

VARFÖR ÄR DET SÅ SVÅRT?

En promenad- och cykelstad låter som en barnvänlig vision. Men hur arbetar man för att förverkliga den så att den blir bra för barn?

Overallt i våra städer pågår nu planering för en omvälvande förändring av stadsstrukturen. Borta är visionen om bilstaden. Nu är det en ny vision som vägleder politiker och stads/trafikplanerare. I Stockholm talar man om "Promenadstaden". När man läser kommunernas cykelplaner ligger det nära till hands att gissa att det är Cykelstaden som man framför allt är inriktad på att skapa. Ett absolut fokus i dagens stadsplanering ligger på snabbcykelspår för vuxna och hur man ska få vuxna att ställa bilen hemma och i stället skaffa sig snabba cyklar för att kunna pendla till jobbet.

En promenad- och cykelstad låter som en barnvänlig vision men hur arbetar man för att förverkliga den så att den blir bra för barn? Alltför många barn behöver cykla för att kunna ta sig till sin skola; ibland tvärs igenom staden.

Vägen till skolan

I en aktuell rapport från Fotgängarnas förening, FOT, återges en beskrivning av en 14-årig skol flickas cykelväg genom hennes stad från hemmet i ena delen av staden till skolan i den andra, en sträcka om 3,7 km i vardera riktningen. Det fria skolvalet innebär att många skolbarn precis som den här flickan har en lång skolväg och många barn cyklar därför till skolan. Flickans skolväg återges i

en studentuppsats i miljöpsykologi från SLU Alnarp, som detaljerat i ord och bild beskriver vilka svårigheter flickan möter på vägen. Några av dem är: brist på sammanhängande cykelväg, skydd mot trafik i gatukorsningar, svårforcerade gatuarbeten och otydliga och utsuddade markeringar i gatan.

Uppsatsen avslutas med förslag till stadens trafikplanerare om förbättringar av cykelvägarna i staden. Viktiga förbättringar skulle enligt uppsatsen i första hand kunna åstadkommas om man skapade program, där såväl skolbarn, föräldrar, skolor som trafik/stadsplanerare ingick och där de samarbetade med varandra om barnens cykel- och gångvägar. Betoningen ligger på hur information från barn till vuxna och planerare kan förmedlas för bättre planering och för bättre kontinuerligt underhåll av cykelvägarna. Detta skulle göra cykelvägarna tryggare för barnen.

Ovanligt samarbete

Ett ovanligt samarbete startade år 2020 mellan kommunens trafik- och stadsplanerare och unga i Karlskoga, när man ordnade feriearbeten för skolbarnen i årskurs 9. Karlskoga är en av de åtta kommuner som studerats i FOT-projektet. De övriga kommunerna är Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala, Lund, Varberg och Simrishamn. Under

