

# Väg 675, GC-väg Norra Bro – Almbro/Gällersta

Örebro kommun, Örebro Län

Barnkonsekvensanalys

2021-09-13

Uppdragsnummer: 169220



**Trafikverket**

Postadress: Box 1333, 701 13 Örebro

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Barnkonsekvensanalys

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2021-09-13

Version: 0.1

Kontaktperson: Jenny Åhlén, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: AFRY om inte annat anges

# Innehåll

<b>1. INLEDNING .....</b>	<b>5</b>
1.1. Barnkonventionen .....	6
1.2. Barnkonsekvensanalys.....	6
1.3. Barnens perspektiv .....	6
1.5. Barnperspektiv .....	7
1.6. De transportpolitiska målen .....	7
1.7. Barn i trafiken .....	7
1.8. Syfte .....	8
1.9. Metod.....	8
<b>2. NULÄGESBESKRIVNING .....</b>	<b>10</b>
2.1. Väg 675.....	10
2.2. Skolor .....	10
2.3. Skolskjuts.....	10
<b>3. RESULTAT AV KARTLÄGGNINGEN .....</b>	<b>11</b>
3.1. Färdsätt .....	11
3.2. Målpunkter.....	12
3.3. Farliga platser .....	14
3.4. Önskemål.....	16
3.5. Upplevd trafiksituation.....	17
3.6. Barnföreträdarnas beskrivning .....	17
<b>4. KONFLIKTPUNKTER.....</b>	<b>18</b>
4.1. Konfliktpunkt 1: Anders Petters väg.....	19
4.2. Konfliktpunkt 2: Lilla Ässkogvägen.....	19
4.3. Konfliktpunkt 3: Silver-Anders väg.....	19
4.4. Konfliktpunkt 4: Grytsgatan .....	20
4.5. Konfliktpunkt 5: Gryt södra.....	20
4.6. Konfliktpunkt 6: Frälsegården.....	20

<b>5. ÅTGÄRDER OCH KONSEKVENSER .....</b>	<b>21</b>
5.1. Konfliktpunkt 1: Korsningen Anders Petters väg .....	21
5.2. Konfliktpunkt 2: Lilla Ässkogvägen .....	22
5.3. Konfliktpunkt 3: Silver-Anders väg .....	22
5.5. Konfliktpunkt 4: Grytsgatan .....	22
5.6. Konfliktpunkt 5: Gryt södra .....	23
5.7. Konfliktpunkt 6: Fräsegården .....	23
<b>6. SAMLAD BEDÖMNING OCH PRÖVNING AV BARNETS BÄSTA .....</b>	<b>24</b>
<b>8. REFERENSER.....</b>	<b>25</b>
<b>BILAGA FRÅGEFORMULÄR .....</b>	<b>26</b>

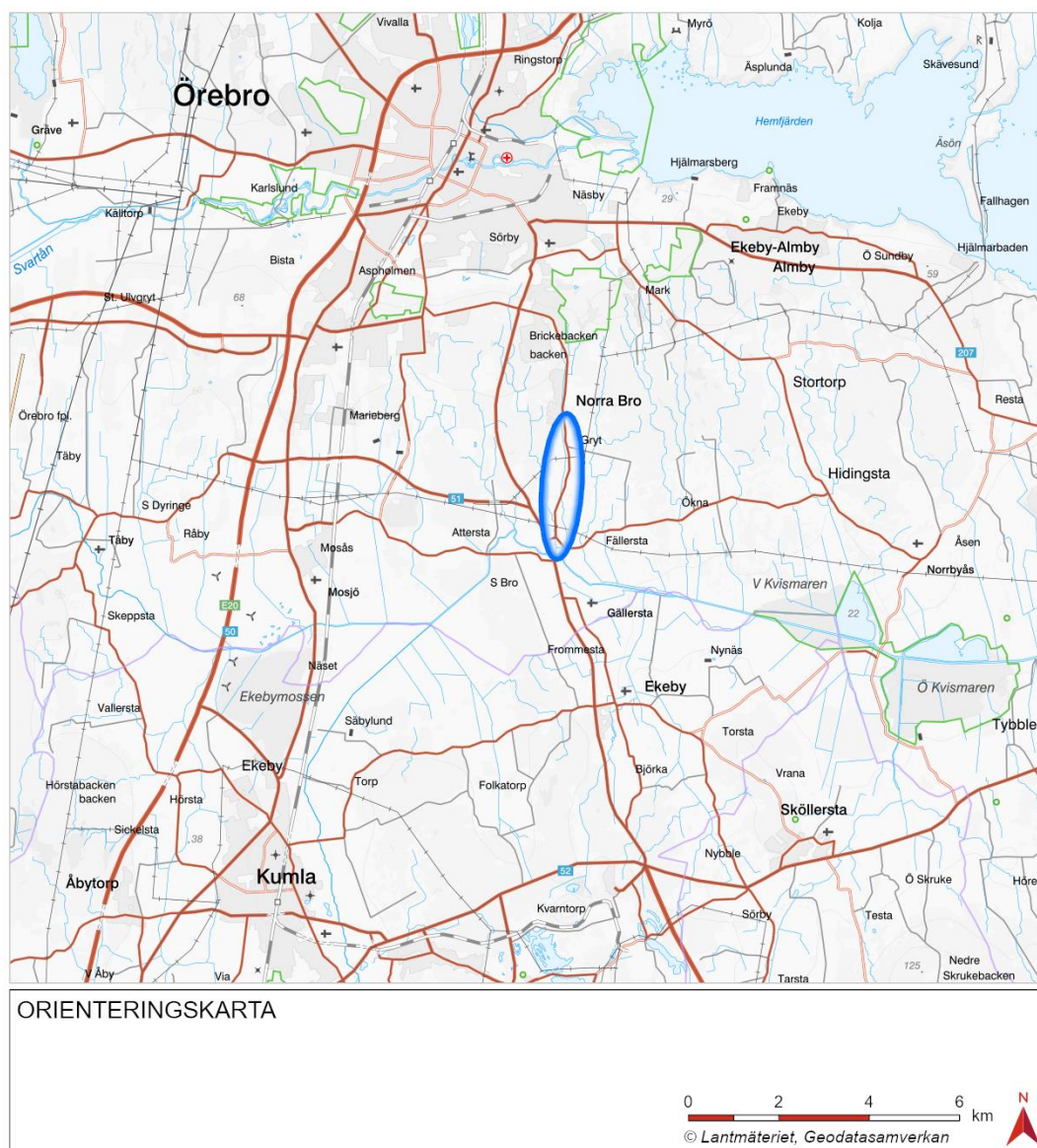
# 1. Inledning

Väg 675 går mellan Örebro och Almbro/Gällersta, se, **Fel! Hittar inte referenskälla..** Örebro kommun har identifierat ett behov av en trygg och säker gång- och cykelförbindelse mellan Silver-Anders väg i Norra Bro och Almbro/Gällersta.

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Planerad åtgärd är att anlägga en gång- och cykelväg (GC-väg) längs med väg 675 mellan Silver-Anders väg i Norra Bro och Almbro/Gällersta som är en sträcka på cirka 2,9 kilometer. Parallellt med Trafikverkets projekt planerar Örebro kommun att bygga en gång- och cykelbana längs väg 675 i Norra Bro mellan Silver-Anders väg och Anders Petters väg där den ska ansluta till befintlig gång- och cykelbana norr om Anders Petters väg.

Denna barnkonsekvensanalys ska utgöra underlag till vägplan för projektet Väg 675, GC-väg Norra Bro – Almbro/Gällersta.



Figur 1. Orienteringskarta.



## 1.1. Barnkonventionen

Barnkonventionen är en konvention om barnets rättigheter som Förenta nationerna (FN) antog år 1989. Enligt artikel 3 i konventionen ska barnets bästa vara vägledande vid allt beslutsfattande och vid alla åtgärder som rör barn. Inför ett beslut eller en åtgärd ska ansvarig beslutsfattare överväga om det berör barn och i så fall på vilket sätt. Enligt barnkonventionen är varje människa ett barn till den dag då hen fyller 18 år. (Trafikverket, 2015).

