

Barnkonsekvensanalys

Väg 57

Gnesta - E4

Södertälje kommun, Stockholms Län

Projektnummer: 107262

2014-03-14



Dokumenttitel: Barnkonsekvensanalys
Skapat av: Sinna Broberg, Elin Miörner och Charlene Nilsson (praktikant)
Dokumentdatum: 2014-03-14
Dokumenttyp: Rapporter/PM/Utredningar
DokumentID:
Ärendenummer: [Ärendenummer]
Projektnummer: 107262
Version:

Publiceringsdatum:
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Mats Berg
Uppdragsansvarig: Björn Auvinen
Tryck:
Fotograf:
Distributör: Trafikverket, Solna strandväg 98, 171 54 Solna, telefon: 0771-921 921

Innehåll

1 Sammanfattning.....	5
2 Inledning.....	5
2.1 Varför bygga om väg 57?.....	5
2.2 Barnkonsekvensanalys (BKA).....	6
2.3 Metod och avgränsning.....	6
3 Barn i trafiken.....	8
3.1 Trafikens utveckling.....	8
3.2 Barns förutsättningar och förmåga i trafiken.....	8
3.3 Olycksrisker.....	9
3.4 Barns rörelser och platser för lek.....	9
3.5 Hälsorisker.....	9
4 Förutsättningar.....	10
4.1 Allmän karaktär.....	10
4.2 Befolkning.....	13
4.3 Olycksstatistik.....	13
4.4 Barnens målpunkter.....	13
4.4.1. Skolor.....	13
4.4.2. Fritidsaktiviteter och andra målpunkter.....	14
4.4.3. Barns och ungdomars rörelser i Järna.....	14
4.4.4. Barns och ungdomars rörelser i Mölnbo.....	15
4.5 Hur upplever barnen sin närmiljö?.....	17
5 Analys.....	18
5.1 Väg 57 utanför tätorterna.....	18
5.2 Barriäreffekt.....	18
5.2.1. Järna.....	18
5.2.2. Mölnbo.....	18
5.3 Trafiksäkerhet.....	18
5.3.1. Järna.....	18
5.3.2. Mölnbo.....	20
5.4 Hälsa och miljö.....	22
6 Förslag till åtgärder.....	22
6.1 Järna.....	22
6.2 Mölnbo.....	23
7 Källor.....	24

1 Sammanfattning

Trafikverket tar fram en vägplan för ombyggnad av väg 57 från strax öster om Gnesta tätort till E4. Vägens standard är låg i förhållande till dess regionala funktion och åtgärder för att öka framkomligheten och höja trafiksäkerheten längs sträckan föreslås.

Trafikverket har låtit genomföra en särskild barnkonsekvensanalys, BKA, med barnkonventionen som utgångspunkt. Analysen fokuserar på barns rörelsefrihet, närmiljö, miljö, säkerhet och trygghet och är baserad på två workshops och en enkätundersökning med skolelever i Järna samt platsobservationer.

Barn och ungdomar är särskilt utsatta i trafiken, då de saknar fysiska och psykiska förutsättningar för att alltid uppträda trafiksäkert. Barn är dessutom särskilt känsliga för buller och luftföroreningar.

I analysen framkommer det att barn och ungdomar i Järna och Mölnbo redan vid tidig ålder rör sig självständigt i orterna. De har målpunkter på många olika håll och tar sig fram till fots, med cykel och sparkcykel. Några rör sig på egen hand längs med väg 57 även utanför tätorterna.

Barnen och ungdomarna i Järna upplever väg 57 som mycket trafikerad, särskilt på morgonen och eftermiddagen. De yngre eleverna och några av ungdomarna tycker att det känns otryggt att gå utmed vägen och att gångbanan är för smal. Särskilt två övergångsställen i Järna pekades ut som komplicerade att ta sig över. Eleverna upplever dock inte buller från vägen som något stort problem.

Väg 57 utgör en kraftig barriär, särskilt i Järna tätort. Den smala gångbanan, bitvis dålig belysning samt utformningen av två övergångsställen bedöms tillsammans med barnens rörelsemönster och vägens trafikerad leda till brister i trafiksäkerheten i Järna. I Mölnbo är situationen likartad men något bättre, då gång- och cykelbanan är bredare och ortens uppbyggnad är annorlunda. I Mölnbo finns även problem med att barn och ungdomar riskerar att köra ut i vägbanan eller krocka med gående och cyklister när de cyklar i nedförsbacke från en anslutande gata och stig vidare ut på gångbanan.

Även om barnen och ungdomarna inte själva ser trafikbuller från väg 57 som ett problem är bullerstörningen vid Eneskolan och Ådalskolan i påtaglig, såväl utomhus på skolgården som inomhus.

13 åtgärder i Mölnbo och Järna är föreslagna ur ett barnperspektiv och kommer att delges övrig projektorganisation.

2 Inledning

2.1 Varför bygga om väg 57?

Riksväg 57 förbinder Katrineholm och Gnesta i Södermanlands län med Järna och E4 i Stockholms län. Trafikverket tar fram en vägplan för ombyggnad av cirka 18 kilometer av vägen, från strax öster om Gnesta tätort till E4. Vägen används till stor del av arbetspendlare med arbetsplats i Södertälje och Stockholm. Vägens standard är låg i förhållande till dess regionala funktion. I vägplanen föreslås olika åtgärder för att öka framkomligheten och för att höja trafiksäkerheten längs sträckan.

2.2 Barnkonsekvensanalys

Riksdagen har beslutat att FN:s konvention om barnets rättigheter (även kallad barnkonventionen) ska genomsyra samhällets alla verksamheter. Barn ska därför ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i frågor som rör de, exempelvis utformning av den fysiska miljön. De transportpolitiska målen anger att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka (prop. 2008/09:93).

Trafikverket ska bidra till att öka barns rörelsefrihet och säkerhet genom åtgärder som gör att barn kan förflytta sig tryggt och säkert i sin omgivning. I detta projekt har Trafikverket valt att göra en barnkonsekvensanalys, BKA, för att sätta särskilt fokus på dessa frågor.

Enligt regeringens strategi för att stärka barnets rättigheter (Prop. 2009/10:232) ska barnets bästa komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barn. Detta kräver kontinuerliga analyser av konsekvenserna av beslut, så kallade barnkonsekvensanalyser. Barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod för att på ett systematiskt sätt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och att pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. Syftet är att få ett allsidigt beslutsunderlag. Utgångspunkt för analysen är att studera hur barn och ungdomar påverkas av vägen, att studera tänkbara åtgärder ur deras perspektiv samt att möjliggöra för barn och unga att påverka samhällsplaneringen. Resultatet av barnkonsekvensanalysen ska användas för att anpassa trafiklösningar till barnens villkor.

2.3 Metod och avgränsning

Vägprojektet som helhet omfattar hela sträckan mellan Gnesta och väg E4. Vägen utanför tätorterna har i första hand en funktion som transportled, varför oskyddade trafikanter inte rör sig utmed den i så stor omfattning. Med anledning av detta har dessa delar av väg 57 endast studerats övergripande inom ramen för aktuell barnkonsekvensanalys. Där vägen passerar genom de två tätorterna, Mölnbo och Järna är dess funktion såväl en regional transportled som ett viktigt lokalt stråk och här har studien därför fördjupats. Järnvägens påverkan på barnens närmiljö omfattas inte av aktuell barnkonsekvens.

Det utredningsunderlag som tagits fram i projektet sedan tidigare (förstudie, PM och rapporter) har studerats och hela sträckan har inventerats utifrån ett barnperspektiv, både under dag- och kvällstid. Analysen fokuserar på rörelsefrihet, närmiljö, miljö, säkerhet och trygghet, och utgår från barn i skolåldern. Mindre barn bedöms inte röra sig i trafiken på egen hand.

