



Utvärdering av 30-regel i Örnsköldsvik

- Sammanställningar av utvärderingar till rapport
Vägverket 2008:117

Förord

Denna publikation är en sammanställning av de PM:n som ligger till för grund utvärderingen av 30- regeln i Örnsköldsvik (Vägverkets 2008:117)

Lars Lindqvist och Ellen Källberg
Enkät till medtrafikanter
Enkät till barnen
NU-gruppen

Anna Anund, Gunilla Sörensen
och Linda Renner
Sammanställningar av hastighetsmätningar
Enkät till bussförare
VTI

Thomas Larsson
Barnkonsekvensanalys
Vägverket

Lotta Trosel
Djupinterjuver med barn
Acumenta

Ett flertal författare har bidragit till denna utvärdering och ett stort tack riktas till alla. Utan er samverkan hade denna utvärdering inte publicerats.

**Utvärdering av försöket med 30 km/tim vid
passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik**

- Enkät till medtrafikanter 2007

Sammanfattning

Syfte, metod och svarsfrekvens

Syftet med denna mätning har varit att utvärdera hur informationen kring och erfarenheter av försöket med lagstadgade 30 km/h när man passerar en skolskjuts har upplevts av invånarna i Örnsköldsvik. Undersökningen har genomförts som en telefonundersökning från NUgruppens telefoncentral i Jönköping under oktober och november månad 2007. Målet har varit att genomföra 300 intervjuer med som är över 18 år. Totalt gjordes 327 intervjuer på ett urval av 450 st vilket innebär en svarsfrekvens på 73%.

Har man uppmärksammat informationen?

Spontant uppger 90% att de känner igen den här informationen vilket är ett mycket bra resultat. Som vi ser nedan kommer ytterligare 6%-enheter ihåg informationen efter att en viss beskrivning gjorts. Resultatet visar på en mycket hög uppmärksamhet för informationen. Det som främst fastnat hos allmänheten är budskapet att man högst ska hålla 30 km/h. Även den blinkande 30-skylden, att köra om en buss och att passera buss och som stannat vid hållplats minns relativt många.

Erfarenheter och kunskaper om försöket

En klar majoritet, 81%, har erfarenhet av att ha mött en buss som stannat vid hållplats med elektronisk skylt som blinkar 30. Av dessa 81% har 75%-enheter sänkt hastigheten och 53%-enheter har sänkt den till 30 km/h. En majoritet, 59%, har erfarenhet av att ha kommit ikapp en buss som stannat vid hållplats med elektronisk skylt som blinkar 30. Av dessa 59% har 55%-enheter sänkt hastigheten och 38%-enheter har sänkt den till 30 km/h. Av de 327 som intervjuats rapporteras en incident/olycka där ett barn varit inblandat under september/ oktober i samband med bussåkande. Enligt den som angav detta berodde incidenten inte på 30-regeln utan det var en incident med ett barn som sprang ut framför bussen. Den hann dock stanna.

Var och när har man uppfattat att lagen gäller

Majoriteten, 58%, svarar att lagen gäller i hela kommunen. 22% svarar att den gäller i hela kommunen bortsett från E4:an. När gäller då lagen enligt de tillfrågade? Det flest angett är att den gäller både vid möte och när man kommer ikapp buss, att den gäller när skylten blinkar och när bussen står still (dock nästan lika många som svarar att den gäller +/-100 meter från hållplatsen). En klar majoritet svarar också att den gäller hela dygnet även om 17% endast tror att den gäller under skoltid.

Innehållsförteckning

KAP 1 SYFTE, METOD OCH UPPLÄGG	4
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE	4
1.2 METOD OCH UPPLÄGG	4
1.3 BORTFALLSANALYS	4
1.4 ATT LÄSA RAPPORTEN OCH RAPPORTENS UPPLÄGG	4
KAP 2 HAR MAN UPPMÄRKSAMMAT INFORMATIONEN?	5
2.1 SPONTAN ERINRAN AV TRAFIKSÄKERHETSINFORMATIONEN	5
2.2 HJÄLPT ERINRAN AV INFORMATIONEN	5
2.3 SPONTAN ERINRAN AV INNEHÅLLET I TRAFIKSÄKERHETSINFORMATIONEN	6
KAP 3 ERFARENHETER OCH KUNSKAPER OM FÖRSÖKET	7
3.1 HAR MAN MÖTT NÅGON BUSS SOM STANNAT VID HÅLLPLATS MED BLINKANDE SKYLTT?	7
3.2 HAR MAN KOMMIT IKAPP NÅGON BUSS SOM STANNAT VID HÅLLPLATS MED BLINKANDE SKYLTT?	8
3.3 VAR GÄLLER LAGEN?	9
3.4 NÄR GÄLLER LAGEN?	10
3.5 HAR MAN UNDER SEPTEMBER/OKTOBER 2007 VARIT MED OM NÅGON INCIDENT/OLYCKA DÄR RESANDE MED BUSS ELLER BUSS VARIT INBLANDADE?	11
KAP 4 BAKGRUNDSFRÅGOR	12

Kap 1 Syfte, metod och upplägg

1.1 Bakgrund och syfte

Tre dödsolyckor inträffade hösten 2004 under en kort tidsperiod i samband med skolskjutsning. Infrastrukturminister Ulrica Messing bjöd in olika aktörer till ett möte den 14 december samma år för att diskutera vad som kunde göras för att öka säkerheten för barn som åker skolskjuts. Vägverket fick i uppdrag att ta fram förslag för att öka säkerheten. Vägverket har föreslagit för regeringen sänkt hastighet till 30 km/m vid busshållplats i samband med av- och påstigning. Förslaget omfattar både särskild upphandlad skolskjuts och linjetrafik.

För att säkerställa att förslaget är juridiskt, ekonomiskt och praktiskt genomförbart kommer en försöksverksamhet att bedrivas i bland annat Örnköldsvik och Linköping. Försökskommunerna har valts ut tillsammans med Sveriges kommuner och Landsting. Teknik för markering av sänkt hastighet som kommer att testas är dels utmärkning av fordon, till exempel blinkande skylt bak och fram på bussen, och dels utmärkning av hållplats.

Syftet med denna mätning har varit att utvärdera hur informationen kring och erfarenheter av försöket med lagstadgade 30 km/h när man passerar en skolskjuts har upplevts av invånarna i Örnköldsvik.

1.2 Metod och upplägg

Undersökningen har genomförts som en telefonundersökning från NUgruppens telefoncentral i Jönköping under oktober och november månad 2007. Målet har varit att genomföra 300 intervjuer med som är över 18 år. Totalt var 14 intervjuare delaktiva i insamlingen. Urvalet gjordes ur Teleadress och kontakt togs med den som senast fyllde år i hushållet och som uppfyllde kriterierna på ålder.

1.3 Bortfallsanalys

Av de 450 st som valdes ut till urvalet blev svarsfrekvensen totalt:.

Svarsfrekvensen blev enligt nedan:

Urvalsstorlek	450 st
Antal svar	327 st
Svarsfrekvens	73%
Bortfall	123 st

Anledning till bortfall (27%)

-Ville ej vara med	69 st
-Ej nådd under insamlingsperioden	19 st
-Har ej tid	12 st
-Flyttat	10 st
-Felaktiga telefonnummer	7 st
-Sjuk/döv etc	5 st
-Språksvårigheter	1 st

1.4 Att läsa rapporten och rapportens upplägg

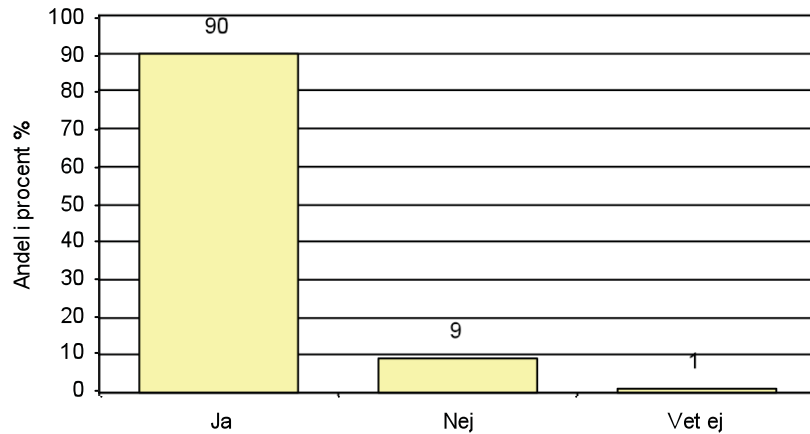
Felmarginalerna för gruppen ligger på följande nivå:

	Procenttalets storlek				
	10%	20%	30%	40%	50%
Felmarginal	3,6	4,9	5,6	6,0	6,1

Rapporten är för övrigt upplagd kapitelvis och varje fråga redovisas med ett diagram. Kommentarer redovisas i storleksordning. Antalet (xx st) som har sagt en viss kommentar redovisas i slutet av varje kommentar. Detta antal gäller tills ett nytt antal (xx st) redovisas.

Kap 2 Har man uppmärksammat informationen?

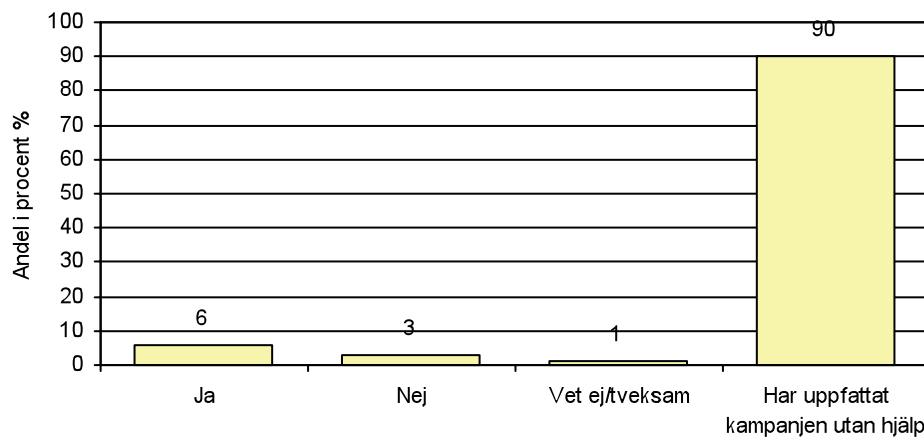
2.1 Spontan erinran av trafiksäkerhetsinformationen



”Har du under året uppfattat någon trafiksäkerhetsinformation som handlar om hastighetsbegränsningar kring bussar?” (Frg 1)

Spontant uppger 90% att de känner igen den här informationen vilket är ett mycket bra resultat. Som vi ser nedan kommer ytterligare 6%-enheter ihåg informationen efter att en viss beskrivning gjorts. Resultatet visar på en mycket hög uppmärksamhet för informationen.

2.2 Hjälp erinran av informationen

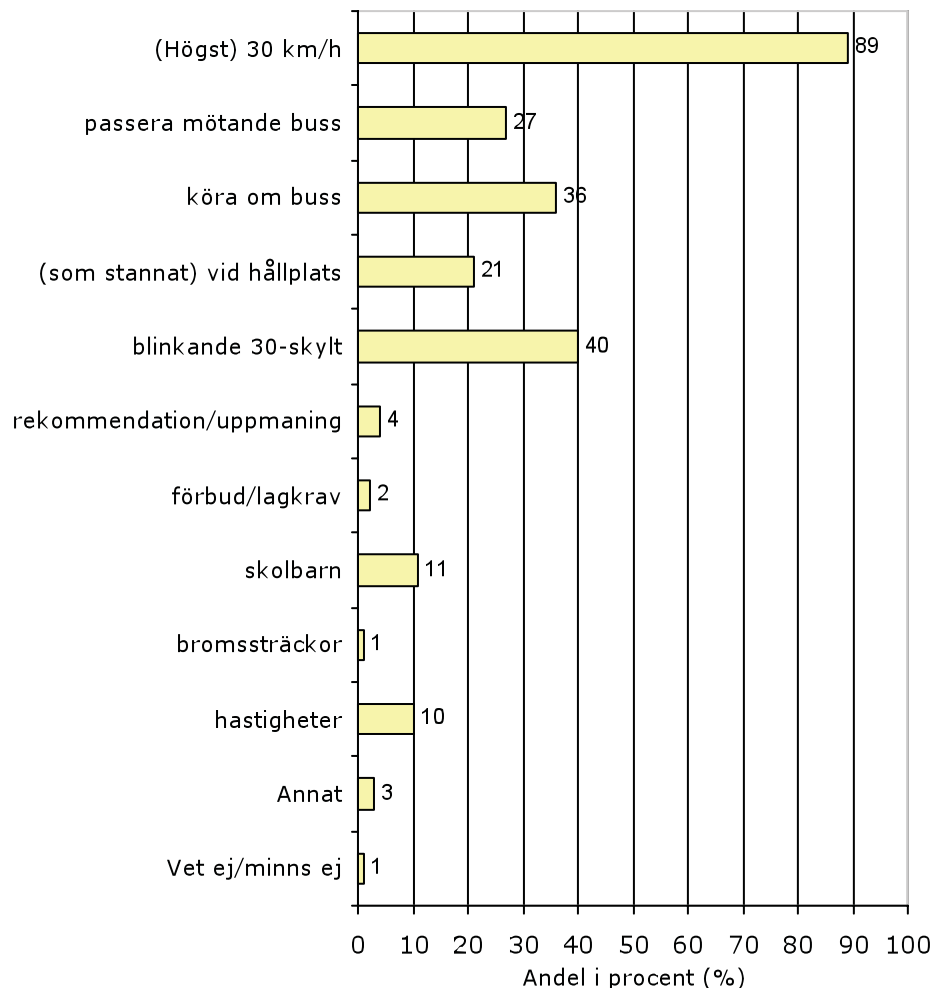


” Om Nej/vet ej/tveksam på fråga 1. Den information jag tänker på informerar om lagen med 30 km/tim som högsta tillåtna hastighet vid passering av buss som stannat vid hållplats.

Har du lagt märke till någon sådan information sedan första september 2007?” (Frg 3)

2.3 Spontan erinran av innehållet i trafiksäkerhetsinformationen

BAS: De som spontant uppmärksammat informationen



"Om ja på fråga 1, vad handlade informationen om?" (Frg 2)

Frågan har gått ut på att respondenten fått besvara frågan utan att höra de fasta svarsalternativen och sedan har intervjuaren fört in dessa öppna svar på tidigare fastlagda svarsalternativ.

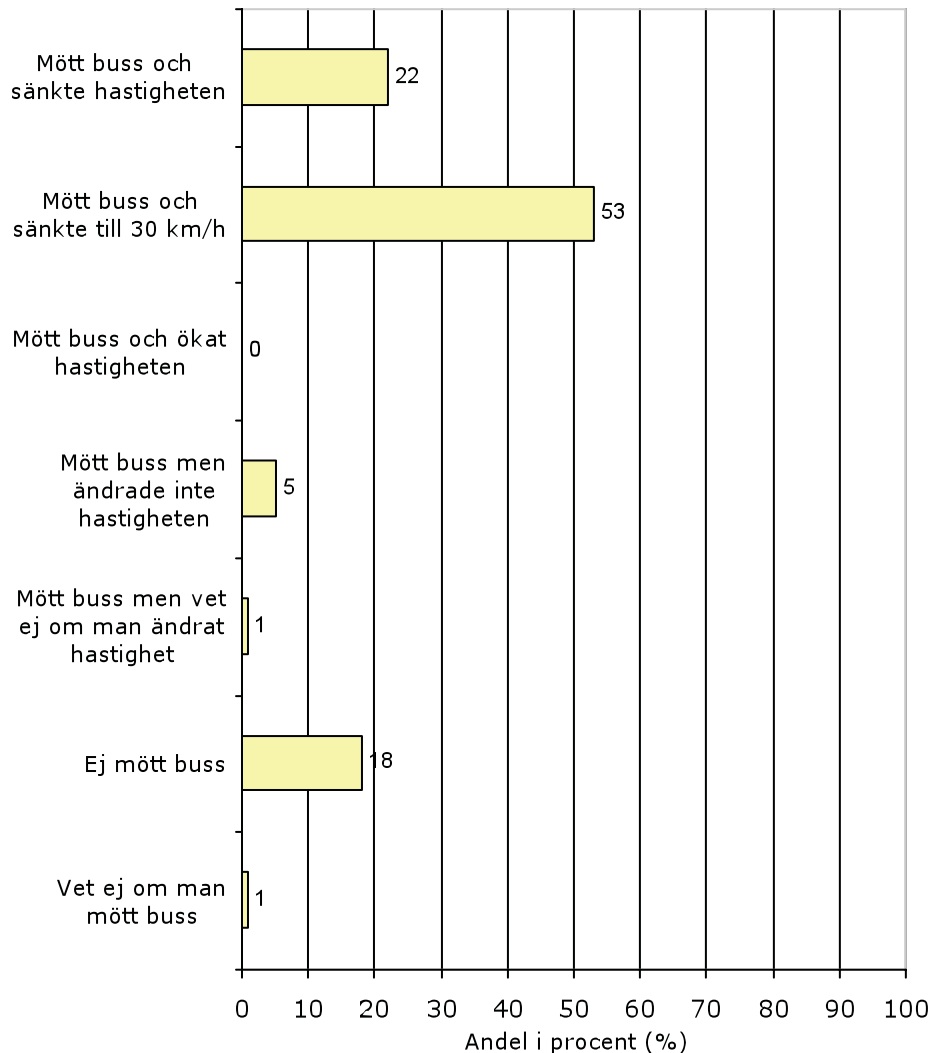
Det som främst fastnat hos allmänheten är budskapet att man högst ska hålla 30 km/h. Även den blinkande 30-skylden, att köra om en buss och att passera buss och som stannat vid hållplats minns relativt många.

Annat:

- Säkrare för barnen på bussen /vid stillastående, **4 st**
- Försöksverksamhet vid vissa ställen, **3 st**
- Fick information på torget om denna lag, **1 st**
- Skyt vid länsgräns

Kap 3 Erfarenheter och kunskaper om försöket

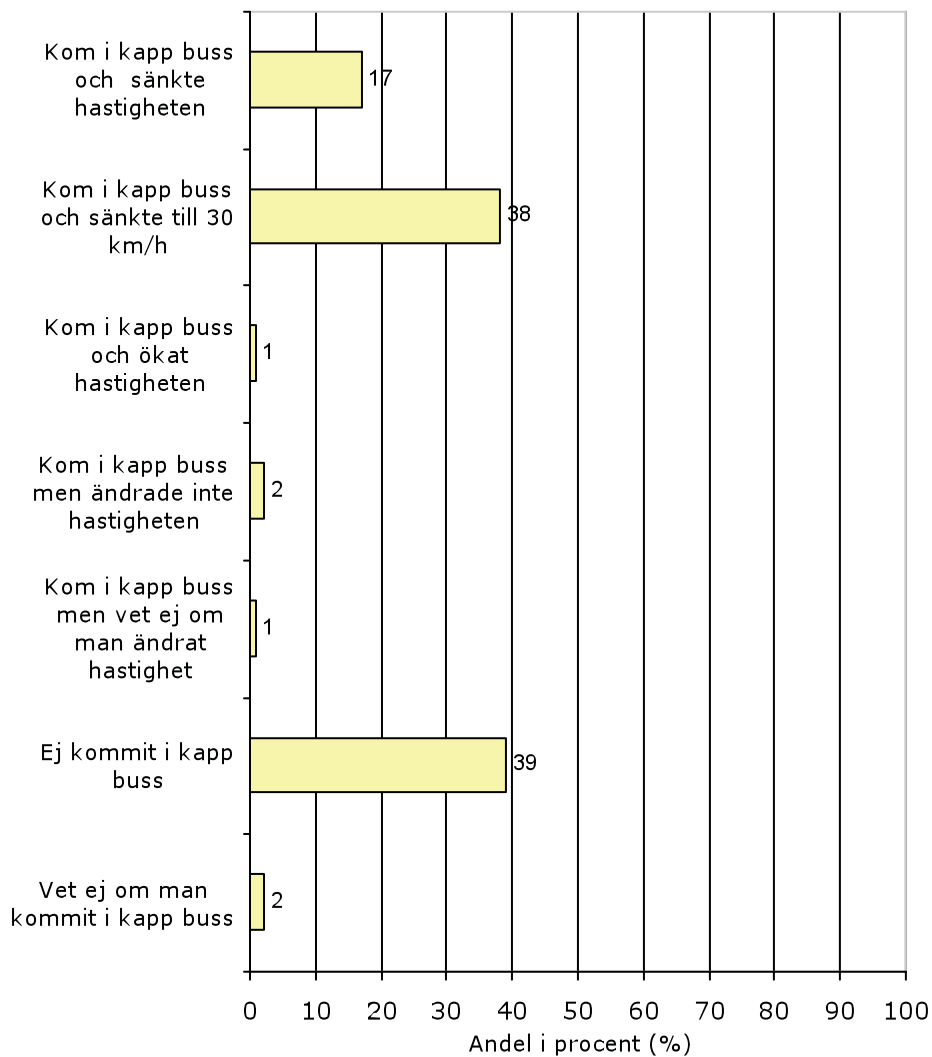
3.1 Har man mött någon buss som stannat vid hållplats med blinkande skylt?



"Har du mött någon buss som stannat vid hållplats med en elektronisk skylt som blinkar 30?" (Frg 4)

En klar majoritet, 81%, har erfarenhet av att ha mött en buss som stannat vid hållplats med elektronisk skylt som blinkar 30. Av dessa 81% har 75%-enheter sänkt hastigheten och 53%-enheter har sänkt den till 30 km/h.

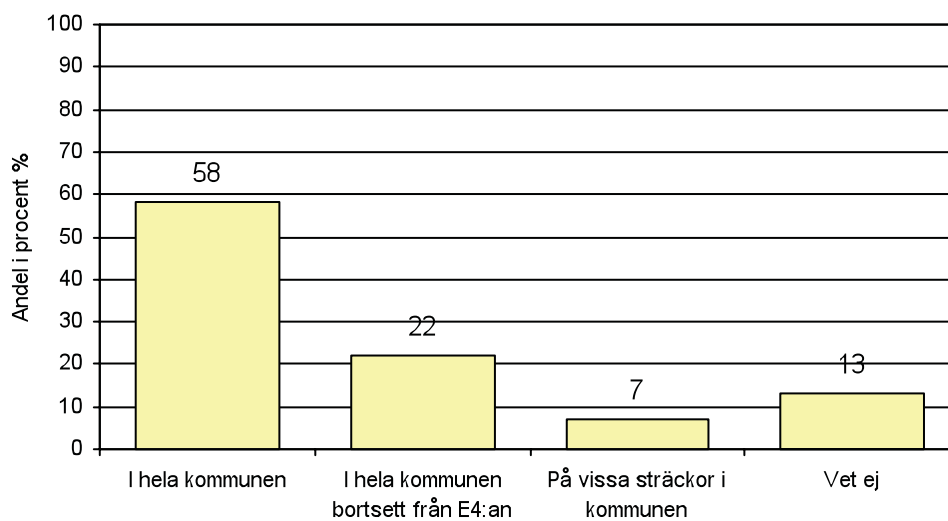
3.2 Har man kommit ikapp någon buss som stannat vid hållplats med blinkande skylt?



”Har du kommit ikapp någon buss som stannat vid hållplats med en elektronisk skylt som blinkar 30?” (Frg 4)

En majoritet, 59%, har erfarenhet av att ha kommit ikapp en buss som stannat vid hållplats med elektronisk skylt som blinkar 30. Av dessa 59% har 55%-enheter sänkt hastigheten och 38%-enheter har sänkt den till 30 km/h.

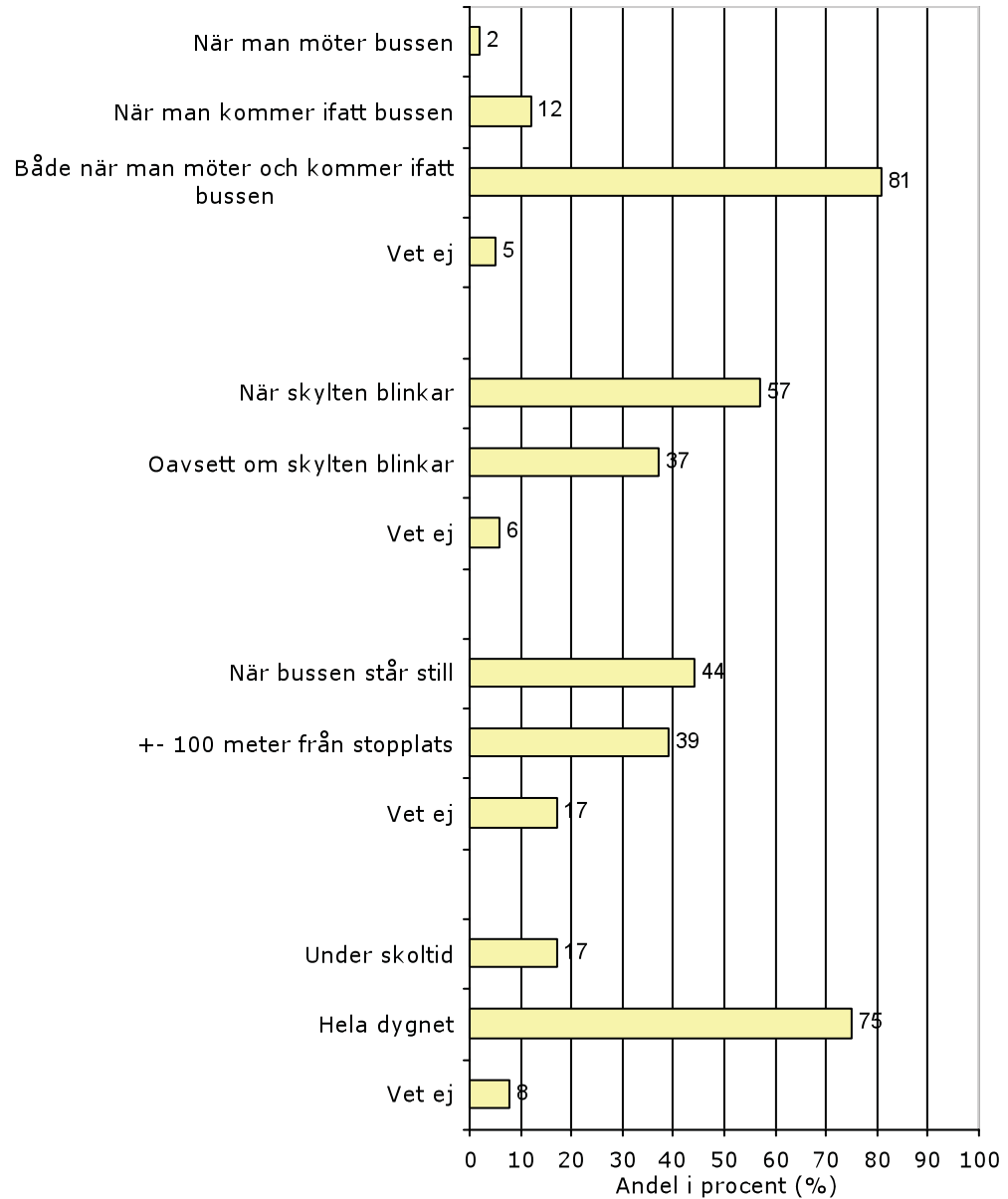
3.3 Var gäller lagen?