Från och med den 1 januari 2020 är FN:s konvention om barnets rättigheter svensk lag, lagen (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter. Enligt lagens 1 § ska artiklarna 1–42 i Förenta nationernas konvention den 20 november 1989 om barnets rättigheter i originaltexternas lydelse gälla som svensk lag. Att konventionen numera är en del av svensk lag innebär att konventionen har fått en starkare juridisk ställning, vilket bidrar till att dess innehåll får större genomslag i praktiken.

Sveriges riksdag har tagit beslut att FN:s konvention om barnets rättigheter ska finnas med i samhällets alla verksamheter. Flera aktörer ska gemensamt skapa en miljö för barnet som ger störst möjlighet till överlevnad och utveckling. Barn ska ges möjlighet att ge uttryck för sina åsikter i frågor som berör dem, till exempel vid utformning av den fysiska miljön. Enligt Trafikverkets policy för barn ska Trafikverket inom vägtransportssystemet ha med FN:s konvention om barnets rättigheter som utgångspunkt. (Vägverket publ. 2005:37).

## 1.2. Barnkonsekvensanalys

Enligt riksdagens nationella strategi för att genomföra FN:s konvention om barnets rättigheter ska statliga myndigheter ha som målsättning att göra en barnkonsekvensanalys vid varje beslut som rör barn. Barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod som på ett systematiskt sätt ska belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och som ska pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. (Vägverket publ. 2005:37).

BKA ska användas i all planläggning och projektering av väg- och trafiklösningar som berör barn som oskyddade trafikanter, som exempelvis gång- och cykelvägar, hållplatser, åtgärder i tätort med mera. BKA i vägplaner ska identifiera, värdera och redovisa de risker, kritiska moment och möjliga skador som verksamheten kan förorsaka för barn samt vilka lösningar som valts för att hantera riskerna. (Trafikverket, 2015).

## 1.3. Barnens perspektiv

Att ha med barnens eget perspektiv när ett beslut ska fattas innebär att ha en kontakt med de barn och unga som är berörda av beslutet för att nå den värdefulla kunskap och de erfarenheter som barnen själva har kring sin egen situation. (Sommer, Pramling och Hundeide, 2011).

Denna barnkonsekvensanalys har utförts utifrån barnens perspektiv. Barn på Almbro skola har tillfrågats och fått bidra med synpunkter och förslag.

## 1.5. Barnperspektiv

Att ha ett barnperspektiv när ett beslut ska fattas innebär att en vuxen tittar på olika alternativ ur ett barns synvinkel men med en vuxens kompetens och erfarenhet inom ämnet. Därefter analyseras noga vilka konsekvenser dessa beslut får för de barn och ungdomar som frågan gäller (Sommer, Pramling och Hundeide, 2011).

## 1.6. De transportpolitiska målen

Som grund för projektet ligger det övergripande transportpolitiska målet från 1998 ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Våren 2009 förtydligades det övergripande målet med två huvudmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

### *Funktionsmålet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### *Hänsynsmålet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

## 1.7. Barn i trafiken

I trafiken beter sig inte barn på samma sätt som vuxna. Nivån på trafikmognad beror på många olika faktorer, exempelvis utveckling av hörsel och syn, koncentrationsförmåga men också insikt, erfarenheter och konsekvenstänk. När barn uppnått tolv års ålder kan de anses vara tillräckligt trafikmogna för att agera självständigt. Detta måste då föregås av träning på vägen, exempelvis genom att barnet går och cyklar med föräldrar eller annan vuxens sällskap redan då de börjar skolan.

Det är viktigt att anpassa trafiksystemet efter barnen eftersom de leker nästan överallt. Ett sätt för anpassning är att separera barnen från biltrafiken i deras närmiljö samt minska hastigheten på biltrafiken eftersom detta är en avgörande faktor för skadeutfallet vid en olycka. Barnanpassade passager är viktigt eftersom det är vid korsningspunkter det förekommer flest olyckor mellan olika trafikanttyper.

Genom att skapa trygga, intressanta och sammanhängande stråk kan barn få möjlighet att röra sig fritt i samhället på egen hand, exempelvis mellan hem och skola eller fritidsaktiviteter. Det möjliggör övning i trafiken och därmed kan ett större ansvar utvecklas hos barnet.

Cykling ger möjlighet för barn att förflytta sig i sin omgivning. Det kräver uppmärksamhet på flera faktorer som balans, koordination och omgivande trafik. När förbipasserande motorfordon, ojämnheter och håligheter i vägbanan, skarpa kantstenar, grus förekommer skapas onödiga svårigheter för barnen. Dessa bör därmed undvikas i största möjliga mån.

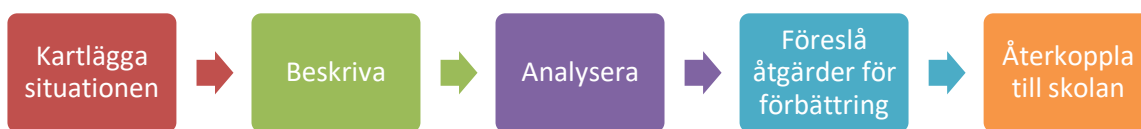
## 1.8. Syfte

Syftet med denna barnkonsekvensanalys är att utreda vilka brister och faror som kan påverka och försvåra barnens rörelsemönster att förflytta sig mellan viktiga punkter som skola, bostad, kompisar och lekplatser. Utifrån identifierade brister föreslås de åtgärder som gynnar barnen bäst.

## 1.9. Metod

Barnkonsekvensanalysen fokuserar på barnens behov med avseende på lämplig lokalisering och utformning av en gång- och cykelväg. Metod och frågeställningar har sin grund i Vägverkets publikation 2005:37 "Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen".

Nedan redovisas Vägverkets modell för barnkonsekvensanalys som tillämpas i detta projekt.



Figur 2. Metodmodell för barnkonsekvensanalys.

### 1. Kartläggning

I kartläggningsprocessen ingår att studera vilka målpunkter och farliga platser som finns i området utifrån ett barnperspektiv.

### 2. Beskrivning

De uppgifter som framkommer under kartläggningen sätts in i ett sammanhang och beskrivs i text och på kartor där de berörda barnens synpunkter återges.

### 3. Analys av konsekvenser

I analysen redogörs motiven till förslag på åtgärder och konsekvenserna av dessa. Främst beskrivs hur de olika åtgärderna påverkar barnens rörelsefrihet och trygghet. Analysen visar även hur barnens synpunkter har beaktats.

### 4. Prövning av barnets bästa

I den samlade bedömningen sker en avvägning mellan åtgärder med utgångspunkt i vilket alternativ som är bäst för barnen beträffande rörelsefrihet, tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

### 5. Utvärdering och uppföljning

Utvärdering och uppföljning innebär att följa upp och kontrollera om barnets bästa beaktats i den fortsatta planläggningsprocessen.



För att ta reda på hur barn använder och upplever området där gång- och cykelvägsprojektet planeras togs kontakt med Almbro skola. På grund av pågående pandemi har inte barnkonsekvensanalysen kunnat utföras på plats av Trafikverkets konsulter. Därför har istället lärare och andra vuxna på Almbro skola utfört intervjuerna med eleverna efter att de fått instruktioner om hur en barnkonsekvensanalys genomförs under en presentation som hölls via Teams av Trafikverkets konsulter. Vid denna presentation närvarade två lärare på Almbro skola, en lärare på lågstadiet och en lärare på mellanstadiet. Skolans personal fick därefter kartor i formatet A1 för att använda vid intervjuerna med eleverna. Personalen fick även underlag med frågor till eleverna.

Två klasser vid Almbro skola deltog i barnkonsekvensanalysen, en klass från lågstadiet och en klass från mellanstadiet. Vid kartläggning av situationen för eleverna ställdes både frågor i helklass och i grupper. Frågorna i helklass handlade bland annat om med vilket färdstätt barnen tar sig till skolan och om de tar sig till skolan på egen hand eller tillsammans med exempelvis en förälder. Gruppdiskussionerna fokuserade på hur barnen rör sig i området, deras skolvägar och målpunkter. Diskussionerna innehåller även öppna frågor om det finns platser i området som barnen upplever som farliga, om de brukar korsa väg 675 vid någon punkt samt om deras generella upplevelse av trafiksituationen. Frågeformuläret som användes vid övningen i Almbro skola redovisas under rubriken *Bilaga frågeformulär* i detta dokument.

