOLAN



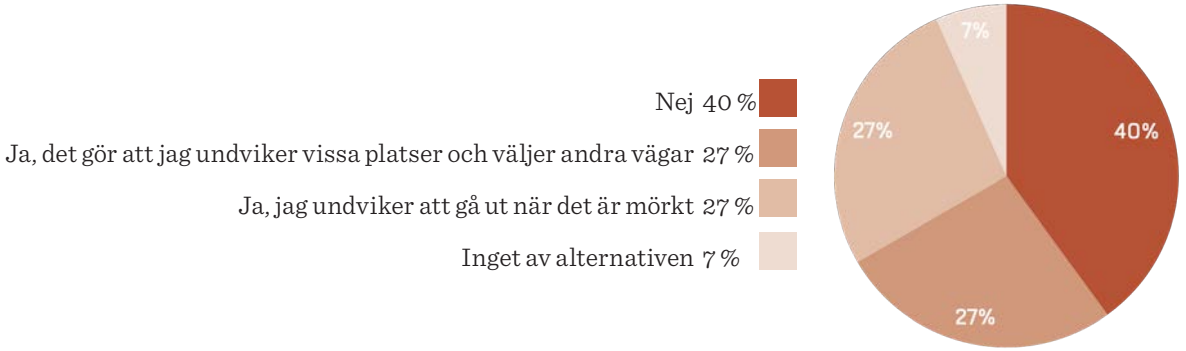
ÅK 3

RÖRELSEFRIHET

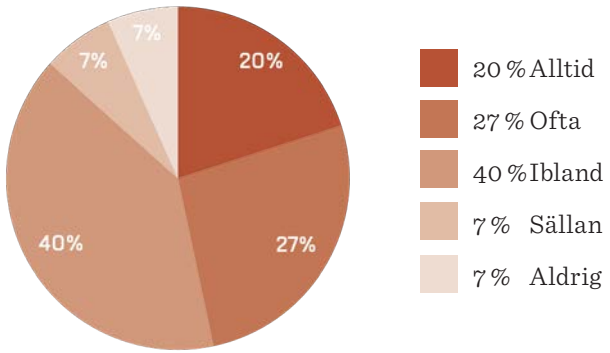
Av diagrammen framgår att barn och föräldrar gör ganska lika bedömningar kring hur stor risk trafiken innebär och vilka åtgärder som är rimliga att vidta. Ungefär fyra av 10 barn uppger att föräldrarna ofta eller alltid hindrar dem från att resa på egen hand av rädsla för trafiken, och när barnen själva svarar är andelen lika stor. Trafikens begränsningar för barnens rörelsefrihet tycks alltså komma lika mycket från dem själva som föräldrarna, även om rädslan kan bottna i vuxnas budskap om trafikens faror.

Resultaten baseras på 15 enkätsvar.

UNDVIKER DU ATT GÅ ELLER CYKLA FÖR ATT TRAFIKEN KÄNNS FARLIG?



HINDRAR DINA FÖRÄLDRAR DIG FRÅN ATT GÅ ELLER RESA ENSAM FÖR ATT DE TYCKER ATT TRAFIKEN ÄR FARLIG?



ÅK 3

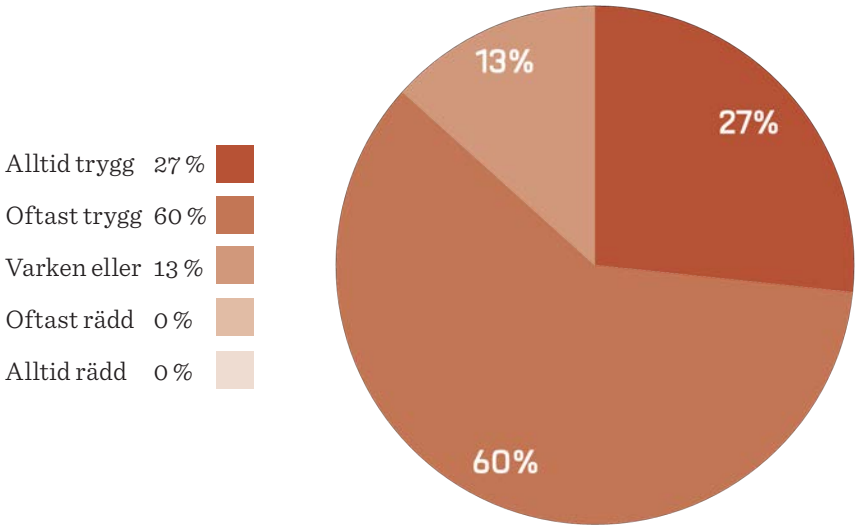
TRYGGHET

Frågan om barnens trygghet visar trots allt ett mycket positivt resultat, i synnerhet med tanke på att många är i en övergångsfas till att börja röra sig mer och mer på egen hand. Nästan 9 av 10 barn svarar att de oftast eller alltid känner sig trygga i trafiken. Även om trafiken tycks sätta vissa begränsningar i deras rörelsefrihet, och att det finns många specifika situationer som de upplever som otrygga, är lågstadieeleverna generellt sett trygga när de rör sig i sin vardag i Malmö. Till saken hör att närmare hälften fortfarande rör sig tillsammans med vuxna som kan stödja och ge trygghet. De tillfrågade barnen upper att den övning de har fått i sin närmiljö har bidragit till att de känner sig säkra på hur de ska hantera trafiken.

På följande sida ges några konkreta exempel på trygga och otrygga platser med citat från barnen.

Resultaten baseras på 15 enkätsvar.

VILKET STÄMMER BÄST IN PÅ HUR KÄNNER DU DIG I TRAFIKEN NÄR DU GÅR TILL SKOLAN, FRITIDSAKTIVITETER ELLER KOMPISAR?



”Bra cykelbana.”

”Utanför skolan kör de fort (50 km/h).”

”Trångt och stökigt pga bygg-
arbete. Vi tvingas ut på vägen
där bilar finns.”

Årskurs 3

”Det cyklar personer super-
fort, det tycker jag är läskigt.””

ELEVER I ÅRSKURS 5

VAD SKAPAR TRAFIKTRYGGHET?

Kombinationen av bilbegränsade miljöer, såsom gångfarts- och gågator, och aktiva gator är platser där barnen trivs. Trygghet för femteklassarna innebär att med säkerhet veta när bilförare tänker att stanna eller inte, och att ha vuxna i närheten att ta hjälp av ”om det händer något”. Lokalgator med breda trottoarer med yta för vistelse och lek och få bilar, där man kan gå undan om sådana kommer, är en typiskt trygg miljö. Övergångsställen och trafikljus är viktiga komponenter på de större gatorna.

VAD SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN?

Att behöva korsa stora gator utan övergångsställe känns otryggt. Generellt sett anser många att bilförare kör alldeles för fort och är dåliga på att stanna för dem på de dessa sträckor, vilket leder till osäkerhet när de ska passera. Belysning spelar också en roll för att barnen ska känna sig trygga med att vara sedda. Cykling i blandtrafik eller otydliga, delade ytor där de inte kan förutse trafiken försvårar. Barnen uppfattar inte att det finns ett medvetet syfte med att blanda ihop fotgängare och cyklister i ett gångfartsområde utan poängterar att man har missat att anlägga en cykelbana på torget där det saknas.

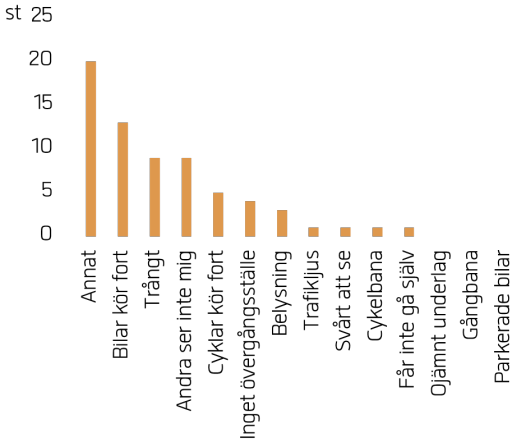
Mest anmärkningsvärt för gruppen är förekomsten av kommentarer i kategorin ”annat”. Bakom dessa döljer sig en rädsla för andra människor som upplevs skrämmande, som ständigt återkommer när åldersgruppen reflekterar kring trygghet i trafiken. Kanske har det att göra med att de börjar röra sig på egen hand i ett allt större område, men inte känner sig vana eller trygga med den mängd okända människor de möter i en storstad.

KONSEKVENSER FÖR RÖRELSEFRIHET

Femteklassarna rör sig i hög grad självständigt. Föräldrar försöker fortfarande ställa krav om att exempelvis inte passera utan övergångsställen eller cykla i blandtrafik på egen hand, men reglerna bryts. Rörelsefriheten begränsas mer av flödesbarriärer och gator utan passager där bilar inte stannar, än av otrygghet i trafiken.

OTRYGGHET I TRAFIKEN

Fördelning på kategori bland platser markerade som ”förbättra”



TRAFIKTRYGGHET

- Gångfarts- och gågator
- Lugna lokalgator
- Förutsägbarhet i bilisternas beteende
- Vuxna i närheten
- Övergångsställen och trafikljus vid större gator/vägar
- Belysning som gör att de ser och känner sig sedda

OTRYGGHET I TRAFIKEN

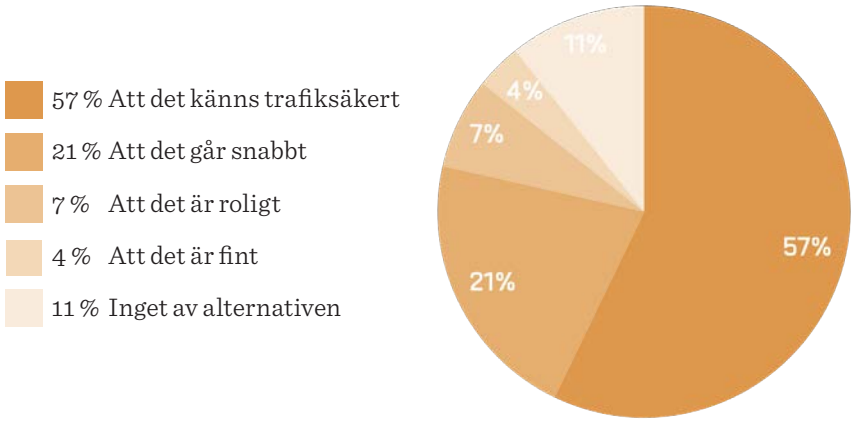
- Bilar som kör fort
- Avsaknad av övergångsställe längs stora gator/vägar
- Dålig belysning
- Cykling i blandtrafik
- Andra människor som upplevs skrämmande

VARDAGSRÖRELSER

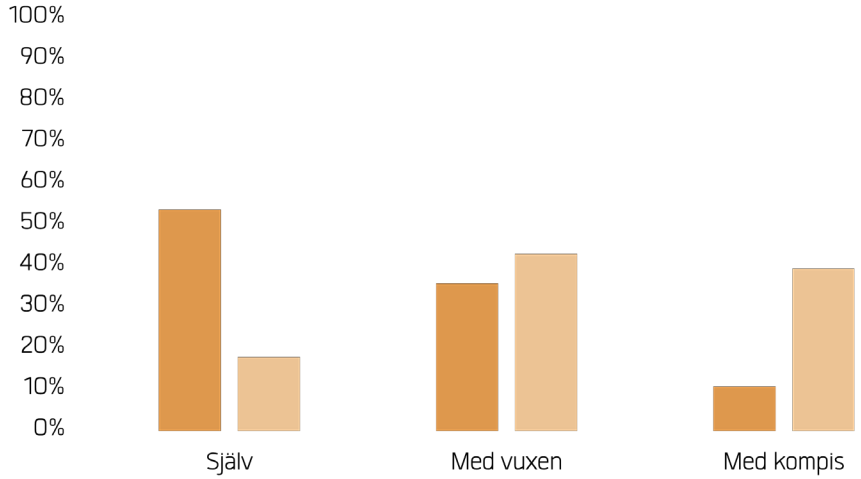
För barnen på mellanstadiet seglar trafiksäkerheten upp som den enskilt viktigaste faktorn när de väljer väg till skolan. De allra flesta går och cyklar och kanske beror svarsfördelningen på att nästan alla nu tar sig runt själva eller med en kompis, och därför helt och hållet måste ta eget ansvar för sin säkerhet. Om de yngre barnen var nöjda med att till stor del röra sig i sällskap av vuxna, vill barnen i tioårsåldern ta sig runt med kompisar i större utsträckning än vad de redan gör.

Resultaten baseras på 28 enkätsvar.

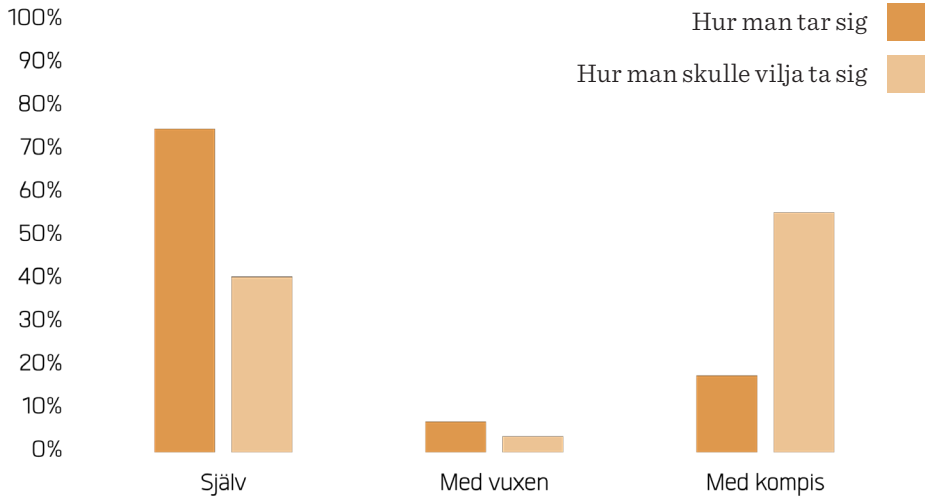
VAD SPELAR STÖRST ROLL NÄR DU VÄLJER VÄG TILL SKOLAN?



TILL OCH FRÅN FRITIDSAKTIVITETER



TILL OCH FRÅN SKOLAN

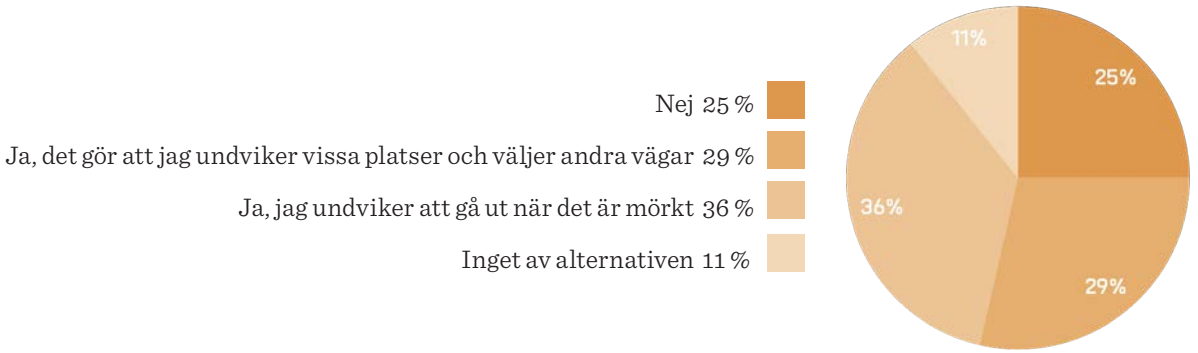


RÖRELSEFRIHET

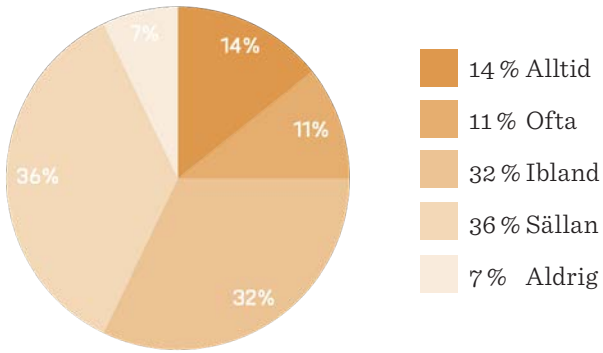
En stor del av barnen svarar att trafik eller mörker får dem att undvika att gå och cykla, och besluten tycks komma från egna överväganden, då endast en fjärdedel uppger att föräldrarna alltid eller ofta hindrar dem från att röra sig på egen hand, vilket är betydligt mindre än i yngre åldrar. Mörker och otrygghet kopplat till detta är dock en lika stor begränsande faktor som trafiken. En av fyra uppger att de inte undviker platser alls, medan mörker har lika stor påverkan på barnens rörelser som trafiken.

Resultaten baseras på 28 enkätsvar.

UNDVIKER DU ATT GÅ ELLER CYKLA FÖR ATT TRAFIKEN KÄNNS FARLIG?



HINDRAR DINA FÖRÄLDRAR DIG FRÅN ATT GÅ ELLER RESA ENSAM FÖR ATT DE TYCKER ATT TRAFIKEN ÄR FARLIG?



ÅK 5

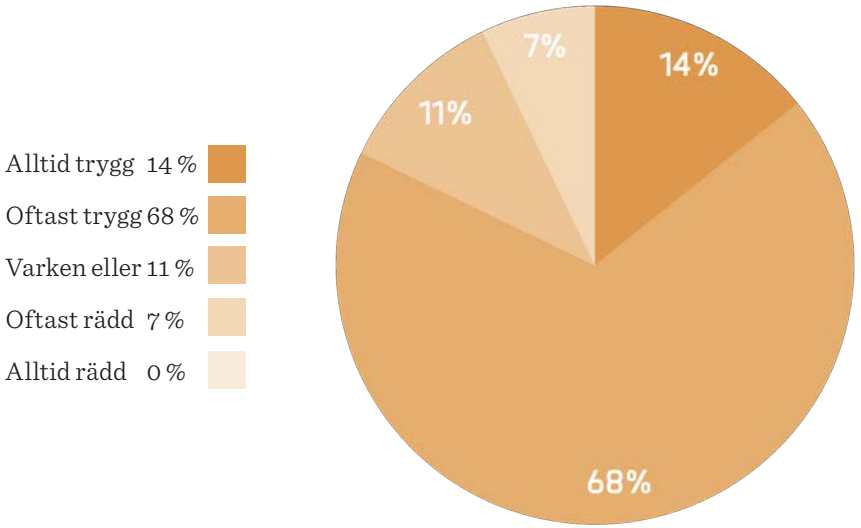
TRYGGHET

Även i denna åldergrupp svarar en övervägande majoritet, 8 av 10, att de oftast eller alltid känner sig trygga när de rör sig i trafiken, vilket återigen är ett gott betyg för den generella trafiktryggheten. Resultatet hänger också ihop med bilden som framkommer om att många i denna grupp inte ser trafiken som avgörande för deras trygghet, utan att närvaron av skrämmande människor är av störst betydelse.