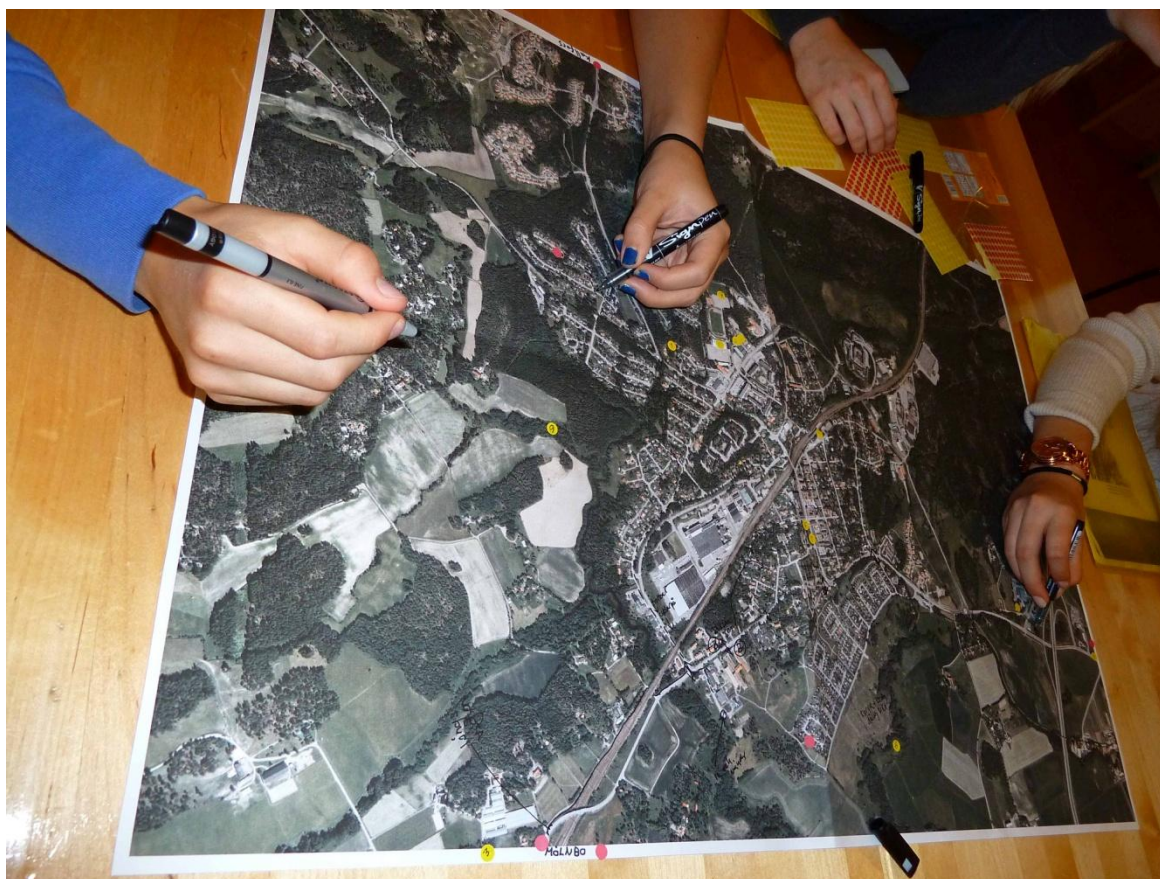
För att ta del av berörda barns och ungdomarnas egna tankar om sin närmiljö kontaktades tre skolor. Eneskolan och Ådalskolan vilka ligger intill väg 57 i Järna och Mölnboskolan i norra delen av Mölnbo.

Två pojkar och tre flickor från Eneskolan i årskurs 7-9 deltog i det första mötet, vilket ordnades som en mindre workshop. Samhällsplanerarna från Atkins berättade om Trafikverket och planerna för ombyggnad av väg 57 samt om vikten av att barn och ungdomar engageras i arbetet. Sedan fick eleverna själva beskriva sina målpunkter och hur de rör sig i området genom att klistra olikfärgade markeringar på ett stort ortofoto. Vidare fördes diskussioner kring trafiksäkerhet, trygghet, miljö och hälsa. Frågorna som ställdes var öppna för att inte ungdomarna skulle styras för mycket i sina svar. Ungdomarna deltog mycket aktivt och lyfte fram både problem och förslag på lösningar

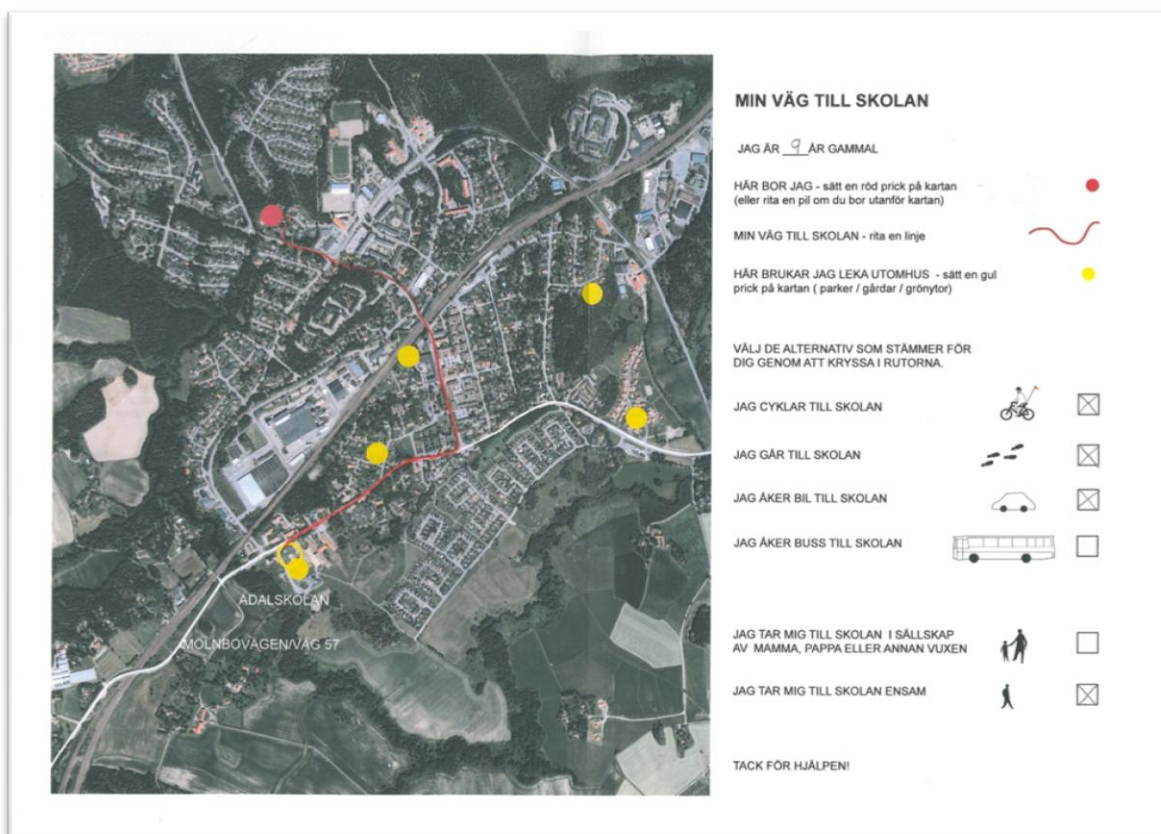
och förbättringsåtgärder. Vid det andra mötet deltog fyra pojkar och sex flickor från årskurs 1- 5 på Ådalskolan. Atkins berättade om Trafikverket och projektet på ett enkelt sätt och barnen fick sedan berätta hur de rörde sig i orten och hur de upplevde sin närmiljö. Till viss del användes ett ortofoto som hjälp vid diskussionerna. Mindre barn kan dock ha svårt att relatera till en flygbild, varför detta endast användes som ett komplement.