Utöver barnen har även företrädare för barns intressen i form av personal på Almbro skola getts möjlighet att inkomma med synpunkter på projektet ur ett barnperspektiv, dels under lärarpresentationen inför övningen, dels att Trafikverkets konsulter föreslog för lärarna att diskutera synpunkter med lärarlaget och sedan återkoppla till projektet. Några sådana synpunkter har inte inkommit. Vuxna kommer även få möjlighet att inkomma med synpunkter i samband med det ordinarie samrådsförfarandet vid en vägplan som planeras äga rum hösten 2021.

En återkoppling kommer att ske med skolan när arbetet med barnkonsekvensanalysen är slutfört genom att skolan får ta del av denna rapport.

En risk med metoden under pandemin är att många barns aktiviteter varit nedstängda under en längre tid och att barnen därför inte identifierar målpunkter som de vanligtvis besöker men som varit stängda under det senaste året, till exempel badhus, ishallar, kulturanläggningar med mera. En annan konsekvens av pandemin kan även vara att barnens rörelsemönster minskat och de hållit sig mer i hemmet än i vanliga fall.

## 2. Nulägesbeskrivning

### 2.1. Väg 675

Väg 675 går mellan Örebro och Almbro/Gällersta. Skyltad hastighet är till större delen 70 km/tim förutom i Norra Bro och Almbro/Gällersta, där skyltad hastigheten är 50 km/tim. Vägen har en varierande bredd på 6-6,4 meter. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för väg 675, på sträckan mellan Norra Bro och Almbro/Gällersta, uppmättes vid den senaste mätningen (år 2013) till 990 fordon/per dygn varav 110 fordon/dygn var tung trafik.

På den aktuella sträckan av väg 675 finns det åtta hållplatslägen med en busshållplats på vardera sida av vägen. Befintliga busshållplatser har generell låg standard. De flesta är endast markerade med en hållplatsskylt vid anslutande vägar och några är försedda med en mindre ficka. Väg 675 trafikeras av linje 724, 725 och 727.

Gång- och cykeltrafikanter delar idag utrymme med fordonstrafiken på väg 675 mellan Silver Anders väg i Norra bro och Almbro/Gällersta. Uppgifter om antal gång - och cykeltrafikanter på sträckan saknas.

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det rapporterats in tre singelolyckor med motorfordon och en olycka med korsande motorfordon längs med väg 675 på sträckan mellan Silver-Anders väg i Norra Bro och Almbro/Gällersta. Tre av olyckorna resulterade i lindrig personskada och en olycka resulterade i måttlig personskada. Olyckorna inträffade mellan åren 2011 och 2020. Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.

### 2.2. Skolor

Almbro skola har cirka 140 elever från förskoleklass till och med sjätte klass. Skolan är kommunal och tillhör Örebro kommun. Almbro skola ligger i anslutning till den södra delen av projektets utredningsområde men på motsatt sida av väg 51. Skolans upptagningsområde omfattar utöver Almbro även Norra Bro, vilket innebär att barn i årskurs F-6 som bor längs utredningsområdet i huvudsak går i Almbro skola.

Ingen skola finns i Norra Bro. Närmsta kommunala skola norr om utredningsområdet är Brickebackens skola F-6 i bostadsområdet Brickebacken, cirka 2 kilometer norr om där utredningsområdet börjar vid Silver-Anders väg i Norra Bro.

De förskolor som ligger närmast utredningsområdet finns i Brickebacken. Närmsta högstadieskolor från utredningsområdet ligger i Adolfsberg respektive Almby i Örebro.

### 2.3. Skolskjuts

Enligt Örebro kommuns riktlinjer för skolskjuts krävs att eleven har tillräckligt långt från sin folkbokföringsadress till sin skola för att ha rätt till skolskjuts. För att ha rätt till skolskjuts ska det faktiska avståndet mellan hemmet och skolan via vägnätet vara minst 3 kilometer för barn i förskoleklass - årskurs 3 och 4 kilometer för barn i årskurs 4-6. (Örebro kommun, 2020).

Under läsåret 2020/2021 är det 47 elever i alla åldrar som åker buss i linjetrafik till Almbro skola. 83 elever åker skolbuss till skolan. Samtliga elever åker skolbuss hem från skolan.

### 3. Resultat av kartläggningen

I detta kapitel beskrivs vad som framkommit av kartläggningen av barnens rörelsemönster och synpunkter som framkommit genom samtal med elever på Almbro skola. Kapitlet fokuserar på barnens perspektiv med undantag av avsnitt 3.6 där vuxnas beskrivningar återges.

Majoriteten av eleverna har i svaren angett att de tycker att de fått möjlighet att säga vad de tycker under övningen. Huvuddelen av barnen uppgav även att de tycker det är bra att barn får vara med och säga vad de tycker när vuxna ska bygga vägar. Några elever uppgav att de tycker att barn borde få göra det mer.

#### 3.1. Färdsätt

##### 3.1.1. Färdsätt till skolan

I samband med övningarna i Almbro skola ställdes ett antal frågor i helklass om hur de tar sig till skolan, svaren sammanställs nedan.

Huvuddelen av de tillfrågade eleverna på Almbro skola tar sig idag till skolan med buss, se Tabell 1. Eleverna som åker buss till skolan bor utspritt inom skolans upptagningsområde. Av de elever som bor längs väg 675, inklusive i Norra Bro, är det vanligt att barnen åker till skolan med länsbuss. De elever som idag går till skolan är också de barn som bor närmast Almbro skola. Ingen av dessa barn behöver idag korsa någon större väg på väg till skolan och de tar sig till skolan utan sällskap av någon vuxen. Ingen av eleverna i den tillfrågade lågstadie- respektive mellanstadietklassen på Almbro skola tar sig idag till skolan med cykel.

Tabell 1. Fråga: På vilket sätt tar du dig oftast till och från skolan: går, cyklar, åker bil eller buss?

	Går	Cyklar	Bil	Buss
Antal elever:	3		3	20

Vid frågan om eleverna som åker bil eller buss till skolan hellre hade gått eller cyklat svarade huvuddelen att de hellre hade gått eller cyklat till skolan, se Tabell 2. Bland eleverna i lågstadietklassen var det ungefär hälften av barnen som idag åker bil eller buss som hellre hade gått eller cyklat till skolan. För eleverna i mellanstadietklassen var det istället en majoritet, tio av tolv barn, som hellre hade gått eller cyklat till skolan. Detta indikerar att efterfrågan på rörelsefrihet och att kunna ta sig till skolan för egen maskin genom att gå eller cykla ökar desto äldre barnen blir.

Tabell 2. Fråga: Du som åker bil eller buss till skolan, skulle du hellre vilja gå eller cykla?

	Ja	Nej
Antal elever:	15	6

Som svar på frågan om vad det beror på att eleven inte går eller cyklar till skolan svarade eleverna bland annat att det inte finns någon cykelväg, att det är för långt att gå, att man är för liten för att gå eller cykla till skolan, att det är för stora vägar och att bilarna kör som galningar. Detta visar på att avsaknaden av säkra gång- och cykelmöjligheter liksom vägsystemet i nuläget utgör hinder för eleverna att gå eller cykla till skolan.

### 3.1.2. Färdsätt på fritiden

På fritiden cyklar och går barnen i högre utsträckning än vid färd till skola. Barnen uppger att de går och cyklar till målpunkter på fritiden när det är nära medan de får skjuts med bil när det är längre att ta sig till målpunkten, till exempel om de ska besöka släktingar, kompisar eller fritidsaktiviteter längre ifrån hemmet. Flera barn som bor inne i samhället Norra Bro cyklar eller går på egen hand via stigar och villagator till målpunkter inom och i anslutning till samhället såsom till kompisar, fotbollsplan eller skogsområden. Om barnen ska ta sig till platser som innefattar behov av att korsa eller färdas längs större vägar blir de skjutsade av vuxna.