På följande sida ges några konkreta exempel på trygga och otrygga platser med citat från barnen.

Resultaten baseras på 28 enkätsvar.

VILKET STÄMMER BÄST IN PÅ HUR KÄNNER DU DIG I TRAFIKEN NÄR DU GÅR TILL SKOLAN, FRITIDSAKTIVITETER ELLER KOMPISAR?



”Här tycker jag bilar och cyklar kör för fort och kör förbi mig när jag står vid övergångsstället.”

”Det känns tryggt med trafikljusen”

”Tryggt”

”Cykelbanan är bra.”

Årskurs 5

ELEVER I ÅRSKURS 7

VAD SKAPAR TRAFIKTRYGGHET?

I den här åldern har förmågan att läsa av och hantera mer otydliga och komplexa trafikmiljöer ökat, och behovet av trafikljus är inte lika stort. Lite eller ingen biltrafik uppskattas dock fortsatt, och lokalgator med få bilar känns tryggare än större vägar. Dock kan ett gång- och cykelstråk i en park som känns tryggt i det egna bostadsområdet upplevas som öde och skrämmande i grannområdet. En tolkning är att hemkänslan och tillhörigheten är en faktor som spelar in även i bedömningen av trafiktryggheten.

VAD SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN?

Otryggheten i att behöva konfronteras med stora och snabba biltrafikflöden återkommer även bland sjundeklassarna, och återigen vittnas det om bilförare som bromsar in kraftigt precis framför övergångsställen, utan att visa om de ska stanna eller inte.

Brist på övergångsställen eller långa rödljus får dem att gena, i synnerhet vid platser de rör sig på dagligen. De har ett mer risktagande beteende än yngre barn men känner ändå obehag av att springa över vältrafikerade gator eller mot röd signal, speciellt när de upplever att bilister skräms genom att öka hastigheten.

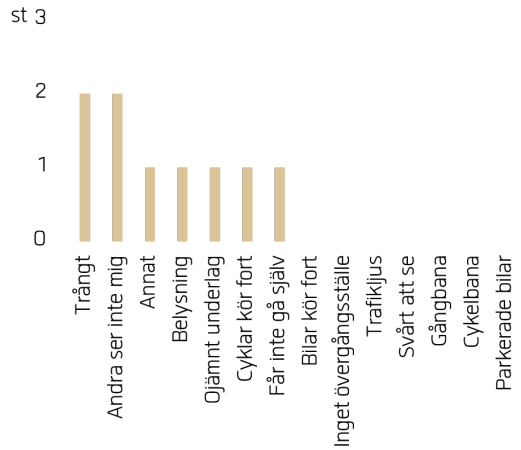
Som cyklister föredras cykelfält framför blandtrafik, men även det kan vara otryggt på grund av att bilarna kommer nära. Helt separerade gång- och cykelbanor kan å andra sidan vara ödsliga, och på kvällen föredras i stället vanliga gator.

Ungdomarna tänker nu även på trafiken utifrån skolbarn och småsyskons perspektiv, vilket förstärker bilden av att de själva ser sig som trafikmogna och inte lika utsatta.

KONSEKVENSER FÖR RÖRELSEFRIHET

Sjuorna rör sig fritt i staden och gatuutformningen hindrar dem inte från att välja den genaste och snabbaste vägen. Däremot avstår de från att vara ute för sent eller när det är mörkt.

OTRYGGHET I TRAFIKEN
Fördelning på kategori bland platser markerade som "förbättra"



TRAFIKTRYGGHET

- Gångfarts- och gågator
- Lugna lokalgator
- Separering mellan trafikslag
- Välbekanta trafikmiljöer
- Förutsägbarhet i bilisternas beteende

OTRYGGHET I TRAFIKEN

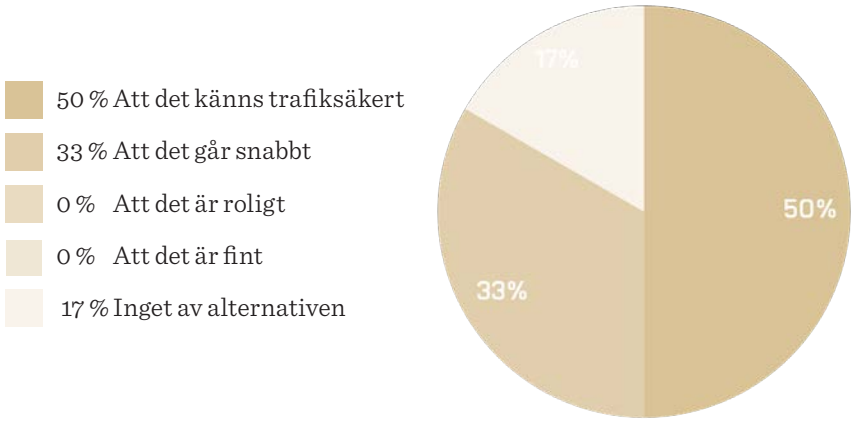
- Bilar som kör fort
- Bilister som inte stannar eller tydligt visar att de avser stanna
- Trånga gångbanor
- Att inte känna sig sedd
- När de genar i brist på övergångsställen eller vid långa rödljus

VARDAGSRÖRELSER

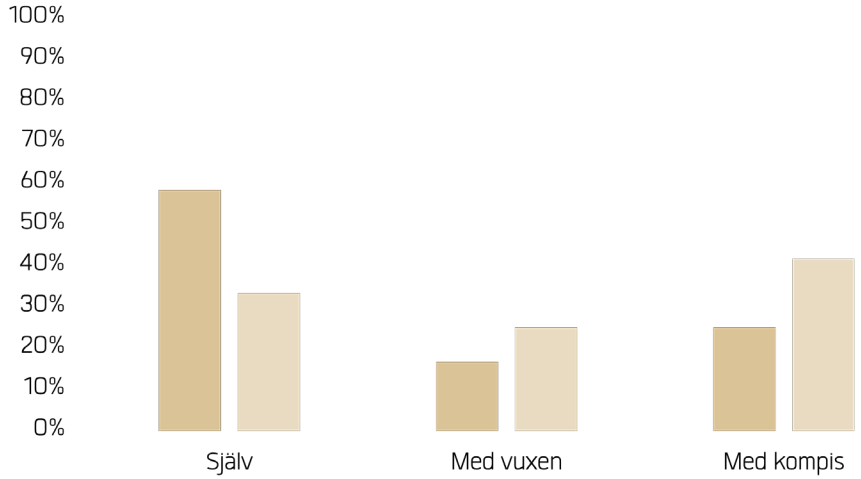
Hälften av ungdomarna anger att trafiksäkerheten är den viktigaste faktorn när de väljer färdväg, vilket är något förvånande med tanke på att de inte uppger att trafiken är någon begränsning i deras rörelsefrihet i staden. Därefter är snabbheten avgörande, vilket hänger ihop med beteendet att ta risker och snedda över gator. Yngre barns prioritering av roliga eller fina färdvägar har rationaliserats bort. Den lilla grupp som fortfarande färdas i sällskap av vuxen får skjuts med bil. I huvudsak går och åker ungdomarna annars ensamma, men om de fick välja skulle de oftare ha sällskap av kompisar.

Resultaten baseras på 12 enkätsvar.

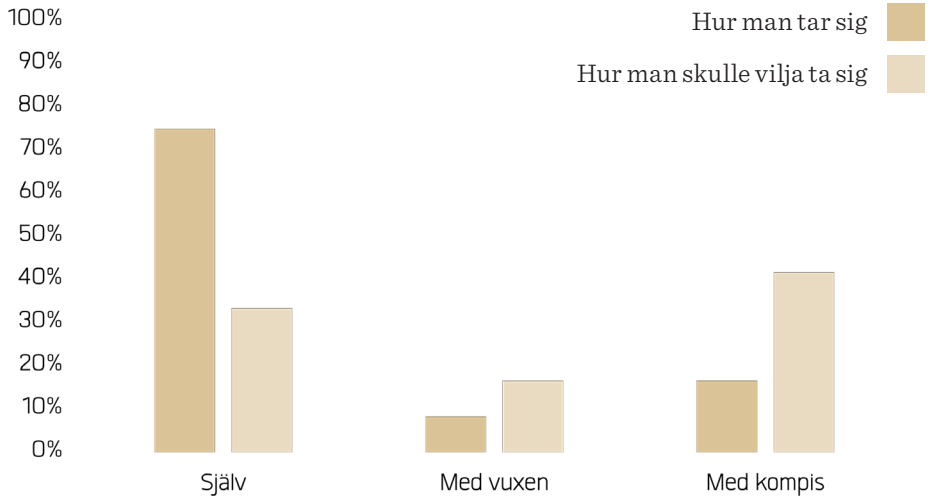
VAD SPELAR STÖRST ROLL NÄR DU VÄLJER VÄG TILL SKOLAN?



TILL OCH FRÅN FRITIDSAKTIVITETER



TILL OCH FRÅN SKOLAN

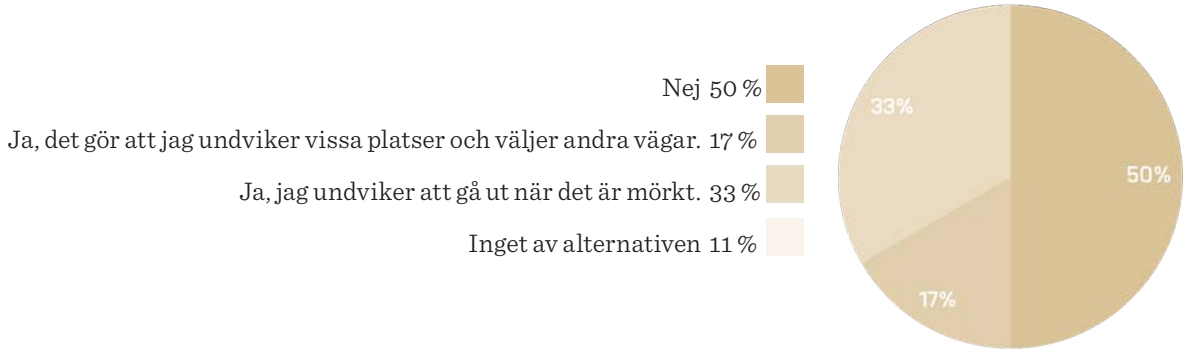


RÖRELSEFRIHET

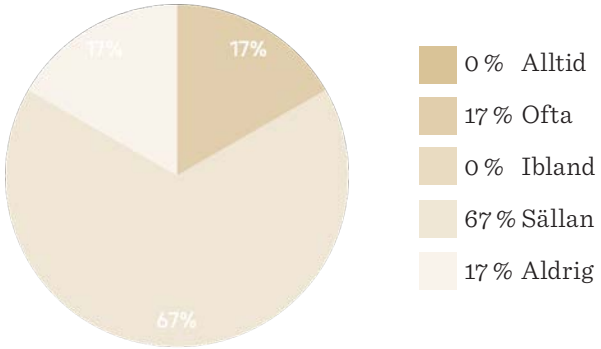
Sammantaget tycks trafiktryggheten inte ha en avgörande inverkan på sjundeklassarnas rörelsefrihet. Endast en femtedel uppger att deras eller föräldrarnas rädsla för trafiken får dem att undvika vissa platser eller vägar. Resterande andel svarar att föräldrarna sällan eller aldrig begränsar dem av trafikskäl. En tredjedel uppger däremot att mörker påverkar deras resval. Ungdomar som beskriver att de inte vill eller får vara ute själva uppger att det främst beror på otrygghet kopplat till andra människor, men att de också upplever att bilförare kör snabbare på kvällen. Belysning så att sikten blir bättre, butiker som ökar mängden människor i rörelse och att gå med en jämnårig kompis eller någon äldre gör det tryggare att röra sig ute på kvällen.

Resultaten baseras på 12 enkätsvar.

UNDVIKER DU ATT GÅ ELLER CYKLA FÖR ATT TRAFIKEN KÄNNS FARLIG?



HINDRAR DINA FÖRÄLDRAR DIG FRÅN ATT GÅ ELLER RESA ENSAM FÖR ATT DE TYCKER ATT TRAFIKEN ÄR FARLIG?



"Man tänker att det är läskigt men det är bara vi själva som gör det, det är ju inte farligt eller så"

Kille, 13 år, om att cykla i parkstråket i Fosie

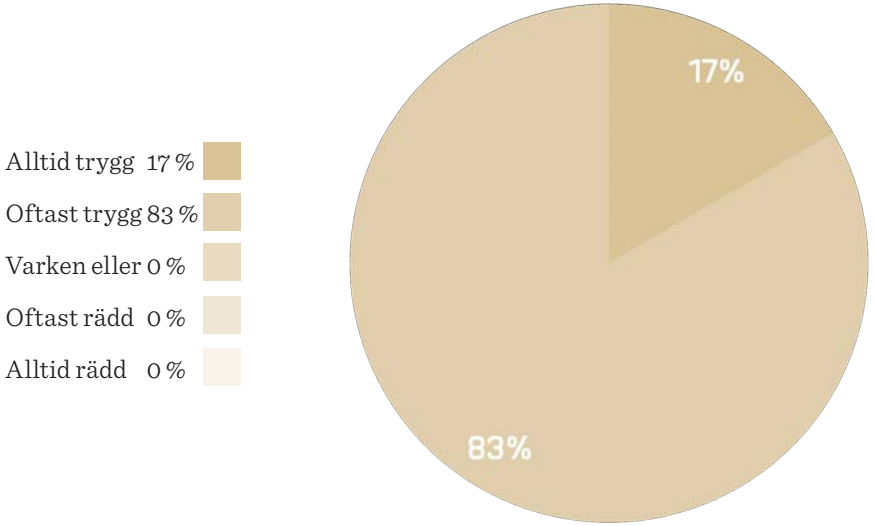
TRYGGHET

Samtliga tillfrågade sjundeklassare svarar att de alltid eller oftast känner sig trygga när de rör sig i trafiken. Tolkningen är att specifika trafiksituationer kan upplevas som obehagliga där och då, men att man överlag upplever sig ha kontroll och vara trygg i trafiken i sin vardag.

På följande sida ges några konkreta exempel på trygga och otrygga platser med citat från ungdomarna.

Resultaten baseras på 12 enkätsvar.

VILKET STÄMMER BÄST IN PÅ HUR KÄNNER DU DIG I TRAFIKEN NÄR DU GÅR TILL SKOLAN, FRITIDSAKTIVITETER ELLER KOMPISAR?



"Vi har ingenting att klaga på."
Tjej, 13 år, Fosie

”Jag tycker man respekterar trafikreglerna där och därför känns det tryggt.”

”Bra med fartfällor och övergångsställen eftersom många barn går här.”

”För mycket trafik.”

Årskurs 7

”Smal väg mellan två hus. När det är mörkt ute så blir det jättemörkt och trångt på den vägen, det hade behövts lampor.”

ELEVER I GYMNASIEÅLDER

VAD SKAPAR TRAFIKTRYGGHET?

Många av de tillfrågade gymnasieeleverna cyklar och för dem är kvalitativ cykelinfrastruktur en viktig trygghetsfaktor. Fysisk avskiljning mellan cyklister och bilister är att föredra, åtminstone på de stora gatorna. St Knuts väg och Kungsgateallén utnämns av en grupp som stadens bästa cykelbanor. På lokalgator och huvudgator med riktigt breda körfält fungerar cykling i blandtrafik bra.

Trafikljus förenklar tack vare tydligheten och förutsägbarheten som kommer av att alla vet vad de ska göra.

VAD SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN?

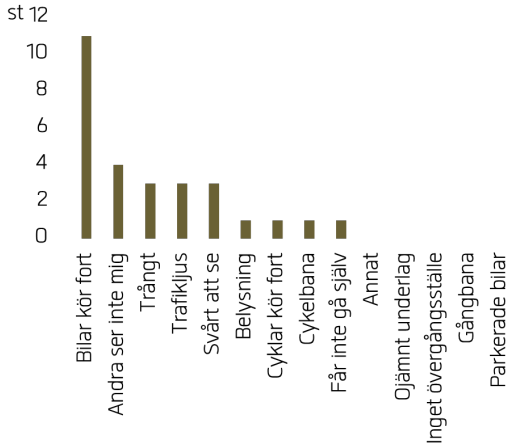
Överlägset flest problematiska och otrygga platser som har pekats ut beror av att bilister kör fort. En bubblare vad gäller otrygghet, som kommer upp under en gåtur och inte ingick som kategori, är matleveransförarna på mopeder. Deras stressade körsätt uppges vara en stor orsak till otrygghet, följt av tysta elsparkcyklister på trottoarer.

När ungdomarna cyklar leder cykelbanor och -fält som slutar i ingenting till förvirring och osäkerhet. Cykelfält gör också att de måste vara mycket mer uppmärksamma på sin omgivning, och de påstås dessutom ofta vara blockerade av angörande fordon, och därmed meningslösa.

KONSEKVENSER FÖR RÖRELSEFRIHET

Gymnasieeleverna har i många år fått röra sig fritt i Malmö. Till skillnad från högstadieeleverna säger de sig inte springa rätt över centrumgator med riktigt stor och snabb trafik, och är således begränsade till övergångsställenas placering. En orsak kan vara att konsekvenstänket har hunnit ikapp risktagandet och tillfört en ny dimension till bedömningen av trafiksituationer.