"Var gäller lagen?" (Frg 5)

Majoriteten, 58%, svarar att lagen gäller i hela kommunen. 22% svarar att den gäller i hela kommunen bortsett från E4:an.

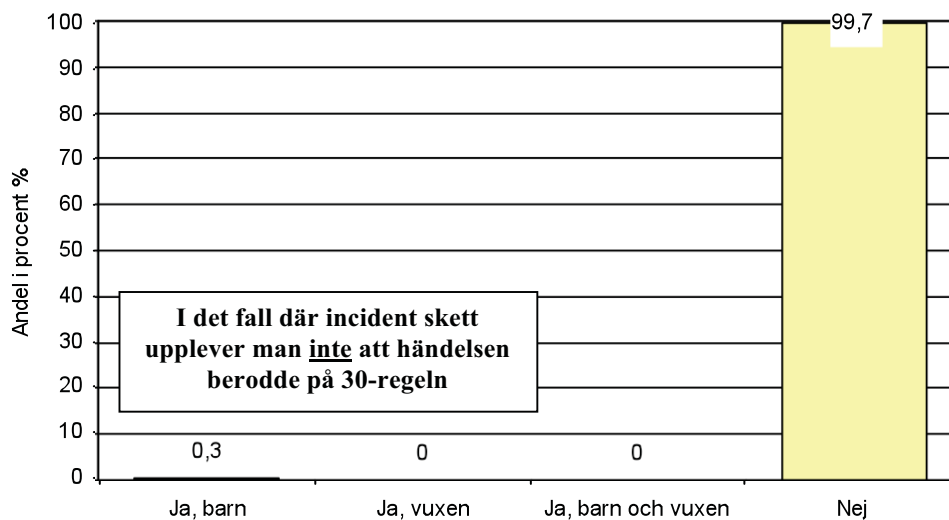
3.4 När gäller lagen?



"När gäller lagen?" (Frg 6)

När gäller då lagen enligt de tillfrågade? Det flest angett är att den gäller både vid möte och när man kommer ikapp buss, att den gäller när skylten blinkar och när bussen står still (dock nästan lika många som svarar att den gäller +/-100 meter från hållplatsen). En klar majoritet svarar också att den gäller hela dygnet även om 17% endast tror att den gäller under skoltid.

3.5 Har man under september/oktober 2007 varit med om någon incident/olycka där resande med buss eller buss varit inblandade?



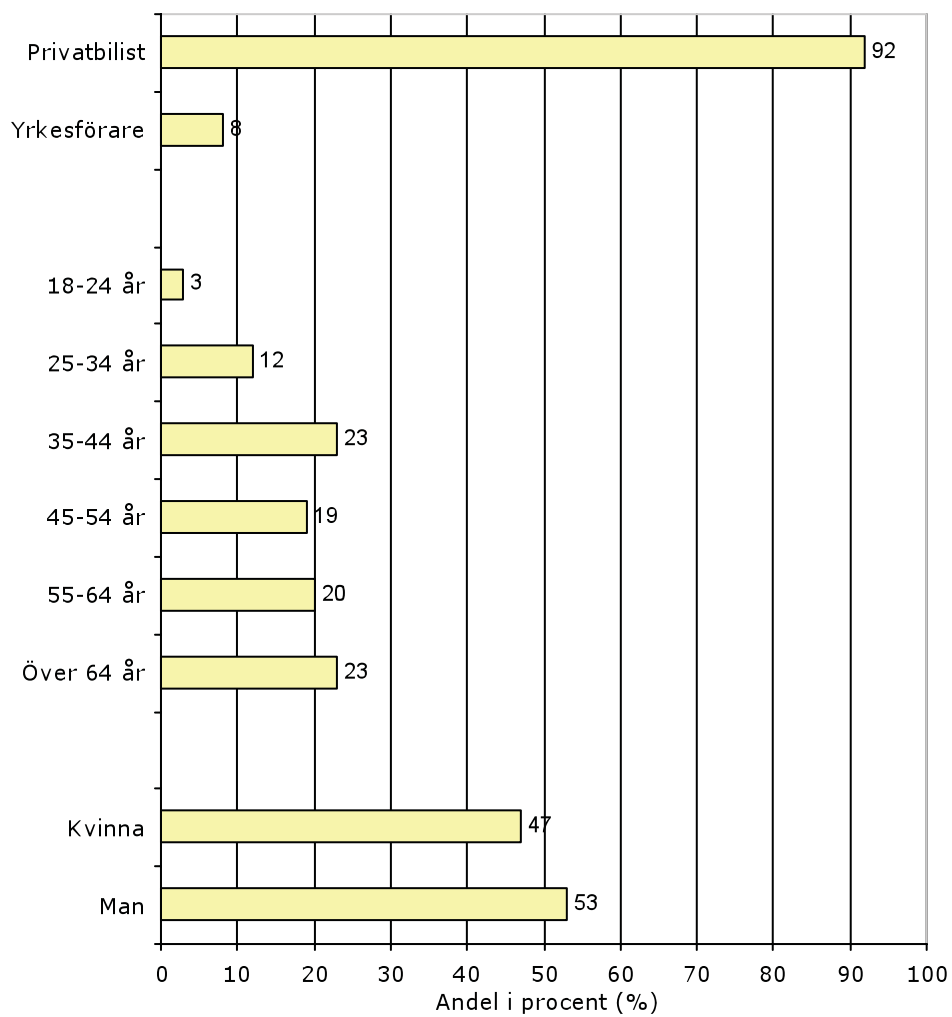
"Har du under september/oktober 2007 varit med om incident/olycka där resande (barn/vuxen)/buss varit inblandad?" (Frg 7)

Av de 327 som intervjuats rapporteras en incident/olycka där ett barn varit inblandat under september/oktober i samband med bussåkande. Enligt den som angav detta berodde incidenten inte på 30-regeln.

Det som hände beskrivs så här:

-En kille klev av bussen och sprang framför bussen, busschauffören hann stanna. Killen syntes inte eftersom bussen var så hög, **1 st**

Kap 4 Bakgrundsfrågor



"Yrkesförare?, Ålder?, Kön?" (Frg 8-10)

**Utvärdering av försöket med 30 km/tim vid
passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik**

- Enkät till medtrafikanter 2008

Sammanfattning

Syfte, metod och svarsfrekvens

Tre dödsolyckor inträffade hösten 2004 under en kort tidsperiod i samband med skolskjutsning. Infrastrukturminister Ulrica Messing bjöd in olika aktörer till ett möte den 14 december samma år för att diskutera vad som kunde göras för att öka säkerheten för barn som åker skolskjuts. Vägverket fick i uppdrag att ta fram förslag för att öka säkerheten. Vägverket har föreslagit för regeringen sänkt hastighet till 30 km/h vid busshållplats i samband med av- och påstigning. Förslaget omfattar både särskild upphandlad skolskjuts och linjetrafik.

För att säkerställa att förslaget är juridiskt, ekonomiskt och praktiskt genomförbart kommer en försöksverksamhet att bedrivas i bland annat Örnsköldsvik och Linköping. Försökskommunerna har valts ut tillsammans med Sveriges kommuner och Landsting. Teknik för markering av sänkt hastighet som kommer att testas är dels utmärkning av fordon, till exempel blinkande skylt bak och fram på bussen, och dels utmärkning av hållplats.

Syftet med undersökningen är bl a att mäta medtrafikanternas kunskap och uppmärksamhet samt attityder till försöket. Undersökningen är en av flera undersökningar om 30-regeln som också testas i Linköping.

Totalt svarade 309 personer på undersökningen, vilket ger en svarsfrekvens på 72%.

Bakgrundsinformation

När de gäller bakgrundsfrågorna kan de sammanfattas med att en knapp majoritet av de som svarat (55%) bor i tätort, knappt var tionde är yrkesförare. Dessutom kör ungefär hälften av de tillfrågade mer än 2000 mil per år, åldersfördelningen är ganska jämn även om de yngre åldersgrupperna (under 34 år) är något mindre representerade bland de som kör bil och har körkort. Även könsfördelning är representativ med ungefär hälften män och hälften kvinnor.

Kännedom och kunskap om 30-regeln

De allra flesta, 93% av de som kör bil och har körkort, känner till försöket kring 30-regeln i Örnsköldsvik. Den information man spontant minns att man fått relaterar man framförallt till olika media. 72% av samtliga uppger att de har fått information genom media och den vanligaste informationskanalen har varit tidningen som 62% av samtliga uppger som informationskälla.

När det gäller om hastighetsbegränsningen i försöket ska uppfattas som en tvingande lag eller som en rekommendation är osäkerheten kring detta relativt stor. Var tredje av samtliga uppfattar hastighetsbegränsningen endast som en rekommendation.

80% av samtliga upplever att de har tillräcklig kunskap om var begränsningen gäller och de allra flesta, 89% av samtliga, känner till att den högsta hastigheten man får hålla när man passerar en stillastående buss är 30 km/h.

Nästan samtliga uppger att begränsningen gäller på 50-vägar och en klar majoritet uppger att den även gäller på 70-vägar. När det gäller 90-vägar, 110-vägar samt E4:an är de tillfrågade dock mer oense där dock de flesta uppger att begränsningen inte gäller. Även när det gäller vilka tider regeln gäller finns det ganska många olika åsikter. Det vanligaste svaret ger de 44% som svarar "alla dagar" men relativt många, 14%, svarar att det gäller endast skoldagar och 20% väljer svarsalternativet hela dygnet.

En villfarelse som är tydlig i undersökningen är att de flesta inte tror att regeln gäller om inte skylten blinkar på bussen, även om bussen är stillastående. Majoriteten tror också att regeln gäller även om bussen

kör med en blinkande 30-skylt. 77% tror detta när de kör om en sådan buss medan något färre, 63%, tror detta när de möter den.

Situationer kring 30-regeln

De allra flesta som svarat på undersökningen, 87%, har erfarenhet av att ha mött eller hunnit upp en buss som hämtar eller lämnar passagerare vid hållplats och där bussen haft en blinkande 30-skylt.

Drygt var tredje av dessa har haft dagliga erfarenheter av att möta en sådan buss sedan försöket startade. Av de som mött en buss med blinkande 30-skylt så svarar mer än två tredjedelar, 68%, att de alltid sänker hastigheten när de kör om och ytterligare 4% uppger att de överhuvudtaget inte kör om. 14% anger att de inte sänker hastigheten vid mer än hälften av de tillfällen som dyker upp. De vanligaste motiveringarna till att man sänker hastigheten är att lagen säger detta och att man inte vill att det ska hända en olycka. Skäl för att man inte gör det är att det bara blir så, att man vill komma fram, att man glömmer bort, att man sänker men kanske inte till 30 km/h med flera anledningar.

Vi kan konstatera att man har större tilltro till sin egen förmåga än till medtrafikanternas. Var fjärde kan till att börja med inte ta ställning i frågan. Av de som tar ställning så upplever ungefär hälften att medtrafikanterna sänker till 30 km/h vid mer än hälften av tillfällena och andra hälften att deras medtrafikanter inte sänker hastigheten till gällande nivå.

Knappt var tredje person har dagliga erfarenheter av att hinna upp en buss med blinkande 30-skyltar som står vid hållplats. Av de som hunnit upp en buss med blinkande 30-skylt så svarar knappt två tredjedelar, 64%, att de alltid sänker hastigheten när de kör om och ytterligare 8% uppger att de överhuvudtaget inte kör om. 14% anger att de inte sänker hastigheten vid mer än hälften av de tillfällen som dyker upp. De vanligaste motiveringarna till att man sänker hastigheten är att lagen säger detta och på grund av olyckorna. Skäl för att man inte gör det är exempelvis att trafiken trycker på, att man glömmer, att man vill hem, är slarvig eller att det beror på situation och hur vägarna ser ut.

Liksom när man möter bussen kan vi konstatera att man har större tilltro till sin egen förmåga än till medtrafikanternas. Var fjärde kan till att börja med inte ta ställning i frågan. Av de som tar ställning så upplever drygt hälften att medtrafikanterna sänker till 30 km/h vid mer än hälften av tillfällena och knappt hälften att deras medtrafikanter inte sänker hastigheten till gällande nivå.

Ungefär två tredjedelar av de som har erfarenhet av att passera en stillastående buss med blinkande skyltar upplever att det alltid går att uppmärksamma bussen i tid så att man hinner sänka sin fart, var fjärde upplever att det går att göra det vid 3 av 4 tillfällen medan knappt var tionde upplever att det bara går att göra vid mindre än hälften av de tillfällen som uppstår. Det är betydligt fler som upplever att de har möjlighet att sänka hastigheten när de hinner upp en buss jämfört med andelen som upplever att det är möjligt när de möter en buss. Av de som hinner upp bussen upplever 79% alltid att det är möjligt (mot 63% av de som upplever det som möjligt när de möter bussen).

Ytterst få, 2 respektive 3%, har upplevt problem eller tillbud i samband med möte eller upphinnande av 30-skyltad buss. I den mån problem uppstått handlar det oftast om kraftiga inbromsningar eller köbildning. Vid upphinnande även att bussen kört ut när man ska passera.

Åsikter om 30-regeln

Ingen av de tillfrågade kan se något negativt med den blinkande 30-skylden. 96% tycker det är bra medan 4% svarar "vet ej". Främsta argumenten för är att man uppmärksammas på problemet. Många hoppas på färre olyckor, tycker att den syns bra, ger ökad säkerhet och gör att man blir påmind. På samma sätt som man tycker att den blinkande skylten var bra tycker även 95% att 30-regeln är bra, 1% tycker den är dålig och 4% svarar "vet ej". Trafikanterna motiverar sin åsikt främst med att de vill förhindra olyckor och för säkerhetens skull. Den enstaka röst som är direkt negativ tycker att det är uselt eftersom det förstör trafikrytmen.

När det gäller den summerande frågan om man tycker att en lag ska införas är de allra flesta, 84%, för en lag på 50-vägar. Majoriteten är även för en lag på 70-vägar men där finns en något större opinion, 29%, som är emot en lagstiftning. När det gäller 90-vägar och 110-vägar är mer än två tredjedelar emot en lagstiftning.

Slutintryck

Vi får i undersökningen en klar bild av att de allra flesta, 93% av de som bor i Örnköldsvik, har hört talas om försöket om 30-regeln. Främst genom att ta del av information från media. 72% av samtliga tillfrågade upplever också att de har tillräckliga kunskaper om försöket. En mycket stor andel av de tillfrågade, 87%, har också erfarenhet av att ha passerat en buss med blinkande 30-skyltar. Nästan två tredjedelar av dessa uppger att de alltid följer regeln och sänker hastigheten vilket ju också tyder på en god acceptans av regeln. Däremot är man mer skeptisk till medtrafikanternas efterlevnad av regeln.

Att det är komplicerat med att nå ut visar dock att man vid ett antal kunskapsfrågor märker att så inte är fallet. Åsikterna om när, var och i vilka situationer som regeln gäller är något delade. En situation där majoriteten inte tror att regeln gäller är när man möter en stillastående buss där skylten inte blinkar. Färre tror överhuvudtaget att regeln gäller om man möter en buss, jämfört med om man hinner upp en buss.

En klar slutsats är att man är positiv till försöket och det man tror att det innebär. När det gäller att införa en lag så är 84% när det gäller 50-sträckor och 65% är för en lagstiftning på 70-sträckor. Andelen positiva är dock endast 25% när det gäller 90-vägar och 16% när det gäller 110-vägar.

Kvinnor är något mer positiva än män generellt till regeln men båda grupperna är positiva. När det gäller åldersgrupperna tenderar de äldre åldersgrupperna att vara lite bättre informerade, ha något högre kunskap och efterlevnad samt är också något positivare till exempelvis lagstiftning om regeln på vägar med lite högre hastigheter. De som bor i tätort har också en något positivare attityd och något bättre efterlevnad än de som bor på landsbygd. En skillnad där som möjligen är intressant är att de i tätort dock upplever det som något svårare att hinna uppmärksamma bussarna med blinkande skyltar i tid.

Innehållsförteckning

KAP 1 SYFTE, METOD OCH UPPLÄGG	7
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE.....	7
1.2 METOD OCH UPPLÄGG	7
1.3 URVAL OCH BORTFALLSANALYS	7
1.4 ATT LÄSA RAPPORTEN OCH RAPPORTENS UPPLÄGG	8
KAP 2 REDOVISNING	9
2.1 KÄNNEDOM OM 30-REGELN.....	9
2.2 KUNSKAP OM 30-REGELN	11
2.3 SITUATIONER MED 30-REGELN	15
2.3 HINNER MAN SÄNKA FARTEN.....	22
2.4 PROBLEM ELLER TILLBUD I SAMBAND MED 30-SKYLTAD BUSS	24
2.4 ÅSIKTER OM 30-REGELN.....	27
2.5 BAKGRUNDSFRÅGOR	32
KAP 3 SLUTINTRYCK	34
BILAGA 1 UPPDELNING PÅ KÖN	35
BILAGA 2 UPPDELNING PÅ ÅLDER	46
BILAGA 3 UPPDELNING PÅ TÄTORTS- ELLER LANDSBYGDSBOENDE	57
BILAGA 4 ENKÄTEN	66

Kap 1 Syfte, metod och upplägg

1.1 Bakgrund och syfte

Tre dödsolyckor inträffade hösten 2004 under en kort tidsperiod i samband med skolskjutsning. Infrastrukturminister Ulrica Messing bjöd in olika aktörer till ett möte den 14 december samma år för att diskutera vad som kunde göras för att öka säkerheten för barn som åker skolskjuts. Vägverket fick i uppdrag att ta fram förslag för att öka säkerheten. Vägverket har föreslagit för regeringen sänkt hastighet till 30 km/h vid busshållplats i samband med av- och påstigning. Förslaget omfattar både särskild upphandlad skolskjuts och linjetrafik.

För att säkerställa att förslaget är juridiskt, ekonomiskt och praktiskt genomförbart kommer en försöksverksamhet att bedrivas i bland annat Örnköldsvik och Linköping. Försökskommunerna har valts ut tillsammans med Sveriges kommuner och Landsting. Teknik för markering av sänkt hastighet som kommer att testas är dels utmärkning av fordon, till exempel blinkande skylt bak och fram på bussen, och dels utmärkning av hållplats.

Syftet med undersökningen är bl a att mäta medtrafikanternas kunskap och uppmärksamhet samt attityder till försöket. Undersökningen är en av flera undersökningar om 30-regeln som också testas i Linköping.

1.2 Metod och upplägg

Undersökningen har genomförts som en telefonundersökning från NUgruppens telefoncentral i Jönköping 26 maj till 10 juni 2008. Målet har varit att genomföra 300 intervjuer med som är över 18 år. Totalt var 14 intervjuare aktiva i insamlingen. Urvalet gjordes ur PAR Teleadress och kontakt togs med den som senast fyllde år i hushållet och som uppfyllde kriterierna på ålder. Enkäten har genomförts i samarbete mellan Vägverket, VTI och Nordiska Undersökningsgruppen. VTI har haft huvudansvaret när det gäller att ta fram frågeformuläret och Nordiska Undersökningsgruppen har genomfört insamling, sammanställningen och analysen av enkäten.

1.3 Urval och bortfallsanalys

Urvalet bestod av 500 telefonnummer till boende i staden Örnköldsvik som har körkort, kör bil och senast fyllde år. Insamlingsperioden sträckte sig från 26 maj-10 juni och under den tiden besvarades enkäten utav 309 personer. Målet var att få in 300 svar i undersökningen. 9 naturliga bortfall registrerades där telefonnumren var felaktiga eller att man inte kunde svara på grund av språkproblem. 62 st hade inte körkort eller körde inte bil varför de inte kunde besvara frågorna. Det gör att vi har ett nettourval på 429 adresser. 95 st av respondenterna ville inte besvara frågorna, 21 st uppger att de inte har tid och 4 st kan inte nås under insamlingsperioden. Sammantaget resulterar detta i en svarsfrekvens på 72%.

Målet har i första hand varit att nå 300 st men även om andelen som inte vill vara med är relativt hög i det totala bortfallet är svarsfrekvensen klart godkänd. Den risk som kan finnas för snedvridning av materialet är att de som inte vill svara inte upplever att ämnet berör dem därför att de exempelvis själva inte har barn som åker skolbuss. Den lilla snedvridning som skett verkar dock mer ha inträffat bland de yngre åldersgrupperna. Dock har de som inte har körkort eller kör bil sållats bort och i dessa åldersgrupper är dessa mer representerade varför fördelningen av svaren verkar rimlig.

1.4 Att läsa rapporten och rapportens upplägg

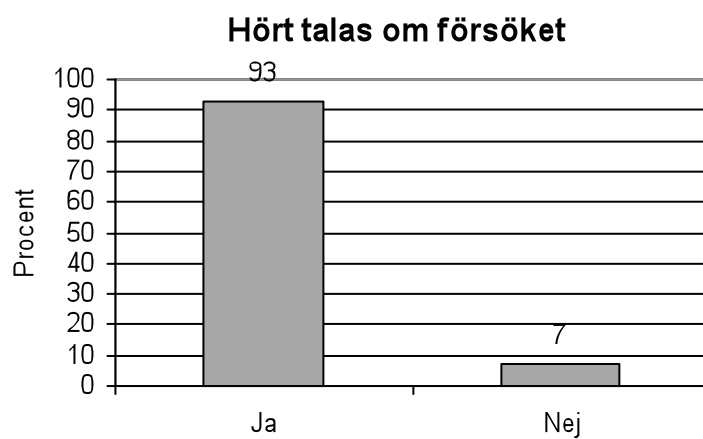
Felmarginalerna för gruppen ligger på följande nivå:

	Procentalets storlek				
	10%	20%	30%	40%	50%
Felmarginal	3,6	4,9	5,6	6,0	6,1

Rapporten är för övrigt upplagd kapitelvis och varje fråga redovisas med ett diagram. Kommentarer redovisas i storleksordning. Antalet (xx st) som har sagt en viss kommentar redovisas i slutet av varje kommentar. Detta antal gäller tills ett nytt antal (xx st) redovisas.

Kap 2 Redovisning

2.1 Kännedom om 30-regeln



*Fig 2.1 "Har du hört talas om ett pågående försök som handlar om hastighetsbegränsningar kring bussar?"
(Observationer 309 st)*

De allra flesta, 93% av de som kör bil och har körkort, känner till försöket kring 30-regeln i Örnsköldsvik.

Hur har man fått informationen

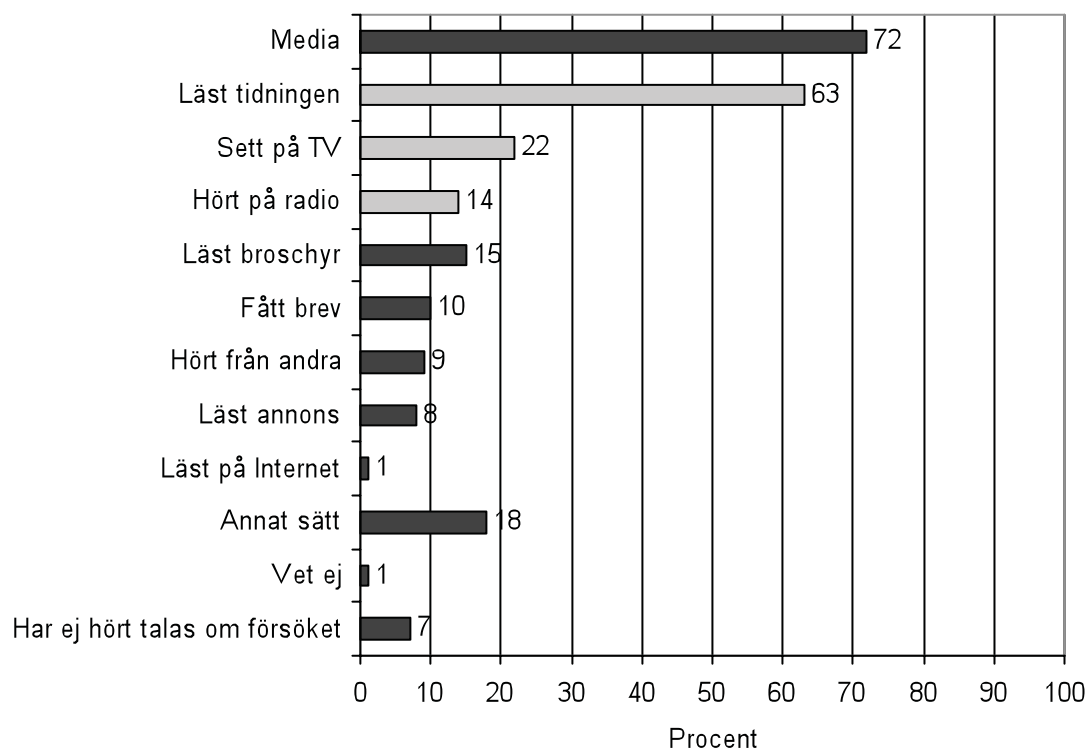


Fig 2.2 "På vilket sätt har du fått information om försöket? (LÄS EJ UPP ALTERNATIVEN)"
(Observationer 309 st)

Den information man spontant minns att man fått relaterar man framförallt till olika media. 72% av samtliga uppger att de har fått information genom media och den vanligaste informationskanalen har varit tidningen som 62% av samtliga uppger som informationskälla.