## 3.2. Målpunkter

Väg 675, mellan Silver-Anders väg i Norra Bro och Almbro/Gällersta, omges i huvudsak av mindre ängs-, betes- och odlingsmarker med skogsdungar som avlöser varandra samt spridd bostadsbebyggelse. Inga kända anläggningar för fritidsaktiviteter för barn och unga finns längs sträckan.

Majoriteten av eleverna uppgav i kartläggningen att de platser de besöker på fritiden i huvudsak utgörs av det egna hemmet, naturområden samt besök hemma hos kompisar och släktingar. Det är få barn som i övningen har uppgett att de besöker mer uppstyrda fritidsaktiviteter såsom idrotts- eller kulturanläggningar med mera. Detta kan vara en konsekvens av den pågående pandemin genom att många aktiviteter varit inställda eller begränsade i sin verksamhet under en längre tid, vilket kan ha medfört att barn inte längre identifierar dem som målpunkter.

I kartläggningen framkom få målpunkter längs sträckan som inte ligger i nära anslutning eller på samma sida av väg 675 som det egna hemmet. Detta tolkas som att barnen i låg utsträckning på egen hand korsar eller färdas längs med väg 675. De flesta målpunkter som eleverna identifierat ligger istället inom nära avstånd från just det egna hemmet eller från Almbro skola. Detta innebär att barnen i huvudsak leker och rör sig inom sitt närområde. Majoriteten av de identifierande målpunkter ligger i eller i anslutning till samhället Norra Bro på västra sidan av väg 675, vilket också är där flest barn som deltog i övningen bor. Samtliga målpunkter vid Norra Bro ligger också på just den västra sidan av väg 675. Till målpunkter som ligger längre ifrån hemmet blir barnen i huvudsak skjutsade med bil av någon vuxen.

Mer allmänna platser som eleverna uppgett att de besöker på fritiden består bland annat av ridskolan i Folkatorp, Gällersta kyrka, Almbro skola, samt lekplatser/grönområden vid Norra Bro. Målpunkter som identifierades under samtalen med eleverna visas på kartan i Figur 3 och beskrivs i efterföljande texter.



Figur 3. Identifierade målpunkter.

1. Samhället Norra Bro: Flera platser inom villaområdet i Norra Bro har i kartläggningen angetts som målpunkter, bland annat för att besöka kompisar eller släktingar. När barn som bor i Norra Bro besöker kompisar som också bor i samhället har de uppgett att de i hög utsträckningen tar sig dit genom att gå eller cykla längs gång- och cykelstråk, stigar och villagator inne i samhället. All villabebyggelse i Norra Bro ligger på den västra sidan av väg 675, vilket innebär att barnen inte behöver korsa väg 675. Barn som bor utanför Norra Bro och som besöker kompisar i samhället får skjuts av någon vuxen.

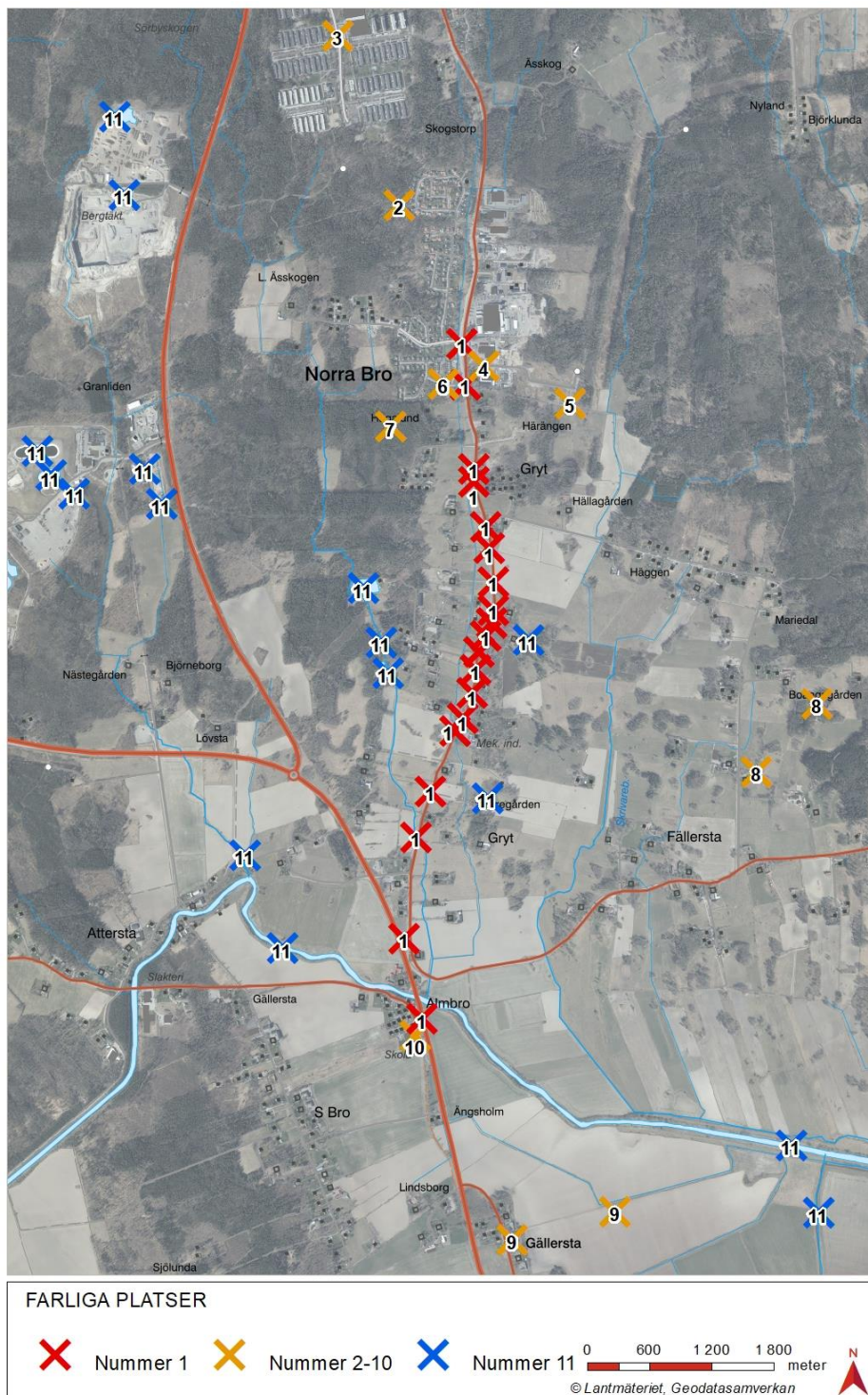
2. Fotbollsplan Norra Bro: Fotbollsplanen har identifierats som målpunkt av flera elever. Fotbollsplanen ligger på södra sidan av Lilla Ässkogsvägen, cirka 50 meter öster om väg 675. Mellan fotbollsplanen och väg 675 ligger en cirka 30 meter bred remsa med träd och buskar som avskärmar fotbollsplanen från vägen. Till fotbollsplanen uppgav de flesta barnen att de går eller cyklar från det egna hemmet i Norra Bro.
3. Skogen vid Norra Bro: Väster och sydväst om Norra Bro ligger ett större skogsområde inom vilket flera målpunkter har identifierats av barnen i kartläggningen. Skogen ligger i anslutning till samhället och barnen har möjlighet att ta sig hit utan att korsa några större vägar.
4. Almbro skola: Samtliga elever som deltog i övningen går i skolan i Almbro och skolan är därför en viktig målpunkt. Några elever har även pekat ut Almbro skola som en målpunkt de besöker på fritiden. Det framgår inte om barnen besöker skolgården för att exempelvis leka eller för någon fritidsaktivitet inne i själva skola. Almbro skola har en inhägnad skolgård med olika former av lektyr. Huvuddelen av eleverna som deltog i kartläggningen tar sig till Almbro skola med buss, se avsnitt 3.1.1.
5. Gällersta kyrka: Ett par elever har pekat ut Gällersta kyrka som en målpunkt de besöker på fritiden. Inga elever som deltog i övningen bor i närheten av kyrkan och det kan därför antas av barnen får skjuts till platsen av någon vuxen.
6. Ridskolan vid Folkatorp: Ett antal elever har identifierat ridskolan vid Folkatorp som målpunkt. Till ridskolan i Folkatorp är det cirka 6 kilometer söder om Almbro mätt via fågelvägen. Till ridskolan får barnen skjuts med bil av någon vuxen.