OTRYGGHET I TRAFIKEN
Fördelning på kategori bland platser markerade som "förbättra"



TRAFIKTRYGGHET

- Cykelinfrastruktur som skiljer cyklister från bilister på större gator
- Förutsägbarheten med trafikljus
- Vana att hantera stadsmiljö-/trafik

OTRYGGHET I TRAFIKEN

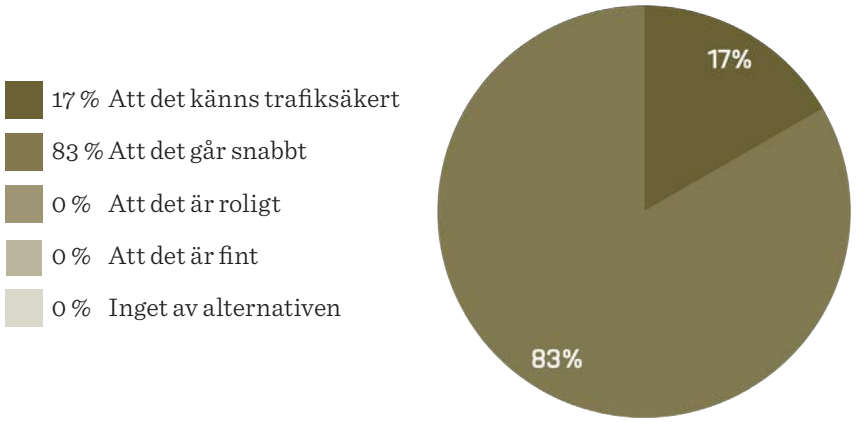
- Bilister som kör fort
- Tysta elsparkcyklister på trottoarer
- Att inte känna sig sedd
- Trånga gångbanor/trottoarer
- Cykelbanor/-fält som plötsligt tar slut
- Bilister som blockerar cykelfält och tvingar en ut i körbanan

VARDAGSRÖRELSER

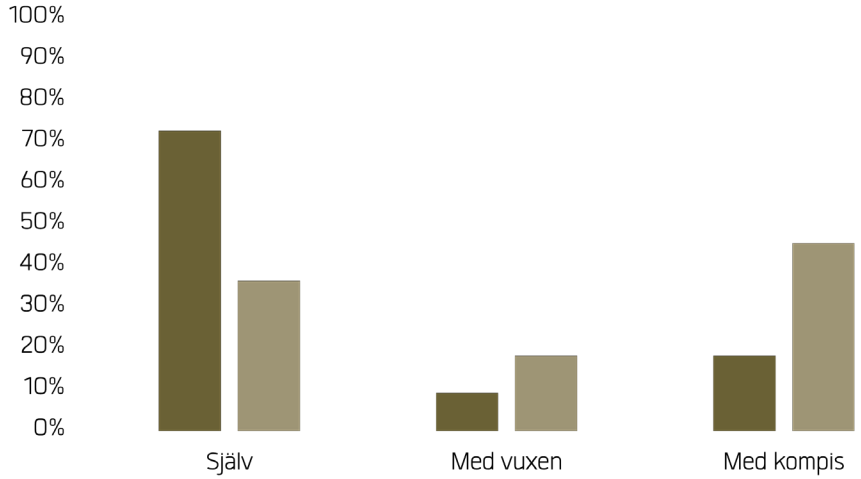
När ungdomarna har kommit upp i gymnasieåldern är effektiviteten och snabbheten ännu viktigare för valet av färdväg, och fler än fyra av fem anger det som den viktigaste beslutsgrunden för valet av färdväg. De allra flesta gör sina vardagsresor på egen hand. Många skulle gärna ha mer sällskap med kompisar, men det försvåras sannolikt av att gymnasieelever bor mycket utspritt. De som uppger att de reser, eller skulle vilja resa mer, med vuxna handlar om att de blir, eller vill bli, skjutsade i bil till skola och fritidsaktiviteter.

Resultaten baseras på 12 enkätsvar.

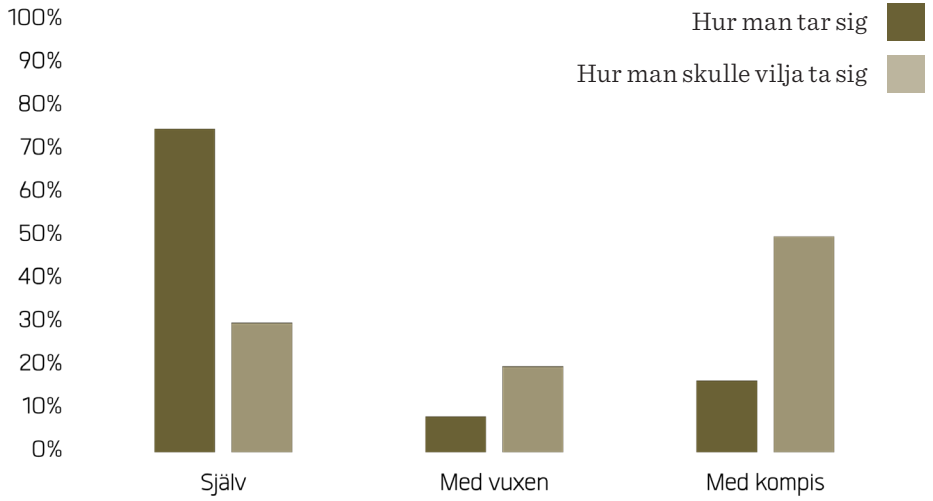
VAD SPELAR STÖRST ROLL NÄR DU VÄLJER VÄG TILL SKOLAN?



TILL OCH FRÅN FRITIDSAKTIVITETER



TILL OCH FRÅN SKOLAN

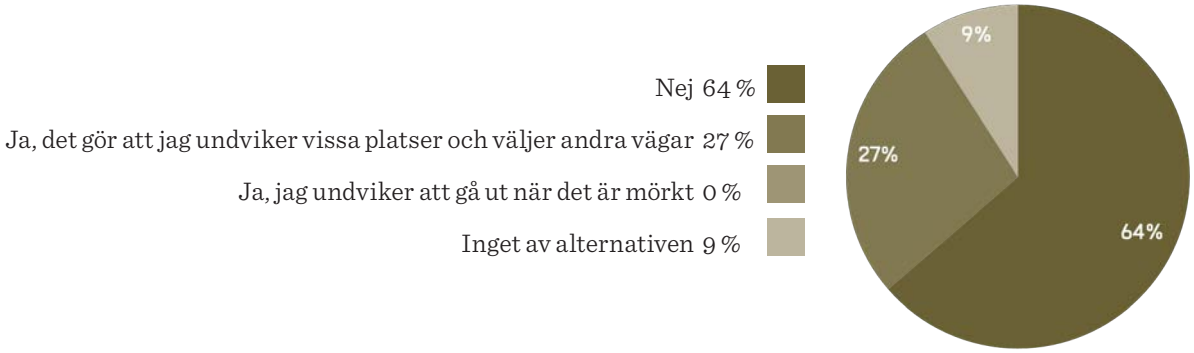


RÖRELSEFRIHET

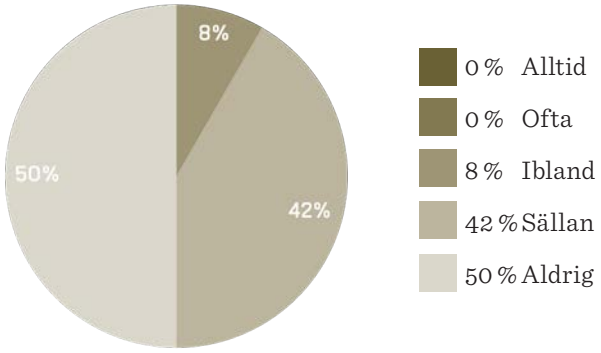
När gymnasieelever tillfrågas om trafikens begränsningar av deras rörelsefrihet är andelen som svarar jakande än färre än bland de tidigare åldersgrupperna. Föräldrarna lägger sig i mycket liten grad i deras självständiga rörelse till följd av trafiken, och endast en fjärdedel svarar själva att den påverkar deras resval.

Ingen uppger att de helt undviker att gå ut när det är mörkt, däremot är somliga ofta rädda när de går själva på natten – och väljer då hellre de större gatorna med liv och bilar. Beteendet förändras dock på cykel. Rädslan som gör att de som fotgängare föredrar livliga gator ersätts som cyklist av otrygghet kopplad till bilförares beteende kvälls- och nattetid. Ungdomarna beskriver hur det på stora gator är vanligt att ”folk åker ut och race:ar” och att bilförarna blir mer vårdslösa på kvällen, så pass att det ofta kvittar om det är rött eller grönt. På cykel känns i stället de bilfria cykelstråken tryggare.

UNDVIKER DU ATT GÅ ELLER CYKLA FÖR ATT TRAFIKEN KÄNNS FARLIG?



HINDRAR DINA FÖRÄLDRAR DIG FRÅN ATT GÅ ELLER RESA ENSAM FÖR ATT DE TYCKER ATT TRAFIKEN ÄR FARLIG?



Gymnasieeleverna tror också att trafikvanan gör skillnad för hur trygg man känner sig med att cykla i Malmö. De klasskompisar som har växt upp utanför stan och i samband med gymnasiet börjar pendla in till skolan ”brukar ha lite svårt att hänga med i tempot”.

Resultaten baseras på 12 enkätsvar.

TRYGGHET

Den samlade trygghetsupplevelsen av trafiken i Malmö är något sämre bland de tillfrågade gymnasieeleverna än i yngre åldrar. I den här gruppen är det en större andel som svarar att de bara oftast känner sig trygga, och en fjärdedel väljer alternativet varken eller. Antalet svarande är för lågt för att kunna dra några statistiskt säkerställda slutsatser, men en möjlig förklaring kan vara att gymnasieeleverna har en något mer ödmjuk och realistisk inställning till den egna förmågan, vilket leder till ökad otrygghet i trafiken. Det kan också handla om att en större andel av de svarande cyklar till skola och fritidsaktiviteter, och därför är mer utsatta för motortrafik.

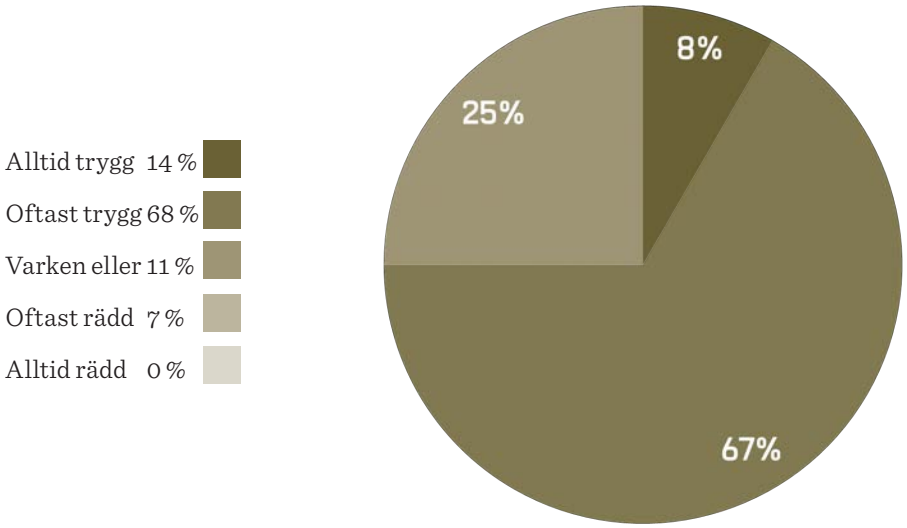
På följande sida ges några konkreta exempel på trygga och otrygga platser med citat från ungdomarna.

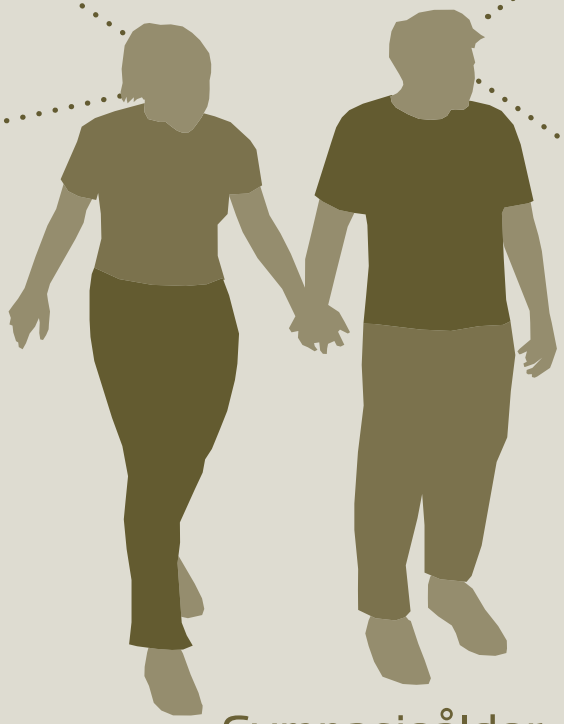
Resultaten baseras på 12 enkätsvar.

"Nu låter det som att vi bara klagar men generellt tycker jag att cykelbanorna i Malmö fungerar jättebra. För varje ny känner man sig säkrare."

Kille, 17 år, i Centrum

VILKET STÄMMER BÄST IN PÅ HUR KÄNNER DU DIG I TRAFIKEN NÄR DU GÅR TILL SKOLAN, FRITIDSAKTIVITETER ELLER KOMPISAR?





Gymnasieålder

CENTRUM

BEBYGGELSESTRUKTUR

Eftersom merparten av centrala Malmö ingår i området kan bebyggelsen inte enkelt karaktäriseras. Centrum består till stor del av kringbyggda kvarter av flerfamiljshus i varierande storlek, med privata innergårdar. Stora delar av bebyggelsen är uppförd under första halvan av förra seklet och med en hushöjd mellan tre och sex våningar.

Rutnätsstrukturen ger långa, sammanhängande gatustråk med stora trafikflöden som korsar genom centrum och bildar storkvarter med en maskvidd mellan 800 och 1000 meter. Storkvarteren är i sin tur genomkorsade av lokalgator med betydligt smalare gatubredder och mindre motorfordonstrafik. Stora delar av centrum upptas av parkmiljöer.

BEFOLKNINGSDATA CENTRUM

Befolkningstäthet: 134 boende/ha

Barntäthet (0–19 år): 23 boende barn/ha

Andel barn (0–19 år) av tot befolkning: 6 %

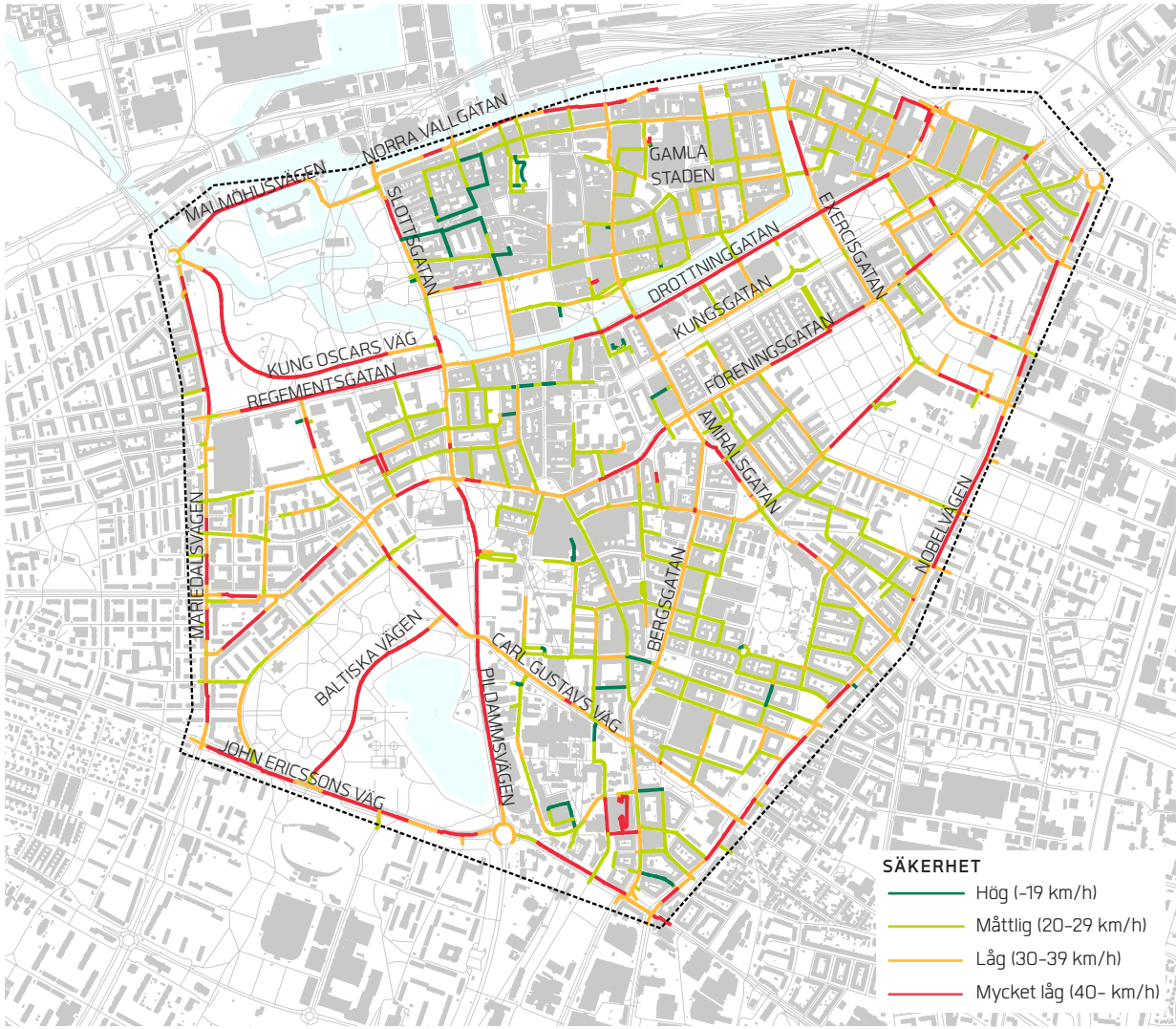
TRAFIKANALYS

Risken att som fotgängare skadas allvarligt vid en krock ökar exponentiellt med motortrafikens hastighet, vilket blir särskilt relevant då barn har begränsad impulskontroll och förmåga att bedöma avstånd och hastigheter. Kartan till höger redovisar Centrums gators säkerhetsnivå utifrån uppmätta hastigheter. Intervallen är baserade på Trafikverkets (2012b) krockvåldskurvor.