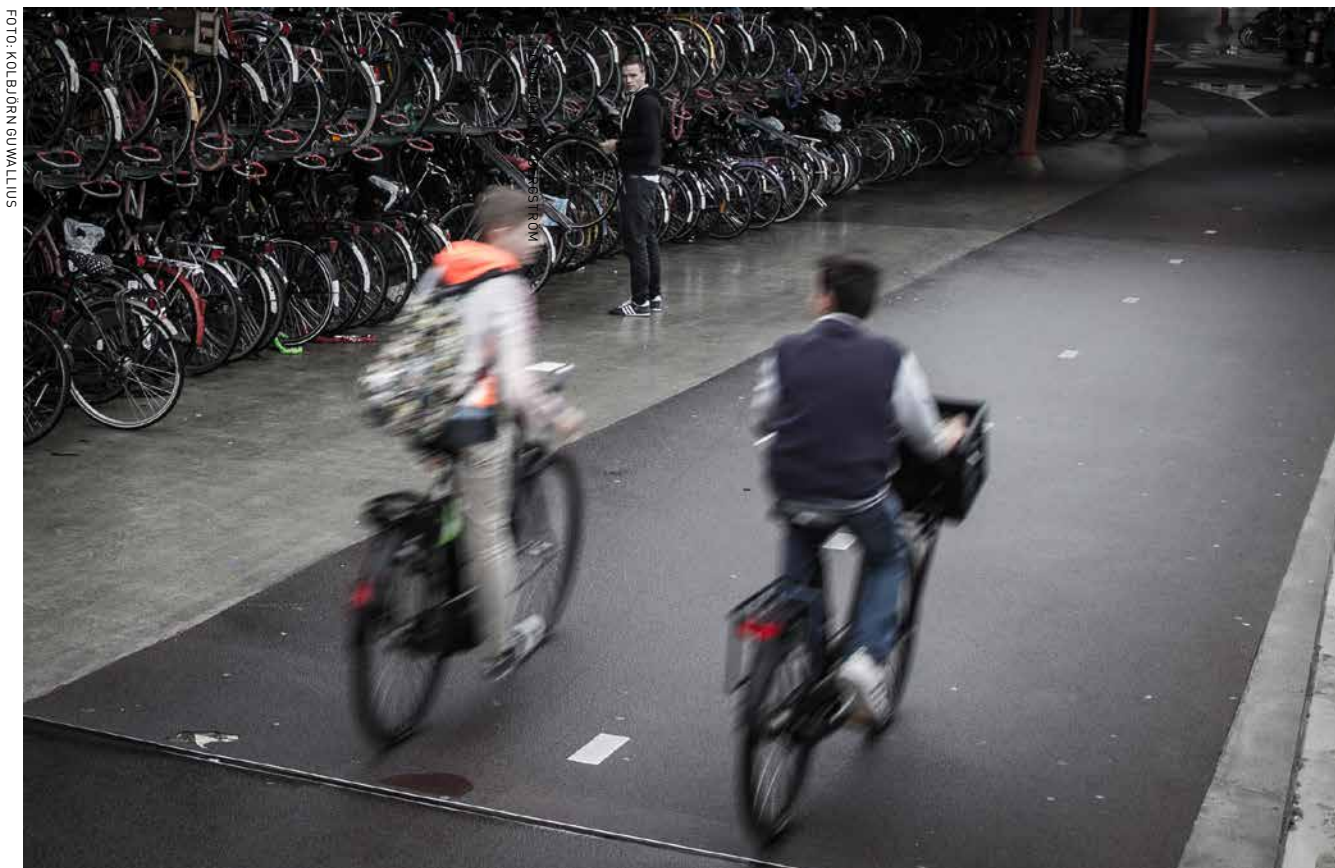


FOTO: KOLBJÖRN GUWALLIUS

handledning av miljösamordnaren i Karlskoga dokumenterar och granskar feriearbetande skolungdomar sådana förhållanden i kommunen som det är kommunens uppgift att ta ansvar för. År 2020 gällde det skolbarnens cykelvägar till sina skolor i Karlskoga.

Så här beskriver två skolungdomar utgångspunkten för sitt arbete med cykelvägarna till kommunens skolor:

”Vi satte oss ner och började tänka på våra egna erfarenheter av alla åren vi hade gått i skolan och fick då fram några punkter som vi ville följa. Dessa punkter är följande:

1. Antalet cykelparkeringar på skolgården i förhållande till antalet elever i skolan.
2. Hur ser vägarna ut där flest elever åker för att ta sig till skolan?
3. Finns det många alternativ för eleverna när de cyklar? Hinder eller fara?
4. Dold sikt. Farliga korsningar eller kurvor med död sikt där olyckan kan vara framme.
5. Belysning på skolgården.
6. Om E18 eller större vägar ligger mellan skolan och ett bostadsområde, vilka möjligheter finns att korsa vägen?”

