

Thesis 395

# Trygghetsfrågor i trafiken utifrån barn och vårdnadshavares perspektiv

En fallstudie av Sallerupskolan i Eslöv

Sebastian Bengtsson

Trafik och Väg  
Institutionen för Teknik och Samhälle  
Lunds Tekniska Högskola  
Lunds Universitet





Copyright © Sebastian Bengtsson

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle  
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5362)/1-167/2024  
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet  
Lund 2024



Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5362)/1-167/2024

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,  
Institutionen för Teknik och samhälle,  
Trafik och väg, 395

ISSN 1653-1922

Author(s): Sebastian Bengtsson

Title: Trygghetsfrågor i trafiken utifrån barn och vårdnadshavares perspektiv - En fallstudie av Sallerupskolan i Eslöv

English title: Subjective safety in traffic based on children and guardians' perspective - A case study of Sallerupskolan in Eslöv

Language Svenska

Year: 2024

Keywords: Skolvägar; trafik; trygghet; barn; vårdnadshavare; föräldrar

Citation: Bengtsson S., Trygghetsfrågor i trafiken utifrån barn och vårdnadshavares perspektiv - En fallstudie av Sallerupskolan i Eslöv. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2024. Thesis. 395

#### Abstract:

This master's thesis has a focus on children's and guardians perceived safety in regard to children traveling to and from school. By gaining an understanding of peoples perceived safety one can make improvements to infrastructure and take other measures to make people feel more secure on their travel routes, an increased perceived safety would in turn encourage active traveling to and from school. Benefits with active traveling for children are numerous including health, academic performance and social relationships. To understand what parents and children perceive as safe it is beneficial to ask them directly to gain an understanding of their perceptions. Therefore, this study collects information from the environment, guardians, children and staff at the school and municipality to gain a wide and nuanced understanding of the challenges facing school travel regarding Sallerupskolan. This information aims to gain a better understanding in how the perceived security can be improved to in turn increase traveling by foot, bike and buss. The study has showed that parents and children are concerned about traffic regarding their safety, booth in its speed, volume and its structure. The different methods used in this study have been compared to see their strengths and weaknesses with this type of work and to find that type of information. The work ends with a list of recommendations based on the case study to improve the safety on school travel and in the municipality more generally.

Trafik och väg  
Institutionen för Teknik och samhälle  
Lunds Tekniska Högskola, LTH  
Lunds Universitet  
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads  
Department of Technology and Society  
Faculty of Engineering, LTH  
Lund University  
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden



# Innehållsförteckning

Förord	1
Sammanfattning	2
Summary	5
1. Inledning	8
1.1. Bakgrund	8
1.2. Syfte	9
1.3. Avgränsning	9
1.4. Rapportens disposition	11
2. Metod	12
2.1. Litteraturstudie	12
2.2. Platsbesök och observationer	12
2.3. Intervjuer	13
2.4. Frågeformulär	14
2.5. Workshops	15
2.6. Analys	16
2.6.1. Analys av litteraturstudien	16
2.6.2. Analys av platsbesök och observationer	16
2.6.3. Analys av intervjuer	17
2.6.4. Analys av frågeformulär	17
2.6.5. Analys av workshops	17
3. Litteraturstudie	19
3.1. Barns förutsättningar i trafikmiljöer	19
3.1.1. Avsaknad av trafik kunskap och koncentrationsförmåga	19
3.1.2. Kroppsliga begränsningar	20
3.1.3. Ålderns roll i barnens trafikbeteende	20
3.2. Vårdnadshavare	21
3.2.1. Vårdnadshavares perspektiv	21
3.2.2. Skillnader mellan barns och vårdnadshavares perspektiv	22

3.3. Fördelarna med aktiva skolresor för barn	22
3.4. Översiktliga problem och lösningar	23
3.4.1. Utmaningar och problem	23
3.4.2. Möjliga översiktliga lösningar och åtgärder	25
4. Förutsättningarna	27
4.1. Eslövs förutsättningar	27
4.2. Sallerupskolans förutsättningar	30
4.3. Områdesbeskrivning	36
4.4. Skolskjuts	38
4.5. Tidigare program, studier och åtgärder	39
4.6. Målsättningar	41
4.6.1. Internationella och nationella mål	41
4.6.2. Lokala mål	41
5. Resultat	42
5.1. Platsbesök och observationer	42
5.1.1. Cykelparkering	44
5.1.2. Observationer	44
5.2. Intervjuer	46
5.2.1. Trafiksituationen enligt kommunen	46
5.2.2. Trafiksituationen enligt Sallerupskolan	47
5.2.3. Trafikarbete av kommunen	48
5.2.4. Trafikarbete av Sallerupskolan	48
5.2.5. Skolskjuts	49
5.2.6. Åtgärder av Sallerupskolan	51
5.2.7. Åtgärder av kommunen	52
5.2.8. Samarbete	53
5.2.9. Förslag på åtgärder	53
5.2.10. Hinder för att genomföra åtgärder	54
5.3. Frågeformulär	55
5.3.1. Färdmedel	56
5.3.2. Otrygga platser	57
5.4. Workshops	59
5.4.1. Enskilda svar	60
5.4.2. Kartor	70



5.4.3. Foton	72
5.4.4. Utvärdering	81
6. Diskussion och slutsatser	82
6.1. Resultat/diskussion	83
6.1.1. Färdmedel	83
6.1.2. Kommunens och Sallerupskolans arbete	83
6.1.3. Platser	84
6.2. Metoddiskussion	85
6.2.1. Jämförelse av metoderna	85
6.2.2. Metod reflektion	86
6.3. Slutsatser	87
6.3.1. Förslag på åtgärder	87
6.3.2. Vidare studier	90
Referenser	91
Bilagor	95
Cykelparkering	95
Observationsstudier	96
A. Sallerupskolan övergångsställe 7.20-8.00	97
A. Sallerupskolan övergångsställe 13.30-14.00	100
B. Sallerupskolan parkering plats 1 7.20-8.00	101
B. Sallerupskolan parkering plats 1 13.30-14.00	103
B. Sallerupskolan parkering plats 2 7.30-8.00	105
C. Korsningen mellan Sockenvägen och Christian Nils väg 7.30-8.00	107
D. Korsningen mellan Christian Nils väg och Brinken 7.30-8.00	108
E. Sallerupsvägen gång- och cykelpassage 1 7.30-8.00	110
F. Sallerupsvägen gång- och cykelpassage 2 7.30-8.00	111
G. Sallerupsvägen gång- och cykelpassage 3 7.30-8.00	113
H. Sallerupsvägen gång- och cykelpassage 4 7.30-8.00	114
Frågeformuläret	117
Frågeformulär utmärkta platser och kommentarer	123
Sallerupskolan	123
Parkeringsplatsen	123
Sallerupsvägen	124
Sockenvägen	125

Christian Nils väg	125
Övriga platser	125
Workshop individuellt frågeformulär	127
Reseupplevelse fulla svar	128
Bil	128
Skolbuss	129
Kollektivt	130
Cykel	131
Gång	132
Totalt	132
Motiveringar till val av färdmedel	133
Hur ofta barn använder skolbussen mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan	135
Workshop kartor	139
Workshop bilder	141

# Förord

Detta examensarbete har genomförts under våren 2024 som det avslutande momentet på en utbildning till civilingenjör i väg- och vattenbyggnad vid Lunds Tekniska Högskola. Examensarbetet har genomförts vid institutionen för Teknik och Samhälle, avdelningen för Trafik och Väg, och i samarbete med Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen på Eslövs kommun och Sallerupskolan.

Jag skulle vilja tacka alla på Sallerupskolan som har hjälpt till med examensarbetet. Särskild nämnvärd har varit rektor Camilla Lilliehöök som har hjälpt till att svara på frågor och organisera de olika momenten. Tack ska även riktas gentemot resten av personalen på Sallerupskolan som har deltagit i intervjuer och hjälpt till på andra sätt. Eleverna som deltog på workshoparna ska tackas, de har gjort stora insatser med att förklara deras tankar och åsikter. Även vårdnadshavarna som svarade på frågeformuläret ska tackas för att de tog sig tiden att delta och förklara deras perspektiv.

Jag vill även rikta ett tack till Eslövs kommun. Tack till er som deltog på intervjuerna och noggrant förklarade era tankar, processer och svarade på mina frågor. Tack ska också riktas till Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen där flera har hjälpt till med idéer om hur arbetet kan genomföras. Speciellt tack ska även här riktas till Maria Francisca Archila Bustos som utformade frågeformuläret och hjälpte till med kartorna till workshoparna.

Framförallt ska såklart mina handledare Vanessa Stjernborg (Lunds Tekniska Högskola) och Stana Franjic (Eslövs kommun) tackas. Utan era råd och er vägledning hade detta arbete inte kunnat bli verklighet.

Lund, maj 2024

# Sammanfattning

Andelen barn som blir skjutsade till skolan i Sverige har ökat. En anledning till detta är att föräldrar är mer oroad för deras barns säkerhet och upplever barnens skolvägar som otrygga, detta trots att barnens säkerhet i trafiken ökat markant jämfört med barnens historiska säkerhet i trafikmiljöer i Sverige. Detta medför en försämring av barns fysiska och psykiska hälsa, självständighet, studieresultat och möjlighet till att vara sociala.

Detta arbete syftar till att skapa en bättre förståelse för vad för typ av platser som upplevs som otrygga av barn och vårdnadshavare och varför, samt hur barn reser och varför de reser som de gör. Med en bättre förståelse av vilka platser som upplevs som otrygga och varför kan trygghetshöjande åtgärder genomföras för att öka tryggheten och därmed öka det aktiva resandet.

Arbetet är fokuserat kring Sallerupskolan i Eslöv och det närliggande området. Arbetet har inte studerat resor med skolbuss i större utsträckning och har inte studerat Sallerupskolans tillfälliga lokaler i detalj. Arbetet diskuterar inte internationella lösningar och jämför inte heller med situationen på andra platser.

Arbetet har bestått av fem olika metoder med ett kvalitativt fokus, metoderna som använts är: litteraturstudie, platsbesök och observationer, intervjuer, frågeformulär och workshops. Litteraturstudien har haft ett fokus på forskning från 2000-talet i Sverige. Platsbesöken och observationerna har handlat om att studera närområdet till Sallerupskolan och trafikförhållandena. Sex semistrukturerade intervjuer genomfördes med anställda på Eslövs kommun och Sallerupskolan. Ett frågeformulär distribuerades till vårdnadshavare där de kunde markera platser de upplevde som otrygga för sina barn och beskriva varför. Sju workshops genomfördes på Sallerupskolan där barnen fick beskriva deras resande och platser de upplevde som otrygga.

Barn har inte samma förutsättningar som vuxna i trafiken. Delvis har de inte samma trafikfärdigheter eller erfarenhet som vuxna i trafiken. Vidare har de vissa fysiska begränsningar som hindrar dem från att delta på samma villkor. Historiskt har ålder haft en betydande roll i rekommendationer kring barn i trafiken, där finns dock nutida forskning som tyder på att där inte finns någon särskild ålder som är lämplig för barn för att vara i trafiken.

Vårdnadshavare har stort inflytande över hur deras barn reser och kan därmed begränsa deras rörlighet markant. En avgörande anledning till att vårdnadshavare väljer att köra sina barn är för att det är smidigt och det upplevs som otryggt att låta barnen ta sig till skolan själva. Det finns även en viss uppfattning som beskrivet av Sveriges Kommuner och Landsting (2013) att en bra förälder gör sina barn en tjänst genom att skjutsa dem.

Där finns många olika åtgärder som implementerats för att öka barns trygghet i trafiken och öka deras aktiva resande. Dock saknar många åtgärder och olika initiativ utvärderingar på hur effektiva de varit.

Eslöv är en stad på ungefär 20 000 invånare i centrala Skåne. I staden och kommunen utgör bilresor en stor del av alla resor trots att staden har ett till stor del sammanhängande gång- och cykelnät och tillgång till stadsbuss, regionbuss och tåg.

Sallerupskolan består av cirka 410 elever från förskoleklass till sjätte klass och är lokaliserad i sydvästra Eslöv. Skolan har i dagsläget tillfälliga lokaler för alla årskurser i samband med en ombyggnad, där fjärde till sjätte klass pendlar till en annan skola och övriga är lokaliserade i närliggande lokaler. Överlag är området runt Sallerupskolan väl utformat för gång- och cykeltrafik med sammanhängande gång- och cykelvägar.

Eslövs kommun har i dagsläget en målsättning om att öka tryggheten för barns skolresor och har vidtagit olika åtgärder på senare år för att förbättra barns förutsättningar i trafiken. Tidigare har en större studie (Hvitlock, Wennberg, Dannestam, Evanth & Runesson 2018) och en mindre studie (Abdul Razek, Baxter, Gullberg & Larsson 2019) gjorts kring Sallerupskolans förutsättningar och möjliga åtgärder som kan vidtas för att öka säkerhet och trygghet. Dock har de tidigare arbetena inte lett till några åtgärder från kommunen och saknar uppföljning.

Platsbesöken och observationerna visade på ett flertal platser som kan upplevas som otrygga, framförallt på grund av biltrafiken. Särskilt nämnvärt har varit Sallerupsvägen som är en stor väg många barn måste korsa. Även parkeringen vid Sallerupskolan har varit särskilt känslig där många barn väntar på bussen och lämnas av. Där kan miljön vara oordningssam med mycket biltrafik utan någon stark struktur.

Intervjuerna visade på flera kvaliteter, brister och erfarenheter kring trafiksituationen vid Sallerupskolan. Bland de intervjuade från Eslövs kommun nämns Sallerupsvägen och den stora mängden elever som åker skolbuss som en särskild utmaning. Från Sallerupskolan nämns särskilt parkeringen och byggtrafiken som en utmaning. Både Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen och Sallerupskolan arbetar med barnens trafikförhållande, dock är Sallerupskolans arbete mindre strukturerat och formellt. Samarbetet mellan skolor och förvaltningar tycks i dagsläget inte så väl utvecklat som det kan vara gällande trafikfrågor, detta har förbättrats de senaste åren men där finns sannolikt mer utrymme för förbättring.

I frågeformulären svarade 34 vårdnadshavare, vilket motsvarar en cirka 21% svarsfrekvens sett till hela skolan. I formuläret angav nästan hälften av vårdnadshavarna att de körde sina barn till skolan med en mer varierad färdmedelsfördelning på resor från skolan. Bland vårdnadshavarna upplevde många parkeringen vid Sallerupskolan som kaotisk, trång och otrygg. Även särskilt omnämnd var Sallerupsvägen och några platser på den där biltrafiken upplevs som påtaglig och snabb.

På workshoparna svarade barnen på frågor om färdmedel och trygga/otrygga platser. Många barn angav att de tog bil till skolan och att de vill ta bil till och från skolan. Dock verkar barnen som åker bil ha en mer negativ upplevelse när de reser till skolan jämfört med övriga transportmedel, där hade cykel en särskilt positiv upplevelse. Barnen pekade ut många platser som mer eller mindre trygga, de pekade liksom vårdnadshavarna mot att Sallerupsvägen och parkeringen upplevs som otrygga. Barnen beskrev också de flesta platserna runt Sallerupskolan som tråkiga och tomma.

Barnen uppgav oftast att de reste som de gjorde för att det var smidigast för vårdnadshavarna. Barnens värderingar av färdmedel stämde till stor del bra överens med litteraturen. Barnen

beskrev de flesta platserna de visades foto på negativt utifrån aspekter som osäkerhet, fulhet och tristess.

Området kring Sallerupskolan bör medge goda möjligheter för aktivt resande, dock finns åtgärder kommunen och Sallerupskolan borde kunna vidta för att öka tryggheten och öka det aktiva resandet. Där finns en del mjuka åtgärder som broschyrer och vandrande skolbussar som skulle kunna vara praktiska och som skulle kunna påverka. Där finns ett antal mindre åtgärder som skulle kunna vidtas runt skolan för att möjligtvis öka tryggheten, framförallt med farthinder och upphöjda övergångsställen. På större skala kan parkeringen, Sallerupsvägen och en närliggande korsning ses över och olika åtgärder kan möjligtvis genomföras. På en strukturell nivå kan samarbete mellan förvaltningar och skolor utökas och Barn och Utbildningsförvaltningen kan sätta upp någon målsättning kring barns resande.

# Summary

The share of children who are driven to school in Sweden has increased. One of the reasons for this change is parents who are worried for their children's safety as they perceive the child's way to school as unsafe, even though children's risk in traffic has decreased notably compared to their historic safety in traffic environments in Sweden. This in turn worsens children's physical and psychological wellbeing, independence, academic results and lessens their possibilities to be social.

This thesis aims to create a better understanding as to what type of locations are perceived as unsafe by children and their guardians and why that is, as well as how children travel and why they travel as they do. With an improved understanding as to which places are perceived as unsafe and why, measures can be taken to improve the perceived safety and thereby increase traveling by bike and by foot.

This thesis is focused around Sallerupskolan in Eslöv and its close vicinity. In this study traveling by school bus has only been examined to a small extent and it has not studied Sallerupskolan's temporary premises in detail. This thesis does not discuss international solutions and does not compare the location studied with other locations in Sweden.

The study consisted of five different research methods with a qualitative focus. The methods are: literature study, field observations, interviews, questionnaires and workshops. The literature study has focused on research from the 21st century and forward in Sweden. The field observations have focused on Sallerupskolan and its traffic environment. Six semi-structured interviews were conducted with employees from Eslöv municipality as well as employees from Sallerupskolan. A questionnaire was distributed to the guardians where they could mark places they perceived as unsafe and describe why. Seven workshops were conducted at Sallerupskolan where the children got to describe their travel habits and places they perceived as unsafe.

Children do not have the same conditions as adults in traffic. One of the reasons is that they do not have the same amount of knowledge regarding traffic or the same amount of traffic experience. Furthermore, they have certain physical limitations compared to adults. Historically, age has had a significant role in recommendations regarding children in traffic. There is however contemporary research that indicates that there is no special age where children are suited for traffic.

Guardians have a major influence on how their children travel and can thereby limit their mobility markedly. One crucial reason for guardians choose to drive their children is because it is easy, and it is perceived as unsafe to let the children travel to school alone. There is also a certain notion as described by Sweden's Municipalities and County Councils (2013) that a good parent does their child a favour by driving them.

There are many different measures that have been implemented to increase children's perceived safety in traffic and increase their traveling by foot and by bike. However, many of these measures lack evaluations regarding their efficiency.

The city of Eslöv has about 20 000 inhabitants and is centrally located in the region of Scania. Within the city and municipality, car travel makes up a large part of the trips even though the city has a largely contiguous set of bike and pedestrian paths and access to city buses, regional buses and trains.

Sallerupskolan which is located in the southwest of Eslöv, has about 410 pupils ranging from the primary grade to sixth grade. The school currently has temporary facilities for all pupils due to a renovation, where fourth to sixth grade go by bus to and from another school, and the remaining pupils' facilities are in the close vicinity of the old school. Generally, the area around Sallerupskolan is designed well for traveling by foot or by bike with contiguous walking and cycling paths.

Eslöv municipality currently has a vision to improve the perceived safety for children's trips to and from school, and they have taken some measures in the past few years to improve children's trips to and from school. Previously, a larger study (Hvitlock et al. 2018) and a smaller study (Abdul Razek et al. 2019) was conducted to assess Sallerupskolans' situation and possible measures which may be taken to improve safety. However, these studies have not led to any measures being taken from the municipality and they lack follow-up.

The field observations showed multiple spaces that can be perceived as unsafe, especially due to the car traffic. Especially notable was Sallerupsvägen which is a large road many of the children must cross. The parking lot by Sallerupskolan where many children wait for the school bus and are dropped off was also especially sensitive. At this location the environment can be slightly chaotic with a lot of car traffic without any strong structure.

The interviews showed multiple qualities, flaws, and experiences about the traffic situation around Sallerupskolan. Sallerupsvägen and the large number of pupils traveling by school bus are mentioned as challenges among those interviewed from Eslöv municipality. The parking lot and traffic related to the renovations were mentioned as challenging by those interviewed at Sallerupskolan. Both the municipality and Sallerupskolan work with children in traffic, however Sallerupskolans' work is less structured and less formal. Currently regarding questions about traffic, the cooperation between schools and the municipality is seemingly not as developed as it could be. This has improved in the past few years but might still have room for improvement.

In the questionnaire 34 guardians responded, rendering a 21% response rate with all grades taken into account. In the questionnaire almost half of the guardians said that they drove their children to school, while modes of transport used when returning home from school were more varied. Among the guardians many perceived the parking lot by Sallerupskolan as chaotic, overcrowded and unsafe. Sallerupsvägen as whole was mentioned often and at some points on it where the car traffic was described as especially notable and fast.

During the workshops the children responded on questions about their mode of transport and places they perceived as safe or unsafe. Many of the children said they travelled by car to school and that they want to travel by car. However, the children who travel by car seem to have a more negative travel experience when traveling to school compared to other modes of transport, where bicycle was experienced especially positively. The children pointed out many places as more or less safe. Like the guardians, they described Sallerupsvägen and the parking lot as unsafe. The children also described some of the locations around Sallerupskolan as boring and empty.



Most often the children said they travel the way they do because it is the easiest for their guardians. The children's evaluation of the modes of transport matched the literature to a large extent. The children described most places they were shown photographs of negatively, using words as unsafe, ugly, and boring.

The area around Sallerupskolan should give good opportunities for traveling by foot and by bike. However, there are measures that the school and municipality should be able to take to improve the perceived safety and increase traveling by bike and by foot. There are some softer measures such as brochures and walking school buses that could be practical and might make a difference. There are multiple smaller measures that could be taken around the school to possibly improve the perceived safety, especially speed bumps and raised crosswalks. On a larger scale the parking lot, Sallerupsvägen, and a nearby crossing could be investigated and certain measures could be taken. On a structural level the cooperation inside the municipality and with schools could be improved. The children and education administration might consider establishing a goal regarding children's travel habits and perceived habits.

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

De senaste tre årtiondena har barns resor till fots och med cykel minskat, detta har i sin tur fört med sig en ökning av föräldrar som skjutsar sina barn (Niska et al. 2017). Den ökade biltrafiken medför otrygga trafikmiljöer vid många skolor runt om i Sverige (Sveriges Kommuner och Landsting 2013). 2022 genomfördes en enkät med 700 rektorer, där uppgav hälften av dem att de oroade sig för säkerheten runt skolan (If 2022).

En av anledningarna till det ökande bilskjutsandet verkar bero på att föräldrars oro för trafiksituationen har ökat (Björklid & Gummesson 2013). Parallellt med att föräldrars oro för barn i trafiken ökat, har barns trafiksäkerhet ökat markant med ett minskande antal trafikolyckor som involverar barn (Carlsson et al. 2013; Niska et al. 2017). Även andra faktorer tycks medverka till föräldrars beslut att skjutsa barn, här kan exempelvis nämnas synen på vad som utgör en bra förälder, där en bra förälder idag i större utsträckning anses skyldig att skjutsa sina barn till aktiviteter (Sveriges Kommuner och Landsting 2013).

Minskning av aktiva transporter medverkar till att många barn inte uppnår målen som sätts upp av World Health Organisation för barns rörelse och aktivitet, målen säger att barn bör vara aktiva minst en timme per dag (Academic Expert Group 2019; World Health Organisation 2018; World Health Organisation 2020). Samtidigt medger det ändrade resandet till att barn blir mindre självständiga och att deras mobilitet minskar (Björklid & Gummesson 2013).

Där finns en del studier och forskningsprojekt som rör barns skolresor, dock är urvalet mer begränsat om man väljer att fokusera på Sverige. Sett till äldre studier har fokus legat på att höja trafiksäkerhet för barnen, medan nyare studier har även börjat studera trygghet och trafikvanor mer ingående. Detta reflekterar trenden av ökad trafiksäkerhet för barn, men minskad trygghet och självständighet.

Historiskt har också synen på barns skolresor ändrats från ett planeringsperspektiv. Ett exempel på ändringen är synen på ålderns roll för barns trafiksäkerhet där Gummesson och Larsson (1994) beskrev att barn under tio år inte lämpar sig för att ta sig runt självständigt, jämfört med Gummesson (2003), som menade på att lämplig ålder låg på 12 år. I modern tid kan vi jämföra med Kircher, Ahlström, Odéen, Hamidi och Nordin (2023) och gång, cykel och moped handboken (Sveriges Kommuner och Regioner & Trafikverket, 2022) som beskriver att det inte finns någon särskild ålder som gör ett barn mer eller mindre lämplig att vara i trafiken. Snarare beskriver de att fokus bör ligga på hur trafikmiljön är i förhållande till barnets individuella kompetens.

Gummesson (2007) visar i sin jämförelse av svenska planeringsdokument att barn länge varit en marginaliserad grupp i planeringen. Han gör detta tydligt genom att gå igenom äldre planeringsdokument där barn nämns väldigt sällan och oftast i en kontext som antingen ett hinder mot biltrafiken eller som en grupp som behöver anpassa sig efter bilismen. Som han beskriver var det mot den bakgrunden som trafikutbildning blev en utbredd (och ineffektiv)

lösning för att öka barns trafiksäkerhet. Det är först när han går igenom nyare skrifter som TRAST (Trafik för en attraktiv stad) där barn verkligen börjar ses som en grupp som inte kan anpassas till trafikmiljön, och därmed synen om att trafikmiljön behöver anpassas till dem.

Det finns ett stort antal åtgärder som genomförts av kommuner, regioner och andra organisationer för att öka aktivt och hållbart resande till skolan. Många av åtgärderna som har gjorts saknar dock utvärderingar för hur effektiva de varit, detta gör det utmanande att hitta effektiva lösningar och åtgärder för att hantera problem gällande barns skolresor (Niska et al. 2017).

## 1.2. Syfte

Uppsatsen syftar till att ge en djupare förståelse om barns och föräldrars upplevelser av trygghet i relation till vägen till och från skolan, ett visst fokus ligger också vid vilka färdmedel som nyttjas. Uppsatsen utgår ifrån en skola i Eslövs kommun, Sallerupskolan som är en F-6 skola. Målet har varit att få en utökad förståelse av hur barnen och vårdnadshavarna upplever barnens skolvägar och varför de upplevs som de gör. Detta kan appliceras för att få en bättre förståelse om hur man kan planera för barn i framtiden och vad för typer av åtgärder som kan göras runt skolor för att främja tryggheten som upplevd av både barn och vårdnadshavare.

Det utökade målet med arbetet är att förstå hur barnen reser till och från skolan och varför. Med information om hur och varför är förhoppningen att kombinera denna information med trygghetsfrågorna för att få idéer på hur aktivt resande till och från skolan kan öka. Det utökade självständiga och aktiva resandet har potentialen att medföra många fördelar för barnen, deras utveckling och hälsa. Utöver detta kan en ökning av aktivt resande medföra en minskning av skjutsande till skolan, vilket hade minskat biltrafiken runt skolan, vilket i sin tur hade förbättrat trafikmiljön.

Arbetet ämnar också att ge ett antal åtgärdsförslag till det specifika typfallet av Sallerupskolan i Eslöv som kan öka tryggheten där och därmed öka det aktiva resandet till och från Sallerupskolan, men som också eventuellt skulle vara applicerbara i andra skolmiljöer som har liknande utmaningar.

## 1.3. Avgränsning

Arbetet har ett fokus på trygghetsaspekter och inte på objektiv säkerhet, gränsen mellan dessa är dock flyttande. Fokus ligger främst på trygghet som handlar om människors upplevda risk och hur farligt det känns, medan säkerhet handlar om människors faktiska risk för att skadas och hur allvarlig en potentiell skada kan vara (Holmberg, Ståhl, Almén & Wennberg 2008).

Sallerupskolan håller i dagsläget på att renoveras, detta innebär att den gamla skolan har rivits och undervisning bedrivs i tillfälliga lokaler. De tillfälliga lokalerna har inte studerats i detalj och inte heller deras lokalisering eller förutsättningar. Detta arbete har fokuserat på de gamla lokalerna för Sallerupskolan och har i viss utsträckning diskuterat färden från de gamla lokalerna till de tillfälliga för fjärde till sjätte klass.

Arbetet har inte studerat skolbuss eller resorna som sker från och till utanför Eslövs tätort i någon större utsträckning.

I workshoparna frågades bara elever i fjärde till sjätte klass att delta. Detta var på grund av att tiden var otillräcklig för att göra arbetet med hela skolan. Det ansågs där bättre att prioritera de äldre barnen då de har bättre förmåga att läsa kartor och att uttrycka sig om sina tankar i trafiken.

I intervjuerna finns där många fler personer som hade kunnat delta och delge mer information till arbetet. Exempel på detta hade kunnat innefatta mer personal från Sallerupskolan och Gata, Trafik och Parkavdelningen. Detta är på grund av tidsbegränsningarna i arbetet.

Litteraturstudien har fokuserat på Sverige. Detta har varit för att det finns många olika typer av lösningar, trafiksituationer och skolsituationer runt om världen och det är inte säkert att resultat från andra länder kan appliceras i Sverige. Undantaget från detta har varit information om barns fysiologiska förutsättningar som antas mer eller mindre konsekventa oavsett vilket land som studien har utförts i.

## 1.4. Rapportens disposition

Rapporten består av sex olika delar.

1. Den första delen är inledning som beskriver problematiken och utmaningarna i dagsläget. Därefter går den vidare till att beskriva syftet med arbetet och de olika avgränsningarna som gjorts.
2. Den andra delen är en beskrivning av arbetets olika metoder. I det avsnittet beskrivs varje metod som arbetet använder var för sig om hur den delen av arbetet genomfördes och en kontext om metoden och varför den använts.
3. Den tredje delen av rapporten går igenom litteraturstudien. Här presenteras barnens förutsättningar jämfört med vuxna, vårdnadshavarnas perspektiv och fördelarna med aktivt resande. Därefter går avsnittet vidare till att presentera översiktliga problem och lösningar från litteraturen.
4. I Fjärde delen av arbetet presenteras Eslöv och Sallerupskolan och deras trafiksituationer. I början beskrivs Eslöv, därefter beskrivs Sallerupskolan och efter det områdena som gränsar till Sallerupskolan. Därefter presenteras skolskjutsen i Eslövs kommun och dess struktur och regler. Efter beskrivningen av infrastruktur och de fysiska förutsättningarna finns två avsnitt om tidigare arbeten som gjorts runt Sallerupskolan och olika typer av nationella och lokala målsättningar.
5. I femte delen presenteras resultaten från platsbesöken och observationerna, intervjuerna, frågeformulären och workshoparna. I stor utsträckning i denna del läggs de rena resultaten i bilagor, där detta arbete inte presenterar de fulla resultaten i detalj, utan snarare hänvisar och sammanfattar de mest intressanta och viktigaste resultaten.
6. I den sjätte och sista delen diskuteras resultaten ur ett vetenskapligt och lokalt perspektiv. Metoderna diskuteras och jämförs utifrån litteraturen och vad deras styrkor och svagheter varit för arbetet. Slutligen ger arbetet sina slutsatser, vilket även inkluderar förslag på åtgärder och vidare studier.

## 2. Metod

### 2.1. Litteraturstudie

Tidigt i arbetet genomfördes en litteraturstudie av forskning och regelverk som finns inom området och gällande Eslövs kommuns egna trafikprogram, policys och politiska beslut som var relevanta för arbetet. Litteraturstudien ger en möjlighet att rama in resterande arbete, det ger förutsättningar för följande metoder och hjälper till att placera detta arbete i en större kontext (Denscombe 2018).

För att hitta vetenskapliga artiklar användes LUBSearch med söktermerna: Skolvägar, Barn & Trafik, Föräldrar & Trafik, Trygghet & Trafik och Trafiksäkerhet & Barn. Liknande sökningar gjordes på engelska med söktermerna: "Travel to school" & Sweden, Parents & Traffic & Sweden & Not injur\* & Not pollution, Perceived safety & Traffic & Sweden & Children. Arbetet har fokuserat på nyare artiklar från 2000-talet och har inkluderat några få arbeten från 1990-talet som historisk kontext. Därifrån har även vissa av referenserna i de artiklarna undersökts vidare för att ge mer direkt underlag och därifrån hitta fler källor. De valda studierna och artiklarna har huvudsakligen fokuserat på Sverige, dessa valdes för att det ska vara mer representativt för Sveriges förutsättningar, men där har använts studier från andra länder och internationella studier i vissa mer universella kontexter som i frågan om barns förutsättningar i trafikmiljöer.

Utöver de vetenskapliga artiklarna har även hemsidor, böcker och kommunens egen dokumentering använts. Särskilt i frågan om källor rörande Sallerupskolan och Eslöv har kommunens egna källor använts. Tyvärr visade det sig utmanande att hitta skriftliga källor angående Eslövs kommuns och Sallerupskolans förutsättningar och nuvarande trafiksituation. Därför har detta istället till stor del fått beskrivas genom de andra metoderna.

### 2.2. Platsbesök och observationer

Platsbesök och observationer är en kvalitativ typ av forskning. Det ger möjligheten att se situationerna när de händer och observera dem (Denscombe 2018).

Platsbesöken och observationerna bestod av tre olika delar. Delarna var fotografering av områden. Dokumentering av beläggingsgraden på skolans cykelparkering. Slutligen ingick att vid ett antal utvalda platser observera trafiken i samband med barnens resor till och från skolan.

För fotograferingen fotades ett antal platser i närområdet för att bidra med olika former av kunskap och ökad förståelse. En del av fotografierna var en dokumentering av de olika områdenas karaktär, detta hjälpte till att beskriva området runt skolan och dess stora drag. Alla fotografier togs på en ungefärlig höjd av 120 cm för att göra fotot mer representativt för barnens perspektiv.

För beläggningsgraden räknades antalet parkerade cyklar och jämfördes med det totala antalet cykelparkeringar på skolgården. Beräkningen skedde under skoltid vid flera olika tillfällen under ordinarie skolverksamhet (inte under lov eller annan avvikande dag). Ett genomsnitt togs av de värdena vilket visade möjligheterna för eleverna att parkera sin cykel på skolan.

Sista delen bestod av att observera olika platser runt skolan i samband med att barnen reste till och från skolan. För att observera barnen som började skolan klockan 8 och skolbussen till Källebergsskolan 7.45 gjordes observationerna mellan 7.30 och 8.00. De viktigaste platserna observerades även på fredagar 13.30-14.00 då alla vid skolan slutar 13.30 de dagarna, men olika tider övriga dagar. Under observationerna togs generella anteckningar om trafiksituationen och fotografier togs för att beskriva platserna och situationerna. Observatören var alltid placerad en bit från bilvägar och gång- och cykelvägar för att minimera påverkan på trafikanternas beteende.

För observationerna valdes åtta olika platser ut runt skolan som väntades vara utmanande från ett trafikperspektiv och där många elever väntades röra sig.

## 2.3. Intervjuer

Intervjuer genomfördes för att få ett komplement till litteraturstudien då det finns en avsaknad av litteratur om Eslöv och Sallerupskolan. Intervjuerna var också en möjlighet att få en insikt i de olika arbetsmetoderna, perspektiven och erfarenheterna som anställda på kommunen och Sallerupskolan hade (Denscombe 2018).

Frågorna i intervjuerna var i stort formulerade som öppna frågor, som beskrivet av Häger (2021) ger öppna frågor möjlighet för mer utvecklade svar med intervjupersonens egna ord. Många av uppföljningsfrågorna till dessa frågor var för att fortsätta utveckla på idéerna som intervjupersonerna lade fram, detta gav en möjlighet att gå in på djupet i personernas perspektiv och svar (Häger 2021, Denscombe 2018). Intervjuerna var semistrukturerade vilket gav möjlighet för de intervjuade att i större utsträckning utveckla deras resonemang och att gå in på djupet (Denscombe 2018).

I arbetet intervjuades olika personer från Sallerupskolan och Eslövs kommun för att försöka få en helhetsbild av nuläget. Från skolan intervjuades tre anställda från skolan för att svara på frågor gällande deras syn och upplevelse av trafiksituationen kring skolan och om skolans arbete med trafikfrågor. På kommunen intervjuades tre olika personer som jobbar med trafikfrågor och barns skolresor, här ställdes frågor om deras arbetssätt och deras syn på trafiksituationen.

På kommunen valdes de tre intervjupersonerna baserat på deras arbetsområden för att få en teckning av trafikfrågor, anordnad skolskjuts och kommunens trafikarbete med barn. De tre som deltog från Sallerupskolan valdes av rektorn baserat på vilka som var intresserade av att delta, här togs också särskild hänsyn till folk med mer insikt in i skolans arbete med trafikfrågor.

De som skulle intervjuas fick frågorna och information inför intervjun en vecka i förväg, detta för att ge dem en chans att tänka över svar och att vid behov undersöka svar till frågor. Detta var för att få bästa möjliga svar på frågorna. Information om arbetet och deras roll skickades ut till deltagarna i samband med frågorna.

Intervjuerna genomfördes i tre delar. Del ett bestod i att samla intervjupersonens samtycke skriftligt, lägga fram en karta på närområdet runt Sallerupskolan och förbereda utrustning för inspelning av intervjuerna. Del två var att genomföra och spela in intervjuerna, de var semistrukturerade vilket innebär att frågorna var ett stöd för intervjuare och den intervjuade, men de var inte låsta samtalspunkter och varierade beroende på vad som uppkom under intervjun. Steg tre bestod av att plocka undan, tacka intervjupersonen för deras deltagande och fråga efter kontaktuppgifter för möjliga uppföljningsfrågor.

Under intervjuerna spelades rösterna in för att sedan transkriberas. De transkriberade intervjuerna användes som underlag för att analysera och jämföra svaren mellan de olika intervjuade parterna. Efter att alla intervjuerna transkriberats raderades inspelningarna.

## 2.4. Frågeformulär

Ett frågeformulär användes för att få svar från vårdnadshavare. Den huvudsakliga anledningen till att ett frågeformulär valdes var för att det blev för tidskrävande och komplicerat att organisera workshops eller intervjuer med vårdnadshavarna. Frågeformulärets utformning är delvis baserat på det som använts av Stjernborg och Rutberg (2021) i ett liknande arbete.

Frågeformuläret skapades i GIS av Eslövs kommun. När frågeformuläret var klart var det öppet i två veckor där länken distribuerades av rektorn via skolans webbsida för vårdnadshavare. Som föreslaget av Hagevi och Viscovi (2016) skickades en påminnelse efter en vecka. Frågeformuläret hölls kort för att uppmuntra en högre svarsfrekvens (Denscombe 2018, Hagevi & Viscovi 2016).

Frågeformuläret hade flervalsfrågor för vilken/vilka årskursen barnet/barnen som vårdnadshavarna har gick i och vilket färdmedel de tog till och från skolan. Fördelen med detta som beskrivet av Denscombe (2018), Hagevi och Viscovi (2016) är att det ger enkla svar som är lätta att jämföra och summera. När föräldrarna sen skulle välja otrygga platser fick de dock möjligheten att svara i fritext till varför platsen var otrygg. Fördelen med fritext är att det inte blir någon informationsförlust (Denscombe 2018, Hagevi & Viscovi 2016) samt att det gav vårdnadshavarna fler möjliga svar än vad angivna alternativ hade gjort.

Frågeformuläret hade ett följebrev som beskrev för vårdnadshavarna vad examensarbetet gått ut på, varför deras deltagande var önskvärt och vad som ska göras med alla svar. Vidare beskrevs hanteringen av personuppgifter och deras rättigheter som deltagare av arbetet. Till slut gavs även kontaktuppgifter för eventuella frågor.

I formuläret fick vårdnadshavarna lämna samtycke för att delta och sedan fylla i formuläret. Formuläret bestod av tre frågor gällande deras barns årskurs och färdmedel och sedan kunde vårdnadshavarna markera platser de upplevde som otrygga för sina barn när de färdades till och från skolan. Därefter fick de upp en karta i GIS verktyget där de kunde välja platser som var otrygga för deras barn och sen i fritext kunde de beskriva varför.

Informationen samlades in och bearbetades. All data samlades i en Excel fil med svaren och där även varje utmärkt punkt visade vårdnadshavarnas svar på barnens årskurs och färdmedel. Fritext svaren bearbetades och kategoriserades för att se vilka platser och vilka typer av oro som var vanligast.



## 2.5. Workshops

Workshops genomfördes för att få barnens perspektiv på trygghetsfrågor. Workshoparna innehöll flera olika segment, delvis för att kunna samla in olika typer av information men också som ett sätt att se vad som var mer och mindre effektivt.

Denna metod har inspirerats av beskrivningen av Berglund och Nordin (2010). Här har detta direkt inspirerat i utformning för de individuella frågorna och kartsegmentet, en skillnad har dock varit att workshoparna varit analoga och gett möjlighet för deltagare att diskutera med varandra. Utformningen med flera deltagare och analoga metoder valdes för att det blev mer praktiskt från ett organisatoriskt perspektiv.