HÖGA HASTIGHETER I HUVUDNÄTET

På lokalgatorna inom den större kvartersstrukturen är både hastigheter och flöden i många fall acceptabla. Så länge hemmet och målpunkter ligger inom dessa är förutsättningarna för barns fria rörlighet förhållandevis god.

Storkvarterens gränser blir däremot hinder. Malmöhusvägen, Norra Vallgatan, Regements- och Drottninggatan, John Ericssons väg, Nobelvägen i östvästlig riktning samt, från norr till söder, Mariedalsvägen, Carl Gustavs väg, Bergsgatan, Slottsgatan och Pildammsvägen och Exercisgatan är problematiska ur trafiksäkerhetssynpunkt. Hastigheterna på dessa gator övergår ofta 40 km/h vilket kräver att barnen har full koll på trafiken eftersom bilförares stoppsträckor är långa och en krock får mycket allvarliga konsekvenser. Bevakning i form av trafikljus kan vägleda och öka tryggheten vid passager men begränsar fortsatt barnens rörelsefrihet, samtidigt som trafiksäkerheten är helt avhängig trafikanters regelefterlevnad.



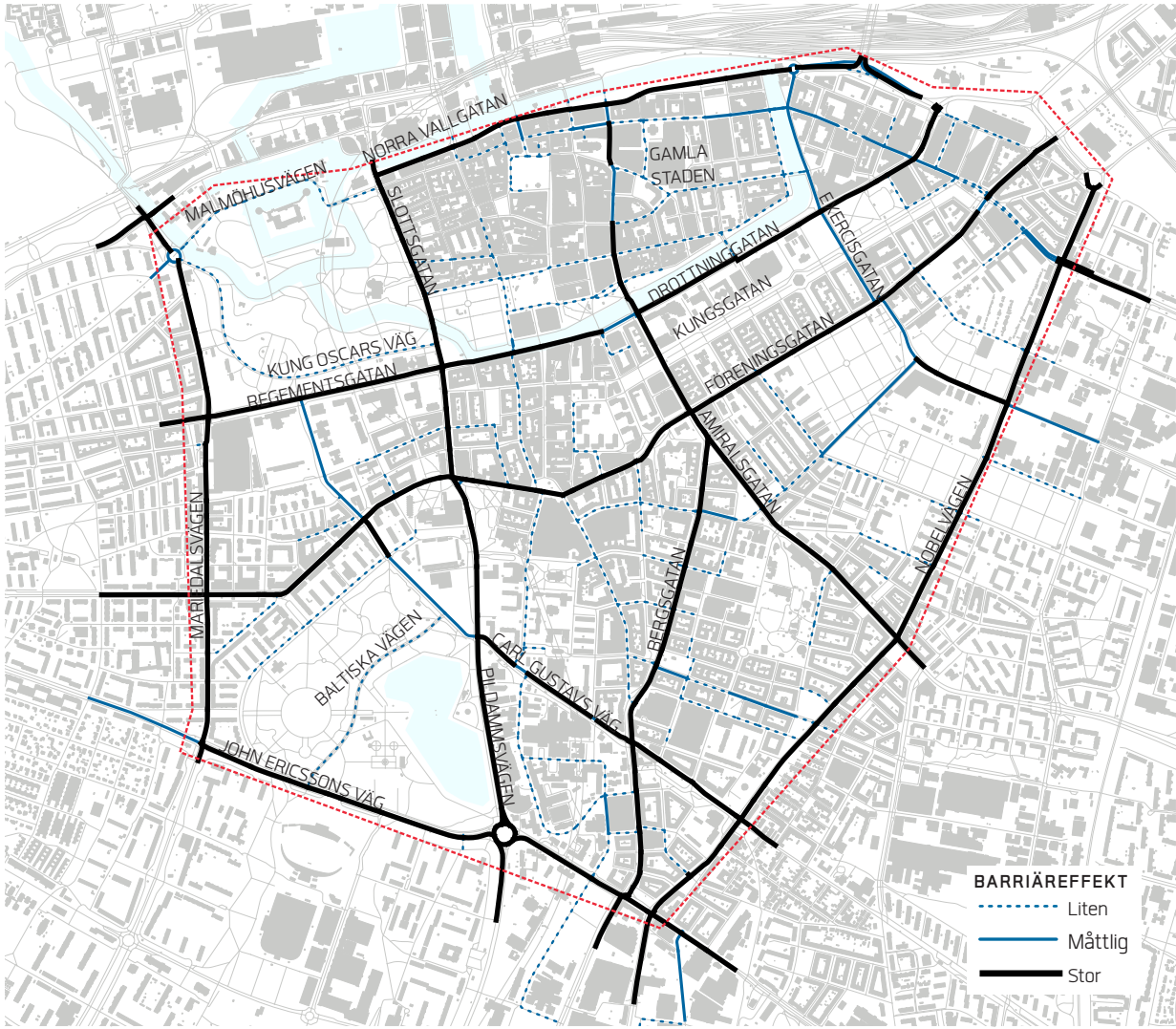
BARRIÄRER MELLAN STORKVARTER

I kartan till höger illustreras barriäreffekter utifrån uppmätta motortrafikflöden och hastigheter, inte trafikanters upplevelse.

Gatunätets struktur med stora huvudgator som begränsar tvärgående rörelser blir här ännu tydligare. Dessa gator är breda och flerfältiga, varför de korrelerar med nätet av höga hastigheter. Kung Oskars väg och Baltiska vägen sticker ut som gator med liten barriäreffekt men höga hastigheter. Sträckningarna genom välbesökta Pildamms- respektive Slottsparken blir riskfyllda, i synnerhet som att förväntningarna på, och därmed vaksamheten för, snabba bilar där är lägre.

Barriärkartans svarta stråk hindrar den fria rörligheten för både barn och unga. I låg- och mellanstadieåldern begränsas barnen ofta av föräldrars krav på att använda vissa passager, medan äldre barn som vågar korsa gatan var som helt enkelt inte kan, alternativt tvingas att vänta länge, till följd av de stora flödena. En stor del av korsningarna på dessa sträckor är trafiksignalerade med långa väntetider. Från yngre tonåren vittnar barnen om att de börjar springa över för att de inte orkar vänta, men att det samtidigt upplevs som otryggt och att bilar ibland tycks öka hastigheten i syfte att skrämmas. Föreningsgatan är ett typiskt skolnära exempel som många springer över, men där till och med gymnasieelever drar sig från att korsa utan övergångsställe.

Redan måttliga barriärer utgör problem, exempelvis Exercisgatan där barnen behöver övergångsställe och tycker att det känns tryggt med trafikljus. Det är först på gator med små barriäreffekter de känner sig helt trygga med att korsa utan den hjälpen.



OLYCKSDATA BRYTER MÖNSTRET

Kartan till höger visar på var inrapporterade trafikolyckor med barn upp till 18 år skett mellan år 2017 och 2022. Koncentrationen följer av naturliga skäl trafikflödena i stor grad. Som synes har de stora gatorna Bergsgatan, Nobelvägen Amiralsgatan och Carl Gustavs väg hög koncentration av olyckor, likaså Kungsgatans cykelstråk och stora korsningar och knutpunkter som Triangeltorget, Södervärn och Värnhemstorget. Föreningsgatan och Drottninggatan i samma storleksordning har däremot mycket få.

De tre vanligaste olyckstyperna, sorterade efter förekomst, är:

- Motorfordon i krock med cyklande barn
- Cyklande barn skadas ensamt
- Motorfordon i krock med gående barn

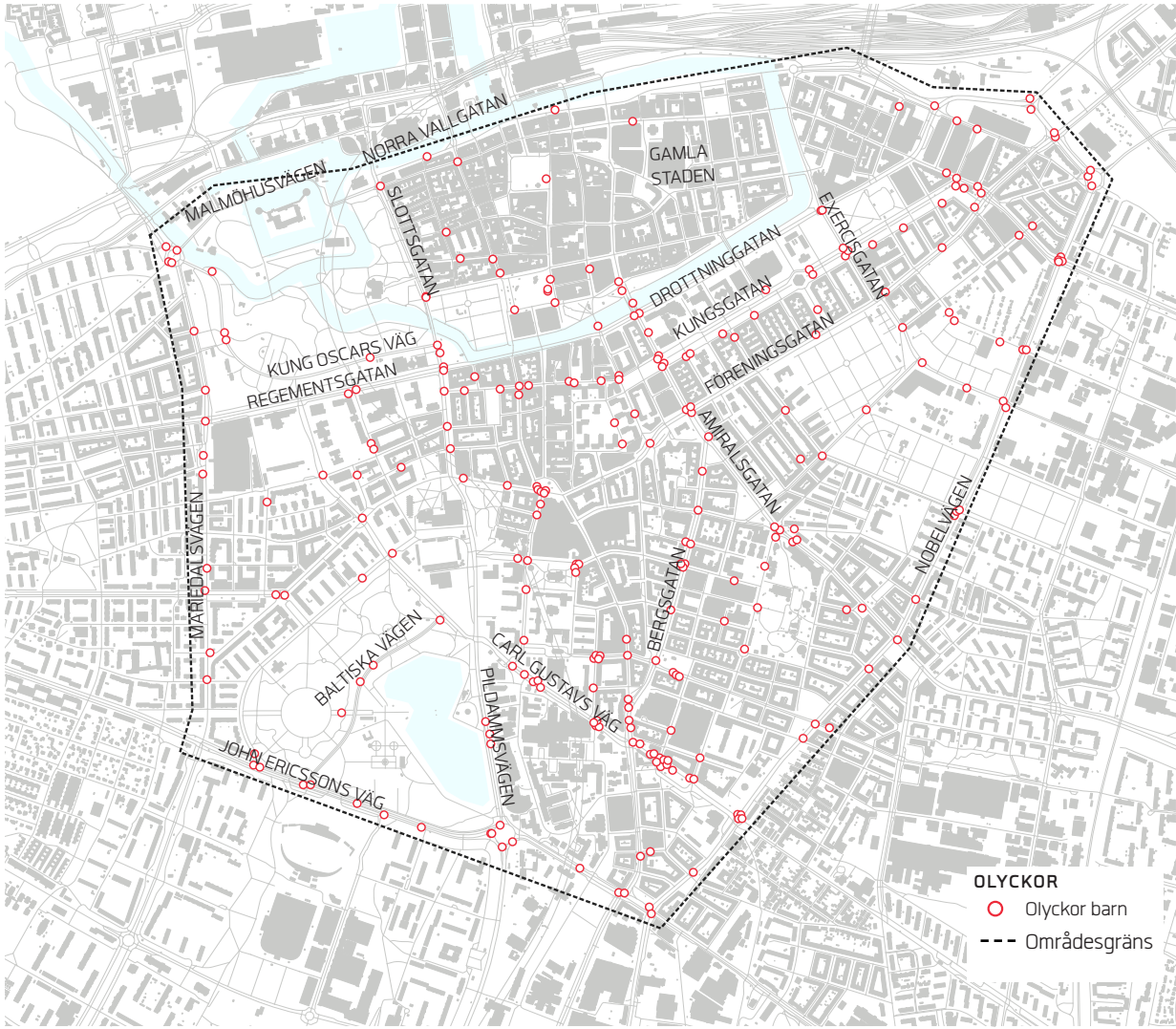
Barn har en högre representation bland inrapporterade trafikolyckor än andelen barn av total befolkning i Centrum, och även fler olyckor per barn. Detta kan delvis bero på att barn från andra stadsdelar rör sig i området.

OLYCKOR OCH BEFOLKNING

Andel barn (0–19 år) av tot befolkning: 6 %

Andel barn bland olyckor: 8 %

Olyckor per barn: 0,022



TRYGGA PLATSER

I resedagboken fick deltagarna möjlighet att markera ut platser som de upplevde som trygga eller otrygga och beskriva varför. Till höger syns kartor på de faktorer som i oftast användes för att beskriva trygga platser oavsett ålder.

VAD KARAKTÄRISERAR TRYGGA PLATSER?

Av de platser som markeras som trygga i centrum har flest placerats i kategorierna gångbanor och cykelbanor. Överensstämmelsen mellan dessa är stor, det vill säga att platserna med bra cykelbanor även har bra gångbanor. Det tyder på att preferenserna för barn och unga är ungefär desamma oavsett om de cyklar eller går. Trygga gång- och cykelbanor i centrum kännetecknas av att de ligger i mer eller mindre bilfria miljöer, såsom gång- och cykelstråket längs med kanalen mot centrum, allén på Kungsgatan och Drottningtorget där det ofta finns mycket andra människor.

”Helst skulle jag vilja att hela Malmö blev bilfritt, men det går ju inte. Det är väldigt utopiskt.”

Kille, 17 år, i Centrum

PLATSER MED BRA GÅNGBANOR

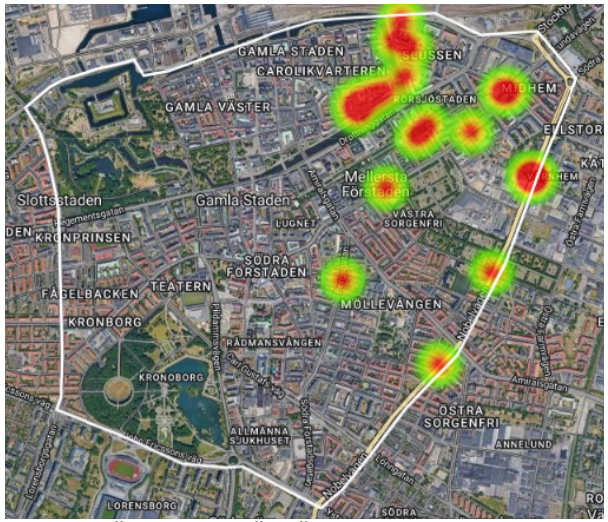
PLATSER MED BRA CYKELBANOR

TRYGG PLATS I TRAFIKEN I CENTRUM
#GÅNGBANA
#CYKELBANA
#CYKLAR KÖR LÅNGSAMT

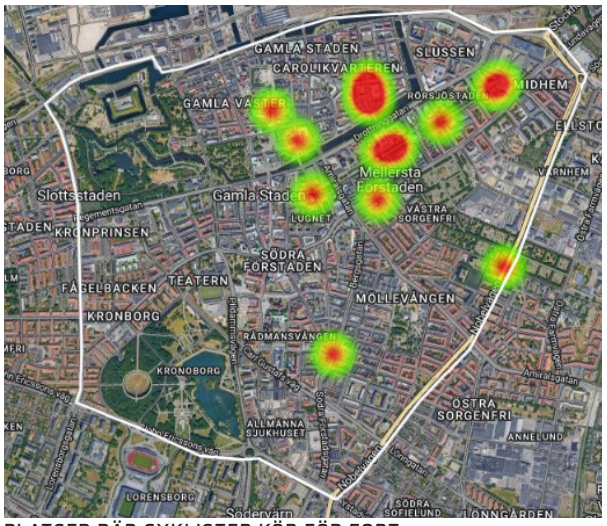
OTRYGGA PLATSER

Som tidigare nämnt är bilister respektive cyklister som kör för fort de två största trafikrelateradade problemen i Centrum. De utpekade problempunkterna är av naturliga skäl främst i korsningar. Det handlar för biltrafiken dels om de stora gatorna Bergsgatan, Föreningsgatan och Hornsgatan, men också om mindre lokalgator. Platserna i fortkörningskategorierna stämmer till viss del överens med punkter där barnen markerat att de inte syns, men därtill finns specifika korsningar med dålig sikt som skapar otrygghet, exempelvis mellan Sorgenfrivägen och Nobelvägen, Torpgatan och Spångatan samt övergångsstället över Föreningsgatan mot Norra Skolgatan. Cyklister upplevs köra fort på de stora pendlingsstråken i Kungsgatans allé och Smedjegatan, och där de inte är att förväntas såsom på gågatorna Södergatan och Malmborgsgatan. Även i detta avseende upplever Österportsskolans elever att trafiken är otrygg i sin närmiljö.

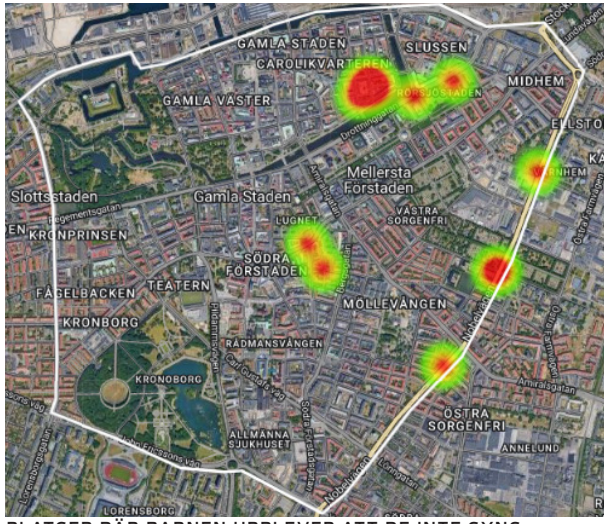
De trånga miljöerna sammanfaller delvis med platser som upplevs befolkas av ”skumma” personer. I den kategorin återfinns Värnhemstorget, Rörsjöparken och Lilla Kvarngatan. Andra orsaker till trängselkänsla är generellt svårnavigerade trafikmiljöer med stora flöden såsom i cykelrondellen på Kungsgatan och på Värnhemstorget. Däremot har inga sträckor markerats som för trånga, utan att döma av undersökningen är gång- och cykelbanorna enligt barnen tillräckligt breda att röra sig längs med.



PLATSER DÄR BILISTER KÖR FÖR FORT



PLATSER DÄR CYKLISTER KÖR FÖR FORT



PLATSER DÄR BARNEN UPPLEVER ATT DE INTE SYNS

PLATSER SOM UPPLEVS TRÅNGA

VAD KARAKTÄRISERAR OTRYGGA PLATSER?