Annat sätt:

- Det är skyltat efter vägen, **16 st**
- Skylt på bussar, **15 st**
- Skyltar, **9 st**
- Varit på en informationsträff, **5 st**
- Via skolan, **2 st**
- Delat ut blad på torget, **1 st**
- Busschaufför
- Ingår i försöket
- Jobbar inom kommunen och hörde det där
- En pensionärsförening
- Trafikkurs
- Lärare

2.2 Kunskap om 30-regeln

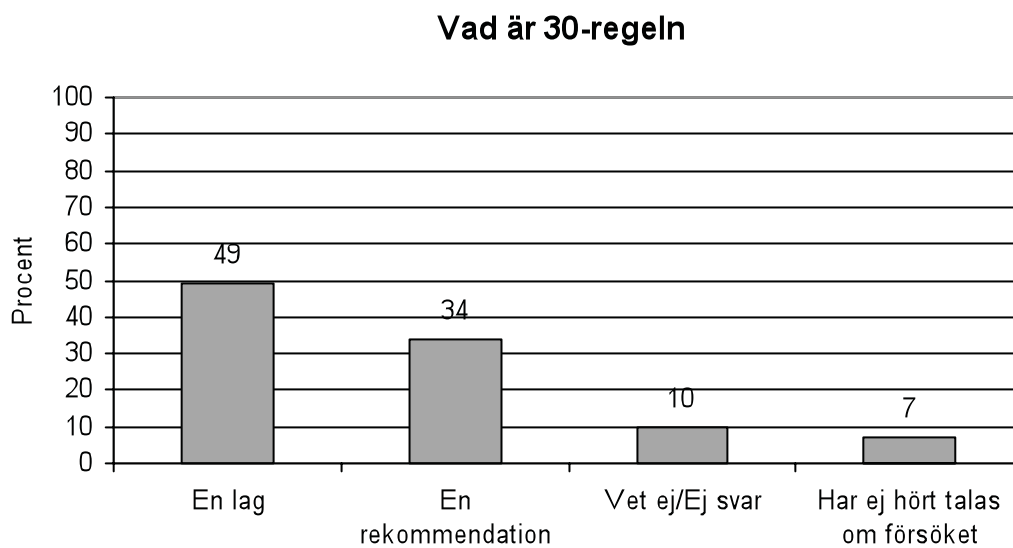


Fig 2.3 "Är hastighetsbegränsningen i försöket...?" (Observationer 309 st)

När det gäller om hastighetsbegränsningen i försöket ska uppfattas som en tvingande lag eller som en rekommendation är osäkerheten kring detta relativt stor. Var tredje av samtliga uppfattar hastighetsbegränsningen endast som en rekommendation.

Tillräcklig kunskap om regeln

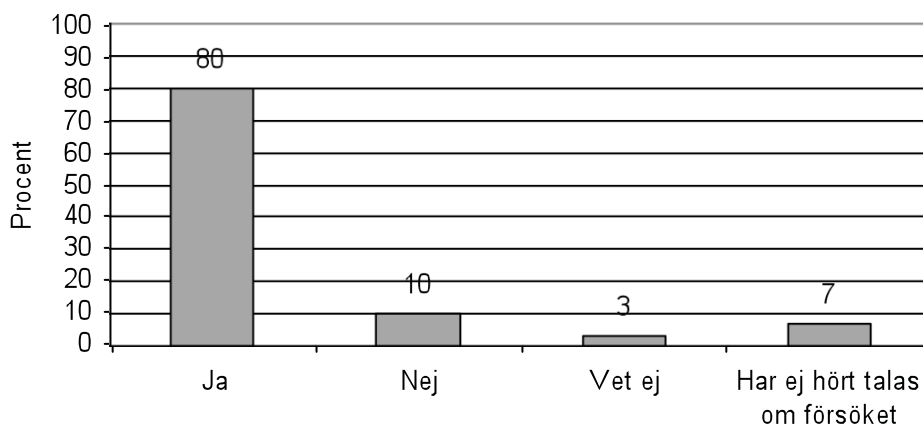


Fig 2.4 "Känner du att du har tillräcklig kunskap om var begränsningen gäller?" (Observationer 309 st)

80% av samtliga upplever att de har tillräcklig kunskap om var begränsningen gäller.

Högsta hastighet vid passering

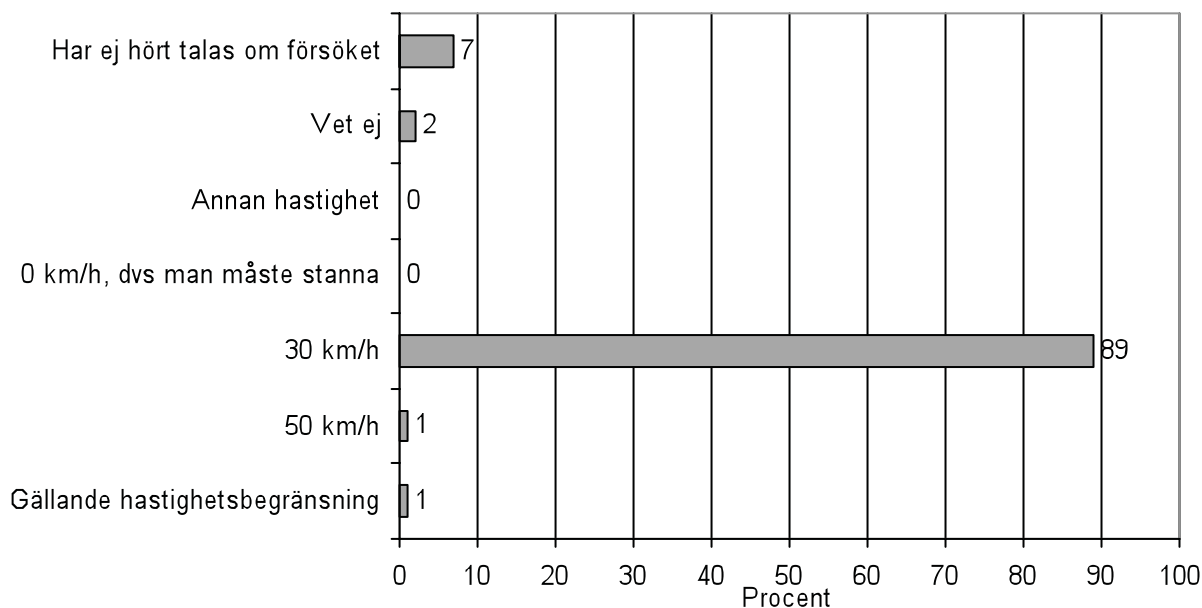


Fig 2.5 "Vet du vilken som är den högsta hastigheten man får hålla när man passerar en stillastående buss på försökssträckorna?" (Observationer 309 st)

De allra flesta, 89% av samtliga, känner till att den högsta hastigheten man får hålla när man passerar en stillastående buss är 30 km/h.

Annan hastighet

-30 km/h när det blinkar, 50 km/h om den inte blinkar, 1 st

Var gäller begränsningen

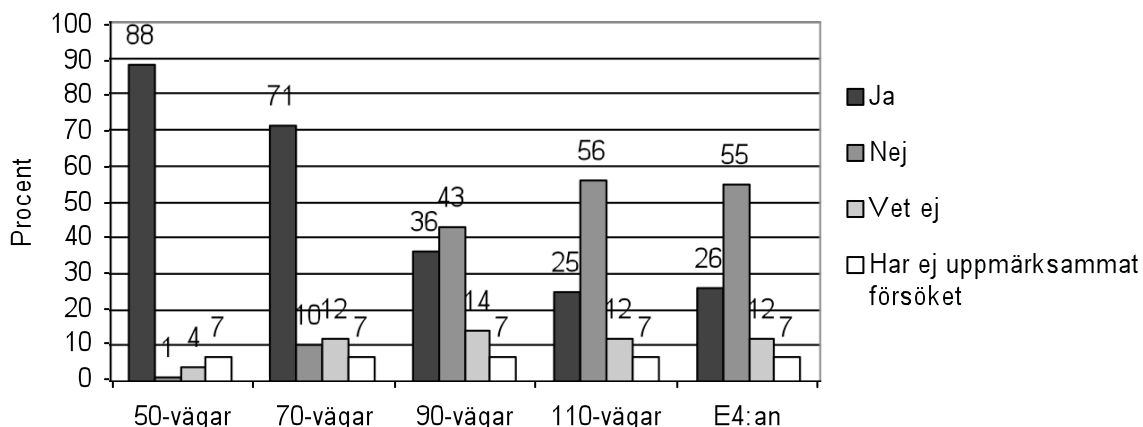


Fig 2.6 "Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller?" (Observationer 309 st)

Nästan samtliga uppger att begränsningen gäller på 50-vägar och en klar majoritet uppger att den även gäller på 70-vägar. När det gäller 90-vägar, 110-vägar samt E4:an är de tillfrågade dock mer oense där dock de flesta uppger att begränsningen inte gäller.

När gäller regeln

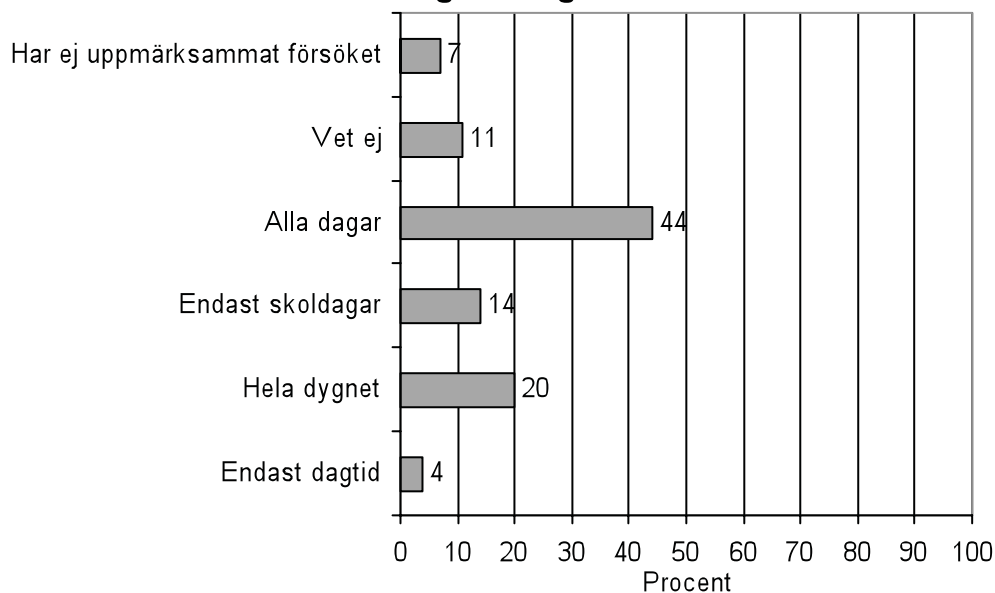


Fig 2.8 "Vilka tider gäller regeln?" (Observationer 309 st)

Även när det gäller vilka tider regeln gäller finns det ganska många olika åsikter. Det vanligaste svaret ger de 44% som svarar alla dagar men relativt många, 14%, svarar att det gäller endast skoldagar och 20% väljer svarsalternativet hela dygnet.

Vilka situationer gäller regeln

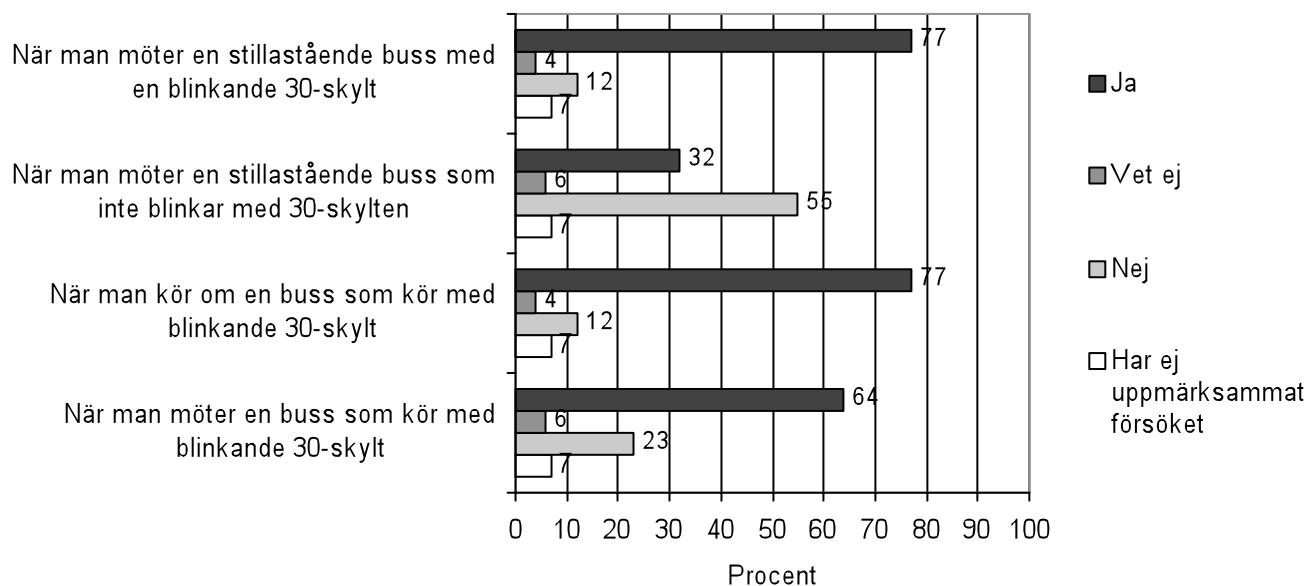


Fig 2.9 "Bussarna i försöket har 30-skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen?" (Observationer 309 st)

En villfarelse som är tydlig i undersökningen är att de flesta inte tror att regeln gäller om inte skylten blinkar på bussen, även om bussen är stillastående. Majoriteten tror också att regeln gäller även om bussen kör med en blinkande 30-skylt. 77% tror detta när de kör om en sådan buss medan något färre, 63%, tror detta när de möter den.

Om den gäller i någon annan situation, vilken?

-När barn stiger på och av bussen, 1 st

2.3 Situationer med 30-regeln

Informationstexten till de tillfrågade löd enligt nedan innan kommande frågor ställdes:
"Enligt 30-regeln som testas i försöket får man inte köra fortare än 30 kilometer i timmen förbi en stillastående buss. Det gäller både när man möter och när man hinner upp en buss, oavsett om 30-skylden blinkar eller ej. Detta gäller på 50- och 70-vägar i hela Örnsköldsvik exkl. E4:an. Följande frågor gäller perioden från september 2007 till maj 2008 i din kommun."

Har man mött/hunnit upp en buss

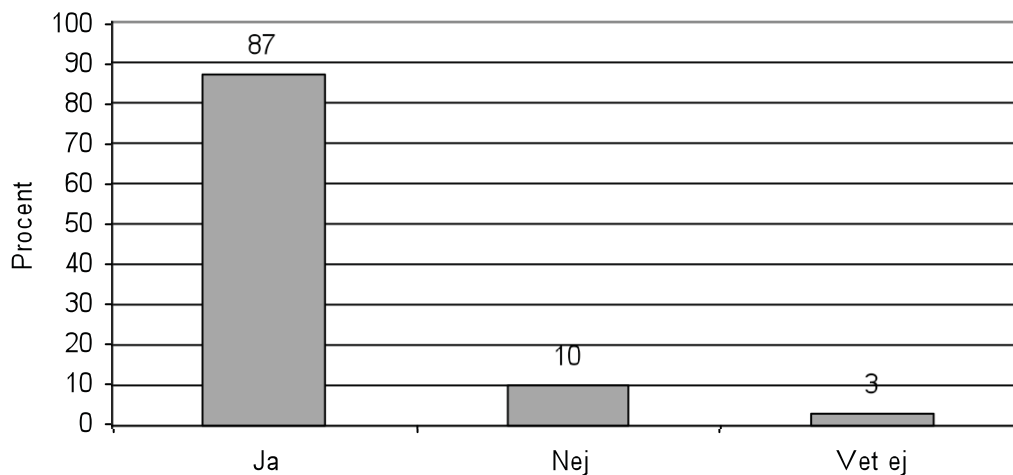


Fig 2.10 "Har du mött/hunnit upp en buss som hämtar eller lämnar passagerare vid hållplats och där bussen haft blinkande 30-skylt?" (Observationer 309 st)

Hur ofta möter man en buss med blinkande skylt

Bas: De som mött/hunnit upp en buss

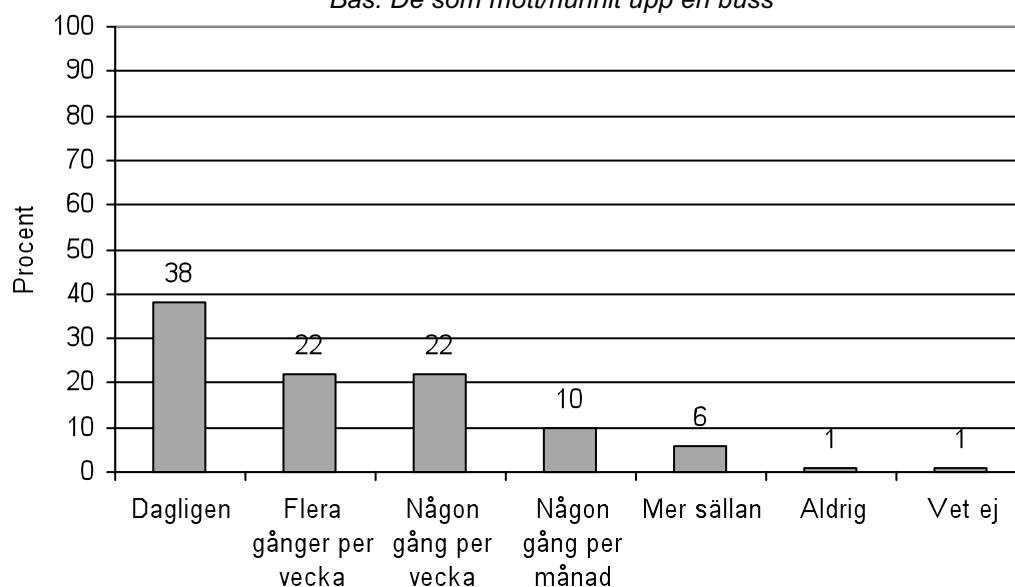


Fig 2.11 "Hur ofta sedan september 2007 har du mött en buss med blinkande 30-skylt som står vid hållplats?" (Observationer 270 st)

De allra flesta som svarat på undersökningen, 87%, har erfarenhet av att ha mött eller hunnit upp en buss som hämtar eller lämnar passagerare vid hållplats och där bussen haft en blinkande 30-skylt. Drygt var tredje av dessa har haft dagliga erfarenheter av att möta en sådan buss sedan försöket startade.

Hur ofta kör de tillfrågade 30 km/h när de möter buss vid hållplats

Bas: De som mött en buss med blinkade 30-skylt

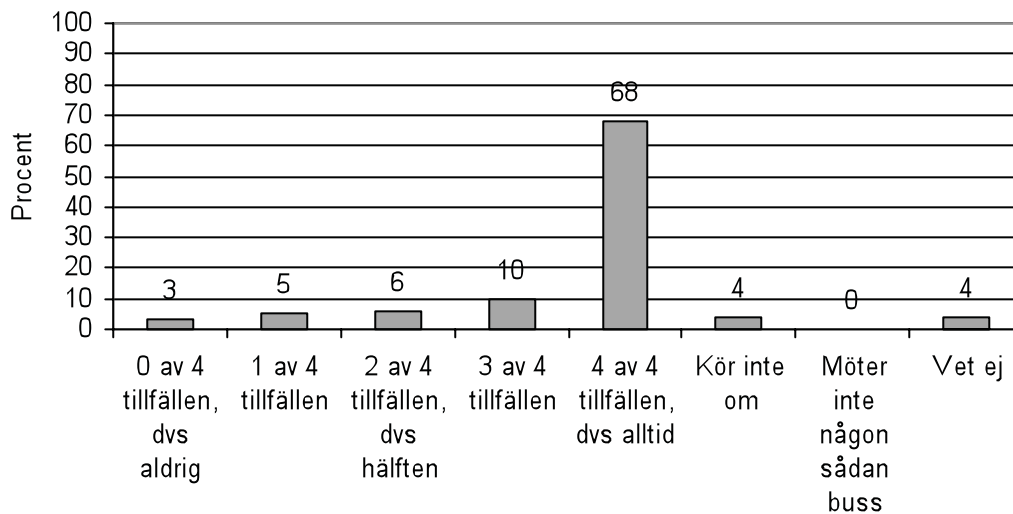


Fig 2.12 " Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du möter bussen vid hållplats, tror du?" (Observationer 268 st)

Av de som mött en buss med blinkande 30-skylt så svarar mer än två tredjedelar, 68%, att de alltid sänker hastigheten när de kör om och ytterligare 4% uppger att de överhuvudtaget inte kör om. 14% anger att de inte sänker hastigheten vid mer än hälften av de tillfällen som dyker upp. De vanligaste motiveringarna till att man sänker hastigheten är att lagen säger detta och att man inte vill att det ska hända en olycka. Skäl för att man inte gör det är att det bara blir så, att man vill komma fram, att man glömmer bort, att man sänker men kanske inte till 30 km/h med flera anledningar.

Varför blir det så?

- Det är den gällande lagen, **62 st**
- Vill inte att det ska hända en olycka, **43 st**
- Man måste ta hänsyn till bussarna när barnen går av, **20 st**
- Det blinkar, **10 st**
- Det bara blir så, **3 st**
- Man kör alltid sakta för säkerhetens skull, **2 st**
- Det är obehagligt att köra förbi bussar, **1 st**
- Träffar på dem på samma ställe så jag vet att jag ska sänka farten när jag ser dem
- Jag har inte legat först, så om de andra saktar ner gör jag det också
- Därför att jag kan stoppa trafiken som kommer bakom, jag stannar inte men jag kör i 30 km/h
- Det är 70-väg och när man möter bussen kör jag bara förbi
- Jag bor precis vid en skola så det är oundvikligt
- Därför att bussen kör in på en ficka
- Eftersom det står 30 km/h
- Visste inte om att man behöver sänka farten vid möte av stillastående buss
- Har ej reflekterat över det
- Bussarna blinkar inte ut
- Ibland kanske man kör lite fort
- Man är ute och åker och då blir det så
- Det är inte ofta som jag möter någon buss
- Oftast kör man på andra sidan och har god uppsikt
- Det har varit så mycket olyckor nu så vi saktar ned
- För att man ska köra 30 km/h när det blinkar
- Man kanske inte upplever det som lika farligt

- Man sänker, men det kanske inte alltid blir just 30
- Skylten påminner
- Det gjorde jag innan 30-skyltarna kom. Jag vet hur fort barn kan springa ut i gatan
- Man reagerar inte så snabbt
- Vill komma fram
- Man förstår det viktiga i det hela
- Om den har stått still och inte blinkat så blir det annorlunda
- Eftersom det är lättare att sakta ner när man hinner upp bussen än tvärtom
- Man stoppar trafiken annars
- Därför att jag själv har skolbarn
- Ibland glömmer man bort att göra det
- För att vara på den säkra sidan
- Jag tror inte på den regeln
- Det beror på tillfället
- Sunt förnuft
- Annars kan man få vänta länge
- Man hinner sänka farten men inte till 30 km/h
- Vill inte betala böter
- Pojken åker skolbuss så man kan ju inte köra förbi fort bara för att inte han är med
- Man blir ju påmind när man ser 30 skylten
- Man glömmer bort sig
- Visste ej att det var så
- Har inte bråttom
- På grund av skylten
- För att skydda ungarna och pengarna
- Tar det för givet
- Ibland är det svårt att se bussen och då svänger man ut, då kör man mer än 30 km/h
- Säkrare
- Skyltarna syns ju bra, så man blir uppmärksam
- Jag har brådis, på väg till jobbet
- Man glömmer bort det om man inte är riktigt observant
- Man tänker att passagerare går ut på andra sidan och att det inte gäller att hålla 30 för mötande trafik
- Bussen finns på andra sidan gatan
- Man försöker hålla 30 och jag gör oftast det
- Noterar inte varje gång jag ser en blinkande buss

Hur ofta upplever de tillfrågade att medtrafikanterna kör 30 km/h när de möter buss vid hållplats

Bas: De som mött/hunnit upp en buss

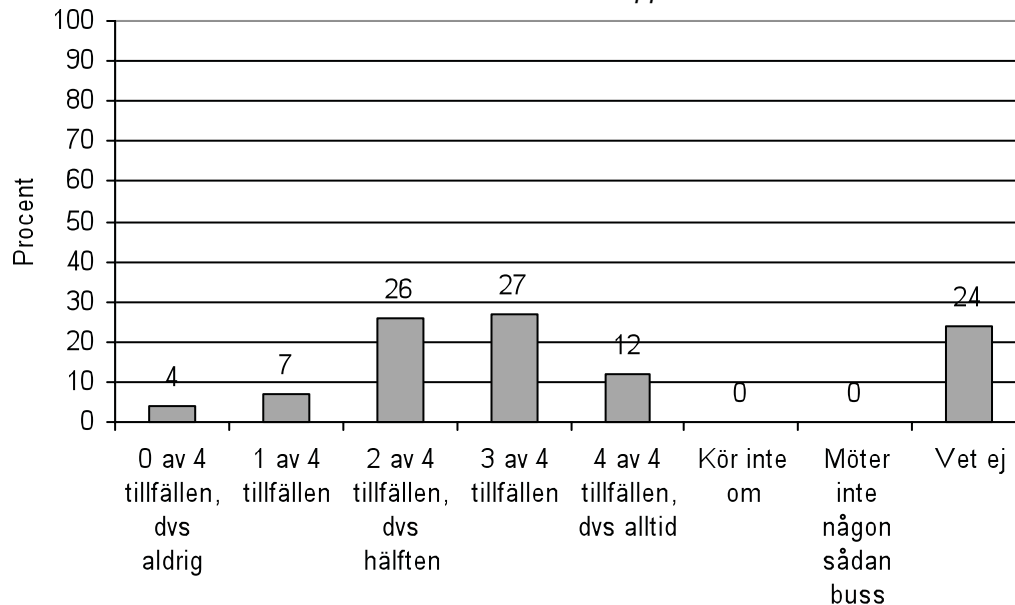


Fig 2.13 " När dina medtrafikanter möter en buss som har blinkande 30-skylt och står vid hållplats, hur ofta kör de förbi i högst 30 kilometer i timmen, tror du?" (Observationer 270 st)

Vi kan konstatera att man har större tilltro till sin egen förmåga än till medtrafikanternas. Var fjärde kan till att börja med inte ta ställning i frågan. Av de som tar ställning så upplever ungefär hälften att medtrafikanterna sänker till 30 km/h vid mer än hälften av tillfällena och andra hälften att deras medtrafikanter inte sänker hastigheten till gällande nivå.