Inför workshoparna samlades samtycken in på skolan, som beskrivet av Berglund och Nordin (2010). Lärare delade ut samtyckesblanketterna på en måndag och sista inlämningsdag var fredag samma vecka. I samtyckena fick vårdnadshavare skriva under, skriva namn på deras barn, barnets klass och ringa in ett färdmedel de brukar ta till och från skolan (Bil, Cykel, Gång, Kollektivtrafik, Skolbuss/annan anordnad skolskjuts eller Övrigt färdmedel).

Alla samtyckena samlades sedan in och grupper skapades för varje klass från fjärde till sjätte klass. Grupperna bestod oftast av fyra personer och de valdes av lärarna baserat på vem som var intresserad.

Workshoparna tog ungefär 45 minuter vardera och bedrevs under ordinarie skoltid. Workshoparna leddes av en workshopledare (samma person som är uppsatsens författare). Den första workshopen genomfördes tidigare än övriga för att ge möjlighet att reflektera över metoden och se om några ändringar behövde genomföras inför övriga workshops.

Workshoparna var indelade i flera olika delar. I första delen introducerades workshopen av workshopledaren. Här introducerade sig workshopledaren och beskrev ämnet och varför barnens åsikter var relevanta. Efter detta informerades barnen om sina rättigheter i samband med deltagandet i forskningsprojektet. Slutligen beskrevs strukturen av workshopen och barnen fick möjlighet att ställa frågor.

I andra delen fick barnen var för sig svara på frågor om deras resor till och från skolan. Här bads även barnen att berätta hur de hade velat resa till skolan och motivera varför de reser på det sättet de gör i dagsläget. De bads slutligen att skriva ner tre ord som de tyckte beskrev deras upplevelse av sin resa till skolan.

I tredje delen lades ett utskrivet A3 drönarfoto (från Lantmäteriet) framför barnen som visade området runt Sallerupskolan. Först fick alla barnen rita in sina skolvägar till och från skolan på bilden. Därefter fick de sätta X för platser de tyckte var otrygga eller otrevliga, och ringa in platser de tyckte var roliga, spännande eller fina. Efter att barnen fått en chans att markera platser diskuterades olika platser med barnen, här tog workshopledaren anteckningar och barnen fick skriva ner sina tankar och åsikter på lappar och klistra dem på fotot. Denna del av workshopen var gjord med liknande idéer som kartan i frågeformuläret, med inspiration från metoder använda i Stjernborg och Rutberg (2021) och Berglund och Nordin (2010).

I fjärde delen visade workshopledaren olika foton på trafikmiljö runt Sallerupskolan för barnen. Barnen ombads att beskriva vad de tänkte och kände när de såg bilderna. Även här fick de sätta på lappar och workshopledaren tog anteckningar om deras diskussioner.

Slutligen avslutades workshopen med en reflektion. Här fick barnen beskriva vad de tyckte hade funkat bra och funkat mindre bra under workshopen. De fick också berätta om huruvida de tyckte workshopen var intressant och lätt att förstå.

Direkt efter workshoparna tog workshopledaren anteckningar om detaljer från workshoparna. När alla workshops var genomförda, jämfördes de och deras resultat sammanställdes.

## 2.6. Analys

På många sätt har dessa olika metoder arbetats genom och analyserats individuellt. Tanken har varit i arbetet att föra samman alla de olika metoderna i arbetet och därmed få flera olika perspektiv. Detta har också bidragit med en möjlighet att utvärdera och jämföra de olika metoderna i arbetet och se vad de kunnat bidra med och vad de inte kunnat bidra med.

Överlag har arbetet analyserats från ett kvalitativt perspektiv. Detta har involverat att tolka intryck och fritextsvar och försöka bevara nyanserna. Samtidigt har vissa typer av mer kvantitativa inslag använts för att tolka och sammanställa data.

Fördelen med de olika metoderna är att de har gett möjligheten att jämföra resultaten från varje metod. Detta ger både en bredare bas för analysen med mer nyanser, och möjligheten att få en större trovärdighet om flera metoder visar samma sak (Denscombe 2018).

### 2.6.1. Analys av litteraturstudien

All litteratur grupperades i olika kategorier, där vissa texter kunde tillhöra flera kategorier. Efter det så lästes texterna igenom i respektive kategori. I vissa fall visade skrivprocessen på ett behov av att skriva någon information som inte innehades varav ny information söktes upp.

När allt skrivits ihop i detta arbete gav det ett underlag att jämföra andra resultat med.

### 2.6.2. Analys av platsbesök och observationer

Platsbesökens foton, anteckningar och intryck summerades in i en gemensam text, där närområdet delades in som tre distinkta områden av olika karaktär. Här användes även verktyg som Google Streetview för att kontrollera saker efter hand och jämföra texten och anteckningarna utan att behöva gå tillbaka till samma plats upprepade gånger.

Mätningarna av belägningsgraden på skolan cykelparkeringar summerades i en tabell. Därefter analyseras helheten av resultaten och jämfördes med övriga observationer och upplevelser.

Observationsstudierna sammanfattades samma dag eller dagen efter de genomförts. Då analyserades foton, anteckningarna och upplevelserna och skrevs ihop till en gemensam beskrivning. När samtliga observationsstudier genomförts lästes de igenom på nytt för att summeras till en gemensam beskrivning som kortfattat beskriver helheten.

### 2.6.3. Analys av intervjuer

Likt metoden implementerad av Graneheim och Lundman (2003) transkriberades alla intervjuerna för att sedan skrivas ihop i ett dokument för att göra en kvalitativ innehållsanalys. Därefter granskades intervjuerna flera gånger där svar kategoriserades och summerades. Till stor del granskades intervjuerna med kommunanställda och Sallerupskolan separat i denna process då de hade litet överlapp.

Därefter skrevs avsnittet om intervjuerna baserat på de olika svaren och summeringarna av dem. Citat valdes också ut för att visa på mer i detalj vad intervjupersonerna sagt vid vissa tillfällen.

### 2.6.4. Analys av frågeformulär

Först analyserades svaren på flervalsfrågorna där de sammanfattades till tre grafer rörande mottagna svar för olika årskurser, färdmedel till skolan och färdmedel från skolan.

Därefter studerades svaren rörande otrygga platser liksom metoden beskriven av Graneheim och Lundman (2003) och Stjernborg och Rutberg (2021) för att göra en kvalitativ innehållsanalys. Alla fritextsvar kategoriserades beroende på vad vårdnadshavarna beskrivit som otryggt. Därefter gick varje angiven punkt igenom och tillsammans med kommentaren noterades platsen de syftade på. Med den informationen kunde varje plats noteras med hur många gånger den angetts som otryggt och varför.

Denna typ av kategorisering och summering av fritext svaren gav som beskrivet av Graneheim och Lundmans (2003) och Denscombe (2018) en möjlighet att få ut både kvalitativ- och kvantitativdata. I detta fall möjliggjorde de kvantitativa analyserna för en överblickbarhet gällande antalet respondenter samt färdmedel som nyttjades till och från skolan. Genom de kvalitativa analyserna gavs en djupare förståelse för varför platser upplevdes som otrygga och hur man eventuellt skulle kunna förbättra platserna.

Innehållsanalysen som beskrivet av Graneheim och Lundmans (2003) har en manifest och en latent del. Där de beskriver manifest som att läsa vad som står i texten och latent som att förstå det underliggande i texten och att läsa mellan raderna. I detta fall har både delar använts men där den manifesta delen varit mest betydande.

Utifrån de diagrammen och sammanställningen skrevs sedan avsnittet för att studera de individuella platserna och vilka mönster som kunnat se i vårdnadshavarnas svar.

### 2.6.5. Analys av workshops

Workshoparna bestod av flera olika delar som analyserades individuellt.

I flera fall kompletterades barnens svar av workshopsledarens anteckningar av barnens konversationer och några följdfrågor. Detta gav möjlighet att förstå vissa av barnens kommentarer bättre och förtydliga deras åsikter.

Den individuella delen på frågeformuläret handlade till stor del om att kategorisera alla fritextsvaren som angetts liksom en kvalitativ innehållsanalys som beskrivet av Graneheim och Lundman (2003) och Denscombe (2018). Där sammanfattades deras angivna färdmedel till och från skolan, anledning till att de åkte som de gjorde och hur de vill åka som varsin

kategori. Där de fick ange tre ord som beskrev resan grupperades de först under kategorierna positivt/neutralt/negativt och därefter gjordes underkategorier där synonymer till ord samlades för att representera de vanligaste orden.

Den individuella delen analyserades också utifrån de angivna färdmedlen som angavs. Detta möjliggjorde att jämföra resultaten beroende på vilket färdmedel folk tog till och från skolan.

Gällande beskrivningarna av kartorna bestod analysen av att summera. Här noterades alla platser som angetts som negativa och positiva av de olika grupperna och vad de hade skrivit för anledningar. Detta analyserades sen i detalj på de platser som åtminstone två olika grupper angett positivt eller negativt.

Från fotona som visades för eleverna summerades svaren från alla grupperna. Detta gjordes genom att skriva av alla klisterlapparna per foto och grupp. Efter att allt hade summerats användes innehållsanalysmetoden som beskriven av Graneheim och Lundmans (2003) och Denscombe (2018) för att kategorisera kommentarerna i några olika kategorier. Efter detta studerades summan av svaren i de olika kategorierna och svaren i sig på varje foto för att ge en kort sammanställning av vad eleverna sagt.

Innehållsanalysen som beskrivet av Graneheim och Lundmans (2003) och Denscombe (2018) ger möjlighet till att få ut både kvalitativ- och kvantitativdata från resultaten i workshoparna. Den kvalitativdatan ger här möjlighet till att få en mer detaljerad förståelse medan den kvantitativdatan ger mer möjlighet till att få en översikt av resultaten.

Som beskrivet i avsnitt 2.6.4. har innehållsanalys en manifest del och en latent del. I fallet av workshoparna har båda delarna spelat en betydande roll. Den manifesta delen har varit att läsa och lyssna på vad barnen sagt och skrivit, men även den latent delen med att tolka meningen bakom orden och mellan raderna var väldigt betydelsefull för att förstå barnen.

Slutligen summerades kritiken till workshopen. Här summerades svaren och analyserades kort utifrån vad eleverna uppskattat och vad de tyckte kunde förbättras.

## 3. Litteraturstudie

### 3.1. Barns förutsättningar i trafikmiljöer

Barn har ofta andra förutsättningar än vuxna i trafikmiljöer. Detta beror delvis på att de har mindre erfarenhet av olika situationer än vuxna, men även att barn fortfarande utvecklas och inte har samma möjligheter att se, bedöma och analysera olika trafiksituationer som vuxna har (Björklid & Gummesson 2013; Gummesson 2007; Kircher et al. 2023; Niska et al. 2017).

Barn kan inte tränas till att bli helt trafiksäkra. Detta ställer krav på att miljön är anpassad för deras förutsättningar (Björklid & Gummesson 2013; Gummesson 2007).

#### 3.1.1. Avsaknad av trafik kunskap och koncentrationsförmåga

Barn kan vara bra på att lära sig regler i trafiken. Problemet är att de inte förväntar sig att någon annan ska bryta mot reglerna de har lärt sig. Detta i sin tur kan orsaka problem när någon inte följer reglerna helt i trafiken, exempelvis en bil som inte stannar vid ett övergångsställe eller en stoppskylt. Barn kan vidare på grund av sitt förtroende mot vuxna skylla olyckor på sig själva, även när det är den vuxna som gjort något fel (Björklid & Gummesson 2013; Gummesson 2007).

Barns koncentrationsförmåga är mer begränsad än vuxnas. Yngre barn saknar förmågan att koncentrera sig på flera saker samtidigt, detta är exempelvis påtagligt när de cyklar, där mycket av koncentrationen går åt aktiviteten att cykla. Vidare kan yngre barns koncentrationsförmåga variera markant baserat på deras humör. Slutligen kan barn vara särskilt impulsiva och bli starkt fokuserade på något i deras omgivning på bekostnad av deras uppmärksamhet gentemot trafiken (Björklid & Gummesson 2013; Gummesson 2007; Niska et al. 2017).

Variationen av barns koncentrationsförmåga kan leda till att framförallt yngre barn kan bete sig väldigt olika i trafiken från dag till dag. Ett barn kan bete sig mer trafiksäkert vid ett tillfälle och mindre trafiksäkert vid ett annat (Björklid & Gummesson 2013; Niska et al. 2017).

Barn har dessutom inte samma förutsättningar som vuxna att sätta sig in i någon annans situation. Detta i sin tur kan göra de inte förstår sig på vissa faror i trafiken, detta påverkar exempelvis deras förmåga att förstå sig på bilförarnas situation (Björklid & Gummesson 2013; Gummesson 2007).

### 3.1.2. Kroppsliga begränsningar

Den kanske mest uppenbara skillnaden mellan barn och vuxna är deras längd. I Vägar och Gators Utformning (VGU) (Trafikverket 2021a) sätter de ett riktvärde på ögonhöjd för 6 åriga barn som 1,0 meter och motsvarande höjd för vuxna som 1,5 meter. Som beskrivs av Björklid och Gummesson (2013) och Gummesson (2007) gör den lägre höjden att barn inte kan se över bilar, detta gör det svårare för barnen att bedöma trafiksituationen. Barnens kortare längd gör dem även svårare att se för andra trafikanter.

Synen är inte färdigutvecklad på barn förrän närmare tonårsåldern. Barn har ett mindre synfält som kan göra det svårare att se saker i periferin, de har vidare svårare att bedöma hastigheter av fordon. Barn i lågstadie- och förskoleåldern har dessutom vissa svårigheter med att ställa om sin syn mellan långa och korta avstånd (Björklid & Gummesson 2013; Niska et al. 2017).

Utöver synen kan även barn ha svårigheter att lokalisera ljud som de hör och de har även vissa koordinationsbegränsningar. Dessa koordinationsbegränsningar leder till att barn kan ha svårigheter att titta i en riktning och gå i en annan (Niska et al. 2017).

Gummesson (2007) nämner även att barns huvud är större i förhållande till deras kropp och att de har mindre mängd muskler i förhållande till deras storlek än vuxna. Detta leder till att de är mindre stabila och har sämre förmåga att kompensera, detta är särskilt påtagligt när de cyklar, där barn i årskurs ett till sex har tre till sex gånger sämre stabilitet på en cykel jämfört med vuxna.

### 3.1.3. Ålderns roll i barnens trafikbeteende

Det har under en tid funnits en norm i Sverige kring att barn inte kan bete sig säkert i trafiken förrän de uppnår en viss ålder. Detta kan exempelvis ses i en av vägverkets böcker riktade mot personal inom barnomsorg och en riktad mot skolskjuts planerare:

*“Barn upp till tioårsåldern saknar biologiska förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. De kan inte tränas till ett korrekt beteende i en komplex trafikmiljö. Det beror på mognadsfaktorer som inte är färdigutvecklade hos barnen.”*

(Gummesson & Larsson 1994, s. 7–8)

*“Barn upp till 12 års åldern saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende.”*

(Gummesson 2003, s. 4)

Det finns dock nyare forskning som ifrågasätter perspektivet av att en viss ålder gör att barn är säkra eller inte trafiksäkra i olika miljöer. I en studie fann Kircher et al. (2023) erfarenhet och komplexiteten av trafiksituationen för skolvägen var viktigare än ålder för att avgöra barns förmåga att inhämta all nödvändig trafikinformation. Stigell, Nilsson och Åström (2018) fann i sitt arbete att medan rekommendationer för lämplig cykelålder är utbredda i Sverige, finns där lite modern forskning som tyder på att där finns någon tydlig lämplig åldersgräns. De menar istället på att trafiksituationen bör motivera eventuella rekommendationer.

Även i GCM-handboken en utgivelse från Trafikverket och Sveriges kommuner och regioner (2022) som ger råd för planering med gång-, cykel- och mopedtrafik har de skrivit:

*“När det gäller barns förmåga att cykla självständigt går det inte att sätta en generell rekommendation för den ålder när barnet kan anses vara trafikmoget. Förutsättningarna för att ett barn ska klara att cykla självständigt beror på trafikmiljöns komplexitet, och kan därför variera från plats till plats och från situation till situation. Generella åldersrekommendationer tar inte hänsyn till barns behov av fysisk aktivitet och självständig mobilitet.”*

(Trafikverket & Sveriges Kommuner och Regioner 2022, s. 29)

Sammantaget kan anses att ålder ensamt inte bör definiera om ett barn klarar av att ta sig till och från skolan på egen hand. En sammanvägning bör göras av barnets unika förutsättningar och kunskaper jämfört med trafikmiljön på väg till och från skolan.

## 3.2. Vårdnadshavare

För att ett barn ska kunna resa självständigt räcker det inte med att barnet upplever miljön som trygg, även vårdnadshavarna behöver acceptera trafikmiljön som säker för deras barn. Om barnet upplever miljön som säker, medan vårdnadshavarna upplever den som otrygg, finns där en risk att vårdnadshavarna begränsar barnets rörelsemöjligheter i vad de ser som en osäker miljö.

### 3.2.1. Vårdnadshavares perspektiv

Föräldrar väljer att skjutsa sina barn av två huvudsakliga anledningar. Den primära anledningen är för att det upplevs som praktiskt, när barnet inte får ta sig till skolan själv tar det i många fall längre tid att gå eller cykla med barnet till skolan än att köra barnet och sen köra direkt till jobbet (eller vice versa). Andra anledningen är trygghet, där trafikmiljöer upplevs som för otrygga för barn att vistas i, med eller utan vuxet sällskap. Många föräldrar anser att föräldrar som lämnar och hämtar barn utgör ett problem för trafiksäkerheten runt skolan (Gummesson 2007; Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Westman 2017). Detta är vad som kan leda till en negativ cykel rörande barns skolresor.

Fler föräldrar skjutsar sina barn, detta gör miljön runt skolan mindre trygg, detta gör att fler föräldrar skjutsar sina barn och om igen (Westman 2017). Man kan dock tänka sig att ökad trygghet kan fungera på andra hållet, tryggheten runt skolan höjs, fler barn får själva ta sig till skolan, detta minskar skjutsandet vilket i sin tur höjer tryggheten, och om igen.

Det finns numera en viss norm där en god förälder bör vara engagerad i deras barns fritid och skolresor. Här kan skjutsandet i vissa sammanhang ses som en uppoffring föräldrar gör för att vara bra föräldrar för barnet (Sveriges Kommuner och Landsting 2013). Detta speglas också i att många föräldrar anser att tiden man skjutsar barnet till skolan utgör en bra tid att prata med barnen individuellt, även om denna åsikt inte nödvändigtvis delas av barnen (Forward, Henriksson & Nyberg 2023; Niska et al. 2017; Sveriges Kommuner och Landsting 2013). Faktum är att barn värderar resor med skolbuss, till fots och med cykel just för att de öppnar möjligheter för sociala interaktioner med vänner och klasskamrater, något som en bilresa kan ta i från dem (Westman 2017).

Även normen bland andra föräldrar verkar spela roll. Då föräldrar är mer sannolika att låta sina barn gå till skolan om andra föräldrar gör det också (Forward, Henriksson & Nyberg 2023; Niska et al. 2017).

### 3.2.2. Skillnader mellan barns och vårdnadshavares perspektiv

Som beskrivet av Niska et al. (2017) är den mest dominerande oron bland barn i utemiljöer trafiken och att bli kidnappad. Dock förknippas i regel deras hemområden som säkra, vidare varierar oron för trafik med ålder och var man bor. Slutligen nämner de att yngre barn kan ha oro att tappa bort sina föräldrar och gå vilse.

Som beskrivs av Niska et al. (2017) där de jämför ett antal olika studier verkar oron öka bland föräldrar mot trafiken, samtidigt som mängden trafikolyckor minskar. De nämner vidare hur trafiksäkerhetskampanjer kan ha motsatt önskad effekt, då de av föräldrar kan ses som bevis på att barnen behöver skyddas från trafiken.

Som konstaterats av Björklid och Gummesson (2013) och Westman (2017) finns där en preferens bland barn att ta sig aktivt till skolan. Björklid och Gummesson (2013) konstaterade i sin studie att mer än hälften av barnen föredrar någon form av aktiv transport över inaktiv transport. De visade också att ca 69% av barnen som tog bil till skolan hade föredragit något annat transportmedel.

I sin studie konstaterade Björklid (1994) att de sakerna som skrämde de intervjuade barnen mest gällande trafiken var förare som bröt mot reglerna, skymd sikt, buller och avgaser samt deras egna erfarenheter med trafikolyckor eller nära missar med trafikolyckor. Björklid noterade också att attityder mellan skolor och barnen kunde skilja sig markant beroende på hur trafikmiljön var utformad.

Andra saker att ta hänsyn till är renheten av miljöerna som påverkar alla, men mer så barn. På samma sätt verkar även utseendet av miljöerna vara viktigt för att de ska vara attraktiva för barn (Björklid & Gummesson 2013). Just denna idé om rena och vackra miljöer togs upp redan 1994 av Gummesson och Larsson, där lade de även till värdet av varierade miljöer för att staden ska bli tilltalande för barn.

## 3.3. Fördelarna med aktiva skolresor för barn

I sina riktlinjer beskriver World Health Organisation (2020) att barn borde vara aktiva i minst 60 minuter varje dag. Trafikverkets Academic Expert Group (2019) beskriver hur ett skifte från biltrafik till aktiva transporter vore ett medel för att öka folkhälsan. De pekar på barn som en grupp som hade fått särskilt påtagliga fördelar av ett ökat aktivt resande. De nämner även trygghet som en förutsättning för att öka resandet med aktiva transportmedel.

Rutberg, Lindqvist och Henriksson (u.å.) nämner ett antal olika hälsofördelar tagna från ett flertal olika källor. De nämner fysiska fördelar med ökad fysisk aktivitet för barn, såsom utvecklat skelett, muskler, leder, såväl som fördelar för hjärta och lungor. De nämner även ökad koordination och kroppskontroll samt en mer balanserad kroppsvikt som fördelar. Rutberg, Lindqvist och Henriksson (u.å.) och Westman (2017) diskuterar även de psykologiska fördelarna, där nämns det att fysisk aktivitet minskar oro, ångest och



depression och att det även kan hjälpa till att bygga självförtroende och social förmåga. Slutligen nämner de även att mer fysisk aktivitet kan kopplas till bättre resultat i skolan.

Johansson (2011) och Niska et al. (2017) fann när de jämförde ett flertal studier att det finns ett samband mellan fysisk aktivitet som vuxen och den fysiska aktivitet man haft som barn. Hur starkt sambandet är verkar dock osäkert. Niska et al. nämner detta och behovet av D-vitamin som ett argument till varför barn bör gå och cykla mer.

Ett problem som uppstår till följd av bilskjuts till skolan är att den ökande mängden bilar i en miljö som oftast inte är gjord för det, skapar osäkra och otrygga miljöer (Sveriges Kommuner och Landsting 2013). I en mätning fann If (2022) att cirka hälften av alla tillfrågade rektorer oroade sig för säkerheten runt skolorna och att ungefär en tredjedel upplever att föräldrarna är dåliga på att följa trafikreglerna. If nämner detta som en del av en fortsatt negativ trend där fler barn blir körda och mindre fysiskt aktiva.

Ett annat problem är ändringarna i attityder som minskade aktiva transporter kan medföra. Sveriges Kommuner och Landsting (2013) kommer med idén att barn som körs mer av bil uppfattar utemiljöer som mindre trygga, jämfört med barn som tar sig runt mer som gående och cyklister. Björklid och Gummesson (2013) diskuterar att en fara med att lösa trygghetsproblem med ökad bilkörning är att både barn och föräldrar anpassar sig till detta som en norm och lär sig att leva med det. Som Björklid och Gummesson beskriver kan detta innebära ett flertal negativa effekter på lång sikt som vi lär oss att acceptera som en ny norm.

Barns säkerhet i trafiken och föräldrarnas uppfattning av den har ändrats över tid. I dagsläget innebär cyklande en högre olycksrisk jämfört med bil, särskilt för de som inte använder hjälm (Trafikverket 2021b). Samtidigt har trafikolyckorna som involverat barn minskat påtagligt sedan 1980 (Niska et al. 2017). Problemet är att även om trafiksäkerheten för barn verkar öka, har även föräldrars oro över trafiksäkerhet ökat (Björklid & Gummesson 2013, Westman 2017).

Barns möjlighet att använda gång och cykel, och i viss utsträckning kollektivtrafik, påverkar deras självständighet och mobilitet (Björklid & Gummesson 2013). När deras möjligheter att ta sig runt själva inskränks, minskar deras möjligheter att delta i samhället på liknande villkor (Westman 2017). Som omnämnt av Björklid och Gummesson (2013) och Westman (2017) har också barnens självständiga resor flera fördelar för deras utveckling och förståelse av städer. Men barn utvecklas inte i samma omfattning i dag till att hantera trafiksituationer som tidigare generationer (Björklid & Gummesson 2013).

## 3.4. Översiktliga problem och lösningar

### 3.4.1. Utmaningar och problem

Joelsson och Ekman Ladru (2020) menar på att samhället har rört sig för att individualisera trygghet. Med detta menar de att samhället lägger större ansvar på individer att själva lösa problem de upplever med tryggheten. De menar också på i en liknande problematik att trygghetsfrågor inte tolkas som politiska frågor som behöver strukturella lösningar.

En möjlig följd av en individualiserad trygghet är en ökad ojämställdhet i trygghetsfrågor. I deras studie fann Johansson, Hasselberg och Laflamme (2010) och Johansson (2011) att vissa grupper upplever av otrygghet är större än andras, vidare inskränker den upplevda

faran mer i vissa grupper mobilitet än andras. Deras studier tyder bland annat på att flickor och barn med föräldrar av utländsk bakgrund upplever en högre otrygghet och att deras mobilitet riskerar inskränkas av denna upplevelse. Skillnaden mellan pojkar och flickors upplevda trygghet visades även av Joelsson och Ekman Ladru (2020) och Westman (2017) som noterade en skillnad mellan pojkars och flickors upplevelser och resor.

Jansson och Herbert (2022) menar på att barns perspektiv är marginaliserat i planeringsammanhang. De menar vidare att detta i sin tur leder till att många nybyggda miljöer inte är barnvänliga. Åström (2015) menar på att en anledning till att barn inte prioriteras i planering är svårigheterna att kvantifiera deras behov. Han menar på att barns behov och känslor är svåra att objektivt mäta, vilket gör dem svårare att ta hänsyn till i beslutsfattande.

Ett annat problem är att cykling verkar ses som en renodlad trafikfråga i första hand, även om det har andra aspekter som en aktivitet. Detta leder till att cykelfrågor inte tas upp av andra parter som hälsosektorn och skolor i och med att de upplever att de saknar kompetensen för att hantera cykelfrågor (Niska et al. 2017).

Niska et al. (2017) menar på att en viktig pusselbit för att barn ska få cykla själva till skolan är bra cykelinfrastruktur av hög kvalitet. Framförallt separerade cykelbanor nämns som ett viktigt verktyg. I gång, cykel och moped handboken nämns cykelfält som något som barn upplever som otryggt såvida inte trafiken är långsam (Sveriges Kommuner och Regioner & Trafikverket 2022). Här visar Gummesson (2007) dessutom vikten av att detta gång- och cykelnätet är säkert, men också sammanhängande.

Avståndet till skolan är en viktig faktor för barns möjligheter att resa hållbart till och från skolan. Här verkar det som att fria skolvalet ökat avstånden för barns skolresor (Gummesson 2007; Rutberg, Lindqvist & Henriksson u.å.). I en jämförelse mellan flera studier finner Niska et al. (2017) att föräldrars attityd, avstånd och trafikmiljö är några av de viktigaste faktorerna för vilket färdmedel barn tar till och från skolan.

I skolskjutshandboken (Sveriges Kommuner och Landsting 2014) nämns att resan till och från busshållplatsen ofta upplevs som otrygg av både föräldrar och barn. I handboken menas på att åtgärder på denna del av resan inte alltid är kostsamma eller krävande, men det behövs en kartläggning av resvägarna innan åtgärder kan föreslås.

Niska et al. (2017) och Westman (2017) undersökte ett antal olika åtgärder för ökat gående och cyklande till skolan, men menar på att ett återkommande problem är en brist på utvärderingar av olika initiativ. Detta ger svårigheter att avgöra vilka projekt som varit kostnadseffektiva och vilka projekt som markant ändrat resvanor.

Som beskrivet av Westman (2017) och Gummesson (2007) är varken trafiksäkerhet eller avstånd de enda faktorerna som påverkar den ökande bilskjutsningen. Här menas att det finns många barn som skjutsas till skolan trots att deras skolväg upplevs som rimlig och säker. En av anledningarna Westman nämner är att bil sparar tid och kan vara mer komfortabel än andra transportmedel. I sin studie gick Westman så långt som att säga att en möjlighet är att många föräldrar använder otrygghet som en ursäkt för att rättfärdiga att deras barn körs till skolan, men att det kanske inte alltid är den egentliga anledningen.

### 3.4.2. Möjliga översiktliga lösningar och åtgärder

Samarbeten mellan väghållare och skolor är väsentliga för att skapa trygga och säkra skolvägar (Trafikverket 2017). Redan 1994 beskrev Gummesson och Larsson vikten av att skolförvaltningen samarbetar med den tekniska förvaltningen. Gummesson och Larsson beskrev vidare att samarbetet borde sträcka sig mellan den tekniska-, skol-, social-, kultur- och fritidsförvaltningar då de gemensamt har kompetens och förståelse för barn, deras behov och vilka resor de kan tänkas göra.

Investeringar i gång- och cykelinfrastruktur som trottoarer, övergångsställen, passager och separerade cykelvägar medför ökad gång och cykeltrafik samt ökad trygghet, detta gäller särskilt barns skolvägar (Niska et al. 2017; Trafikverket 2017; Trafikverket 2021b; Westman 2017).

Niska et al. (2017) menar på att god infrastruktur är en grundförutsättning för mycket gång och cyklande, men att även vissa andra mjukare åtgärder kan vara nödvändiga. Här nämner de exempelvis ett flertal olika tävlingar och utmaningar för klasser och fritidsgrupper som uppmuntrar hållbart resande. De nämner här att det är viktigt att också engagera föräldrarna i denna typ av initiativ då de ofta är med och bestämmer hur barnen tar sig runt. I övrigt nämner de informationsåtgärder riktade mot föräldrar. Att övertyga föräldrar om att deras barn besitter kompetensen för att klara vissa trafiksituationer är en viktig pusselbit för att öka gåendet och cyklandet till skolan (Sveriges Kommuner och Landsting 2013).

Sveriges Kommuner och Regioner och Trafikverket (2022) föreslår att gång- och cykelbanor som används mycket av barn borde ha förbud mot moped. Detta kan enligt deras beskrivning höja tryggheten, men hänsyn bör tas till hur mopedförarens säkerhet påverkas av förbudet.

I deras arbete menar Trafikverkets Academic Research Group (2017) på att 30 km/h borde bli en norm i stadsmiljöer då det är väsentligt för att göra gator och vägar säkrare där mycket blandad trafik finns. De nämner vidare att den sänkta hastigheten hade ökat mängden gång- och cykeltrafik. En annan fördel med 30 km/h är att bilister lämnar företräde gentemot cyklister 70% av tiden, motsvarande siffra för 40–60 km/h ligger på cirka 40% (Trafikverket 2021b). Slutligen kan sänkta hastigheter medföra ökad trygghet för gående och cyklister (Trafikverket 2022).

I frågan om hastighet verkar fartsänkande åtgärder vara särskilt effektiva för att höja tryggheten och säkerheten för barn. Som beskrivet av Gummesson (2007) och Westman (2017) är fartsänkande åtgärder avgörande för hur säker en miljö är och hur trygg föräldrarna upplever den. Dock visade Gummessons studie att antalet farthinder nära en skola inte avgör hur många barn som tryggt kan ta sig dit. Detta kan tolkas som att farthinder är effektiva, men att hela resan måste vara säker och inte bara runt skolan. Det kan också tolkas som att farthindren inte är effektiva i alla situationer eller på alla platser utan snarare måste placeras strategiskt och medvetet.

I deras rapport ger Sveriges Kommuner och Landsting (2013) tre olika förslag på åtgärder för att minska trafikproblem runt skolor. Deras första förslag är en broschyr eller motsvarande som kommunicerar värdet till föräldrar med att barn går och cyklar, materialet bör vara riktat för att motverka bilden av att en skjutsande förälder är en bra förälder. Deras andra förslag består av att skapa designerade platser för att hämta och lämna barn som är en bit bort från skolan. Deras sista förslag är att skapa en checklista där varje elevs väg till skolan kan bedömas som säker eller osäker, förslaget kräver dock mycket tid från lärare eller annan vuxen.

Ett annat diskuterat alternativ är gående/cyklande skolbussar. Där kan barnen ta sig till skolan tillsammans där föräldrar turas om med att leda "skolbussen" (Niska et al. 2017). Denna typ av initiativ innebär att barn kan ta sig till skolan utan att det kostar extra tid för föräldrarna att följa med, det förutsätter dock engagerade föräldrar som kan vara med och driva. Det ställer också vissa svårigheter med att varje år behövs nya föräldrar och nya resrutter.

Från ett allmänt trygghetsperspektiv är belysningen, närvaron av andra människor och informell övervakning (exempelvis att bli sedd av boende och bilar) väsentligt för oskyddade trafikanter trygghet (Sveriges Kommuner och Regioner & Trafikverket 2022).

God vinterväghållning gör en markant skillnad på den upplevda tryggheten (Trafikverket 2021b). Detta kan antyda att viktiga gång- och cykelstråk borde vara prioriterade för vinterväghållningen i kommunens drift.

För anordnad skolskjuts nämner skolskjutshandboken (Sveriges Kommuner och Landsting 2014) några olika trygghetsskapande åtgärder. Där nämns att skapa goda siktlinjer som en viktig åtgärd framförallt runt hållplatserna, både för att göra det enklare för buss och passagerare att se varandra och för att höja tryggheten. Väderskydd kan hjälpa till att höja komforten och minskar risken för att passagerarna söker skydd på olämplig plats. Belysningen vid hållplatsen beskrivs som särskilt viktig från ett trygghetsperspektiv. Slutligen nämner de att kommunen bör inventera hållplatserna för att upptäcka brister och möjliga åtgärder.

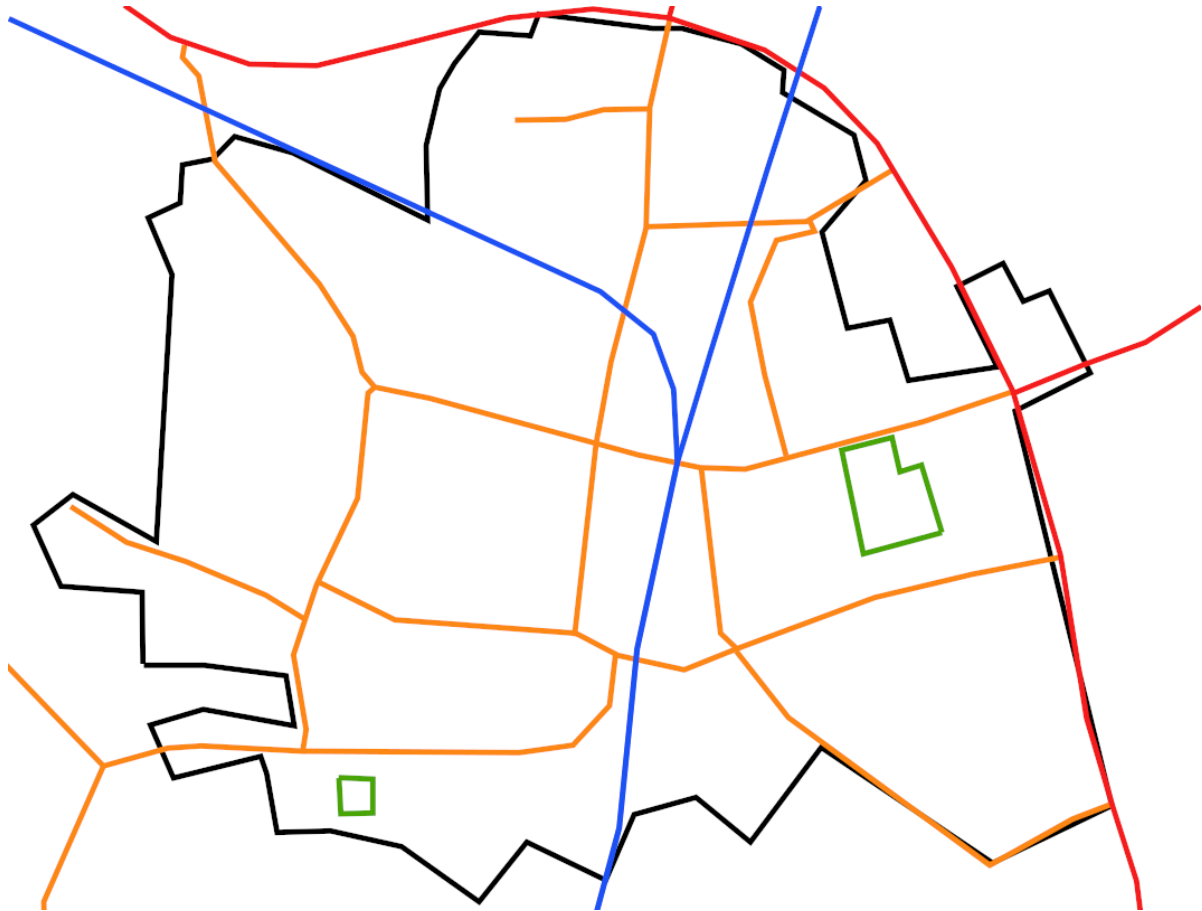
Björklid (1994) anser att utomhusmiljöer bör ge barnen möjlighet att leka och utforska. Björklid menar på att detta är viktigt för att skapa miljöer som barn uppskattar, här kan framförallt utforskningen uppmana barn att upptäcka mer av deras omgivning och på så vis öka hur långt de kan resa och navigera i deras lokalområde. Värdet av att ha utomhusmiljöer för unga att utforska och socialisera inom nämns även av Johansson (2011).

## 4. Förutsättningarna

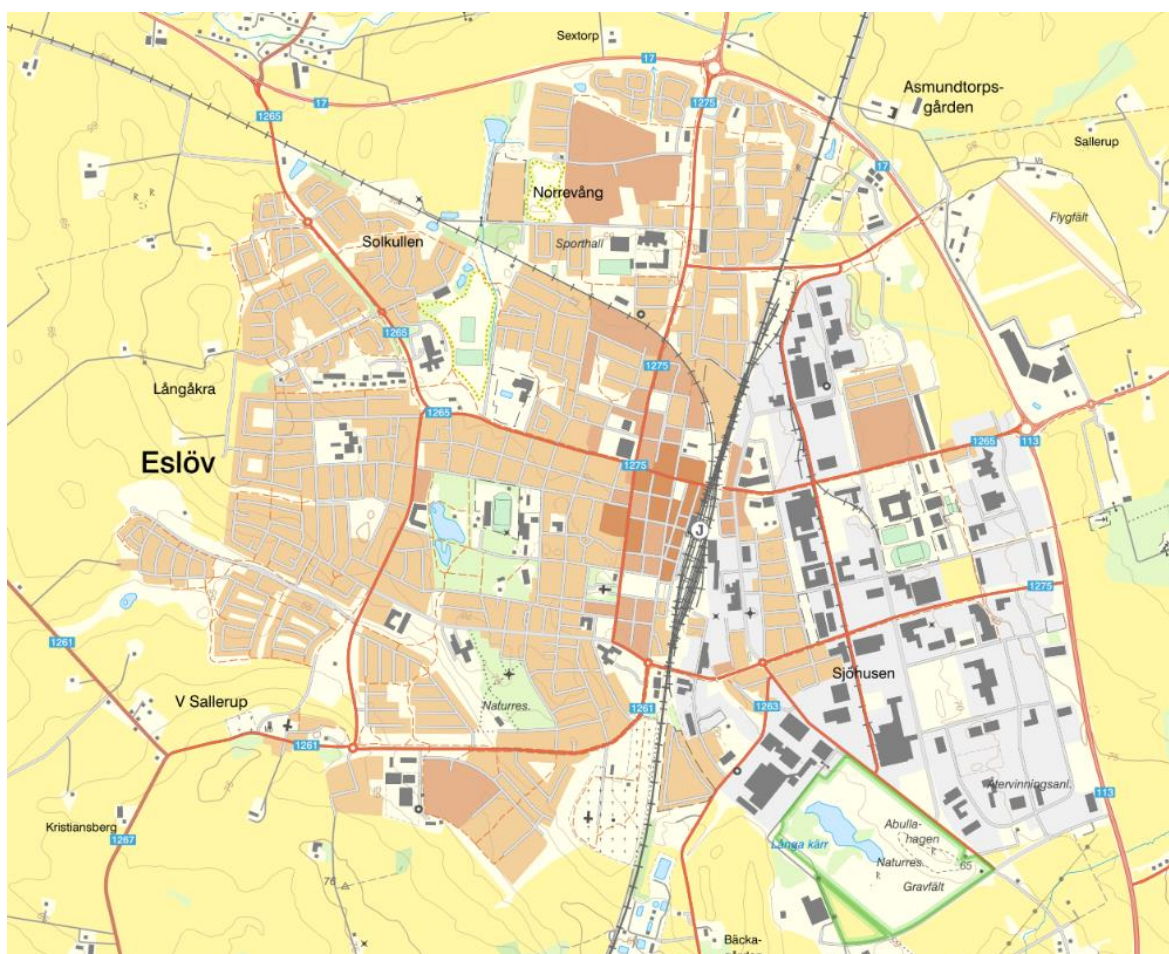
### 4.1. Eslövs förutsättningar

Eslövs tätort är lokaliserad inom Eslövs kommun i centrala Skåne. År 2020 bodde där i Eslövs tätort 19 794 personer (Statistiska Central Byrån 2020). Tätorten ligger i centrala Skåne och gränsar till Höörs, Hörbys, Sjöbos, Lunds, Kävlinges, Svalövs och Klippans kommun.