I centrum framstår bilisters höga hastigheter som det största problemet för barn och ungas trafiktrygghet. Det hänger delvis ihop med de många kommentarerna om att man inte syns, då de upplevda höga hastigheterna leder till osäkerhet kring om bilar kommer att stanna eller inte. Även cyklister är roten till en del otrygghet. De är många, kör snabbt och kan vara svåra att passera.

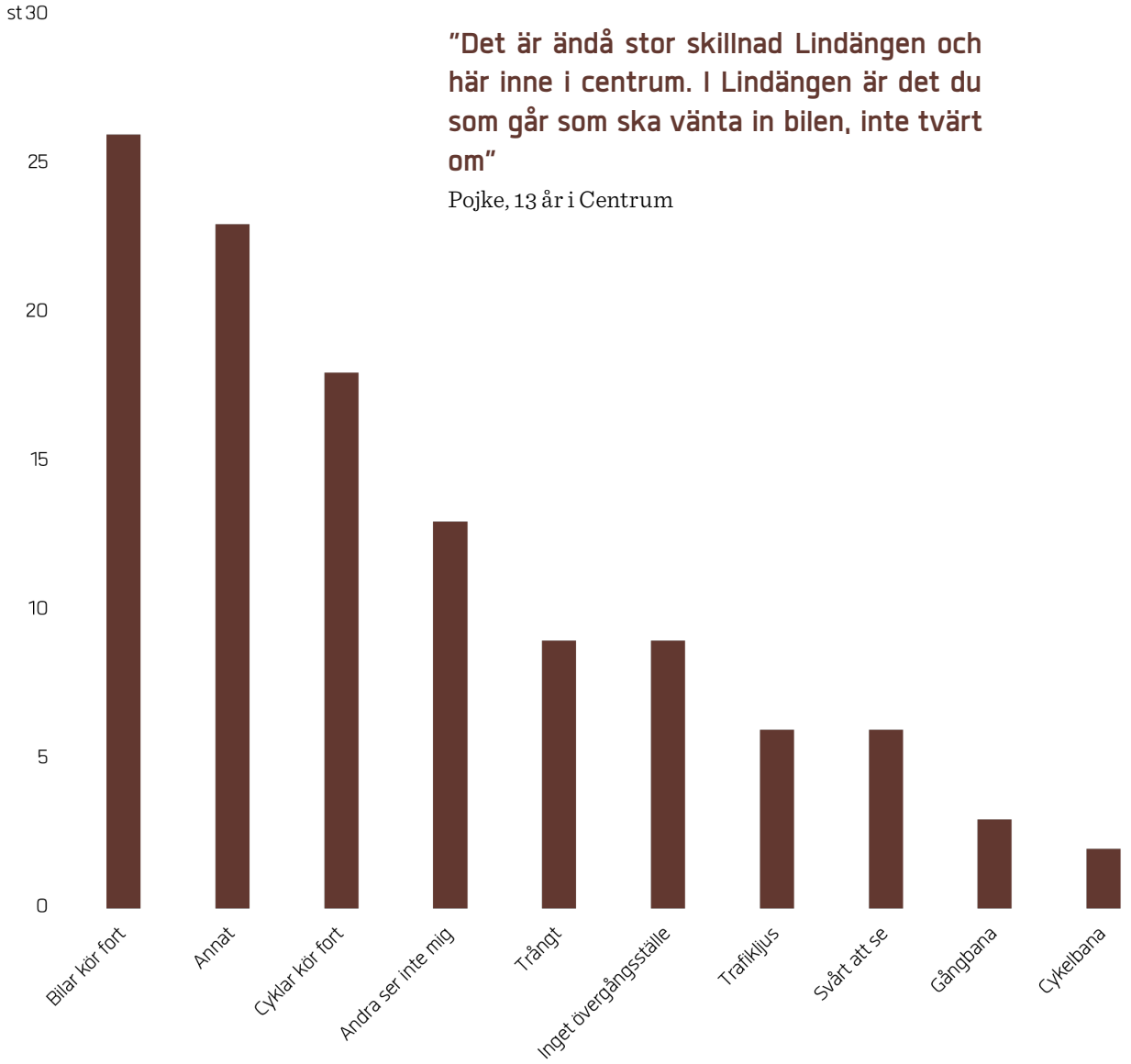
Det finns även utpekade platser där barnen påpekar att de behöver mer hjälp att korsa gatan genom nya övergångsställen eller kompletterande trafikljus.

På kvällen utgör biltrafiken ett utökat hot, då förarnas regelefterlevnad sjunker och beteendet blir mer oberäkneligt och därmed skrämmande.

Vad diagrammet också visar är att barnen hade svårt att hitta en passande kategori för en stor mängd synpunkter som de förknippar med otrygghet i trafiken. I den andra största svarskategorin ”annat” finns en lång rad likartade vittnesmål om skrämmande personer som uppehåller sig i gaturummet.

”Inga bilar stannar åt en och man blir lite rädd. Bilarna kör supersnabbt mot en.”

Tjej, 11 år, i Centrum



”Det är ändå stor skillnad Lindängen och här inne i centrum. I Lindängen är det du som går som ska vänta in bilen, inte tvärt om”

Pojke, 13 år i Centrum

FAKTORER SOM SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN I CENTRUM
Fördelning på kategori bland platser markerade som ”förbättra”

SYNTES

Hur väl otryggheten är förankrad i faktisk trafiksäkerhet varierar. Upplevelsen av att bilförare kör snabbt i östra delarna av Gamla staden tycks inte helt överensstämma med uppmätta hastigheter, och här har heller inte någon olycka inträffat under de senaste sex åren.

Förare på Exercisgatan och Föreningsgatan samt Nobelvägen kör mycket snabbt, men det är nästan bara Nobelvägen som är olycksdrabbad. På Nobelvägen och Bergsgatan förenas höga hastigheter, höga flöden och många olyckor, medan det på Exercis- och Föreningsgatan, som barnen upplever som otrygga i sammanhanget, inte rapporteras in särskilt många olyckor med barn. På Kungsgatan och Amiralsgatan har det däremot skett många olyckor, samtidigt som flera barn beskrivit gatorna som trygga.

Trots att en stor del kommentarer är fokuserade till Gamla stadens östra del är gatorna däromkring rent tekniskt sett inte är de svåraste trafikmässigt, upplever barnen ett behov av stöd i form av trafikljus, hastighetsdämpningar och övergångsställen. Den upplevda hastigheten korrelerar sannolikt med gaturummet på så vis att samma hastighet upplevs som högre i den täta gatumiljön utanför skolan än på en stor och bred huvudgata där trafikrummet ger en förväntan om högre hastigheter.

Otrygga platser till följd av trängsel korrelerar i sin tur med korsningar med höga flöden i flera riktningar. Det gäller exempelvis Värnhemstorget, korsningen mellan Hornsgatan och Frihamnsviadukten samt cykelcirkulationsplatsen på Kaptensgatan. Det sker också många olyckor med barn på Värnhemstorget, som flera också pekat ut som komplicerad.

I Centrum är barn är inblandade i 8 procent av alla inrapporterade olyckor, vilket är den lägsta andelen av de tre områdena. De trygga platserna är bilfria, men besöks- och fotgängartäta, miljöer: torg och grönområden, gågator, små lokalgator och friliggande gång- och cykelstråk.

Kort sagt är korrelationen mellan risk, faktiska olyckor och barns trygghet i Centrum låg, och att endast titta på de två första parametrarna ger inte rätt underlag för vilka åtgärder som ska prioriteras för barns trygghet.

SMAL TROTTOAR

ÖVERGÅNGSSTÄLLE SAKNAS

BILAR KÖR FORT VID SKOLAN DÄR MÅNGA GENAR

FOSIE

BEBYGGELSESTRUKTUR

I Fosie återfinns precis som i Centrum en rad olika byggnadstyper. Skillnaderna är att även boendeformerna varierar, men att näst intill alla bebyggelse är uppförd under samma epok, vilket ger området en arkitektoniskt ensidigt uttryck. Runt om i Fosie samexisterar fristående punkthus på upp till 15 våningar med enplansradhus, villor och trevåningshus. Flerfamiljshusen saknar privata gårdar och gränserna mellan bostäderna är ofta otydliga, öppna gräsytor med ett virrvarr av gångar. I motsats till detta står villaområdena som genom häckar och staket skapat distinkta och svårforcerade linjer mot intilliggande områden.

Gatumiljön präglas av SCAFT-planeringens separeringsprincip med matargator, säckgator och kombinerade gång- och cykelbanor i bilfria grönområden. De senare har rekreation snarare än framkomlighet som fokus, och är tydligt underordnade bilnätet med många vertikalförflyttningar. Många av de funktioner, som i stadsmiljö traditionellt återfinns längs med huvudgator, är lokaliserade till separata centrumbildningar och ersatta av inaktiv förgårdsmark utan entréer mot gatorna.

BEFOLKNINGSDATA FOSIE

Befolkningstäthet: 102 boende/ha

Barntäthet (0–19 år): 27 boende barn/ha

Andel barn (0–19 år) av tot befolkning: 27 %

TRAFIKANALYS

Risken att som fotgängare skadas allvarligt vid en krock ökar exponentiellt med motortrafikens hastighet, vilket blir särskilt relevant då barn har begränsad impulskontroll och förmåga att bedöma avstånd och hastigheter. Kartan till höger redovisar Fosies gators säkerhetsnivå utifrån uppmätta hastigheter. Intervallen är baserade på Trafikverkets (2012b) krockvåldskurvor.

MYCKET HÖGA HASTIGHETER I HELA NÄTET

Som en naturlig följd av den modernistiska planeringsprincipen med framkomliga, mycket breda matargator är de uppmätta hastigheterna över 40 km/h i en övervägande del av huvudgatunätet. En krock mellan barn och bil i dessa hastigheter är livshotande (Trafikverket, 2012b). Den ursprungliga tanken om att gående och cyklister skulle röra sig i tunnlar har frångåtts och vägarna har kompletterats med passager i plan, men utan tillräcklig hastighetsdämpning. Låg korsningstäthet leder till att barn och unga ofta korsar mellan övergångsställen och tunnlar. Cykelbanor leds på några håll rakt ut i de större gatorna och på den västra bron över Inre Ringvägen korsar motorvägens av- och påfarter trottoarerna utan övergångsställen.

Överlag är trafikmiljön mycket storskalig, vilket ställer höga krav på barnens uppmärksamhet och bedömningsförmåga.

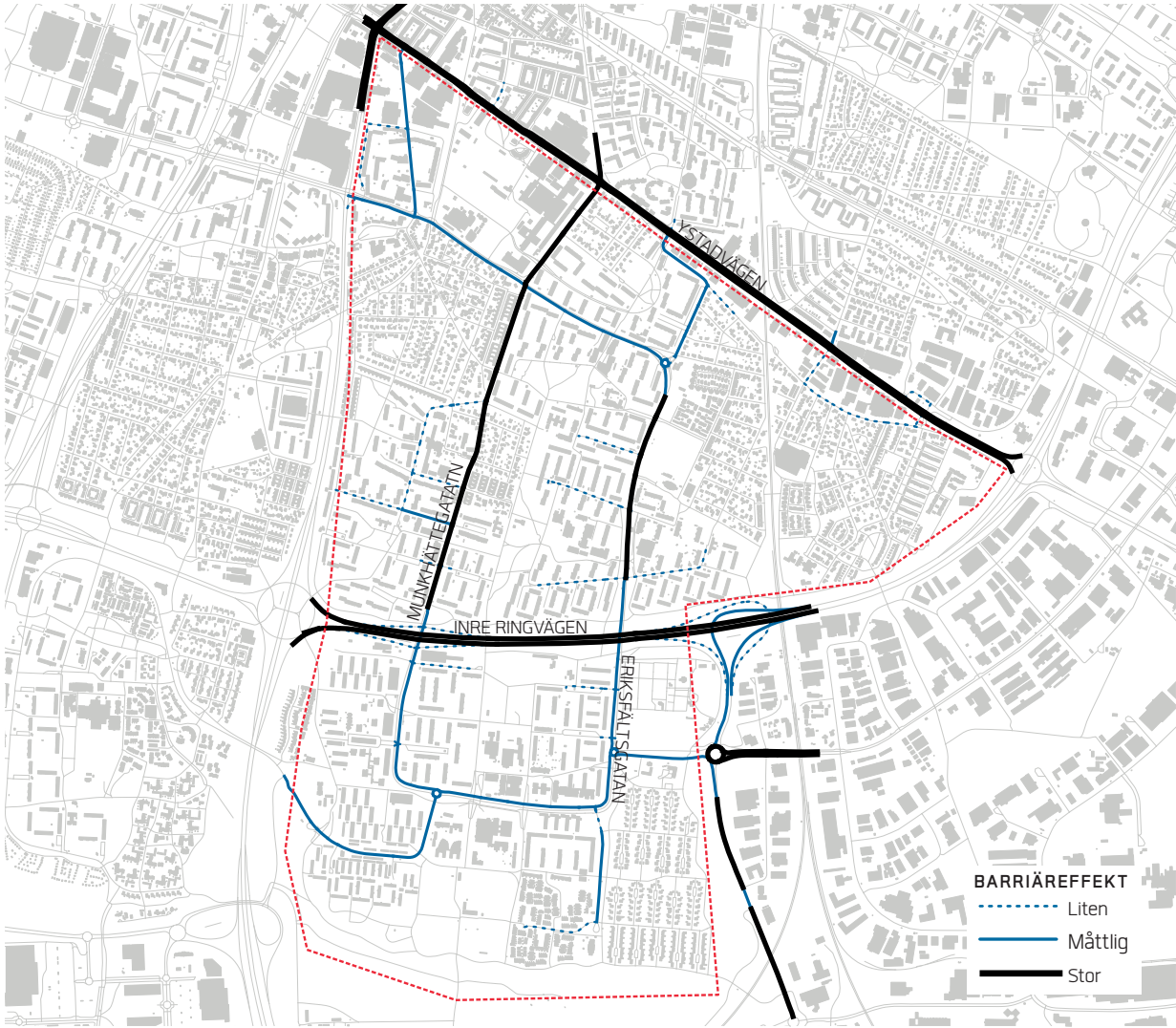
BREDA KÖRBANOR ÖKAR BARRIÄREFFEKTER

I kartan till höger illustreras gatornas barriäreffekt utifrån uppmätta motortrafikflöden, inte trafikanters upplevelse.

De tre kategorierna av gator leder till att kontrasterna vad gäller trafiken är stora i Fosie. Inne i bostadsområdena som utgör en huvudpart av barnens vardagliga livsmiljö är motortrafiken, frånsett mopeder, helt frånvarande. Lokalgatorna som löper i områdenas ytterkanter består av säckgator utan genomfartstrafik för bilar och förmodas ha låga biltrafikflöden. Dessa ansluter i sin tur till matargator, i detta fall Munkhättegatan och Eriksfältsgatan, med höga trafikflöden som i sin tur kopplar an till såväl motorvägen Inre Ringvägen som innerstadens huvudgator via Ystadsvägen i norra Fosie, och via Agnesfrids- och Arievägen även Yttre Ringvägen, det vill säga E20.

I kartans bedömning av barriäreffekt ingår inte körfältsbredderna, och flödesmässigt är det något mindre barriäreffekter i Fosie jämfört med i Centrum. Konsekvensen av den ovan beskrivna gatustrukturen är dock ett omständigt och svåröverblickbart gatunät, där lokalnätet, i synnerhet för gående och cyklande barn, är underlägset huvudgatunätet. Möjligheterna att till fots eller med cykel överbrygga barriärerna motarbetas av den grundläggande utformningen och barriäreffekterna blir i praktiken större än i Centrum.

Det unika med Fosie är att området innanför barriären ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är att betrakta som näst intill helt säkert, och att barnens rörelsefrihet därinom är högre.



OLYCKOR ÄVEN I LOKALGATUNÄTET

Kartan till höger visar på var inrapporterade trafikolyckor med barn upp till 18 år skett mellan år 2017 och 2022. Olyckorna i Fosie är betydligt färre än i Centrum, och därför svårare att dra några generella slutsatser om men de tre vanligaste olyckstyperna är desamma, och sorterade som följer:

- Cyklande barn skadas ensamt
- Motorfordon i krock med gående barn
- Motorfordon i krock med cyklande barn

Två av de tre vanligaste krockarna med barn innefattar motorfordon, och eftersom trafikseparering-en är total sker de i bilnätet, mestadels längs med matargatorna. I Centrum och Västra Hamnen kan olycksgraden på huvudgatorna förklaras av att gång- och cykelflödena är som störst längs med dessa gator, och att det därmed är naturligt att där sker flest olyckor. I Fosie har ett pågående projekt på Munkhättegatan och Eriksfältsgatan visat att mycket få människor rör sig längs med dessa båda matargator, utan att de främst korsas i specifika punkter, och trots det ser fördelningen ut som den gör. Olyckor på de bilfria gång- och cykelstråken representeras sannolikt i hög grad olyckorna med barn som cyklar och ramlar ensamma.

Värt att nämna är att Fosie också har en högre andel barn (27 procent) i sin befolkning än i Västra Hamnen (19 procent) och Centrum (6 procent). Antal olyckor per barn blir därför lägre än i både Centrum och Västra hamnen.

TRYGGA PLATSER

De få inkomna platsspecifika kommentarerna gör det svårt att dra några slutsatser kring vad som ligger bakom Fosies trygga platser, men Hermodsdalsskolans gård markerades som trygg tack vare att den ofta är befolkad av skötsamma vuxna. Just närvaron av andra människor visar sig kunna ha både positiv och direkt motsatt effekt, beroende på hur personerna upplevs. Skolgården kan av samma anledning vara otrygg, utifall att de närvarande vuxna beter sig annorlunda (exempelvis ”röker” eller ”bråkar”).

