

Ett forskningsprojekt finansierat av Länsförsäkringars Forskningsfond

Sammanfattning: Aktivt resande – säkert!

Att resa hållbart och aktivt är fördelaktigt av flera skäl – det främjar hälsan och social integration, men är även en viktig byggsten i att möta den rådande klimatkrisen.

Redan i tidig ålder formas våra transportvanor, vilket innebär att barns sätt att röra sig inte bara har effekter idag utan ligger även till grund för deras framtida val av transportsätt. Trots detta begränsas möjligheten för barn att ta sig fram på egen hand i trafiken idag. En utbredd uppfattning om att barn inte är mogna att röra sig i trafiken förrän i 12-årsåldern har varit en bidragande faktor. Denna tes är begrundad i forskning från 60-talet där utgångspunkten var att den kognitiva utvecklingen hos människan är den begränsande faktorn. Även om det numera är känt att det snarare är utformningen av miljön som styr lämpligheten att vistas på olika platser, lever den äldre uppfattningen kvar och gör att barnens rörelsefrihet och tillgång till det offentliga rummet begränsas, till förmån för den motoriserade trafiken.

Projektet tog som utgångspunkt att undersöka de uppmärksamhetskrav som ställs på barn i transportsystemet, där de vanligtvis rör sig som aktiva resenärer och där de själva bestämmer över sin framfärd. Uppmärksamhetskrav refererar till de situationer där en trafikant behöver vara extra uppmärksam på omgivande trafik och andra faktorer för att säkerställa en säker passage, exempelvis innan hen korsar en väg eller närmar sig ett övergångsställe. Studien syftade till att utforska om barn i olika åldrar har varierande förmågor att hantera trafiksituationer och vilka fak-

torer som är särskilt krävande för dem, med hänsyn till deras ålder. Vidare undersöktes om den erhållna kunskapen skulle kunna användas för att anpassa trafikmiljön utifrån barnens förmågor. För att avgränsa frågeställningarna valdes skolvägar som miljö att studera, eftersom det är en välbekant omgivning för barnen.

Metod

Frågeställningarna undersöktes med hjälp av tre olika datainsamlingar. Den första var en enkätstudie riktad till alla elever i Linköping med omnejd för att få en uppfattning av skolvägarna för olika åldersgrupper. Den följdes upp av en studie där vi i detalj undersökte vilka krav som ställdes på elevernas uppmärksamhet när de gick eller cyklade till skolan. I studien bar eleverna specialglasögon (så kallade eye-tracking-glasögon), som registrerade elevernas visuella fokus under deras färd till skolan. På så vis kunde vi observera och analysera vilka trafiksituationer som var lätta eller utmanande att hantera för barnen. Till sist kompletterade vi dessa data med en observationsstudie där vi satte de observerades visuella beteende i relation till om de rörde sig i en grupp eller själva. I denna studie observerades elever, utan deras vetskap, i korsningar i närheten av olika grund- och gymnasieskolor.

Det som utmärkte våra studier från de flesta andra var att eleverna rörde sig i sina invanda



Även unga barn är duktiga på att hålla koll på sin omgivning i en familjär miljö.

omgivningar. De gick eller cyklade en sträcka som de kände till i en konstellation som de var vana vid. De som, i studien med specialglasögon, brukade ha sällskap av vänner eller föräldrar hade det också i studien och de som var ensamma i vanliga fall var också själva i studien. Eleverna som deltog i studien spände över olika årskurser, från förskolan till gymnasiet. Likaså var åldersvariationen stor i observationsstudien. Sammanlagt samlade vi in 432 enkätsvar, skolvägar av 42 cyklade och 20 gående elever, samt observationsdata från 277 cyklade och 609 gående personer.

Resultat

Ett något oväntat resultat var avsaknaden av ålders-effekter på elevernas uppmärksamhet. De yngre barnen var lika duktiga på att uppfylla kraven på uppmärksamhet som de äldre barnen. Detta motsvarar inte helt den existerande forskningen, men kan möjligen förklaras med att eleverna i våra studier befann sig i en för dem familjär miljö. Utöver det kan en förklaring vara att kraven som ställs på olika åldersgrupper skiljer sig åt något, eftersom yngre elever brukar ha kortare skolvägar som ofta är förlagda till lugnare områden.