Hur ofta hinner man upp en buss med blinkande skylt

Bas: De som mött/hunnit upp en buss

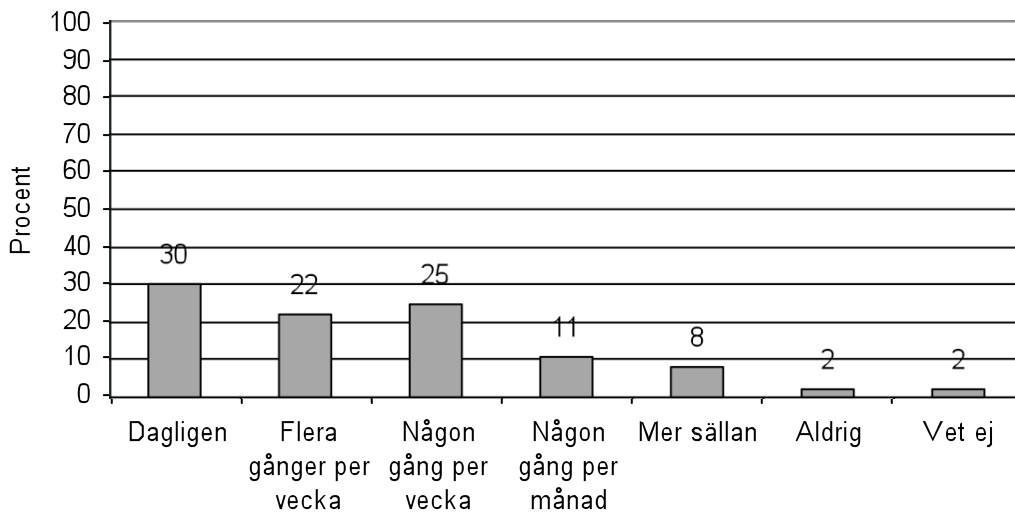


Fig 2.14 "Hur ofta sedan september 2007 har du hunnit upp någon buss med blinkande 30-skylt som står vid hållplats?" (Observationer 270 st)

Knappt var tredje person har dagliga erfarenheter av att hinna upp en buss med blinkande 30-skyltar som står vid hållplats.

Hur ofta kör man förbi i 30 km/h när man hinner upp en buss

Bas: De som mött/hunnit upp en buss samt hunnit upp en buss med blinkande 30-skylt

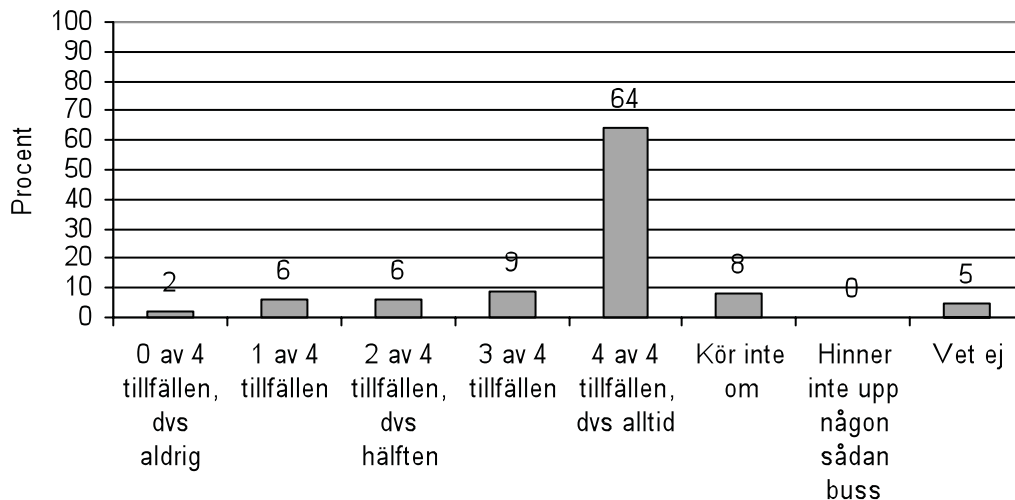


Fig 2.15 "Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du hinner upp bussen vid hållplats, tror du?" (Observationer 266 st)

Av de som hunnit upp en buss med blinkande 30-skylt så svarar knappt två tredjedelar, 64%, att de alltid sänker hastigheten när de kör om och ytterligare 8% uppger att de överhuvudtaget inte kör om. 14% anger att de inte sänker hastigheten vid mer än hälften av de tillfällen som dyker upp.

De vanligaste motiveringarna till att man sänker hastigheten är att lagen säger detta och på grund av olyckorna. Skäl för att man inte gör det är exempelvis att trafiken trycker på, att man glömmer, att man vill hem, är slarvig eller att det beror på situation och hur vägarna ser ut.

Varför blir det så?

- På grund av lagen, **30 st**
- På grund av olyckorna, **24 st**
- Den blinkar, **7 st**
- Beror på situationen, **5 st**
- För att det står på skylten, **4 st**
- Säkerhetens skull, **1 st**
- Man har ingen brådska
- Beror på om den står helt stilla
- Trafiken trycker på
- För att man glömmer av sig ibland, annars hade det varit 4 av 4 tillfällen
- Det är mycket bilar, och man vill hem från jobbet
- Ibland är man lite slarvig
- Beror på vägarna, om de är breda eller smala
- Väntar till bussen åker
- Man känner sig mer säker
- Vet att regeln gäller bussarna
- Kör lite för snabbt bara
- Försiktighet
- Ibland blinkar det inte, och då ser man det inte-
- Vi stannar helt för att vi väntar till bussen startat och sen kör vi om bussen när vi kommer till en raksträcka
- Ibland åker jag i 35 km/h
- Man sänker automatiskt farten
- Det blir så bara
- Man vill komma fram, det är bara pensionärer som stannar
- Det gör jag bara
- Trodde man skulle stanna helt så det gjorde jag
- För att man inte vågar köra mer, på grund av riskerna
- När man kör dagligen så vet man hur det ska vara
- Då är man ännu närmare bussen
- Som sagt, ibland glömmer man
- Känns onödigt att sakta ner när man kör förbi
- Tror inte på regeln
- Man hinner stanna
- Ibland stannar jag, ibland kör jag om i 30
- Mänskliga faktorn
- Sänker men hastigheten hamnar det nog inte alltid på just 30
- Vill inte ha böter
- Man skärper sig mer nu när man har skylten
- Man glömmer bort
- Förebyggande syfte, man vet att det är viktigt
- Jag har inte stött på särskilt många bussar
- Det är inte lämpligt att köra om på vissa ställen, på grund av dålig sikt
- Man ser bussen i förväg och hinner stanna
- Man måste visa hänsyn
- Man saktar ner

Hur ofta upplever de tillfrågade att medtrafikanterna kör 30 km/h när de hinner upp buss vid hållplats

Bas: De som mött/hunnit upp en buss



Fig 2.16 " När dina medtrafikanter hinner upp en buss som har blinkande 30-skyld och står vid hållplats, hur ofta kör de förbi i högst 30 kilometer i timmer, tror du?" (Observationer 270 st)

Liksom när man möter bussen kan vi konstatera att man har större tilltro till sin egen förmåga än till medtrafikanternas. Var fjärde kan till att börja med inte ta ställning i frågan. Av de som tar ställning så upplever drygt hälften att medtrafikanterna sänker till 30 km/h vid mer än hälften av tillfällena och knappt hälften att deras medtrafikanter inte sänker hastigheten till gällande nivå.

2.3 Hinner man sänka farten

Uppmärksamma bussen när man möter den

Bas: De som mött/hunnit upp en buss

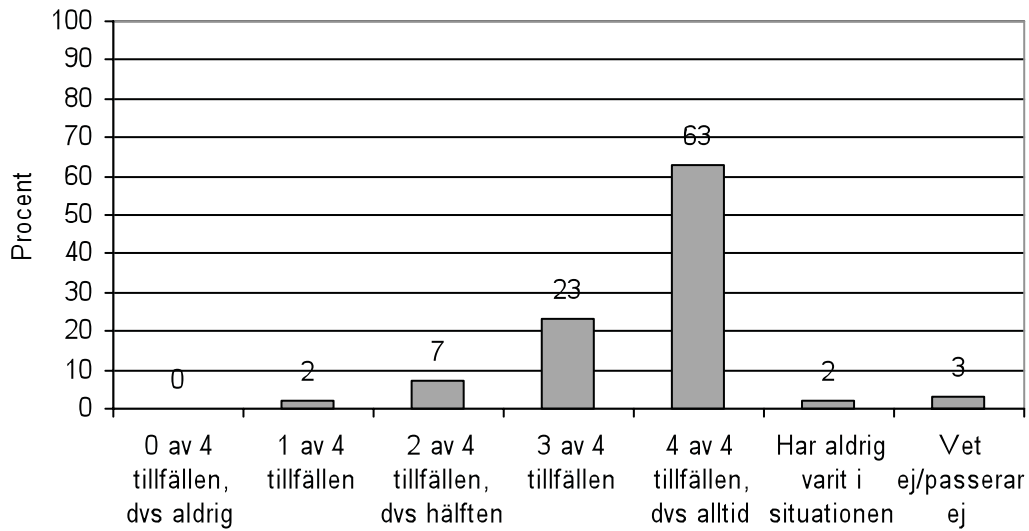


Fig 2.17 " Hur ofta går det att uppmärksamma bussen i tid så att det är möjligt att sänka farten till 30 km/h, när du möter bussen?" (Observationer 270 st)

Ungefär två tredjedelar av de som har erfarenhet av att passera en stillastående buss med blinkande skyltar upplever att det alltid går att uppmärksamma bussen i tid så att man hinner sänka sin fart. Var fjärde upplever att det går att göra det vid 3 av 4 tillfällen medan knappt var tionde upplever att det bara går att göra vid mindre än hälften av de tillfällen som uppstår.

Uppmärksamma bussen när man hinner upp den

Bas: De som mött/hunnit upp en buss

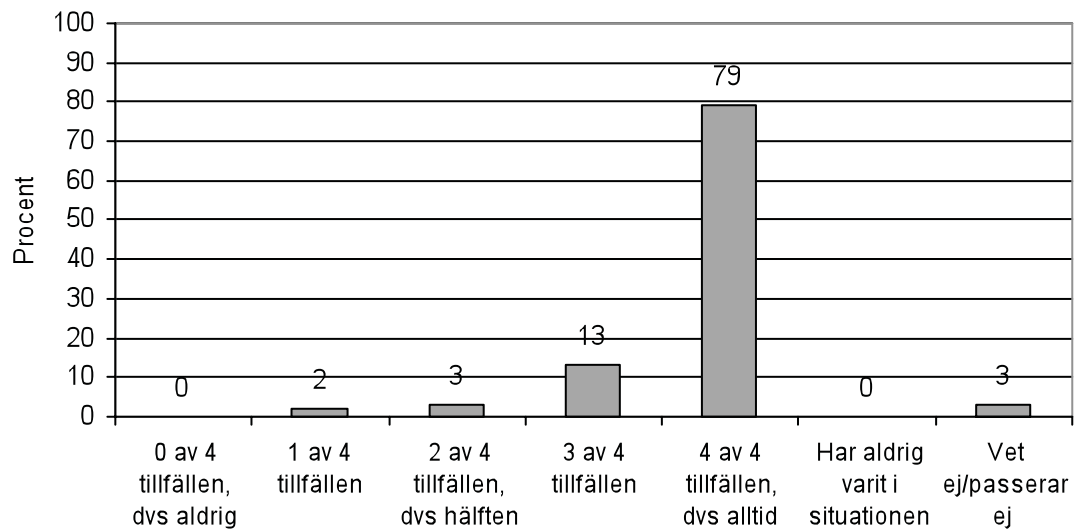
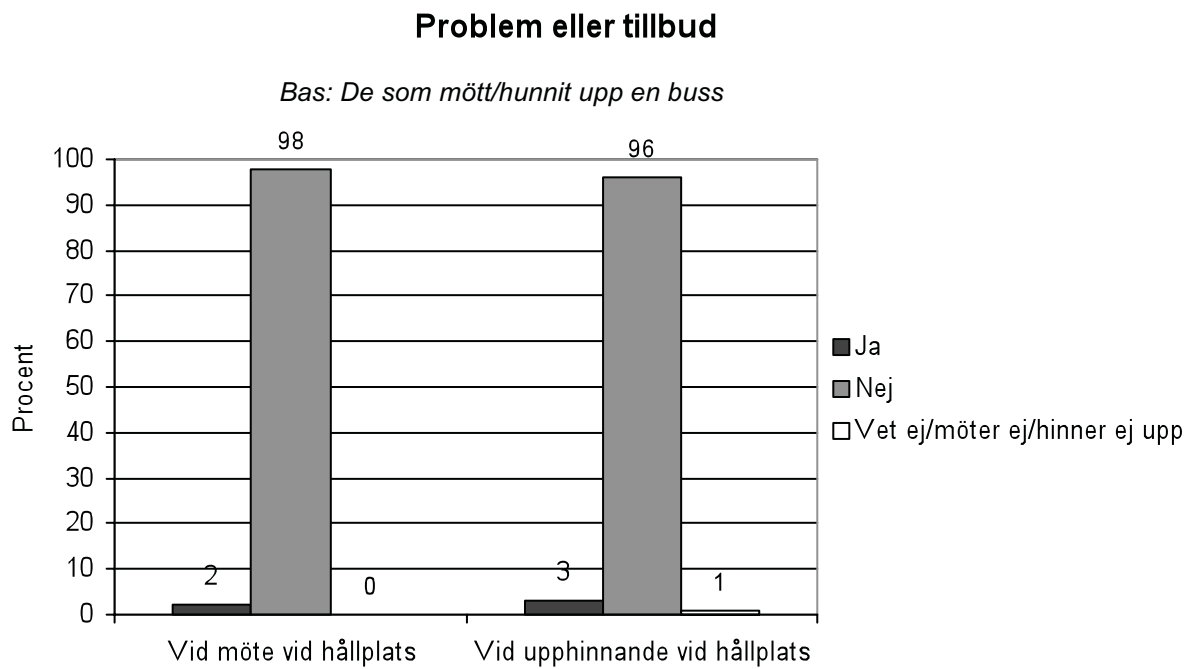


Fig 2.18 " Hur ofta går det att uppmärksamma bussen i tid så att det är möjligt att sänka farten till 30 km/h, när du hinner upp bussen?" (Observationer 270 st)

Det är betydligt fler som upplever att de har möjlighet att sänka hastigheten när de hinner upp en buss jämfört med andelen som upplever att det är möjligt när de möter en buss. Av de som hinner upp bussen upplever 79% alltid att det är möjligt (mot 63% av de som upplever det som möjligt när de möter bussen).

2.4 Problem eller tillbud i samband med 30-skyltad buss



*Fig 2.19 "Har det uppstått problem eller tillbud i samband med att du mött/hunnit upp 30-skyltad buss?"
(Observationer 270 st)*

Ytterst få, 2 respektive 3%, har upplevt problem eller tillbud i samband med möte eller upphinnande av 30-skyltad buss. I den mån problem uppstått handlar det oftast om kraftiga inbromsningar eller köbildning. Vid upphinnande även att bussen kört ut när man ska passera.

Problem vid möte

Bas: De som mött/hunnit upp en buss

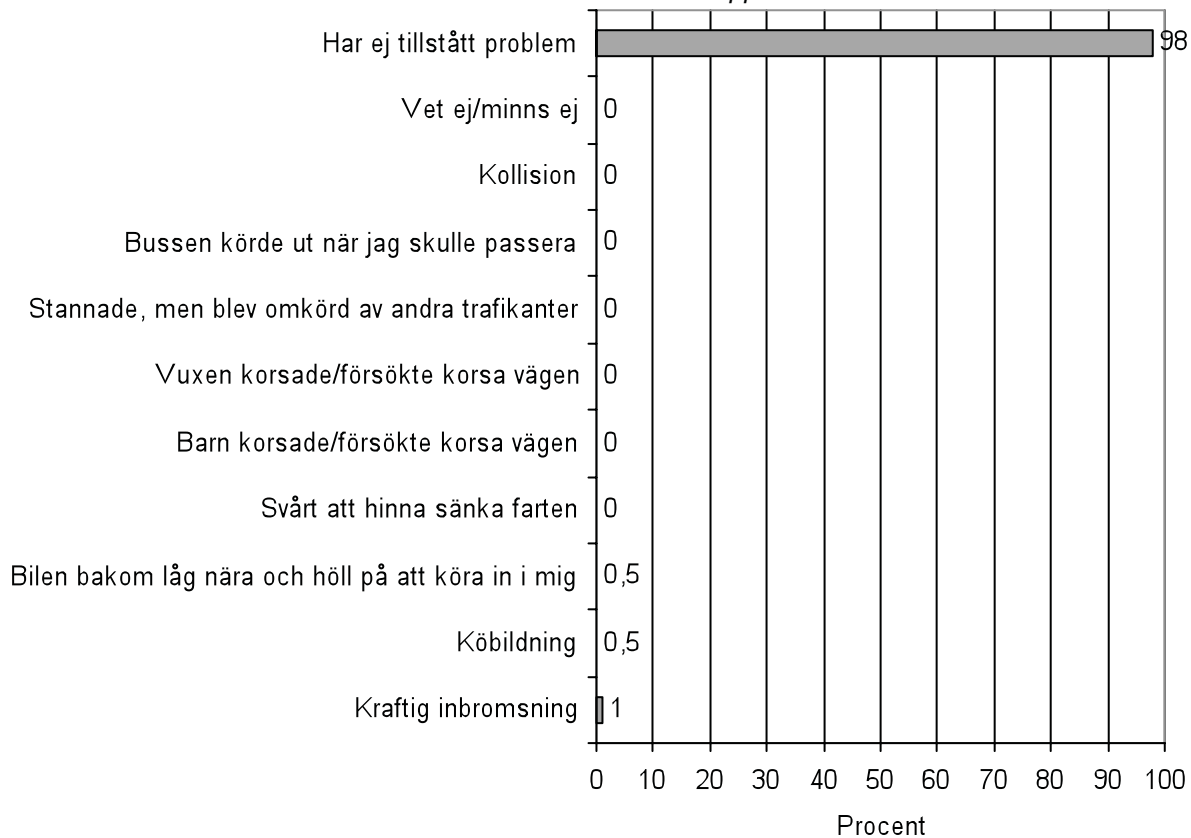


Fig 2.20 ” Om det uppstod problem eller tillbud beskriv dessa och ange om det skedde vid möte eller upphinnande” -möte (Observationer 270 st)

Annat som hänt vid möte

-Bussen stod stilla med blinkande skylt utan skolbarn i, chauffören pratade med annan, **1 st**

Problem vid upphinnande

Bas: De som mött/hunnit upp en buss

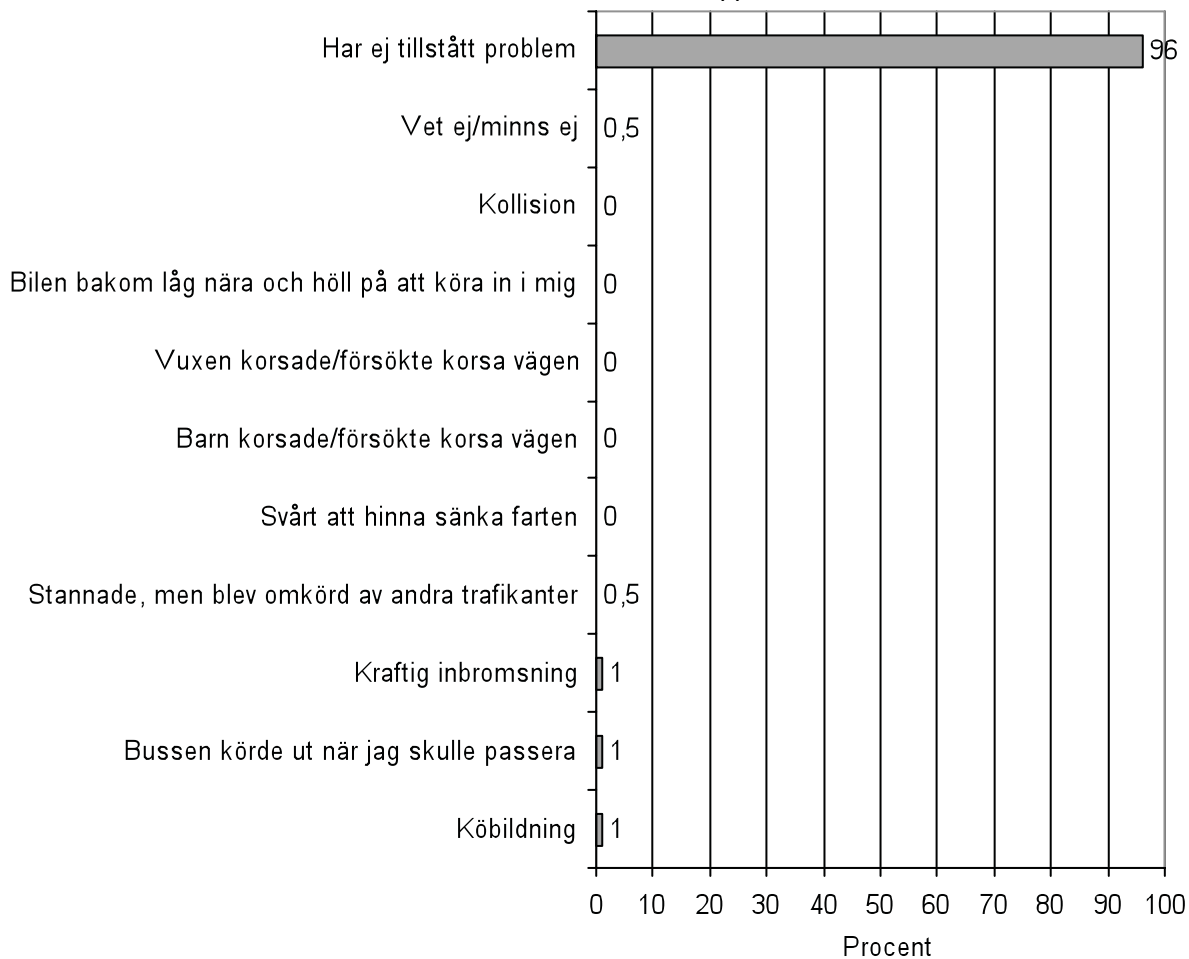


Fig 2.21 " Om det uppstod problem eller tillbud beskriv dessa och ange om det skedde vid möte eller upphinnande" -upphinnande (Observationer 270 st)

Annat som hänt vid möte

-För sakta omkörning, 1 st

-Bussen har glömt stänga av den blinkande skylten långt efteråt

2.4 Åsikter om 30-regeln



Fig 2.22 "Tycker du att den blinkande 30-skylden är bra eller dålig?" (Observationer 309 st)

Ingen av de tillfrågade kan se något negativt med den blinkande 30-skylden. 96% tycker det är bra medan 4% svarar "vet ej". Främsta argumenten för är att man uppmärksammas på problemet. Många hoppas på färre olyckor, tycker att den syns bra, ger ökad säkerhet och gör att man blir påmind.

Varför tycker du så?

- Man blir uppmärksam, **83 st**
- Hoppas på färre olyckor, **59 st**
- Den syns bra, **45 st**
- Bra säkerhet, **32 st**
- Man blir påmind, **26 st**
- Den visar att man ska sänka farten, **5 st**
- Det borde bli lag på det, **2 st**
- Bra för busstrafikanterna
- Man tänker på att det kommer en hållplats, den varnar, **1 st**
- Det är ett tydligt tecken att bussen ska stanna
- Korkat eftersom man bör istället lära ungdomen trafikvett
- Bra, då vet man ju att bussen ska stanna snart
- Då vet man att man ska stanna
- Skylden kunde varit lite större
- Inte sett någon
- Man förstår att man ska vara försiktig
- Syns att bussen ska stanna
- Ganska bra, den blinkar så fint
- Då kan man stanna om det kommer någon
- Då tänker man en extra gång, de borde blinka hela tiden eller aldrig. För det är förvirrande när det är olika
- Jag har alltid haft respekt för barn och passagerare
- I regel sänker man hastighete, det blir mindre stress att köra om bussen när den står stilla
- Det är inget fel med den
- Man kör försiktigare
- För folk ska lära sig att hålla ner farten
- För att man inte kan köra om då

- Det tog för lång tid innan bussarna fick skyltarna
- Det varnar att man ska ta det lugnt när man kommer till en skolbuss som ska stanna
- Den varnar
- Den fyller sin funktion
- Den varnar och man blir mer försiktig
- Eftersom de har hittat på den så måste den vara bra.
- Det är självklart bra vad gäller barns trygghet men det är väldigt svårt att hålla vid 70km/h
- Den är tydlig, går ej att missa
- Den är bra för barnen
- För att skolbarn kan finnas på plats och man måste vara försiktig
- Man sänker farten
- Det är ett skydd för alla passagerare
- Man ser ju att man måste observera bussen
- Bra upplysning
- På grund av skolungdomarna, de har ingen riktigt bra koll i trafiken.
- Den ger en klar signal om vad som gäller
- Fler barn
- Trafiksäkerhet
- I vissa fall, att stanna när man möter den verkar tokigt
- Jag tycker inte att man ska köra fortare runt en buss
- Det händer att man kör för fort annars
- Det är inte bara förarna som ska ta hänsyn utan även de som kliver av bussen

Är regeln bra eller dålig

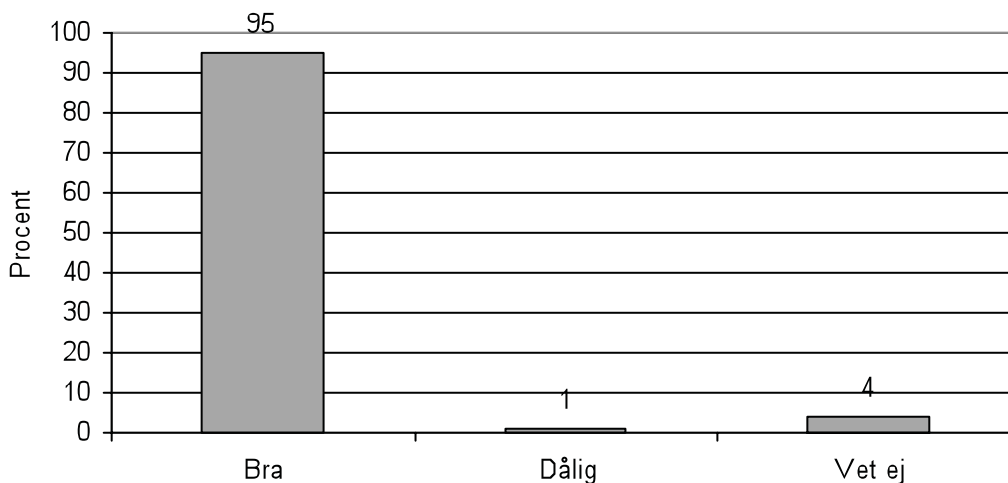


Fig 2.23 "Tycker du att 30-regeln är bra eller dålig?" (Observationer 309 st)

På samma sätt som man tycker att den blinkande skylten var bra tycker även 95% att 30-regeln är bra, 1% tycker den är dålig och 4% svarar "vet ej". Trafikanterna motiverar sin åsikt främst med att de vill förhindra olyckor och för säkerhetens skull. Den enstaka röst som är direkt negativ tycker att det är uselt eftersom det förstör trafikrytmen.