Eslövs tätort har vissa hinder som kan upplevas som barriär i staden. Den första och kanske påtagligaste hindret är järnvägen, där finns två olika järnvägsstråk genom Eslöv som möts vid stationen. Järnvägsstråken har flera tunnelpassager, men kan trots det utgöra en barriär. Runt Eslöv finns där flera vägar med höga flöden och höga hastigheter, dessa påverkar inte inne i tätorten nämnvärt, men kan försvåra för oskyddade trafikanter som vill ta sig från eller till staden. Slutligen finns där ett antal större vägar inne i Eslöv som kan utgöra barriärer för oskyddade trafikanter. En visualisering av de större vägarna och järnvägarna och Sallerupskolans relation till dem kan ses i figur 1 och en bild för hela Eslöv kan ses i figur 2.



**Figur 1:** Här kan ses en visualisering av Eslöv och potentiella barriärer. Det svarta området markerar där bebyggelsen börjar och slutar. De blåa linjerna markerar var järnvägen går igenom orten. De röda linjerna markerar vägarna som är särskilt högtrafikerade och med hög hastighet. De orangea linjerna markerar större vägar inom tätorten som kan utgöra barriärer. De gröna områdena visar Sallerupskolan, nere i sydvästra hörnet är Sallerupskolan och vid östra kanten är deras tillfälliga lokaler för årskurs fyra till sex. Skapad av Bengtsson 2024.



**Figur 2:** Karta från Lantmäteriet över Eslöv. Sallerupskolan är de gråa byggnaderna nere i sydvästra Eslöv. ©Lantmäteriet 2024.

I deras beskrivning av resvanorna i Skåne beskriver Hedlund (2018) att av mängden resor inom Eslövs tätort 2018 utgjorde bilresor ungefär hälften av alla resor och sett över resten av kommunen var andelen cirka 70%. Samtidigt utgjorde resor med gång och cykel cirka en fjärdedel av alla resorna i tätorten och en tiondel i resten av kommunen.

Som beskrivet av Wohlin, Jönsson, Lindskog, Johansson och Malmström (2022) i Eslövs trafikplan 2035 är trafiken ett återkommande trygghetsproblem och hinder i kommunen. Det nämns vidare att det finns problem med hastighetsefterlevnad på huvudstråken, detta i kombination med de höga flödena kan utgöra ett hinder för gående och cyklister som ska korsa dessa vägar. Där nämns även att utöver de mer trafikerade vägarna utgör även järnvägen i tätorten ett markant hinder för att sig mellan västra och östra Eslöv.

Gällande gång och cykelnätet beskriver Wohlin et al. (2022) Eslövs gång- och cykelnät som till stor del sammanhängande, men på vissa platser osammanhängande och att det ibland kräver cykling i blandtrafik. Särskilt diskuteras att där finns ett tydligt cykelnät i södra Eslöv och ett tydligt cykelnät i norra Eslöv, dock anses kopplingen mellan dem bristfällig.

Det lokala vägnätet i Eslöv utgår från 30 km/h, medan huvudnätet för bil utgår från 40 km/h. Det finns undantag på de större infarts och utfartsvägarna där hastigheten är högre. På vissa

platser är korsningar över huvudnätet hastighetssäkrade till 30 km/h men inte på alla platser (Wohlin et al. 2022).

Utöver järnvägen och regionbussarna finns där två linjer med stadsbussar i Eslöv. De linjerna går med 20 minuters trafik vid rusningstid och med lägre turtäthet utanför rusningstid. Det finns god möjlighet för byte mellan linjerna på stationen (Skånetrafiken 2023a; Skånetrafiken 2023b; Wohlin et al. 2022).

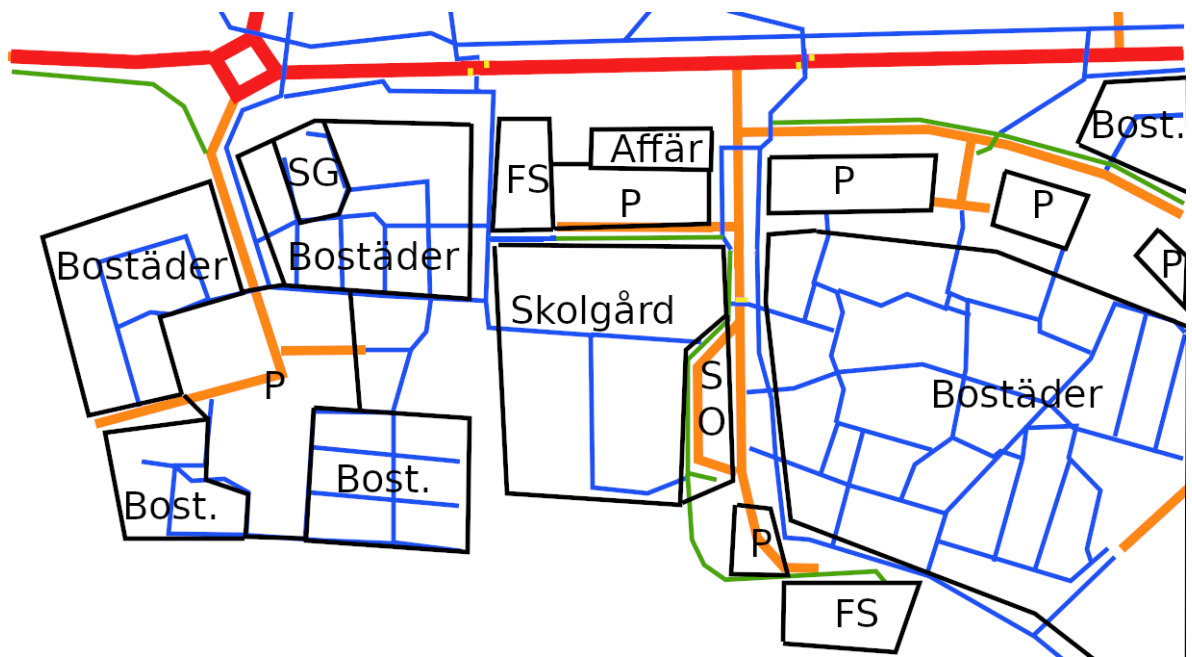
## 4.2. Sallerupskolans förutsättningar

Sallerupskolan är en grundskola lokaliserad i södra Eslöv. Den har årskurser från förskoleklass till sjätte klass, med cirka 410 elever totalt. Utöver detta har skolan en idrottshall och erbjuder fritidshem utöver ordinarie skoltid mellan 6.30 och 18.30 (Eslövs kommun 2024). Ordinarie skoltid är 8.00-13.30 och 8.00-14.30 beroende på årskurs och veckodag.

Vid tiden för arbetet (våren 2024) pågår en ombyggnation av skolan. Detta innebär i praktiken att förskoleklass till och med tredje klass går i tillfälliga lokaler bredvid skolan, medan fjärde till sjätte klass går på en annan skola (Källebergsskolan) fast med skolskjuts till och från Sallerupskolan inför och efter skolan (Eslövs kommun 2024). Det är dock tillåtet för eleverna i fjärde till sjätte klass att ta sig till och från Källebergsskolan direkt om de vill och har möjligheten. En visualisering av båda skolornas placering kan ses i figur 1.

Sallerupskolan ligger i utkanten av södra Eslöv. Den har flera olika gång- och cykelvägar som kopplar till skolan, vissa rutter kräver dock att barnen cyklar i blandtrafik. I övrigt domineras närområdet av bostäder, parkeringar, en mataffär och två förskolor. En beskrivning av närområdet till skolan kan ses i figur 3, figur 4 och figur 5.





**Figur 3:** Här kan ses en beskrivning av Sallerupskolans närliggande omgivning. Röda linjer representerar större bilvägar, orangea linjer representerar mindre bilvägar, blåa linjer representerar gång- och cykelvägar och gröna linjer representerar trottoarer. Gula linjer noterar farthinder. De svarta linjerna och texten beskriver områdenas funktion (FS står för förskola, SG för skolgård och SO för övrigt skolområde). Skapad av Bengtsson 2024.



**Figur 4:** Här är en karta från Lantmäteriet på området i södra Eslöv. Sallerupskolan är de röda byggnaderna nere i sydvästra Eslöv. ©Lantmäteriet 2024.



**Figur 5:** Här är en karta från Lantmäteriet på området precis runt Sallerupskolan. Sallerupskolan är de röda byggnaderna nära mitten av kartan. ©Lantmäteriet 2024.

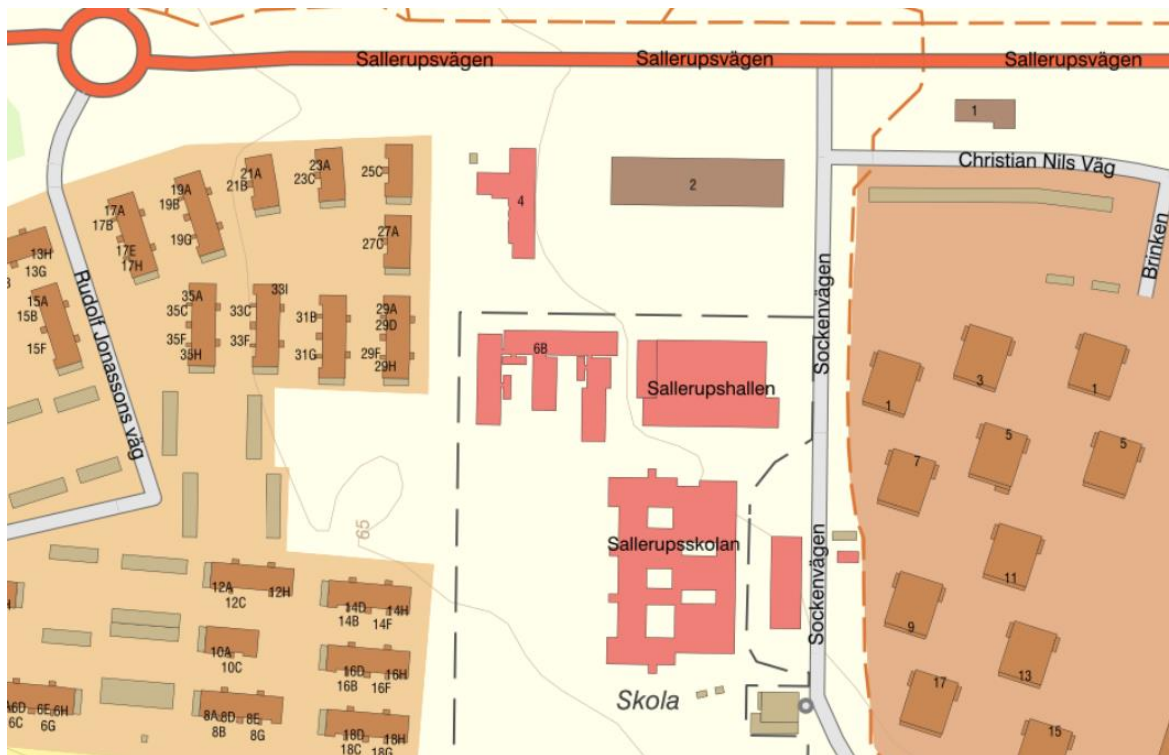
Den största vägen nära Sallerupskolan är Sallerupsvägen, den har en hastighetsgräns på 40 km/h med ett antal farthinder vid övergångsställen. Vid delen av Sallerupsvägen närmare Sallerupskolan finns separerad gång- och cykelväg längs med hela norra sidan och delar av södra sidan. Foto på Sallerupsvägen och GC-vägen på norra sidan kan ses i figur 6.



**Figur 6:** Fotot visar gång- och cykelbanan på norra sidan av Sallerupsvägen och Sallerupsvägen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

När Eslövs kommun (2023c) genomförde trafikmätningar på Sallerupsvägen som har en reglerad hastighet av 40 km/h var de genomsnittliga hastigheterna över en hel vecka 43,5 km/h, mellan 7–8 på vardagar var den 43,0 km/h och mellan 13–14 på vardagar 42,2 km/h. Mätningen visar även antalet passerande fordon på vardagar sju till åtta var 1478 varav 124 var tunga fordon för hela arbetsveckan, för vardagar 13–14 var motsvarande 1334 fordon varav 123 var tunga fordon för hela arbetsveckan.

De närmsta vägarna till Sallerupskolan utöver Sallerupsvägen är Sockenvägen, Christian Nils väg och Rudolf Jonassons väg. Sockenvägen är den vägen som kopplar Sallerupskolan till Sallerupsvägen och den gränsar även till två förskolor och en affär samt en parkering. Christian Nils väg kopplar upp ett antal bostäder med Sallerupsvägen via Sockenvägen. Slutligen är Rudolf Jonassons väg en koppling mot ett antal bostäder som ansluter mot Sallerupsvägen. En karta med de närmsta vägarna och gatorna till Sallerupskolan kan ses i figur 7.



**Figur 7:** Här är en karta från Lantmäteriet på området precis bredvid Sallerupskolan. Sallerupskolan är de röda byggnaderna nära mitten av kartan. Precis till väster om Sallerupskolan är Rudolf Jonassons väg. Precis till öster om Sallerupskolan är Sockerenvägen kopplad till Christian Nils Väg uppe i nordöst. Rakt norr om Sallerupskolan, markerat rött i kartan är Sallerupsvägen. ©Lantmäteriet 2024.

Där finns tre farthinder i närområdet till Sallerupskolan (som kan ses i figur 3). Det första ligger precis bredvid Sallerupskolan och säkrar ett övergångsställe till skolan på Sockerenvägen. Det andra ligger över Sallerupsvägen och säkrar ett övergångsställe med cykelöverfart. Det tredje och sista farthindret ligger längre västerut på Sallerupsvägen vid en busshållplats, där finns inget övergångsställe eller cykelöverfart vid det tredje farthindret. Detta lämnar två övergångsställen med tillhörande cykelpassager på Sallerupsvägen osäkrade.

Buslinje 2 går ut mot Sallerupskolan och har en busshållplats ca 300 meter från skolan. Detta kombinerat med 20 minuters trafiken runt rusningstid kan göra buss till ett rimligt val för en del barn för att ta sig till och från skolan.

Skolan erbjuder parkeringsmöjligheter för bil och cykel och angöring för skolbuss. För bilparkering delar Sallerupskolan parkeringen precis norr om skolan med mataffären och den angränsande förskolan, här finns 63 parkeringsplatser. Utöver detta finns cykelparkeringar på skolgården, totalt finns 75 cykelparkeringar utan väderskydd på skolgården. Skolbuss angör på norra sidan av skolan längs trottoaren vid parkeringsområdet.

### 4.3. Områdesbeskrivning

Där finns tre olika bostadsområden som gränsar direkt till Sallerupskolan. Till väster finns ett tätbebyggt bostadsområde med tvåvåningsbyggnader. Till norr över Sallerupsvägen finns ett villaområde med envåningsbyggnader. Till öst finns ett mer storskaligt bostadsområde med stora lägenhetsblock på uppemot tre våningar.

Det västra bostadsområdet har förhållandevis småskalig bebyggelse. Området är byggt runt Rudlof Jonassons väg som är en mindre bilväg som går igenom området. Från vägen och parkeringarna finns ett tätt nät av gång- och cykelvägar som går mellan husen. En bild från området kan ses i figur 8.



**Figur 8:** Fotot visar en gång- och cykelbana i det västra bostadsområdet. Längst bak i bilden kan Sallerupskolan ses. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Det norra bostadsområdet är ett klassiskt villaområde med småskalig bebyggelse. Genom villaområdet går där tre olika gator som grenar av, dessa har trottoarer på ena sidan och grenarna har på båda sidor. Genom mitten av bostadsområdet går där en gång- och cykelväg som är separerad från övrig trafik. En bild från gatan kan ses i figur 9 och en bild från gång- och cykelvägen genom området kan ses i figur 10.



**Figur 9:** Fotot visar trottoaren längs Djupdalsvägen. Längst ner för gatan från bildens perspektiv är Sallerupsvägen. Bild tagen av Bengtsson 2024.



**Figur 10:** Fotot visar gång- och cykelvägen som går genom det norra bostadsområdet. Genom området är där öppnare gräsytor och en lekplats. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Det östra bostadsområdet består av bebyggelse på en större skala. Här är byggnaderna breda och djupa, men inte mer än tre våningar i höjd. Mellan byggnaderna finns förhållandevis stora öppna ytor med gräs och ett nät av gång- och cykelvägar. En bild från området kan ses i figur 11.



**Figur 11:** Fotot visar en gång- och cykelväg som går igenom det östra bostadsområdet. Sallerupskolan ligger längre fram om man fortsätter förbi den gula byggnaden. Bild tagen av Bengtsson 2024.

#### 4.4. Skolskjuts

Enligt Skollagen kap 10 32-33 §§ (SFS 2010:800) gäller att varje kommun har en skyldighet att erbjuda elever gratis skolskjuts till skolan eller om möjligt betala för kollektivtrafik, detta gäller under vissa omständigheter. Skolskjuts ska erbjudas om reslängden, trafikförhållandena, elevens funktionsomständigheter eller särskilda omständigheter gör att eleven inte kan ta sig till den kommunalt anvisade skolan. Om eleven till följd av det fria skolvalet valt att gå i en annan skola än den kommunen anvisat har kommunen inte skyldighet att ordna skolskjuts, såvida det inte kan göras utan ekonomiska eller organisatoriska svårigheter.

Skollagen (SFS 2010:800) går inte närmare in på detalj om exakt vilka avstånd eller trafikförhållanden som gör det orimligt för eleven att ta sig till skolan på egen hand. Därför faller det till varje kommun att sätta upp sina egna riktlinjer och göra egna bedömningar för vem som är berättigad skolskjuts alternativt betald kollektivtrafik till och från skolan. Dock kan kommuners beslut utmanas i domstol (Sveriges Kommuner och Landsting 2014).



I Eslövs kommuns riktlinjer för skolskjuts (2016) beräknar de avstånd från folkbokföringsadress till skolans infart längs kortaste gång och cykelväg. Deras angivna avstånd varierar baserat på årskursen barnet går i enligt tabell 1. När dessa avstånd överskrids får eleven rätt till skolskjuts eller ett resekort för att nyttja kollektivtrafik

**Tabell 1:** Avstånden som avgör vem som är berättigad till skolskjuts i Eslövs kommun (Eslövs kommun 2016).

Årskurser	Avstånd mellan bostad och skola	Avstånd mellan bostad och hållplats
Förskoleklass - årskurs 3	3 km	3 km
Årskurs 4 - 6	4 km	4 km
Årskurs 7 - 9	5 km	5 km

I dagsläget finns där två skolbuslinjer som inkluderar Sallerupskolan i sin dragning (Eslövs kommun 2023f). Linje 5 och linje 6 går båda till Sallerupskolan på morgonen och sen vidare till Källebergsskolan, längsta restiden till Sallerupskolan på linjerna är 45 minuter på linje 6. På vägen från skolan går linje 6 via Sallerupskolan (Eslövs kommun 2023d; Eslövs kommun 2023e). Där går även ytterligare en buss direkt från Källebergsskolan direkt till Sallerupskolan för att lämna av eleverna från årskurs 4 till 6 på eftermiddagen.

## 4.5. Tidigare program, studier och åtgärder

I Eslövs kommun har det tidigare inte funnits något återkommande aktivt arbete riktat mot barns skolvägar och hur de kan göras säkrare och tryggare. Barn har snarare inkluderats i den mer översiktliga planeringen i trafikfrågor.

I kommunen har nyligen ett projekt “Säkra skolvägar” genomförts för att arbeta med just barns skolvägar. Detta arbete har bestått i form av ett samarbete mellan skolor och gata, trafik och parkavdelningen. Här har enkäter gjorts för barn för att kartlägga deras resor och vad som oroar dem i trafiken. I dagsläget har detta arbete bara genomförts med Marieskolan år 2023. Det finns dock en ambition att fortsätta arbetet med andra skolor i kommunen.

Utöver det direkta arbetet med barns skolvägar har även olika program genomförts för att uppmuntra gång och cykel till och från skolan. Dessa program har inkluderat “Tar mig hållbart till och från skolan” där elever i årskurs 4–6 från skolor i kommunen tävlade i att resa mest hållbart till och från skolan där de tre klasserna som vann fick prispengar att använda som skolklass. Utöver detta har skolor även deltagit i “Cykelvänlig skola”. Cykelvänlig Skola (u.å.) beskriver sig som ett projekt med rådgivning och tävlingar för skolor att bli mer cykelvänliga. Utöver dessa finns en handfull med andra mjuka åtgärder för att uppmuntra gång- och cykeltrafik i kommunen, detta inkluderar exempelvis cykeldagar.

Det har gjorts ett tidigare arbete på Sallerupskolan år 2018–2019 som involverade en undersökning från Trivector med School Mobility Labs (Hvitlock et al. 2018). Detta arbete följdes sedan upp av en grupp med gymnasiestudenter från Berga gymnasiet som studerade möjliga trafiklösningar runt Sallerupskolan i samband med ombyggnationen (Abdul Razek et al. 2019).

När de gjorde sin studie 2018 fann Hvitlock et al. (2018) att nio av tio elever bodde i tätorten. De fann vidare att åtta av tio bodde inom tre km till skolan och fyra av tio inom en km till

skolan. Som de konstaterade borde detta ge bra möjligheter för gång- och cykeltrafik om det inte finns andra hinder.

Trots denna närhet till skolan visade Hvitlock et al. (2018) studie på att nästan hälften av eleverna blev skjutsade med bil till skolan, cirka en tredjedel gick till skolan och 12% cyklade. De konstaterade att i årskurs sex var där dock bara 14% som blev avlämnade med bil, men att andelen ökade i de yngre åldersgrupperna.

Hvitlock et al. (2018) hade också ett flertal åtgärdsförslag från föräldrar och barn. I dagsläget verkar få av dessa åtgärder utförts. Hvitlock hänvisade också till en återkommande mätning 2022 för att undersöka ändringar av resvanor och en cykelstrategi kommunen arbetade på, av dessa genomfördes aldrig uppföljningen och cykelstrategin är fortfarande inte skapad.

I Hvitlock et al. (2018) angav föräldrar och barn ett antal förslag på lösningar, några lyfts här. Föräldrarna ville säkra korsningspunkter runt om skolan, säkra antas mena med farthinder eller annan fartsänkande åtgärd. Föräldrarna nämner möjligheten att sätta upp fartmätare som visar hastigheten av bilarna. Föräldrarna nämner även förbättrad vinterväghållning. Cykelparkering med tak nämns som en bra åtgärd. Som hård åtgärd nämns även att skapa en bättre avlämningsplats. Slutligen nämner även föräldrarna något som låter mycket som en vandrande eller cyklande skolbuss som en möjlig idé.

Hvitlock et al. (2018) inkluderar även förslag för barn, några nämns här. Barnen nämner värdet av att cykla tillsammans. Barnen noterar värdet av upplevelser och lekfullhet längs vägen. Barnen nämner även cykelställ med tak som en möjlig åtgärd.

Abdul Razek et al. (2019) kommer med några förslag på åtgärder baserat på deras observationer, några tas upp här. Deras första förslag var att anlägga ett övergångsställe och "räta" ut trottoaren vid farthindren på Sallerupsvägen som saknar övergångsställe och cykelpassage. Skapa en gång- och cykelväg längs med Christian Nils väg och koppla denna till skolan. De lyfte även förslaget av att sänka hastigheten på Sallerupsvägen och Sockenvägen. Slutligen lyfter de även att cykelställ med tak kan vara bra för att få fler att cykla till och från skolan. Det ska nämnas att Abdul Razek et al. (2019) arbete är förhållandevis begränsat till sin utformning, det inkluderas här som en hänvisning på förslag till problem som togs upp redan innan Sallerupskolan byggdes om.

## 4.6. Målsättningar

### 4.6.1. Internationella och nationella mål

Lagen om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (2018:1197) gör att barnkonventionen är lag i Sverige sedan 2020. Barnkonventionen innefattar som beskrivet i 6§ att Sverige ska till bästa förmåga säkerställa barnens överlevnad och utveckling. Detta innefattar både att barnen ska vara säkra från trafiken, men också att de ska kunna utvecklas, vilket inkluderar att kunna bygga en självständig mobilitet och förståelse för omgivningarna i tidig ålder. Barnkonventionen innefattar också i 12§ och 13§ barnens rätt att bli hörda och uttala sig i frågor som rör dem, detta innefattar deras åsikter om trafikmiljön och samhället i stort.

De transportpolitiska målen som beskrivet av Trafikanalys (u.å.) innefattar “Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.”. Trafikanalys nämner även att de transportpolitiska målen innefattar “Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.”. Dessa mål ställer krav på skolvägar där barn kan gå och cykla till och från skolan på ett tryggt och säkert sätt.

### 4.6.2. Lokala mål

Som beskrivet av Andersson et al. (2022) i Eslövs trafikstrategi finns där fyra översiktliga mål för trafiken i Eslövs kommun, av dessa är det två som är särskilt relevanta för detta arbete, dessa är “Framkomlighet till allt, för alla” och “Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö” (Andersson et al. 2022 s. 8).

Utöver trafikstrategin finns även en målsättning från ett av Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträden i 2023, målet är “Barnens trygghet skall öka på väg till och från skolan samt på lekplatser och övriga platser som barn vistas på med basår 2023 (2022)” (Eslövs kommun 2023b s. 13). Barn- och familjenämnden har inte satt något mål rörande skolresor bland deras mål för 2023–2026 (Eslövs kommun 2023a).

Dessa mål tillsammans ger en tydlig politisk målsättning att främja trygghet på skolvägar. En ökad trygghet på skolvägarna går med Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens målsättning (Eslövs kommun 2023b) om att öka tryggheten till och från skolor. En god trygghet är också väsentligt för att en miljö ska vara tillgänglig och för att föräldrar ska låta sina barn ta sig till och från skolan på egen hand med hållbara transporter, detta går i riktning mot trafikstrategin (Andersson et al. 2022).

## 5. Resultat

I detta avsnitt kommer de olika resultaten presenteras utifrån respektive metod. Det finns material som inte presenteras i detalj men som är tillgängligt i bilagorna.

Först presenteras platsbesöken och observationerna. Detta inkluderar de kvalitativa observationsstudierna och cykelparkeringarna på skolan.

Därefter presenteras resultaten från intervjuerna. Resultaten är uppdelade baserat på innehåll och de olika svaren från intervjupersonerna presenteras gemensamt.

Därefter presenteras resultaten från frågeformuläret vårdnadshavarna fick fylla i. Först diskuteras kort svarsfrekvens och vem som svarade, därefter visas färdmedlen som angetts och slutligen vilka platser de markerat som otrygga och varför.

Slutligen presenteras resultaten från workshoparna på skolan. Först presenteras barnens individuella svar på ett kort frågeformulär. Därefter visas en sammanställning av kartorna där barnen fick markera trygga och otrygga platser. Efter det presenteras barnens feedback på olika foton i närområdet och tankar om dem. Avsnittet avslutas med vad barnen gav för feedback på workshopens upplägg.

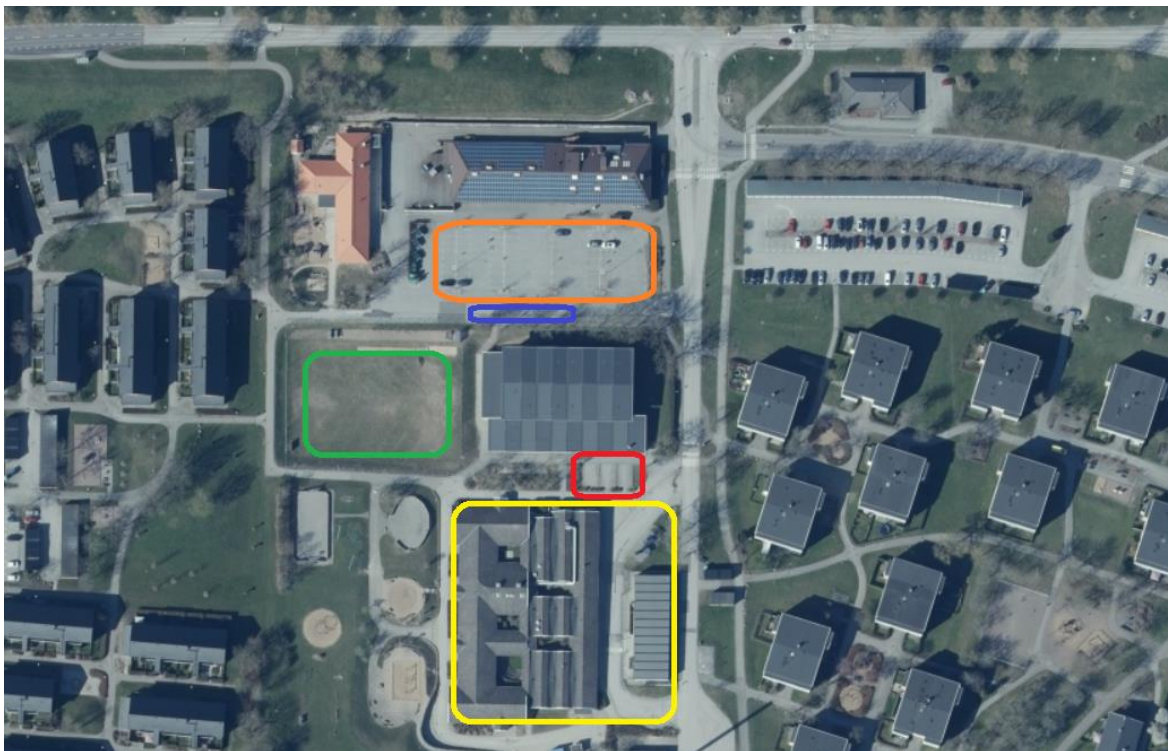
### 5.1. Platsbesök och observationer

Under denna del av arbetet inventerades trafikmiljöerna runt Sallerupskolan. Detta bestod av att gå ut på plats och anteckna och fotografera miljön. Ett flygfoto över området runt Sallerupskolan kan ses i figur 12.



**Figur 12:** Här är ett flygfoto från Lantmäteriet på området runt Sallerupskolan. Sallerupskolan är de stora byggnaderna med svarta tak lite ner och lite till vänster i fotot. Observera här att fotot är äldre och inte visar de tillfälliga barackerna eller att den gamla skolbyggnaden rivits. ©Lantmäteriet 2024.

En beskrivning av Sallerupskolan och dess närliggande trafiksituation kan ses i figur 13.



**Figur 13:** Här är ett flygfoto från Lantmäteriet på Sallerupskolan och det närliggande området. Sallerupsvägen går horisontellt vid toppen av fotot och Sockenvägen går vertikalt i mitten av fotot. Den orangea ytan visar bilparkeringarna i koppling till skolan och det blåa visar var bussen angör. Den röda ytan visar cykelparkeringarna. Den gulmarkerade ytan är området som byggs om, där är skolan riven och hela området är avspärrat. Den gröna ytan är var de tillfälliga barackerna ligger för årskurs ett till tre. Kartan är från ©Lantmäteriet 2024 modifierad av Bengtsson 2024.

### 5.1.1. Cykelparkering

I samband med observationsstudierna gjordes en inventering av cykelparkeringen på Sallerupskolan och dess belägningsgrad, den fulla inventeringen kan ses i bilagan "Cykelparkering". Detta gjordes för att se om en brist av cykelparkeringar kunde utgöra ett hinder för aktivt resande till och från skolan.

Inventeringen visade på att där finns många lediga cykelparkeringar på skolgården som bör ge goda möjligheter för aktivt resande till och från skolan. Den absoluta majoriteten av cyklarna parkerades i cykelparkeringen vilket kan innebära att eleverna upplever de parkeringarna som smidiga och tillräckliga.

Den låga belägningsgraden kan indikera att det inte är så många som cyklar till och från skolan.

### 5.1.2. Observationer

Totalt gjordes elva observationsstudier på åtta olika platser. Studierna hade ett fokus på att notera problem vid olika platser och förstå hur trafiken såg ut på de olika platserna. Observationerna från varje plats kan ses bland bilagorna. En figur över de olika observerade platserna kan ses i figur 14.



**Figur 14:** I fotot ses de olika platserna som observerades. Varje plats motsvarar mot en rubrik eller flera rubriker i bilagan "Observationsstudier". Flygfoto från ©Lantmäteriet 2024, modifierad av Bengtsson 2024.

Biltrafiken längs Sallerupsvägen (plats E, F, G, H) upplevdes som hög under observationerna, den upplevdes ha högre hastigheter längs vägen där det inte finns farthinder eller cirkulationsplats i direkt koppling (H) och lägre där det finns (E, F, G). Norra delen av Sockenvägen och Sallerupskolans parkering (B, C) upplevdes ha förhållandevis hög mängd biltrafik, dock upplevdes hastigheterna som lägre. Christian Nils väg (D) uppfattades som att ha mindre biltrafik, men biltrafiken upplevdes fortfarande som påtaglig och hastigheterna något höga. Södra delen av Sockenvägen (A) hade lägre mängd biltrafik och för det mesta låga hastigheter.

Gång- och cykeltrafik observerades i hyfsat hög utsträckning vid skolan (A, B) och längs den centrala övergången på Sallerupsvägen (C, G). Det observerades en märkbar mängd gång- och cykeltrafik även längs gång- och cykelvägen vid Christian Nils väg (D, H) dock inte lika mycket som vid skolan. Vid västra Sallerupsvägen (E, F) upplevdes där vara lite gång- och cykeltrafik som var tydligt kopplad till skolan.

Det bör uppmärksammas med gång- och cykeltrafiken att låga trafikflöden kan innebära två olika saker. Det kan antingen innebära att det finns få som har en anledning att ta sig till skolan längs den vägen beroende på var de bor geografiskt i förhållande till skolan. Men, en låg gång- och cykeltrafik kan också innebära en plats upplevs som otrygg och att folk därför tar sig till skolan längs en annan rutt eller med ett annat färdmedel.

Studierna vid parkeringen vid Sallerupskolan (B) gav ett mer negativt intryck. De förhållandevis höga upplevda trafikflödena kombinerat med oordningen av en parkering kan kanske upplevas som kaotiskt för vissa. När bussarna anländer blir där dessutom skymd sikt och ett mer utmanande trafikläge när bilarna måste samsas om en fil för möten.

Även observationsplatserna C, D, F och H kan på grund av trafiken och deras utformning upplevas som särskilt otrygga. Alla platserna upplevs som att de har betydande trafik, framförallt på Sallerupsvägen, samtidigt är C, D och H utan farthinder, upphöjt övergångsställe eller annan åtgärd som skulle göra mer än de befintliga refugerna. Plats F kan upplevas som särskilt otrygg då där inte finns något övergångsställe eller cykelpassage.

## 5.2. Intervjuer

### 5.2.1. Trafiksituationen enligt kommunen

I intervjuerna med de tre tjänstepersoner som arbetade på Eslövs kommun beskrevs trafiken ur ett bredare perspektiv. Bland de tre som intervjuades hade de inte någon större erfarenhet av området eller den rådande trafiksituationen där. Dock menade två av dem på att trafiksituationen är acceptabel eller bra i dagsläget utifrån deras nuvarande kunskaper.

Bland de som arbetade på kommunen nämndes Sallerupsvägen och skolbussen som större utmaningar. Sallerupsvägen ansågs som en väg som har högre flöden och hastigheter, vilket kan upplevas som otryggt. Gällande skolbussen nämndes det stora upptagningsområdet för Sallerupskolan som en utmaning. Här nämndes att barn ska tas hela vägen från orter som Örtofta och Gårdstånga till Sallerupskolan (ungefär 11 minuter och 12 minuter med bil, den mest raka vägen).

I frågor om de möjliga förutsättningarna för Sallerupskolan i bredare termer beskrevs Sallerupskolan som en plats med goda möjligheter till ett tryggt och aktivt resande. Här hänvisades framförallt till det existerande gång- och cykelnätet samt stadsbussen som stannar nära skolan. Parkeringen nämndes även som en plats som erbjuder smidig avlämning av barn till skolan. En av de kommunanställda beskrev förutsättningarna enligt nedanstående:

*“Jag tycker dem har (.) ganska mycket som är bra. Det finns cykelbanor. Hela vägen fram. Det finns. Bussen stannar, väldigt nära skulle jag vilja påstå. Det finns... Det finns en bra möjlighet för föräldrar att hämta och lämna vid den stora parkeringen vid mataffären. Det tycker jag så dem har bra förutsättningar.”*

(Anställd på Eslövs kommun 2024)

I mer allmänna termer nämndes biltrafiken och hastighetsefterlevnad som ett problem. Biltrafiken runt skolan beskrevs som en utmaning och där hänvisas en viss ironi i att det är vårdnadshavarna som orsakar ett av trafikproblemet som drabbar deras barn, med att så mycket av biltrafiken på morgonen är vårdnadshavare som lämnar av sina barn och sen blir oroade av den stora mängden biltrafik. Hastighetsefterlevnaden beskrevs som ett problem i hela kommunen och inte bara specifikt vid Sallerupskolan.



### 5.2.2. Trafiksituationen enligt Sallerupskolan

De tre som intervjuades på Sallerupskolan lyfte återkommande parkeringen vid Sallerupskolan som det mest utmanande trafikproblemet för skolan. Där nämndes framförallt bilarna som körs av vårdnadshavare som ett stort orosmoment barnen måste hantera för att ta sig in på skolan. Här nämndes att skolan uppmanat vårdnadshavare att gå med barnen över parkeringen, men att det bara är en del som gör det och bara ett fåtal för de äldre barnen. De nämnde särskilt att skolbussarna skymmer sikten för både barnen och vårdnadshavarna som kör och att det är ett stort orosmoment. En av de intervjuade på Sallerupskolan beskrev hur de upplevt problem på morgonen vid parkeringen enligt nedan:

*“Nej, jag bara tänker på för bussarna i sig utgör ju också en (.) trafikfara när dem står på plats. Därför att de skymmer ju ganska mycket...”*

(Anställd på Sallerupskolan 2024)

En av de anställda på Sallerupskolan beskrev en erfarenhet de haft enligt följande:

*“...Jag hade en situation där det var ett barn som hade gått över från parkeringsplatsen då och in och skulle ställa sig och vänta på bussen. Kom på att han hade glömt en gympakasse i bilen och föräldrarna hade ju inte hunnit köra ifrån parkeringsplatsen så han bara springer ut framför bussen och då är det ju lätt för där går ju bilar kan ju köra förbi bussarna... han stod ju nästan bredvid mig och bara tjoff iväg. Så det, barn är ju impulsiva, det går ju liksom inte, får dem nåt i huvudet, så: tänker dem ju inte trafiksäkerhetsmässigt först”*

(Anställd på Sallerupskolan 2024)

Skolpersonalen understryker dock att trafiksituationen på parkeringen har blivit bättre sedan början av terminen då flytten precis gjorts. Här menas på att vårdnadshavarna har blivit bättre på att parkera ordentligt och visa hänsyn. En anledning till detta menas på är fortsatt kontakt med vårdnadshavare och uppmaningar med att de ska visa hänsyn.