40 elever från Ådalskolan i årskurs 4 och 5 fick även fylla i sin skolväg och viktiga målpunkter på en karta samt svara på några enkla frågor. Dessa enkelt och lite roligt utformade enkäter skickades till skolans rektor i förväg och barnen hade inför Atkins besök på skolan fyllt i de.

Skolan i Mölnbo hade inte möjlighet att ta emot Atkins samhällsplanerare, då man ansåg att detta låg utanför skolans kärnverksamhet. En av ungdomarna som medverkade vid workshopen på Eneskolan bodde dock i Mölnbo, samt att flera av Järnaungdomarna kände till Mölnbo väl. Detta medverkar till att vi endast i liten omfattning har barn och ungdomars egna tankar kring vägens påverkan på deras vardagsliv. Vid inventeringen i Mölnbo lades dock extra vikt vid att observera barn på väg till och från skolan.



Figur 1. Ungdomarna fick dela med sig av sina kunskaper om närmiljön genom att rita på ett stort ortofoto.



Figur 2. Cirka 40 elever från Ådalskolan i år 4 och 5 fick fylla i sin skolväg och markera ut viktiga målpunkter på en karta.

3 Barn i trafiken

3.1 Trafikens utveckling

Sedan 1970-talet har antalet personbilar i Sverige ökat med 84%, vilket betyder att barns situation väsentligt förändrats jämfört med när deras föräldrar växte upp. Sett bara till de senaste tio åren har personbilstrafiken ökat med ca 13% och den tunga trafiken med 51 procent. Utvecklingen har inneburit ökade risker för barns och ungdomars fysiska, psykiska och sociala hälsa samt medverkar till att minska barns rörelsefrihet. Att barn har förlorat en del av sin rörelsefrihet innebär ett hot mot deras livskvalitet. Detta får också negativa konsekvenser som t.ex. ökade kostnader och tidsåtgång för föräldrar som skjutsar sina barn. En följeffekt av detta är att det blir mer trafik vid skolorna och i samband med fritidsaktiviteter, vilket medverkar till en ytterligare försämring av närmiljön.

3.2 Barns förutsättningar och förmåga i trafiken

Barn saknar förutsättningar för att alltid uppträda trafiksäkert. Deras syn- och hörsel är inte fullt utvecklad och de kan inte sprida sin uppmärksamhet, utan ägnar sig i högre grad än vuxna åt en sak i taget. Ett barn kan inte heller sätta sig in i exempelvis bilistens situation och ta hänsyn till den. Vidare förväntar sig barn att vuxna ska följa de regler som gäller. När det gäller cykling så ställer detta särskilt höga krav på trafikmognad. När barn är mogna att vistas i trafiken på egen hand varierar med det enskilda barnets förutsättningar och trafikmiljöns uppbyggnad, men oftast börjar barn bli mogna att cykla i trafiken på egen hand först i 12 års ålder.

3.3 Olycksrisker

Barn och ungdomar som cyklar är en särskilt utsatt grupp. Mer än hälften av alla olyckor där barn dör sker i vägtrafiken. Av de 3 500 barn i Sverige som årligen skadas i trafiken så att de måste vårdas inskrivna på sjukhus har nästan hälften skadats som cyklister. I första hand handlar det om singelolyckor, men olyckor där cyklande barn svänger till vänster i korsning är också vanliga. De flesta cykelolyckorna sker i bostadsområden. Olyckor för gående generellt inträffar ofta i korsningar, kring parkerade bilar och i backar.

De mest trafiksäkra områdena är de som byggts med separering av gående och biltrafik. Barn i trafikintegrerade områden upplever trafikmiljön som farligare än barn i områden som har separerade system. Även föräldrar känner större oro för barnens säkerhet i områden som är integrerade.

3.4 Barns rörelser och platser för lek

Barns rörelser kan delas in i nödvändiga aktiviteter, som att gå eller cykla till skola eller fritidsaktiviteter, och valfria aktiviteter, som att ta en omväg på väg hem från skolan, gå till en lekplats och så vidare. De valfria aktiviteterna sker när de yttre betingelserna är goda, när platsen och vädret inbjuder till det. När utemiljön har hög kvalitet används den i större utsträckning för såväl de nödvändiga som de valfria aktiviteterna.

Barn uppehåller sig och leker ofta där möjligheten till att något intressant ska hända är störst. Det är vanligt att barn leker såväl på och i anslutning till gator, på parkeringsplatser och vid infarter som på lekplatser, gårdar och i trädgårdar.

3.5 Hälsorisker

Luftföroreningar från trafiken påverkar människors hälsa. Astmatiker och barn är de känsligaste grupperna. Gående och cyklister är särskilt utsatta då de andas in mycket luft vid fysisk aktivitet och befinner sig närmare marken och därmed utsätts för högre koncentrationer av avgaser. Gång- och cykelbanor på ett par meters avstånd från motortrafiken ger bättre luftmiljö för oskyddade trafikanter än om de ligger precis intill.

Buller från trafik påverkar barns psykiska hälsa genom att den utgör en mental ansträngning. Bullret kan orsaka problem som försämrad koncentration eller inläring samt fysiologiska stressreaktioner. Buller kan också göra det svårare att förstå tal och barn är i detta fall en känslig grupp eftersom deras språkförståelse inte är fullt utvecklad. Exempelvis kan trafikbuller vid skolvägar gör det svårt för barn att tala med varandra på väg till och från skolan. Bullerstörning kan även påverka barns koncentrationsförmåga inomhus i exempelvis skolor som är placerade i anslutning till trafikerade vägar. Ljud från inbromsande bilar och från signalhorn kan skapa stressituationer hos barn vilket gör att de får svårare att uppfatta olika trafiksituationer.