(Möjlighet för cykelpendling till skolorna inom Karlskoga kommun, 2020). →

Det fria skolvalet göra att många barn har en lång väg till skolan idag – ibland kan de behöva korsa hela stan för att komma dit och hem igen.

Hämta rapporten *Planeringen av barns gång- och cykelvägar som del i kommunernas arbete i stadsplaneringen för Barnets Bästa enligt Barnkonventionen* på FOT:s hemsida fot.se

Förslag till förbättring

Resultatet av skolungdomarnas arbete gav information på de givna punkterna men även förslag till förbättringar: ”Skulle behövas farthinder på 30-vägen utanför X-skolan. Samma väg leder till B-rondellen, som har en farlig passage. Vid rondellen skulle man kunna bygga en lite bredare cykelväg, som underlättar för cyklister eller klippa ner växterna bredvid vägen”.

Miljösamordnaren ser att det som är avgörande för framgången med samarbetet är att han handleder ungdomarna i deras arbete. Utöver att skriva en rapport har skolungdomarna arbetat direkt i kommunens GIS-verktyg och lagt in data om cykelvägars kvalitet och standard. Miljösamordnaren betonar det stora värdet av att kommunen får ta del av ungdomarnas erfarenheter och bedömningar. I detta utbyte mellan kommunen och skolungdomarna förmedlas nyttig information och en värdefull kontakt etableras mellan kommunen och dess unga invånare.

Barnets bästa

Bland de åtta kommuner, vars stadsplanering beskrivs i FOT-rapporten, är det få som hänvisar till sin uppgift att följa barnkonventionen i sin planering av barns gång- och cykelvägar. Barnkonventionen betonar att för att förverkliga barnets bästa måste hänsyn tas till barns behov av en trygg, säker och också hälsosam miljö. Stadsplanerare behöver också veta vilka barnens erfarenheter och upplevelser idag är för att kunna skapa barnvänliga miljöer. Miljösamordnarens arbete med feriearbetande skolungdomar om kommunens cykelvägar till skolorna i Karlskoga är ett svar på barnkonventionens uppmaning att samarbeta med barn i stadsplaneringen för att ge dem en bra fysisk miljö.

Av FOT-rapporten framgår att flera kommuner uttrycker svårigheter att etablera samarbete med skolor och föräldrar. Man uppmanar ”alla” att ta sitt ansvar för att lösa frågan om barns säkerhet i trafiken. Ett särskilt stort och sedan länge uppmärksammat och irriterande problem gäller trafiken vid skolorna, dit en del föräldrar kör sina barn. Detta leder till köbildning och trafikstockning särskilt på morgnarna med ibland farliga situationer för barnen.

Svårt med samarbete

De svårigheter som framträder när det gäller att samarbeta i frågor som gäller barn i stadsplaneringen visar inte bara att frågan om vem som bär ansvaret tycks vara oklar utan också att många politiker och planerare tycks sakna en föreställning om hur ett fungerande samarbete med barn skulle kunna ske. Karlskogas exempel visar att det inte är svårt att organisera och genomföra ett sådant samarbete.

Under de många år sedan barnkonventionen ratificerades av Sverige och sedan konventionen blev lag har frågan om samarbete med barn i stadsplaneringen framstått som ett återkommande problem. Ibland har samarbetet med barn blivit enbart en ”pro forma”-sak – man har ställt frågor till några barn. Men då barn har involverats i planeringsprocesserna och deras erfarenheter fått konsekvenser har det berott på att planerare har samarbetat med barn och tagit barnens erfarenheter på allvar och fört dem vidare in i planeringsprocessen. Det är vad miljösamordnaren i Karlskoga har gjort. ●

MARIA NORDSTRÖM

Miljöpsykolog och forskare, Institutionen för Människa och Samhälle, SLU Alnarp, styrelsemedlem i Fotgängarnas förening FOT

»Ibland har samarbetet med barn blivit enbart en ’pro forma’-sak ...