I övrigt nämndes övergångsstället till Sallerupskolan över Sockenvägen som ett orosmoment. Här hänvisades till att det tidigare varit många vårdnadshavare som kört längs Sockenvägen och lämnat av istället, men att detta inte är ett lika stort problem i dagsläget. Snarare var det mest oroande med platsen i dagsläget den biltrafik som var kvar till förskolan och byggetrafiken.

En av de som arbetar på Sallerupskolan sammanfattade de nuvarande problemen i miljön runt Sallerupskolan enligt följande:

*“...Brinken Sockenvägen här alla dem, där är ju många elever, dem allra flesta barn som är där, de går ju på vår skola. Då har dem en liten övergång här (pekar på övergångsstället på Sockenvägen vid Sallerupskolan). Och här nu så har dem ju stängt av för bygget, men här kommer ju ganska många lastbilar och grävmaskiner och så, som kör in precis här i detta gattet (Sockenvägen)... Kommer du på cykel så är det också här (samma övergångsställe) du åt detta hållet du kommer in för här har du cykelställena. Men det är ju så svårt. I och med att vi har en sån speciell situation som vi har nu...”*

(Anställd på Sallerupskolan 2024)

De anställda visade inte på någon större oro för området längre utanför Sallerupskolan. Sallerupsvägen beskrevs som förhållandevis väl anpassad för barnen. Det nämndes dock

vissa brister i samband med korsningen över Christian Nils väg och att den inte var hastighetssäkrad.

### 5.2.3. Trafikarbete av kommunen

I det allmänna trafikarbetet i kommunen beskrevs barn som en prioriterad grupp i deras arbete. Här nämndes bland annat olika projekt som genomförs, men även de politiska målsättningarna som ger ett underlag för olika förslag. Här nämndes även trafikstrategin i Eslöv som en viktig del som hänvisar till att barn ska vara med i trafikplaneringen.

I övrigt nämndes att det finns ett politiskt intresse för barn i trafiken. Medan intresset inte nödvändigtvis funnits historiskt menas på att det i dagsläget finns många mål kring arbetet med barn i trafiken. Detta nämndes av en av de intervjuade när de skulle beskriva sitt arbete med barn i trafiken i dagsläget:

*“...Det finns ett väldigt starkt intresse och jag driver på frågorna jättemycket...En annan grej som jag tycker också är väldigt bra, det är att vår trafikstrategi som blev antagligen i juni 2022 hänvisar ju mycket till att vi ska arbeta med barn och ha med dem i trafikplaneringen. Sedan har vi ju också att miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, politikerna som sitter där har antagit ett mål om att vi ska öka tryggheten för barn...Så att ha det här politiska målet och även att vi har trafikstrategi...Tycker jag att i dagsläget gör att, jag har mycket acceptans kring det i kommunen...”*

(Anställd på Eslövs kommun 2024)

Sett bakåt verkar bilden vara att Eslövs kommun inte gjort mycket arbete med barn i trafiken eller kring deras skolvägar. Detta verkar delvis bestå av att arbete inte gjorts och att det arbetet som har gjorts inte varit väl dokumenterat. Vidare tycks samarbetet och en struktur för arbete med barnfrågor saknats i trafikarbetet.

### 5.2.4. Trafikarbete av Sallerupskolan

På Sallerupskolan nämndes det flera gånger att de för dialoger gällande trafik. Detta diskuteras i ledningsgruppen, men lyfts även av folk från utanför ledningsgruppen. I övrigt nämndes även dialoger med vårdnadshavare som något som genomförs ibland. En av de anställda på Sallerupskolan beskrev dialogerna skolan för med vårdnadshavarna enligt nedan:

*“...Det är ju ibland så att vi får in från vårdnadshavare att de tycker om man kör för fort och man kör så här och det är farligt och då är det ju, det är ju vårdnadshavarna som är trafiksituationen. Det är ju så och då diskuterar vi, vi har haft såna här samrådsmöten där vi möter vårdnadshavare där vi pratar om saker och sen så lägger vi protokoll... till alla vårdnadshavare. Där vi skriver lite då och då vädjar om att köra försiktigt, köra sakta, inte släppa barnen på vissa ställen, uppmanar till att gå och cykla till skolan...”*

(Anställd på Sallerupskolan 2024)

Överlag verkar trafikfrågan vara något som diskuteras av Sallerupskolan. Detta reflekterades både i deras diskussion om trafiksituationen runt skolan och i frågor om deras samarbete.

Trafikarbetet verkar inte vara särskilt strukturerat. Skolan saknar konkreta mål för att förbättra trafiksituationen och någon form av mätning för att jämföra om målen uppnås. På

samma sätt har skolan inga rekommendationer gällande skolresor varken till färdväg, färdväg eller för vem det kan vara relevant att resa aktivt.

### 5.2.5. Skolskjuts

I arbetet med skolbuss framkom flera olika delar av kommunens arbete. Arbetet med barn som åker skolskjuts innefattar många olika aspekter från resan till och från busshållplatsen, busshållplatsen i sig, skolbussen, rutten och tidtabellen, samt angöring vid skolan. Detta får ett nytt lager av komplexitet i samband med skjutsandet mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan, antalet resor uppskattades att vara runt 15 resor per dag tur och retur. I en beskrivning av det nuvarande läget med skolskjuts till och från Sallerupskolan beskrev en kommunanställd det som följande:

*“Ja den är speciell, för där har vi dels har vi vanlig skolskjuts...Men sen har man ju valt att riva Sallerupskolan och flytta hela mellanstadiet, jag tror det är lite över 200 elever. Så där flyttar vi massor med folk, fram och tillbaka och inte nog med att dem ska upp...dem har ingen gymnastikhall uppe på Källebergsskolan, utan dem måste åka ner till Sallerupskolan och ha gymnastik och sen när man börjar trean så börjar man med hemkunskap och dem har ingen hemkunskapssal nere på Sallerup så då måste vi slussa treorna upp till Källebergsskolan och tillbaka...jag tror det är nog (.) 15 resor fram och tillbaks hela tiden som går om vart annat, så det e: (.) lite halv halvlurigt, men det går.”*

(Anställd på Eslövs kommun 2024)

Bland de som kvalificerar sig till anordnad skolskjuts nämns farlig skolväg som en berättigande anledning. Vid frågor av vad detta inkluderar i praktiken nämndes att det är i princip bara de stora vägarna genom kommunen som väg 113 som betraktas som trafikfarliga. Här betraktas exempelvis inte vägar med en hastighetsgräns på 70 km/h som trafikfarliga i frågor om att berättiga till skolskjuts.

Gällande frågor om otrygga miljöer kan göra barn skolskjutsberättigade konstaterades att detta inte verkar vara fallet. Dock var detta en fråga som inte kommit upp särskilt många gånger. I intervjun sa en av de anställda från kommunen så här gällande frågan om trygghet är något de tar hänsyn till för skolskjutsen:

*“...är inte så jättemycket vi väger in i just skolbussen utan då kanske man får fundera (.) samhället i stort. Vi har till exempel, en del som tycker att man är väldigt otrygg på stationen i Eslöv...en hel del som hör av sig och tycker att stationen i Eslöv är otrygg därför det har skett en hel del, där har varit misshandel, där har varit knivhuggningar och så. Men det är svårt att ta hänsyn för, det är lite samhällsproblem, så visst det har vi lite med skolskjutsen att göra... det är kanske en större fråga man får ta med (.) polis och mycket annat, skolskjuts kan nog inte lösa allt, tror jag...”*

(Anställd på Eslövs kommun 2024)

Arbetet med resor till och från busshållplatser för skolbuss verkar inte vara lika högt prioriterat och verkar vara utmanande av flera anledningar. De två huvudsakliga anledningarna som nämndes för detta var den stora mängden olika rutten att observera och att kommunen inte är vägghållare (kommunen förvaltar inte vägen). Detta innebär att de flesta åtgärder kräver samtycke från Trafikverket, en vägförening eller någon privatperson.

Arbetet med själva busshållplatserna verkar vara utmanande av liknande anledningar. Här nämns att det finns många gamla busshållplatser utspridda runt om Eslövs kommun där

många skjul dessutom inte är i bruk i dagsläget. Här verkar svårigheten vara att Eslövs kommun inte äger marken hållplatserna står på utan snarare har fått tillstånd av markägaren att en gång i tiden placera ett "skjul" där. Det förklaras av en av de kommunanställda enligt följande:

*"Där skulle jag nog kunna tänka mig att vi, kunde jobba mer. Jag vet att det kanske finns belysning på hållplatserna. Vi har ofta såna här små gröna skjul som står placerade i överallt på landet, och när jag började så försökte jag få att vi kunde åka ut och klippa gräset och fixa till med, lite med buskar och sånt. Men det var svårare än vad jag trodde, för vi äger inte marken som dem här skjulen står på utan, utan vi har fått lov långt, långt, långt tillbaka i tiden...Och eftersom vi inte äger marken så får vi inte, klippa gräset eller fixa med buskarna...det kunde bli en stor fråga, och att prata med varje markägare...Så lite halv komplicerat..."*

(Anställd på Eslövs kommun 2024)

Två foton på typiska busshållplatser i Eslövs kommun kan ses i figur 15 och figur 16.



**Figur 15:** I fotot ses en typisk hållplats för skolbussar i Eslövs kommun. Här ses ett av skjulen som diskuterades i intervjuerna. Foto av Lindström 2024.



**Figur 16:** I fotot ses en typisk hållplats för skolbussar i Eslövs kommun. Här ses ett av skjulen som diskuterades i intervjuerna. Foto av Lindström 2024.

Dock nämns att platser som busschaufförerna påpekar som särskilt otrygga antingen plockas bort ur rutten eller att någon form av åtgärd tas för att öka tryggheten. En kommunanställd beskrev det som följande:

*“...så jag skulle gärna vilja att det vore säkrare. Men jag har dealen med busschaufförerna, då vet dem om att ser dem en buss:hållplats som är väldigt otrygg så försöker vi antingen plocka bort den eller göra någonting åt det.”*

(Anställd på Eslövs kommun 2024)

På frågor om angöring på skolan och resandet mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan menas på att dagsläget fungerar bra. Här nämns åtkommande dialoger mellan skolan och skolskjutssamordnaren som har gett möjligheter till lösningar och att hela tiden förbättra resandet.

### 5.2.6. Åtgärder av Sallerupskolan

De anställda på Sallerupskolan nämner fyra typer av åtgärder som genomförts för att förbättra tryggheten och säkerheten för elevernas skolresor. De anställda hade under intervjuerna i regel ett fokus på trafiksituationen som den är nu baserat på den tillfälliga omlokaliseringen.

Två typer av fysiska åtgärder har genomförts för att främja tryggheten. Den första åtgärden var att sätta upp ett galler där bussarna stannar för att skapa en barriär mellan barnen och biltrafiken och skapa en trygghetskänsla. Ett foto av gallret kan ses i figur 35. Den andra åtgärden som vidtogs var att sätta upp strålkastare på idrottshallen för att lysa upp busshållplatsen.

En annan åtgärd som togs av Sallerupskolan var att strategiskt placera personal med reflexvästar för att skapa en tryggare miljö. Som beskrevs i intervjuerna är där varje dag en till tre skolpersonal vid busshållplatsen i reflexväst för att skapa en tryggare miljö och ha uppsikt över barnen. Tidigare fanns där även personal i reflexväst som övervakade övergångsstället till Sallerupskolan på Sockenvägen, personalen togs dock bort när

busshållplatsen blev mer prioriterad och resurserna behövdes där. Där brukar även vara personal som åker med på skolbussarna till och från Källebergsskolan.

Ett annat arbete skolan haft har varit i att informera vårdnadshavare och elever om hur de bör bete sig i samband med deras skolresor. Det första steget som gjordes var att lämna ut ett informationsblad till vårdnadshavare om hur och var de kan parkera och hur skolbussarna fungerar under ombyggnads perioden. Det andra som gjorts här är att vid flera tillfällen uppmana vårdnadshavare att föra sina barn över till skolan och inte släppa dem på parkeringen och att köra försiktigt. Slutligen har också information till eleverna getts under skoltid om hur man ska bete sig på skolbussen. Dock som konstateras på intervjuerna hade informationsåtgärder en begränsad påverkan, framförallt på längre sikt.

Slutligen har Sallerupskolan vidtagit två andra åtgärder för att förbättra trafiksituationen. Den första var att be poliser att närvara någon morgon för att uppmuntra rätt trafikbeteende, detta beskrevs dock som ineffektivt av intervjuade. Den andra åtgärden har varit koordination med byggarbetet och att be dem minimera byggtrafik i samband med skolstart och skolslut samt att vara extra varsamma.

### 5.2.7. Åtgärder av kommunen

För att förstå det nuvarande arbetet av kommunen och deras planer ställdes frågor om vad de har för planerade åtgärder. Kommunen nämnde ett flertal olika parallella arbeten för att förbättra skolresor på olika sätt.

Det största arbetet verkar vara ett projekt som heter "trygga skolvägar" som består av ett samarbete mellan skolor och Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen. Projektet innefattar att be barn att beskriva sina skolresor och markera platser de upplever som otrygga. Projektet har hitintills bara genomförts med en skola i Eslövs kommun (Marieskolan), men där finns en ambition att fortsätta med fler skolor och att genomföra åtgärder baserat på projektets resultat. I projektet verkar det dock finnas tveksamheter från skolorna sett, vid dess lansering uppgav bara fyra skolor i Eslövs kommun att de var intresserade av att delta.

Ett annat pågående arbete är en skolinventering. Här inventeras områden runt skolor och alla cykelvägar i Google maps och i fält, där noteras brister med den befintliga infrastrukturen. Tanken är att när detta gjorts för alla grundskolor och förskolor ska det ge en lista på åtgärder som kan prioriteras. Projektet noteras som ett sätt att effektivt kolla av alla grundskolor och förskolor och upptäcka uppenbara brister.

Kommunen arbetar med ett flertal mjuka åtgärder för att ändra resvanor. En komponent här har varit information om hur och var vårdnadshavarna som kör ska lämna barnen, tanken är att de hänvisade platserna inte ska vara problematiska för övriga barn. Det inkluderar även information om värdet med att resa hållbart och om trafikvett. Här understryks dock att de mjuka åtgärderna behöver en acceptabel nivå av infrastruktur för att kunna vara effektiva.

### 5.2.8. Samarbete

Frågor ställdes om samarbete mellan skolor, Sallerupskolan, skolskjutsplaneringen på Barn- och Utbildningsförvaltningen, Serviceförvaltningen och Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen. Mellan dessa varierade samarbetet markant. Ett samarbete mellan de olika aktörerna kan vara positivt för framtida planering och åtgärder gällande barns skolresor.

Överlag tycks samarbetet mellan Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen och skolor och Barn- och Utbildningsförvaltningen inte vara särskilt väl utvecklat. Framförallt verkar där inte finnas något regelbundet strukturerat arbete mellan dessa parten och trafikfrågor. Denna avsaknad av struktur verkar också medge att samarbetet varierar mycket beroende på hur varje rektorer prioriterar trafikfrågor.

På Barn- och Utbildningsförvaltningen tycks inte trafikfrågorna vara väl förankrade även inom förvaltningen. Här är nämnvärt att rektorer inte verkar föra dialoger om trafiksituationer utan det lämnas till varje skola att lösa för sig.

Skolskjutsplaneringen och -driften verkar överlag ha bra samarbete med skolor och särskilt bra med Sallerupskolan. Dock tycks det inte vara något aktivt samarbete mellan skolskjutsen och Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen.

### 5.2.9. Förslag på åtgärder

Alla de som intervjuades fick frågan angående vad de hade velat se för typ av åtgärder för att öka tryggheten och få fler att resa hållbart till skolan. I åtanke ska här has att bland de som svarade från skolan har de inte utbildning i trafikfrågor och bland de i kommunen är de inte noggrant insatta i situationen kring specifikt Sallerupskolan.

En av de intervjuade på kommunen hänvisade till biltrafik vid skolan som det största problemet för barns skolvägar. Där fastslogs den primära lösningen vara att få de som skjutsar barnen att släppa av barnen längre bort från skolan på lämplig plats. Tanken är då att detta ska minska trafiken runt skolan och minska oro för bilar och trafik.

En av de andra intervjuade på kommunen hänvisade till att hastigheten på biltrafiken är det största problemet för barns resor. Därmed hänvisades till att de viktigaste åtgärderna är att trettiosäkra (hastighetssäkra) övergångsställen, cykelpassager och cykelöverfarter. Här hänvisades till att krockar som sker i över 30 km/h är mycket allvarligare än de som sker i under 30 km/h.

En idé som lyftes av en av de kommunanställda för att få fler att nyttja skolbussen är att erbjuda en skolbuss senare på eftermiddagen. Tanken som presenteras är att de yngre barnen som slutar vid 13-tiden kommer hem långt innan vårdnadshavarna, och vårdnadshavarna därför upplever det som otryggt att lämna barnen ensamma så länge. Därför var idén att om det erbjöds en senare skolbuss som hämtade från fritids på skolorna hade barn inte behövt vara ensamma hemma samtidigt som vårdnadshavare inte behöver hämta dem vid skolan. På frågan om hur man kan öka barnens trygghet och få fler att välja skolbuss svarade en anställd på kommunen enligt följande:

*“Jag tror kanske fler hade åkt om man hade fått åka hem från (.) fritids. Jag tror flera hade åkt då, för det är många som ringer och frågar...går man i ettan ofta slutar man runt ett, 20 över ett kanske, och det är för tidigt för då jobbar föräldrarna. Hade dem fått åka hem senare, som efter fritids så tror jag man hade fått fler som hade åkt skolbuss. Det tror jag, fast det är ju inte, så får man inte göra...inte exakt där dem bor, men vi försöker komma så nära vi bara kan, så servicen är det nog egentligen inget fel på. Det är nog bara det att man har en anledning, jag tror många föräldrar kör till jobb, eller dem har yngre syskon, så att när man ändå kör tar man med barnen på vägen.”*

(Anställd på Eslövs kommun 2024)

En av de anställda på skolan nämnde att de tror att tävlingar och andra aktiviteter är centralt för att få fler barn att resa hållbart. Här nämndes värdet av att inspirera barnen och vårdnadshavarna att resa på andra sätt och att visa fördelarna med det. Där menades på att om fler barn cyklar och går minskar det biltrafiken vilket skulle förbättra trafiksituationen.

En av de som intervjuades från Sallerupskolan nämnde att en tänkbar åtgärd hade varit att ha olika starttider för olika åldrar. Här menades på att det skulle sprida ut trafiken mer och därmed minska rusningen på morgonen. Dock underströks de andra organisatoriska svårigheterna som uppstår av att ge olika starttider till olika delar av skolan.

En av de som jobbade på Sallerupskolan hade två idéer på fysiska åtgärder vid Sallerupskolan för att förbättra tryggheten. Den första idén var att skapa någon form av övergångsställe på parkeringen för att säkra korsningen mellan parkeringsplatserna och skolan. Den andra idén som nämndes var att göra bättre avlämningsplatser på den nya skolan så att barnen inte behöver korsa trafiken för att ta sig in till skolgården.

Slutligen nämnde en av de som arbetar på Sallerupskolan att det vore önskvärt att separera biltrafiken från busshållplatserna. Här hänvisades till problematiken att alla barn som ska ta skolbussen behöver korsa trafiken och att framförallt de som korsade från parkeringen hade det riskfyllt med mycket biltrafik och skymd sikt.

#### 5.2.10. Hinder för att genomföra åtgärder

Bland de anställda på kommunen nämndes flera olika utmaningar och hinder för att genomföra åtgärderna de föreslog.

Det första problemet som nämndes av en av de kommunanställda var svårigheten att förändra vårdnadshavares beteende. Här menades på att även ändringar i den fysiska miljön och mjuka åtgärder inte nödvändigtvis räcker för att ändra vårdnadshavarnas beteende och attityder.

Det andra problemet som nämndes av de som jobbade på kommunen var finansiering. Här påtalades det i samband med farthinder, där farthinder är effektiva, men kostar pengar samtidigt som budgeten är begränsad.

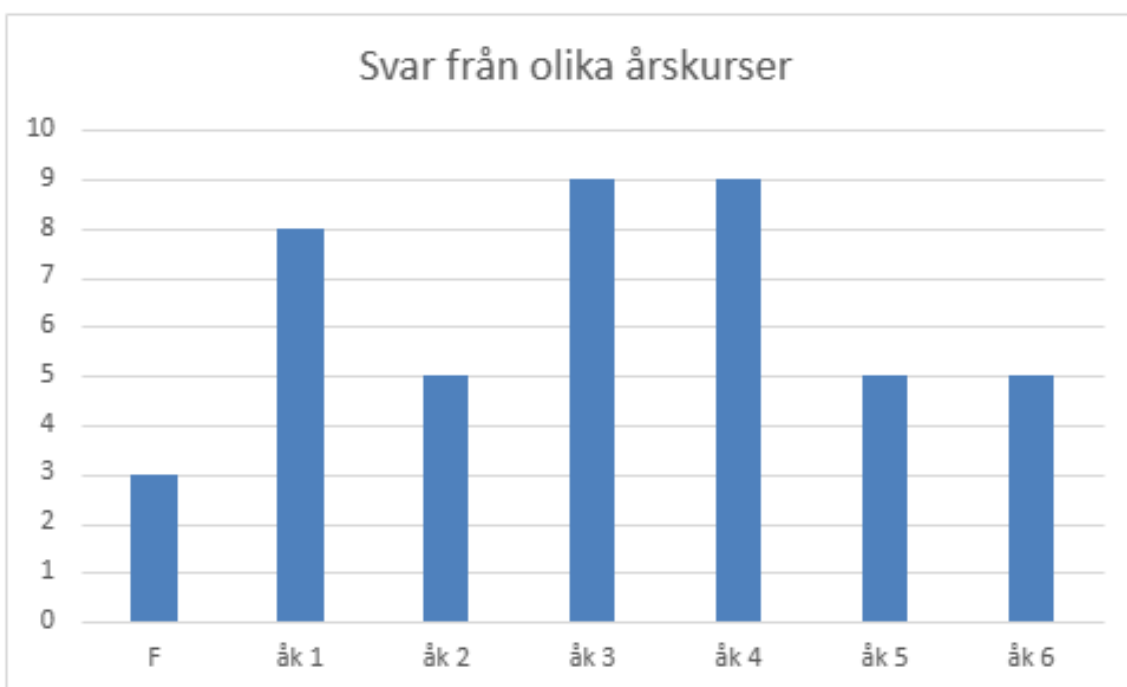
Ett annat återkommande problem var markägandet. I två olika intervjuer beskrevs svårigheter med att förbättra ytor där ens egna förvaltning inte är markhållare eller väghållare. Här beskrevs ytor som ägs av andra delar av kommunen som utmanande och mark som ägs av andra aktörer som mycket utmanande då det kräver koordination och intresse från andra parter.



Det slutgiltiga som nämndes i flera intervjuer är att en grundförutsättning för att öka gång- och cykeltrafiken till skolan är ett bra gång- och cykelnät. Detta kunde både ses i diskussionen kring mjuka åtgärder, men även i andra sammanhang i intervjuerna.

### 5.3. Frågeformulär

Totalt sett svarade 34 vårdnadshavare på frågeformuläret och angav att de var vårdnadshavare för 44 av eleverna. Sett till andelen elever motsvarar det ungefär 21% svarsfrekvens ( $44 / 210 = 0,210$ ). Antalet svar varierade dock per årskurs, antalet mottagna svar per årskurs kan ses i figur 17.



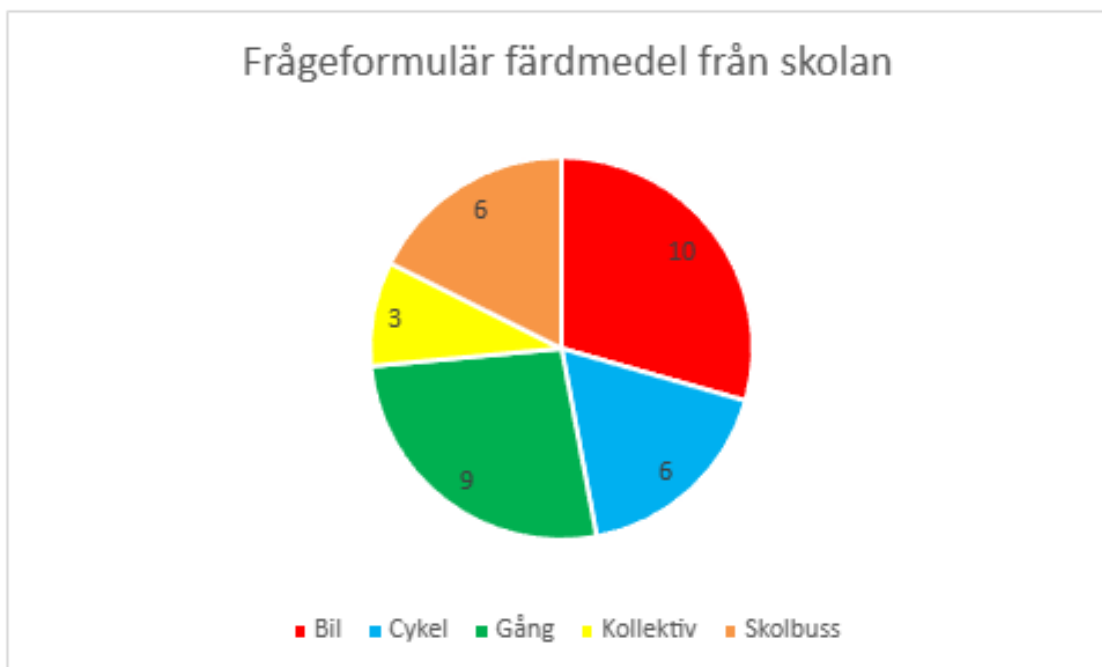
**Figur 17:** I figuren ses årskurserna vårdnadshavarna som deltog med frågeformuläret uppgav att de hade barn i. Skapad av Bengtsson 2024.

### 5.3.1. Färdmedel

Vårdnadshavarna fick ange hur deras barn brukar ta sig till och från skolan. Svaren vårdnadshavarna angav kan ses i figur 18 och figur 19.



**Figur 18:** I figuren ses vilka färdmedel vårdnadshavarna angav att deras barn tog till skolan. Skapad av Bengtsson 2024.



**Figur 19:** I figuren ses vilka färdmedel vårdnadshavarna angav att deras barn tog från skolan. Skapad av Bengtsson 2024.

Svaren visar på att en markant andel barn blir skjutsade till och från skolan.

### 5.3.2. Otrygga platser

Totalt satte vårdnadshavarna som deltog ut 48 märkningar för otrygga platser, varav en fått avlägsnas på grund av att den är otydlig och inkonsekvent. En karta med platser som flera vårdnadshavare markerat som otrygga kan ses i figur 20.



**Figur 20:** I figuren ses platserna som markerats som otrygga av vårdnadshavare. Gula platser var 2+ märkningar, orangea 4+, röda 6+ och blåa 12+. Skapad av Bengtsson 2024.

En full lista med alla omnämnda platser och kommentarer från vårdnadshavare finns i bilagan "Frågeformulär utmärkta platser och kommentarer".

Överlag visade vårdnadshavarnas kommentarer på att mängden av biltrafik och dess hastighet var avgörande i deras tolkning av hur trygga platser var. Samtidigt verkar kontexten och utformningen viktig, detta kan ses i att de två platser som upplevdes mest otrygga, enligt vårdnadshavarna har bristfällig utformning som orsakar problem i samspelet mellan oskyddade trafikanter och biltrafik. Flera av vårdnadshavarna verkar uppleva att specifikt oordning är problematiskt, detta nämndes framförallt om parkeringen där oordningen och "kaoset" i sig beskrivs som ett problem.

Vårdnadshavarnas kommentarer visade i många fall på att de ansåg att andra vårdnadshavare var en del av, eller det huvudsakliga problemet, på olika platser. Samtidigt som flera av vårdnadshavarna pekade på andra vårdnadshavare som problematiska, var det ingen som beskrev att de tyckte att någon plats/yta var utmanande att själv göra rätt på.

Där fanns en liknande distansering när de beskrev barn. Flera gånger nämndes att barn kunde komma till skada, eller barn sprang på vissa platser, men sällan hävdade någon vårdnadshavare att specifikt deras barn var i fara eller att deras barn kunde utgöra ett problem för annan trafik.

Där var några kommentarer som nämnde en viss del av utformningen på olika platser och vissa som även gav förslag på olika åtgärder. Där var dock inga kommentarer om trottoarer eller gång- och cykelvägar, överlag har vårdnadshavarna inte uttryckt att de upplever infrastrukturen eller färdmedlet som otryggt i sig, istället verkar det vara när biltrafiken blandas med barnen som det upplevs som otryggt.

Den mest omnämnda platsen av vårdnadshavarna var parkeringen vid Sallerupskolan och direkt gränsande platser. Många av vårdnadshavarna upplevde ytan som kaotisk och trång. En av vårdnadshavarna som beskrev platsen som kaotiskt skrev följande:

*“Föräldrar i bil som kör för fort och kanske inte har full koll. Barn som korsar vägen. bilar på kors och tvärs och bussar. Mycket som händer på liten yta.”*

(Vårdnadshavare på Sallerupskolan 2024)

Det var flera som kommenterade på platser på Sallerupsvägen och om Sallerupsvägen allmänt. Framförallt upplevde flera att bilarna körde för snabbt och inte lämnade företräde för de gående. Särskilt omnämnt var dock gång- och cykelpassagen vid västra Sallerupsvägen, där verkar avsaknaden av övergångsställe upplevas som problematiskt. En vårdnadshavarna beskrev problemet med en passage över Sallerupsvägen utan övergångsställe som följande:

*“Inget övergångsställe. Även om de flesta bilar stannar gör inte alla det. Känns otryggt när det är en så pass trafikerad väg där barn går till skolan.”*

(Vårdnadshavare på Sallerupskolan 2024)

Även omnämnt var Sockenvägen och några platser på den. Framförallt handlade det om biltrafiken, byggtrafiken och utformningen vid korsningen med Christian Nils väg. Dessa kommentarer var dock mer varierade med vissa som nämnde byggtrafik och andra som hänvisade till trafiken från alla riktningar. En vårdnadshavare nämnde specifikt att där inte längre är personal som övervakar övergångsstället vid skolan på Sockenvägen, den kommentaren antyder då att skolpersonalen får platsen att kännas tryggare med deras närvaro:

*“Övergångsstället vid cykelställen blir tidvis otrygg då det just nu rör sig en hel del tyngre fordon längs vägen. Det fungerar jättebra när personal står vakt med upplever att det inte är så ofta nuförtiden.”*

(Vårdnadshavare på Sallerupskolan 2024)

Även Christian Nils väg nämndes av vårdnadshavare. Utöver att nämnas i samband med korsningen i Sockenvägen upplevdes den som att ha något hög hastighet. En av vårdnadshavarna beskrev Christian Nils väg enligt nedan:

*“Alltför många bilister håller väldigt hög hastighet längs Christian Nils väg. Har själv varit nära att bli påkörd då en bilist körde om en annan bil precis innan övergångsställe.”*

(Vårdnadshavare på Sallerupskolan 2024)

Sallerupskolan i sig nämndes även av någon vårdnadshavare. Oron där verkar bero på att skolgården upplevs som utsatt för främlingar och därmed finns en oro för att barn ska bli kidnappade eller liknande.

## 5.4. Workshops

Workshoparna genomfördes med sju grupper (3 fjärde klass, 2 femte klass, 2 sjätte klass). Totalt deltog 26 elever med den största gruppen bestående av fem elever och den minsta bestående av två elever. Ett foto från en av workshoparna kan ses i figur 21.



**Figur 21:** I fotot kan man se när barnen håller på att fylla i kartorna på en av workshoparna. Bild tagen av Franjic 2024.

I och med att 26 elever deltog av en representativ grupp av cirka 100 elever har numeriska värdena som presenteras i detta avsnitt stor felmarginal om de tas för att representera hela mellanstadiet. I och med att så få angav kollektivtrafik som transportmedel analyseras inte den gruppen individuellt, men deras resultat går att se i bilagorna “Workshop individuellt frågeformulär”, “Reseupplevelse fulla svar” och “Motiveringar till val av färdmedel”.

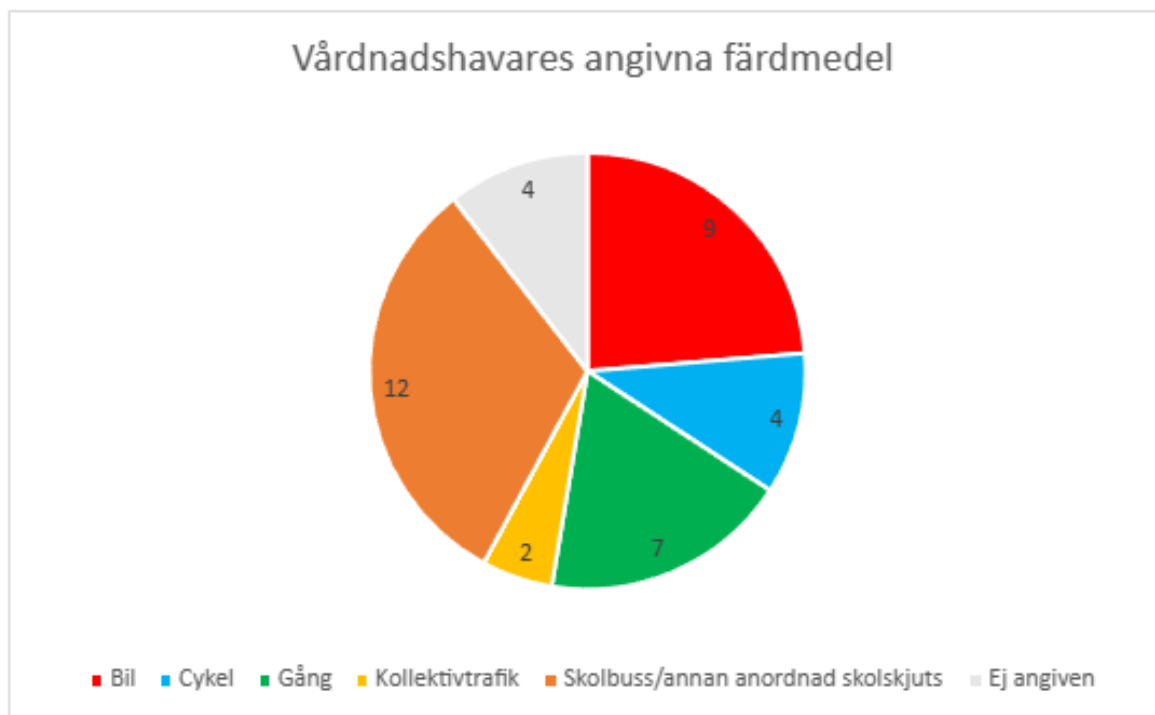
De fulla resultaten från workshoparna kan ses i flera olika bilagor.

### 5.4.1. Enskilda svar

Första resultatet kommer från där eleverna fick svara på frågor individuellt. Frågeformuläret eleverna besvarade kan ses i en bilaga. Här användes även samtyckesblanketten där vårdnadshavarna fick ringa in barnens huvudsakliga färdmedel.

#### 5.4.1.1. Färdmedel

Färdmedlen som angavs av vårdnadshavarna på samtyckesblanketterna kan ses i figur 22. I vissa fall angav vårdnadshavare och barn flera färdmedel då har alla angivna färdmedel räknats in.



**Figur 22:** I figuren ses vad vårdnadshavarna ringade in för färdmedel deras barn brukar ta till och från skolan i blanketten. Figur av Bengtsson 2024.

Barnen fick också ange vilka färdmedel de tog till och från skolan. Barnen hade möjlighet att skriva sina svar i fritext vilket gav möjlighet för något mer nyanserade svar, i praktiken var svaren dock oftast att färdmedlet de brukade ta varierade. Alla angivna färdmedel har räknats med, så vissa färdmedel kan vara överrepresenterade. Hur barnen beskrev de tar sig till skolan kan ses i figur 23 och hur de beskrev att de tog sig från skolan kan ses i figur 24.



**Figur 23:** I figuren ses vad barnen skrev för färdmedel de brukar ta till skolan. Figur av Bengtsson 2024.



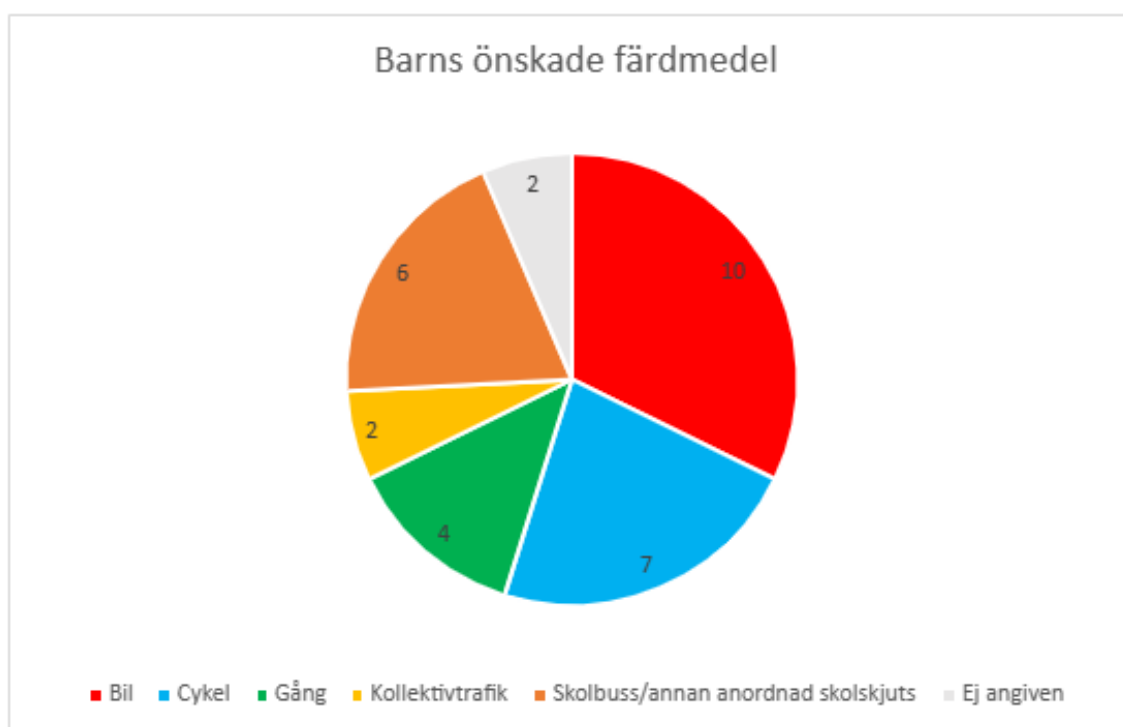
**Figur 24:** I figuren ses vad barnen skrev för färdmedel de brukar ta från skolan. Figur av Bengtsson 2024.

Vid jämförelse av vårdnadshavarnas och barnens svar är de förhållandevis lika framförallt på resor till skolan. Dock verkar där finnas en skillnad i hur många vårdnadshavare som noterat att deras barn går till och från skolan med hur många barn som angett det. Detta kan bero på flera orsaker antingen att barnen och vårdnadshavarna tolkat frågan olika eller att någon överskattar/underskattar hur mycket de går.

Av eleverna som deltog angav ungefär hälften att ett av transportmedlen de brukar använda till och från skolan var skolbuss. En möjlighet till den höga siffran kan ha varit att vissa barn även inkluderat skolbussresan till och från Källebergsskolan.

Bilresor är betydande för resor till skolan, men verkar utgöra en mindre andel resor från skolan. En förklaring verkar vara att många av de som åker bil åker annars skolbuss, men får ibland skjuts till skolan av sina vårdnadshavare. Dock verkar vårdnadshavarna inte i samma utsträckning skjutsa hem från skolan.

Barnen fick också möjlighet att ange vilket färdmedel de hade önskat att ta till och från skolan om de fick välja. De blev på workshoparna tillsagda att välja ett realistiskt färdmedel och inte som exempelvis ett barn nämnde att åka stridsvagn. Resultaten kan ses i figur 25.



**Figur 25:** I figuren ses vad barnen skrev att de ville ta för färdmedel till och från skolan. Figur av Bengtsson 2024.

Många barn angav att de var nöjda med de färdmedlen de tog idag och inte hade velat ändra.

Den mest betydande ändringen är att många av de som åker skolbuss skrev att de hade föredragit att åka bil till och från skolan. Någon skrev en motivering av att de hade kunnat sova längre då och någon annan nämnde att de inte hade haft någon tid att passa om de tog bilen.

Intressant var också att av de fyra som angav att de nästan alltid cyklar till och från skolan angav alla fyra att de ville fortsätta cykla till och från skolan. Detta kan tolkas på flera sätt, men det verkar vara ett tecken på att de som cyklar är särskilt nöjda med sina resor.