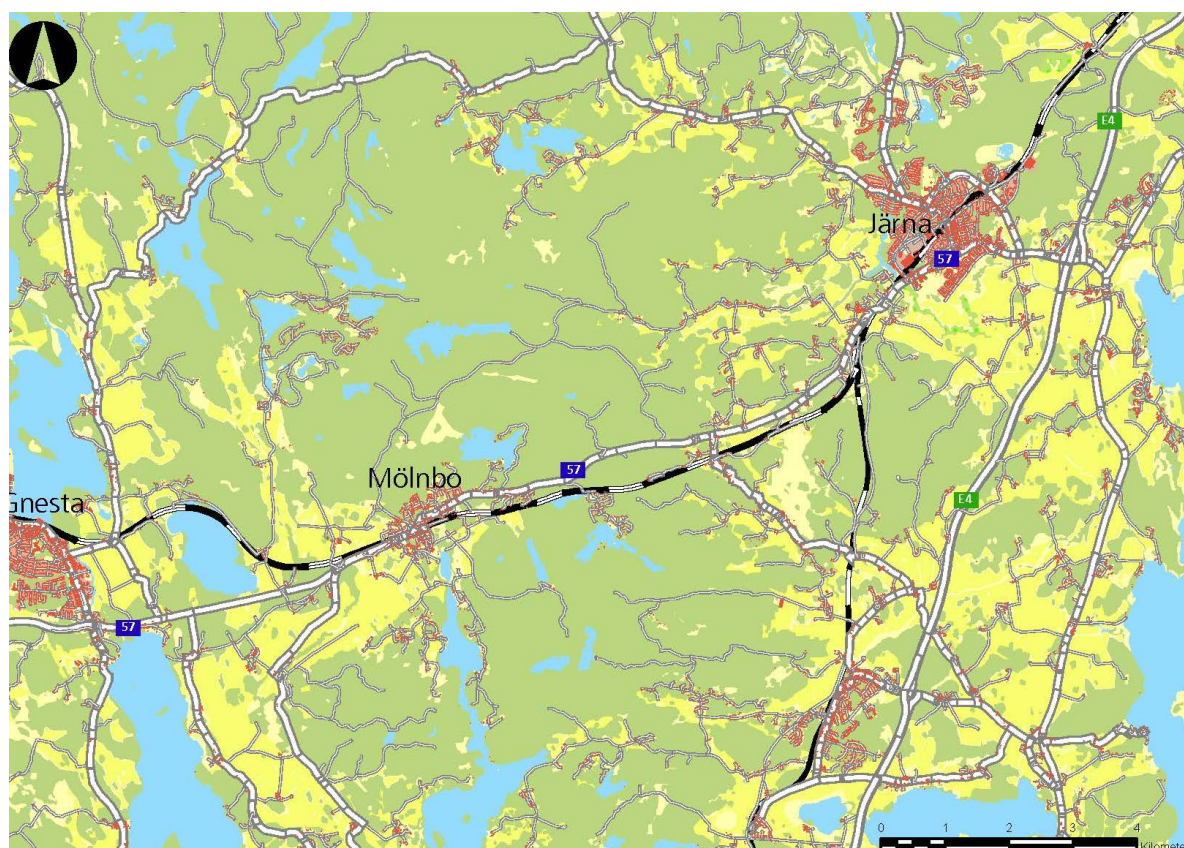
Barn är ofta rädda och oroliga i trafiken. Framförallt för bilister och mopedister som inte följer gällande regler. Men även på platser där trafikintensiteten är hög eller där sikten är skymd. Buller och avgaser är också en källa till oro. Trafikmiljöstress är ett problem både för barn och föräldrar. Det påverkar barns rörelsefrihet och ställer högre krav på föräldrarna i form av tillsyn.

4 Förutsättningar

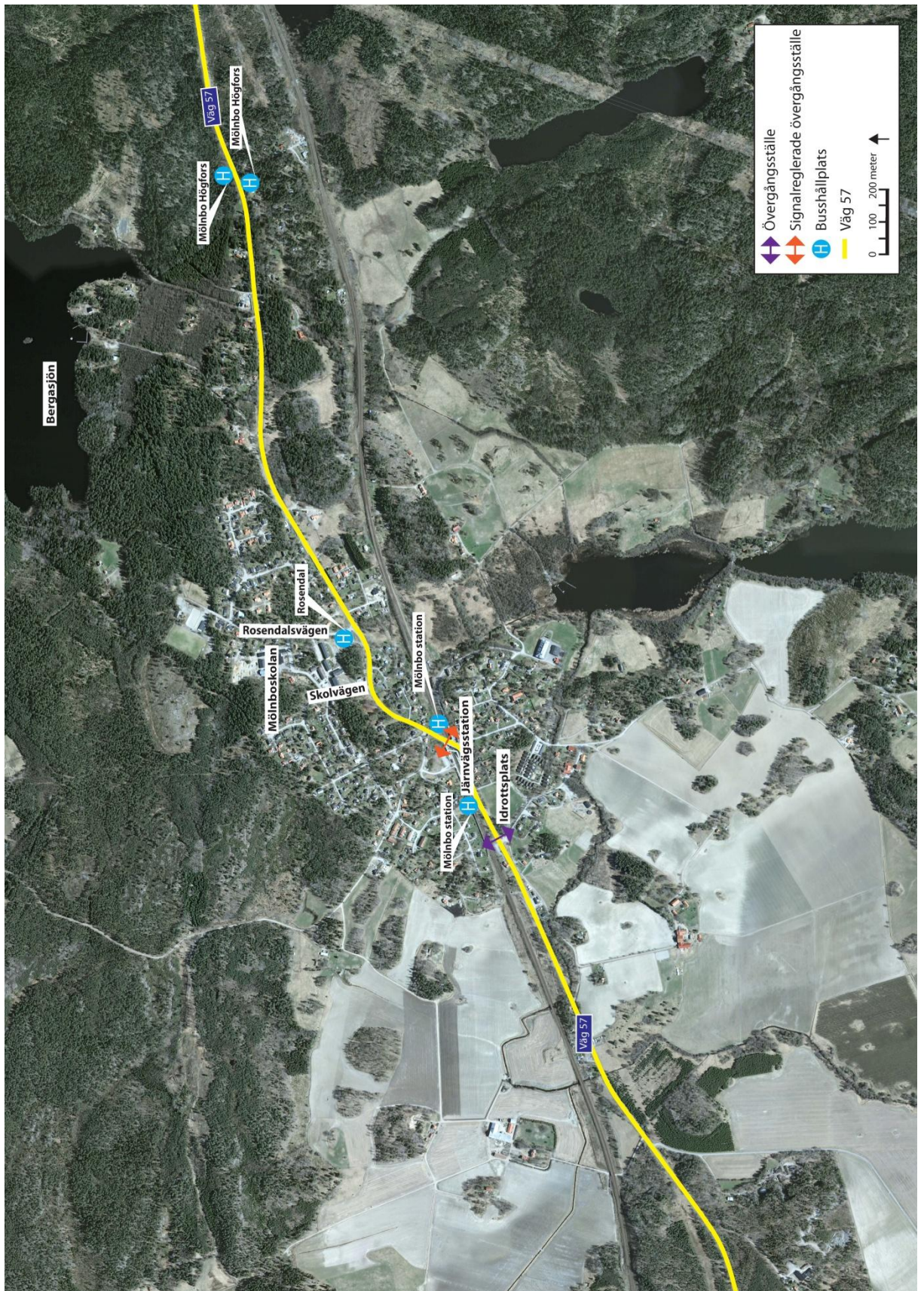
4.1 Allmän karaktär

Den aktuella sträckan av väg 57 som vägplanen omfattar löper mellan Gnesta tätort i Gnesta kommun och E4 i Södertälje kommun. Vägen passerar genom ett vackert natur- och kulturlandskap med öppna odlingsmarker och skog. Den är utformad som en tvåfältig landsväg. Vägbredden varierar mellan 6 och 13,5 meter, men större delen av sträckan har en vägbredd på 6,5-7 meter. Vägren saknas längs nästan hela sträckan. Hastighetsbegränsningen varierar längs sträckan, mellan 30-50 km/h i tätorterna och 60 km/h - 90 km/h utanför.