Vidare kunde vi konstatera att eleverna hade svårare att övervaka sin omgivning i alla riktningar ju fler krav som ställdes samtidigt. Detta samband gällde oavsett ålder. Hur många krav som ställs samtidigt hänger ihop med flera faktorer. En är infrastrukturens utformning. Om trafik kan förekomma från fler håll i en situation tenderar även antalet krav att öka. Jämför man exempelvis antalet krav vid en vänstersväg jämfört med högersväg eller att fortsätta rakt fram, kräver vänstersvägen mer uppmärksamhet eftersom det innebär att fler medtrafikanters vägbanor ska korsas. Även trafikregler, såsom väjningsplikt sätter extra krav på trafikanten att vara uppmärksam på omgivande trafik som ska passera. Kravantalet kan alltså påverkas genom utformningen av infrastrukturen och reglerna.

Gruppdynamik

Eftersom vissa av eleverna hade sällskap på väg till skolan medan andra tog sig dit ensamma undersökte vi även gruppen som en faktor i relation till uppmärksamhet. Det visade sig att sällskap påverkar uppmärksamheten såtillvida att individerna i gruppen samarbetade på ett sätt som gynnade hela gruppen. Även om inte alla individer i gruppen var lika uppmärksamma som de som rörde sig

ensamma, var grupperna som helhet minst lika uppmärksamma. Om barn har sällskap av föräldrarna, är det föräldern som tar ansvar för uppmärksamheten, medan grupper av jämgamla kan fördela ansvaret utefter den fysiska positionen i gruppen – till exempel att den som går först tittar sig omkring mer än den som följer efter.

Olika trafikslag

I ett sista steg undersökte vi hur antalet krav som ställs på uppmärksamheten är fördelat mellan trafikslagen gång, cykel och motorfordon. Undersökningen genomfördes i centrala Linköping, längs en rutt, och noterade hur många krav som ställs på dessa tre olika trafikslag. En av slutsatserna var att fotgängare och cyklister oftare behöver titta sig över axlarna än motorfordonsförare för att uppfylla uppmärksamhetskraven. Samtidigt är det just när motorfordonsförare behöver titta efter aktiva resenärer som axelblickar är aktuella för dem. I situationer där det finns separata cykelbanor är antalet uppmärksamhetskrav generellt högre.

Slutsats

För att skapa en hållbar och rättvis miljö är det viktigt att säkerställa att ingen grupp utsätts för systematiska risker och att vi uppmuntrar aktivt resande redan från tidig ålder. Detta uppnås bäst genom att skapa en inbjudande och lättförståelig miljö. Här kan en analys av uppmärksamhetskraven bidra, även om det självklart inte är den enda faktorn som avgör hur miljön upplevs. Även yngre barn har förmågan att hantera trafikmiljön åtminstone i familjära omgivningar, och genom att minimera antalet uppmärksamhetskrav underlättar man för trafikanter i samtliga åldrar. Att färdas i grupp innebär att man hjälps åt, men det kan också innebära att föräldrar underskattar sina barns förmågor, eftersom barnen, av naturliga skäl, tenderar att luta sig på föräldrarnas ansvar när de reser tillsammans.

En generell översyn av uppmärksamhetskraven på en större skala kan ge en fingervisning om möjliga systematiska orättvisor i transportmiljön. Det är inte ovanligt att människor inte vågar cykla på grund av rädslan att inte uppmärksammas. Här kan en anpassning av uppmärksamhetskraven, möjligen med hjälp av regeländringar och infrastrukturåtgärder, leda till att underlätta för aktiva resenärer och främja trygghet.



DELTAGARE I PROJEKTET

Vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI):

Katja Kircher

Forskningsledare (trafikanters uppmärksamhet)

Christer Ahlström

Senior forskare

Zahra Hamid

Forskningsingenjör

Lina Nordin

Forskningschef och senior forskare

ANSVARIG FORSKARE

Katja Kircher

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

katja.kircher@vti.se