I övrigt kan också ses en liten ökning av cykeltrafik där det finns fler barn som vill cykla än vad som gör det i dagsläget, anledningen till varför var dock inte lika tydlig.



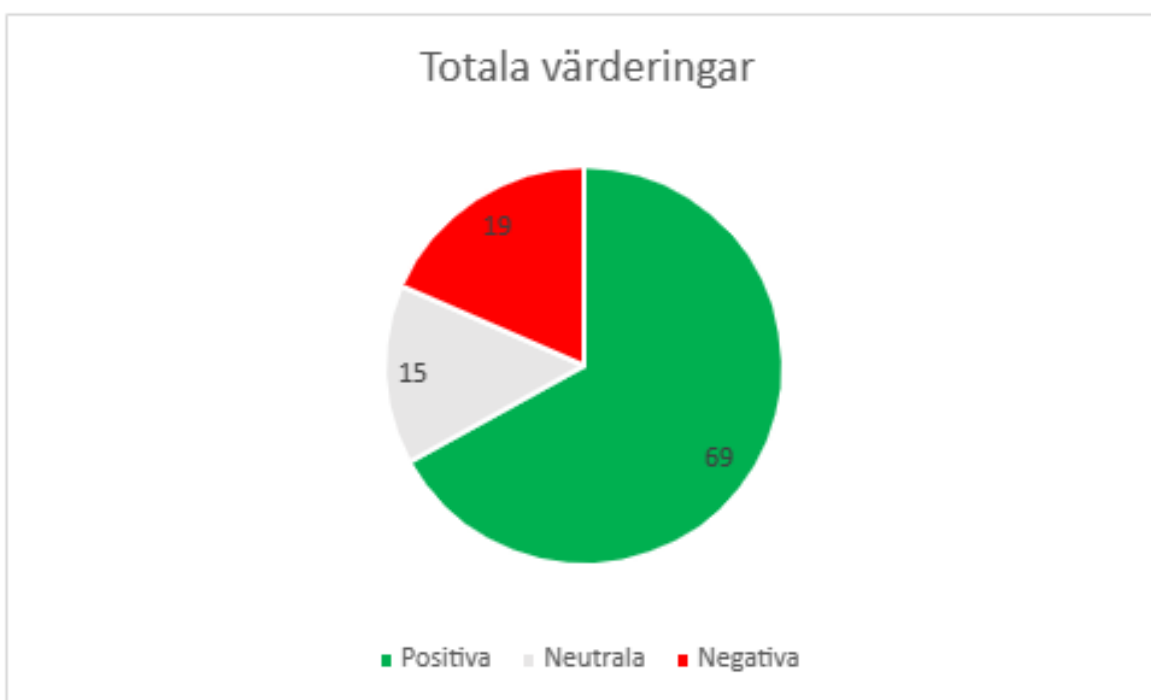
#### 5.4.1.2. Reseupplevelse

De som deltog på workshoparna fick skriva tre ord som beskrev deras resa till skolan. Tanken var att få ord som roligt, snabbt, långsamt etc. Och det funkade bra, dock svarade även några mer direkt om deras färdmedel med ord som bil, buss etc. Orden för de olika färdmedlen har summerats (synonymer har grupperats under ett gemensamt ord) och beskrivits per färdmedel. De vanligast använda orden för olika färdmedel var:

- Bil: Bil (3), Tråkig (3), Bra (2), Snabbt (2)
- Skolbuss: Roligt (8), Lugnt (5), Bra (5), Bekvämt (3)
- Cykel: Roligt (4), Snabbt (2)
- Gång: Kul (2), Glad (2), Nyfiken (2), Långsamt (2)

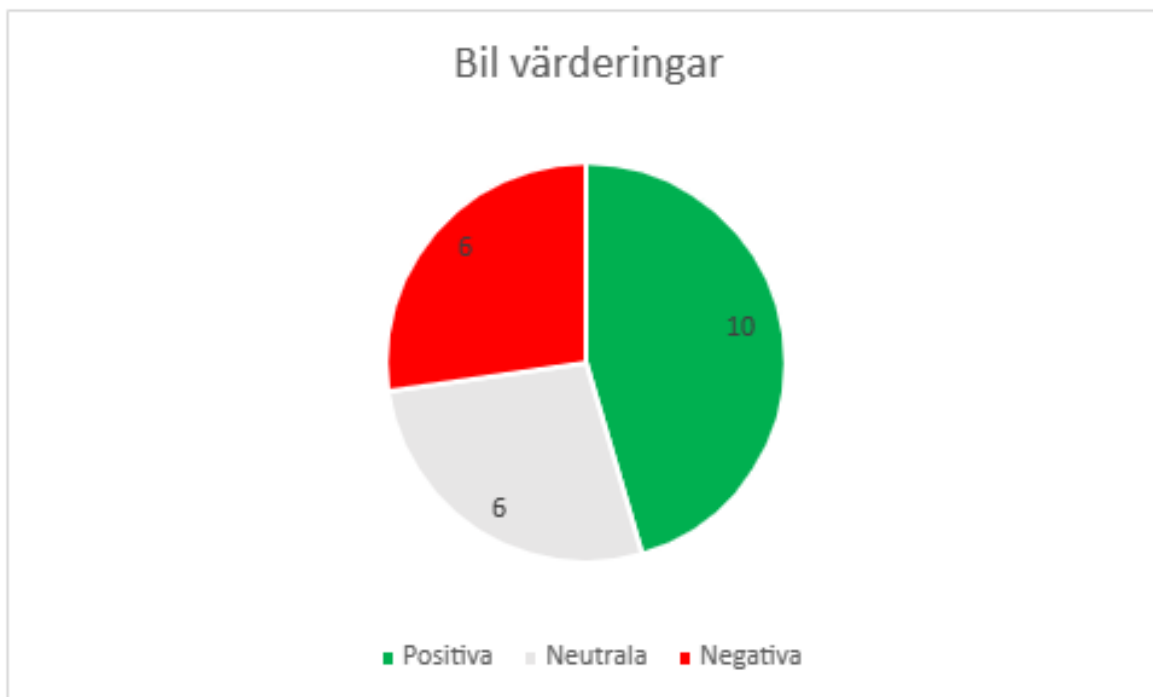
Den fulla listan av alla ord som användes per färdmedel kan ses i bilaga ”Reseupplevelse fulla svar”.

Alla ord har sorterats som positiva, neutrala och negativa. Ett diagram som visar fördelningen av alla inkomna ord kan ses i figur 26.



**Figur 26:** I figuren visas en fördelning av andel positiva, neutrala och negativa ord som angavs totalt. Figur av Bengtsson 2024.

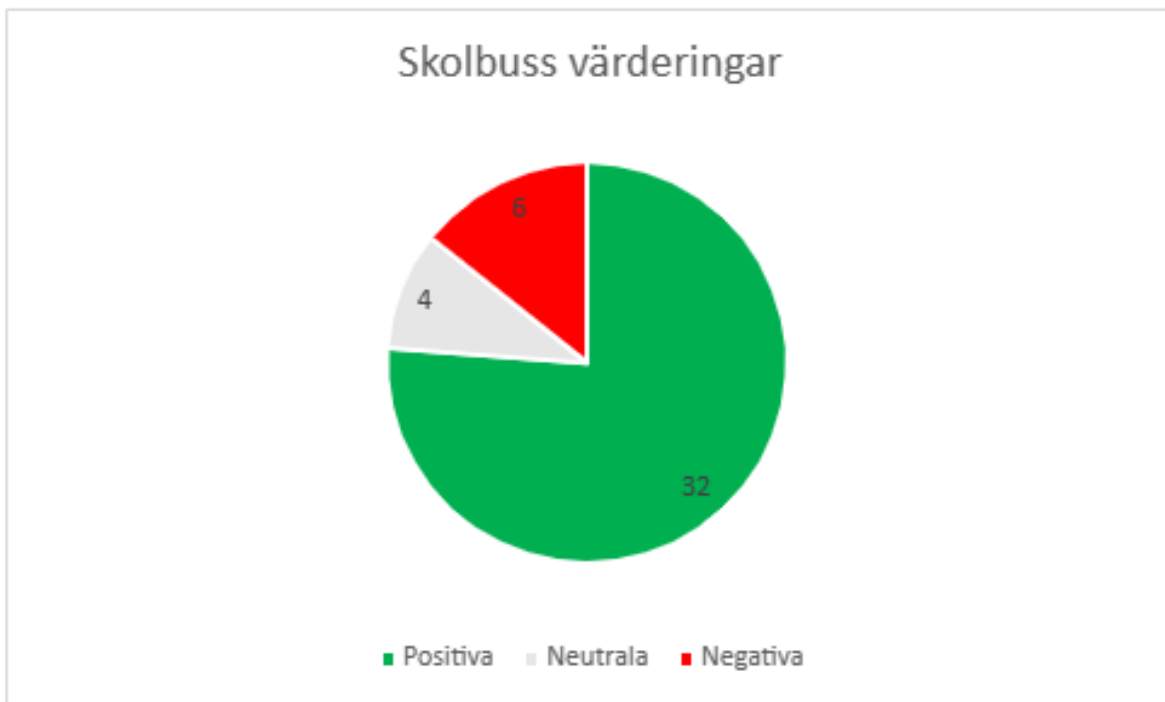
Överlag verkar eleverna ha mer positivt än negativt att konstatera om deras skolresor. Det är såklart positivt att barnen gillar sina resor överlag. Dock varierar värderingen markant beroende på färdmedel. I figur 27 kan värderingarna för bilresor ses.



**Figur 27:** I figuren visas en fördelning av andel positiva, neutrala och negativa ord som angavs för de som reser till skolan med bil. Figur av Bengtsson 2024.

Bil var det färdmedlet som överlag fick sämst värdering, med både minst andel positiva ord och störst andel negativa ord. Detta går i konflikt med att flera angav att de hellre skulle tagit bilen (se figur 25). Detta kan eventuellt tolkas som att man gillar komforten med bilresor i att slippa passa tider och få en kortare resa, men att själva upplevelsen med resan är värre när man åker bil.

Om man jämför med de som åkte skolbuss där flera angav de hellre hade åkt bil kan värderingarna för skolbuss ses i figur 28.



**Figur 28:** I figuren visas en fördelning av andel positiva, neutrala och negativa ord som angavs för de som reser till skolan med skolbuss. Figur av Bengtsson 2024.

Värderingen av skolbussen har varit mycket god. Detta likt bilen går i motsatt riktning till vad barnen angett de hade föredragit för färdmedel. Överlag verkar upplevelsen av skolbussen vara särskilt positiv, utmärkande för skolbussen har varit möjligheten för eleverna att slappna av och prata och använda telefonerna för underhållning.

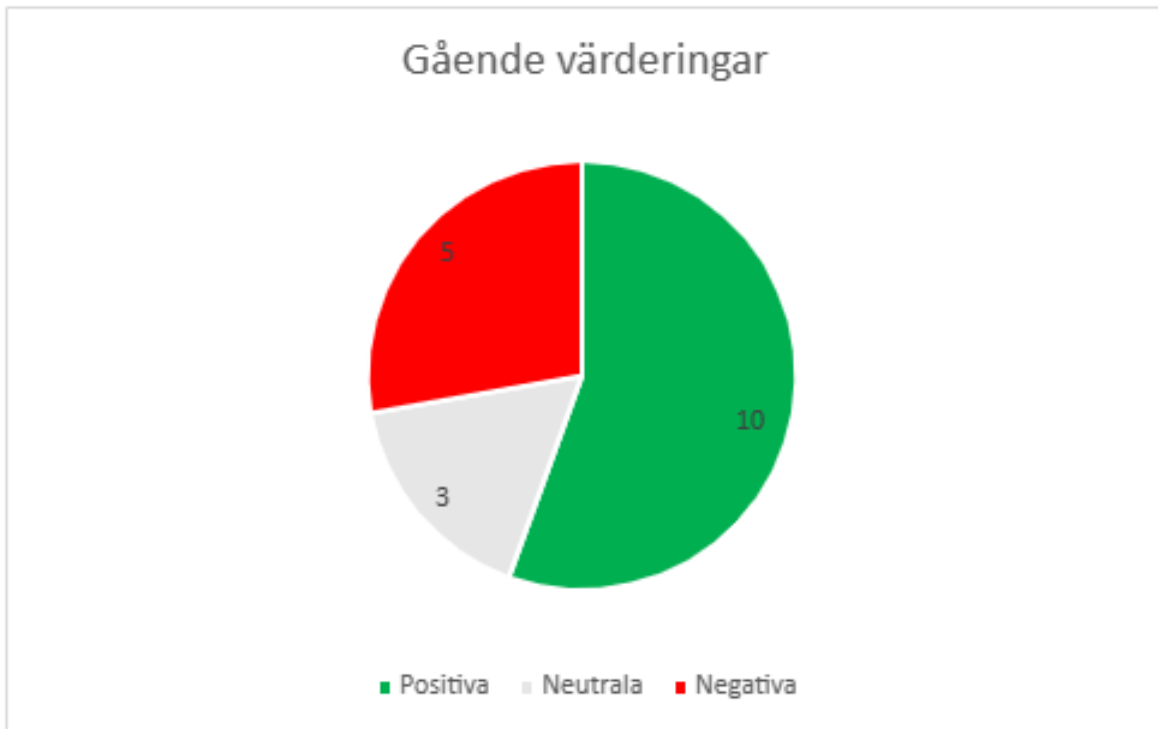
Cykel var det transportmedel som hade mest positiv värdering av alla transportmedlen, som kan ses i figur 29.



**Figur 29:** I figuren visas en fördelning av andel positiva, neutrala och negativa ord som angavs för de som reser till skolan med cykel. Figur av Bengtsson 2024.

Cykel var med god marginal det som hade flest positiva anmärkningar. Cykel hade dessutom bara en negativ anmärkning och inget neutralt ord. Därav verkar cykel vara ett särskilt uppskattat transportmedel. Orden roligt, snabb och lek var associerade med cykeln alla som tyder på cykelns möjlighet till lek.

Värderingen av gång som transportmedel var mer negativt som kan ses i figur 30.

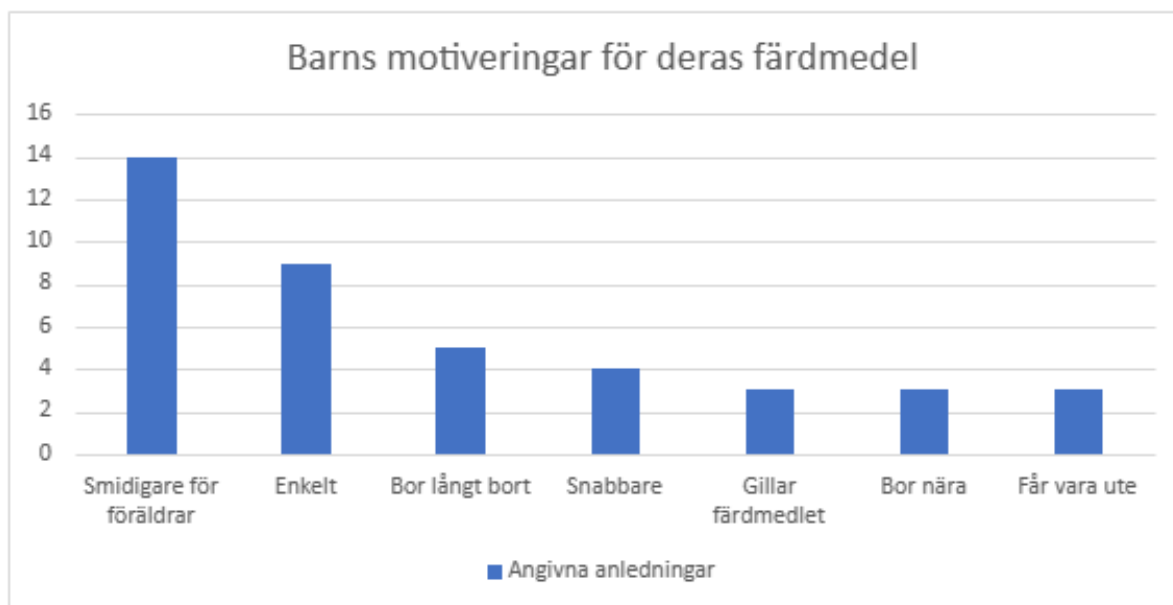


**Figur 30:** I figuren visas en fördelning av andel positiva, neutrala och negativa ord som angavs för de som reser till skolan till fots. Figur av Bengtsson 2024.

Att gå verkar överlag inte vara lika uppskattat som andra färdmedel. Gående har ord som trött, ansträngande och långsamt associerade med sig. Gående hade också ordet "nyfiken" associerat med sig, detta kan ha att göra med att det lägre tempot som gående lämnar möjlighet för mer utforskande och sinnesupplevelser.

### 5.4.1.3. Motiveringar

Motiveringarna angavs i fritext och har sedan kategoriserats för att se vad de vanligaste anledningarna till val av färdmedel enligt barnen. Resultaten kan ses i figur 31.



**Figur 31:** I figuren visas de vanligaste anledningarna som barnen angav till varför de reser som de gör. Figur av Bengtsson 2024.

Den absolut vanligaste anledningen barnen uppgav för deras färdmedel var att det var smidigast eller enklast för vårdnadshavarna. Detta verkar understryka vårdnadshavarnas påverkan på barnens resor.

De andra två motiveringarna som uppgavs mest var att det var enkelt och att man bor långt bort. "Enkelt" faller naturligt med att man tar färdmedlet som är "enklast" att ta till och från skolan. "Bor långt bort" användes huvudsakligen som en motivering till varför man inte kunde gå eller cykla till skolan.

De vanligaste motiveringarna uppdelat per färdmedel presenteras nedan. Den fulla listan finns i bilagan "Motiveringar till val av färdmedel".

- Bil: Smidigare för föräldrar (2), Enkelt (2), Ingen motivering (2)
- Skolbuss: Smidigare för föräldrar (6), Bor långt bort (5), Enkelt (4)
- Cykel: Smidigare för föräldrar (3), Snabbare (2), Får vara ute (2), Gillar färdmedlet (2)
- Gång: Smidigare för föräldrar (3), Enkelt (2)

#### Motiveringar kring bil

Särskilt intressant med motiveringarna var hur barnen beskrev resor med bilen. Många barn beskrev varför de inte tog bil eller inte alltid kunde ta bil, medan två av de som åkte bil inte lämnade någon motivering till varför de åker bil. Detta kan ses som att bilen ses som standard och att avvikelser till den behöver rättfärdigas, men att åka med bilen behöver man inget argument för. Ett exempel på detta kan ses nedan:

*"För att pappa inte alltid kan köra mig och då får jag hitta ett annat sätt."*

(Barn som ibland blir körd till skolan 2024)

Detta var särskilt udda med tanken på att just den eleven skrev att de gärna hade cyklat till och från skolan. Trots det motiverade de varför de inte alltid tar bil istället för varför de inte cyklar till och från skolan. Ett annat exempel på liknande resonemang:

*“Mina föräldrar måste jobba tidigt och kan alltid inte köra mig till skolan”*

(Barn som ibland blir körd till och från skolan 2024)

I detta fall angav dock eleven att de hade föredragit att åka bil, så ett argument centrerat kring bil faller mer naturligt.

Men även bland de som aldrig tog bil angavs vid flera tillfällen kontext kring bil. En som cyklar nämnde att deras föräldrar inte äger en bil som en anledning till att de cyklar och två cyklister nämnde att deras föräldrar var för upptagna på morgonen för att köra dem. Vidare nämnde tre individer som åker skolbuss att föräldrarna inte hade möjlighet att lämna dem på morgonen.

I allmänhet var det flera som hade svårigheter med denna fråga under workshopen. Det verkar som att en markant andel inte tänkt närmare på varför de reser som de gör. Det kan exempelvis bero på att föräldrarna sagt de ska resa så och de inte tänkt närmare på saken, alternativt att färdmedlet är så uppenbart för dem att de inte tänkt ut någon särskild anledning.

### **Motiveringar kring skolbuss**

Många av de som tog skolbussen nämnde att de bodde långt bort som den huvudsakliga anledningen till att de tog skolbussen. Flera motiveringar visade på att avståndet i sig gjorde att de enda två rimliga alternativen var skolbuss eller bil. Två exempel kan ses nedan:

*“Jag bor långt från skolan så jag kan inte gå eller cykla till skolan så jag tar buss”*

*“För att jag bor långt bort och kan inte ta in på något annat sätt”*

(Barn som åker skolbuss till och från skolan 2024)

### **Motiveringar kring cykel**

I många av motiveringarna kring cyklande framgick att det var mer än bara ett transportmedel. Medans de flesta motiveringarna av alla transportmedlet var fokuserade direkt kring färdmedlet hänvisade flera cyklister till andra värden kring resan. Två exempel kan ses nedan:

*“För att jag och min kompis [namn] har alltid cyklat till skolan ända tills vi började. Och för att mina föräldrar måste lämna min lillasyster”*

*“Delvis för att det är nice att cykla och vara ute. Det går även fort Delvis också för att mina föräldrar ofta inte hinner skjutsa mig. Det är även bättre för miljön än bil”*

(Barn som cyklar till och från skolan 2024)

### **Motiveringar kring att gå**

Motiveringarna kring att gå var rätt så varierade men var överlag kortfattade. Citat från de tre som angav att de alltid gick till och från skolan kan ses nedan:

*“enkelt och smidigt”*

*“Enkelt och hälsosamt”*

*“För att jag tycker om att gå”*

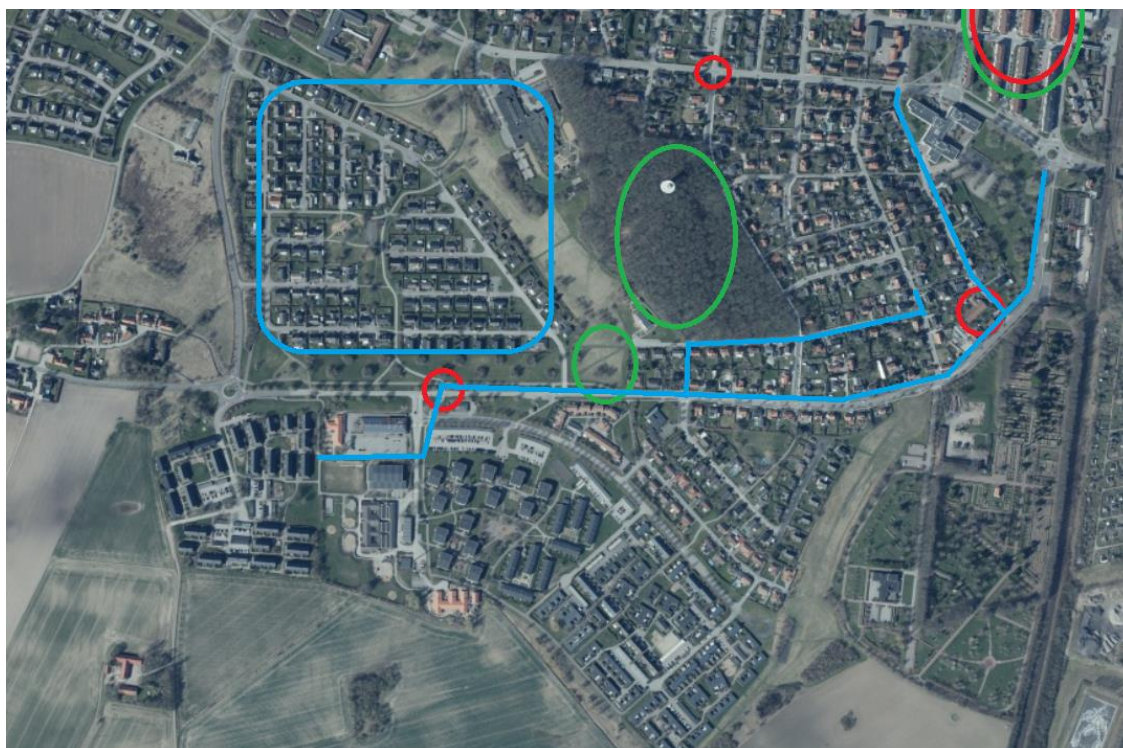
(Barn som går till och från skolan 2024)

#### **5.4.1.4. Användning av skolbuss mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan**

Alla på workshoparna använde skolbussen för att resa mellan Sallerup och Källeberg i någon utsträckning. Resultaten skiljde sig inte betydande baserat på ålder, men skiljde sig mycket beroende på vilket färdmedel de angett. Resultaten kan ses i bilagan “Hur ofta barn använder skolbussen mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan”.

#### **5.4.2. Kartor**

Det var väldigt olika vilka platser som olika grupper markerade som trygga och otrygga. En full lista med alla platser som markerades och alla motiveringar kan ses i bilagan ”Workshop kartor”. En sammanställning med resultaten från kartorna kan ses i figur 32.



**Figur 32:** I figuren visas kartan från workshopen med markeringar baserat på barnens svar. De gröna cirklarna visar platser som åtminstone två grupper markerade som trygga/roliga platser och de röda cirklarna anger platser som åtminstone två grupper markerade som obehagliga/farliga. De blåa linjerna och området visar sträckor och ett område där flera av barnen reste på sin väg till skolan. Kartan visar inte skolbussarnas resor. Fotot är från bredvid Sallerupskolan vid övergångsstället på Sockenvägen. Flygfoto från ©Lantmäteriet 2024, modifierad av Bengtsson 2024.



Det är svårt att se något mönster i vad som beskrevs som trygga och otrygga platser. De otrygga platserna handlade om trafik, brottslighet och ”konstiga människor”. De mer uppskattade platserna handlade om terräng, grönområden, möjlighet till lek, samt centrum som var mindre definierat varför.

Den första platsen som markerades som trygg var vid Sallerupsvägen närmare skolan (i mitten av figur 32). Den platsen verkar ha varit uppskattad för att det är en backe där som är roliga att leka på. Kommentarer gällande den platsen var “nedförsbacke är roligt att springa nedför” och “Går fort med många gupp”.

Naturreseptatet var också uppskattat av flera barn (skogsområdet i figur 32). Barnen gav kommentarerna “Roligt”, “Mysig”, “rolig” och “trevlig, mysig, rolig” (elever på Sallerupskolan 2024).

Centrala Eslövs (längst upp till höger i figur 32) beskrevs olika av barnen. Några beskrev det positivt med kommentarerna “Många människor för att det är mycket människor” och “För att jag gillar stan” samtidigt som en annan grupp beskrev det som “I stan finns mycket kriminalitet”. De varierande kommentarerna av centrala Eslöv är särskilt intressanta i hur de skiljer sig.

En plats som markerades negativt av flera var ett gruppboende för människor med olika funktionsnedsättningar vid Sallerupsvägen som drivs av Eslövs kommun (till höger i figur 32). Verksamheten verkar oroa barnen i viss utsträckning. Detta kan vara en fråga där mer arbete behöver läggas ner med barnen om att öka medvetenheten om olika människors förutsättningar och vad verksamheten är för något.

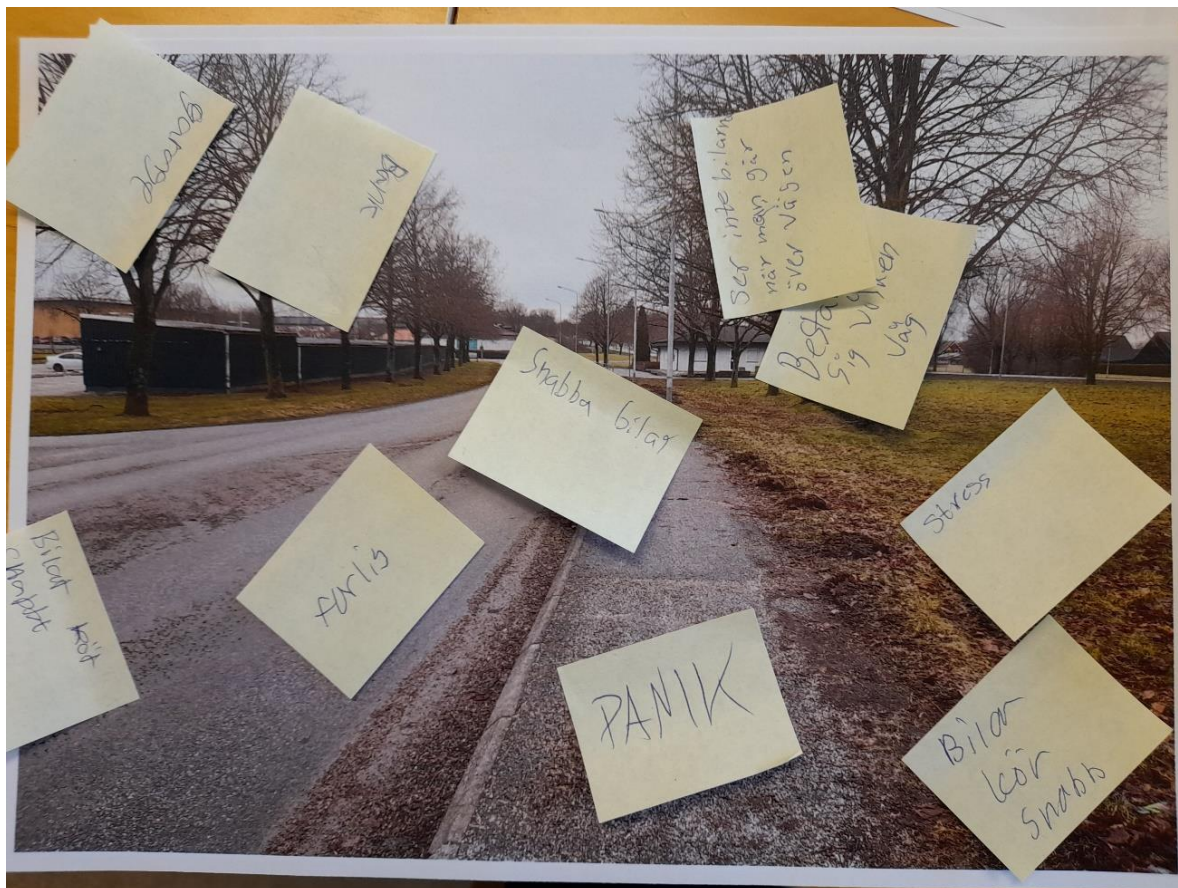
Den sista platsen som markerades negativt av flera grupper var Solvägen i korsning med Hundrammannavägen (i toppen av figur 32). Den hade kommentarerna “dålig väg, stort gupp, dålig sikt” och “mycket trafik över vägen”.

Även det hastighetssäkrade övergångsstället över Sallerupsvägen (nära mitten av figur 32) nämndes som farligt. Här användes kommentarerna “För att bilar kör väldigt fort för att de är sena till jobb och stannar inte” och “Nästan ingen stannar vid övergångsstället”. Dessutom har där varit någon annan kommentar rörande höga hastigheter på Sallerupsvägen på annan plats. Här är det intressant att hastigheterna upplevs som höga trots att där är ett farthinder, och att de anser att bilar inte stannar trots att observationsstudien tyder på att bilar är bra på att lämna företräde på morgonen.

För resmönster var där mycket resande längs och parallellt med Sallerupsvägen till och från skolan. Där var mycket resande genom bostadsområdet norr om Sallerupskolan, men resandet tog ett flertal olika rutter genom området som gjort det svårt att markera någon enskild väg. Även många reste med skolbussen till och från Sallerupskolan (inte utmärkt i figur 32).

### 5.4.3. Foton

Barnen fick se ett antal foton och kommentera på dem, här presenteras de foton som är mest relevanta och de kommentarerna och sammanställningarna som är mest relevanta. Alla bilderna med alla tillhörande kommentarer kan ses i bilagan "Workshop bilder". Ett foto från en av workshoparna som visar hur kommentarerna kunde se ut kan ses i figur 33.



**Figur 33:** I figuren visas ett foto från efter en av workshoparna med barnens kommentarer. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Alla grupper hann inte studera alla bilder. Vilka grupper som kollat på respektive bild går att se i bilagan "Workshop bilder".

Överlag gav många barn motsägelsefulla kommentarer om platserna, ett barn kunde beskriva en plats som farlig medan ett annat beskrev den som säker. Detta visar på att barn har olika upplevelser och olika tankar och idéer. Nämnvärt är också att beroende på ett barns egna erfarenheter av platsen, och hur bekanta de är med den, kan det påverka deras svar.

Flera barn upplevde platserna som inte var vid skolan och inte i grönområden som tråkiga, tomma och mindre positiva från estetiska och upplevelse aspekter.

Många av barnens svar visade på att de var medvetna om trafiken som en fara och betraktade den som en fara. Barnen nämnde trafiken och bilar specifikt många gånger under workshoparna, framförallt att biltrafiken kör snabbt var omnämnt flera gånger. Liknande var där ett tillfälle där ett barn skrev ut att avsaknaden av biltrafiken på en plats gjorde den säker.

Många av barnens kommentarer handlade om deras egna minnen vid platserna. Ofta hade dessa minnen dock väldigt lite att göra med deras åsikt om platsen.

#### 5.4.3.1. Foton bredvid Sallerupskolan

Det första fotot som visades på workshoparna kan ses i figur 34.



**Figur 34:** I figuren visas det första fotot från workshopen. Fotot är från bredvid Sallerupskolan vid övergångsstället på Sockenvägen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Många kommenterade på oväsendet i samband med byggarbetet. Detta kan ses i kommentarer som “högljutt”, “...mycket ljud!” och “låter jättemycket nu när de river”.

Många kommenterade också kring att de upplevde miljön som otrevlig eller till och med farlig. Detta märks i kommentarer som “Farligt för små barnen”, “Rörigt”, “Halt med alla stenar”, läskigt...”, “otrevligt”, “väldigt trång gång”, “för mycket bygge” och “lite otrygg”.

Det var även någon kommentar om möjligheterna till lek som erbjuds av olika saker i bilden. Exempel kan ses i “Måste alltid hoppa på guppet vid vädkanten”, “jag har klättrat i det trädet” och “kul att leka där...”.

Det andra fotot från workshopen kan ses i figur 35.



**Figur 35:** I figuren visas det andra fotot från workshopen. Fotot är från bredvid Sallerupskolan på parkeringen vid livsmedelsaffären och vid väntplatsen för skolbussarna. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Många barn hade mycket kommentarer rörande livsmedelsaffären (Tempo) på andra sidan parkeringen.

Barnen hade även många kommentarer om trafiken som verkar upplevas som otrygg. Detta kunde ses i kommentarer som “läskig parkering”, “parkeringen är farlig att springa nära”, “läskigt att gå över till Tempo”, “bilar blinkar inte”, “väldigt mycket bilar och mycket folk på liten yta” och “bilar kör väldigt fort”. Som kan ses verkar biltrafiken på parkeringen vara en stor oro för barnen på morgonen. Dock kan man här notera en konflikt där ett barn kommenterade “säker”.

I övrigt var det också ett flertal kommentarer i samband med att man vänta på skolbussen på morgonen. Exempel på kommentarer av denna typ är “Många människor”, “vänta på buss”, “kallt”, “där vi väntar på bussen”, “mycket skrik och spring på morgonen” och “väldigt trångt mellan staketet till bussen och det andra”. Här kan märkas att många barn verkar delvis missnöjda med utemiljön där de väntar på skolbussen för att det är trångt mellan byggstängslet och buss staketet.

Det fjärde fotot från workshopen kan ses i figur 36.



**Figur 36:** I figuren visas det fjärde fotot från workshopen. Fotot är från bredvid Sallerupskolan i Sockenvägen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Fotot i figur 36 gav upphov till väldigt blandade åsikter bland barnen. Både gällande kvalitén av utemiljön och hur säker platsen var.

Många av barnen nämnde att de sett skolpersonal röka på denna plats. Det verkade i allmänhet vara en påtaglig association på platsen.

Där var en del som var positiva om miljön specifikt konsten på elskåpet, detta kunde ses i kommentarer som "fin bild" och "fin". Samtidigt klagade flertalet på specifikt målningen i kommentarer som "dålig målning" och "klotter".

I övrigt nämndes även soprummet som negativt och utrymmet mellan soprummet och elskåpet upplevdes av vissa som obehagligt. Om soprummet skrev några "luktar bajs", "Skräp" och "luktar äckligt vid soprummet". Mellan byggnaderna skrev någon "läskigt att gå emellan soprummet och elrummet" och "trångt mellan byggnaderna".

#### 5.4.3.2. Foton på Sallerupsvägen

Det tredje fotot som visades på workshoparna kan ses i figur 37.



**Figur 37:** I figuren visas det tredje fotot från workshopen. Fotot är från Sallerupsvägen närmare cirkulationsplatsen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Fotot i figur 37 gav upphov till en stor del negativa kommentarer om utformning, trafik och miljö.

En sak som orsakade förvirring är att ytan inte är ett övergångsställe. Några kommentarer som visade detta var “Farliga övergångsställen”, “INTE Övergång”, “Behövs markeras som ett övergångsställe”, “läskigt” och “Bilar kör jättefort och bara kör tänker inte att det är övergångsställe”. Här verkar refugerna och ledningen av gång- och cykelvägen orsaka en oklarhet för eleverna med vem som har företräde här. Även intressant var kommentarerna om att bilarna kör fort i och med att det är farthinder precis i anslutningen till passagen. I allmänhet var fotot ett av dem som fick starkast och flest kommentarer om biltrafiken.

Där var även någon kommentar om den faktiska utformningen av platsen. Kommentarererna var där “konstig trottoar” och “vid svängarna är det ganska liten plats att svänga så det är lätt att trilla”. Platsen har en udda utformning, som verkar ha uppmärksammats av några av eleverna.

Där var även några kommentarer om att platsen var ful och tom. Några sådana kommentarer var “ganska tråkigt eftersom att det är många träd”, “Fult”, “tomt” och “tomt & tråkigt”. Fotot var ett av det som fick hårdast kritik om utseende och upplevelse.

Det sjätte fotot från workshopen kan ses i figur 38.



**Figur 38:** I figuren visas det sjätte fotot från workshopen. Fotot är från Sallerupsvägen närmare Djupadalsvägen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

En av sakerna som kritiserades i fotot var underhållet på platsen, det var inget annat foto som fick någon markant kritik om dess underhåll. Kommentarererna om underhåll var “Dåliga övergångsställen”, “dålig väg”, “dåligt övergångsställe”, “marken är för grusig och den är sönder” och “okej men det måste målas om övergångsställe”. Kommentarererna rörde främst att markeringarna som utgör övergångsstället är slitna.

Där var också en del kommentarer om att trafiken var farlig. Några exempel på dessa var “snabba bilar”, “Farligt att gå över + tråkigt”, “bilarna kör galna och bilarna kör och stannar inte” och “bilarna kör väldigt fort”. Platsen på fotot är inte hastighetssäkrad, något som eleverna verkar ha reagerat på med många kommentarer om snabb trafik.

Där var även en del negativa kommentarer angående miljön som beskrev platsen som ful, tråkig och dyster.

Ingen beskrev fotot i figur 38 positivt.

#### 5.4.3.3. Andra foton

I figur 39 kan det femte fotot från workshopen ses.



**Figur 39:** I figuren visas det femte fotot från workshopen. Fotot är från Christian Nils väg. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Gällande fotot var där en del negativa kommentarer om trafiken, framförallt fortkörning. Några kommentarer var “bilar kör snabbt”, “snabba bilar”, “läskigt att bilarna kör snabbt” och “folk kör i typ 50 km/h”. Christian Nils väg är bred och reglerad till 40 km/h så där kan mycket väl finnas en betydande mängd fortkörning där. Men samtidigt beskrevs platsen som förhållandevis säker i två andra kommentarer “Det är okej (säker)” och “trygg för jag är där varje dag jag ska till skolan”.

Där var bara en kommentar som kommenterade på den smala trottoaren “Det är en väldigt liten trottoar”. Men det är möjligt att den smala trottoaren tvingar folk närmare trafiken vilket gör intrycket av att trafiken kör snabbt starkare.

I figur 40 visas det åttonde fotot från workshopen.





**Figur 40:** I figuren visas det åttonde fotot från workshopen. Fotot är från Hundrammannavägen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Naturreseptatet bredvid Hundrammannavägen verkar skapa en känsla av otrygghet. Den upplevelsen kunde ses i kommentarer som “läskig skog”, “hundrammannavägen mörkt och jag är rädd att någon drar in mig i skogen” och “Lite läskigt och jätte trångt tycker jag! [vid skogskanten]”. Det är dock möjligt att intrycket av platsen hade varit bättre på våren och sommaren när träden har löv på sig.

I övrigt var där varierande kommentarer om säkerhet om saker som dålig sikt, dåligt underhåll av vägen och snabba bilar, men de kommentarerna var bara en person som skrev per kommentar.