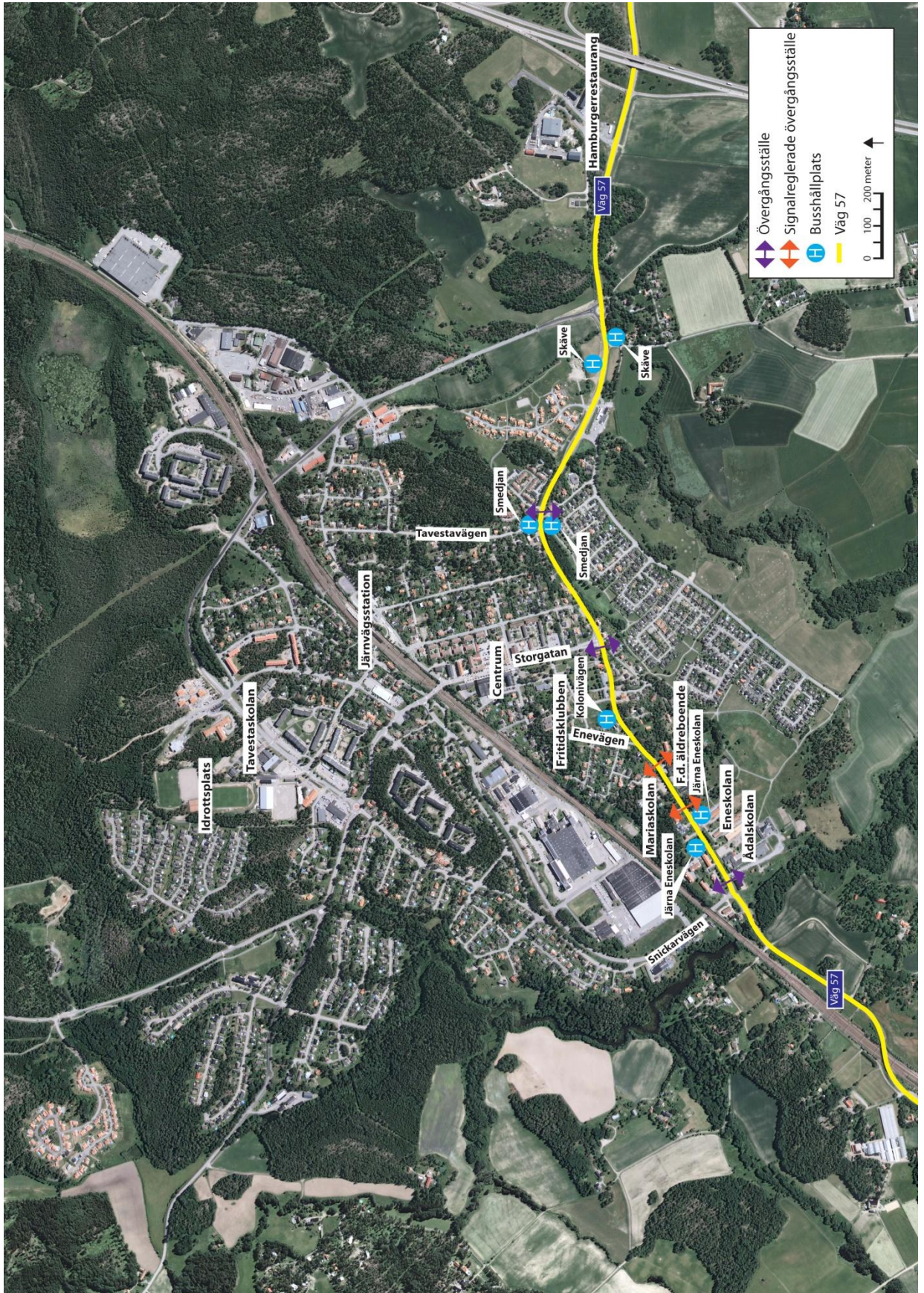
Inom utredningsområdet passerar vägen genom tätorterna Mölnbo och Järna, som breder ut sig på båda sidor om vägen. I Mölnbo finns en kombinerad gång- och cykelbana längs med väg 57. I Järna finns ett relativt väl utbyggt gång- och cykelnät, men det är inte sammanhängande. Bland annat saknas det cykelväg längs större delen av väg 57 genom Järna (från ortens östra delar ut till en hamburgerrestaurang vid E4 finns en separat cykelväg). Gångbana finns utmed stora delar av sträckan men den är bitvis mycket smal.



Figur 3. Översiktskarta.



Figur 4. Översiktskarta över Mölnbo.



Figur 5. Översiktskarta över Järna.

4.2 Befolkning

Gnesta kommun hade 2011 cirka 11 400 invånare, varav cirka 5 600 var bosatta i Gnesta tätort. Samma år uppgick andelen barn i kommunen till 23 %. Kommunens befolkning har ökat de senaste 20 åren och förväntas uppgå till 12 000 invånare under 2013/2014. Det finns många småföretag i Gnesta, men flest arbetstillfällen finns inom kommunala och statliga verksamheter. Ungefär hälften av arbetskraften i Gnesta kommun pendlar dagligen till andra kommuner, främst Södertälje kommun och Stockholms stad.

Södertälje kommun hade 2010 cirka 86 250 invånare, de flesta boende i Södertälje tätort. I Järna tätort är befolkningen cirka 6 400 och i Mölnbo cirka 1 050. Befolkningen har ökat de senaste 20 åren och förväntas fortsätta öka i båda tätorterna.

Arbetstillfällena i Södertälje kommun finns främst inom tillverkningsindustrin. I Järna tätort finns flest arbetstillfällen inom vård och omsorg och i Mölnbo inom ekonomi och byggindustri. Även i dessa orter är arbetspendlingen stor.

4.3 Olycksstatistik

Under perioden 31 december 2002 till 31 december 2012 har sex olyckor med oskyddade trafikanter under 18 år inträffat i tätorterna Mölnbo och Järna (rapporterade till polis och/eller sjukvård och registrerade i STRADA), varav fyra på övergångsställen. Två av barnen blev svårt skadade.

Utöver dessa har det under samma period inträffat 61 olyckor längs väg 57 Gnesta – E4. 11 barn har varit inblandade i dessa olyckor, varav 10 när de suttit i passagerarsätet på en bil och 1 i en mopedolycka. Samtliga har fått lindriga skador.

4.4 Barnens målpunkter

4.4.1. Skolor

I Mölnbo finns en skola för årskurs F-5, Mölnboskolan, som är i kommunal regi. Skolan ligger i tätortens nordöstra del, och många barn och ungdomar korsar vägen på väg till och från skolan eller busshållplatserna (se Figur 4. Översiktskarta över Mölnbo.).

I Järna tätort finns det fyra skolor (se Figur 5. Översiktskarta över Järna.):

- Tavestaskolan i norra Järna, kommunal skola för årskurs F-5.
- Ådalskolan, kommunal skola för årskurs F-5, ligger intill väg 57.
- Eneskolan, kommunal skola för årskurs 6-9, ligger intill väg 57.
- Mariaskolan, fristående skola för årskurs F-9, ligger intill väg 57.

4.4.2. Fritidsaktiviteter och andra målpunkter

I såväl Mölnbo som Järna finns det ett antal platser som används på fritiden. Det handlar om idrottsplatser, fritidsgårdar, ridhus, ishall, badplatser och grönområden. Barn och ungdomar besöker även centrum, kiosker, bensinmack (med kiosk), hamburgerrestaurang etc. Utöver mer publika målpunkter besöker barn och ungdomar kompisar som bor utspridda i båda orterna.

Under mötena med barnen på Eneskolan och Ådalskolan i Järna diskuterades viktiga målpunkter. Eleverna i år 7-9 fick klistra markeringar på ett stort flygfoto och med de yngre barnen samtalades det om var de har sina fritidsaktiviteter, leker, handlar etc. 40 stycken barn hade även i förväg fyllt i en enkät. Det visade sig att barnen och ungdomarna hade målpunkter som var spridda i stora delar av orten.

Även i Mölnbo finns ett antal viktiga målpunkter, bland annat affären och den nya samt den gamla idrottsplatsen. Orten är mycket mindre än Järna varför målpunkterna är färre. Det ska dock noteras att barn och ungdomar från Järna har en del målpunkter i Mölnbo, framförallt genom kompisar som bor där och under sommartid badplatsen vid Bergsjön, även kallad Colasjön.

4.4.3. Barns och ungdomars rörelser i Järna

Många barn och ungdomar går, cyklar eller åker sparkcykel på egen hand till skolan, även i låga åldrar. En del blir körda i bil av sina föräldrar. Fler uppger att de blir körda vid dåligt väder och på vinterhalvåret. Några åker buss eller skoltaxi.

Många barn blir körda till Mariaskolan, som ligger på norra sidan av väg 57. Enligt kommunen kör en del föräldrar in till skolan via Enevägen och de mindre villagatorna. Vid en platsobservation släppte några av sina barn vid parkeringsytan framför det fd äldreboendet, i anslutning till det signalreglerade övergångsstället.