### 3.3. Farliga platser

Under gruppdiskussionerna med eleverna ställdes en fråga om det finns platser i närområdet som barnen upplever som farliga. Platser som identifierades under samtalen med eleverna visas på kartan i Figur 5 och beskrivs i efterföljande texter.

Då Trafikverkets konsulter inte kunde närvara under gruppövningarna i Almbro skola på grund av pandemin, utan istället fått ta del av resultaten i efterhand, kunde inte fördjupande följdfrågor ställas direkt till eleverna i samband med övningen, till exempel om varför utpekade platser anses farliga. Detta utgör en begränsning i analysen.





Figur 4. Farliga platser som identifierades av eleverna under kartläggningen.

1. Väg 675: I samtliga grupper i gruppövningen med elever från låg- och mellanstadiet på Almbro skola har hela väg 675 markerats ut som en farlig plats. Eleverna uppger bland annat att det längs vägen finns farliga vägkorsningar och att bilar kör fort på vägen.
2. Brant backe: I en grupp har ett kryss som markerar farlig plats satts ut nordväst om Norra Bro med kommentaren "brant backe". På platsen ligger en gång- och cykelväg som går mellan Norra Bro och Brickebacken. Vid platsen för krysset sluttar gång- och cykelvägen nedåt.

3. Brickebacken: I en grupp har ett kryss som markerar farlig plats placerats i bostadsområdet Brickebacken. Information om varför denna plats upplevs som farlig saknas.
4. Industriområdet öster om Norra Bro: En grupp har pekat ut industriområdet öster om Norra Bro som en farlig plats. Information om varför denna plats upplevs som farlig saknas.
5. Skogsområdet öster om industriområdet: En grupp har pekat ut skogen öster om industriområdet i Norra Bro, strax intill kraftledningen, som en farlig plats. Information om varför denna plats upplevs som farlig saknas.
6. Silver-Anders väg: I en grupp har ett kryss för farlig är placerat längs Silver-Anders väg, i södra delen av Norra Bro. På aktuell plats längs Silver-Anders väg ligger bebyggelse på norra sidan av vägen och naturmark på södra sidan av vägen. Belysning finns längs vägen. Mer information om varför denna plats upplevs som farlig saknas.
7. Skogen sydväst om Norra Bro: I en grupp har ett kryss för farlig är placerat i skogen sydväst om Norra Bro. Information om varför denna plats upplevs som farlig saknas.
8. Fällersta: Två kryss är markerade i Fällersta. Information om varför dessa platser upplevs som farliga saknas.
9. Gällersta: Två kryss är markerade i Gällersta. Ett kryss på kyrkan och ett kryss på en åker öster om kyrkan. Information om varför dessa platser upplevs som farliga saknas.
10. Vattenspeglar/dammar: I en grupp har samtliga vattenytor och vattendrag som syns på den kartan som eleverna fick rita på i samband med gruppövningen i Almbro skola markerats ut som farliga platser. Information om varför dessa platser upplevs som farliga saknas. Att samtliga vattenytor och vattendrag markerats skulle dock kunna tolkas som en generell upplevelse av vatten som farligt och ej specifikt dessa platser i sig.
11. Almbro skola: I en grupp har ett kryss för farlig plats markerats ut vid Almbro skola. Information om varför skolan/skolgården upplevs som farlig saknas.

### 3.4. Önskemål

Nästan samtliga barn som deltog i övningen har angett att de tyckte att de fick en tillräcklig förklaring till vad som kommer att byggas i aktuellt projektet. Barnen tyckte även att förslaget om en gång- och cykelväg mellan Norra Bro och Almbro/Gällersta ser bra ut. En elev uppgav att det är bra att en cykelväg ska byggas, men att det är synd att det tar lång tid. En annan elev beskrev att en gång- och cykelväg längs aktuell sträcka kanske kommer innebära att eleven kommer att cykla mer.

Som svar på frågan om det är något som eleverna skulle vilja göra annorlunda för att lättare kunna gå eller cykla svarade en elev att det borde finnas en varningsskylt för cyklande barn då det kommer mycket lastbilar och kör på väg 675. I övrigt svarade barnen att aktuellt förslag om en gång- och cykelväg är bra. En elev önskade ett långt rullband att stå på och en annan elev att det borde byggas fler hus.

### 3.5. Upplevd trafiksituation

De elever på Almbro skola som deltog i övningen upplever generellt, enligt vad som framkommit i kartläggningen, hela väg 675 som farlig. Bland svaren som framkom har barnen bland annat uppgett att de upplever att bilar kör fort på vägen, att ”bilar kör som galningar”, att det är mycket lastbilar samt att det finns farliga vägkorsningar.

Barnen korsar idag inte vägen på egen hand, något som delvis kan bero på avsaknad av målpunkter längs vägen, men också på grund av trafikmiljön som inte upplevs som trygg med bland annat bilar som kör fort. Trafikmiljön innebär idag att barn inte tar sig på egen hand över längre sträckor, däremot går och cyklar de mycket i det egna närområdet. Flera barn har i kartläggningen uppgett att de gärna vill gå eller cykla till Almbro skola, men att den befintliga trafikmiljön och avsaknaden av gång- och cykelväg mellan Norra Bro och Almbro begränsar detta i nuläget.

### 3.6. Barnföreträdarnas beskrivning

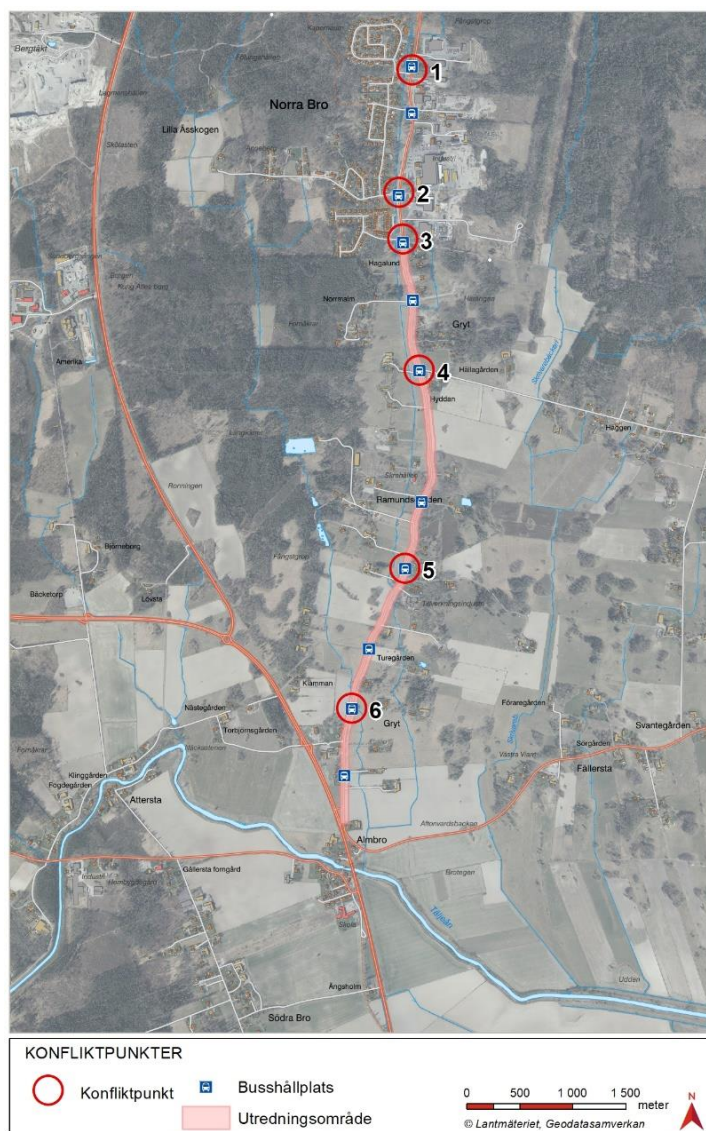
Lärare på Almbro skola berättade under den inledande presentationen som konsulter från AFRY höll inför genomförande av barnkonsekvensanalysen i skolan, att lärare tillsammans med elever ibland går till en skog som ligger i Södra Bro väster om Almbro. De tar sig då dit via mindre vägar och behöver inte korsa någon större väg. Lärarna uppgav att de inte brukar korsa större vägar, såsom väg 51 eller väg 675, till fots eller med cykel i samband med utflykter med skolan.