Varför tycker du så?

- Förhindra olyckor, **116 st**
- Säkerheten, **40 st**
- Man blir uppmärksam, **16 st**
- Man hinner sänka farten, **13 st**
- Folk respekterar 30-skylden, **5 st**
- Man blir påmind, **2 st**
- När den utnyttjas på rätt sätt
- På grund av barnen, **1 st**
- Bra förbi bussar, men på andra sträckor är det inte alltid nödvändigt. Jag fokuserar på att hålla 30 km/h i stället för uppmärksamhet på vägen
- Det ska inte vara på 90-vägar för då hinner man inte sakta ner
- Det är uselt eftersom det förstör trafikrytmen
- Oftast i tätbebyggda områden är det bra
- När man behöver sakta ned är det så kort sträcka så då är inte 30 km/h något jobbigt att sakta ned till
- På vissa ställen är det bra, där det är skolor.
- Bra för busstrafikanter
- Lite väl ambitiös
- Man tar hänsyn till folket
- Regeln är jobbig, 30 km/h är ju väldigt sakta
- Man hinner stanna
- Den är bra eftersom den är anpassad till trafiken.
- För att det gynnar de gående
- Man måste tänka på folk, speciellt barn.
- Den är bra, åtminstone i tätort och i stan
- Lite onödig, man bör alltid ta det lugnt kring bussar
- Man behöver inte ha så bråttom att man inte hinner sakta ner
- Man minimerar risken för påföringen
- Mycket småbarn

- Att komma ned till 30 km/h kan vara ganska svårt, men det är ju ändå ingen lång sträcka så det går bra. Det behövs att man saktar ned till 30 km/h eftersom man då behärskar situationen
- Man blir inte lika skadad när man kör i 30 km/h
- För att det behövs på de vägarna
- Det är en sådan liten grej och gör så mycket gott, det är det värt
- Ibland uppstår en risksituation och då är det bra att man måste sänka farten till 30 km/h
- Man hinner bromsa och reagera
- Bra när det gäller bussen
- Man tar det lugnare, det kan ju komma barn från bussen
- Man tänker på hur man kör
- Det lugnar ner trafiken
- Man tänker på medmänniskorna
- Om den blinkar när den ska blinka och inte blinkar när den kör
- Det är en lämplig hastighet
- Bra för de som åker buss
- Bra vid skolor
- Bra på 50-vägar men inte på 70-vägar
- För att man ska ta hänsyn
- Det behövs
- Den är nödvändig
- Eftersom det kan uppstå problem
- Mycket bra, men vissa bussar brukar blinka för länge, det borde ändras
- Visa hänsyn
- Regeln är förvirrande
- Man ska absolut inte köra fortare än 30, hellre saktare
- Skydda de på bussen
- Förbi skolor är den bra, annars kan man ha 50 km/h
- Att ta hänsyn till de som kliver av bussen

Ska man införa en lag om 30 km/h

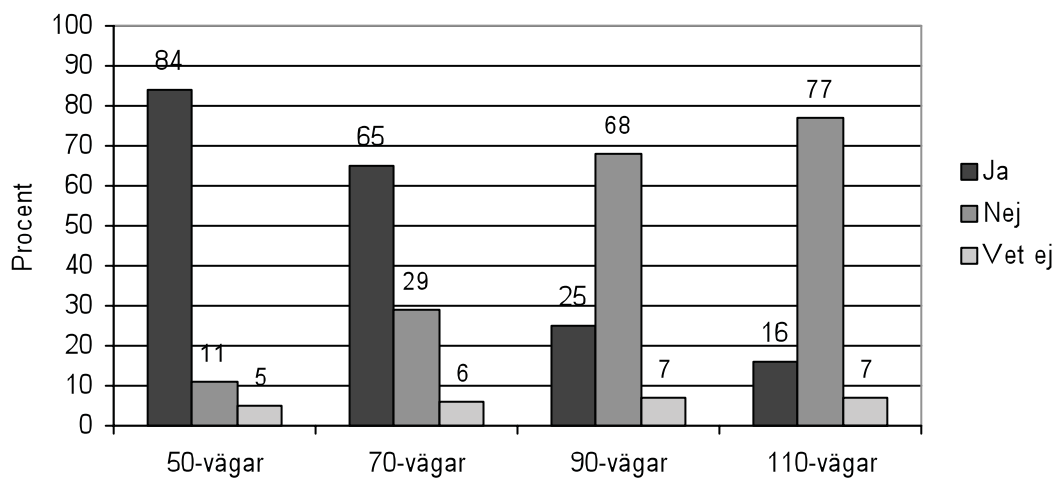


Fig 2.24 "Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats?" (Observationer 309 st)

När det gäller den summerande frågan om man tycker att en lag ska införas är de allra flesta, 84%, för en lag på 50-vägar. Majoriteten är även för en lag på 70-vägar men där finns en något större opinion, 29%, som är emot en lagstiftning. När det gäller 90-vägar och 110-vägar är mer än två tredjedelar emot en lagstiftning.

2.5 Bakgrundsfrågor

När de gäller bakgrundsfrågorna kan de sammanfattas med att en knapp majoritet av de som svarat (55%) bor i tätort, knappt var tionde är yrkesförare. Dessutom kör ungefär hälften av de tillfrågade mer än 2000 mil per år, åldersfördelningen är ganska jämn även om de yngre åldersgrupperna (under 34 år) är något mindre representerade bland de som kör bil och har körkort. Även könsfördelning är representativ med ungefär hälften män och hälften kvinnor.

Vart bor man

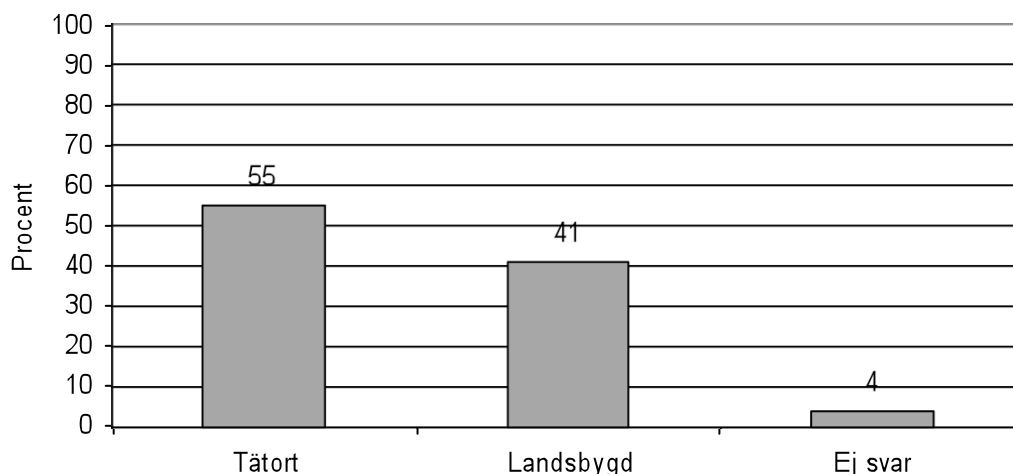


Fig 2.25 "Bor du i tätort eller på landsbygd?" (Observationer 309 st)

Yrkesförare

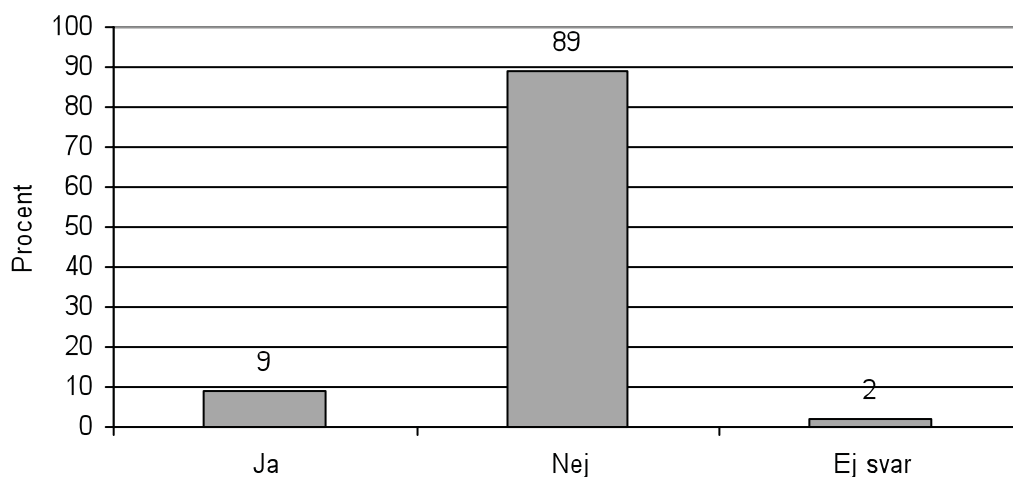


Fig 2.26 "Är du yrkesförare?" (Observationer 309 st)

Antal mil

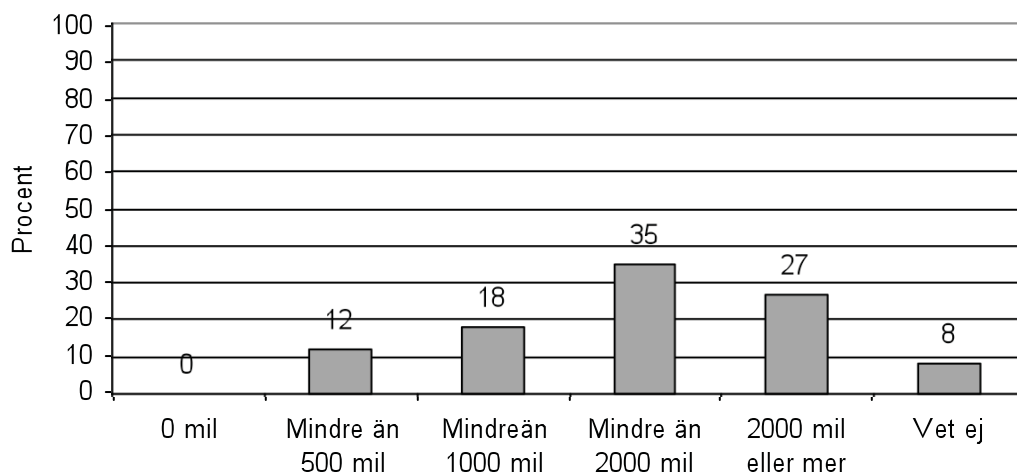


Fig 2.27 "Ungefär hur många mil har du totalt kört de senaste 12 månaderna?" (Observationer 309 st)

Ålder

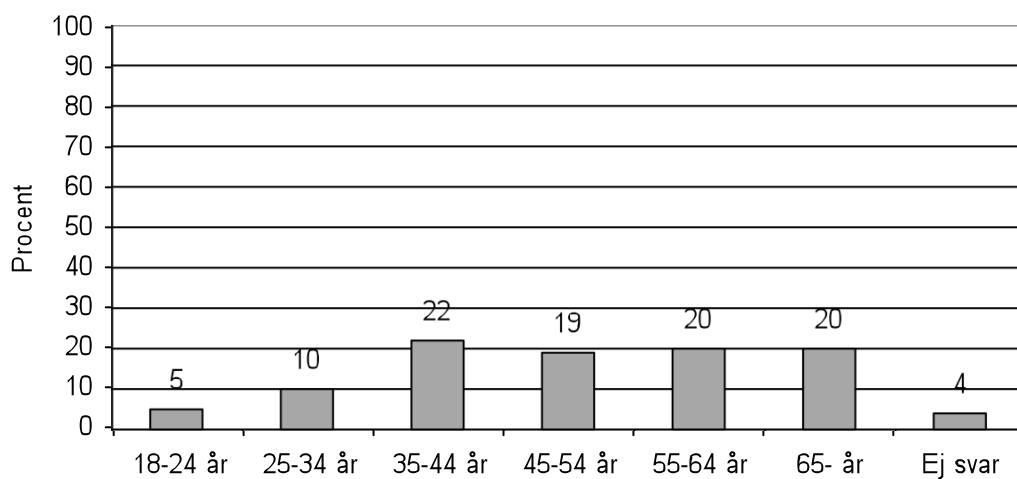


Fig 2.28 "Vilken är din ålder?" (Observationer 309 st)

Kön

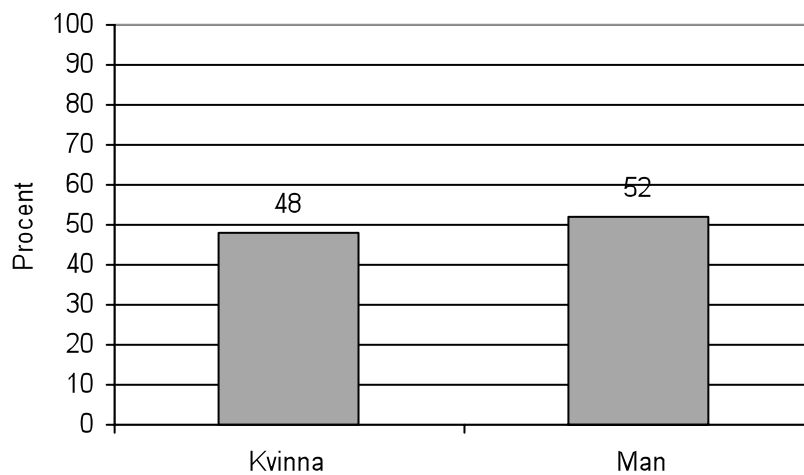


Fig 2.29 "Kön?" (Observationer 309 st)

Kap 3 Slutintryck

Vi får i undersökningen en klar bild av att de allra flesta, 93% av de som bor i Örnköldsvik, har hört talas om försöket om 30-regeln. Främst genom att ta del av information från media. 72% av samtliga tillfrågade upplever också att de har tillräckliga kunskaper om försöket. En mycket stor andel av de tillfrågade, 87%, har också erfarenhet av att ha passerat en buss med blinkande 30-skyltar. Nästan två tredjedelar av dessa uppger att de alltid följer regeln och sänker hastigheten vilket ju också tyder på en god acceptans av regeln. Däremot är man mer skeptisk till medtrafikanternas efterlevnad av regeln.

Att det är komplicerat med att nå ut visar dock att man vid ett antal kunskapsfrågor märker att så inte är fallet. Åsikterna om när, var och i vilka situationer som regeln gäller är något delade. En situation där majoriteten inte tror att regeln gäller är när man möter en stillastående buss där skylten inte blinkar. Färre tror överhuvudtaget att regeln gäller om man möter en buss, jämfört med om man hinner upp en buss.

En klar slutsats är att man är positiv till försöket och det man tror att det innebär. När det gäller att införa en lag så är 84% när det gäller 50-sträckor och 65% är för en lagstiftning på 70-sträckor. Andelen positiva är dock endast 25% när det gäller 90-vägar och 16% när det gäller 110-vägar.

Kvinnor är något mer positiva än män generellt till regeln men båda grupperna är positiva. När det gäller åldersgrupperna tenderar de äldre åldersgrupperna att vara lite bättre informerade, ha något högre kunskap och efterlevnad samt är också något positivare till exempelvis lagstiftning om regeln på vägar med lite högre hastigheter. De som bor i tätort har också en något positivare attityd och något bättre efterlevnad än de som bor på landsbygd. En skillnad där som möjligen är intressant är att de i tätort dock upplever det som något svårare att hinna uppmärksamma bussarna med blinkande skyltar i tid.

Bilaga 1 Uppdelning på kön

När det gäller skillnader mellan män och kvinnor kan vi se att kännedomen är ganska lika. Kunskaperna skiljer sig också åt något men på olika sätt. Männerna känner i högre grad till att det är en tvingande lag medan kvinnorna bättre känner till i vilka situationer som regeln gäller. Det är inga stora skillnader i hur man själv uppger att man beter sig men fler kvinnor väljer att inte köra om en buss de hinner upp (12% bland kvinnorna mot 4% bland männen). Kvinnor är något positivare än män till regeln och till en lagstiftning.

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Har du hört talas om ett pågående försök som handlar om hastighetsbegränsningar kring bussar?	Ja	94%	95%	95%
	Nej	6%	5%	5%
	Vet ej	0%	0%	0%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Läst Annons	Not chosen	93%	90%	92%
	Chosen	7%	10%	8%
	Question skipped	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Läst Broschyr	Not chosen	85%	83%	84%
	Chosen	15%	17%	16%
	Question skipped	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Fått brev	Not chosen	90%	88%	89%
	Chosen	10%	12%	11%
	Question skipped	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Media - Hört på Radio	Not chosen	85%	85%	85%
	Chosen	15%	15%	15%
	Question skipped	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Media - Sett på TV	Not chosen	74%	79%	76%
	Chosen	26%	21%	24%
	Question skipped	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Media - Läst i tidningen	Not chosen	30%	32%	31%
	Chosen	70%	68%	69%

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Läst på Internet	Not chosen	99%	99%	99%
	Chosen	1%	1%	1%
	Question skipped	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Hört av vänner, familj, bekanta, g	Not chosen	90%	90%	90%
	Chosen	10%	10%	10%
	Question skipped	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Annat sätt	Not chosen	84%	79%	81%
	Chosen	16%	21%	19%
	Question skipped	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Vet ej	Not chosen	97%	100%	99%
	Chosen	3%	0%	1%
	Question skipped	0%	0%	0%
Är hastighetsbegränsningen i försöket... (läs upp alternativen)	en lag	46%	59%	53%
	eller en rekommendation	45%	29%	36%
	Vet ej	9%	12%	11%
	MISSING	0%	0%	0%
Känner du att du har tillräcklig kunskap om var begränsningen gäller?	Ja	87%	87%	87%
	Nej	11%	11%	11%
	Vet ej	2%	2%	2%
	MISSING	0%	0%	0%

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Vet du vilken som är den högsta hastigheten man får hålla när man möter/hinner upp en stillastående buss på försökssträckorna? Är det... (läs upp alternativen)	samma som gällande hastighetsbegränsning	0%	2%	1%
	50 km/h,	0%	3%	1%
	30 km/h,	99%	94%	96%
	0 km/h, dvs man måste stanna eller	1%	0%	0%
	är det annan hastighet, ange i så fall vilken (km/h)	0%	1%	0%
	Vet ej	0%	1%	0%
	MISSING	0%	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 50-vägar	Ja	94%	96%	95%
	Nej	1%	1%	1%
	Vet ej	4%	3%	4%
	MISSING	0%	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 70-vägar	Ja	77%	78%	77%
	Nej	10%	12%	11%
	Vet ej	13%	10%	12%
	MISSING	0%	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 90-vägar	Ja	37%	41%	39%
	Nej	45%	47%	47%
	Vet ej	18%	12%	15%
	MISSING	0%	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 110-vägar	Ja	28%	27%	27%
	Nej	58%	63%	61%
	Vet ej	15%	10%	12%
	MISSING	0%	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) E4:an	Ja	26%	31%	28%
	Nej	57%	61%	60%
	Vet ej	17%	8%	12%
	MISSING	0%	0%	0%

		Kvinna	Man	Total	
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	
Vilka tider gäller regeln? (läs upp alternativen)	Endast dagtid	5%	4%	5%	
	Hela dygnet	17%	25%	21%	
	Endast skoldagar	14%	17%	15%	
	Alla dagar	50%	46%	48%	
	Vet ej	14%	8%	11%	
	MISSING	0%	0%	0%	
	Total				
Bussarna i försöket har 30- skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man möter en stillastående buss med en blinkande 30-skytt?	Ja	82%	85%	84%	
	Nej	15%	11%	13%	
	Vet ej	4%	4%	4%	
	MISSING	0%	0%	0%	
	Total	100%	100%	100%	
	Total				
	Bussarna i försöket har 30- skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man möter en stillastående buss som inte blinkar med 30-skytten?	Ja	42%	28%	35%
Nej		53%	67%	60%	
Vet ej		6%	5%	5%	
MISSING		0%	0%	0%	
Total		100%	100%	100%	
Total					
Bussarna i försöket har 30- skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man kör om en buss som kör med blinkande 30- skytt?		Ja	85%	81%	84%
	Nej	12%	14%	13%	
	Vet ej	3%	4%	4%	
	MISSING	0%	0%	0%	
	Total	100%	100%	100%	
	Total				

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Bussarna i försöket har 30-skylltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man möter en buss som kör med blinkande 30-skyllt?	Ja	72%	68%	70%
	Nej	23%	26%	25%
	Vet ej	5%	6%	6%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Enligt 30-regeln som testas i försöket får man inte köra fortare än 30 kilometer i timmen förbi en stillastående buss. Det gäller både när man möter och när man hinner upp en buss, oavsett om 30-skyllten blinkar eller ej. Detta gäller på 50- och 70-vä	Ja	90%	88%	89%
	Nej	10%	11%	11%
	Vet ej	0%	1%	0%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Hur ofta sedan september 2007 har du mött en buss med blinkande 30-skyllt som står vid hållplats? Är det... (läs upp alternativen)	Dagligen,	36%	38%	38%
	Flera gånger per vecka,	25%	20%	22%
	Någon gång per vecka,	20%	24%	22%
	Någon gång per månad,	10%	10%	10%
	Mer sällan	6%	6%	6%
	Aldrig	2%	0%	1%
	Vet ej	1%	2%	1%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du möter bussen vid hållplats, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig			
		4%	2%	3%
	1 av 4 tillfällen	5%	6%	5%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	8%	5%	6%
	3 av 4 tillfällen	7%	13%	10%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	69%	67%	68%
	Kör inte om	4%	3%	3%
	Möter inte någon sådan buss	1%	0%	0%
	Vet ej	3%	4%	4%
	MISSING	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	
När dina medtrafikanter möter en buss som har blinkande 30-skylt och står vid hållplats, hur ofta kör de förbi i högst 30 kilometer i timmen, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig			
		4%	5%	4%
	1 av 4 tillfällen	8%	7%	7%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	28%	22%	25%
	3 av 4 tillfällen	24%	30%	27%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	15%	10%	12%
	Kör inte om	1%	0%	0%
	möter inte någon sådan buss	0%	0%	0%
	Vet ej	21%	26%	24%
	MISSING	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Hur ofta sedan september 2007 har du hunnit upp någon buss med blinkande 30-skylt som står vid hållplats? Är det... (läs upp alternativen)	Dagligen,	28%	32%	30%
	Flera gånger per vecka,	24%	20%	22%
	Någon gång per vecka,	25%	24%	25%
	Någon gång per månad,	11%	11%	11%
	Mer sällan eller	8%	9%	8%
	Aldrig	2%	1%	1%
	Vet ej	2%	3%	3%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du hinner upp bussen vid hållplats, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	1%	4%	2%
	1 av 4 tillfällen	6%	6%	6%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	7%	5%	6%
	3 av 4 tillfällen	7%	12%	9%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	62%	65%	64%
	Kör inte om	12%	4%	8%
	Hinner inte upp någon sådan buss	1%	0%	0%
	Vet ej	5%	4%	4%
	MISSING	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
När dina medtrafikanter hinner upp en buss som har blinkande 30-skylt och står vid hållplats, hur ofta kör de förbi i högst 30 kilometer i timmen, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	2%	2%	2%
	1 av 4 tillfällen	11%	4%	7%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	25%	24%	24%
	3 av 4 tillfällen	22%	35%	28%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	16%	10%	13%
	Kör inte om	2%	1%	1%
	Hinner inte upp någon sådan buss	0%	0%	0%
	Vet ej	23%	25%	24%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Hur ofta går det att uppmärksamma bussen i tid så att det är möjligt att sänka farten till 30 km/h, när du möter bussen?	0 av 4 tillfällen, dvs aldrig	0%	1%	0%
	1 av 4 tillfällen	2%	3%	2%
	2 av 4 tillfällen, dvs hälften	9%	4%	7%
	3 av 4 tillfällen	18%	27%	23%
	4 av 4 tillfällen, dvs alltid	63%	62%	63%
	har aldrig varit i situationen	3%	0%	1%
	Vet ej/passerar ej	5%	3%	4%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Hur ofta går det att uppmärksamma bussen i tid så att det är möjligt att sänka farten till 30 km/h när du hinner upp bussen?	0 av 4 tillfällen, dvs aldrig	0%	0%	0%
	1 av 4 tillfällen	2%	1%	1%
	2 av 4 tillfällen, dvs hälften	2%	4%	3%
	3 av 4 tillfällen	12%	15%	13%
	4 av 4 tillfällen, dvs alltid	80%	77%	79%
	har aldrig varit i den situationen	0%	0%	0%
	Vet ej/passerar ej	5%	2%	4%
	MISSING	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	
Har det uppstått några problem eller tillbud i samband med att du mött/hunnit upp 30-skyltad buss... (läs upp alternativ) ...vid möte vid hållplats?	Ja	0%	3%	1%
	Nej	99%	96%	98%
	Vet ej/möter ej/hinner ej upp	1%	1%	1%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Har det uppstått några problem eller tillbud i samband med att du mött/hunnit upp 30-skyltad buss... (läs upp alternativ) ...vid upphinnande vid hållplats?	Ja	3%	4%	3%
	Nej	96%	95%	96%
	Vet ej/möter ej/hinner ej upp	1%	1%	1%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Tycker du att den blinkande 30-skylden är bra eller dålig?	Bra	99%	97%	98%
	Dåligt	0%	1%	0%
	Vet ej	1%	3%	2%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Tycker du att 30-regeln är bra eller dålig?	Bra	100%	95%	97%
	Dålig	0%	1%	1%
	Vet ej	0%	4%	2%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 50-vägar?	Ja	89%	84%	86%
	Nej	9%	14%	12%
	Vet ej	2%	2%	2%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 70-vägar?	Ja	73%	61%	67%
	Nej	23%	35%	29%
	Vet ej	3%	4%	4%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 90-vägar?	Ja	30%	21%	25%
	Nej	63%	76%	70%
	Vet ej	6%	3%	5%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%

		Kvinna	Man	Total
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 110-vägar?	Ja	21%	12%	17%
	Nej	71%	86%	79%
	Vet ej	8%	2%	5%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Bor du i tätort eller på landsbygd?	Tätort	54%	59%	57%
	Landsbygd	44%	40%	42%
	MISSING	2%	1%	2%
	Total	100%	100%	100%
Är du yrkesförare?	Ja	6%	12%	9%
	Nej	94%	88%	91%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Ungefär hur många mil har du totalt kört de senaste 12 månaderna? (läs ej upp alternativen)	0	1%	0%	0%
	mindre än 500	21%	4%	12%
	mindre än 1 000	27%	10%	19%
	mindre än 2 000	27%	46%	36%
	2 000 eller mer	14%	39%	27%
	Vet ej	10%	1%	5%
	MISSING	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%
Vilken är din ålder?	18-24 år	5%	5%	5%
	25-34 år	14%	7%	10%
	35-44 år	22%	22%	22%
	45-54 år	19%	21%	20%
	55-64 år	21%	20%	20%
	65-	18%	24%	21%
	MISSING	1%	2%	2%
	Total	100%	100%	100%

Bilaga 2 Uppdelning på ålder

Åldersgrupperna består av mellan ca 50-70 individer i varje grupp varför felmarginalerna blir ganska stora (6-14%). Slutsatser på de handlingar som bygger på en bas (att man har erfarenhet av att passera en buss med blinkande skyltar) blir tämligen ointressanta. De tendenser vi kan se är dock att åldersgruppen de yngre åldersgrupperna har något lägre kännedom om försöket men fortfarande mycket hög.. De yngre tycks också ha något sämre kunskap om vad försöket innebär och efterlevnaden tenderar att vara något sämre. De två äldsta grupperna är något mer positiva till lagstiftning även på sträckor med lite högre hastigheter.