Även på fritiden rör sig barn i låga åldrar i stor utsträckning på egen hand i tätorterna, både till fots och på cykel. Flera barn berättade att de cyklar till idrottsplatsen, fritidsklubben, centrum, ridskolan väster om orten och till en hamburgerrestaurang vid E4 utan vuxet sällskap. De lite äldre ungdomarna tar ibland tåget till Mölnbo och går eller cyklar till Bergasjön för att bada.

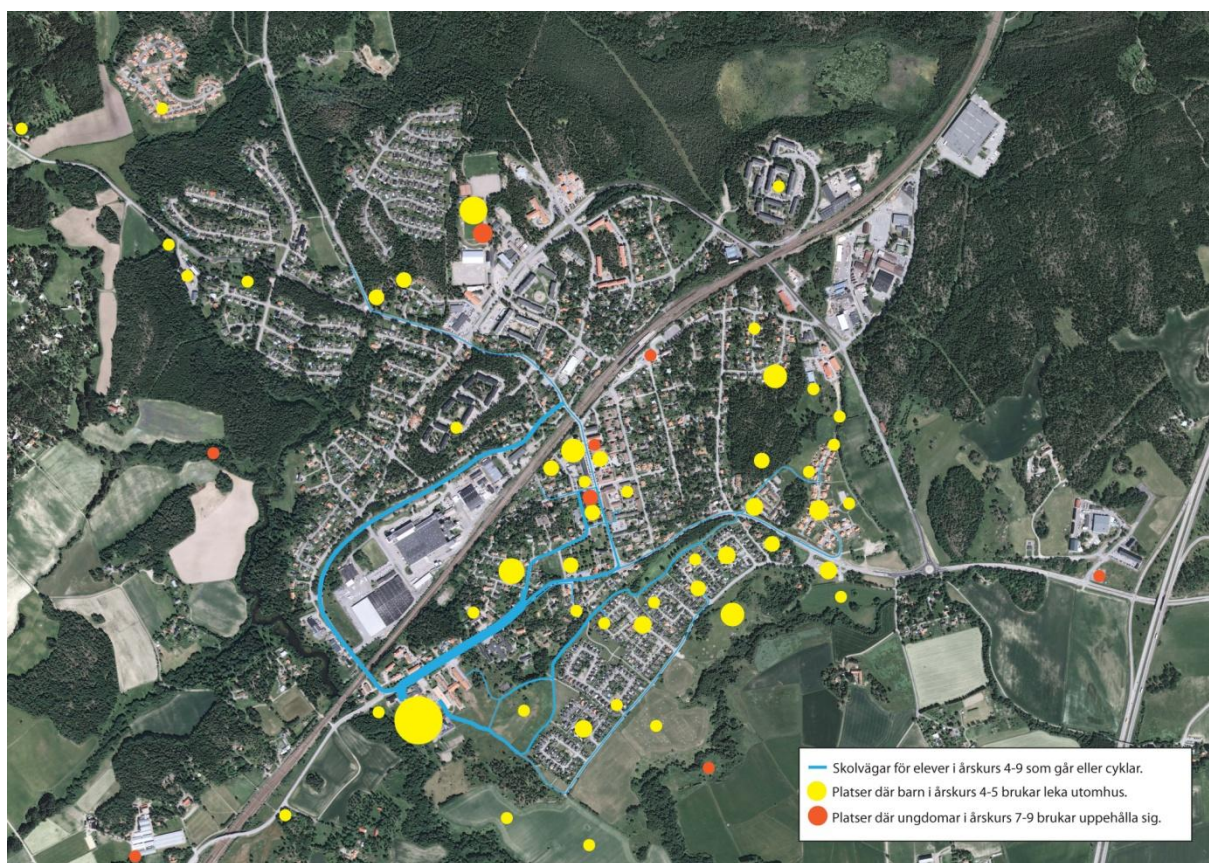
Barn och ungdomar cyklar oftast på trottoaren om det inte finns cykelväg, och några så att de ibland cyklar på vägen. Några barn går eller cyklar längs väg 57 även utanför tätorterna, både dag- och kvällstid.



Figur 6. Många barn går, cyklar eller åker sparkcykel till och från skolan på egen hand.

Barnen och ungdomarna använder alla övergångsställena i Järna, men några mer frekvent än andra. Särskilt många rör sig längs med väg 57 mellan Snickarvägen och Enevägen. Oftast trycker eleverna på knappen när de går över signalreglerade övergångsställen, men ett par barn sa att det händer att de går över fast det är rött om de inte ser någon bil. Ibland trycker de på knappen, men går vidare upp till nästa övergångsställe om det trycker att de får vänta för länge. En del korsar vägen även där det inte finns något övergångsställe, exempelvis när de har bråttom till bussen. Då klättrar de över skolans staket och springer över vägen.

Det har tidigare funnits en planskild korsning med väg 57, då Eneskolan hade lokaler på båda sidorna om väg 57. Passagen användes under skoltid, men i övrigt gick barnen inte över gångbron i särskilt stor utsträckning. När all undervisning samlades på den södra sidan om vägen försvann behovet av gångbron och den togs bort.



Figur 7. Sammanställning av enkätundersökning och workshop, skolvägar och målpunkter i Järna. Linjetjockleken för skolvägarna är proportionerlig till antalet elever som uppgett att de går eller cyklar längs vägen och ju fler som uppgett en målpunkt, desto större prick i kartan. Kartan visar att barn och ungdomar rör sig över hela tätorten, samt tendenser till var de viktigaste stråken finns.

4.4.4. Barns och ungdomars rörelser i Mölnbo

I Mölnbo korsar många barn och ungdomar väg 57 vid det signalreglerade övergångsstället. Korsningen sammanfaller med passagen över järnvägen, som inte kan korsas någon annanstans. Därför blir det en naturlig passage, vilken kopplar norra delen av orten till bostadsområdena i sydväst. Det finns inga genvägar mellan ortens olika delar, varför det övergångsstället används av de flesta. Ett tjugotal bostadshus är

placerade mellan järnvägen och väg 57 i mittersta/södra delen av orten. Barn och ungdomar med målpunkter här korsar vägen på andra plater än vid övergångsstället. Att gå till övergångsstället skulle innebära en relativt lång omväg. På tre ställen finns mittrefuger vilka gör en passage något lättare och mer säker, men det är inte markerade övergångsställen.



Figur 8. Den signalreglerade korsningen i Mölnbo.

I närheten av Skolvägen i Mölnbo finns en skogstig på norra sidan av vägen. Stigen börjar/slutar vid väg 57 och används som genväg till och från skolan. Den har brant lutning och här observerades barn som cyklade ner för stigen och ut på gång- och cykelbanan i hög hastighet. Stigen ansluter till väg 57 strax efter en kurva med ett räcke. En av ungdomarna från workshopen på Eneskolan, som bodde i Mölnbo, bekräftade att många cyklar på stigen. Även Rosendalsvägen, mot skolan, har en brant lutning ner mot väg 57 där barn på cykel kan komma upp i hög hastighet.



Figur 9. Skogstigen används som genväg till och från skolan. Ett barn observerades cykla ner för backen och ut på trottoaren i hög hastighet.

4.5 Hur upplever barnen sin närmiljö?

Barnen och ungdomarna berättade vid workshop-tillfällena att de upplever väg 57 i Järna som mycket trafikerad, mest på morgonen och seneftermiddagen. De yngre eleverna och några av ungdomarna tyckte att det känns otryggt att gå utmed vägen. Många kör snabbt på vägen, särskilt lastbilarna upplevdes som obehagliga. När det är mycket trafik till exempel på morgnarna dras tempot ner, medan eftermiddagar med mindre tät trafik ger upphov till högre hastigheter.