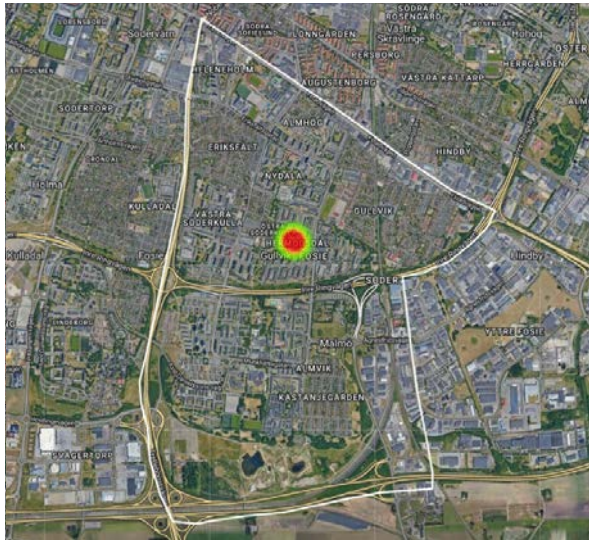
De trygga gång- och cykelbanorna ingår i det trafikseparerade nätet.

VAD KARAKTÄRISERAR TRYGGA PLATSER?

Mycket människor, följt av gång- och cykelbanor, är de mest använda kategorierna för trygga och bra platser. De otrygga platserna kategoriseras som trånga (till följd av skjutsande föräldrar eller stora cykelflöden), dåligt belysta och befolkade av skrämmande människor.

"I Hyllie finns det jättemycket gator. Det finns inte så många gator i Lindängen."

Kille, 6 år i Fosie



PLATSER MED MYCKET FOLK

PLATSER MED BRA GÅNGBANOR

”Skolgården känns trygg, där finns det oftast vuxna. Förut var det många vuxna som rökte och sånt på skolgården, men det har blivit bättre. Nu är det fler barn där och till och med min lillebror får vara där och spela fotboll själv.”

Flicka, 13 år i Fosie

TRYGG PLATS I TRAFIKEN I FOSIE
#GÅNGBANA
#CYKELBANA
#CYKLAR KÖR LÅNGSAMT

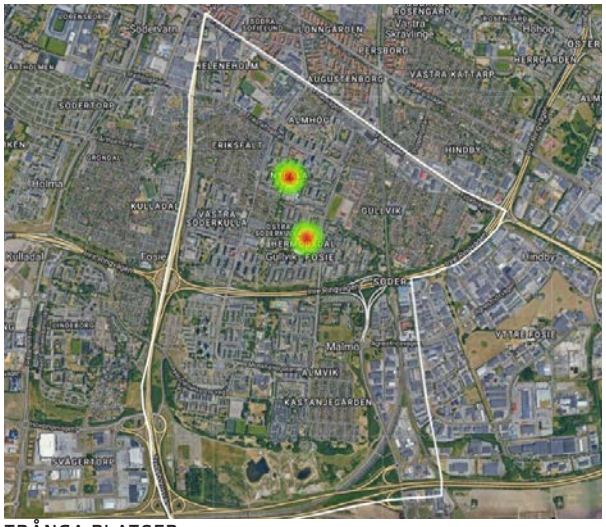
OTRYGGA PLATSER

Trängsel, ojämnt underlag och dålig belysning är kategorier som använts för att beskriva Fosies otrygga platser. Trängsel uppstår exempelvis vid skolan när föräldrar skjutsar sina barn i bil.

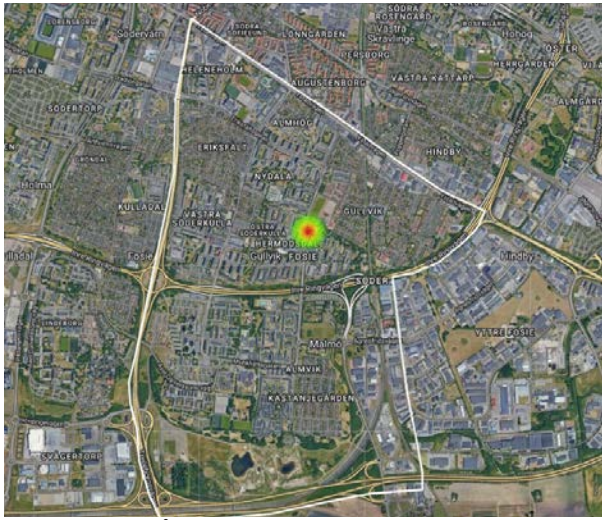
Barnens inställning till de friliggande gång- och cykelnätet tycks något ambivalent. Samtidigt som dessa platser är markerade just för de kvalitativa gång- och cykelbanorna, kan de kännas otrygga när barnen rör sig där ensamma, eller för att de är gruslagda och har hål i sig.

VAD KARAKTÄRISERAR OTRYGGA PLATSER?

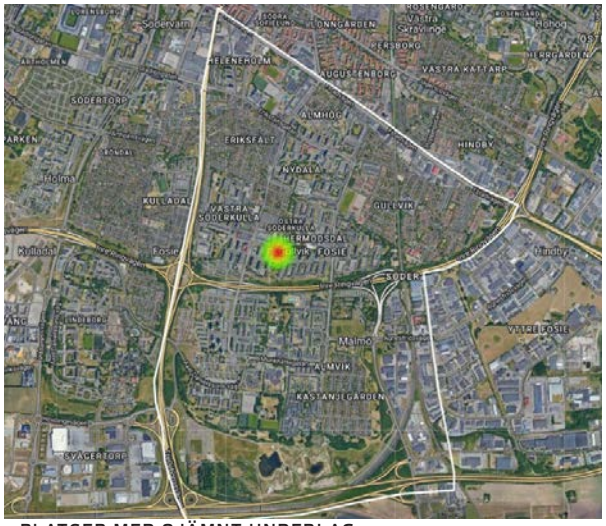
De platsspecifika kommentarerna är tyvärr betydligt färre i Fosie än i övriga två stadsdelar. Anmärkningsvärt nog är det däremot den enda stadsdel som har fler markeringar med trygga än otrygga platser, vilket skulle kunna vara en indikation på att barnen i området är relativt sett mer trafiktrygga än i Centrum och Västra Hamnen.



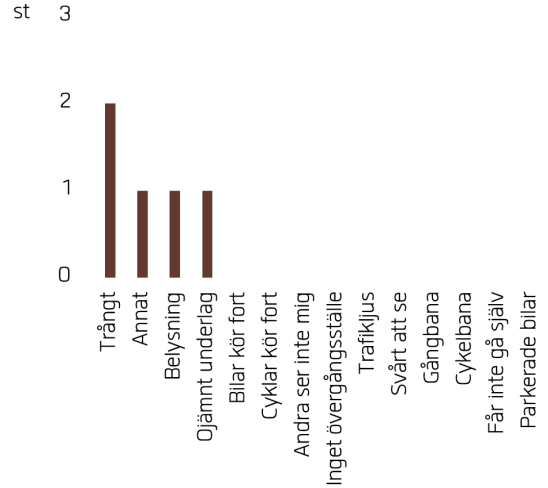
TRÅNGA PLATSER



PLATSER MED DÅLIG BELYSNING



PLATSER MED OJÄMNT UNDERLAG



FAKTORER SOM SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN I FOSIE
Fördelning på kategori bland platser markerade som "förbättra"

SYNTES

Även om antalet kartmarkeringar var få, är det också intressant att titta på vad barnen *inte* har sagt. Förvånansvärt nog är de trafikrelaterade kommentarerna generellt få. I både Centrum och Västra Hamnen härrör en mycket stor del av kommentarerna från trafiken, både de bra och dåliga. I Fosie tycks varken bil- eller cykeltrafiken vara det som barnen i första hand förknippar med otrygghet.

Att cyklister inte utgör något större problem kan sannolikt förklaras av att cykelflödena är förhållandevis små. Andelen cykelresor är endast 17 procent, att jämföra med 30 i både Centrum och Västra Hamnen (Region Skåne, 2018). Att inte en enda synpunkt handlade om varken Munkhättegatan eller Eriksfältsgatan som korsar genom hela Fosie är däremot mer uppseendeväckande, och gator med mindre flöden och lägre hastigheter i både centrum och Västra Hamnen har genererat flertalet synpunkter. I ett parallellt projekt genomförs en dialog kring dessa två gator och farlig trafik är den i särklass största synpunkten från allmänheten, förutom i åldersgruppen under 18 år.

Möjliga anledningar till detta är att trafikseparerингsprincipen följs som det är tänkt, och att barnen inte störs av att använda de gång- och cykeltunnlar som erbjuds, medan vuxna kräver genare kopplingar. Det motbevisas dock av högstadieelevers vittnesmål om att de tar sig över även trafikerade gator varhelst de behöver. En annan är att barnen helt enkelt inte kommer i kontakt med matargatorna utan håller sig till sitt och grannområdenas gränser, som till övervägande del är bilfria. En tredje förklaring skulle kunna vara att den mycket tydliga strukturen som SCAFT-planeringen byggde på fungerar bra för barn och unga. Från genomgången ovan framgår att tydlighet och förutsägbarhet är efterfrågade egenskaper i trafiktrygga miljöer, och är det något som den ingenjörskonst som utgör modernismens trafikplanering lyckades med så är det just det.

Olycksstatistiken adderar ytterligare ett intressant lager till trafiktrygghetsanalysen. Att barnen inte upplever trafiken som otrygg visar sig inte heller ha någon självklar förklaring i statistiken – andelen inrapporterade olyckor som involverar barn av totalen är den högsta av de tre områdena (15 procent), och två av de tre vanligaste typerna innebär att ett barn körs på av ett motorfordon. Fosie har dock den högsta andelen barn jämfört med de tre staddelarna (27 procent), men i en miljö som är säker för barn bör en ökad andel inte avspegla sig i olycksstatistiken.

SAKNAT ÖVERGÅNGSSTÄLLE

MÅNGA UNGA GENAR MELLAN CENTRUM OCH POP EYE

BILARNA STANNAR TVÄRT VID ÖVERGÅNGSSTÄLLENA

VÄSTRA HAMNEN

BEBYGGELSESTRUKTUR

Exploateringen av Västra Hamnen påbörjades på 00-talet. Det gör att hela området i likhet med Fosie följer ett och samma planeringsideal. Mycket har dock hänt på de decennier som skiljer bebyggelsen åt. Dåtidens likartade byggnadsuttryck har ersatts av mycket variationsrik arkitektur där varje hus har sin egen stil. Kvartersstrukturen är tillbaka och husen står i direkt anslutning till gatan, många med lokaler i bottenvåningarna. Gatorna blir följaktligen analogt med centrum ett sammanlänkat nät av långa stråk. Storleken varierar från huvudgator med busstrafik i eget körfält runt storkvarteren, ner till smala, lokala gågator.

Bo01 längs den västra kustsidan sticker ut som ett experiment- och utställningsområde. Här är många av husen lägre och skalan mindre. Bilframkomligheten är mycket begränsad och gator med ett gemensamt golv vindlar sig fram mellan bostäderna.

Västra Hamnen är fortfarande under utbyggnad och området präglas av de pågående entreprenaderna. Kranar dyker ständigt upp i blickfånget och avspärrningar och byggarbeten förhindrar och leder om trafiken.

BEFOLKNINGSDATA VÄSTRA HAMNEN

Befolkningstäthet: 74 boende/ha

Barntäthet (0–19 år): 15 boende barn/ha

Andel barn (0–19 år) av tot befolkning: 19 %

TRAFIKANALYS

Risken att som fotgängare skadas allvarligt vid en krock ökar exponentiellt med motortrafikens hastighet, vilket blir särskilt relevant då barn har begränsad impulskontroll och förmåga att bedöma avstånd och hastigheter. Kartan till höger redovisar Västra Hamnens gators säkerhetsnivå utifrån uppmätta hastigheter. Intervallen är baserade på Trafikverkets (2012b) krockvåldskurvor.

HÖGA HASTIGHETSGRÄNSER HÅLLS

Västra Hamnens gatustruktur har som sagt många likheter med Centrums där breda huvudgator omgärdar storkvarteren med mindre lokalgator innanför. Följaktligen har hastighetskartan samma fördelning, även om området är mindre. Den modernare planeringen med breda gång- och cykelbanor längs med huvudstråken, täta passager och många farthinder ger effekt och hastigheterna är överlag lägre än i Centrum, men utan att nå acceptabla nivåer ur ett barnperspektiv. De långa och raka gatornas siktförhållanden uppmanar till hög fart, och skapar en ständig konflikt mellan kollektivtrafikens framkomlighet och gående och cyklisters säkerhet.

På lokalgatorna har däremot smala gaturum, farthinder och uppbrutna siktlinjer åstadkommit lägre hastigheter. Ett fåtal gator har dokumenterade hastigheterna under 20 km/h, men mätningar på många av de minsta gatorna saknas.

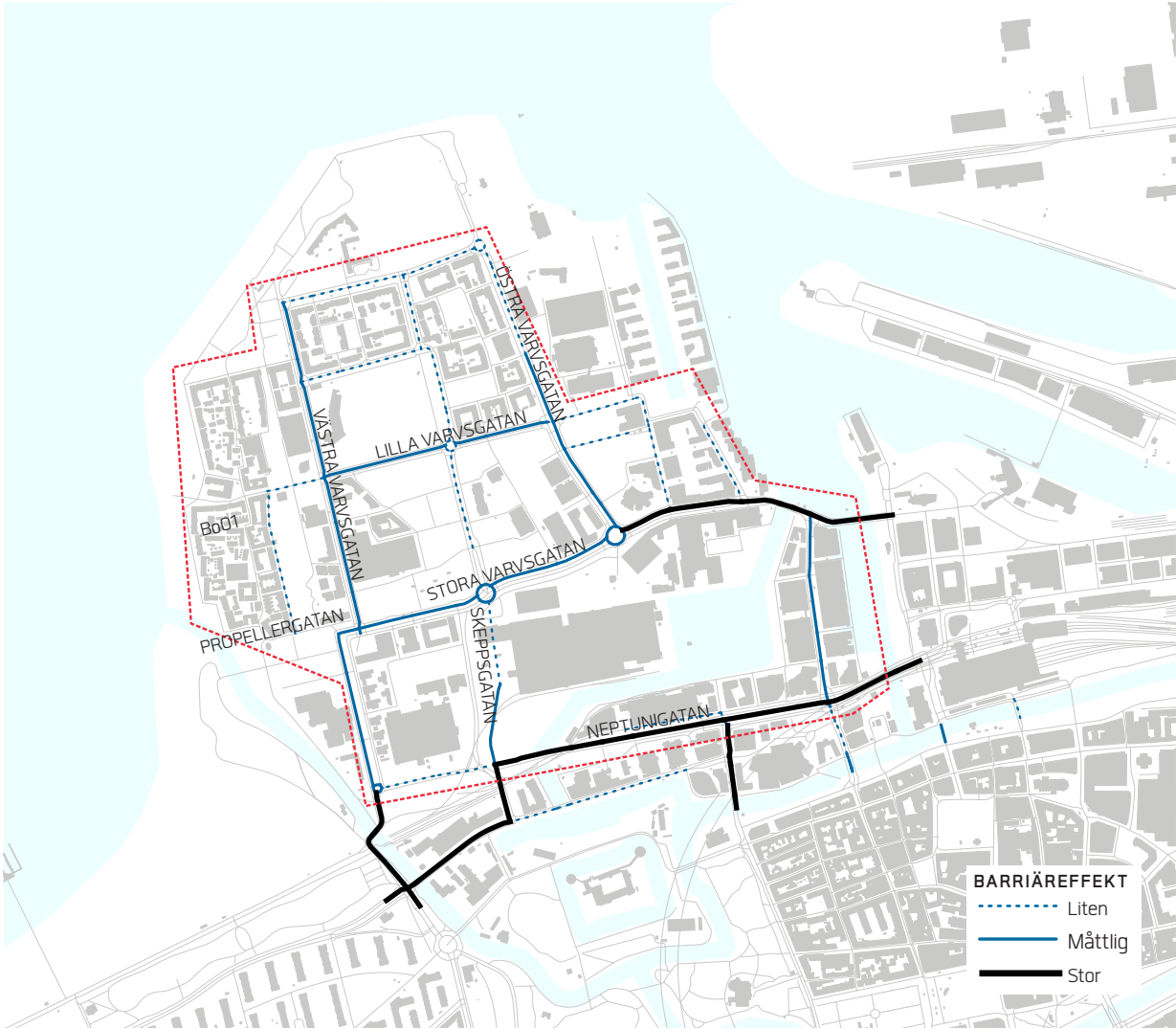
Trafiksäkerhetsfokuset till trots är merparten av huvudgatorna reglerade 40 km/h. Överträdelser sker i huvudsak på Lilla och Östra Varvsgatan samt Neptunigatan. Den skapar en trafiksäkerhetsbarriär för barn som ska ta sig ut ur området på egen hand.

STÖRST BARRIÄRER MOT ÖVRIGA MALMÖ

I kartan till höger illustreras gatornas barriäreffekt utifrån uppmätta motortrafikflöden, inte trafikanters upplevelse.

Västra Hamnens läge som slutpunkt gör att barriärerna inom området är relativt få i förhållande till Centrum och Fosie. Eftersom området till största del är omgärdat av vatten är transport till och från området hänvisad till ett fåtal länkar, och de fysiska kopplingarna med övriga Malmö är rent fysiskt begränsade. Denna geografiska segregationen späds dessutom på av höga motortrafikflöden. Neptunigatan och Stora Varvsgatan är Västra Hamnens största barriärer men påverkar endast de barn och unga som har bostad, skola eller fritidsaktiviteter lokaliserade i andra delar av staden.

Precis som i Centrum visar det sig dock att även barriärer klassade som måttliga hindrar barns fria rörlighet och blir svåra att passera, även på övergångsställen. Dessa gator ligger tätare än i Centrum (mellan 400 och 600 meter) och begränsar således barnen ytmässigt än mer. Förskolelärarna passerar exempelvis aldrig en sådan gata utan ett övergångsställe. Det visar på hur omfattande behovet av utmarkerade passager är för barns framkomlighet, även i ett så pass modernt och trafikmässigt hållbarhetsfokuserat område som Västra Hamnen.