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Har du hört talas om ett pågående försök som handlar om hastighetsbegränsningar kring bussar?	Ja	91%	91%	97%	100%	95%
	Nej	9%	9%	3%	0%	5%
	Vet ej	0%	0%	0%	0%	0%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen)	Not chosen	90%	90%	93%	92%	92%
	Chosen	10%	10%	7%	8%	8%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
Läst Annons	Not chosen	83%	85%	83%	82%	83%
	Chosen	17%	15%	17%	18%	17%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
Läst Broschyr	Not chosen	80%	90%	83%	93%	97%
	Chosen	20%	10%	17%	7%	3%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
Fått brev	Not chosen	88%	89%	86%	84%	80%
	Chosen	12%	11%	14%	16%	20%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
Media - Hört på Radio	Not chosen	85%	82%	76%	66%	75%
	Chosen	15%	18%	24%	34%	25%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
Media - Sett på TV	Not chosen	44%	33%	29%	28%	27%
	Chosen	56%	67%	71%	72%	73%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
Media - Läst i tidningen	Not chosen	44%	33%	29%	28%	27%
	Chosen	56%	67%	71%	72%	73%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Läst på Internet	Not chosen	98%	98%	100%	98%	100%
	Chosen	2%	2%	0%	2%	0%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Hört av vänner, familj, bekanta, g	Not chosen	98%	87%	91%	87%	90%
	Chosen	2%	13%	9%	13%	10%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Annat sätt	Not chosen	76%	84%	81%	84%	78%
	Chosen	24%	16%	19%	16%	22%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Vet ej	Not chosen	98%	98%	100%	100%	97%
	Chosen	2%	2%	0%	0%	3%
	Question skipped	0%	0%	0%	0%	0%
Är hastighetsbegränsningen i försöket... (läs upp alternativen)	en lag	51%	54%	59%	52%	48%
	eller en rekommendation	27%	41%	29%	41%	42%
	Vet ej	22%	5%	12%	7%	10%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
Känner du att du har tillräcklig kunskap om var begränsningen gäller?	Ja	80%	84%	90%	90%	88%
	Nej	17%	15%	9%	10%	7%
	Vet ej	2%	2%	2%	0%	5%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Vet du vilken som är den högsta hastigheten man får hålla när man möter/hinner upp en stillastående buss på försökssträckorna? Är det... (läs upp alternativen)	samma som gällande hastighetsbe gränsning	0%	0%	2%	2%	2%
	50 km/h,	0%	3%	0%	0%	3%
	30 km/h,	100%	93%	98%	98%	93%
	0 km/h, dvs man måste stanna eller är det annan hastighet, ange i så fall vilken (km/h)	0%	2%	0%	0%	0%
	Vet ej	0%	0%	0%	0%	2%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 50-vägar	Ja	95%	93%	98%	97%
Nej		0%	2%	0%	0%	3%
Vet ej		5%	5%	2%	3%	5%
MISSING		0%	0%	0%	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 70-vägar	Ja	66%	70%	74%	89%	82%
	Nej	22%	13%	12%	5%	8%
	Vet ej	12%	16%	14%	7%	10%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 90-vägar	Ja	20%	30%	36%	57%	43%
	Nej	63%	56%	50%	31%	38%
	Vet ej	17%	15%	14%	11%	18%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 110-vägar	Ja	12%	25%	29%	36%	28%
	Nej	76%	61%	59%	52%	60%
	Vet ej	12%	15%	12%	11%	12%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år	
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) E4:an	Ja	20%	23%	19%	43%	35%	
	Nej	66%	64%	71%	48%	52%	
	Vet ej	15%	13%	10%	10%	13%	
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%	
Vilka tider gäller regeln? (läs upp alternativen)	Endast dagtid	2%	3%	0%	7%	10%	
	Hela dygnet	29%	26%	26%	23%	7%	
	Endast skoldagar	7%	8%	7%	26%	25%	
	Alla dagar	49%	51%	57%	33%	48%	
	Vet ej	12%	11%	10%	11%	10%	
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%	
	Bussarna i försöket har 30-skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man möter en stillastående buss med en blinkande 30-skylt?	Ja	90%	84%	86%	82%	77%
		Nej	7%	11%	12%	13%	18%
Vet ej		2%	5%	2%	5%	5%	
MISSING		0%	0%	0%	0%	0%	
Total		100%	100%	100%	100%	100%	
Bussarna i försöket har 30-skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man möter en stillastående buss som inte blinkar med 30-skylten?	Ja	34%	31%	31%	34%	45%	
	Nej	61%	62%	67%	61%	48%	
	Vet ej	5%	7%	2%	5%	7%	
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%	
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Bussarna i försöket har 30-skylltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man kör om en buss som kör med blinkande 30-skyllt?	Ja	85%	85%	84%	79%	83%
	Nej	10%	13%	12%	16%	13%
	Vet ej	5%	2%	3%	5%	3%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Bussarna i försöket har 30-skylltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man möter en buss som kör med blinkande 30-skyllt?	Ja	73%	69%	72%	62%	72%
	Nej	20%	26%	22%	30%	25%
	Vet ej	7%	5%	5%	8%	3%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Enligt 30-regeln som testas i försöket får man inte köra fortare än 30 kilometer i timmen förbi en stillastående buss. Det gäller både när man möter och när man hinner upp en buss, oavsett om 30-skyllten blinkar eller ej. Detta gäller på 50- och 70-vä	Ja	84%	91%	95%	93%	83%
	Nej	16%	9%	5%	7%	17%
	Vet ej	0%	0%	0%	0%	0%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Hur ofta sedan september 2007 har du mött en buss med blinkande 30-skytt som står vid hållplats? Är det... (läs upp alternativen)	Dagligen,	29%	39%	49%	49%	21%
	Flera gånger per vecka,	26%	26%	23%	12%	21%
	Någon gång per vecka,	32%	15%	18%	23%	27%
	Någon gång per månad,	8%	11%	7%	11%	13%
	Mer sällan	5%	7%	4%	4%	12%
	Aldrig	0%	0%	0%	2%	2%
	Vet ej	0%	2%	0%	0%	4%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du möter bussen vid hållplats, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	3%	2%	5%	4%	2%
	1 av 4 tillfällen	8%	3%	2%	9%	6%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	5%	5%	12%	4%	6%
	3 av 4 tillfällen	13%	10%	11%	7%	10%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	68%	74%	65%	71%	61%
	Kör inte om	3%	2%	2%	4%	8%
	Möter inte någon sådan buss	0%	2%	0%	0%	0%
	Vet ej	0%	3%	4%	2%	8%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
När dina medtrafikanter möter en buss som har blinkande 30-skylt och står vid hållplats, hur ofta kör de förbi i högst 30 kilometer i timmen, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	5%	2%	4%	7%	6%
	1 av 4 tillfällen	16%	2%	5%	14%	2%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	32%	31%	28%	23%	15%
	3 av 4 tillfällen	21%	34%	28%	23%	25%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	11%	10%	14%	12%	13%
	Kör inte om	0%	0%	0%	0%	2%
	möter inte någon sådan buss	0%	0%	0%	0%	0%
	Vet ej	16%	21%	21%	21%	37%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Hur ofta sedan september 2007 har du hunnit upp någon buss med blinkande 30-skylt som står vid hållplats? Är det... (läs upp alternativen)	Dagligen,	24%	31%	44%	33%	19%
	Flera gånger per vecka,	16%	25%	25%	21%	21%
	Någon gång per vecka,	39%	16%	21%	25%	27%
	Någon gång per månad,	8%	18%	11%	7%	10%
	Mer sällan eller	11%	8%	0%	9%	15%
	Aldrig	3%	2%	0%	4%	0%
	Vet ej	0%	0%	0%	2%	8%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du hinner upp bussen vid hållplats, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	0%	3%	0%	5%	2%
	1 av 4 tillfällen	8%	2%	5%	7%	8%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	8%	7%	5%	5%	6%
	3 av 4 tillfällen	14%	13%	9%	9%	4%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	65%	67%	65%	67%	58%
	Kör inte om	3%	5%	14%	2%	15%
	Hinner inte upp någon sådan buss	0%	0%	2%	0%	0%
	Vet ej	3%	3%	0%	4%	8%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
När dina medtrafikanter hinner upp en buss som har blinkande 30-skytt och står vid hållplats, hur ofta kör de förbi i högst 30 kilometer i timmen, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	0%	0%	4%	2%	4%
	1 av 4 tillfällen	16%	3%	5%	12%	4%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	32%	31%	25%	19%	17%
	3 av 4 tillfällen	32%	36%	33%	23%	19%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	11%	13%	9%	18%	10%
	Kör inte om	0%	0%	0%	0%	8%
	Hinner inte upp någon sådan buss	0%	0%	0%	0%	0%
	Vet ej	11%	16%	25%	26%	38%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Hur ofta går det att uppmärksamma bussen i tid så att det är möjligt att sänka farten till 30 km/h, när du möter bussen?	0 av 4 tillfällen, dvs aldrig	0%	2%	0%	0%	0%
	1 av 4 tillfällen	3%	2%	4%	2%	2%
	2 av 4 tillfällen, dvs hälften	11%	7%	11%	5%	2%
	3 av 4 tillfällen	39%	23%	19%	18%	17%
	4 av 4 tillfällen, dvs alltid	47%	62%	67%	65%	69%
	har aldrig varit i situationen	0%	2%	0%	4%	2%
	Vet ej/passerar ej	0%	3%	0%	7%	8%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	
Hur ofta går det att uppmärksamma bussen i tid så att det är möjligt att sänka farten till 30 km/h när du hinner upp bussen?	0 av 4 tillfällen, dvs aldrig	0%	0%	0%	0%	0%
	1 av 4 tillfällen	3%	2%	0%	4%	0%
	2 av 4 tillfällen, dvs hälften	3%	7%	4%	0%	0%
	3 av 4 tillfällen	26%	15%	5%	14%	8%
	4 av 4 tillfällen, dvs alltid	66%	75%	89%	75%	87%
	har aldrig varit i den situationen	0%	0%	0%	0%	0%
	Vet ej/passerar ej	3%	2%	2%	7%	6%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	
Har det uppstått några problem eller tillbud i samband med att du mött/hunnit upp 30-skyltad buss... (läs upp alternativ) ...vid möte vid hållplats?	Ja	0%	0%	2%	2%	4%
	Nej	100%	98%	98%	98%	94%
	Vet ej/möter ej/hinner ej upp	0%	2%	0%	0%	2%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Har det uppstått några problem eller tillbud i samband med att du mött/hunnit upp 30-skyltad buss... (läs upp alternativ) ...vid upphinnande vid hållplats?	Ja	5%	2%	5%	0%	6%
	Nej	95%	95%	95%	100%	92%
	Vet ej/möter ej/hinner ej upp	0%	3%	0%	0%	2%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Tycker du att den blinkande 30-skylden är bra eller dålig?	Bra	100%	97%	95%	98%	98%
	Dåligt	0%	0%	0%	2%	0%
	Vet ej	0%	3%	5%	0%	2%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Tycker du att 30-regeln är bra eller dålig?	Bra	98%	96%	97%	98%	98%
	Dålig	0%	0%	2%	2%	0%
	Vet ej	2%	4%	2%	0%	2%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 50-vägar?	Ja	96%	87%	92%	75%	84%
	Nej	4%	12%	8%	21%	11%
	Vet ej	0%	1%	0%	3%	5%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 70-vägar?	Ja	53%	64%	70%	66%	79%
	Nej	44%	31%	25%	33%	16%
	Vet ej	2%	4%	5%	2%	5%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%

		18-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65- år
		Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %	Kolumn %
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 90-vägar?	Ja	13%	16%	13%	36%	44%
	Nej	87%	81%	80%	61%	46%
	Vet ej	0%	3%	7%	3%	10%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 110-vägar?	Ja	7%	10%	10%	25%	29%
	Nej	93%	84%	85%	74%	62%
	Vet ej	0%	6%	5%	2%	10%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Bor du i tätort eller på landsbygd?	Tätort	60%	63%	58%	51%	52%
	Landsbygd	40%	37%	38%	48%	46%
	MISSING	0%	0%	3%	2%	2%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Är du yrkesförare?	Ja	7%	10%	17%	10%	2%
	Nej	93%	90%	83%	90%	98%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Ungefär hur många mil har du totalt kört de senaste 12 månaderna? (läs ej upp alternativen)	0	0%	0%	0%	0%	2%
	mindre än 500	16%	9%	3%	15%	21%
	mindre än 1 000	16%	19%	15%	21%	21%
	mindre än 2 000	33%	34%	43%	28%	41%
	2 000 eller mer	31%	30%	33%	34%	11%
	Vet ej	4%	7%	5%	2%	5%
	MISSING	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Kön?	Kvinna	60%	48%	47%	49%	41%
	Man	40%	49%	53%	49%	59%
	MISSING	0%	3%	0%	2%	0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%

Bilaga 3 Uppdelning på tätorts- eller landsbygdsboende

När det gäller skillnader mellan tätortsboende och landsbygdsboende kan vi till en början konstatera att det inte är någon skillnad när det gäller kännedom om det pågående försöket. Erfarenhet av situationer där man passerar bussar med 30-skyltar är något högre bland de som bor i tätort. Det gäller även kunskap och man har en något bättre efterlevnad och även en något positivare attityd, även om det är små skillnader. En intressant skillnad mellan tätort och landsbygd är att något fler i tätorten tycker det är svårt att hinna att upptäcka bussarna med blinkande 30-skyltar i tid, för att hinna sänka sin egen hastighet ner till 30 km/h.

		Tätort	Landsbygd
		Kolumn %	Kolumn %
Har du hört talas om ett pågående försök som handlar om hastighetsbegränsningar kring bussar?	Ja	95%	94%
	Nej	5%	6%
	Vet ej	0%	0%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Läst Annons	Not chosen	91%	92%
	Chosen	9%	8%
	Question skipped	0%	0%
Läst Broschyr	Not chosen	80%	87%
	Chosen	20%	13%
	Question skipped	0%	0%
Fått brev	Not chosen	89%	90%
	Chosen	11%	10%
	Question skipped	0%	0%
Media - Hört på Radio	Not chosen	84%	86%
	Chosen	16%	14%
	Question skipped	0%	0%
Media - Sett på TV	Not chosen	80%	73%
	Chosen	20%	27%
	Question skipped	0%	0%
Media - Läst i tidningen	Not chosen	33%	29%
	Chosen	67%	71%
	Question skipped	0%	0%
Läst på Internet	Not chosen	99%	99%
	Chosen	1%	1%
	Question skipped	0%	0%
Hört av vänner, familj, bekanta, g	Not chosen	91%	89%
	Chosen	9%	11%
	Question skipped	0%	0%
Annat sätt	Not chosen	77%	86%
	Chosen	23%	14%
	Question skipped	0%	0%

		Tätort	Landsbygd
		Kolumn %	Kolumn %
På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen) Vet ej	Not chosen	99%	97%
	Chosen	1%	3%
	Question skipped	0%	0%
Är hastighetsbegränsningen i försöket... (läs upp alternativen)	en lag	52%	53%
	eller en rekommendation	38%	35%
	Vet ej	10%	12%
	MISSING	0%	0%
Känner du att du har tillräcklig kunskap om var begränsningen gäller?	Ja	85%	90%
	Nej	11%	10%
	Vet ej	4%	0%
	MISSING	0%	0%
Vet du vilken som är den högsta hastigheten man får hålla när man möter/hinner upp en stillastående buss på försökssträckorna? Är det... (läs upp alternativen)	samma som gällande hastighetsbegränsning	1%	1%
	50 km/h,	1%	2%
	30 km/h,	96%	97%
	0 km/h, dvs man måste stanna eller	1%	0%
	är det annan hastighet, ange i så fall vilken (km/h)	1%	0%
	Vet ej	1%	0%
	MISSING	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 50-vägar	Ja	97%	92%
	Nej	0%	3%
	Vet ej	3%	5%
	MISSING	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 70-vägar	Ja	77%	76%
	Nej	10%	13%
	Vet ej	12%	11%
	MISSING	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 90-vägar	Ja	41%	35%
	Nej	45%	49%
	Vet ej	14%	16%
	MISSING	0%	0%

		Tätort	Landsbygd
		Kolumn %	Kolumn %
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) 110-vägar	Ja	30%	22%
	Nej	57%	67%
	Vet ej	13%	11%
	MISSING	0%	0%
Jag undrar nu om du vet på vilka vägar försöket gäller? (läs upp alternativen) E4:an	Ja	30%	26%
	Nej	59%	61%
	Vet ej	12%	13%
	MISSING	0%	0%
Vilka tider gäller regeln? (läs upp alternativen)	Endast dagtid	4%	4%
	Hela dygnet	23%	20%
	Endast skoldagar	12%	19%
	Alla dagar	51%	44%
	Vet ej	10%	12%
	MISSING	0%	0%
Bussarna i försöket har 30-skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man möter en stillastående buss med en blinkande 30-skylt?	Ja	85%	83%
	Nej	11%	14%
	Vet ej	4%	3%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Bussarna i försöket har 30-skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man möter en stillastående buss som inte blinkar med 30-skylten?	Ja	37%	32%
	Nej	57%	63%
	Vet ej	6%	5%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Bussarna i försöket har 30-skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man kör om en buss som kör med blinkande 30-skylt?	Ja	83%	85%
	Nej	15%	9%
	Vet ej	2%	6%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%

		Tätort	Landsbygd
		Kolumn %	Kolumn %
Bussarna i försöket har 30-skylltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning. I vilka situationer gäller begränsningen, gäller den...(läs upp alternativen) när man möter en buss som kör med blinkande 30-skyllt?	Ja	70%	70%
	Nej	25%	23%
	Vet ej	5%	7%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Enligt 30-regeln som testas i försöket får man inte köra fortare än 30 kilometer i timmen förbi en stillastående buss. Det gäller både när man möter och när man hinner upp en buss, oavsett om 30-skyllten blinkar eller ej. Detta gäller på 50- och 70-vä	Ja	90,6%	87,2%
	Nej	8,8%	12,8%
	Vet ej	,6%	,0%
	MISSING	,0%	,0%
	Total	100,0%	100,0%
Hur ofta sedan september 2007 har du mött en buss med blinkande 30-skyllt som står vid hållplats? Är det... (läs upp alternativen)	Dagligen,	46%	28%
	Flera gånger per vecka,	21%	24%
	Någon gång per vecka,	18%	27%
	Någon gång per månad,	7%	14%
	Mer sällan	6%	6%
	Aldrig	1%	0%
	Vet ej	2%	1%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%

		Tätort	Landsbygd
		Kolumn %	Kolumn %
Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du möter bussen vid hållplats, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	1%	6%
	1 av 4 tillfällen	7%	3%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	6%	7%
	3 av 4 tillfällen	11%	8%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	68%	68%
	Kör inte om	3%	5%
	Möter inte någon sådan buss	0%	1%
	Vet ej	4%	3%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
När dina medtrafikanter möter en buss som har blinkande 30-skyld och står vid hållplats, hur ofta kör de förbi i högst 30 kilometer i timmen, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	4%	6%
	1 av 4 tillfällen	8%	6%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	29%	20%
	3 av 4 tillfällen	26%	28%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	13%	10%
	Kör inte om	1%	0%
	möter inte någon sådan buss	0%	0%
	Vet ej	19%	31%
	MISSING	0%	0%
Total	100%	100%	
Hur ofta sedan september 2007 har du hunnit upp någon buss med blinkande 30-skyld som står vid hållplats? Är det... (läs upp alternativen)	Dagligen,	37%	23%
	Flera gånger per vecka,	22%	22%
	Någon gång per vecka,	19%	33%
	Någon gång per månad,	9%	13%
	Mer sällan eller	8%	7%
	Aldrig	3%	0%
	Vet ej	3%	2%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%

		Tätort	Landsbygd
		Kolumn %	Kolumn %
Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du hinner upp bussen vid hållplats, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	0%	6%
	1 av 4 tillfällen	7%	5%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	6%	6%
	3 av 4 tillfällen	11%	8%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	67%	61%
	Kör inte om	5%	10%
	Hinner inte upp någon sådan buss	0%	1%
	Vet ej	5%	3%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
När dina medtrafikanter hinner upp en buss som har blinkande 30-skyld och står vid hållplats, hur ofta kör de förbi i högst 30 kilometer i timmen, tror du? (läs upp alternativen)	0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig	2%	2%
	1 av 4 tillfällen	6%	10%
	2 av 4 tillfällen, dvs Hälften	28%	19%
	3 av 4 tillfällen	29%	26%
	4 av 4 tillfällen, dvs Alltid	13%	12%
	Kör inte om	3%	0%
	Hinner inte upp någon sådan buss	0%	0%
	Vet ej	19%	31%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Hur ofta går det att uppmärksamma bussen i tid så att det är möjligt att sänka farten till 30 km/h, när du möter bussen?	0 av 4 tillfällen, dvs aldrig	1%	0%
	1 av 4 tillfällen	1%	4%
	2 av 4 tillfällen, dvs hälften	9%	4%
	3 av 4 tillfällen	27%	17%
	4 av 4 tillfällen, dvs alltid	59%	68%
	har aldrig varit i situationen	1%	2%
	Vet ej/passerar ej	3%	6%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%

		Tätort	Landsbygd
		Kolumn %	Kolumn %
Hur ofta går det att uppmärksamma bussen i tid så att det är möjligt att sänka farten till 30 km/h när du hinner upp bussen?	0 av 4 tillfällen, dvs aldrig	0%	0%
	1 av 4 tillfällen	1%	2%
	2 av 4 tillfällen, dvs hälften	3%	2%
	3 av 4 tillfällen	15%	11%
	4 av 4 tillfällen, dvs alltid	76%	82%
	har aldrig varit i den situationen	0%	0%
	Vet ej/passerar ej	4%	4%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Har det uppstått några problem eller tillbud i samband med att du mött/hunnit upp 30-skyltad buss... (läs upp alternativ) ...vid möte vid hållplats?	Ja	1%	3%
	Nej	99%	96%
	Vet ej/möter ej/hinner ej upp	1%	1%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Har det uppstått några problem eller tillbud i samband med att du mött/hunnit upp 30-skyltad buss... (läs upp alternativ) ...vid upphinnande vid hållplats?	Ja	4%	2%
	Nej	94%	97%
	Vet ej/möter ej/hinner ej upp	1%	1%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Tycker du att den blinkande 30-skylden är bra eller dålig?	Bra	97%	98%
	Dåligt	1%	0%
	Vet ej	2%	2%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Tycker du att 30-regeln är bra eller dålig?	Bra	96%	98%
	Dålig	1%	1%
	Vet ej	3%	1%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%

		Tätort	Landsbygd
		Kolumn %	Kolumn %
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 50-vägar?	Ja	89%	82%
	Nej	9%	15%
	Vet ej	2%	2%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 70-vägar?	Ja	71%	62%
	Nej	26%	34%
	Vet ej	4%	4%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 90-vägar?	Ja	25%	26%
	Nej	70%	71%
	Vet ej	6%	3%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats... (läs upp alternativen) på 110-vägar?	Ja	18%	14%
	Nej	77%	82%
	Vet ej	5%	4%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Är du yrkesförare?	Ja	8%	10%
	Nej	92%	90%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%

		Tätort	Landsbygd
		Kolumn %	Kolumn %
Ungefär hur många mil har du totalt kört de senaste 12 månaderna? (läs ej upp alternativen)	0	1%	0%
	mindre än 500	12%	11%
	mindre än 1 000	20%	17%
	mindre än 2 000	36%	37%
	2 000 eller mer	23%	34%
	Vet ej	8%	2%
	MISSING	0%	0%
	Total	100%	100%
Vilken är din ålder?	18-24 år	5%	5%
	25-34 år	11%	10%
	35-44 år	25%	20%
	45-54 år	20%	18%
	55-64 år	18%	23%
	65-	19%	23%
	MISSING	2%	1%
	Total	100%	100%
Kön?	Kvinna	46%	51%
	Man	53%	49%
	MISSING	2%	0%
	Total	100%	100%

Bilaga 4 Enkäten

2008-05-19

Instruktion till intervjuare

Frågorna ska läsas ordagrant.