Eleverna upplever att trottoarerna längs med väg 57 i Järna är för smala. Ibland blir det trångt när man ska mötas eller cykla i bredd, och det händer att de blir nedstänkta av regn och snöslask från bilarna. Ett barn sa att det ibland känns som att han skulle dras med ut i vägbanan av passerande bilar när han körde om någon på gångbanan med sin sparkcykel.

Eleverna sa även att det händer att det luktar illa av bensin eller diesel längs vägen. De upplevde dock inte bullret som ett stort problem. ”Man märker det inte för man är så van”, sa ett barn om buller från vägen.

Några av eleverna tyckte att det är mörkt längs vägen på kvällen, trots att det finns belysning. ”Det är inte lika mörkt som i skogen men ibland ser man inte så bra”, sa ett barn. Några elever brukar undvika att gå och cykla i skogen på kvällen; de rör sig hellre längs de stora vägarna även om de inte är upplysta, för att det känns mer tryggt. Ungdomarna sa att de inte brukar ha reflexer på sig. Yngre barn har ofta reflexer på sina kläder.

Eleverna tyckte att de signalreglerade korsningarna fungerar bra över lag. Två obehagade övergångsställen pekades ut som särskilt svåra att passera. Dels det strax väster om Ådalskolan, dels det vid ”smedjan”. Eleverna sa att det ofta är ”kaos” på morgonen vid skolan och att det ibland är svårt att korsa övergångsstället. En av eleverna föreslog att en cirkulationsplats skulle byggas i korsningen mellan väg 57, Snickarevägen och Ådalskolans parkering. Ett barn tyckte att det var enkelt att passera övergångsstället eftersom bilarna alltid stannar.

Övergångsstället vid Tavestavägen (vid busshållplatsen Smedjan) ligger i en kurva och sikten är därför begränsad. Ett barn berättade att det är svårt att korsa övergångsstället för att bilarna aldrig stannar. Han tyckte även att det var väldigt mörkt på platsen. Vid inventering på kvällstid visade det sig att en av armaturerna som särskilt belyser övergångsstället var sönder.

Mölnbo upplevs generellt som tryggare och mer trafiksäkert. Detta kan kopplas till målpunkternas placering och ortens uppbyggnad. Men då vi inte har pratat specifikt med barn i Mölnbo om deras väg till skolan och fritidsaktiviteter så måste detta ses om en tolkning utifrån ett vuxenperspektiv. En av ungdomarna på Eneskolan som var bosatt i Mölnbo sa att det tar lång tid innan det signalreglerade övergångsstället i Mölnbo blir grönt samt att bilar och lastbilar kör fort genom orten.

5 Analys

5.1 Väg 57 utanför tätorterna

Inom utredningsområdet är väg 57 utanför tätorterna genom sin funktion, trafikens omfattning och hastigheter ingen bra miljö för oskyddade trafikanter, och då särskilt barn, äldre och personer med nedsatt funktion. Trots detta rör sig en del barn längs med väg 57 utanför tätorterna. Det är främst barn som är bosatta utanför orterna samt barn som exempelvis besöker ridhuset utanför Järna.

5.2 Barriäreffekt

5.2.1. Järna

Väg 57 utgör en barriär för barn och ungdomar i Järna. Ortens utbredning och olika målpunkters placering ger rörelsemönster över hela orten. Barnen och ungdomarna är bundna till ett antal korsningspunkter och längs större delen av sträckan saknas cykelväg och på vissa delar även gångbana. Vägen begränsar en del barns rörelsefrihet då deras föräldrar inte låter dem korsa vägen ensam eller var de vill. Att de känner sig otrygga vid vägen kan även leda till att de går omvägar eller undviker vissa platser. I Järna utgör också järnvägen en stor barriär.

5.2.2. Mölnbo

Väg 57 löper delvis intill järnvägen i Mölnbo och korsningen över järnvägen sammanfaller med tätortens enda signalreglerade passage över vägen. Den sammanlagda barriäreffekten av järnvägen och väg 57 är mycket stor, men samtidigt är barriäreffekten i större utsträckning koncentrerad till en gemensam korridor, istället för två som i Järna. Dessutom gör ortens uppbyggnad den signalreglerade passagen till en naturlig korsningspunkt för de flesta. Ett undantag är dock boende sydöst om vägen som är hänvisade till omarkerade gång- och cykelpassager med mittrefug. Öster om passagen är bebyggelsen huvudsakligen lokaliserad norr om väg 57, precis som gång- och cykelbanan. På den södra sidan finns en samling småhus längs med väg 57. Vägen utgör en betydande barriär för de barn som bor i dessa hus, och för deras kompisar.

Troligen begränsar vägen rörelsefriheten för en del barn i Mölnbo, på samma sätt som i Järna, utifrån hur föräldrar låter sina barn röra sig samt vilka vägar de själv väljer.

5.3 Trafiksäkerhet

5.3.1. Järna

Trafiksäkerheten för barn som går och cyklar längs med väg 57 är bitvis låg och i mellan ått mycket låg. Gångbanan är smal, och separat cykelbana saknas i stort sett. Detta leder till konflikter mellan fotgängare och cyklister som använder gångbanan. Den smala trottoaren innebär också en risk för "busande/skuttande" barn som kan cykla eller trilla ut i körbanan.

Vissa barn och ungdomar väljer att cykla på vägen, både i och utanför tätorterna. Detta måste anses innebära en stor risk då vägren saknas. Utanför tätorterna saknas vägbelysning på större delen av sträckan, vilket ytterligare ökar riskerna under dygnets mörka timmar. Även i Järna upplevs gångbanan bitvis som dåligt upplyst; den belysning som finns längs med vägen har som huvudsakligt syfte att lysa upp körbanan. Efter mörkrets inbrott är det bitvis svårt för fordonstrafikanterna att uppfatta personer som

rör sig längs gångbanan, framförallt mellan belysningsstolpar samt där vegetation skymmer.

Strax väster om Ådalskolan är trafikmiljön särskilt komplicerad, inte minst för barn på väg till och från skolan. På morgonen svänger många föräldrar och skoltaxibilar samt en del lärare in vid Ådalskolans parkering. Den täta pendlingstrafiken längs väg 57 gör det svårt att svänga vänster in på parkeringen (om man kommer från öster), men också att komma ut från parkeringen. Det är även svårt att komma ut på väg 57 från Snickarvägen. Många barn kommer gående eller på cykel från Snickarvägens trottoar och vidare över övergångstället för att sedan svänga in på skolans parkering. Vid köbildning släpper ibland föräldrar av sina barn vid övergångstället på Snickarvägen. En del föräldrar stannar på en spontan avlämningsyta utmed väg 57 vid Enekolan. När eleverna ska gå eller cykla från skolan är sikten vid övergångstället helt skymd av tre unga träd i tätortsporten samt vägskyltar (bland annat mot Nykvarn). Under eftermiddagarna när barnen ska hem från skolan är trafiken glesare och hastigheten hos fordonen stundom hög. Övergångstället måste anses som en mycket farlig passage för barn och ungdomar, vilken borde åtgärdas omgående. Södertälje kommun lyfte frågan om att väg 57 öster om övergångstället stiger uppför, vilket innebär att de lastbilar som kommer österifrån kan ha svårt att stanna i tid vid övergångstället vid halt väglag. Något som barn och ungdomar inte alltid tänker på.



Figur 10. Sikten vid övergångstället tvärs väg 57 vid Snickarvägen är helt skymd av tre unga träd i tätortsporten samt av vägskyltar.

De två signalreglerade korsningarna bedöms fungera relativt bra, även om inte alla barn väntar på grön signal innan de går över. I en del fall trycker de på knappen, men tycker att det tar för lång tid och fortsätter istället till nästa övergångsställe. Något som skapar irritation hos bilisterna.