FÄRRE BARN KROCKAR MED MOTORFORDON

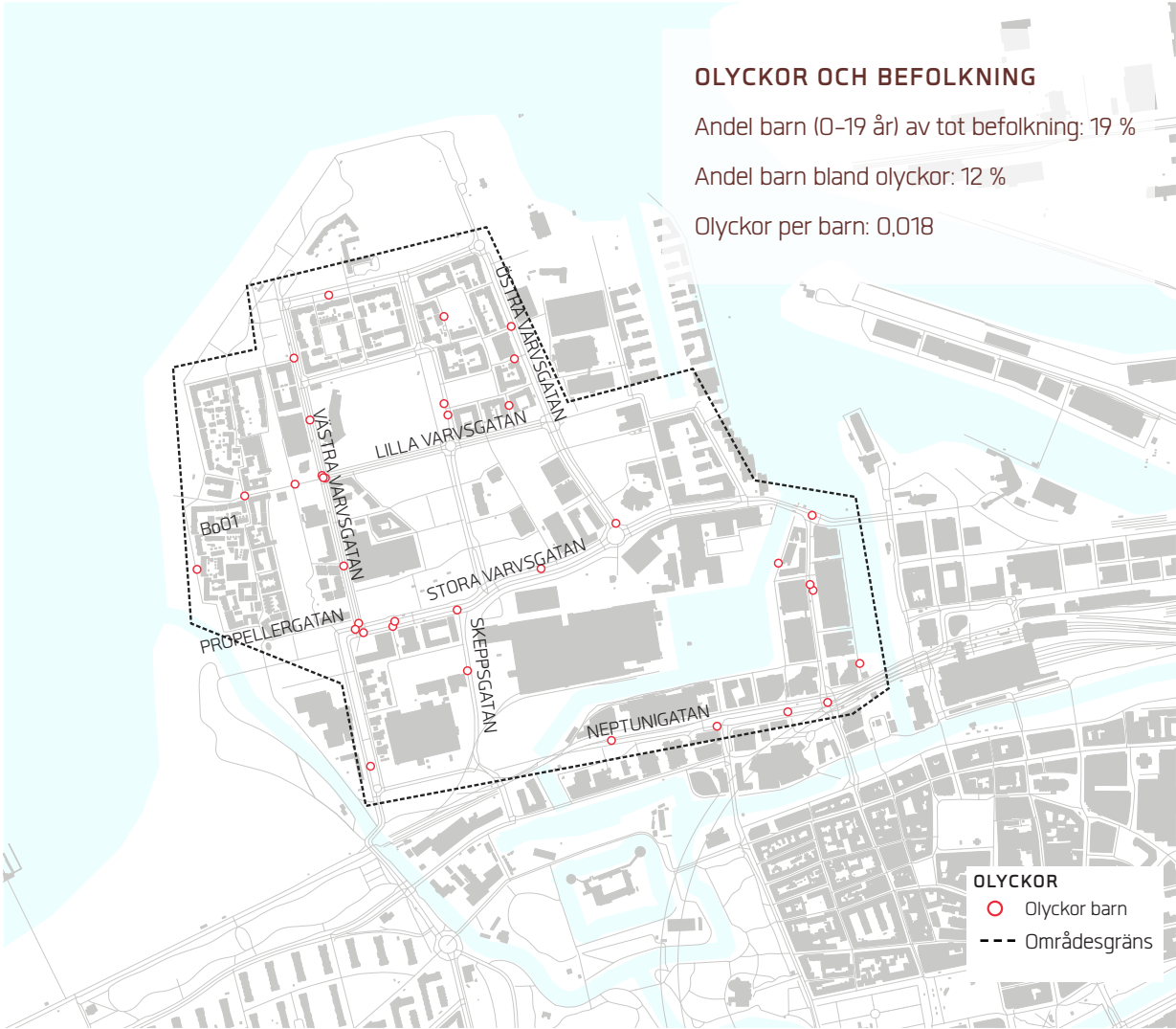
Kartan till höger visar på var inrapporterade trafikolyckor med barn upp till 18 år skett mellan år 2017 och 2022. Dessa olyckorna utgör 12 procent av det totala antalet i området. Till skillnad från i Centrum och Fosie, involverar endast en av de tre vanligaste trafikincidenterna en krock mellan ett barn och ett motorfordon. Övriga två olyckstyper handlar om singelolyckor med barn på cykel eller till fots.

I Västra Hamnen syns inte heller någon överrepresenation av barn i vissa olyckstyper, utan de tre vanligaste fallen är samma för barn som för hela populationen.

Det finns få kluster av olyckor utan de är utspridda, främst längs med huvudgatunätet. Det i kombination med många singelolyckor gör att det inte går att peka ut specifikt farliga sträckor eller punkter för barn. Koncentrationen kring huvudstråken kan ha att göra med att det är där flest rör sig, men också att utrymmet är mindre och komplexiteten större, vilket gör att risken för att barn tappar koncentrationen och ramlar ökar.

De tre vanligaste olyckstyperna är:

- Motorfordon i krock med cyklande barn
- Gående barn skadas ensamt
- Cyklande barn skadas ensamt



TRYGGA PLATSER

Det som i Västra Hamnen ger upphov till trygghet är övergångsställen och gångbanor där bilarna är få eller håller låga hastigheter. Det gäller framför allt i och kring Bo01.

”I övrigt tycker jag att Västra Hamnen är ett väldigt säkert område inom trafik och att det som Malmö kommun gjort inom trafiken här har gjort att man känner sig tryggare i vardagen.”

Tjej, 13 år, i Västra Hamnen

PLATSER MED BRA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

PLATSER MED BRA GÅNGBANOR

OTRYGGA PLATSER

Problemen med otrygghet kopplad till bilförares hastigheter är utspridda över hela Västra Hamnen. Kommentarerna förekommer även i Bo01, även om de där vägs upp av att lika många upplever biltrafiken som trygg. I princip samtliga huvudgator (Riggaregatan, Flaggskeppsgatan samt Västra, Lilla och Stora Varvsgatan) har kommentarer om att bilar kör fort, medan lokalgatorna tycks fungera väl i det avseendet.

Det finns flertalet korsningar där barnen upplever att de inte syns, vilket skapar otrygghet när de ska passera övergångsställen. Det gäller exempelvis korsningen Lilla och Västra Varvsgatan samt Neptunigatan och Skeppsgatan. Dessa båda återkommer även i kommentarer om att cyklister kör för fort, och den förstnämnda pekas generellt ut av många som en otrygg korsning. Även cirkulationsplatsen mellan Einar Hansens Esplanad och Lilla Varvsgatan har flertalet kommentarer, där ett pågående byggprojekt spär på otryggheten i trafiken.

En annan orsak till otrygghet bland barnen är trängsel. I korsningen mellan Västra Varvsgatan och Propellergatan är det svårt att ta sig fram på cykel, Bo01:s smala gaturum gör också att trängsel uppstår på grund av att många olika fordonstyper ska samsas på liten yta.

PLATSER DÄR BILISTER KÖR FÖR FORT

PLATSER DÄR BARNEN UPPLEVER ATT DE INTE SYNS

PLATSER SOM UPPLEVS TRÅNGA

PLATSER DÄR CYKLISTER KÖR FÖR FORT

VAD KARAKTÄRISERAR OTRYGGA PLATSER?

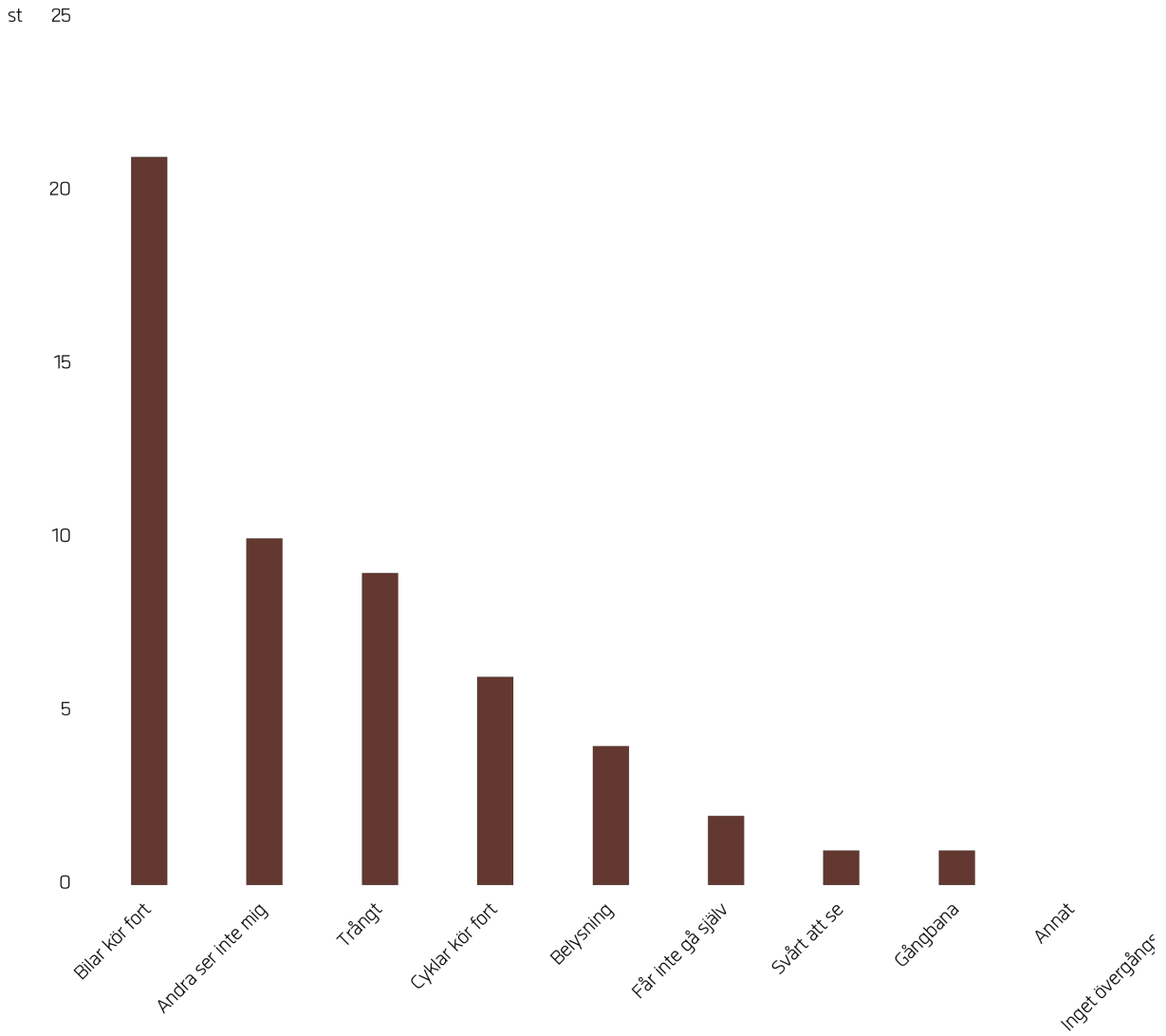
Av diagrammet framgår att bilförare som håller höga hastigheter är den överlägset största orsaken till otrygghet i Västra Hamnen. Även det andra mest kommenterade problemet, att barnen upplever att de inte syns, hör i många fall samman med biltrafiken på så vis att de är osäkra på om bilar kommer att stanna för dem eller inte. De platserna som är bra är följaktligen övergångsställen där bilar kör långsamt och stannar, och motortrafikbegränsade gångstråk.

En mycket intressant notering är att inte en enda kommentar är kategoriserad som ”annat” eller ”mycket människor”, vilket i både Centrum och Fosie har handlat om otrygghet kopplat till mänsklig från- respektive närvaro. Den typen av trygghetsproblematik tycks vara näst intill icke-existerande i Västra Hamnen, utan här är det just trafiken som ligger bakom barnens oro.

Den fina maskvidden med passagemöjligheter i varje korsningspunkt tycks också ge effekt, då inte en enda kommentar om att övergångsställe saknas har lämnats, till skillnad från i centrala Malmö där man arbetar mer reaktivt och adderar övergångsställen allt eftersom när den modernistiska planeringen ska göra gator mer gång- och cykelvänliga.

”Jag blev påkörd av cyklisterna. Det är svårt att korsa från gångbanan över till övergångsstället.”

Tjej 9 år, i Västra Hamnen



FAKTORER SOM SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN I VÄSTRA HAMNEN
Fördelning på kategori bland platser markerade som ”förbättra”

OTRYGG PLATS i TRAFIKEN I VÄSTRA HAMNEN
TRÅNGT

SYNTES

I dialogen pekas en rad platser ut som problematiska till följd av snabba bilar och cyklar. På de stora gatorna håller sig förare mestadels inom skyltad hastighetsgräns, vilket visar på att regleringen 40 km/h är problematisk ur barnens trygghetsperspektiv. Neptunigatan och Östra Varvsgatan som har högst uppmätta hastigheter har däremot näst intill inga kommentarer.

Sammantaget ligger samtliga utpekade trygga platser i väster, och bilden som framkommer är att Bo01 är ett ur trafikperspektiv uppskattat område bland barnen, medan utpekade otrygga platser har sin tyngdpunkt i Västra Hamnens mitt. Trots att infrastrukturen i hela området har mycket god standard med dagens gatumått mätt, är det alltså många punkter som upplevs vara otrygga.

Flaggskeppsgatan är en rak gata som är reglerad med 40 km/h, men som försetts med hastighetsdämpning i omgångar, sannolikt till följd av klagomål. Gatan manifesterar vad som verkar vara en återkommande tredimensionell konflikt där hastighetsregleringen säger en sak, barnens (och kanske föräldrarnas) upplevda trygghet en annan och den faktiska hastigheten en tredje.

En parallell konflikt kommer av att den utformning som bidrar till låga hastigheter och trygghet, det vill säga smala, trånga gator, samtidigt ger upphov till trängsel och otrygghet till följd av att bilar, cyklar och elsparkcyklar kommer nära fotgängarna.

Då olycksstatistiken studeras framkommer viss diskrepans mellan trafiksäkerhet och trafiktrygghet. I korsningen Lilla och Västra Varvsgatan som markerats ut i dialogen som otrygg, har också en del olyckor rapporterats. Det samma gäller Västra Varvsgatan och Propellergatan, medan fortsättningen på Lilla Varvsgatan österut som har en rad markeringar som otrygg, inte har varit föremål för en enda olycka sedan 2017.

Rädslan grundar sig i många fall i gående barns upplevelser, medan statistiken visar att det är barn på cykel som är inblandade i krockar. Motorfordonsolyckor med gående barn är avsevärt färre än i Centrum och Fosie, och det ligger nära till hands att anta de trafiksäkerhetsåtgärder som byggts in i gatumiljön gett effekt. Totalt sett har barn varit inblandade i 12 procent av de inrapporterade olyckorna, vilket är mittemellan de båda andra områdena, dock med den viktiga distinktionen att endast en av de tre vanligaste olyckstyperna innefattar en krock, och övriga två består av att barnen själva ramlar när de cyklar eller går.

Den totala upplevda tryggheten är i samma storleksordning som i Centrum och Fosie och andelen som uppger att föräldrarna hindrar dem från att röra sig på egen hand, till följd av trafiken, är också lägst i Västra Hamnen, utan att kunna förklaras av en snedfördelning i svarande åldersgrupper.

UPPSKATTAT BILFRITT OMRÅDE

LILLA VARVSGATAN – ”HÄR FÅR VI INTE LEKA ELLER PASSERA”

AVSLUTNING

SLUTSATSER

VAD SKAPAR TRAFIKTRYGGHET?

VANA SKAPAR TRAFIKTRYGGHET

En återkommande trygghetsskapande faktor i samtliga årskursers är vana. I bekanta miljöer där barnen känner sig hemma, där de har gått mycket själva och tillsammans med vuxna tränat på att bedöma och hantera trafiken, kan barnen känna sig trygga oberoende av fysiska faktorer.

BIL- OCH CYKELBEGRÄNSADE YTOR OCH LUGNA LOKALGATOR UPPLEVS TRYGGARE

Rumsliga faktorer som är sammankopplade med trafiktrygghet är mer eller mindre bil- och cykelbegränsade ytor och lugna lokalgator, som minskar oron för andra trafikanter och som ger de yngsta barnen möjlighet att tänka på annat, slippa hålla vuxna i handen och att leka.

FÖRUTSÄGBARHET OCH TYDLIGA SIKTLINJER GER TRYGGARE TRAFIKERADE MILJÖER

I mer trafikerade miljöer är det viktigt med förutsägbarhet vad gäller såväl hur olika trafikslag ska bete sig som befinna sig. Fysiska utformningar som underlättar detta är tydligt separerade ytor, trafikljus och farthinder, vilka gör att barnen vet att bilarna kommer att behöva sakta in. Tryggheten i förutsägbara beteenden kommer även av att de kan se och synas, eftersom det avgör i synnerhet biltrafikanters beteende vid övergångsställen.

VAD SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN?

HÖG HASTIGHET STÖRST BIDRAGANDE FAKTOR TILL OTRYGGHET I TRAFIKEN

Föga förvånande är de trafikmiljöer och -situationer som skapar störst otrygghet bland barnen motsatser till de just nämnda. Bilförare som upplevs köra fort är en starkt bidragande orsak till oro, vilket är fullt legitimt eftersom de också utgör den största faran. Obehag uppstår i synnerhet när barnen står beredda att korsa en gata, och snabba bilförare är otydliga med om de först och främst har sett barnen, och därefter har för avsikt att stanna eller inte. På kvällarna upplevs regelefterlevnaden och förutsägbarheten i motortrafikanternas agerande sjunka, och för de äldre barn som vistas ute då upplevs bilförare utgöra ett större hot än dagtid.

KÄNSLAN AV ATT INTE SE ELLER BLIR SEDD

Eftersom barnen upplever synligheten som viktig för tryggheten, gör bristfällig belysning att de känner större osäkerhet. Under vinterhalvåret när det är mörkt en stor del av dagen blir det här en trafiktrygghetsfråga även för yngre barn på väg till och från skolan. Gatubelysning omfattar således en större grupp än kvällsaktiva unga och vuxna som normalt är i fokus för dessa frågor.

FRÅNVARON AV VUXNA ATT VÄNDA SIG TILL

Utanför trafikdomänen dyker sociala aspekter återkommande upp som otrygghetsskapande inslag i gatumiljön. Det handlar såväl om närvaron som frånvaron av andra människor, beroende på vilken tolkning barnen gör av deras uppträdande. Otrygga platser är sådana där människor som de bedömer som skumma uppehåller sig, medan trygga många gånger avgörs av att det finns verksamheter och vuxna i närområdet att vända sig till.