Det nionde fotot från workshoparna kan ses i figur 41.



**Figur 41:** I figuren visas det nionde fotot från workshopen. Fotot är från naturreservatet vid Hundrammannavägen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Fotot från figur 41 fick varierande kommentarer om omgivningen. Några positiva kommentarer var “älskar” och “det är väldigt mysigt” samtidigt gavs några negativa kommentarer som “dyster med 0 personer i skogen”, “läskig och trasig” och “vågar inte ens att gå in i skogen...”. Ännu en gång är det tänkbart att ett foto från våren eller sommaren hade kunnat ge ett bättre intryck av området. En intressant kommentar som gavs om platsen påpekade avsaknaden av belysning i naturreservatet “Jag tycker det är jätteroligt men på kvällen är det läskigt”.

Det var många kommentarer om lekar och roliga saker i naturreservatet, där var ingen som beskrev platsen som tråkig på ett sådant sätt. Några kommentarer var “Roligt att cykla”, “The floor is lava [leka på stenarna]”, “kul”, “...ett bra ställe för att köra lek” och “15/kurragömma-lek”. Där var också ett flertal speciella associationer med platsen, ett exempel var ett barn som nämnde att de döpt ett av träden till “Kiropraktorn”.

#### 5.4.4. Utvärdering

I slutet av workshoparna fick deltagarna chansen att reflektera kring workshopen och vad som var bra och hade kunnat vara bättre.

Överlag var workshopen uppskattad av deltagarna. Många uppskattade möjligheten att uttrycka sig och berätta sina åsikter.

Formatet ledde till att många grupper i workshoparna var vänner och alla var klasskamrater. Detta hjälpte till att skapa fria miljöer och där folk gärna pratade med varandra och diskuterade saker.

Upplägget med att sätta på lappar var särskilt uppskattat av deltagarna. Det hjälpte också till att skapa en bra miljö där alla hjälptes åt att beskriva en plats och alla kunde säga något.

Rent praktiskt var idén med utskrivna bilder uppskattad, men hade med fördel kunnat använda större utskrivna bilder enligt eleverna.

En del gillade inte upplägget där de inte hann gå igenom alla fotona. En del önskade att de haft mer tid till workshopen så de hunnit gå igenom allt snarare än att gå vidare efter hand.

Barnen tyckte ofta det var utmanande att svara på de väldigt öppna frågorna. Något av barnen föreslog att ha med fler slutna frågor eller frågor med alternativ, någon gick så långt som att föreslå att man kunnat utforma delar som en frågesport.

## 6. Diskussion och slutsatser

Syftet med detta arbete har varit att få en bättre förståelse av vad för typ av platser som barn och vårdnadshavare upplever som otrygga och varför. Med det resultatet som presenteras har förhoppningen varit att skapa en förståelse för hur trygghetshöjande åtgärder kan öka det aktiva resandet bland barn till och från skolan. Utöver frågan om platser har även val av färdmedel undersökts för att förstå hur barnen reser och varför de reser som de gör. Detta hade som mål att ge en förståelse för hur man kan öka det aktiva resandet.

Som beskrivits i litteraturstudien är trygghetsfrågor inte den enda faktorn som påverkar huruvida barn reser aktivt och självständigt till och från skolan (Gummesson 2007; Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Westman 2017). Vårdnadshavare har blivit mer oroade för deras barns säkerhet i trafiken jämfört bakåt i tiden (Niska et al. 2017). Samtidigt är det möjligt att vårdnadshavare i viss utsträckning använder otrygghet som en ursäkt för att rättfärdiga att de skjutsar sina barn till och från skolan (Westman 2017).

Aktivt resande medför många fördelar för barn såsom hälsofördelar, förbättrad koncentrationsförmåga i skolan och förbättrad psykisk hälsa. Detta är för att inte nämna fördelarna från ett perspektiv av hållbarhet och barns förmåga att självständigt delta i samhället. Även skolbuss medför fördelar jämfört med att bli skjutsad till och från skolan, särskilt nämnvärt här är möjligheten till socialitet och för barn att utveckla sina sociala förmågor och bygga relationer (Björklid & Gummesson 2013, Rutberg, Lindqvist & Henriksson u.å., Westman 2017).

Workshoparna med barnen på Sallerupskolan visade på att barn har förmågan att resonera kring deras egen säkerhet och sina egna upplevelser av olika miljöer. Detta medför att barn kan utgöra en värdefull part för trafikarbete och trafikplanering, detta skulle också gå i linje med barnkonventionen.

Enligt resultatet som kommit fram från studierna angående förutsättningar och från intervjuerna bör området runt Sallerupskolan kunna ge goda möjligheter till aktivt resande till och från skolan. Där finns väldigt lite i litteraturen som står emot att området kring Sallerupskolan skulle kunna ge goda förutsättningar. Särskilt värderat här bör vara det till stor del sammanhängande gång- och cykelnätet. De största hindren för en trygg resa verkar enligt observationerna, intervjuerna, frågeformulären och workshoparna vara Sallerupsvägen och parkeringen vid Sallerupskolan. Det var väldigt få åsikter på intervjuerna, frågeformuläret och workshoparna till att gång- och cykelnätet eller bostadsområdena upplevdes som otrygga.

Den vanligaste anledningen barn uppgav till varför de reser som de gör är för att det är smidigast för deras vårdnadshavare, detta visar på vikten av att arbeta med både barn och vårdnadshavarna för att ändra resvanor.

Som identifierats i litteraturstudien finns där en stor mängd möjliga åtgärder för öka tryggheten och för ett ökat aktivt resande bland barn. Även i Eslövs kommun finns ett antal olika initiativ och åtgärder som genomförs. Dock saknas i allmänhet utvärderingar av hur

effektiva olika åtgärder är i praktiken (Niska et al. 2018, Westman 2017). Utan utvärderingar försvåras arbetet med att ge bra åtgärdsförslag.

## 6.1. Resultat/diskussion

### 6.1.1. Färdmedel

I litteraturen framhävs cykel och aktiva färdmedel som det färdmedel barn föredrar att använda (Björklid & Gummesson 2013, Westman 2017). Detta syntes inte lika tydligt i workshoparna där många barn angav att de föredrog bil, framförallt bland dem som åker skolbuss. Dock var cykel högt värderat med dess resekvalité, och bilen var lågt värderat, vilket matchar med det som hittats i litteraturen. Det ska också sägas att många av de som åker skolbuss troligtvis inte upplever att gå eller cykla är ett alternativ på grund av avståndet, detta sågs också i att många motiverade bussåkande med avståndet de behöver resa.

Värdet på skolbussen i litteraturen motiveras främst som en möjlighet att vara social (Westman 2017). Just möjligheten att vara social uppgavs flera gånger som en kvalité i resorna till skolan, dock uppgavs detta sällan som en kvalité i bilåkning.

Intressant var också att flera av deltagarna på workshoparna inte motiverade varför de tog bil, men flera motiverade varför de inte tar bilen. Detta kan tyda på att de upplever bilen som en norm, och det behövs en anledning när en avvikelse från normen görs. Det kan tyckas oroande att barn i 4:e-6:e klass eventuellt upplever att bil är mer "naturligt" eller "uppenbart" än att gå eller cykla.

### 6.1.2. Kommunens och Sallerupskolans arbete

Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen har arbete och målsättningar riktat gentemot att förbättra barns resor och öka deras trygghet. Arbetet är nytt och det är därför svårt att i dagsläget veta vad det kommer resultera i.

Arbetet som genomfördes på Sallerupskolan innan detta examensarbete av Hvitlock et al. (2018) kan möjligen indikera en viss brist på kontinuitet. Arbetet genomfördes som ett test för en typ av metod, arbetet genererade ett flertal förslag och idéer, men dessa verkar inte ha genomförts i någon betydande utsträckning. Vidare nämnde deras arbete en uppföljning av deras rapport som inte genomförts och en cykelstrategi som inte är färdigställd.

Barn- och Utbildningsförvaltningens nämnd saknar politisk målsättning om att förbättra barnens skolresor. Vidare verkar inte i dagsläget Barn- och Utbildningsförvaltningen vara delaktig i Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningens arbete med skolresor på något betydande sätt.

Sallerupskolan diskuterar trafikfrågor och har i samarbete med Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen och Barn- och Utbildningsförvaltningen jobbat för att förbättra situationen precis runt skolan. Detta arbete hade dock med fördel kunnat ta ett något bredare perspektiv av sina elevers skolresor.

Sallerupskolan saknar ett kontinuerligt arbete med trafikfrågor. Gällande målsättningar saknar skolan egna mål och har som nämnt inga mål gällande skolresor från deras nämnd.

I allmänhet hade samarbetet mellan Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen och Barn- och Utbildningsförvaltningen och skolor kunnat förbättras. En förbättring av detta samarbete hade kunnat förenkla, effektivisera och hjälpa till att prioritera barn i trafiken.

### 6.1.3. Platser

Platserna som var reglerade i en mindre utsträckning verkar vara de som beskrevs mest negativt överlag med många som använde ord likt "kaotiskt" och folk verkade mer nervösa för om biltrafik tog hänsyn till barnen på dem platserna. Här är intressant att jämföra med litteraturen där det hänvisades att barn kan vara bra på att följa regler men ha svårt för när andra bryter mot reglerna, på dessa platser är också frågan kring upplevelsen där det inte finns tydliga regler.

Platserna där vägen var bredare upplevdes som mer utmanande att ta sig över och beskrevs i många fall som farligare av både vårdnadshavare och barnen. I båda sammanhang nämndes att trafiken körde snabbt som en av huvudanledningarna till att platsen var otrygg.

Medans litteraturen hänvisar till farthinder som effektiva trygghetshöjande åtgärder runt skolor när de placeras strategiskt visar detta arbete på flera platser där det trots farthinder/upphöjt övergångsställe upplevs som att trafiken är snabb och inte visar hänsyn. Ännu en gång kan hänvisas till gångpassagen på Sallerupsvägen där farthindren sänker hastigheten påtagligt men den ändå upplevs som otrygg av barn och vårdnadshavare.

Två av de tre platser som beskrevs positivt av barnen hade ingen biltrafik och mycket grönt i form av träd, gräs och annan växtlighet. Vidare var ingen av de positivt beskrivna ytorna platser som är direkt gjorda för barn (exempelvis lekplatser). På de två platserna var det framförallt möjligheten för lek som gav positiva värden till platserna enligt barnen.

Barnen beskrev centrum med blandade känslor där den markerades som både trygg och otrygg. Här hänvisades till aspekter som trafik och brottslighet men även saker som shopping och att mycket händer i centrum. Där var ingen vårdnadshavare som nämnde centrum eller så stora områden i helhet som otrygga.

Överlag stämde barnens beskrivningar och vårdnadshavarnas beskrivningar rätt så bra överens. Vårdnadshavarna och eleverna beskrev många platser på liknande sett. Vårdnadshavarna hade inte möjlighet att märka ut positiva platser som barnen hade så det går inte att utvärdera. Intressant var att några vårdnadshavare tyckte skolgården var otrygg, vilket ingen av eleverna upplevde. Istället upplevde några elever vårdhemmet och kyrkogården som otrygga, men det var inget som lyftes av vårdnadshavarna.

## 6.2. Metoddiskussion

Metoderna har till största del varit kvalitativa och har därmed haft ett kvalitativt fokus för arbetet. Detta har varit värdefullt för att kunna bättre förstå saker som är så pass abstrakta och komplexa som trygghet. Möjligheten till diskussion och fritext har hjälpt att ge en förståelse inte bara till att en plats är otrygg men också att bättre förstå varför.

Med det sagt så hade ett mer kvantitativt fokus kunnat medföra resultat som representerar barnen och vårdnadshavarna bättre. Det kan finnas många platser som upplevs som otrygga som detta arbete missar för att det inte haft fler deltagare. Framförallt ger det kvalitativa fokuset att alla statistiska beskrivningar i detta arbete har stora felmarginaler.

### 6.2.1. Jämförelse av metoderna

Detta arbete har grundat sig på fem olika metoder som tillsammans gett ett resultat. De fem metoderna som användes var: litteraturstudie, platsbesök och observationer, intervjuer, frågeformulär och workshops. Alla metoderna har medfört olika kvalitéer och brister och gett olika typer av information.

Litteraturstudien lade grunden för resten av arbetet. Litteraturstudien har bidragit med information om hur resten av arbetet kunnat fortsätta och har gett något att jämföra övriga resultat med. Litteraturstudien gav en del bra material för att beskriva situationen i Sverige i dagsläget men där fanns mycket mindre material som kunde beskriva Eslöv och Sallerupskolan.

Platsbesöken och observationerna gav en möjlighet att se och förstå trafiksituationen kring Sallerupskolan och även kontexten. Utöver det som nämnts i arbetet var det värdefullt för att få en grundläggande förståelse som kartor och siffror ensamt inte kan bidra med. Platsbesöken hjälpte framförallt inför workshoparna där den gav fotona som användes, men också att den underlättade diskussioner med barnen om olika platser. Platsbesöken gav inte mycket mer än kontext och underlag till barnens, vårdnadshavarnas och intervjupersonernas synpunkter och åsikter. En nackdel har också varit att bara en person har genomfört alla observationer vilket medfört att alla observationer är färgade av deras fördomar och antaganden. Jämförelsevis hade arbetet haft fördel om flera observatörer observerat samtidigt och sen jämfört deras anteckningar och synpunkter för att få ett mer objektivt resultat.

Intervjuerna gjorde mycket för att skapa en förståelse av arbetet i Eslövs kommun och Sallerupskolan och vilka brister och kvalitéer det har. Intervjuerna var på många sätt en förlängning av litteraturstudien, men som gav underlag om specifikt Eslövs kommun och Sallerupskolan. De som jobbade med trafik på kommunen gav ett nyanserat perspektiv av trafikfrågorna i Eslövs kommun. De intervjuade på Sallerupskolan gav ett perspektiv på deras arbete, men framförallt gav de ett perspektiv av vad de upplevde som otryggt och problematiskt. Dock gav de som jobbade med trafikfrågor inte mycket information om tryggheten kring Sallerupskolan och just trafiksituationen där. De på Sallerupskolan gav mycket erfarenheter och information om det angränsade området till skolan, men de saknade till stor del ögon för den stora bilden där de i princip aldrig nämnde Sallerupsvägen som en möjlig barriär. Intervjuerna gav dock överlag en djupare förståelse av intervjupersonernas tankesätt och perspektiv.

Frågeformuläret gav en bra insikt in i vårdnadshavarnas perspektiv. Deras svar i fritexten var ibland mindre hjälpsamma, men gav oftast en bra beskrivning till varför de upplevde en plats som otrygg. I just detta arbete var mängden vårdnadshavare som beskrev parkeringen som otrygg ett starkt tecken. Den största nackdelen med frågeformuläret är möjligtvis alla frågor som hade kunnat ställas men som inte inkluderades. Detta var för att korta ner formuläret med förhoppning att öka svarsfrekvensen, men frågor som varför deras barn reste just som de gör, med mera hade varit intressanta. Dessutom var svarsfrekvens relativt låg, vilket medför mycket information som har missats.

Workshoparna var argumenterbart det mest givande i arbetet. Workshoparna gav möjlighet att förstå barnens perspektiv som i många fall kan vara svårt att förstå som vuxen. Genom upplägget som uppmanade till fritextsvar mottogs många värdefulla kommentarer, och en del mindre värdefulla kommentarer. Många av deltagarna drogs till att använda väldigt korta och enkla ord som "bra", "dålig", "farlig" etc. Workshopledaren kunde i vissa fall få deltagarna att utveckla resonemanget mer, men inte alltid.

### 6.2.2. Metod reflektion

Litteraturstudien har haft ett starkt fokus på Sverige. Det hade kunnat vara intressant att ha med några perspektiv från andra länder och jämföra problemen, lagarna, infrastrukturen och andra lösningar på problem.

Där finns många fler personer som hade kunnat intervjuas i detta arbete. Särskilt nämnvärt är att inget barn och ingen vårdnadshavare intervjuades, andra intressanta människor som kunnat intervjuas hade varit busschaufförer, andra rektorer som jämförelse eller fler anställda på kommunen och skolan. Det hade också varit intressant att göra en andra rond med intervjuer efter man fått resultaten för att höra intervjupersonernas tankar kring resultaten.

Alla fotona som användes i workshoparna, områdesbeskrivningen och observationsstudierna är tagna i februari 2024. Det är tänkbart att bilder tagna på exempelvis sommaren hade gett andra resultat. Mer grönytor och mer solljus kan sannolikt få ytor att upplevas som tryggare, samtidigt kan ett ökande buskage kanske upplevas som otryggt. Liknande hade kanske intervjupersonernas, vårdnadshavarnas och barnens svar ändrats om det varit sommar.

Frågeformuläret borde ha erbjudit en möjlighet för vårdnadshavare att inte ange någon otrygg plats. Nuvarande formatet tvingar vårdnadshavare att ange minst en plats, det är tänkbart att någon vårdnadshavare inte hade någon plats att ange och istället inte fyllde i formuläret. Detta hade inneburit att svarsfrekvensen kunnat bli något högre.

Det hade sannolikt varit mer givande att ha någon form av workshop även med vårdnadshavarna likt den som hade för eleverna. Detta hade dock varit svårare att organisera och det hade möjligtvis kunnat vara svårare att få deltagare.

Workshoparna var organiserade så att ofta hamnade vänner i samma grupper. Detta upplevs överlag ha varit positivt då det uppmuntrade till mer diskussion, dessutom blev miljön mer avslappnad än vad den sannolikt hade blivit annars.

Kartmoment på workshoparna var utmanande för flera av eleverna och var svårare för dem att svara på än fotona. Kartor är ett väldigt abstrakt sätt att visualisera trygghet och är utmanande för barn (och vuxna) för visualisering och att avgöra om platser är otrygga och



varför. I detta fall användes drönarfoto istället för en klassisk karta vilket nog hjälpte med att visualisera, men det lämnar fortfarande mycket arbete med visualisering till betraktaren. Om man skulle upprepa workshoparna hade man kunnat överväga att ta bort eller minska den delen av workshopen.

Bland fotona som visades på workshoparna finns där många andra foton som hade kunnat användas. Framförallt nämnvärt är att workshoparna inte hade ett foto på korsningen mellan Sockenvägen och Christian Nils väg och inte heller hade något foto på övergångsstället över Sallerupsvägen vid Sockenvägen.

När barnen beskrev workshoparna beskrevs de i regel som positivt. Flera av eleverna önskade att de hade hunnit göra allt i workshopen snarare än så mycket man hann med på den utsatta tiden, detta kan man ha i åtanke för framtida liknande workshops.

## 6.3. Slutsatser

Om något blivit tydligt för mig i genomförandet av detta arbete är det att trygghetsfrågor är komplicerade. Där finns sällan uppenbara enkla lösningar för trygghetsproblem för att inte tala om svårigheten att identifiera trygghetsproblem när alla upplever trygghet olika. Med det sagt kan man med utgångspunkt från detta arbete identifiera ett antal möjliga åtgärder för att öka tryggheten. Vidare innebär komplexiteten av denna fråga att där finns många fler saker som kan studeras i framtiden.

### 6.3.1. Förslag på åtgärder

Förslag på åtgärder har delats in i åtgärder som mjuka åtgärder, mindre hårda åtgärder och större hårda åtgärder. Mjuka åtgärder är alla typer av åtgärder som inte innefattar att bygga/renovera något. Mindre hårda åtgärder syftar på mindre renoveringar av befintlig miljö. Större hårda åtgärder syftar på större ändringar i den befintliga miljön.

#### 6.3.1.1. Mjuka åtgärder

Barn- och Utbildningsförvaltningen hade med fördel kunnat inkludera mål rörande barns skolresor. Målet kan exempelvis vara något om att öka aktivt resande, minska bilåkning och/eller att öka tryggheten. Denna typ av mål skulle kunna fungera som stöttande i att skapa en riktning och uppmuntra samarbete mellan skolor, Barn- och Utbildningsförvaltningen och Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen.

En möjlighet för att samla statistik och hjälpa till att involvera skolorna i trafikfrågor hade varit att en gång varje år eller vartannat år fråga eleverna på varje skola om deras skolresor. Detta hade enkelt kunnat göras av någon lärare med att snabbt fråga eleverna i en klass hur de brukar ta sig till skolan, från skolan och hur säkra de känner sig när de reser exempelvis på en skala 1 till 5. Detta hade exempelvis kunnat göras med en handuppräckning där lärarna skriver ner antalet svar i varje klass. Detta hade varit enkelt för skolorna att göra och hade väckt diskussion och gett statistik till rektorer, politiker och förvaltningarna. Denna typ av statistik hade också kunnat hjälpa till att prioritera åtgärder där de behövs mest.

Sallerupskolan hade med fördel kunnat sätta upp någon egen målsättning och inrätta någon form av kontinuerligt arbete. Exempelvis hade skolan kunnat ha ett möte exempelvis en gång per år/per termin och då bjuda in någon med trafikkompetens och diskutera vad som funkar

bra och mindre bra. Sallerupskolan verkar ha goda förutsättningar och möjligheter för att ha många av dess elever resande aktivt och tryggt till skolan.

Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen och Barn- och Utbildningsförvaltningen hade kunnat utveckla någon form av broschyr till vårdnadshavare om aktivt och hållbart resande. Denna typ av broschyr hade kunnat distribueras i exempelvis första och fjärde klass varje år. En sådan broschyr borde inte bara fokusera på miljöfördelarna utan också aspekter som hälsa, skolresultat, självständighet och sociala fördelar med ett aktivt resande. Här kan det vara viktigt att skapa ett perspektiv för vårdnadshavare att de inte gör deras barn "en tjänst" genom att köra dem till skolan utan snare berövar dem på möjligheten att åka skolbuss/resa aktivt.

Någon form av vandrande eller cyklande skolbuss hade kunnat arrangeras. Detta skulle kanske inte göra någon större skillnad bland de äldre barnens resande, men hade kunnat vara betydelsefullt för yngre barns resande. Denna typ av resande hade också kunnat hjälpa till att bygga sociala relationer i samband med resandet.

Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen och Barn- och Utbildningsförvaltningen skulle kunna upprätta något strukturerat trafiksamarbete för att diskutera barns resor. Här hade även Kultur- och Fritidsförvaltningen och Serviceförvaltningen med fördel kunnat inkluderas. I en sådan konstellation hade Miljö- och Samhällsbyggnad kunnat bidra med kompetens, Barn och Utbildning och Kultur och Fritid hade kunnat bidra med förståelse kring hur barnen reser och deras upplevelser, och där Serviceförvaltningen utgör en viktig partner för potentiella åtgärder. En sådan gruppering hade tillsammans kunnat identifiera problem, diskutera och genomföra bra lösningar för dem, på ett sätt dem inte kan göra individuellt.

Hela kommunen hade kunnat gynnas genom att sikta på att involvera barn i trafikfrågor och samhällsplanering. Som blivit tydligt i detta arbete är det svårt för vuxna att sätta sig in i barns perspektiv, just därför medför barn ett värde när de involveras. På ett brett perspektiv handlar det inte bara om att skapa säkra och trygga miljöer, men också roliga, vackra och lekfulla miljöer. Det räcker inte att skapa vissa platser till barn som lekplatser och skolor, snarare bör alla platser skapas för barn medan kanske vissa platser kanske har barn som huvudsaklig målgrupp.

#### *6.3.1.2. Mindre hårda åtgärder*

Byggtreprenörerna bör se över om de kan öppna upp trottoaren längs Sockenvägen som i dagsläget är täckt av ett byggstängsel för en parkeringsyta (se figur B4). Detta hade kunnat vara en enkel åtgärd som hade skapat en tryggare känsla med trottoaren tillgänglig och hade kunnat minska genandet över Sockenvägen.

Kommunen borde överväga att skapa ett nytt övergångsställe på Sockenvägen vid parkeringen. Där är i dagsläget många barn som genar över gatan här. Ett övergångsställe hade kunnat öka tillgängligheten och tryggheten.

Kommunen borde överväga att hastighetssäkra övergångsstället över Christian Nils väg vid Sockenvägen och göra den till en cykelöverfart. Många barn cyklar och går här och det är en naturlig förlängning av övergångsstället och cykelöverfarten på Sallerupsvägen. Vidare upplever flera barn och vårdnadshavare den platsen som obehaglig.

Gång- och cykelpassagen på Sallerupsvägen vid cirkulationsplatsen hade med fördel kunnat studeras närmare och någon åtgärd kan med fördel göras här. Denna plats upplevdes särskilt

negativt av både barn och vårdnadshavare. Åtgärd här hade också kunnat främjat resor med stadsbussen.

Övergångsstället på Sallerupsvägen vid Djupadalsvägen hade med fördel kunnat underhållas och trafiken hade med fördel kunnat saktas ner på något sätt. Många barn kommenterade på underhållet på platsen och att trafiken är snabb på platsen. En åtgärd här hade också kanske kunnat främja resande med stadsbuss.

Många barn beskrev platserna runt Sallerupsvägen som tråkiga och tomma, kommunen hade med fördel kunnat göra mindre åtgärder för att göra dessa ytor vackrare eller mer lekfulla. Exempel hade kunnat inkludera att ha dit mer färg, stenar att hoppa/balansera på, med mera.

### *6.3.1.3. Större hårda åtgärder*

Parkeringen vid Sallerupskolan upplevs som otrygg av personal, vårdnadshavare och elever. Parkeringen hade med fördel kunnat omformas. Ett sätt parkeringen hade kunnat renoveras vore att flytta iväg bilvägen till mitten av parkeringen så att den inte går precis vid trottoaren, då hade vårdnadshavare dessutom kunnat parkera närmare skolan och barnen hade inte behövt korsa biltrafiken. Ett annat alternativ är att skapa någon form av gångpassage med övergångsställe mellan parkeringsytan och trottoaren. Åtgärder för att sakta ner trafiken hade också varit fördelaktiga.

Södra Sockenvägen hade kunnat studeras närmare för åtgärder som kan vidtas för att minska trafik och sänka hastigheter ytterligare. Exempelvis kan vägen smalnas av, trafik kan förbjudas om den inte ska till förskolan eller är behörig, eller så kan ytan designas om så att bilar inte dominerar ytan lika starkt. En bra målsättning är att all avlämning till Sallerupskolan sker på parkeringen. Detta hade hjälpt till att få barnen och vårdnadshavarna att känna sig tryggare och skapa en miljö som känns mer bilfri.

Korsningen mellan Sockenvägen och Christian Nils väg hade kunnat ses över. Framförallt hade Sockenvägen och Christian Nils väg kunnat smalnas av i den mån det är möjligt för att sänka hastigheter och göra övergångsställena kortare. En stor andel av barnen behöver ta sig förbi denna korsning och den bör därför upplevas som trygg av både barn och vårdnadshavare.

Christian Nils väg hade kunnat smalnas av så att den faktiska hastigheten sänks till 30 km/h. Detta kan med fördel göras genom att bredda trottoaren till antingen en bredare trottoar eller en gång- och cykelväg. Flera bland barnen, vårdnadshavarna och personalen på skolan nämnde att det finns fortkörning på Christian Nils väg och att den i allmänhet upplevs negativt. Dessutom är trottoaren längs vägen mycket smal i dagsläget vilket inte upplevs som inbjudande för gångtrafik.

Sallerupsvägen vid skolan kan i allmänhet ses över. Trots att där finns ett antal farthinder upplevs den som otrygg med mycket trafik som kör snabbt, det stöds också av kommunens trafikmätningar (Eslövs kommun 2023c). Kommunen bör överväga hur hastigheten kan sänkas på vägen, med fördel till 30 km/h vid skolan. Exempelvis hade vägen kunnat smalnas av för att uppnå en sådan effekt.

### 6.3.2. Vidare studier

Barnens roll i svensk trafik och deras upplevelse av trygghet är något som med fördel kan utforskas mer. Studierna av området är i dagsläget begränsade.

Det hade varit intressant att studera i vilken utsträckning barnen respektive vårdnadshavarna bestämmer hur barnen reser till och från skolan. Detta kan mycket väl vara något som varierar baserat på många olika faktorer som kultur, kön och ålder.

Det hade varit intressant att göra en liknande workshop med vårdnadshavarna. Detta hade gett möjlighet att direkt jämföra vad vårdnadshavarna reagerar på jämfört med barnens tankar och reaktioner.

Barnens trygghet i samband med att de åker skolbuss verkar i allmänhet inte vara välstuderat i Sverige. Där finns många undersökningar som kan göras om hur deras trygghet och tillgänglighet ökar beroende på utformning av hållplatser och kommunens regler kring skolskjuts.

Det hade varit önskvärt med fler jämförelser av barns och vårdnadshavares upplevelser och trygghet jämfört mellan Sverige och Skandinavien, Europa och eller internationellt.

Som nämnts tidigare finns där en avsaknad av utvärderade åtgärder runt skolor. Många kommuner har gjort olika åtgärder för att öka trygghet och aktivt resande, men det är en brist av utvärderingar av de olika initiativen. Detta gör det svårt att avgöra vilka typer av åtgärder som är mest effektiva.

# Referenser

Abdul Razek, J., Baxter, S., Gullberg, E., Larsson, H. (2019). *Studentuppgift Projektarbete om trafiklösningar runt nya Sallerupskolan.*

Academic Expert Group (2019). *Saving Lives Beyond 2020: The Next Steps - Recommendations of the Academic Expert Group for the Third Ministerial Conference on Global Road Safety 2020.* Trafikverket

Andersson, K., Wohlin, C., Jönsson, K., Andersson, M., Lindskog, C., Sarvik, J., Lants, M. (2022). *Eslöv trafikstrategi 2035.* Eslövs kommun

Berglund, U., Nordin, K. (2010). Guide till Barnkartor i GIS – ett verktyg för barns inflytande i stads- och trafikplanering. *Rapporter Institutionen för stad och land 2010:1*

Björklid, P. (1994). *CHILDREN – TRAFFIC – ENVIRONMENT.* Arch. & Comport / Arch. & Behav., 10 (4), ss. 399-406.

Björklid, P. & Gummesson, M. (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden.* The Swedeish Transport Administration.

Carlsson, A., Strandroth, J., Bohman, K., Stockman, I., Svensson, M., Wenäll, J., Gummesson, M., Turbell, T., Jakobsson, L. (2013). *Review of Child Car Occupant Fatalities in Sweden During Six Decades*

Cykelvänlig Skola (u.å.). *CYKELVÄNLIG SKOLA.* Tillgänglig:  
<https://cykelvanligskola.se/>  
Hämtad 2024-05-07

Denscombe, M. (2018). *FORSKNINGSHANDBOKEN – För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna.* 4:4. Uppl., Lund: Studentlitteratur.

Eslövs kommun (2016). *RIKTLINJER FÖR SKOLSKJUTS I ESLÖVS KOMMUN.*

Eslövs kommun (2023a). *Protokoll Eslövs kommun Barn. Och familjenämnden sammanträde 20 december 2023.* Tillgänglig:  
<https://eslov.se/wp-content/uploads/protokoll-normal-justering-utkast.pdf>  
Hämtad 2024-05-07

Eslövs kommun (2023b). *Protokoll Eslövs kommun Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden sammanträde 22 nov 2023.* Tillgänglig:  
<https://eslov.se/kommun-politik/kommunens-organisation/forvaltningar-och-namnder/miljo-och-samhallsbyggnad/kallelser-for-miljo-och-samhallsbyggnadsnamnden/#item-234532-9>  
Hämtad 2024-05-07

- Eslövs kommun (2023c). *Sallerupsvägen 37, Eslöv, 7530*
- Eslövs kommun (2023d). *SKOLBUSSTURLISTA LÄSÅRET 2023-2024 Linje 5*.  
Tillgänglig:  
<https://eslov.se/wp-content/uploads/linje-5-la-2324-eslovs-kommun-230831-xlsx.pdf>  
Hämtad 2024-05-07
- Eslövs kommun (2023e). *SKOLBUSSTURLISTA LÄSÅRET 2023-2024 Linje 6*.  
Tillgänglig:  
<https://eslov.se/wp-content/uploads/linje-6-la-2324-justerad-231208.pdf>  
Hämtad 2024-05-07
- Eslövs kommun (2023f). *Skolskjuts*. Tillgänglig:  
<https://eslov.se/utbildning-barnomsorg/grundskola/skolskjuts/#item-29503-0>  
Hämtad 2024-05-07
- Eslövs kommun (2024). *Sallerupskolan*. Tillgänglig:  
<https://eslov.se/utbildning-barnomsorg/grundskola/grundskolor/i-eslovs-tatort/sallerupskolan/#item-33689-1>  
Hämtad 2024-05-07
- Forward, S. & Henriksson, P. & Nyberg, J. (2023). *Barns skolresor – ett föräldraperspektiv*. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut.
- Franjic, S. (2024). *Foto på en workshop* [fotografi]. Eslövs kommun
- Graneheim, U. H., & Lundman, B. (2004). Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness. *Nurse education today*, 24(2), 105–112.  
<https://doi.org/10.1016/j.nedt.2003.10.001>  
Hämtad 2024-05-07
- Gummesson, M. (2003). *Barns resor med särskild inriktning på buss- och taxiresor till och från skolan*. Vägverket.
- Gummesson, M. (2007). *Barns säkra tillgänglighet till skolan*. Lic.-avh. Institutionen för arkitektur. Göteborg: Chalmers Teknisk Högskola.
- Gummesson, M. & Larsson, T. (1994). *Barn Trafiksäkerhet Miljö En Sammanfattning*. Vägverket.
- Hagevi, M., Viscovi, D. (2016). *ENKÄTER att formulera frågor och svar*. 1:2. Uppl., Lund: Studentlitteratur.
- Hedlund, J. (2018). *Så reser vi i Skåne Resvaneundersökningen 2018*. Region Skåne
- Holmberg, B., Ståhl, A., Almén, M., Wennberg, H. (2008). Tillgänglighet, trygghet och andra subjektiva aspekter. I Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur, ss. 55-84.
- Hvitlock, N., Wennberg, H., Dannestam, Å., Evanth, K., Runesson, H. (2018). *School Mobility Labs : Samskapandeprocess för mer hållbart resande till skolan*.

Häger, B. (2021). *Intervjuteknik En handbok*. 3. Uppl., Stockholm: Morfem.

If (2022). *Allt färre barn cyklar till skolan när föräldrarna väljer bilen*. Tillgänglig: <https://www.if.se/om-if/nyhetsrummet?id=allt-farre-barn-cyklar-till-skolan-nar-foraldrarna-valjer-bilen>  
Hämtad 2024-05-07

Jansson, M., Herbert, E. (2023). *Barnvänlig bebyggd miljö - vad krävs? En forskningsöversikt*. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet

Joelsson, T., & Ekman Ladru, D. (2020). *Den mångtydiga tryggheten: risker, platser och mobilitet i barns och ungas vardagsliv*. I (O)tryggt. Texter om makt, plats och motstånd, (red. Rönnblom, M., Sandberg, L. och Linander, I.), Premiss förlag, 211-234.

Johansson, K. (2011). *Adolescents' encounters with public space safety and mobility in relation to individual and contextual factors in Sweden*. Department of Public Health Sciences. Stockholm: Karolinska Institutet.

Johansson, K., Hasselberg, M., Laflamme, L. (2010). Young adolescents' independent mobility, related factors and association with transport to school. A cross-sectional study. *BMC Public Health* 2010, 10:635.

Kircher, K., Ahlström, C., Odéen, M., Hamidi, Z., Nordin, L. (2023). *Aktivt resande och uppmärksamhet Vilka krav ställer trafikmiljön på barns och ungdomars uppmärksamhet?* Statens Väg- och Transportforskningsinstitut.

Lantmäteriet 2024. *Min Karta*. Tillgänglig: <https://minkarta.lantmateriet.se/>  
Hämtad 2024-05-07

Lindström, H. (2024). *Foto på busshållplatser* [fotografi]. Eslövs kommun

Niska, A., Henriksson, M., Anund, A., Eriksson, J., Ihlström, J., Svedberg, W., Wallén Warner, H., Wehjte, P. (2017). *Cykling bland barn och unga En kunskapssammanställning*. Linköping: Statens Väg- och Transportforskningsinstitut.

Rutberg, S., Lindqvist, A., Henriksson, M. (u.å.). *Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor – en barnkonsekvensanalys*. Luleå Tekniska Universitet och Statens Väg- och Transportforskningsinstitut.

SFS 2010:800. *Skollagen*. Stockholm: Utbildningsdepartementet.

SFS 2018:1197. *Lag om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter*. Stockholm: Socialdepartementet

Skånetrafiken (2023a). *Tidtabell 1 Solkullen-Stationen-Flygstaden*. Tillgänglig: [https://www.skanetrafi ken.se/gw-timetables/Stadsbuss/231211\\_240615/Stadsbuss\\_Eslov\\_1\\_231211\\_240615.pdf](https://www.skanetrafi ken.se/gw-timetables/Stadsbuss/231211_240615/Stadsbuss_Eslov_1_231211_240615.pdf)  
Hämtad 2024-05-07

Skånetrafiken (2023b). *Tidtabell 2 Rönneberga-Stationen-Bäckdala*. Tillgänglig:

[https://www.skanetrafiken.se/gw-timetables/Stadsbuss/231211\\_240615/Stadsbuss\\_Eslov\\_2\\_231211\\_240615.pdf](https://www.skanetrafiken.se/gw-timetables/Stadsbuss/231211_240615/Stadsbuss_Eslov_2_231211_240615.pdf)  
Hämtad 2024-05-07

Stigell, E. & Nilsson, A. & Åström, J. (2018). *Säkrare cykling för barn i tätort Vägledning för barns cykling till skolan.*

Stjernborg, V., & Rutberg, S. (2021). *Upplevd otrygghet i anknytning till kollektivtrafiken i Malmö : genom ett deltagarbaserat angreppssätt (PPGIS).* K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Sveriges Kommuner och Landsting (2013). *Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?*

Sveriges Kommuner och Landsting (2014). *Skolskjutshandboken TRYGGA, SÄKRA OCH KOSTNADSEFFEKTIVA ELEVRESOR.*

Sveriges Kommuner och Regioner & Trafikverket (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning.*

Trafikanalys (u.å.). *TRANSPORTPOLITIKENS ÖVERGRIPANDE MÅL.* Tillgänglig: <https://www.trafa.se/globalassets/ovriga-dokument/precisering.pdf>  
Hämtad 2024-05-07

Trafikverket (2021a). *Krav – VGU, Begrepp och grundvärden.*

Trafikverket (2021b). *Trafiksäkra staden.*

Trafikverket (2022). *TRAST fördjupning Rätt fart i staden Hastighetsnivåer i en attraktiv stad.*

Trafikverket & Sveriges Kommuner och Regioner (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, underhåll, utformning och uppföljning.*

Westman, J. (2017). *Drivers of Children's Travel Satisfaction.* Doc-avh. Faculty of Arts and Social Sciences. Karlstad: Karlstad University 2017:41

Wohlin, C., Jönsson, K., Lindskog, C., Johansson, C., Malmström, E. (2022). *ESLÖVS TRAFIKPLAN 2035.* Eslövs kommun

World Health Organisation (2018). *GLOBAL ACTION PLAN ON PHYSICAL ACTIVITY 2018–2030 – MORE ACTIVE PEOPLE FOR A HEALTHIER WORLD*

World Health Organisation (2020). *WHO GUIDELINES ON PHYSICAL ACTIVITY AND SEDENTARY BEHAVIOUR.*



# Bilagor

## Cykelparkering

Under ordinarie skoltid undersökts beläggingsgraden av cykelparkeringen på Sallerupskolan. Här räknades antalet cyklar parkerade och delades med totala antalet tillgängliga platser (75 stycken) för att räkna ut en beläggingsgrad. Detta gjordes i samband med observationerna och ett genomsnitt och en median togs sedan. Resultatet av detta kan ses i nedanstående tabell.

Dag	Parkerade cyklar	Beläggingsgrad	Övriga cyklar
<b>Fredag 16/2</b>	11 st	15%	1 st
<b>Måndag 26/2</b>	21 st	28%	2 st
<b>Tisdag 27/2</b>	17 st	23%	1 st
<b>Onsdag 28/2</b>	23 st	31%	0 st
<b>Torsdag 29/2</b>	16 st	21%	1 st
<b>Fredag 1/3</b>	13 st	17%	1 st
<b>Måndag 4/3</b>	24 st	32%	1 st
<b>Tisdag 5/3</b>	22 st	29%	1 st
<b>Onsdag 6/3</b>	19 st	25%	1 st
<b>Genomsnitt:</b>	18 st	24%	1 st
<b>Median:</b>	19 st	25%	1 st

Som kan konstateras i tabellen ovan är beläggingsgraden förhållandevis låg på skolans parkeringar. Detta innebär att avsaknad av cykelparkering inte borde vara något hinder för cyklande till skolan.