Skolskjutsplanerare på Region Örebro har informerat projektet om att det tidigare fanns en linjebuss som gick in i Norra Bro och hämtade upp elever vid en busstur på Lilla Ässkogvägen. Ibland missade dock bussen att svänga in i samhället och senare beslutade Svealandstrafiken att de ville ha rakare turer och lät då anordna en ny busshållplats vid väg 675. Skolskjutsplaneraren informerade även om att samtliga elever på Almbro skola åker skolbuss hem från skolan. Skolbussen svänger då in och släpper av de elever som bor i Norra Bro inne i själva samhället, till skillnad från när eleverna åker länsbuss på väg till skolan och då går på vid linjetrafikens hållplatser utmed väg 675.

## 4. Konfliktpunkter

I detta kapitel identifieras ett antal konfliktpunkter i närheten av väg 675, där barnens rörelsemönster/önskade rörelsemönster påverkas av den befintliga trafikmiljön. Samtliga identifierade konfliktpunkter ligger i anslutning till busshållplatser längs väg 675 som eleverna har uppgett att de använder, alternativt som de uppgett att de bor i närheten av, och som således blir en konfliktpunkt om det innebär att barnen vistas längs vägen och eventuell även behöver korsa denna för att ta sig till/från busshållplatsen. Analysen bygger således på att eleverna har placerat ut var de bor/har sin skolväg på ett korrekt sätt. Inga andra konfliktpunkter än busshållplatser har identifierats då eleverna inte uppgett att de någon annanstans längs sträckan korsar väg 675 till fots eller med cykel.

Det finns även andra busshållplatser längs sträckan som eventuellt används av barn, och således skulle kunna utgöra konfliktpunkter, men som inte har fångats upp i denna analys. Generellt bör säkerheten på busshållplatser som barn använder utredas. I projektet ingår att Trafikverket ska se över samtliga busshållplatser längs aktuell sträcka tillsammans med Region Örebro och Svealandstrafiken.



Figur 5. Identifierade konfliktpunkter.

Gemensamt för samtliga konfliktpunkter är att det saknas passage för bussresenärer över väg 675. Vid samtliga konfliktpunkter, med undantag av Anders Petters väg, saknas även belysning och väderskydd vid busshållplatserna.

#### 4.1. Konfliktpunkt 1: Anders Petters väg

Konfliktpunkten ligger norr om projektets utredningsområde men har ändå inkluderats i analysen då kartläggningen visat att flera elever reser från denna hållplats till Almbro skola.

- På västra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en bussficka, stolpe samt transparent väderskydd. Barnen kommer trafiksäkert till hållplatsen via en gång- och cykelväg på västra sidan av väg 675.
- På östra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en bussficka samt stolpe. Väderskydd saknas. En trottoar finns på östra sidan av vägen.
- Belysning finns på västra sidan av väg 675.
- Hastighet 50 km/tim på väg 675.

#### 4.2. Konfliktpunkt 2: Lilla Ässkogvägen

Konfliktpunkten ligger norr om projektets utredningsområde men har ändå inkluderats i analysen då kartläggningen visat att flera elever reser från denna hållplats till Almbro skola.

- På västra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en halvficka och stolpe. Barnen får gå på vägreten längs väg 675 från Lilla Ässkogvägen till hållplatsen.
- På östra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en halvficka, som delvis utgörs av en anslutande väg, samt stolpe.
- Belysning saknas på väg 675. En belysningsstolpe finns dock i korsningen vid Lilla Ässkogvägen.
- Hastighet 50 km/tim på väg 675.

#### 4.3. Konfliktpunkt 3: Silver-Anders väg

Resultatet av kartläggningen visar att flera elever reser från denna hållplats till Almbro skola.

- På västra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en halvficka och stolpe. Barnen får gå på vägreten längs väg 675 från Silver-Anders väg till hållplatsen.
- På östra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av stolpe. Ficka saknas. Ståyta finns på anslutande väg.
- Hastighet 50 km/tim på väg 675. Hastigheten övergår till 70 km/tim knappt 50 meter söder om korsningen med Silver-Anders väg, risk finns att bilarna inte hinner sakta ner innan de passerar busshållplatsen.



#### 4.4. Konfliktpunkt 4: Grytsgatan

Resultatet av kartläggningen visar att en elev reser från denna hållplats till Almbro skola. Enligt skolskjutsplanerare reser för närvarande fyra elever från hållplats Grytsgatan till Almbro skola.

- På västra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en stolpe placerade intill anslutande väg. Ficka saknas. Ståyta finns på anslutande väg.
- På östra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en stolpe. Ficka saknas. Ståyta finns på anslutande väg.
- Hastighet 70 km/tim på väg 675.

#### 4.5. Konfliktpunkt 5: Gryt södra

Resultatet av kartläggningen visar att en elev reser från denna hållplats till Almbro skola.

- På västra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en halvficka och stolpe.
- På östra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en stolpe placerade intill anslutande väg. Ficka saknas. Ståyta finns på anslutande väg några meter norr om stolpen.
- Hastighet 70 km/tim på väg 675.

#### 4.6. Konfliktpunkt 6: Fräsegården

Resultatet av kartläggningen visar att en elev som bor på östra sidan av väg 675 använder hållplatsen när eleven åker buss till skolan. Detta kan innebära att eleven behöver korsa väg 675 om eleven åker linjebuss till skolan.

- På västra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en stolpe. Ståyta saknas.
- På östra sidan av väg 675 utgörs hållplatsen av en stolpe placerade intill anslutande väg. Ficka saknas. Ståyta finns på anslutande väg.
- Hastighet 70 km/tim på väg 675.



## 5. Åtgärder och konsekvenser

I nuläget är barn och unga begränsade i att röra sig fritt längs väg 675 mellan Norra Bro och Almbro/Gällersta, då det saknas en säker gång- och cykelväg utmed vägen. Gång- och cykeltrafikanter tvingas i nuläget färdas på vägrenen för att ta sig mellan målpunkter, vilket påverkar tillgängligheten negativt för gående och cyklister. Det saknas idag ett alternativt, sammanhängande, vägnät till väg 675 för att gå eller cykla mellan Norra Bro och Almbro/Gällersta. Det saknas även säkra passager för gång- och cykeltrafikanter över väg 675, vilket även det är negativt för tillgängligheten i området. Behovet av passager är dock beroende av närvaron av målpunkter på motsatt sida av vägen 675.

Den planerade gång- och cykelvägen mellan Silver-Anders väg i Norra Bro och Almbro/Gällersta bör kunna gynna barns liv och utveckling genom att ge dem möjligheter att själva färdas längs väg 675 på ett säkert sätt och därmed bidra till deras rörelsefrihet och trygghet. De åtgärder som identifieras i detta kapitel för att förbättra trafikmiljön vid de konfliktpunkter längs väg 675 där kartläggningen visar att barn uppehåller sig, i detta fall busshållplatser, är åtgärder som utifrån dessa platsers och vägens förutsättningar (sett till bland annat årsmedelsdygnstrafik, antal resande med mera) bedömts som rimliga. Sett till barnens bästa hade det emellertid varit önskvärt att kunna genomföra än mer trafiksäkra lösningar, såsom planskilda passager, för att öka barns tillgänglighet och rörelsefrihet. Detta har dock inte bedömts som rimligt utifrån vägens och projektets förutsättningar och återfinns därför inte bland åtgärdsförslagen.

Parallellt med Trafikverkets projekt planerar Örebro kommun att bygga en gång- och cykelbana längs väg 675 i Norra Bro, mellan Silver-Anders väg och Anders Petters väg, vilken ska ansluta till befintlig gång- och cykelbana norr om Anders Petters väg. Den nya gång- och cykelbanan kommer förses med belysning. I samband med kommunens projekt kommer även en ny busshållplats att byggas längs väg 675 i höjd med Lilla Åsskogsvägen.