KONSEKVENSER FÖR RÖRELSEFRIHET

NÄRHETEN TILL SKOLAN AVGÖRANDE

Var barnen bor kontra var de går i skola är en avgörande faktor för deras rörelsefrihet. Den tidigare nämnda upparbetade bekantskapen med sitt närområdes trafik medför att både barn och föräldrar kan känna sig mer trygga med att barnen rör sig självständigt däri. Om skolan däremot ligger långt ifrån barnens vardagsmiljö har barnen ingen vana eller erfarenhet vilket, utöver att resvägen är lång, försämrar förutsättningarna för barnens fria rörlighet.

RÖRELSEFRIHETEN ÖKAR MED ÅLDERN

Barn på låg- och mellanstadiet som rör sig på egen hand på större gator till följd av utformningen är begränsade i sin rörelsefrihet. Ofta tillåts de inte korsa gator utan övergångsställen, vilket leder till att de tvingas ta omvägar för att nå sina målpunkter.

Från ungefär tretton års ålder är otrygghet i trafiken av marginell betydelse. Barnen upplever att de har tillräcklig koll och kunskap om trafiken för att kan röra sig det passar dem själva, utan att vara låsta till utformningen.

Den sociala tryggheten har en minst lika stor inverkan på rörelsefriheten som trafiken vad gäller när de unga väljer, alternativt tillåts, att gå ut, och vilka vägval de gör.

SKILLNADER MELLAN OLIKA TYPER AV GATUMILJÖER?

LUGNARE, MINDRE KOMPLEXA MILJÖER FÖREDRAS AV SAMTLIGA ÅLDERSGRUPPER

Barnen upplever mycket stora skillnader i trygghet kopplat enbart till gatumiljö. Sambandet mellan en gatas storlek och flöde, både motor- och cykeltrafik, och deras upplevda säkerhet, är starkt. De små, lugna lokala stråken och gatorna är som konstaterat att föredra, medan tryggheten på de stora huvudgatorna är avhängigt den hjälp som infrastrukturen erbjuder i form av guidning kring hur både barn och fordonsförare ska bete sig.

När flöden sammanförs i komplexa korsningspunkter innebär det fler intryck som ska tolkas och ökad osäkerhet. Sannolikt blir även förutsägbarheten i barnens egna beteenden sämre, med ökad risk för olyckor som följd.

BARNEN UPPMÄRKSAMMAR VAR UTFORMNINGEN MÖJLIGGÖR HÖGA HASTIGHETER

Problemet med att bilförare upplevs köra för fort tycks vidare ha starkare koppling till gatumiljön än de faktiska hastigheterna. På smalare lokalgator där gaturummet förmedlar en lugnare miljö är gränsen för när hastigheter upplevs som problematiskt höga mycket lägre än på större, bredare gator som signalerar transport och framkomlighet.

SKILLNADER MELLAN OLIKA TYPER AV STADSMILJÖER?

När de tre studerade områdena jämförs framkommer intressanta mönster. SCAFT-planerade Fosie har överlägset högst hastigheter i huvudgatunätet, medan nybyggda Västra Hamnen redovisar lägst, med Centrum däremellan. Trots det är det en mycket stor mängd inkomna synpunkter kring snabba bilförare i Västra Hamnen, medan motsvarande siffra i Fosie är noll. Omvänt är det flertalet kommentarer om social otrygghet i både Fosie och Centrum, men inte en enda i Västra Hamnen.

FÖRÄLDRAR I FOSIE MER OROLIGA FÖR TRAFIKEN

I Fosie är andelen som uppger att föräldrarna hindrar dem från att röra sig fritt på grund av trafiken störst och i Västra Hamnen minst. Däremot är barnens egen upplevelse av tryggheten i trafiken i princip lika stor i både områdena.

BILDOMINERADE YTOR INTE LIKA ESTETISKT TILLTALANDE

Barnens spontana reaktioner på sin omgivning berör många gånger också estetiken. Även om den uttalade avsikten varit att diskutera trafiken har flera omedelbara associationer berört just olika estetiska perspektiv på miljöerna.

GENERELL UPPLEVELSE AV OLIKA TRAFIKMILJÖER PER ÅLDERSGRUPP

Förskoleklass

Årskurs 1-3

Årskurs 4-6

Årskurs 7-9

Gymnasium

Gångfartsgata	✓	✓	✓	✓	✓
Lokalgata med blandtrafik	✓	✓	✓	✓	✓
Shared space	✗	–	–	✓	✓
Parkstråk	–	–	–	–	✓
Smal trottoar	–	–	–	–	–
Bred trottoar	✓	✓	✓	✓	✓
Lokalgatukorsningar	✗	–	✓	✓	✓
Cykel i blandtrafik	✗	✗	✗	✗	–
Cykelbana/-fält	–	–	–	–	–
Separerad gång/cykel	✓	✓	✓	✓	✓
Gata med höga hastigheter	✗	✗	✗	✗	✗
Gata med höga flöden	✗	✗	–	–	–
Stor korsning med trafikljus	✓	✓	✓	✓	✓
Stor korsning utan trafikljus	✗	✗	✗	✗	✗
Stor väg utan övergångsställen	✗	✗	✗	✗	✗

”Hur kan gaturummet gestaltas för barn som en destination och mötesplats, en plats för personlig utveckling, men också som en länk mellan olika platser i staden?”

Carlson & Lemheden (2022)

FOSIEFLICKAN: I bildserien ovan syns ett dokumenterat exempel från Fosie, där ett barn står och väntar vid ett övergångställe och minst två bilister avstår från att stanna och lämna företräde.

REKOMMENDATIONER FÖR FORTSATT ARBETE

Efter kartläggningen av vad det är som ligger till grund för barns otrygghet i trafiken föreslås det fortsatta arbetet delas in i mjuka, beteendeförändrande satsningar och hårda, utformningsmässiga åtgärder.

BETEENDEFÖRÄNDRINGAR

Eftersom barnens trygghet har visat sig inte bara bero på den fysiska utformningen, behöver det fortsatta arbetet även fokusera på den mänskliga faktorn i fråga om hur trafikanter uppträder inom ramarna för den byggda miljön.

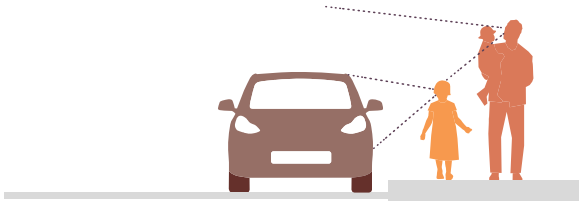
1. KOMMUNICERA BEHOVET AV MER HÄNSYNSFULLA BILISTER

Barnen behöver förutsägbarhet, och det mest konkreta exemplet på det är att de i god tid vill känna sig trygga med att bilförare stannar för dem på obevakade övergångsställen. För det rekommenderas att en mer noggrann analys genomförs för att ta reda på vilka förare och situationer som ligger bakom beteendet. Därefter kan riktade insatser planeras som syftar till att förstärka ett tydligt och hänsynstagande beteende gentemot barn.

2. ARBETA FÖR ATT ÖKA BARNS MÖJLIGHETER ATT SKAPA TRAFIKVANA

För att öka den trafiktrygghet som kommer sig av barnens lokalkänndedom rekommenderas vidare beteendefokuserat arbete med att öka barns rörelsefrihet. Många vill gå mer själva eller tillsammans med kompisar än vad de gör idag, och barnens möjlighet att röra sig begränsas många gånger av föräldrars rädsla för att barnen ska fara illa kopplat till både trafiken och sociala omständigheter. Utvecklingen mot minskad rörelsefrihet bland barn sker på samhällsnivå, men kan adresseras på det lokala planet för att vända den negativa spiralen till en positiv som tack vare träning ger barnen ökad kunskap, och därigenom självförtroende och trygghet i trafiken.

En tredje rekommendation inom beteendeförändring handlar om att studera hur och varför barn känner otrygghet kopplat till vissa typer av människor och beteenden i staden. En utredning om huruvida rädslan är befogad, eller om det handlar om en ogrundad oro som bygger på främlingsskap, kan ge svar på lämpliga åtgärder för att öka den sociala tryggheten.



Läsbarhet, överblickbarhet och känslan av att bli sedd påverkas i hög grad av individens längd och ögonhöjd.

FYSISK UTFORMNING

Att förändra den fysiska utformningen till förmån för barnen är på ett sätt svårare. En anledning är att beslutsfattares och planerares uppfattning om modern, trivsam och välfungerande gatuutformning inte alltid rimmar med det barnen förknippar med trafiksäkerhet. Nedan följer några exempel som helt fokuserar på barnens perspektiv och önskemål.

1. TILLGÄNGLIGGÖR STADEN GENOM TRYGGA OCH ENKELT LÄSBARA PASSAGER

För att arbeta för barns ökade trygghet bör en översyn av Malmös alla korsningar göras, för att identifiera var det saknas övergångsställen. Längs sträckor med höga motortrafikflöden, typiskt gator med ”stor” barriäreffekt i illustrationerna i tidigare kapitel, rekommenderas en utredning tillsättas om möjligheten att förtydliga och förbättra barns passagemöjlighet.

Förutsägbarhet och läsbarhet av trafikmiljöerna tillsammans med en känsla av att se och bli sedd har också visat sig vara en viktigt fråga för barns upplevda trygghet. Det är därför viktigt att beakta skillnaderna i ögonhöjd för barn, unga och vuxna när vi planerar. Parkerade bilar i gatumiljö och skymda siktlinjer skymmer sikten hos yngre barn samtidigt som de är svårare för andra trafikanter att uppmärksamma.

2. BEGRÄNSA BILTRAFIK OCH HASTIGHETER

Malmö stad rekommenderas även att ta ett bredare grepp om trafiken och utreda förutsättningarna för att begränsa trafiken i områden som omfattar flera storkvarter. Här handlar det om att sänka hastigheterna då 40 km/h upplevs som höga hastigheter från barnens perspektiv. Detta kan göras med regleringar, bilfria skolzoner och/eller hastighetsdämpande fysiska åtgärder. Detta kan i sin tur öppna upp för fler barn att röra sig fritt i ett större område, i en nutid då elever färdas allt längre till sina skolor.

Diagrammet ska i första hand läsas som en illustration. Känslan av otrygghet har uppskattats utifrån barnens upplevelser i denna studie. Allvarlig skada och död baseras på Trafikverkets (2012) krockvåldsstatistik, där kurvorna beskrivs vara brantare mellan 30 och 50 km/h än vad deras diagram faktiskt redovisar.

3. ÅTERTA UTRYMME FÖR RÖRELSE, VISTELSE OCH LEK

Sist men inte minst bör möjligheterna att få till snabba och enkla åtgärder i gaturummet begrundas, i synnerhet för saknade länkar i cykelnätet eller i direkt anslutning till skolor. För att öka barnens trafiktrygghet på kort sikt räcker enklare omprioriteringar såsom att ett körfält omvandlas till en cykelbana med någon typ av fysisk avgränsning eller lekbara ytor på gatorna som omringar skolan.

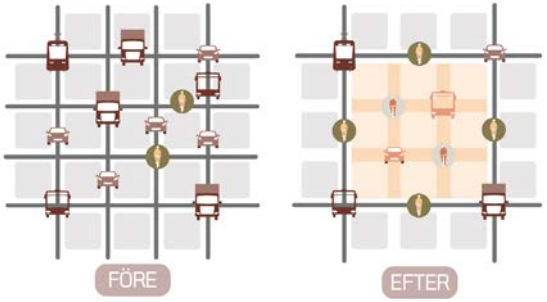
NYA STADSDELAR

1. MÖJLIGGÖR UTÖKADE, BILBEGRÄNSADE STORKVARTER

När nya stadsdelar planeras bör huvudgatunätets sträckning och maskvidd tänkas över nogsamt, då det omedelbart sätter de fysiska gränserna för barnens rörelsefrihet. Ju längre det är mellan de breda, motortrafikprioriterade gatorna, desto bättre. Förutsättningarna att separera gatunätet för buss- och personbilar i så stor utsträckning som möjligt bör också studeras tidigt, för att undvika att god framkomlighet för kollektivtrafiken leder till höga hastigheter även i bilnätet.

Olika fordonsslag bör som regel separeras fysiskt. Blandtrafik bör endast användas i undantagsfall, längs sträckor där det integrerade trafikflödet är mycket lågt.

Mellan huvudgatorna ska motortrafiken vara så fysiskt begränsad som bara möjligt. Det bör även finnas omfattande, inbjudande områden som är helt och hållet fri från motorfordonstrafik, men med förutsättningar för närvaro av vuxna, för att möjliggöra för barnen att helt släppa orostankar och ge möjlighet till vistelse och lek.



Barcelonas "superblocks" är exempel på storkvarter med begränsad biltrafik och utrymme för gående, cyklister, vistelse och lek (NACTO, 2020).

VÄLJ FOKUSGRUPP

Precis som all typ av beslutsfattande handlar stadsplanering om prioriteringar och kompromisser. Som ovan nämnt finns en sådan konfliktlinje mellan barns trafiktrygghet och moderna stadsplaneringsideal, men de finns även inom gruppen barn och unga. Rapportens uppdelning i åldersgrupper utgör en viktigt beståndsdel i berättelsen om barns trafiktrygghet, och den distinktionen måste genomsyra även det arbetet framåt. Eftersom trafiktrygghet i praktiken sällan utgör det enda målet handlar det dessutom om att i varje enskilt projekt, stort som litet, fatta beslut om vilken samhällsgrupps behov och önskemål som ska prioriteras.

Det finns stora skillnader även inom gruppen barn och unga och planering kräver aktiva beslut om vilken åldersgrupps behov som ska prioriteras.

GODA EXEMPEL

I BO01 har området utformats med begränsad framkomlighet för bilar tillsammans med ett gemensamt golv och låga hastigheter.

- **Gångfartsgator**
- **Sidoförskjutningar för lägre hastigheter**
- **Låga hinder och möbleringzoner**
- **Entréer i gatuplan – synlig gata**

I Vauban, Freuburg har man skapat en familje-orienterad stadsdel med shared space lösningar och låghastighetsgator.

- **Fordon begränsas till gånghastighet**
- **4 m breda lokalgator med parkeringsförbud**
- **Grönytor nära bostäder för rörelse och lek**
- **Parkering i parkeringsgarage i utkanten av området – begränsad möjlighet för kant-stensparkeringar inom området**

Vallastaden har utvecklats till en lekfull och blan-dad stadsdel i Linköping där barnen ges ökad rörelsefrihet och tillgång till närlek.

- **Närhet till lokala ytor för lek, vistelse och aktivitet**
- **Gångfartsgata**
- **Parkering i parkeringsgarage i utkanten av området – begränsad möjlighet för kantstensparkeringar inom området**

Koncept för att testa och utveckla nya stadsmiljöer, med tillfälliga omvandlingar av gator, för att exem-pelvis skapa trygga och trafiksäkra stadsmiljöer för barn i anslutning till skolor.

- **Gångfartsgata**
- **Yta för lek, vistelse och aktivitet**
- **Begränsad biltrafik**
- **Lägre hastighet**

Exempel från Oslo där de arbetar med Hjertezoner. En hjertezon är en bilfri zon runt en skola där det inte är tillåtet att lämna eller hämta elever med bil. Avlämnings- och upphämtningsplatser är istället allokerade utanför zonen. Åtgärden är tänkt att göra skolområdena säkrare och mindre kaotiska.

- **Bilfri zon**
- **Tydlig, trafikuppdelade yta**
- **Minskat antal trafikkorsningar**

Temporära förbättringar kan exempelvis handla om att reglera om en gata för att på ett enkelt sätt att öka barns trygghet och rörelsefrihet i ett område. Exempel från Grønland Oslo där de gjort om en gata till en ”bylivsgate”.

- **Gångfartsgata**
- **Shared space**
- **Lägre hastighet**
- **Lägre motortrafikflöden**

REFERENSER

1177 (2019). *Barnets utveckling*. https://www.1177.se/Stockholm/barn--gravid/sa-vaxer-och-utvecklas-barn/barnets-utveckling/ [2022-09-14]

Broberg, A., Kyttä, M., Fagerholm, N. (2013) Chilf-friendly urban structures: Bullerby revisited, Journal of Environmental Psychology

Carlson, T. & Lemheden, L. (2022). Barnvänliga gaturum i urbana miljöer - sett från ett barnperspektiv och barnets perspektiv. SLU

Folkhälsomyndigheten (2021) Miljöhälsorapport 2021 - Barns miljörelaterade hälsa

Gill, T (2021) Urban playground - How child-friendly planning and design can save cities

Jungmark, L (2021) BarnPlats Lek Stad (Tankesmedjan Movium på SLU)

Krysiak, N (2020) Designing Child-Friendly High Density Neighbourhoods

Malmö stad (2014). Det fortsatta arbetet för ett socialt hållbart Malmö

Malmö stad (2016). Trafik- och mobilitetsplan - för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf

NACTO (2020) Designing Streets for Kids, Global Designing Cities Initiative

NTF- Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (2004). Barn och trafiksäkerhet: ett gemensamt policydokument för Vägverket, NTF, Polisen och Svenska kommunförbundet.

Prezza, M. & Pacilli, M.G. (2007) Current fear of crime, sense of community, and loneliness in Italian adolescents: The role of autonomous mobility and play during childhood. Journal of Community Psychology, 35 (2), 151-170.

Region Skåne (2017). Mobilitetsplan för Skåne. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/mobilitetsplan_low.pdf

Region Skåne (2018). Så reser vi i Skåne. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_malmo_2018.pdf

Spolander, K. Effekter av kampanjer, debatt och opinionsbildning? Förändringar i föräldrars omsorg om barnens trafiksäkerhet: Resultat från två rikstäckande undersökningar om barn i åldrarna 4-12 (Effects of campaigns, debates and moulding of public opinion?...). N.p., 1985. Print.

Särnblad, A. & Hietala Nordlund, B. (2005). *Barnperspektiv i samhällsplanering.* (Motion 2005/06:T544). Sveriges riksdag..

Trafikverket (2012a). Barns skolvägar 2012

Trafikverket (2012b). Nya krockvåldskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil

SPACESCAPE Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se