Att det är så få cyklar parkerade på skolgården utanför cykelparkeringen kan vara positivt. Det kan innebära att cykelparkeringen anses som tillräckligt praktisk i dagsläget för att folk för det mesta inte ska parkera på udda platser.

## Observationsstudier

Observationerna gjordes på flera olika platser vid olika tillfällen. Under observationerna togs foton och anteckningar. Vad som observerades är beskrivet under respektive rubrik. I figur B1 är varje observerad plats markerad.



**Figur B1:** I fotot ses de olika platserna som observerades. Varje plats motsvarar mot en eller flera rubriker. Flygfoto från ©Lantmäteriet 2024, modifierad av Bengtsson 2024.

Det gjordes två typer av observationer. Den första typen av observationer var generella observationer, saker som inte ändrades nämnvärt under observationen, exempelvis att vägen är bred eller att folk lämnar företräde. Den andra typen av observationer var tidsberoende, dessa noterades och avrundades till närmsta hela 5 minuter (exempelvis 7.35 och 7.50), dessa observationer kunde vara exempelvis trafikflöden.

Observationer har gjorts kvalitativa. Observatören har inte räknat trafikflöden eller på andra sätt mätt situationen utan har snarare fokuserat på att anteckna deras upplevelser och vad de sett. Detta gav större flexibilitet och lämnade mer tid för observatören att studera helheten.

Vissa platser har studerats flera gånger om de pekades ut under intervjuerna som särskilt otrygga platser.

## A. Sallerupskolan övergångsställe 7.20-8.00

Observationen gjordes med uppsyn över övergångsstället som korsar Sockenvägen och viss översikt över resten av Sockenvägen. Ett foto från observationsplatsen kan ses i figur B2 och ett närmare bild av övergångsstället kan ses i figur B3.



**Figur B2:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Notera övergångsstället och farthindret precis bakom. Bild tagen av Bengtsson 2024.



**Figur B3:** I fotot ses övergångsstället till skolan över Sockenvägen, precis till höger kan farthindret ses. Till vänster är byggarbetsplatsen där den gamla skolan rivits, till höger är byggparkering och idrottshallen och längst bak är de tillfälliga barackerna för årskurs ett till tre. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Biltrafiken var förhållandevis låg och dess låga hastigheter gjorde att de inte “ägte utrymmet” i samma mån som exempelvis Sallerupsvägen. Mellan 7.20 och 7.35 var biltrafiken låg, den ökade efter 7.35 och avtog sen närmare 7.55. Majoriteten av biltrafiken som skulle vidare verkar ha varit på väg mot förskolan i slutet av Sockenvägen. Biltrafiken höll låga hastigheter, de saktade ner särskilt i samband med farthindret.

Gång- och cykeltrafiken var förhållandevis hög på platsen, men det var inte så många som korsade övergångsstället. Gång- och cykeltrafiken var låg mellan 7.20 och 7.35 men ökade påtagligt därefter fram tills 7.55 när den snabbt avtog. Många av de gående korsade dock inte vid övergångsstället utan gick förbi och korsade borta vid parkeringen, detta kan bero på att byggstaketet spärrat av trottoaren enligt figur B4. Cykeltrafiken använde övergångsstället i stor utsträckning, sannolikt på grund av att cykelparkeringen ligger precis på andra sidan övergångsstället.



**Figur B4:** I fotot ses trottoaren mellan övergångsstället och parkeringen som är helt täckt av byggstaket. Bild tagen av Bengtsson 2024.

För de som korsade övergångsstället var där inte mycket tecken på tvekan från vare sig bilister eller gång- och cykeltrafiken där bilarna tydligt lämnade företräde. Den låga trafiken och låga hastigheterna bör i teori skapa en trygg miljö för gående att korsa, från vad som kunde observeras verkar detta vara fallet här.

Trafiken i samband med byggarbetet var mycket låg under den observerade perioden. Där var lite byggtrafik i början av observationsperioden med två fordon, men dessa var undan innan 7.35 och bör därför inte ha utgjort något markant problem för barnen.

Där var två bilar som stannade på Sockenvägen och lämnade av barn till skolan. En av dessa var särskilt problematisk och stannade på övergångsstället och släppte av. I vanliga fall är det stoppförbud längs denna del av Sockenvägen, men det verkar ha tagits ner i samband med bygget.

## A. Sallerupskolan övergångsställe 13.30-14.00

Observationen gjordes på samma plats som under morgonen. Ett foto från observationsplatsen kan ses i figur B5.



**Figur B5:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Notera övergångsstället och farthindret precis bakom. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Trafiken var i allmänhet under eftermiddagen liten. Biltrafiken var inte särskilt stor på platsen. Gång- och cykeltrafiken var stor precis när skolan slutade och skolbussarna anlände. Efter 13.50 var det mycket lite trafik på platsen.

Ytan dominerades till stor del av gångtrafiken. De flesta valde att korsa via övergångsstället, men en markant del valde även att kora vid parkeringen, framförallt i samband med att bussarna anlände. Mycket av gångtrafiken lämnade skolan i grupper med andra barn eller vuxna.

Biltrafiken var minst av alla de observerade platserna, men fortfarande närvarande. I regel var hastigheten förhållandevis låg, men det var en del fordon som korsade övergångsstället i något högre hastigheter. Detta kan vara en olycksrisk, framförallt med tanke på byggparkeringen som skymmer sikten för bilarna och gående (se figur B4). En del av biltrafiken verkar också ha åkt via förskolan, eventuellt för att plocka upp ett barn där och ett på Sallerupskolan.

Cykeltrafiken var närvarande och korsade Sockenvägen nästan exklusivt på övergångsstället. De flesta valde att cykla ut från skolgården snarare än att leda cykeln.

Överlag verkade barnen mer lekfulla och distraherade på eftermiddagen än på morgonen. Detta kunde ses i att många barn sprang eller kastade och sparkade stenar, även en del skratt hördes. Detta ledde till att barnen verkade vara mindre vaksamma när de korsade övergångsstället.

## B. Sallerupskolan parkering plats 1 7.20-8.00

Observationen gjordes med god uppsikt över vägen och trottoaren och med begränsad uppsikt över parkeringen. Ett foto från observationsplatsen kan ses i figur B6.



**Figur B6:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Mellan 7.20 och 7.55 dominerade bilarna utrymmet. Det var många bilar som lämnade av barn vid skolan och förskolorna, en majoritet av de som lämnade vid Sallerupskolan nyttjade parkeringen bredvid skolan. Bilarna körde i regel med låg hastighet och var bra på att stanna vid övergångsstället.

Gångtrafiken var som störst mellan 7.30 och 7.50. Av de som gick valde en del att gå till skolan via parkeringen och andra inte. Även en del gick ner till Sallerupskolan via Sockenvägen. Flera av de som gick genade över en gräsmatta och korsade sen Sockenvägen utan övergångsställe eller säkrande åtgärd. En bild av platsen där flera barn genade kan ses i figur B7.



**Figur B7:** I fotot ses gräsytan där många barn genade över, till vänster kan man ana en upptrampad stig i gräset. Till höger är Brinkens parkeringsyta som även den hade en del gångtrafik. Rakt fram ligger skolan, parkeringsplatsen och angöringen för skolbussar. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Totalt sågs bara fem barn som cyklade till skolan under de 40 minuterna som observerades. I och med den låga mängden cyklister är det inte möjligt att dra några slutsatser om deras beteende. Vad som kan konstateras är dock att detta verkar vara en väldigt låg siffra.

Det var många barn som hade sällskap till skolan. Bland de vuxna som parkerade vid skolan ledde de flesta sina barn över bilvägen antingen in till skolan eller lämna dem vid trottoaren. Av de som gick hade många sällskap av en vuxen eller vän/syskon till skolan.

Av de som skulle ta skolbussen vidare till Källebergsskolan väntade de flesta vid den angivna platsen av skolan som har haft en del trygghetsarbete. Platsen var väl upplyst och skolpersonal övervakade platsen i reflexvästar efter 7.35 tills skolbussarna avgick. En bild av trottoaren där eleverna väntade kan ses i figur B8.





**Figur B8:** I fotot ses trottoaren där många elever väntade på skolbussarna, en bit ner längs trottoaren kan gallerna ses där skolbussarna stannar. Bild tagen av Bengtsson 2024.

När skolbussarna anlände och parkerade ökade oordningen på parkeringen. En stor del av detta var alla bilarna som körde på parkeringen som fick trängas vid skolbussarna. I övrigt ledde det också till fler kaotiska parkeringar och avlämningar.

Byggtrafiken vid skolan orsakade väldigt få störningar under den observerade perioden.

## B. Sallerupskolan parkering plats 1 13.30-14.00

Observationerna på eftermiddagen påminde mycket om observationerna på morgonen, med några skillnader. Den mest markanta skillnaden var rytmen, under eftermiddagen var trafiken lugnare och rörde sig långsammare, kanske för att inte var bråttom till skolan och eller jobbet. Dock var det många fler konstiga och olovliga parkeringar i jämförelse med morgonen, kanske på grund av det lugnare tempot.

Det var en markant mängd biltrafik på eftermiddagen. Många av bilarna verkar dock ha anlant innan skolan slutat och väntat på parkeringen, det var inte särskilt mycket biltrafik till skolan efter 13.30.

Gångtrafiken var betydande efter skolan slutat. Vid denna tid var det många grupper av barn som gick från skolan. Till skillnad från morgonen var där dock tider när det var många fler gående, det var precis efter skolan slutat och i samband med att respektive skolbuss anlände.

Cykeltrafiken likt på morgonen var på eftermiddagen väldigt liten. Den mest intressanta observationen gällande cykeltrafiken utöver dess låga flöde var dess parkering. Det visade sig att några barn parkerat sina cyklar borta vid affären istället för vid skolan. Detta trots de många lediga platserna kan tyda på att skolan cykelparkering inte är optimalt placerad, eller att det upplevs som otryggt att cykla hela vägen till skolan.

Gällande väntplatser var där viss skillnad mellan morgonen och eftermiddagen. Många barn väntade vid busskuren likt på morgonen (se figur B8), detta ledde dock till mycket trängsel när bussarna anlände och barnen från Källebergsskolan skulle av. Trängseln ledde i sin tur till att många av barnen från bussarna gick ut på parkeringen och gatan istället för trottoaren. Bland bilarna var där många som stannade på en tillfällig väntplats precis bredvid skolan och väntade på barnen. En bild av väntplatsen kan ses i figur B9.



**Figur B9:** I fotot ses trottoaren där många föräldrar stannade och väntade på barnen, en bit ner längs trottoaren kan gallerna ses där skolbussarna stannar och parkeringsförbudet startar. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Trafiken varierade markant under observationsperioden. Trafiken var som störst mellan 13.30 och 13.45 och avtog därefter kraftigt. Undantaget var i samband med skolbussarna som anlände cirka 13.40 och 13.50 som släppte ut en mängd gångtrafik och ledde till en mindre mängd biltrafik. Efter att trafiken från den andra skolbussen börjat gå var kvarvarande trafik minimal.

Slutligen gjordes två övriga observationer. Byggtrafiken var på eftermiddagen väldigt liten utöver folk som lämnade byggarbetsplatsen huvudsakligen i personbilar. Byggtrafiken borde

därför inte vara ett större orosmoment. Skolpersonal var ute på plats från och med 13.35 och hjälpte till att hålla uppsikt och ordning vid busshållplatsen.

## B. Sallerupskolan parkering plats 2 7.30-8.00

Observationen gjordes med översikt av parkeringen och skolbussens hållplats. Två foton från observationsplatsen kan ses i figur B10 och figur B11.



**Figur B10:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Bild tagen av Bengtsson 2024.



**Figur B11:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Notera gallren för skolbussar samt gången från gallren till skolområdet. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Där var en markant mängd biltrafik på parkeringen. Trafikflödet var relativt högt mellan 7.30 och 7.55 och avtog därefter. Biltrafiken höll lägre hastigheter, men över gånghastighet. Trafiken var något långsammare bland parkeringarna och något snabbare längs med vägen. På parkeringsytorna kompromissade bilar och gående mycket om framkomst medan på vägen hade bilarna ett påtagligt företräde.

Gångtrafiken var relativt stor och kom från alla riktningar. Detta flöde inkluderade trafik väster ifrån från ett bostadsområde som kan ta sig direkt till Sallerupskolan utan att gå förbi övriga observationsplatser. Av de gående som korsade gatan hade många yngre barn sällskap av vuxen medan de flesta äldre barnen gick själva.

Cykeltrafiken var högre än väntat med en påtaglig mängd cykeltrafik som angjorde vid trottoaren och sedan tog sig in via en stig till skolan. Det beteendet är oväntat då det borde finnas smidigare asfalterade gång- och cykelvägar att ta in till skolan. Längs stigen ledde många av de äldre barnen sina cyklar medan många av de yngre fortsatte att cykla. En bild på stigen kan ses i figur B12.



**Figur B12:** I fotot ses stigen som går mellan parkeringen och in på skolgården vid Sallerupskolan. Bild tagen av Bengtsson 2024.

De flesta gående väntade vid gallret på skolbussen med vissa grupper som stod i närheten på trottoarer. Dock stod alla nära gallret och gick dit så fort skolbussen anlände. Bland de väntande var även skolpersonal med reflexvästar från och med 7.35 tills skolbussarna avgick. Där var även några barn som sprang över parkeringsplatsen till livsmedelsaffären. Påstigning och avstigning av skolbussarna skedde ordningsamt.

Mycket av biltrafiken parkerade i parkeringsrutorna som väntat, med undantag. Där var under observationstiden 6 bilar som ställde sig på parkeringsytan men inte körde in i en parkeringsficka. I övrigt var där 9 bilar som stannade vid trottoaren, de flesta längs sträckan med stoppförbud (se figur B9). Bland de som stannade längs trottoaren skapades en del trafik kaos där bilar var tvungna att köra runt.

Till fördel med biltrafiken var att mycket av den var utspridd runt på parkeringen vilket gjorde den mindre intensiv. Dock koncentrerades biltrafiken längs vägen som går vid skolan vilket sannolikt bidrar till en känsla av otrygghet.

### C. Korsningen mellan Sockenvägen och Christian Nils väg 7.30-8.00

Observationen gjordes med en översikt av båda övergångsställena och korsningen. Ett foto från observationsplatsen kan ses i figur B13.



**Figur B13:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Notera båda övergångsställena vid korsningen och den smala trottoaren till vänster. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Platsen dominerades till stor del av biltrafiken, särskilt längs Sockenvägen, biltrafiken var inte lika dominerande på Christian Nils väg. Biltrafiken höll inte särskilt låga hastigheter. Biltrafiken var markant fram tills 7.55 där den började avta.

Där var förhållandevis mycket gångtrafikanter. Nästan alla gångtrafik korsade över Christian Nils väg, många av de yngre barnen valde att använda övergångsstället längre ner vid skolan, många av de äldre barnen valde att ta en genväg över Sockenvägen istället. I samband med

att livsmedelsaffären öppnade 7.30 verkar det ha bidragit med en del gångtrafik till och från platsen, denna avtog dock närmare 7.40.

Mycket av cykeltrafiken till skolan verkade korsa här över Christian Nils väg. Alla barnen som cyklade verkade dock fortsätta vidare ner till övergångsstället vid Sallerupskolan och korsa där. Märkbart var också att inga barn verkade cykla längs Christian Nils väg.

Bilar var i regel bra på att lämna företräde. Gående hade förhållandevis starkt företräde på båda övergångsställen, även om båda vägarna verkade ge en viss tvekan till de som skulle korsa. Cykeltrafiken fick ibland företräde längs Christian Nils väg men fick bara sällan företräde över Sockenvägen.

Sett till infrastrukturen hade båda övergångsställena refuger vilket verkar betydande. Sockenvägen är väldigt bred vilket gör den till en mer betydande barriär och kan bidra till en ökad ottrygghet. Christian Nils väg är inte särskilt bred vid övergångsstället men är bredare på andra platser, även märkbart vid Christian Nils väg är den väldigt smala trottoaren.

#### D. Korsningen mellan Christian Nils väg och Brinken 7.30-8.00

Observationen gjordes med en överblick av övergångsstället och korsningen. Två foton från observationsplatsen kan ses i figur B14 och figur B15.



**Figur B14:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Notera övergångsstället och de kopplade trottoarerna och gång- och cykelvägen. Bild tagen av Bengtsson 2024.



**Figur B15:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Det var i allmänhet inga stora trafikmängder på platsen. Det var mer biltrafik än något annat trafikslag, men den var relativt låg. Det var en del gång- och cykeltrafik, men mängderna var rätt låga. Efter 7.40 minskade mängden gång- och cykeltrafik och efter 7.55 minskade all trafik.

Biltrafiken höll för det mesta rimliga hastigheter. Dock körde en del bilar med något hög hastighet särskilt i förhållande till den smala trottoaren vid Christian Nils väg. Detta kan rimligtvis kännas obehagligt som gående.

Intressant för platsen var beteendet från gående och cyklister. Medan det vore rimligt att anta att många av dessa skulle gå längs Christian Nils väg till Sallerupskolan var där bara en grupp som gjorde detta. Majoriteten gick och cyklade istället över Christian Nils väg in i bostadsområdet eller längs parkeringen till skolan. En bild från ytan folk rörde sig på parkeringen kan ses i figur B16.



**Figur B16:** I fotot ses ytan där många gick och cyklade mot Sallerupskolan. Sockenvägen och parkeringen vid Sallerupskolan ligger i slutet av parkeringen på bilden. Bild tagen av Bengtsson 2024.

#### E. Sallerupsvägen gång- och cykelpassage 1 7.30-8.00

Observationen gjordes med en överblick av båda övergångsställena med tillhörande cykelpassager och med en viss översyn av cirkulationsplatsen i helhet. Ett foto från observationsplatsen kan ses i figur B17.



**Figur B17:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Bild tagen av Bengtsson 2024.



Platsen dominerades helt av biltrafiken som kom från alla sidor av cirkulationsplatsen och svängde i alla riktningarna. Trafiken hade periodvis högre hastigheter, men var för det mesta av rimlig fart. Biltrafiken var hög genom hela observationsperioden.

Gång- och cykeltrafiken var minimal. Av den trafiken som sågs på platsen verkar endast ett fåtal ha varit på väg mot Sallerupskolan. Gång- och cykeltrafiken var låg under hela perioden och blev något lägre efter 7.55.

Den låga mängden gång- och cykeltrafik gör det svårt att dra några övriga slutsatser gällande platsen. Det mest märkbara här var att bara ett fåtal barn valde att ta sig över här, men det kan mycket väl bero på att denna plats är längre bort från Sallerupskolan.

#### F. Sallerupsvägen gång- och cykelpassage 2 7.30-8.00

Observationen gjordes gällande både gång- och cykelpassagen och busshållplatsen. Två foton från observationsplatsen kan ses i figur B18 och figur B19.



**Figur B18:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Bild tagen av Bengtsson 2024.



**Figur B19:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Notera busshållplatserna på respektive sida av vägen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Under den observerade perioden var biltrafiken dominerande på platsen. Biltrafiken fick dock hålla låga hastigheter i samband med farthindren vid passagen, dock kunde bussar och mopeder till stor del undvika farthindren.

Där fanns lite gång- och cykeltrafik på platsen. Där var ingen markant mängd gång eller cykeltrafik under perioden, trafiken var särskilt låg efter 7.40.

Stadsbussen som stannade vid platsen tog med sig flera barn på väg mot skolan. Stadsbussen stannade två gånger runt 7.35 och 7.55 där barn gick av vid båda tillfällena.

Passagen gav inget tydligt företräde. Bilar stannade en del av tiden och lämnade företräde för gående och cyklister, men en liknande del av tiden stannade gående och cyklister och släppte förbi biltrafiken. Överlag verkade gående och cyklister tveka mer på denna plats i samband med en korsning av vägen.

## G. Sallerupsvägen gång- och cykelpassage 3 7.30-8.00

Observationen gjordes med en översyn av både övergångsstället med tillhörande cykelövergång och med uppsikt av korsningen mellan Sallerupsvägen och Sockenvägen. Ett foto från observationsplatsen kan ses i figur B20.



**Figur B20:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Notera särskilt i fotot den markanta mängden biltrafik. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Under hela den observerade perioden var biltrafiken dominerande på platsen. Det var förhållandevis höga flöden och under hela observationstiden kunde alltid åtminstone en bil skymtas längs Sallerupsvägen. Det blev periodvis bilköer i samband med korsningen och övergångsstället, men dessa avtog snabbt efter de uppstod.

Motorfordonens hastigheter var i regel låga, särskilt vid övergångsstället som är upphöjt. De låga hastigheterna verkar i sin tur ha gjort bilarna bra på att stanna och lämna företräde för både gående och cyklister.

Gångtrafiken var inte särskilt stor, men verkar ha haft en hög prioritet. Många av barnen som korsade övergångsstället verkar ha snabbt bestämt sig för att korsa trots biltrafiken, det var väldigt lite tvekan mellan gående och bilar om vem som skulle över. På det sättet verkar överfarten och dess farthinder vara lyckat.

Cykeltrafiken var mer markant på platsen. Det var inte lika många cyklister som gående, men det verkar som en stor del av dem som cyklar till Sallerupskolan tar sig över Sallerupsvägen här. Detta verkar naturligt då det både finns ett farthinder och en cykelöverfart medan övriga platser har cykelpassager där cyklarna inte har företräde.

Trafiken var rätt så konsekvent över hela perioden. Trafiken avtog något närmare 7.55, särskilt gång- och cykeltrafiken.

De flesta barnen tog sig över ensamma, där var några som fick sällskap av vän/syskon eller vuxna, men dessa vara en minoritet. Detta kan ses som ett tecken på att av de som väljer att ta denna väg upplever många den som förhållandevis trygg. Dock ska hänsyn tas till att folk som upplever denna väg som särskilt otrygg kommer sannolikt ta en annan väg eller annat färdmedel.

#### H. Sallerupsvägen gång- och cykelpassage 4 7.30-8.00

Observationen genomfördes så att det var möjligt att se båda övergångsställena, cykelpassagerna och hastighetsdisplayen. I övrigt gav det även en uppsikt över korsningen mellan Sallerupsvägen och Djupdalsvägen. Ett foto från observationsplatsen kan ses i figur B21.



**Figur B21:** I fotot ses det observerade utrymmet från observationsplatsen. Notera särskilt i fotot den markanta mängden biltrafik och hastighetsdisplayen. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Biltrafiken dominerade platsen. Flödet av biltrafik var medel till högt under hela observationsperioden, under hela observationsperioden kunde åtminstone ett motorfordon ses på Sallerupsvägen. Biltrafiken till och från Djupdalsvägen var försumbar.

Hastighetsdisplayen visade på förhållandevis höga hastigheter vid övergångsstället på Sallerupsvägen. Det var en stor andel av biltrafiken som körde mer än 40 km/h, dock saktade

många ner när de närmade sig övergångsstället och hastighetsdisplayen. Bilarna som kommer öst ifrån har en markant nerförsbacke precis innan observationsplatsen, detta kan vara en anledning till de högre hastigheterna.

Gångtrafiken var förhållandevis hög. Många av de gående gick på södra sidan av Sallerupsvägen (på andra sidan av Sallerupsvägen i figur B21) och fortsatte därifrån mot Christian Nils väg. Av de gående som gick på norra sidan av Sallerupsvägen (på gång- och cykelvägen precis vid observatören i figur B21) fortsatte de flesta längs med Sallerupsvägen. Där var en del gångtrafik till och från Djupdalsvägen.

Cykeltrafiken var högre i jämförelse med många av de andra observerade platserna, men i absoluta termer inte särskilt hög. Cykeltrafiken var jämnt fördelad på båda sidor av Sallerupsvägen. Av de cyklade som behövde korsa Sallerupsvägen valde de flesta att fortsätta mot cykelöverfarten i observationsplats G.

Gång- och cykeltrafiken minskade närmare skolstarten. Efter 7.45 minskade gångtrafiken påtagligt och cykeltrafiken minskade något. Efter 7.55 var där väldigt lite gång- och cykeltrafik. Biltrafiken minskade inte påtagligt.

På övergångsstället och cykelpassagen över Sallerupsvägen var inte företrädet självklart. Många av de som gick eller cyklade stannade och tvekade vid övergångsstället och ibland åkte bilar förbi utan att stanna. Detta övergångsställe har ingen hastighetsdämpande åtgärd vilket kan vara en av anledningarna till den maktrelationen. Ett foto av övergångsstället kan ses i figur B22.



**Figur B22:** I fotot ses övergångsstället över Sallerupsvägen vid observationsplatsen. Platsen har ingen fartsänkande åtgärd, men har en mittrefug. I övrigt kan också konstateras att underhållet av platsen verkar bristfällig över vägbanan. Bild tagen av Bengtsson 2024.

Många av de gående och cyklande barnen rörde sig i grupper. Oftast bestod grupperna av 2 personer och enstaka gånger fler än 2, dessa var oftast barn som reste med andra barn. Där var också en del barn som reste själva eller med vuxen.

## Frågeformuläret

Frågeformuläret presenteras nedan. Det var inte möjligt att genomföra enkäten om man inte samtyckte till behandling av personuppgifter och man var tvungen att ange åtminstone en otrygg plats.

Utöver det som visas här kunde man svara i fritext om man uppgav ett övrigt transportmedel och man fick en sida som tackade för ens deltagande när man skickade in enkäten.

### Enkät om trygga skolresor

Hej,

Du som vårdnadshavare för elev i Sallerupskolan är välkommen att delta i ett examensarbete som utförs gällande Sallerupskolan och dess trafikförhållande. Nedan följer en förklaring av arbetet och dina rättigheter.

#### Mål

Arbetet ämnar till att ge en bättre insikt till vad som gör att barn och föräldrar uppfattar trafikmiljöer som trygga eller otrygga. Den informationen ska användas för att i sin tur förstå hur man kan få fler barn att gå och cykla till och från skolan. Undersökningen ämnar även att ge förslag för åtgärder som kan öka tryggheten för barn och öka det aktiva skolresandet till och från Sallerupskolan och i Eslövs kommun generellt.

#### Metod

För att förstå föräldrarnas perspektiv och upplevelse bjuds ni in att med detta verktyget märka ut platser ni upplever som otrygga för era barn i samband med att de tar sig till och från skolan. Där ställs även någon bakgrundsfråga för att få bättre förståelse av förhållandena vid Sallerupskolan och varför saker upplevs som otrygga.

#### Bakgrund och huvudman

Arbetet är det slutgiltiga examinerande momentet på en femårig utbildning till civilingenjör i väg- och vattenbyggnad. Examensarbetet utförs av Sebastian Bengtsson på Lunds universitet under Lunds Tekniska Högskola på avdelningen Trafik och Väg. I arbetet är även Eslövs kommun och Sallerupskolan medverkande parter.

#### Rättigheter och personuppgifter

Deltagande i arbetet är frivilligt. Den som deltar i arbetet har närsomhelst rätt att avbryta sin medverkan utan att ange en anledning till varför. Enkäten är anonymt och inga personuppgifter kommer användas i examensarbetet. All insamlad data lagras av Eslövs kommun som underlag för examensarbetet och framtida åtgärder.

Tack för er medverkan! Skicka eventuella frågor till [se6338be-s@student.lu.se](mailto:se6338be-s@student.lu.se).

## Steg 1 av 3. Bakgrund information

Mitt/Mina barn går i årskurs:\*

Välj alla som gäller.

F

1

2

3

4

5

6



**Mitt/Mina barn tar sig oftast från skolan med:\***

Välj en.

Bil

Cykel

Gång

Skolbuss

Stadsbuss/Regionbuss

Skoltaxi eller annan anordnad skolskjuts

Övrig

BACKA


SKICKA

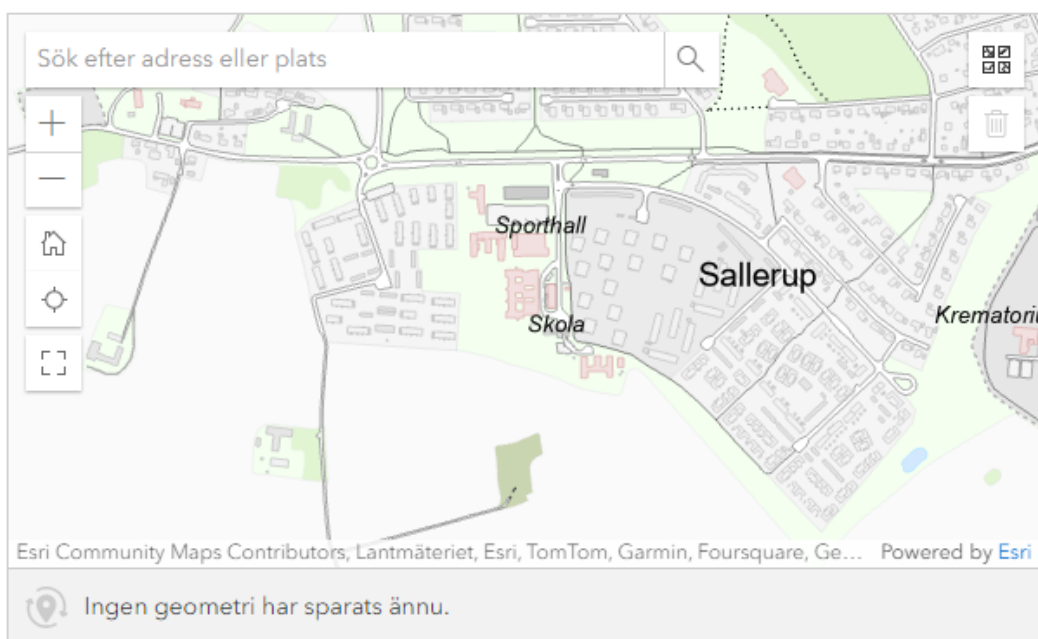
Sida 2 av 2

## Otrygga platser (1) ▾



### Märk en plats som du upplever som otrygg\*

Klicka i kartan för att markera en plats. Du kan använda CTRL+rulla för att zooma eller använd + och - knapparna till vänster. Panorera genom att trycka och dra. Du kan öppna en större karta genom att klicka på  till vänster om kartan.



BACKA


SKICKA

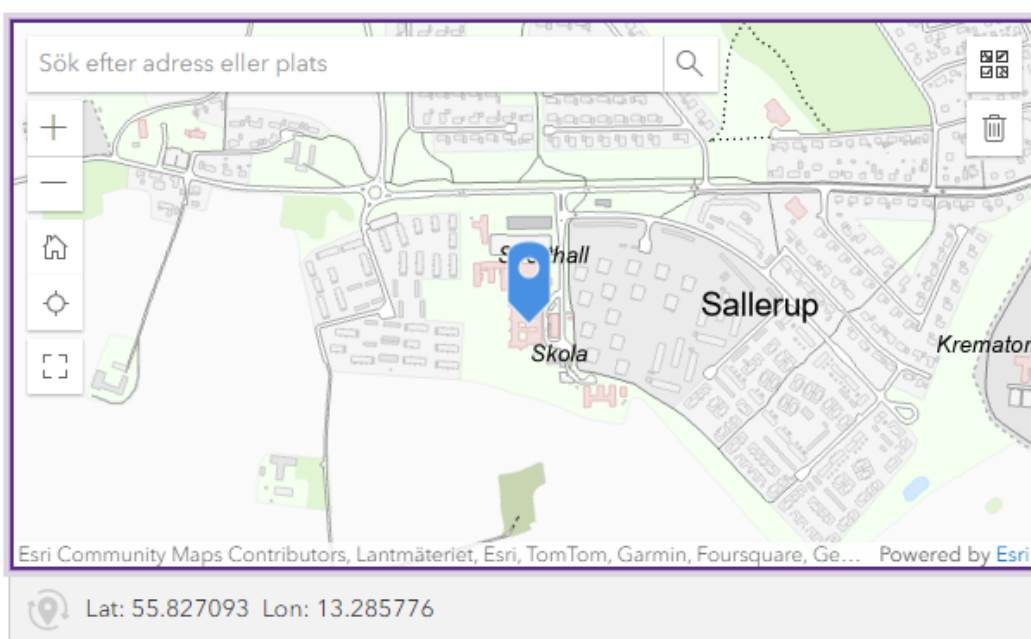
Sida 3 av 3

## Otrygga platser (1) ▾



### Märk en plats som du upplever som otrygg\*


Klicka i kartan för att markera en plats. Du kan använda CTRL+rulla för att zooma eller använd + och - knapparna till vänster. Panorera genom att trycka och dra. Du kan öppna en större karta genom att klicka på  till vänster om kartan.



### Beskriv varför du upplever platsen som otrygg

Ange inga personuppgifter (t.ex. namn, ålder, kön) här.

255

Markera fler platser genom att trycka på  knappen ovanpå kartan. Om du inte vill markera fler platser tryck på **Nästa** nedan.

## Skicka svar

Du har nått slutet på enkäten. För att skicka dina svar tryck på **SKICKA**.

BACKA

SKICKA

Sida 4 av 4

# Frågeformulär utmärkta platser och kommentarer

## Sallerupskolan

### Allmänna (3):

- När barnen leker kan de försvinna eller lockas bort av okända på rasten vid buskarna.
- När barnen leker kan de försvinna eller lockas bort av okända på rasten vid bostadsområdet.  
Personalen har dålig koll på alla barn.
- -

## Parkeringsplatsen

### Allmänna [B] (15):

- Mycket bilar och lastbilar som kör där på morgonen. Många stannar längs trottoaren trots att man ej får. Jag stannar alltid på parkeringen men sonen ska då gå över och det känns otryggt.
- Föräldrar i bil som kör för fort och kanske inte har full koll. Barn som korsar vägen. bilar på kors och tvärs och bussar. Mycket som händer på liten yta.
- Mycket trafik. Bilar ser sig inte för ordentligt. Får inte heller att släppa barnen längre vid trottoarkanten då skolbussarna går där.
- När barnen vistas omkring parkeringen finns risk att de dels blir påkörda när de är fler då de brukar leka och knuffas.  
Är de ensamma finns oro och risk att bli bortlockade av okända i bil. Den oron går man ständigt runt med.
- Bilarna kör som idioter. inget inhägnat så barnen kan springa rakt ut o riskera bli påkörda
- Många bilar som parkerar. kör in och ut på parkeringen samtidigt som vägen till skolan bjuder in barnen till att snedda över parkeringen.
- Rörigt med bilar, bussar och gående fram och tillbaka. Även om jag alltid följer mitt barn över vägen.
- Mycket bilar som parkerar fel och sedan kör iväg (fort) utan hänsyn till alla som rör sig.
- Otryggt då platsen är utanför skolans område men lämning och hämtning sker här eftersom inga andra platser är tillgängliga under ombyggnaden av skolan. Förr stod alltid en vuxen "vakt" och kollade på gatan så att barnen kom rätt. Detta ses inte längre.
- Parkeringen utanför tempo blir otrygg och rörig då många stannar längs vägen och inte på markerade platser. Det blir mycket spring mellan parkeringsplatser och trottoar och många bilar kör fortare än man borde.
- Mitt barn trivdes bra i skolan. men många klagar att den parkeringen på sallwrup skolan är inte bea.
- Bussarna som skymmer sikt i kombination med bilar som kör snabbt gör att parkeringen blir rörig och upplevs osäker gör att man inte vågar låta barnen korsa vägen själv.
- Många bilar kommer in på parkeringen samtidigt. Strax innan 8. Men upplever ändå det blivit bättre. Kan vara för bussen kör 7.45 så en del barn lämnas innan det och resten strax innan 8.
- Helt livsfarligt med alla bilar som ska lämna sina barn.

- -

Parkeringsplatsen övergångsstället vid Sockenvägen (2):

- Övergångsstället vid infarten till parkeringen. Byggtrafik längre upp som delvis blockerar vägen. Samtidigt ska stressade dagisföräldrat ta sig förbi i bil. Vid mörker och regn är det stor risk att förare blir bländade och missar barn som ska korsa vägen.

- -

Parkeringsplatsen vändplatsen vid förskolan (1):

- Många föräldrar kör bilar och lämnar barn där. Platsen där bilarna står är för trångt. tycker jag. Och det är samtidigt vändplats.

## Sallerupsvägen

Allmänna (2):

- Ingen tunnel
- Det är många som har bråttom till och från jobbet. Det går bussar där och folk går av och går framför bussen och då inte syns. Tempo ligger där och folk handlar och hämtar paket där.

Sallerupsvägen gång- och cykelpassage till väster [F] (4):

- Detta är en busshållplats och ett ställe där barnen går över i tron om att det är ett övergångsställe men det är inte utmärkt som övergångsställe och det är inte alltid bilisterna är villiga att stanna. Trafikljus här och nere vid snäckan hade känts säker
- Inget övergångsställe. Även om de flesta bilar stannar gör inte alla det. Känns otryggt när det är en så pass trafikerad väg där barn går till skolan.
- Här finns busshållplatsen o ser ut som en gång överfart men inget markerat övergångsstället men många barn går över här.

- -

Sallerupsvägen övergångsställe vid Sockenvägen [G] (1):

- 1. Många bilar. bussar och personer som rör sig i detta område på morgonen vilket gör TT det blir stökigt.  
2 och 3. Övergångsställe många har väldigt bråttom och kör ganska fort. en del bilar stannar inte och släpper över barnen.

Sallerupsvägen övergångsställe vid Djupadalsvägen [H] (2):

- Bilar som kör fort
- Många barn som går över detta övergångsstället och många som kör alldeles för fort

## Sockenvägen

### Allmänna (2):

- Parkering mellan Tempo och skolan. Mkt bilar, lastbilar och skolbussar. Barn som blir avsläppta med bil precis vid skolans nya busshållplats springer ibland rakt ut på gång/cykelväg. risk att någon blir påkörd av cykel, elkick el annat.
- Myckey bilar vid skolstart

### Sockenvägen övergångsstället till skolan [C] (3):

- Övergångsstället vid cykelställen blir tidvis otrygg då det just nu rör sig en hel del tyngre fordon längs vägen. Det fungerar jättebra när personal står vakt med upplever att det inte är så ofta nuförtiden.
- Inga bilar stanar plus byggtrafik som inte alltid tar hänsyn
- -

### Sockenvägen vid parkeringen (1):

- Används som övergång men är inget övergångsställe och är en stor risk med bilar som kommer fort.

### Korsningen mellan Sockenvägen och Christian Nils väg [C] (3):

- Många bilar och mycket elever som springer rakt över gatan.
- Känns som många bilar missar detta övergångsstället.
- Bilar kan komma från många olika håll vilket är svårt för barnen att hålla koll på. Bilarna kan även komma hastigt utifrån Sallerupsvägen för att sedan svänga in på Christian Nils väg eller tvärtom. från Christian Nils väg med sikte ut på Sallerupsvägen.

## Christian Nils väg

### Övergångsstället vid Brinken [D] (2):

- Alltför många bilister håller väldigt hög hastighet längs Christian Nils väg. Har själv varit nära att bli påkörd då en bilist körde om en annan bil precis innan övergångsställe.
- -

## Övriga platser

### Säterivägen vid Helgonavägen (1):

- Här passerar många barn också. Även mina barn från skolan och där kör bilarna också väldigt fort och ingen bra övergång för gående.

### Korsning mellan Solvägen och Remmarlovsvägen (1):

- Fyr-vägs STOP men väldigt få stannar när de kör bil och övergångsställena är komplicerade att ta sig över när det är mycket trafik. då bilar svänger och inte är observanta på övergångsstället när de kommer över på andra sidan.

### Korsning mellan Trehäradsvägen och Ystadsvägen (1):

- -

Korsning mellan Hundramannavägen och Nämndemansvägen (1):

- Barnen cyklar över denna korsning och bilar kommer i snabb fart.

Ellingevägen (1):

- Det är en 70 väg, och den är inte anpassad för att barn själva ska transportera sig på denna.

Övrigt (1):

- Första och största risken för vår son är när han korsar landsvägen mellan vårt hus och Remmarlövsgården där bussen stannar och när han står vid landsvägen och väntar.

Nästa plats är parkeringen vid Tempo/Sallerup. Mycket bilar alltid en risk.



## Workshop individuellt frågeformulär

Hur ofta brukar du ta skolbussen mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan på morgonen och eftermiddagen? Ringa in ett svar

- Alltid
- Nästan alltid
- Ibland
- Nästan aldrig
- Aldrig

Hur brukar du ta dig till skolan?

---

---

Hur brukar du ta dig från skolan?

---

---

Varför reser du på det sättet?

---

---

---

---

---

---

Hur hade du velat ta dig till och från skolan?