### 5.1. Konfliktpunkt 1: Korsningen Anders Petters väg

Konfliktpunkten ligger norr om projektets utredningsområde men har ändå inkluderats i analysen då kartläggningen visat att flera elever reser från denna hållplats till Almbro skola.

Målpunkter finns i form av bostadsbebyggelse på den västra sidan av väg 675. På den västra sidan av vägen finns idag väderskydd och bussficka. När barn står och väntar på bussen till skolan vid den västra busshållplatsen kan de även behöva någon form av skydd så att de inte av misstag råkar hamna ute i körbanan. Ett förslag är att ett staket eller räcke sätts upp mellan busshållplatsen och körbanan för ökad säkerhet och trygghet för barnen.

För att komma till busshållplatsen på den östra sidan av väg 675 måste bussresenärer korsa vägen. För att öka tryggheten och tillgängligheten kan behov av någon form av trafiksäker passage för bussresenärer utredas i anslutning till busshållplatsen, vilket dock kan innebära en intressekonflikt då det ställs mot behovet av framkomlighet för fordonstrafik på väg 675. För att öka tryggheten vid passage över vägen eller när elever väntar vid busshållplatsen kan även någon form av intelligent busshållplats anordnas, exempelvis med lampor som lyser och varnar fordonstrafiken på väg 675 när barn befinner sig inom ett visst avstånd från vägen.

## 5.2. Konfliktpunkt 2: Lilla Ässkogvägen

Konfliktpunkten ligger norr om projektets utredningsområde men har ändå inkluderats i analysen då kartläggningen visat att flera elever reser från denna hållplats till Almbro skola.

Målpunkter finns i form av bostadsbebyggelse på den västra sidan av väg 675. I samband med Örebro kommuns projekt med byggnation av en gång- och cykelbana mellan Silver-Anders väg och Anders Petters väg i Norra Bro kommer en ny busshållplats att byggas längs väg 675 i höjd med befintlig busshållplats Lilla Ässkogvägen. Enligt kommunens hemsida kommer hållplatsen att vara utformad som ett timglas för att möjliggöra säker passage samt förses med väderskydd. Den nya busshållplatsen kommer att utformas med hänsyn till de krav som finns på tillgänglighet, vilket innebär att alla med enkelhet ska kunna nyttja hållplatsen. Den nya gång- och cykelbanan kommer att förses med belysning. (Örebro kommun, 2021). Den nya gång- och cykelbanan på västra sidan av väg 675 samt planerad timglasutformning av väg 675 på platsen innebär att bussresenärer kommer att kunna ta sig till hållplatslägena på vardera sida av väg 675 på ett trafiksäkert sätt. För att öka tryggheten vid passage över vägen eller när elever väntar vid busshållplatsen kan även någon form av intelligent busshållplats anordnas, exempelvis med lampor som lyser och varnar fordonstrafiken på väg 675 när barn befinner sig inom ett visst avstånd från vägen.

När barn står och väntar på bussen till skolan vid den västra busshållplatsen kan de behöva någon form av skydd så att de inte av misstag råkar hamna ute i körbanan. Ett förslag är att ett staket eller räcke sätts upp mellan busshållplatsen och körbanan för ökad säkerhet och trygghet för barnen.

Det saknas idag belysning längs väg 675 på aktuell plats. För att en busshållplats ska kännas trygg behövs belysning, särskilt vintertid då det är mörkt och kan finnas snövallar längs vägkanten. Att belysning planeras att anordnas längs den nya kommunala gång- och cykelbanan mellan Silver-Anders väg och Anders Petters väg samt att väderskydd planeras vid busshållplatsen bedöms innebära att tryggheten öka för de barn som väntar på bussen.

## 5.3. Konfliktpunkt 3: Silver-Anders väg

Svealandstrafiken har tagit beslut om att dra in busshållplats Silver-Anders väg. Resenärer kommer istället att hänvisas till busshållplats Lilla Ässkogvägen, drygt 200 meter norrut längs väg 675. Resenärerna kommer då att kunna gå på den nya kommunala gång- och cykelbanan som planeras längs väg 675 mellan Silver-Anders väg och Anders Petters väg för att ta sig till busshållplatsen vid Lilla Ässkogvägen.

## 5.4. Konfliktpunkt 4: Grytsgatan

Fordonstrafiken på väg 675 håller hög hastighet förbi platsen (70 km/tim). Detta försvårar för bussresenärer att korsa vägen. Målpunkter finns i form av bostadsbebyggelse på båda sidor av väg 675. Här finns behov av att ta hänsyn till bussresenärer så att de tryggt kan korsa vägen för att ta sig till och från hållplatslägena. Gångbana eller en bredare vägren utmed väg 675 mellan hållplatsläget och närmaste anslutning bör anordnas på båda sidor av vägen.

Vid busshållplatsen bör en säker yta för väntande bussresenärer samt bussficka anordnas på båda sidor om väg 675. Bussfickor skulle även förbättra tillgängligheten på väg 675 då stillastående bussar inte skulle blockera trafiken.

Vid busshållplatsen saknas belysning. Om belysning anordnas bedöms tryggheten öka för de barn som väntar på bussen, särskilt under vintertid med mörker och snövallar. Detta kan ske genom någon form av intelligent busshållplats, exempelvis med lampor som lyser och varnar fordonstrafiken på väg 675 när barn befinner sig inom ett visst avstånd från vägen.

#### 5.5. Konfliktpunkt 5: Gryt södra

Fordonstrafiken på väg 675 håller hög hastighet förbi platsen (70 km/tim) och sikten är något begränsad på grund av vägens kurviga utformning samt vegetation intill vägen. Detta försvårar för bussresenärer att korsna vägen. Målpunkter finns i form av bostadsbebyggelse på båda sidor av väg 675. Här finns behov av att ta hänsyn till bussresenärer så att de tryggt kan korsna vägen för att ta sig till och från hållplatslägena. Gångbana eller en bredare vägren utmed väg 675 mellan hållplatsläget och närmaste anslutning bör anordnas på båda sidor av vägen.

Vid busshållplatsen bör en säker yta för väntande bussresenärer samt bussficka anordnas på båda sidor om väg 675. Bussfickor skulle även förbättra tillgängligheten på väg 675 då stillastående bussar inte skulle blockera trafiken.

Vid busshållplatsen saknas belysning. Om belysning anordnas bedöms tryggheten öka för de barn som väntar på bussen, särskilt under vintertid med mörker och snövallar. Detta kan ske genom någon form av intelligent busshållplats, exempelvis med lampor som lyser och varnar fordonstrafiken på väg 675 när barn befinner sig inom ett visst avstånd från vägen.

#### 5.6. Konfliktpunkt 6: Frälsegården

Fordonstrafiken på väg 675 håller hög hastighet förbi platsen (70 km/tim). Detta försvårar för bussresenärer att korsna vägen. Målpunkter finns i form av bostadsbebyggelse på den östra sidan av väg 675. Här finns behov av att ta hänsyn till barn så att de tryggt kan korsna vägen och använda den planerade gång- och cykelvägen på västra sidan om väg 675 samt för att kunna ta sig till busshållplatsen på västra sidan av väg 675 vid transport till Almbro skola. I samband med Trafikverkets projekt med byggnation av en gång- och cykelväg mellan Norra Bro och Almbro/Gällersta planeras en passage över väg 675 i anslutning till busshållplats Frälsegården då gång- och cykelvägen här byter sida från den östra till den västra sidan. Exakt hur passagen kommer att utformas är ännu inte beslutat.

Vid busshållplatsen bör även en säker yta för väntande bussresenärer samt bussficka anordnas på båda sidor om väg 675. Bussfickor skulle även förbättra tillgängligheten på väg 675 då stillastående bussar inte skulle blockera trafiken.

Vid busshållplatsen saknas belysning. Om belysning anordnas bedöms tryggheten öka för de barn som väntar på bussen, särskilt under vintertid med mörker och snövallar. Detta kan ske genom någon form av intelligent busshållplats, exempelvis med lampor som lyser och varnar fordonstrafiken på väg 675 när barn befinner sig inom ett visst avstånd från vägen.