Frågans nummer ska inte läsas.

Instruktioner till intervjuaren står i kursiv stil.

*I de fall svarsalternativen ska läsas upp har de markerats med **fetstil**. Alternativet "vet ej" ska aldrig läsas upp.*

Det finns 2 hopp i enkäten – den ena efter fråga 1 och den andra efter fråga 9.

Lycka till!

Inledande presentation:

Hej jag heter..... och ringer på uppdrag av Vägverket. Jag söker..... Jag har lite frågor kring bilkörning som jag undrar om du kan tänka dig att besvara.

- 1. Har du hört talas om ett pågående försök som handlar om hastighetsbegränsningar kring bussar?**

Ja Nej Vet ej

Om nej, gå direkt till fråga 9

Om ja

- 2. På vilket sätt har du fått information om försöket? (läs ej upp alternativen)**

Läst Annons
 Läst Broschyr
 Fått brev
 Media
 Hört på Radio
 Sett på TV
 Läst i tidningen
 Läst på Internet
 Hört av vänner, familj, bekanta, grannar, arbetskamrater eller liknande
 Annat sätt.....
 vet ej

- 3. Är hastighetsbegränsningen i försöket en lag eller en rekommendation ?
(Vet ej)**

- 4. Känner du att du har tillräcklig kunskap om var begränsningen gäller?**

Ja
 Nej
 vet ej

- 5. Vet du vilken som är den högsta hastigheten man får hålla när man passerar en stillastående buss på försökssträckorna? Är det...**

samma som gällande hastighetsbegränsning,
 50 km/h,
 30 km/h,
 0 km/h, dvs man måste stanna eller
 är det annan hastighet, ange i så fall vilken _____ km/h
 vet ej

6. Jag undrar nu om du vet

a) ...på vilka vägar försöket gäller? (Ö-vik)

GÄLLER DET	JA	NEJ	VET
PÅ..			EJ
50-VÄGAR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
70-VÄGAR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
90-VÄGAR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
110-VÄGAR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E4:AN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Vilka tider gäller regeln?

- Endast dagtid
- Hela dygnet
- Endast skoldagar
- Alla dagar

vet ej

Bussarna i försöket har 30-skyltar som blinkar när bussen stannar för på- eller avstigning.

8. I vilka situationer gäller begränsningen,

GÄLLER DEN...	J A	N E J	V E T E J
...NÄR MAN <u>MÖTER</u> EN <u>STILLASTÅENDE</u> BUSS MED EN BLINKANDE 30-SKYLT?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...NÄR MAN MÖTER EN STILLASTÅENDE BUSS SOM <u>INTE BLINKAR</u> MED 30-SKYLTEN?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...NÄR MAN <u>KÖR OM</u> EN BUSS SOM <u>KÖR</u> MED BLINKANDE 30-SKYLT?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...NÄR MAN <u>MÖTER</u> EN BUSS SOM <u>KÖR</u> MED BLINKANDE 30-SKYLT?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GÄLLER DEN I NÅGON ANNAN SITUATION, ANGE I SÅ FALL VILKEN.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Enligt 30-regeln som testas i försöket får man inte köra fortare än 30 kilometer i timmen förbi en stillastående buss. Det gäller både när man möter och när man hinner upp en buss, oavsett om 30-skylden blinkar eller ej.

(Gäller på 50- och 70-vägar i hela Ö-vik exkl. E4, samt på tre försökssträckor i Linköping)

Följande frågor gäller perioden från september 2007 till maj 2008 i din kommun.

9. Har du passerat en buss som hämtar eller lämnar passagerare vid hållplats och där bussen haft blinkande 30-skylt?

- Ja
 Nej
 vet ej

Om nej gå till fråga 19.

Om ja eller vet ej:

10. Hur ofta sedan september 2007 har du mött en buss med blinkande 30-skylt som står vid hållplats? Är det...

- Dagligen,
 Flera gånger per vecka,
 Någon gång per vecka,
 Någon gång per månad,
 Mer sällan eller
 Aldrig
 vet ej

Om aldrig, hoppa till fråga 12

11. Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du möter bussen vid hållplats, tror du?

- 0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig
- 1 av 4 tillfällen
- 2 av 4 tillfällen, dvs Hälften
- 3 av 4 tillfällen
- 4 av 4 tillfällen, dvs Alltid
- Kör inte om
- Möter inte någon sådan buss

- Vet ej

Varför blir det så? _____

12. När dina medtrafikanter möter en buss som har blinkande 30-skylt och står vid hållplats, hur ofta kör de förbi i högst 30 kilometer i timmen, tror du?

- 0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig
- 1 av 4 tillfällen
- 2 av 4 tillfällen, dvs Hälften
- 3 av 4 tillfällen
- 4 av 4 tillfällen, dvs Alltid
- Kör inte om
- möter inte någon sådan buss

- Vet ej

13. Hur ofta sedan september 2007 har du hunnit upp någon buss med blinkande 30-skylt som står vid hållplats? Är det...

- Dagligen,
- Flera gånger per vecka,
- Någon gång per vecka,
- Någon gång per månad,
- Mer sällan eller
- Aldrig

- vet ej

*Om **aldrig**, hoppa till fråga 15.*

14. Sammanlagt, hur ofta kör du förbi i högst 30 kilometer i timmen när du hinner upp bussen vid hållplats, tror du?

- 0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig
- 1 av 4 tillfällen
- 2 av 4 tillfällen, dvs Hälften
- 3 av 4 tillfällen
- 4 av 4 tillfällen, dvs Alltid
- Kör inte om
- Hinner inte upp någon sådan buss

- Vet ej

Varför blir det så? _____

15. När dina medtrafikanter hinner upp en buss som har blinkande 30-skyllt och står vid hållplats, hur ofta de kör de förbi i högst 30 kilometer i timmen, tror du?

- 0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig
- 1 av 4 tillfällen
- 2 av 4 tillfällen, dvs Hälften
- 3 av 4 tillfällen
- 4 av 4 tillfällen, dvs Alltid
- Kör inte om
- hinner inte upp någon sådan buss

- Vet ej

16. Hur ofta går det att uppmärksamma bussen i tid så att det är möjligt att sänka farten till 30 km/h, när du möter bussen? Är det ...*(läs alternativen)*
...Hur ofta händer det när du hinner upp bussen? *(läs alternativen igen om det behövs)*

- M H
- 0 av 4 tillfällen, dvs Aldrig,
 - 1 av 4 tillfällen,
 - 2 av 4 tillfällen, dvs Hälften,
 - 3 av 4 tillfällen,
 - 4 av 4 tillfällen, dvs Alltid eller
 - har du aldrig varit i den situationen

 - Vet ej/Passerar ej

17. Har det uppstått några problem eller tillbud i samband med att du passerat 30-skyltad buss...

...vid möte vid hållplats? Ja Nej Vet ej/möter ej
...vid upphinnande vid hållplats? Ja Nej Vet ej/hinner ej upp

Om ja på fråga 17 läs fråga 18 annars hoppa till fråga 19.

18. Om det uppstod problem eller tillbud beskriv dessa och ange om det skedde vid möte eller upphinnande (Läs ej upp alternativen)

M U

- Svårt att hinna sänka farten - hann inte sänka farten
 Barn korsade/försökte korsa vägen
 Vuxen korsade/försökte korsa vägen
 Stannade, men blev omkörd av andra trafikanter
 Köbildning
 Bussen körde ut när jag skulle passera
 Bilen bakom låg nära och höll på att köra in i mig
 Kollision
 Kraftig inbromsning
 vet ej/minns ej

Annat: _____

19. Tycker du att den blinkande 30-skylden är bra eller dålig?

Bra Dålig Vet ej

Varför tycker du så? _____

20. Tycker du att 30-regeln är bra eller dålig?

Bra Dålig Vet ej

Varför tycker du så? _____

21. Tycker du att man ska införa en lag som säger att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen förbi bussar som står på hållplats...

på 50-vägar? Ja Nej Vet ej
på 70-vägar? Ja Nej Vet ej
på 90-vägar? Ja Nej Vet ej
på 110-vägar? Ja Nej Vet ej

22. **Bor du i tätort eller på landsbygd?** Tätort Landsbygd ej svar

23. **Är du yrkesförare?** Ja Nej ej svar

24. **Ungefär hur många mil har du totalt kört de senaste 12 månaderna?**

0 mindre än 500 mindre än 1 000 mindre än 2 000 2 000 eller mer vet ej

25. **Vilken är din ålder?**

18-24 år

25-34 år

35-44 år

45-54 år

55-64 år

65-

ej svar

26. *Fyll i kön:* kvinna man ej svar

Tack för att du besvarade mina frågor!

**Utvärdering av försöket med 30 km/tim vid
passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik**

- Sammanställning av föremätningar i 30-försöket
- Linköping och Örnsköldsvik 2007

1 Metod

I syfte att mäta hastigheter och tidluckor hos fordon som passerar en stillastående skolskjuts med blinklyktor tända genomfördes hastighetsmätningar i Örnsköldsvik och i Linköping v 19 år 2007.

Hastighetsmätningarna är gjorda med slanggivare kopplat till trafikanalysator METOR3000. Mätningar utgör sk föremätningar inom ramen för försöket med lagstadgad 30 km/h.

Inför genomförandet togs en detaljerad beskrivning fram av mätplatser samt mätschema, se bilaga.

I Linköping har hastigheter och tidluckor för totalt 2079 fordon uppmätts. Motsvarande siffra för Örnsköldsvik är 3101 fordon.

För att få en överblick över de olika hållplatserna där mätningarna gjorts har dessa kategoriserats som olika typhållplatser beroende på hastighetsbegränsning på vägen, vägbredd och om hållplatsen är en så kallad hållplatsficka eller körbanehållplats, se Tabell 1.

Tabell 1 Typhållplatser vid utvärdering av 30-försöket (Sörensen m.fl 2006).

Typ-hållplats	Hbg (km/h)	Vägbredd	Hållplatstyp	Möjligt att passera i motsatt körfält	Möjligt att passera i eget körfält	ÅDT	Övrigt
1	50	≤10 m	Ficka	Ja	Ja	> 2000	Medelhast. 50-55 km/h
2	70	Smal, ≤ 7 m	Körbanehållplats <u>utan</u> skylt	Ja	Nej	> 2000	Passering möjlig
3	70	Bred, 8-10 m	Körbanehållplats <u>utan</u> skylt	Ja	Nej	> 2000	Ej bredare väg än 10 m
4	70	Bred, 8-10 m	Ficka	Ja	Ja	> 2000	Ej bredare väg än 10 m

2 Resultat

2.1 Linköping

Hastighetsmätningarna i Linköping före försöket med lagstadgad 30 km/h redovisas för de olika typhållplatserna, se Tabell 2 och för att förtydliga illustreras de även i Figur 1.

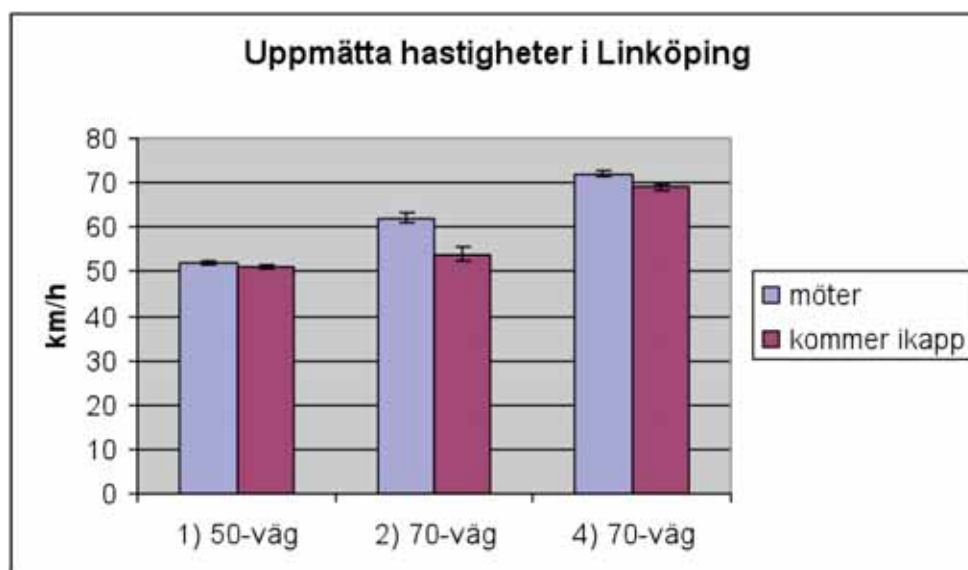
Medelhastigheten var som väntat högst vid bred 70-väg med ficka (typhållplats 4) och lägst på 50-väg, både för mötande och upphinnande trafikanter. Observera även de mycket höga maxhastigheterna. För hastigheter vid respektive mätplats, se Tabell 3 och Tabell 4.

Därefter redovisas tidsluckorna mellan fordonen i Tabell 5 och illustreras i Figur 2. Tidsluckorna var kortast på 50-väg.

2.1.1 Hastighet

Tabell 2 Hastigheter för de olika typhållplatserna i Linköping, för alla fordon

Uppmätta hastigheter i Linköping vt2007 (km/h)						
	Typhållplats	medelhast.	SE	min	max	n
möter	1) 50-väg	52	0,4	20	88	529
	2) smal 70-väg	62	1,1	22	103	185
	4) bred 70-väg hplficka	72	0,6	18	150	429
kommer ikapp	1) 50-väg	51	0,5	19	96	416
	2) smal 70-väg	54	1,5	11	103	174
	4) bred 70-väg hplficka	69	0,8	18	113	345



Figur 1 Medelhastighet och medelfel för de olika typhållplatserna i Linköping, för alla fordon

Tabell 3 Hastigheter för mötande trafik vid de olika mätplatserna i Linköping, för alla fordon, $SE=s/\sqrt{n}$

Uppmätta hastigheter för <u>mötande</u> trafik i Linköping (km/h)						
Mätplats	HBG	medelhast.	SE	min	max	n
Landeryds golfbana	50	53	0,4	34	88	484
Sturefors, Hovetorp	50	43	1,1	16	75	143
Sturefors, Klampenborg	70	68	0,5	18	97	309
Sturefors, Östanskog	70	55	0,8	17	86	190
Askeby, Skravestad	70	81	1,3	46	116	98
Askeby, Ås	70	80	2,4	21	150	56
Västerlösa Lillån	70	72	2,0	31	103	67

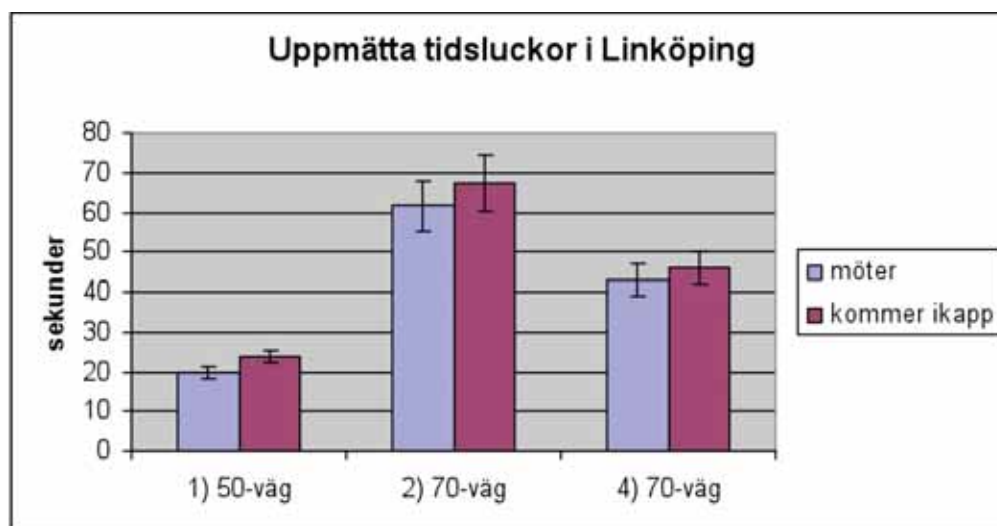
Tabell 4 Hastigheter för upphinnande trafik vid de olika mätplatserna i Linköping, för alla fordon, $SE=s/\sqrt{n}$

Uppmätta hastigheter för <u>upphinnande</u> trafik i Linköping (km/h)						
Mätplats	HBG	medelhast.	SE	min	max	n
Landeryds golfbana	50	52	0,5	29	96	385
Sturefors, Hovetorp	50	43	1,4	14	70	101
Sturefors, Klampenborg	70	63	0,7	18	89	217
Sturefors, Östanskog	70	48	1,3	11	85	161
Askeby, Skravestad	70	75	1,5	20	113	113
Askeby, Ås	70	73	2,0	27	111	77
Västerlösa Lillån	70	69	2,1	35	103	58

2.1.2 Tidslucka

Tabell 5 Tidsluckor för alla fordon vid de olika typhållplatserna i Linköping, SE=s/ \sqrt{n}

Uppmätta tidsluckor i Linköping vt2007 (s)				
	Typhållplats	medeltid	SE	n
möter	1) 50-väg	19,7	1,4	529
	2) smal 70-väg	61,6	6,4	185
	4) bred 70-väg hplficka	43	4,2	429
kommer ikapp	1) 50-väg	23,9	1,5	416
	2) smal 70-väg	67,3	6,9	174
	4) bred 70-väg hplficka	46,1	3,9	345



Figur 2 Genomsnittliga tidsluckor och medelfel för alla fordon för de olika typhållplatserna i Linköping

2.2 Örnsköldsvik

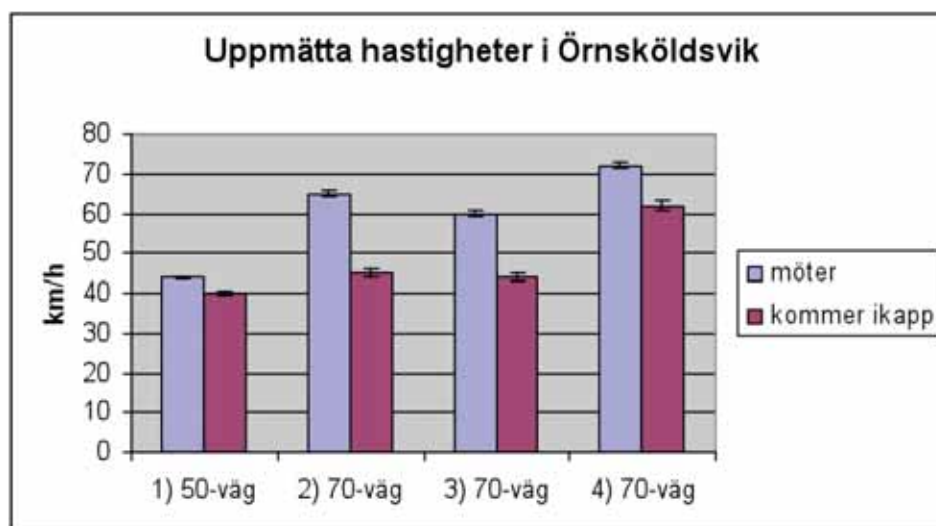
Hastighetsmätningarna i Örnsköldsvik före försöket med lagstadgad 30 km/h redovisas i Tabell 6 och illustreras i Figur 3. Medelhastigheten var som väntat högst på bred 70-väg (Typhållplats 4) med hållplatsficka och lägst på 50-väg, både för mötande och upphinnande trafikanter. Hastigheterna för upphinnande trafikanter var vid alla typhållplatser avsevärt lägre än för mötande trafikanter. Observera även här de mycket höga maxhastigheterna.

Tidsluckorna mellan fordonen redovisas sedan i Tabell 9 och illustreras i Figur 4. Tidsluckorna var kortast på 50-väg.

2.2.1 Hastighet

Tabell 6 Hastigheter för de olika typhållplatserna i Örnsköldsvik, för alla fordon, $SE=s/\sqrt{n}$

Uppmätta hastigheter i Örnsköldsvik vt2007 (km/h)						
	Typhållplats	medelhast.	SE	min	max	n
möter	1) 50-väg	44	0,3	18	79	842
	2) smal 70-väg	65	0,8	25	100	273
	3) bred 70-väg	60	0,7	21	97	311
	4) bred 70-väg (ficka)	72	0,8	27	113	193
kommer ikapp	1) 50-väg	40	0,3	12	67	893
	2) smal 70-väg	45	1,2	13	109	215
	3) bred 70-väg	44	1,1	13	106	221
	4) bred 70-väg (ficka)	62	1,2	23	108	152



Figur 3 Medelhastighet och medelfel för de olika typhållplatserna i Örnsköldsvik, för alla fordon

Tabell 7 Hastigheter för mötande trafik vid de olika mätplatserna i Örnsköldsvik, för alla fordon,
 $SE=s/\sqrt{n}$

Uppmätta hastigheter för <u>mötande</u> trafik i Örnsköldsvik (km/h)						
Mätplats	HBG	medelhast.	SE	min	max	n
Gullängets centrum	50	44	0,3	12	64	808
Gottnevägen	50	38	0,5	22	54	162
Tallgårdsvägen	50	49	0,9	28	79	122
Gärdal innan Bringen	70	68	0,8	25	100	239
Bringen Gärdal	70	71	0,8	27	113	232
Västersel	70	66	1,6	26	97	79
Västerhus	70	59	1,1	26	89	120
Bonäsväg	70	58	0,6	21	91	357

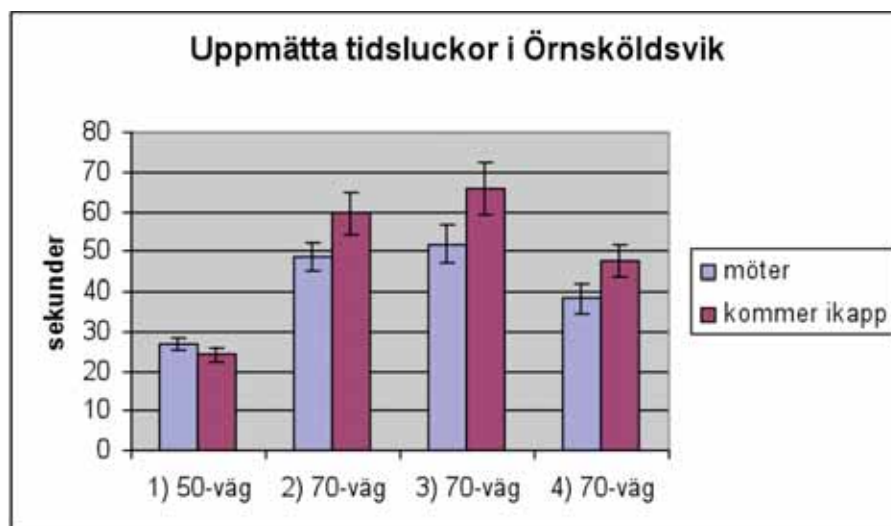
Tabell 8 Hastigheter för upphinnande trafik vid de olika mätplatserna i Örnsköldsvik, för alla fordon,
 $SE=s/\sqrt{n}$

Uppmätta hastigheter för <u>upphinnande</u> trafik i Örnsköldsvik (km/h)						
Mätplats	HBG	medelhast.	SE	min	max	n
Gullängets centrum	50	42	0,2	22	66	819
Gottnevägen	50	32	0,7	15	54	150
Tallgårdsvägen	50	39	0,9	12	67	163
Gärdal innan Bringen	70	49	1,4	13	109	172
Bringen Gärdal	70	62	1,1	20	108	173
Västersel	70	52	2,7	19	106	61
Västerhus	70	42	1,5	18	77	121
Bonäsväg	70	45	1,0	13	83	242

2.2.2 Tidsluckor

Tabell 9 Tidsluckor för alla fordon vid de olika typhållplatserna i Örnsköldsvik, $SE=s/\sqrt{n}$

Uppmätta tidsluckor i Örnsköldsvik vt2007 (s)				
	<i>Typhållplats</i>	<i>medeltid</i>	<i>SE</i>	<i>n</i>
möter	1) 50-väg	26,7	1,5	842
	2) smal 70-väg	48,7	3,4	273
	3) bred 70-väg	51,8	4,8	311
	4) bred 70-väg hplficka	38,3	3,7	193
kommer ikapp	1) 50-väg	24,1	1,8	893
	2) smal 70-väg	59,5	5,4	215
	3) bred 70-väg	65,9	6,5	221
	4) bred 70-väg hplficka	47,6	4,2	152



Figur 4 Genomsnittliga tidsluckor och medelfel för alla fordon för de olika typhållplatserna i Örnsköldsvik