---

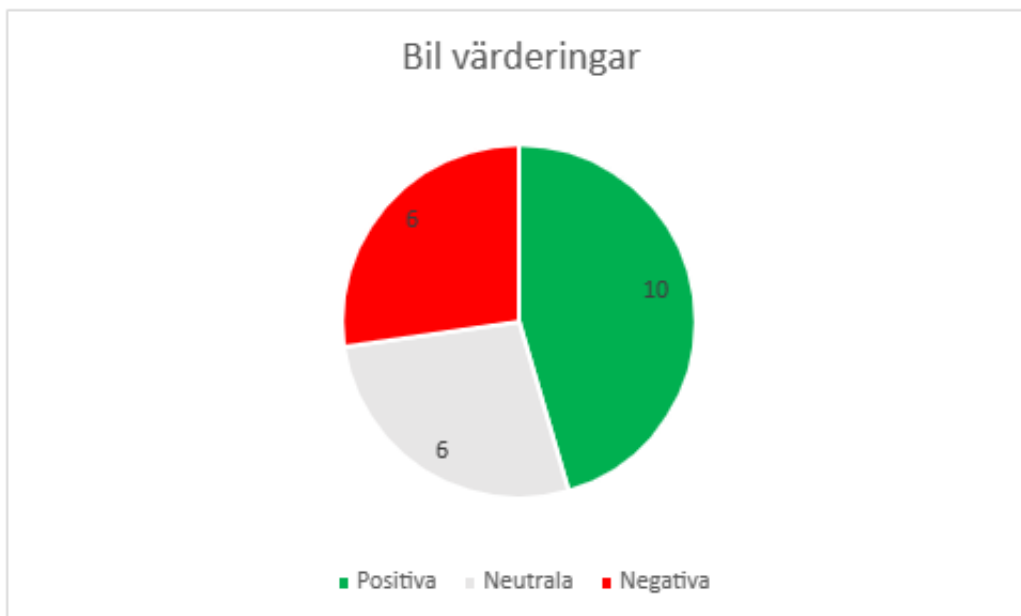
---

Skriv 3 ord som du känner beskriver din resa till skolan:

## Reseupplevelse fulla svar

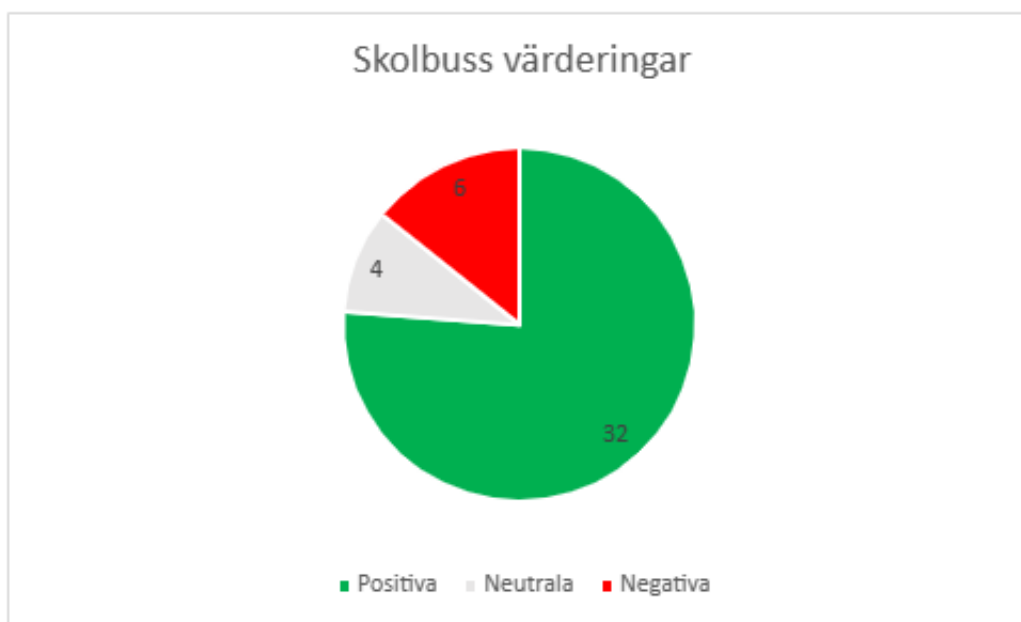
### Bil

Positiva:	10	Neutrala:	6	Negativa:	6
Bra	2	Bil	3	Tråkigt	3
Snabbt	2	Cykel	1	Sen	1
Glad	1	Gå	1	Högljutt	1
Nyfiken	1	Buss	1	Långsamt	1
Socialt	1				
Lugnt	1				
Säkert	1				
Roligt	1				



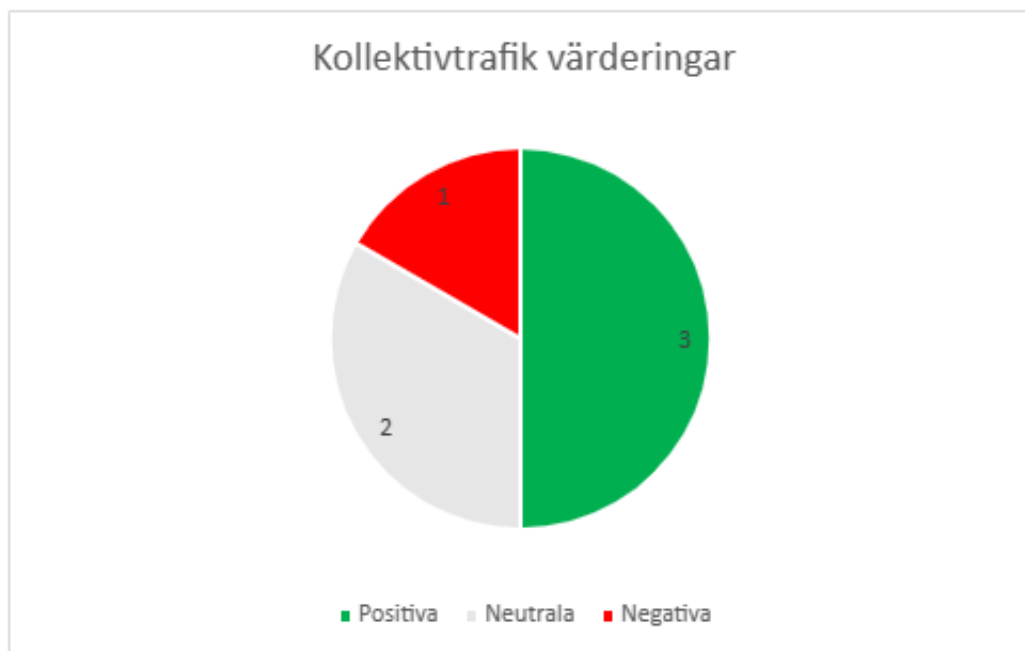
## Skolbuss

<b>Positiva:</b>	<b>32</b>	<b>Neutrala:</b>	<b>4</b>	<b>Negativa:</b>	<b>6</b>
Roligt	8	Gå	1	Tråkigt	2
Lugnt	5	Buss	1	Långt	1
Bra	5	Cykel	1	Högljutt	1
Bekväm	3	Bil	1	Långsamt	1
Snabbt	2			Trött	1
Socialt	2				
Säkert	2				
Glad	1				
Nyfiken	1				
Coolt	1				
Lättare	1				
Mobil	1				



## Kollektivt

	<b>Positiva: 3</b>	<b>Neutrala: 2</b>	<b>Negativa: 1</b>	
Bekväm	1	Buss 1	Sen 1	
Roligt	1	Bil 1		
Bra	1			



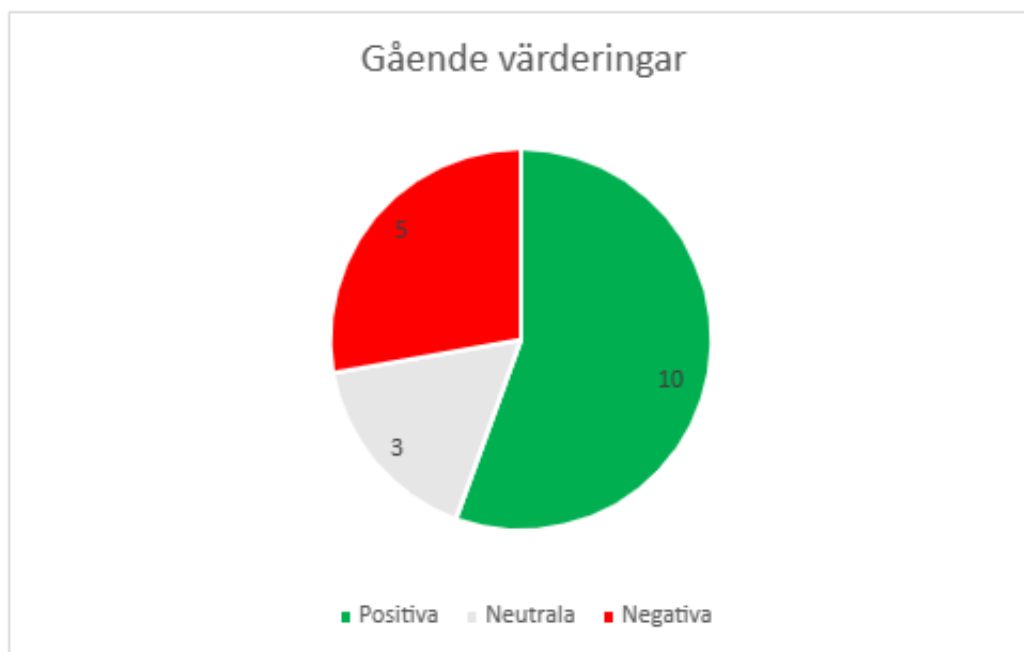
## Cykel

	<b>Positiva:</b>	<b>Neutrala:</b>	<b>Negativa:</b>	
Roligt	4		Långt	1
Snabbt	2			
Lek	1			
Socialt	1			
Lugnt	1			
Säkert	1			
Bra	1			
Bekvämt	1			
Trevlig	1			
Kort	1			

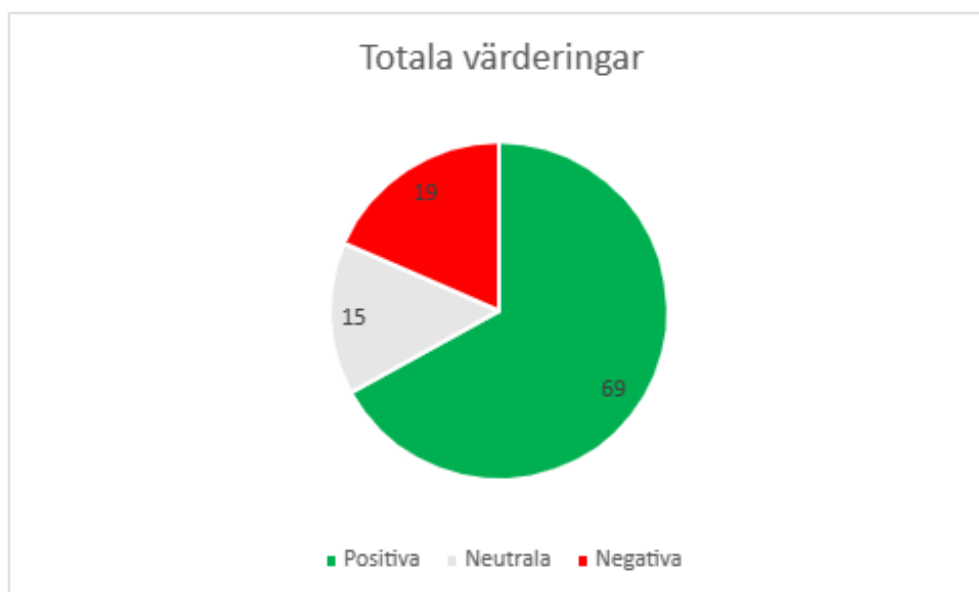


## Gång

Positiva: 10		Neutrala: 3		Negativa: 5	
Kul	2	Bil	1	Långsamt	2
Glad	2	Cykel	1	Ansträngande	1
Nyfiken	2	Gå	1	Trött	1
Smidigt	1			Elsparkcyklar	1
Bra	1				
Snabbt	1				
Lek	1				



## Totalt



## Motiveringar till val av färdmedel

### **Bil**

Ingen motivering	2
Smidigare för föräldrar	2
Enkelt	2
Snabbare	1
Bekvämare	1

### **Skolbuss**

Smidigare för föräldrar	6
Bor långt bort	5
Enkelt	4
Bor nära	2
Snabbare	1
Bekvämare	1

### **Kollektivt**

Har tillgång till stadsbuss	2
-----------------------------	---

### **Cykel**

Smidigare för föräldrar	3
Snabbare	2
Får vara ute	2
Gillar färdmedlet	2
Har ingen bil	1
Sällskap	1
Bra för miljön	1
Enkelt	1

### **Gå**

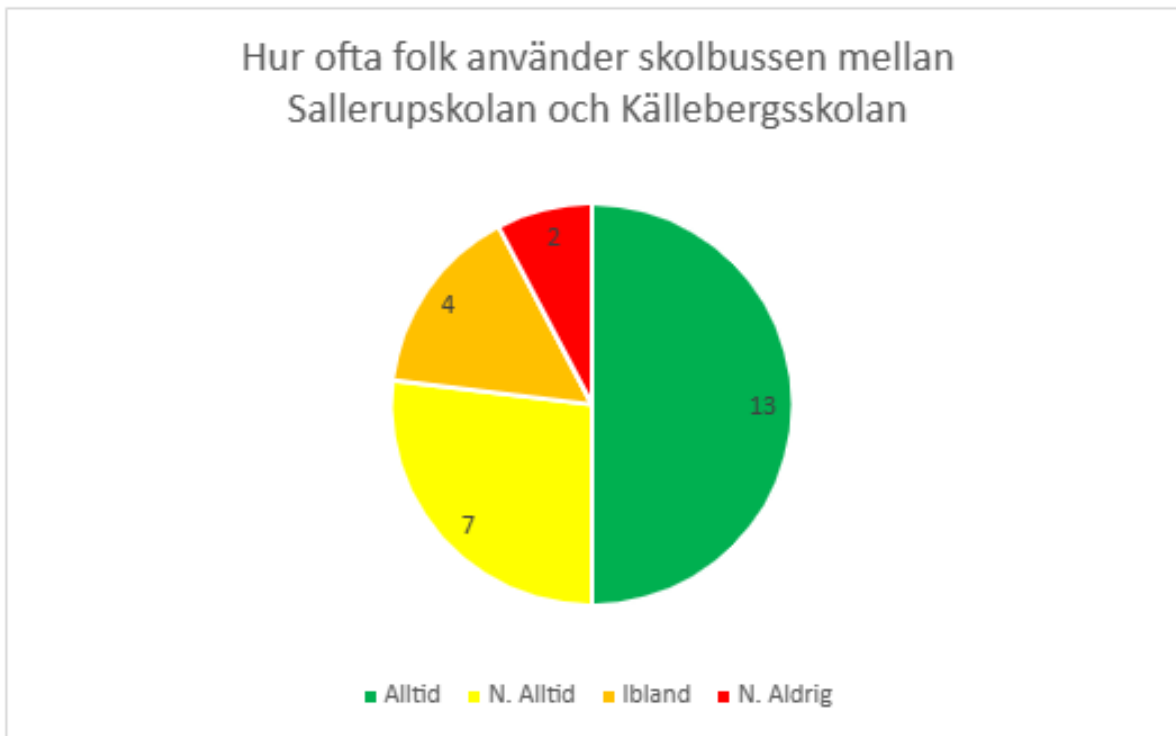
Smidigare för föräldrar	3
Enkelt	2
Gillar färdmedlet	1
Bor nära	1
Får vara ute	1
Bra för miljön	1
Hälsosamt	1

## **Totalt**

Smidigare för föräldrar	14
Enkelt	9
Bor långt bort	5
Snabbare	4
Gillar färdmedlet	3
Bor nära	3
Får vara ute	3
Bor i staden	2
Bra för miljön	2
Bekvämare	2
Ingen motivering	2
Hälsosamt	1
Har ingen bil	1
Sällskap	1



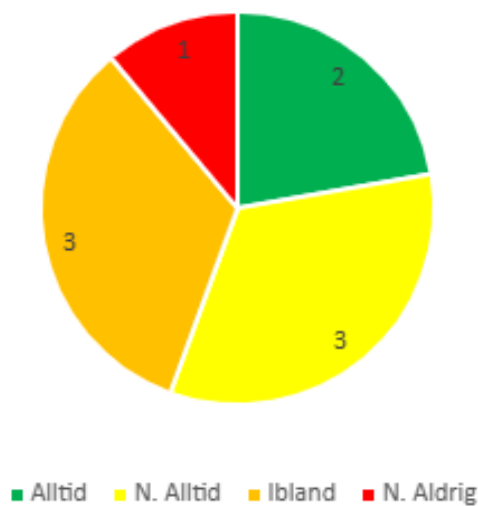
## Hur ofta barn använder skolbussen mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan



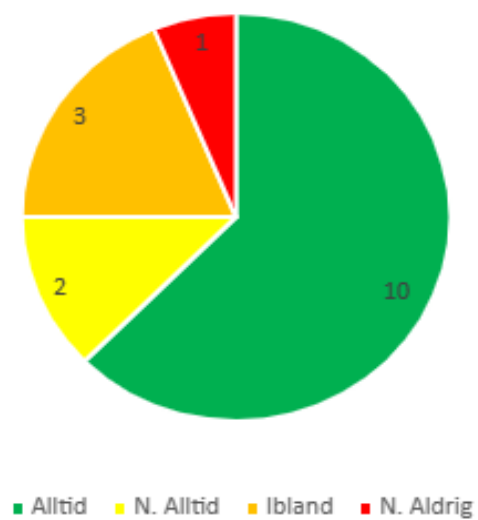
Hur ofta de som deltog i workshoparna använde skolbussen mellan Sallerup och Källeberg är angivet ovan. Det var ingen som markerade att de aldrig använde skolbussen mellan Sallerup och Källeberg.

Det var ingen påtaglig skillnad baserat på ålder, men där var en betydande skillnad baserat på angivna färdmedel. Hur ofta barnen angav att de använde skolbussen uppdelat per färdmedel kan ses i figurerna nedan.

Hur ofta de som åker bil använder skolbussen mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan



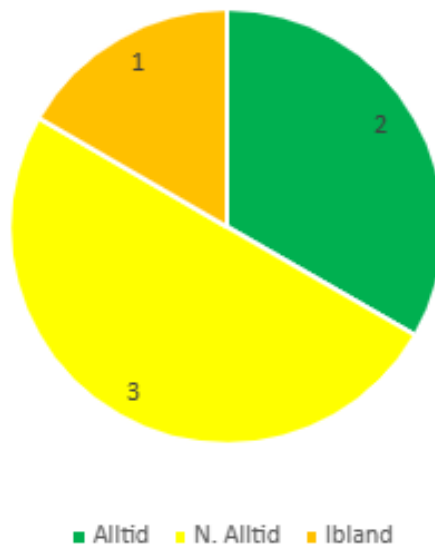
Hur ofta de som åker skolbuss använder skolbussen mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan



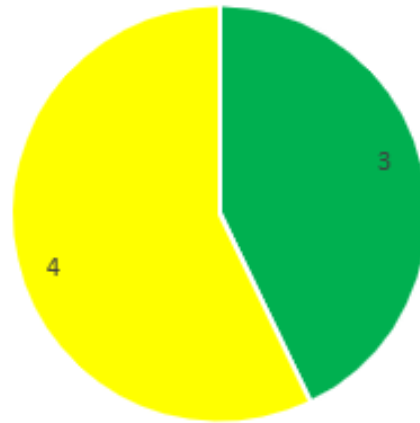
Hur ofta de som åker kollektivt använder skolbussen mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan



Hur ofta de som cyklar använder skolbussen mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan



Hur ofta de som går använder skolbussen mellan Sallerupskolan och Källebergsskolan



■ Alltid ■ N. Alltid

# Workshop kartor

## Positiva platser



1. Området jag bor i är trevligt
2. Roligt. Glas gå sönder = läskigt
3. Trevlig mysig rolig; Mysig; Rolig; rolig
4. Många människor för att det är mycket människor; För att jag gillar stan
5. Roligt för att det känns som att jag är halvvägs
6. barndom
7. Går fort med många gupp; nedförsbacke är rolig att springa nedför
8. Jag gillar stället
9. Lätt att köra fort [menar att cykla fort]
10. [sport]tränare
11. Mysig Natur
12. Min gamla förskola och dagis

## Negativa platser



1. Man kör för SNABBT; inga människor typ
2. Läskig Tråkig
3. Dålig väg, stort gupp, dålig sikt; mycket trafik över vägen
4. Svårt att bli sedd och uppmärksammas över vägen
5. I stan finns mycket kriminalitet
6. Tåg
7. Läskigt mellan husen och trångt
8. Obehagliga människor som betar sig konstigt; obehagliga människor för det är ett vårdhus
9. Folk kör som galningar
10. Obehagliga människor mot kvällen; Läskigt på natten. Folk där är läskiga
11. Ser ut som en läskig område och för att många bilar som kommer därifrån
12. Nästan ingen stannar vid övergångsstället; För att bilar kör väldigt fort för att de är sena till jobb och stannar inte
13. Nästan ingen blinkar inte
14. Konstigt obehagligt konstiga människor; Läskigt och dystert

## Workshop bilder



Grupp 1: Skolan saknas [Riven], Farligt för små barnen [Byggarbetsplatsen], Måste alltid hoppa på guppet vid väggkanten [Lek], Ser tråkigt ut, Lätt att krocka med någon på grund av liten yta

Grupp 2: Rörligt, Halt med alla stenar {pil som pekar på stigen in till skolan}, cykel, cykla över, högljutt, högt ljud, framme till skolan, mycket byggande

Grupp 3: Idrott, Idrott, Idrottshall, Innebandyhall, nära skolan, nära skolan, saknar gamla skolan, nyfiken hur skolan ska se ut, Ville att pappas företag skulle bygga, det byggs mycket och mycket ljud!, läskigt och mycket ljud

Grupp 4: Sallerupskolan idrottshallen, idrottshall, jag har klättrat i det trädet [till vänster på bilden], jag går alltid förbi där efter idrotten, det är jättemycket stenar och asfalten är i sönder, grävmaskiner

Grupp 5: Tråkigt, otrevligt, barndom, barndom, fängelse [skolan]

Grupp 6: För mycket bygge, väldigt trång gång, för mycket bygge, bilar och traktorer överallt eller det är många, låter jättemycket nu när de river

Grupp 7: Lite otrygg, kul att leka där och skolgården är stor

Positiv omgivning:  
Neutrala omgivning: 9  
Negativ omgivning: 12  
Trygg/Säker:  
Otrygg/Osäker/Skrämmande: 5  
Positiv trafik:  
Negativ trafik: 1  
Rolig/Lekfull: 3  
Tråkig/Otrevligt: 1  
Minne eller annan association: 7  
Övrigt: 4

Sammanställd kommentar: Mycket kommentarer om oljud från byggarbetsplatsen, byggarbetsplatsen verkar upplevas som otrygg, många kommentarer om skolan och idrottshallen.





Grupp 1: Najs bil, \*Persons\* bil, Skolans slut, Många människor [på trottoaren], Tempo [livsmedelsaffären]

Grupp 2: Tempo, Tempo, Tempo, Pengar [spendera på Tempo], godis [från Tempo], ångest, dyster, läskig parkering, läskig, idrott, idrott, bilar, trafik, buss, vänta på buss, buss stop, dagis [förskolan], kallt

Grupp 3: Mitt gamla dagis [förskolan], Mina bröder, På väg till/från skola, Buss, parkering Tempo, parkeringen är farlig att springa nära, läskigt att gå över till Tempo

Grupp 4: Idrottshallen, Idrottshallen, på norra sidan av skolan, där vi väntar på bussen, parkeringen, Tempo, Solpanel [på Tempo], jag köper där dyrt [Tempo]

Grupp 5: resa, barndom, barndom, godis [Tempo], godis [Tempo]

Grupp 6: bilar blinkar inte [signalerar inte], det är många som gör ljud på morgonen, väldigt mycket bilar och mycket folk på liten yta, bilar kör väldigt fort, väldigt trångt mellan staketet till bussen och det andra, mycket spring och skrik på morgonen [vid väntplatsen]

Grupp 7: Säker, lite farlig för att on nåt barn springer förbi vägen och inte ser att en bil kommer

Positiv omgivning: 1

Neutrala omgivning: 14

Negativ omgivning: 5

Trygg/Säker: 1

Otrygg/Osäker/Skrämmande: 5

Positiv trafik:

Negativ trafik: 6

Rolig/Lekfull:

Tråkig/Otrevligt:

Minne eller annan association: 18

Övrigt: 2

Sammanställd kommentar: Många kommentarer och associationer med Tempo (livsmedelsaffären) och förskolan, mycket kommentarer om trängsel och stök på morgonen, en hel del negativa kommentarer om trafiksituationen och säkerheten.



- Grupp 1: Fan nu börjar skolan, Fan guppen, Farliga övergångsställen, INTE! Övergång, Behövs markeras som ett övergångsställe, [Kommentar om dålig sikt]
- Grupp 2: Läskigt, Läskigt, Läskigt att åka med buss, ej säkert att gå över vägen, trafikolycka, mycket trafik, snabba bilar, konstig trottoar, busshållplats
- Grupp 3: Farthinder och läskigt, Läskigt att gå över vägen, En busshållplats, Hällan [närliggande bostadsområde], VÄLDIGT TRÖTT
- Grupp 4: dagis [förskolan], gamla dagis [förskolan], jag går här till skolan, vägen jag alltid kör förbi när jag ska till badet, ganska tråkigt eftersom att det är många träd
- Grupp 5: Fult, tomt, tomt, tomt & tråkigt, dagis [förskolan]
- Grupp 6: Bilar kör jättefort och bara kör tänker inte att det är övergångsställe, vid svängarna är det ganska liten plats att svänga på så det är lätt att trilla
- Grupp 7: Jag är aldrig där, Säker inget farlig och jag har aldrig varit där så jag tror att det är säkert

Positiv omgivning:

Neutrala omgivning: 4

Negativ omgivning: 7

Trygg/Säker: 1

Otrygg/Osäker/Skrämmande: 5

Positiv trafik:

Negativ trafik: 2

Rolig/Lekfull:

Tråkig/Otrevligt: 2

Minne eller annan association: 8

Övrigt:

Sammanställd kommentar: Utformningen av platsen och trafiken verkar i allmänhet upplevas som obehagligt och farligt, många som nämner den närliggande förskolan, i övrigt många kommentarer om att platsen tom, tråkig och ful.



Grupp 1: Mattanerna rökte [Personal stod och rökte på platsen], luktar bajs [soprummet]

Grupp 2: Skräp [soprummet], sophus, dålig målning, graffiti, dystert, mattant röker, gränsar till Salle

Grupp 3: Stränga tanter och gubbar, Modulerna, Sprout från ett spel [konsten], läskigt att gå emellan soprummet och elrummet, i förskoleklassen, mina kompisar i klassen alla bor typ där

Grupp 4: Gamla mattanerna röka, obehagligt mattant röka cig, mattanter rökar, mattanerna röker cig, luktar äckligt vid soprummet

Grupp 5: Skit [soprummet], fint, fin bild, klotter, trädgård [till höger], containers [på byggarbetsplatsen]

Grupp 6: rolig lekplats "bakom" bilden, det är mycket ljud och det ljudet är det som byggs, trångt mellan byggnaderna [soprummet och elskåpet]

Grupp 7: Jag tycker att det är säkert men jag vet inte varför den runda [pollaren] är där, säker för det kör inga bilar där

Positiv omgivning: 3  
Neutrala omgivning: 7  
Negativ omgivning: 8  
Trygg/Säker: 2  
Otrygg/Osäker/Skrämmande: 1  
Positiv trafik:  
Negativ trafik:  
Rolig/Lekfull: 1  
Tråkig/Otrevligt:  
Minne eller annan association: 10  
Övrigt:

Sammanställd kommentar: Många kommentarer om "mattanter" som röker på platsen, konsten verkar i allmänhet bidra till ett positivt intryck av platsen, soprummet upplevs som otrevligt och utrymmet mellan soprummet och elskåpet verkar obehagligt enligt några.



Grupp 1: Någons pappa kör som fan med bilen [Snabbt på vägen], Posten – brev [byggnaden], Nära klubblokalen! Lite lugnare än inte lugnt [Eslövs Schackklubbs lokal]  
Grupp 2: PANIK, stress, bilar kör snabbt, bilar kör snabbt, snabba bilar, ser inte bilarna när man går över vägen, farlig, bestämma sig vilken väg, bank [byggnaden], garage  
Grupp 3: Bilar kör snabbt, läskigt att bilarna kör snabbt, inga människor, Garage, Post”sak” [byggnaden]  
Grupp 4: Tempo, cykla varje dag i 5 [5:e klass], roligt och tryggt  
Grupp 5: Träd, träd, cykla, promenad  
Grupp 6: Det är en väldigt liten trottoar, folk kör i typ 50 km/h, många bilar som ibland stoppar men inte alltid  
Grupp 7: Det är okej (säker), trygg för jag är där varje dag jag ska till skolan

Positiv omgivning:  
Neutrala omgivning: 10  
Negativ omgivning: 1  
Trygg/Säker: 3  
Otrygg/Osäker/Skrämmande: 2  
Positiv trafik:  
Negativ trafik: 10  
Rolig/Lekfull: 1  
Tråkig/Otrevligt:  
Minne eller annan association: 6  
Övrigt:

Sammanställd kommentar: Många kommentarer om snabba bilar.



Grupp 1: Dåliga övergångsställen, \*Väns\* hus, Nära klubblokalen gräsbacken och \*vän\* [Eslövs schackklubbs lokal, gräsbacken bakom]

Grupp 2: Busshållplats, \*person\* står där buss [väntar på bussen], fartmätare, dålig väg, snabba bilar

Grupp 3: Det är fult, en bit av min skolväg, min skolväg på sommarn, har inte gått så mycket till mitt hus, dåligt övergångsställe, på väg till Ekenäs [närliggande skola]

Grupp 4: Bilväg, jag åker förbi denne vägen, går hem där varje dag, övergångsstället nästan vid pingstkyrkan [närliggande kyrka]

Grupp 5: Hus, otrevligt, löv, ful buss, tomt, pensionär [ofta pensionärer här]

Grupp 6: "Farligt" att gå över + tråkigt, bilarna kör galna och bilarna kör och stannar inte, bilarna kör väldigt fort, det ser väldigt dystert ut, marken är för grusig och den är sönder

Grupp 7: okej men det måste målas om övergångsställe, lite otrygg för det kommer bilar med hög fart ibland

Positiv omgivning:

Neutrala omgivning: 7

Negativ omgivning: 9

Trygg/Säker:

Otrygg/Osäker/Skrämmande: 1

Positiv trafik:

Negativ trafik: 5

Rolig/Lekfull:

Tråkig/Otrevlig: 2

Minne eller annan association: 12

Övrigt:

Sammanställd kommentar: En del negativa kommentarer om biltrafiken framförallt om fortkörning och företräde, många kommentarer om bristande underhåll på platsen.



Grupp 1: Wohoo!! Lätt att cykla fort!, \*Väns\* väg, Hällan [bostadsområdet till vänster]

Grupp 2: långtråkig, tråkig väg, tar aldrig slut, säga hejdå till kompisar, godis [Tempo], dryck [Tempo], äter [Tempo]

Grupp 4: gick 1 km med skolan i 5an, gick en kilometer med skolan, cykla här 5 gånger, otryggt när det är jättemörkt folk kidnappar nästan mig

Grupp 5: ont [i fötterna], jobbig, lååång, tråkig väg, fint, för mycket löv, baksidan Tempo [till höger]

Grupp 6: Tråkigt, många människor som går och det är lite trångt, backen är farlig om man cyklar ner för det kan komma nån och då hinner man inte bromsa, ser väldigt tråkigt ut, folk som går med hundar håller inte koll så de hoppar på en

Grupp 7: Jag är inte där så ofta, (vet inte om jag varit där) men det är säkert

Positiv omgivning: 1

Neutrala omgivning: 3

Negativ omgivning:

Trygg/Säker: 1

Otrygg/Osäker/Skrämmande: 1

Positiv trafik:

Negativ trafik: 1

Rolig/Lekfull: 1

Tråkig/Otrevligt: 5

Minne eller annan association: 12

Övrigt:

Sammanställd kommentar: Varierade kommentarer många nämner Tempo, många verkar uppleva sträckan som lång och tråkig.



Grupp 1: Fart mätare, Wohoo!! Också lätt att cykla fort, dum fartmätare [den visar fel], Svårt att se när bil med korsning mellan HundramannaV och NämndemansV

Grupp 2: läskig, läskig skog, Hundramannaskogen, luktar konstigt, Skoljoggen, Regn på skoljoggen, hål i vägen, dålig väg, \*persons\* gamla hus

Grupp 4: Gubbe bor här, stora träden, stor skog, 100 mana sten nån stans, hundramannavägen mörkt och jag är rädd att någon drar in mig i skogen

Grupp 5: hatar, sämst, tyst, träd, trädgård [till vänster]

Grupp 6: Lite läskigt och jätte lite trångt tycker jag! [vid skogskanten], folk kör jätte snabbt här + farligt

Grupp 7: Jag har aldrig varit där (säker), trygg för jag cyklar där varje måndag för då är det scouter



Positiv omgivning:  
Neutrala omgivning: 8  
Negativ omgivning: 4  
Trygg/Säker: 2  
Otrygg/Osäker/Skrämmande: 5  
Positiv trafik:  
Negativ trafik: 2  
Rolig/Lekfull: 1  
Tråkig/Otrevligt:  
Minne eller annan association: 6  
Övrigt: 2

Sammanställd kommentar: Många kommentarer rörande naturreservatet, en del verkar uppleva platsen som otrygg och farlig på grund av skogen och trafiken.



Grupp 1: Roligt att cykla [Det är förbjudet att cykla här], The floor is lava [kul att leka på stenarna], Kiropraktorn [namn på trädet], Mycket stenar

Grupp 2: dyster med 0 personer i skogen, läskig och trasig, läskigt, farfarsbacke pulka [pulkabacken], Montessori [skolan], vårdcentralen, skoljoggen

Grupp 4: en skog, 3 stora träd, slender man [karaktär från skräckspel] bor där, vågar inte ens att gå in i skogen är rädd att någon slår ner mig och begraver mig

Grupp 5: kul, kul, kul, skog, cykla, älskar

Grupp 6: Det är trångt och många stenar men et bra ställe för att köra lek, 15/kurragömma-  
lek, Jag tycker det är jätteroligt men på kvällen är det läskigt, man snubblar över stenarna  
vilket kan vara farligt, det är väldigt mysigt

Grupp 7: Vara försiktig när man springer, trygg för när jag gick på dagis var vi alltid i den skogen

Positiv omgivning: 2

Neutrala omgivning: 5

Negativ omgivning: 3

Trygg/Säker: 1

Otrygg/Osäker/Skrämmande: 6

Positiv trafik:

Negativ trafik:

Rolig/Lekfull: 8

Tråkig/Otrevligt:

Minne eller annan association: 5

Övrigt: 2

Sammanställd kommentar: Området verkar associeras med mycket lek, skogen upplevs också som tom och otrygg framförallt när det är mörkt.



Grupp 1: ? Aldrig varit här, Fönsterna krasch [hade en gång sönder ett fönster här]

Grupp 2: \*person\* som flytta, min kusins hus, \*person\* och \*dennes\* syskon på lekplatsen, tryggt, tryggt, roligt, färgglatt, gungor, cyklar

Grupp 4: Flera radhus, jag har busknackat här, min systers vän bor här, den lilla lekplatsen i brinken [detta område] där all brottslingar finns

Grupp 5: hus, lekplats, grus, sten, brun, roligt

Grupp 6: Orientering tappar alltid bort sig, det är en tråkig plats, det är trevligt för vi har orientering här, vi brukar ha orientering men jag tycker det är bra för det

Grupp 7: Jag tycker att det är säkert, Jag är nästan aldrig där

Positiv omgivning: 1

Neutrala omgivning: 8

Negativ omgivning:

Trygg/Säker: 3

Otrygg/Osäker/Skrämmande: 1

Positiv trafik:

Negativ trafik:

Rolig/Lekfull: 3

Tråkig/Otrevligt: 1

Minne eller annan association: 10

Övrigt:

Sammanställd kommentar: Flera kommentarer rörande orienteringen och många neutrala kommentarer, lekplatsen verkar associeras med lek.



Grupp 1: \*Väns\* hus, \*Väns\* trottoaren, \*Vän\*! Dåligt att åka skateboard

Grupp 2: Dyster, läskig, riktigt läskig

Grupp 3: Pokemon från \*vän\*, nära \*vän\*, \*vän\* \*väns\* kompis, ALDRIG DÄR!!!

Grupp 4: \*person\* bor {pil höger}, jag går där ibland när jag ska till min kompis, ligger nära hällan och sprang förbi där när jag vann skoljoggen [bostadsområde]

Grupp 5: Grått, tyst, hus, grus, tortyr

Grupp 6: Cykel [köpte cykel i området], aldrig varit här, många vägar att hålla koll på, det är trångt övergångsställe [menar trottoar] så om man cyklar och vinglar till kanske man åker ut på vägen

Positiv omgivning:

Neutrala omgivning: 3

Negativ omgivning: 3

Trygg/Säker:

Otrygg/Osäker/Skrämmande: 3

Positiv trafik:

Negativ trafik: 1

Rolig/Lekfull:

Tråkig/Otrevligt:

Minne eller annan association: 12

Övrigt: 1

Sammanställd kommentar: Många som tänker på bekanta som bor i området, vägutformningen med smal trottoar och många gator verkar upplevas som otrygg.



Grupp 1: Kyrkan jag och \*vän\* kastade läsk i busken, Tomteloppet [Löptävling på julen som går här], Andra sidan gatan är där jag cyklar

Grupp 4: Pingstkyrkan gick här varje dag, Pingstkyrkan där jag brukar fånga pokemon på en raid [spel], pingstkyrkan jag har spelat pokemon go där [spel], cyklar till skolan

Grupp 5: Kristen, pingstkyrkan, buske, buskar, grönt, lång, buss

Grupp 6: mysigt med en liten kyrka, kyrkan ser trevlig ut, min kompis bor i närheten, många människor som går och när min mamma ringer så lyssnar de inte [ringklocka]

Positiv omgivning: 2

Neutrala omgivning: 6

Negativ omgivning:

Trygg/Säker:

Otrygg/Osäker/Skrämmande:

Positiv trafik:

Negativ trafik: 1

Rolig/Lekfull:

Tråkig/Otrevligt:

Minne eller annan association: 8

Övrigt: 1

Sammanställd kommentar: Flera minnen i området, kyrkan verka i nån mån vara et landmärke.



Grupp 1: Vårdcentralen {pil vänster}, Vårdcentralen, Rullande läsk [händelse med vänner], Rolig backe och snabba bilar

Grupp 4: springa här varje år, springer här varje år, övergångsstället vid Trollsjön i Östersjön [platser i Eslöv], jag bor {pil höger}, går här när jag ska till Ekenäs [annan skola]

Grupp 6: Mysigt! Men bilar kör lite vilt, tråkigt, bilarna kör för fort, varit här många gånger för att komma till vårdcentralen och tråkigt

Positiv omgivning: 1

Neutrala omgivning: 3

Negativ omgivning:

Trygg/Säker:

Otrygg/Osäker/Skrämmande:

Positiv trafik:

Negativ trafik: 3

Rolig/Lekfull: 1

Tråkig/Otrevligt: 2

Minne eller annan association: 6

Övrigt:

Sammanställd kommentar: Biltrafik verkar upplevas som problematisk, vårdcentral verkar i någon utsträckning vara ett landmärke.



Grupp 1: Orientering när man går [haft orientering med skolan här], orientering, munkebo [Förskola fram till vänster]

Grupp 4: orientering, orientering, dagis som jag inte gick på innan jag började skolan [förskolan], ute bland ingenstans ute på fältet vid doktorströmsväg

Grupp 6: väldigt lång och dryg väg när vi har orientering, orientering vägen fortsätter i all evighet, har orientering här tråkigt och grått

Positiv omgivning:

Neutrala omgivning: 3

Negativ omgivning: 3

Trygg/Säker:

Otrygg/Osäker/Skrämmande:

Positiv trafik:

Negativ trafik:

Rolig/Lekfull:

Tråkig/Otrevligt: 1

Minne eller annan association: 9

Övrigt:

Sammanställd kommentar: Många nämner orientering, platsen verkar upplevas negativt som långtråkig, isolerad och grå.