Vid Storgatan finns ett obehagligt övergångsställe med lampor som blinkar när någon passerar under kvällstid. Här är sikten dock relativt bra. Det är inte ett av de mest använda övergångsställena.

Vid Tavestavägen (vid busshållplatsen Smedjan) finns ytterligare ett obehagligt övergångsställe över väg 57. Övergångstället ligger strax efter en kurva, vilket gör att sikten är rejält begränsad. Vägmiljön innan och igenom kurvan utgörs av skog på södra sidan och indragen villabebyggelse på den norra. Här finns inte heller någon gångbana. Detta är faktorer som bidrar till högre hastigheter i detta avsnitt, vilket framkom under workshoppen och kunde bekräftas på plats. Står det dessutom en buss på busshållplatsen

Smedjan i kurvan är det i princip omöjligt att korsa vägen på ett trafiksäkert sätt, även för vuxna. Kvällstid lyser stora lampor upp övergångstället. Vid kvällsinventeringen noterades dock att en av dessa var ur funktion.



Figur 11. Övergångstället ligger vid en kurva och sikten är rejält begränsad.

5.3.2. Mölnbo

Väg 57 genom Mölnbo kantas av en genensam gång- och cykelbana, på södra sidan söder om det signalreglerade övergångsstället vid järnvägsbron och på den norra sidan norr om övergångstället. Gång- och cykelvägen är bred och har separerande räcken mot vägen på två ställen, söder om järnvägsöverfarten och i en kurva strax väster om Skolvägen. Här kan gående- och cyklister mötas, och det finns utrymme för "busande" barn.



Figur 12. Gång- och cykelbanan i Mölnbo ger utrymme för "busande" barn.

Inte heller i Mölnbo har gång- och cykelvägen separat belysning, men är något bättre än i Järna, då belysningsstolparna i högre grad är vinklade ner mot gångbanan.

Det finns inte något markerat övergångsställe vid busshållplatsen i Mölnbo tätorts västra utkant. Där finns dock en mittrefug. I workshopen med ungdomarna framkom det att busshållplatsen används bland annat av ungdomar som ska till och från skolan i Järna. För att komma över vägen på ett trafiksäkert sätt måste ungdomarna gå en lång omväg till det signalreglerade övergångsstället på järnvägsbron. Vid observationer framkom det att ungdomarna istället går över vägen vid mittrefugen, där det inte finns något markerat övergångsställe.

Den signalreglerade korsningen på järnvägsbron bedöms fungera relativt väl. Fotgängare har dock idag ca 14 sekunder på sig att passera övergångsstället, vilket kan vara i underkant. En äldre kvinna berättade vid ett platsbesök att hon ibland inte hinner gå över. Samtidigt är detta en avvägning, mellan de oskyddade trafikanternas behov och framkomligheten för fordonstrafikanter.

Öster om korsningen på järnvägsbron finns ett antal gång- och cykelpassager med mittrefug, som inte är markerade övergångsställen. Mittrefugen underlättar för passage över vägen, men då de inte är markerade bör barn inte uppmuntras att använda dem. Barn och ungdomar boende på vägens södra sida använder dock dessa passager.

Barn riskerar att köra ut i vägbanan eller krocka med gående eller cyklister när de cyklar i nedförsbacke (via skogstigen eller på Rosendalsvägen) från området norr om väg 57 där skolan ligger och vidare ut på gångbanan längs med väg 57. Vid vinterväglag kan det vara svårt att stanna för cyklister så väl som för biltrafikanter. En cyklist på skogstigen är dessutom omöjlig att upptäcka från vägen.

5.4 Hälsa och miljö

Väg 57 påverkar barnens ljudmiljö negativt, även om de själva inte sa sig uppleva bullerstörningar är trafikbuller från väg 57 ett problem. Skolgårdarna i direkt anslutning till vägen är klart bullerstörda och trafikbuller påverkar även inomhusmiljön. Vid en del platser påverkar dessutom buller från tågtrafiken möjligheten att vid skymd sikt ”lyssna” efter om bilar eller tunga fordon är på väg.

Luftkvaliteten upplevs i mellan åt som dålig i Järna (eventuellt även i Mölnbo, men det kan inte sägas med säkerhet eftersom vi inte pratat med barnen på Mölnboskolan). Detta kopplas särskilt till den tunga trafiken.

Konsekvenserna av en olycka på väg 57 kan bli mycket allvarliga då andelen tung trafik är stor samt att det är en rekommenderad väg för farligt gods. En olycka med farligt gods i anslutning till någon av skolorna skulle kunna få mycket stora konsekvenser. Det är därför extra viktigt att skapa en trafikmiljö som är säker och där barn och ungdomar får tillräckligt utrymme. På så sätt skyddas barnen och trafiken blir mer säker.

6 Förslag till åtgärder

Åtgärderna, som ska ses som en ”bruttolista” är föreslagna ur ett barnperspektiv och kommer att delges övrig projektorganisation. I de fall åtgärder inte genomförs kommer motiv för detta att presenteras i vägplanens beskrivning.

6.1 Järna

Följande åtgärder bör tas i beaktande vid det fortsatta arbetet med vägplanen:

- 2,5-3 meter bred gång- och cykelbana längs väg 57 inom hela Järna tätort samt gång- och cykelbana från Järna tätort till Billstavägen.
- Separat belysning över gång- och cykelbanan inom tätorten.
- Räckerna längs vissa partier. För att separera gång- och cykelbanan från vägen, vilket även i viss mån kan hindra barn och ungdomar att korsa vägen på olämpliga ställen. Räckerna får dock inte skapa risksituationer där barn inte ”hinner över vägen”.
- Högre staket längs Eneskolans och Ådalsskolans gård, för att hindra barn och ungdomar från att gena över vägen.
- Bullerplank vid skolan.
- En helhetslösning vid västra infarten till Järna, anslutning Snickarvägen samt skolan och övergångsstället. Ett förslag som lyftes fram av en elev var en cirkulationsplats.
- De tre träd som står vid västra tätortsporten bör omedelbart tas bort. Vägskyltarnas placering bör också ses över.
- Samordning med så kallad Kiss and Ride-avlämning för skolbarn som blir körda till skolan. Detta skulle kunna samordas för alla skolorna i anslutning till väg 57. Eventuellt i höjd med det före detta äldreboendet, där elever till Mariaskolan kan passera vägen vid den signalreglerade korsningen.
- Flytta busshållplatsen ”Järna Eneskolan” så att eleverna inte vinner tid på att springa/gena över vägen utanför övergångställena.
- Flytt av busshållplatsen ”Smedjan” till öster om övergångsstället, samt röjning av träd och buskage för bättre sikt i kurvan.

6.2 Mölnbo

Följande åtgärder bör tas i beaktande vid det fortsatta arbetet med vägplanen:

- Trafiksäkert övergångsställe vid busshållplatsen väster om järnvägsbron.
- Ett högre och längre räcke som separerar gång- cykelbanan från vägen, alternativt fällor vid skogstigen som hindrar barn att cykla ut i hög hastighet.
- Gång- och cykelbana även på södra sidan öster om järnvägspassagen.

7 Källor

Movium, barns plats i staden, Stad & Land nr 174

Salonen, Knapphetens boningar, forskningsrapport, 2000

Statens folkhälsoinstitut, Barns och ungas hälsa – vård och omsorg (kapitel 9. Barns fysiska miljö), 2013

Statens folkhälsoinstitut, Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet, 2007

Vägverket, Barnkonsekvensanalys, Försök och erfarenhet, 2004:200

Vägverket, Barnen och planeringen, En kunskapsöversikt, 2005:27

Vägverket, Vägledning för barnkonsekvensanalys, 2005:37

Vägverket, Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser – genom studier i närsamhället, 2006:11

Vägverket, Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalyser, 2003:37



TRAFIKVERKET

Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00