## 6. Samlad bedömning och prövning av barnets bästa

Nedan visas en samlad bedömning med avseende på rörelsefrihet, tillgänglighet och säkerhet/trygghet/miljö. Bedömningen görs mot ett nollalternativ, det vill säga att inga åtgärder görs, respektive ett utbyggnadsalternativ i form av en gång- och cykelväg längs med väg 675 mellan Norra Bro och Almbro/Gällersta.

Tabell 3. Samlad bedömning.

	<b>Nollalternativ</b>	<b>Utbyggnadsalternativ</b>
<b>Barns rörelsefrihet</b>	Att barn behöver skjutas och eskorteras över väg 675 ger en begränsad rörelsefrihet vilket bedöms som hämmande för barns utveckling.	Med ett sammanhängande cykelstråk längs med väg 675 mellan Silver-Anders väg i Norra Bro och Almbro/Gällersta ökar möjligheten att gå och cykla fritt längs med väg 675. Detta innebär även att barn har ökad möjlighet att gå eller cykla till Almbro skola. Om föreslagna åtgärder enligt kapitel 5 ordnas främjas barns rörelsefrihet och utveckling.
<b>Barns tillgänglighet till natur och andra målpunkter</b>	Barnen begränsas eftersom de inte själva har tillgång till naturområden och kompisar längs väg 675 utan måste be en vuxen om hjälp för att ta sig dit.	Med ett sammanhängande cykelstråk längs med väg 675, mellan Silver-Anders väg i Norra Bro och Almbro/Gällersta, samt övriga föreslagna åtgärder enligt kapitel 5, ökar barns tillgänglighet till skola, natur och kompisar.
<b>Barns säkerhet, trygghet och miljö</b>	Att cykla längs väg 675 är idag otryggt och farligt då det saknas gång- och cykelväg vilket medför att gång- och cykeltrafikanter tvingas färdas i blandtrafik. Hastigheten är till största del 70 km/tim längs vägen och 50 km/tim på kortare sträckor, bland annat förbi Norra Bro. Om en gång- och cykeltrafikant blir påkörd i 50 km/tim omkommer åtta av tio (Trafikverket, 2010).	Med ett sammanhängande cykelstråk längs med väg 675, mellan Silver-Anders väg i Norra Bro och Almbro/Gällersta, samt övriga föreslagna åtgärder enligt kapitel 5, ökar barnens säkerhet och trygghet.

## 8. Referenser

Dion Sommer, Ingrid Pramling och Karsten Hundeide. *Barnperspektiv och barnens perspektiv i teori och praktik*. 2011.

Trafikverket. *Utkast till rutinbeskrivning för Barnkonsekvensanalys i vägplan*. 2015.

Trafikverket. *Rätt hastighet på vägen räddar liv*. 2010.

Trafikverket. *Samrådsunderlag Lv 675, GC-väg Norra Bro - Almbro/Gällersta Örebro Kommun, Örebro Län*. Vägplan, 2020-12-16.

Vägverket. *Värderingsunderlag för genomförande av barnkonsekvensanalys*. Dok. 2003:37 (TV11535).

Vägverket. *Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen*. Dok. 2005:37. (TV11983)

Örebro kommun. *Skolskjuts och elevresor - Riktlinjer för skolskjuts och elevresor i Örebro kommun*. 2020.

Örebro kommun. *Förlängning av gång- och cykelbana längs Gällerstavägen*. 2021.  
<https://www.orebro.se/bygga-bo--trafik/trafik--gator/pagaende--planerade-trafikarbeten/-/lista/2020-11-27-forlangning-av-gang--och-cykelbana-langs-gallerstavagen.html> Hämtad 2021-06-28.

# Bilaga frågeformulär

Vilken klass avser svaren i detta dokument? \_\_\_\_\_

## Instruktioner

### Del 1 - helklass:

1. Kort genomgång av Trafikverkets projekt för eleverna om vad som ska byggas.
2. Genomgång av uppgiften för eleverna.
3. Inled sedan övningen med att ställa frågor i helklass, se frågor på sida 27 i detta dokument. *Eleverna svarar med handuppräkning. Notera antalet elever per svarsalternativ i tabellerna.*

### Del 2 - gruppövning:

4. Dela in eleverna i grupper med 5–6 elever i varje grupp. Förslagsvis deltar två vuxna i varje grupp (en leder och en antecknar).
5. Låt eleverna rita på kartorna utifrån frågorna på sida 28-8 i detta dokument. *Varje elev får möjlighet att svara på frågorna i tur och ordning samt visa och rita in på kartorna (vuxen kan ev. hjälpa till vid behov). Anteckna synpunkter på kartan eller i detta dokument. Skriv en siffra per elev i kartan för att koppla text till kartmarkering.*
6. Avsluta gruppdiskussionerna med att gruppledaren ställer frågorna på sida 34-12 i detta dokument till eleverna i gruppen.



## Frågor i helklass

*Eleverna svarar med handuppräckning. Notera antalet elever per svarsalternativ i tabellerna.*

### 1. På vilket sätt tar du dig oftast till och från skolan: går, cyklar, åker bil eller buss?

	Går	Cyklar	Bil	Buss
Antal elever:				

### 2. Du som åker bil eller buss till skolan, skulle du hellre vilja gå eller cykla?

	Ja	Nej
Antal elever:		

Följdfråga till de som svarat ja på fråga 2, vad beror det på att du inte går eller cyklar till skolan?  
*Sammanfatta svaren på raderna nedan.*

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Om du går eller cyklar till skolan, har du då sällskap av någon vuxen?

	Ja	Nej
Antal elever:		

## Gruppövning: Frågor till kartövning

Varje elev får möjlighet att svara på frågorna i tur och ordning samt visa och rita in på kartorna (vuxen kan ev. hjälpa till vid behov). Anteckna synpunkter på kartan eller på raderna nedan. Skriv en siffra per elev i kartan för att koppla text till kartmarkering.

### 1. Rita ut på kartan var någonstans du bor. Markera med B. Använd blå penna.

Eventuella kommentarer från eleverna:

Elev 1:

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

**2. Hur kommer du till skolan? Visa, berätta och rita in din skolväg på kartan. Använd blå penna.** Skriv på raderna nedan om eleven går, cyklar, åker bil eller buss och notera på kartan vilket färdssätt som används till respektive skolväg.

*Eventuella kommentarer från eleverna:*

Elev 1:

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

**3. Rita en grön ring på de platser du besöker på fritiden. Använd grön penna.**

*Eventuella kommentarer från eleverna:*

Elev 1:

---

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

---

**4. Rita med linjer i kartan hur du tar dig till de platser du besöker på fritiden från skolan eller hemmet. Använd grön penna.** Skriv på raderna nedan om eleven går, cyklar, åker bil eller buss och notera på kartan vilket färdstätt som används till respektive linje.

*Eventuella kommentarer från eleverna:*

Elev 1:

---

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

---

**5. Markera platser du tycker är farliga med rött kryss på kartan. Använd röd penna.**  
Varför tycker du att dessa platser är farliga?

*Eventuella kommentarer från eleverna:*

Elev 1:

---

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

---



**6. Brukar du korsa väg 675? Var? Markera med röd cirkel på kartan. Använd röd penna.**

*Eventuella kommentarer från eleverna:*

Elev 1:

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

Gruppövning: Avslutande frågor i grupperna

1. Om ni tänker på det som vi pratade om i stor grupp, tycker du att du fick tillräcklig förklaring om vad som kommer att byggas?

Elev 1:

---

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

---

2. Vad tycker ni om det som ska byggas – ser det bra eller dåligt ut? Är det något ni skulle vilja göra annorlunda för att lättare kunna gå eller cykla?

Elev 1:

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

3. Fick du möjlighet att säga vad du tycker under övningen?

Elev 1:

---

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

---

4. Vad tycker du om att barn får vara med och säga vad de tycker när vuxna ska bygga vägar?

Elev 1:

---

---

---

---

Elev 2:

---

---

---

---

Elev 3:

---

---

---

---

Elev 4:

---

---

---

---

Elev 5:

---

---

---

---

Elev 6:

---

---

---

---



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 1333, 701 13 Örebro. Besöksadress: Järnvägsgatan 7  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)