3 Bilaga

3.1 Linköping

LKPG, Buss A										tis fm : start 8.15										tis em : start 15.00									
Mätordning										Mätordning										Mätordning									
Id	Rkt	T-hpl	Plats	1	2	3	4	5	6	7	8	9	RAST	Plats	Rkt	1	2	3	4	5	6	7	8						
E01	R1	1	Landeryds golfbana									X		Landeryds golfbana	R1								X						
E01	R2	1	Landeryds golfbana	X								X		Landeryds golfbana	R2	X													
E02	R1	2	Sturefors, Klampenborg								X			Sturefors, Klampenborg	R1							X							
E02	R2	2	Sturefors, Klampenborg		X									Sturefors, Klampenborg	R2	X													
E03	R1	1	Sturefors, Östanskog							X				Sturefors, Östanskog	R1					X									
E03	R2	1	Sturefors, Östanskog			X								Sturefors, Östanskog	R2		X												
E04	R1	4	Sturefors, Hovetorp					X						Sturefors, Hovetorp	R1					X									
E04	R2	4	Sturefors, Hovetorp			X								Sturefors, Hovetorp	R2			X											
LKPG, Buss A										ons fm : start 8.15										ons em : start 15.00									
Mätordning										Mätordning										Mätordning									
Id	Rkt	T-hpl	Plats	1	2	3	4	5	6	7	8	9	RAST	Plats	Rkt	1	2	3	4	5	6	7	8						
E01	R1	1	Landeryds golfbana				X							Landeryds golfbana	R1				X										
E01	R2	1	Landeryds golfbana					X						Landeryds golfbana	R2					X									
E02	R1	2	Sturefors, Klampenborg			X								Sturefors, Klampenborg	R1			X											
E02	R2	2	Sturefors, Klampenborg						X					Sturefors, Klampenborg	R2						X								
E03	R1	1	Sturefors, Östanskog		X									Sturefors, Östanskog	R1	X													
E03	R2	1	Sturefors, Östanskog							X				Sturefors, Östanskog	R2							X							
E04	R1	4	Sturefors, Hovetorp	X								X		Sturefors, Hovetorp	R1	X													
E04	R2	4	Sturefors, Hovetorp									X		Sturefors, Hovetorp	R2								X						
LKPG, Buss A										tor fm : start 8.15										tor em : start 15.00									
Mätordning										Mätordning										Mätordning									
Id	Rkt	T-hpl	Plats	1	2	3	4	5	6	7	8	9	RAST	Plats	Rkt	1	2	3	4	5	6	7	8						
E01	R1	1	Landeryds golfbana									X		Landeryds golfbana	R1								X						
E01	R2	1	Landeryds golfbana	X								X		Landeryds golfbana	R2	X													
E02	R1	2	Sturefors, Klampenborg								X			Sturefors, Klampenborg	R1							X							
E02	R2	2	Sturefors, Klampenborg			X								Sturefors, Klampenborg	R2	X													
E03	R1	1	Sturefors, Östanskog							X				Sturefors, Östanskog	R1						X								
E03	R2	1	Sturefors, Östanskog			X								Sturefors, Östanskog	R2		X												
E04	R1	4	Sturefors, Hovetorp					X						Sturefors, Hovetorp	R1					X									
E04	R2	4	Sturefors, Hovetorp				X							Sturefors, Hovetorp	R2			X											
LKPG, Buss B										tis fm : start 8.15										tis em : start 15.00									
Mätordning										Mätordning										Mätordning									
Id	Rkt	T-hpl	Plats	1	2	3	4	5	6	7	8	9	RAST	Plats	Rkt	1	2	3	4	5	6	7	8						
E05	R1	4	Askeby, Skravestad				X							Askeby, Skravestad	R1				X										
E05	R2	4	Askeby, Skravestad	X										Askeby, Skravestad	R2	X													
E06	R1	4	Askeby, Ås			X								Askeby, Ås	R1		X												
E06	R2	4	Askeby, Ås				X							Askeby, Ås	R2	X													
E07	R1	2	Västerlösa, Lillån									X		Västerlösa, Lillån	R1							X							
E07	R2	2	Västerlösa, Lillån									X		Västerlösa, Lillån	R2							X							
LKPG, Buss B										ons fm : start 8.15										ons em : start 15.00									
Mätordning										Mätordning										Mätordning									
Id	Rkt	T-hpl	Plats	1	2	3	4	5	6	7	8	9	RAST	Plats	Rkt	1	2	3	4	5	6	7	8						
E05	R1	4	Askeby, Skravestad		X									Askeby, Skravestad	R1	X													
E05	R2	4	Askeby, Skravestad			X								Askeby, Skravestad	R2		X												
E06	R1	4	Askeby, Ås	X										Askeby, Ås	R1	X													
E06	R2	4	Askeby, Ås				X							Askeby, Ås	R2			X											
E07	R1	2	Västerlösa, Lillån									X		Västerlösa, Lillån	R1							X							
E07	R2	2	Västerlösa, Lillån									X		Västerlösa, Lillån	R2							X							
LKPG, Buss B										tor fm : start 8.15										tor em : start 15.00									
Mätordning										Mätordning										Mätordning									
Id	Rkt	T-hpl	Plats	1	2	3	4	5	6	7	8	9	RAST	Plats	Rkt	1	2	3	4	5	6	7	8						
E05	R1	4	Askeby, Skravestad									X		Askeby, Skravestad	R1								X						
E05	R2	4	Askeby, Skravestad								X			Askeby, Skravestad	R2				X										
E06	R1	4	Askeby, Ås									X		Askeby, Ås	R1							X							
E06	R2	4	Askeby, Ås								X			Askeby, Ås	R2					X									
E07	R1	2	Västerlösa, Lillån		X									Västerlösa, Lillån	R1	X													
E07	R2	2	Västerlösa, Lillån	X										Västerlösa, Lillån	R2	X													

**Utvärdering av försöket med 30 km/tim vid
passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik**

- Sammanställning av kontrollmätning i 30-försöket
- Linköping och Örnsköldsvik 2007

1 Metod

Hastighetsmätningarna hösten 2007 är gjorda med slanggivare kopplat till trafikanalysator METOR. I Linköping har hastigheter och tidsluckor för totalt 2801 fordon uppmätts kontrollmätningen/den tidiga eftermätningen. Motsvarande siffra för Örnköldsvik är 4709 fordon.

För att få en överblick över de olika hållplatserna där mätningarna gjorts har dessa kategoriserats som olika typhållplatser beroende på hastighetsbegränsning på vägen, vägbredd samt om hållplatsen är en så kallad hållplatsficka eller körbanelåda, se Tabell 1.

Tabell 1 Typhållplatser vid utvärdering av 30-försöket (Sörensen m.fl 2006).

Typ-hållplats	Hbg (km/h)	Vägbredd	Hållplatstyp	Möjligt att passera i motsatt körfält	Möjligt att passera i eget körfält	ÅDT	Övrigt
1	50	≤10 m	Ficka	Ja	Ja	> 2000	Medelhast. 50-55 km/h
2	70	Smal, ≤ 7 m	Körbanelåda <u>utan</u> skylt	Ja	Nej	> 2000	Passering möjlig
3	70	Bred, 8-10 m	Körbanelåda <u>utan</u> skylt	Ja	Nej	> 2000	Ej bredare väg än 10 m
4	70	Bred, 8-10 m	Ficka	Ja	Ja	> 2000	Ej bredare väg än 10 m

2 Resultat

2.1 Linköping

Hastighetsmätningarna i Linköping i kontrollmätningen med lagstadgad 30 redovisas för de olika typhållplatserna i Tabell 2. Observera de mycket höga maxhastigheterna. Redovisade data är baserad på en första analys och samtliga mätdata under respektive mätperiod ingår. Således kan extrema värden vid en närmare analys behöva granskas ytterligare. I Figur 1 jämförs hastigheterna vid kontrollmätningen med hastigheterna vid föremätningen. Medelhastigheten är fortfarande högst vid bred 70-väg och lägst på 50-väg, både för mötande och upphinnande trafikanter. Den största sänkningen i medelhastighet är dock på bred 70-väg.

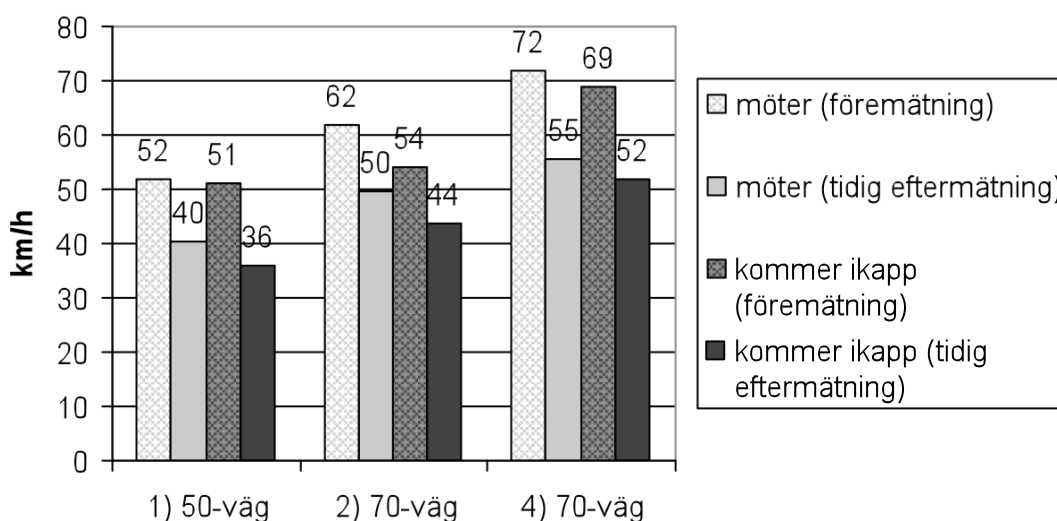
I Tabell 3 och Tabell 4 redovisas hastigheter vid respektive mätplats. För förändringar i medelhastighet vid de olika mätplatserna i den tidiga eftermätningen jämfört med föremätningen se Tabell 5.

Tidsluckorna mellan fordonen redovisas i Tabell 6. I Figur 2 jämförs tidsluckorna vid kontrollmätningen med tidsluckorna vid föremätningen.

2.1.1 Hastighet

Tabell 2 Hastigheter för de olika typhållplatserna i Linköping vid kontrollmätningen, för alla fordon

Uppmätta hastigheter i den tidiga eftermätningen i Linköping ht2007 (km/h)						
	Typhållplats	medelhast.	SE	min	max	n
möter	1) 50-väg	40	0,5	13	89	707
	2) smal 70-väg (ej ficka)	50	0,7	19	104	517
	4) bred 70-väg (ficka)	55	1,0	14	100	406
kommer ikapp	1) 50-väg	36	0,6	14	90	451
	2) smal 70-väg (ej ficka)	44	0,7	19	103	357
	4) bred 70-väg (ficka)	52	1,1	19	116	362



Figur 1 Medelhastighet för de olika typhållplatserna i Linköping vid föremätningen och kontrollmätningen, för alla fordon

Tabell 3 Hastigheter för mötande trafik vid de olika mätplatserna i Linköping vid kontrollmätningen, för alla fordon

Kontrollmätning: Uppmätta hastigheter för <u>mötande</u> trafik i Linköping (km/h)						
<i>Mätplats</i>	<i>HBG</i>	<i>medelhast.</i>	<i>SE</i>	<i>min</i>	<i>max</i>	<i>n</i>
Landeryds golfbana	50	39	0,4	19	72	507
Sturefors, Hovetorp	50	43	0,8	18	76	172
Sturefors, Klampenborg	70	49	0,7	19	86	460
Sturefors, Östanskog	70	44	1,2	13	89	200
Askeby, Skravestad	70	58	2,1	14	100	102
Askeby, Ås	70	70	1,5	25	100	132
Västerlösa Lillån	70	55	2,8	25	104	58

Tabell 4 Hastigheter för upphinnande trafik vid de olika mätplatserna i Linköping vid kontrollmätningen, för alla fordon

Kontrollmätning: Uppmätta hastigheter för <u>upphinnande</u> trafik i Linköping (km/h)						
<i>Mätplats</i>	<i>HBG</i>	<i>medelhast.</i>	<i>SE</i>	<i>min</i>	<i>max</i>	<i>n</i>
Landeryds golfbana	50	34	0,5	17	81	339
Sturefors, Hovetorp	50	39	0,9	19	71	158
Sturefors, Klampenborg	70	43	0,6	23	79	295
Sturefors, Östanskog	70	40	1,6	14	90	112
Askeby, Skravestad	70	51	2,1	20	99	86
Askeby, Ås	70	71	1,7	27	116	118
Västerlösa Lillån	70	48	2,7	19	103	62

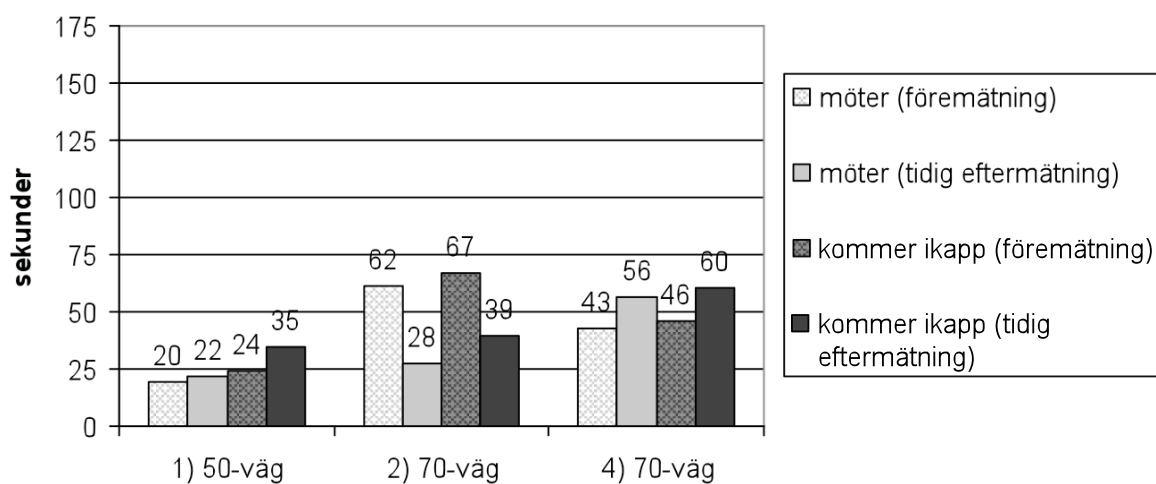
Tabell 5 Förändringar i medelhastighet vid kontrollmätningen jämfört med vid föremätningen

<i>Mätplats</i>	<i>HBG</i>	<i>mötande</i>	<i>upphinnande</i>
Landeryds golfbana	50	-14	-18
Sturefors, Hovetorp	50	0	-4
Sturefors, Klampenborg	70	-19	-20
Sturefors, Östanskog	70	-11	-8
Askeby, Skravestad	70	-23	-25
Askeby, Ås	70	-10	-2
Västerlösa Lillån	70	-17	-21

2.1.2 Tidsluckor

Tabell 6 Tidsluckor vid kontrollmätningen vid de olika typhållplatserna i Linköping, för alla fordon

Kontrollmätning i Linköping ht2007 - Tidlucka (s)				
	Typhållplats	medeltid	SE	n
möter	1) 50-väg	22	1,3	707
	2) 2) smal 70-väg (ej ficka)	28	2,8	517
	4) bred 70-väg (ficka)	56	4,1	406
kommer ikapp	1) 50-väg	35	2,4	451
	2) 2) smal 70-väg (ej ficka)	39	3,4	357
	4) bred 70-väg (ficka)	60	4,2	362



Figur 2 Genomsnittliga tidsluckor vid föremätningen och kontrollmätningen för alla fordon, både mötande och upphinnande, för de olika typhållplatserna i Linköping

2.2 Örnsköldsvik

Hastighetsmätningarna i Örnsköldsvik i kontrollmätningen med lagstadgad 30 km/h redovisas för de olika typhållplatserna i Tabell 7. Observera de mycket höga maxhastigheterna. Redovisade data är baserad på en första analys och samtliga mätdata under respektive mätperiod ingår. Sålides kan extrema värden vid en närmare analys behöva granskas ytterligare. I Figur 3 jämförs medelhastigheterna vid kontrollmätningen med hastigheterna vid föremätningen.

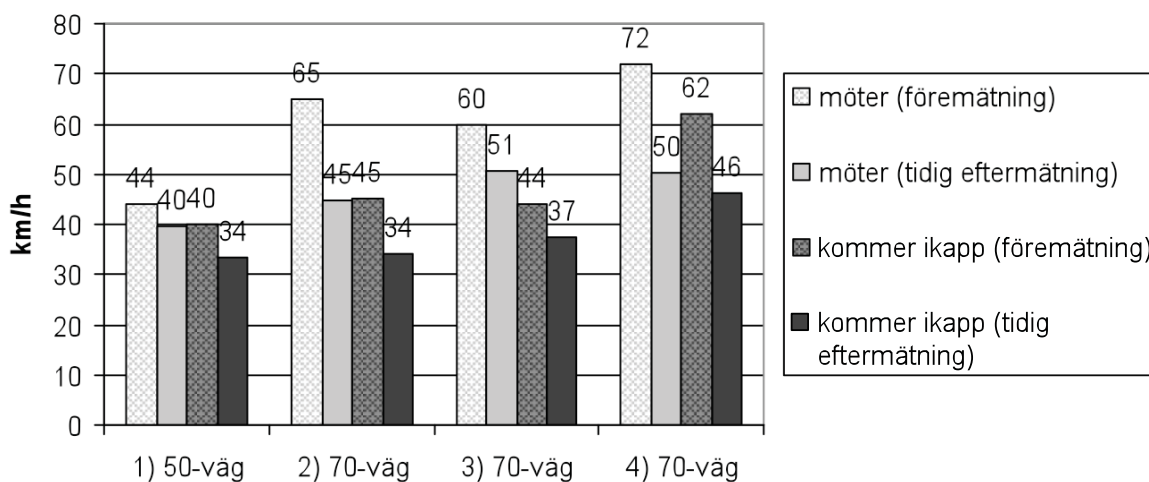
I Tabell 8 och Tabell 9 redovisas hastigheter för respektive mätplats. För förändringar i medelhastighet vid de olika mätplatserna i kontrollmätningen jämfört med föremätningen, se Tabell 10.

Tidsluckorna mellan fordonen redovisas i Tabell 11. I Figur 4 jämförs tidsluckorna vid den kontrollmätningen med tidsluckorna vid föremätningen.

2.2.1 Hastighet

Tabell 7 Hastigheter för de olika typhållplatserna i Örnsköldsvik, för alla fordon

Kontrollmätning i Örnsköldsvik ht2007 -Hastighet (km/h)						
	Typhållplats	medelhast.	SE	min	max	n
möter	1) 50-väg	40	0,3	15	91	1703
	2) smal 70-väg	45	0,9	17	106	388
	3) bred 70-väg	51	2,7	23	114	82
	4) bred 70-väg (ficka)	50	1,4	22	109	224
kommer ikapp	1) 50-väg	34	0,3	10	78	1728
	2) smal 70-väg	34	0,9	13	94	307
	3) bred 70-väg	37	3,1	15	129	59
	4) bred 70-väg (ficka)	46	1,4	18	95	218



Figur 3 Medelhastighet för de olika typhållplatserna i Örnsköldsvik vid föremätningen och kontrollmätningen, för alla fordon

Tabell 8 Hastigheter för mötande trafik vid de olika mätplatserna i Örnsköldsvik, för alla fordon

Kontrollmätning: Uppmätta hastigheter för <u>mötande</u> trafik i Örnsköldsvik (km/h)						
<i>Mätplats</i>	<i>HBG</i>	<i>medelhast.</i>	<i>SE</i>	<i>min</i>	<i>max</i>	<i>n</i>
Gullängets centrum	50	39	0,3	17	71	1089
Gottnevägen	50	33	0,7	19	57	95
Tallgårdsvägen	50	38	0,9	15	66	174
Gärdal innan Bringen	70	47	1,1	17	106	281
Bringen Gärdal	70	50	1,4	22	109	224
Västersel	70	51	2,7	23	114	82
Västerhus	70	40	1,4	20	80	107
Bonäsväg	70	44	1,0	15	91	345

Tabell 9 Hastigheter för upphinnande trafik vid de olika mätplatserna i Örnsköldsvik, för alla fordon

Kontrollmätning: Uppmätta hastigheter för <u>upphinnande</u> trafik i Örnsköldsvik (km/h)						
<i>Mätplats</i>	<i>HBG</i>	<i>medelhast.</i>	<i>SE</i>	<i>min</i>	<i>max</i>	<i>n</i>
Gullängets centrum	50	32	0,2	17	57	1035
Gottnevägen	50	29	0,7	10	49	110
Tallgårdsvägen	50	31	0,8	17	66	183
Gärdal innan Bringen	70	35	1,2	13	91	174
Bringen Gärdal	70	46	1,4	18	95	218
Västersel	70	37	3,1	15	129	59
Västerhus	70	33	1,3	13	94	133
Bonäsväg	70	39	0,9	13	78	398

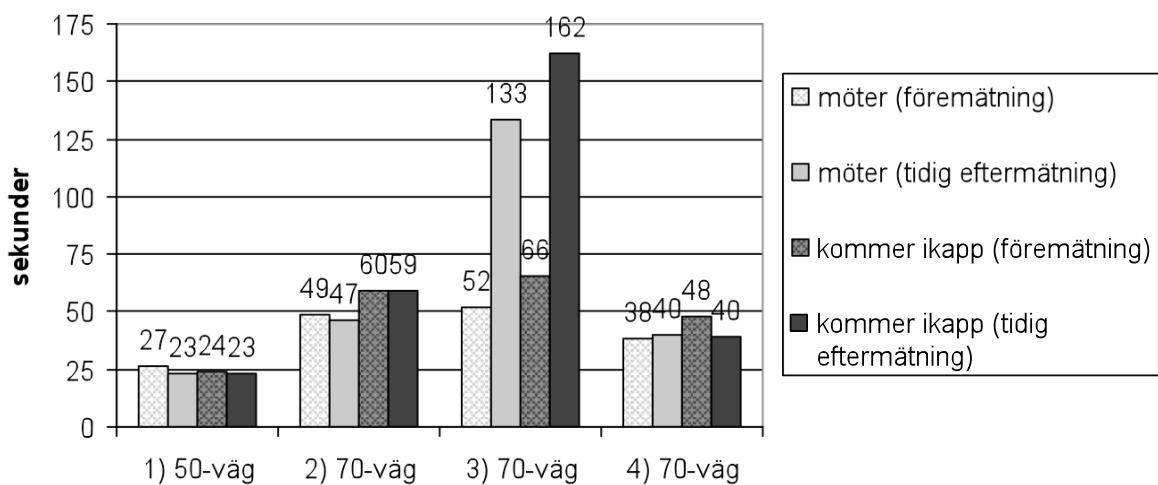
Tabell 10 Förändringar i medelhastighet vid kontrollmätningen jämfört med vid föremätningen

Förändring i medelhastighet från föremätningen			
<i>Mätplats</i>	<i>HBG</i>	<i>mötande</i>	<i>upphinnande</i>
Gullängets centrum	50	-5	-10
Gottnevägen	50	-5	-3
Tallgårdsvägen	50	-11	-8
Gärdal innan Bringen	70	-22	-14
Bringen Gärdal	70	-21	-16
Västersel	70	-16	-15
Västerhus	70	-19	-9
Bonäsväg	70	-14	-6

2.2.2 Tidsluckor

Tabell 11 Tidsluckor för alla fordon vid de olika typhållplatserna i Örnsköldsvik

Kontrollmätning i Örnsköldsvik ht2007 - Tidlucka (s)				
	Typhållplats	medeltid	SE	n
möter	1) 50-väg	23	0,9	1705
	2) smal 70-väg	47	3,5	388
	3) bred 70-väg	133	15,2	82
	4) bred 70-väg hplficka	40	3,5	224
kommer ikapp	1) 50-väg	23	0,9	1728
	2) smal 70-väg	59	4,2	307
	3) bred 70-väg	162	19,7	59
	4) bred 70-väg hplficka	40	3,4	218



Figur 4 Genomsnittliga tidsluckor vid de olika typhållplatserna i Örnsköldsvik vid föremätningen och kontrollmätningen, för alla fordon

**Utvärdering av försöket med 30 km/tim vid
passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik**

- Sammanställning av eftermätning i 30-försöket
- Örnsköldsvik 2008

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	3
2	Metod	3
2.1	Mätningarnas genomförande	3
2.2	Mätning med slangar	3
2.3	Val av mät hållplatser	4
2.4	Selektering av data	5
2.5	Statistik	5
3	Resultat	6
3.1	Genomsnittlig hastighet	6
3.2	Hastighetsfördelningarna	7
3.3	Hastighet vid enskilda mät hållplatser	9
4	Diskussion och slutsats	11
5	Referenser	12

Tabeller

Tabell 1	Typhållplatser vid utvärdering av 30-försöket	4
Tabell 2	Översikt av mät hållplatser	4
Tabell 3	Hastighetsförändringen vid föremätningen jämfört med eftermätningen per typhållplats, t-värde, df och p	7
Tabell 4	Andel medtrafikanter som kör högst 30 km/h före, efter samt differens	8
Tabell 5	Hastigheter för mötande trafik vid de olika mät hållplatserna i Örnsköldsvik vid eftermätningen	9
Tabell 6	Hastigheter för upphinnande trafik vid de olika mätplatserna i Örnsköldsvik eftermätningen	10

Figurer

Figur 1	Medelhastighet och standardavvikelse i före-, kontroll- och eftermätningen, uppdelat på mötande och upphinnande fordon, sammanslaget för samtliga mät hållplatser	6
Figur 2	Medelhastigheter och standardavvikelse i föremätningen och i eftermätningen, uppdelade för mötande och upphinnande fordon	7
Figur 3	Andel medtrafikanter som kör i eller långsammare än en viss hastighet (kumulativa procent) på 50-väg	8
Figur 4	Andel medtrafikanter som kör i eller långsammare än en viss hastighet (kumulativa procent) på 70-väg utan hållplatsficka	8
Figur 5	Andel medtrafikanter som kör i eller långsammare än en viss hastighet (kumulativa procent) på 70-väg med hållplatsficka	9

1 Bakgrund

I syfte att minska antal skadade och dödade barn vid resor med buss sker en utvärdering av möjligheten att nyttja 30 km/h som en lag vid passage av stillastående buss. Regelns för- och nackdelar och eventuella effekter på trafikantbeteendet utvärderas i Örnsköldsvik och i Linköping.

I Örnsköldsviks kommun säger den nya bestämmelsen att 30 km/h är den högsta tillåtna hastigheten vid passering av buss som stannat för passagerares på- eller avstigning. Regeln gäller för passerande fordon, oavsett i vilken riktning de passerar. Det betyder att både de som hunnit upp en buss som stannat och de som möter den måste följa bestämmelsen. E4:an och vägar med hastighetsgräns 90 km/h eller högre är undantagna från bestämmelsen. Bestämmelsen har fastslagits i en försöksförordning (SFS, 2005). Försöket inleddes den första september 2007, strax efter skolstarten läsåret 2007/2008.

I samband med utvärderingen av effekterna av försöket med lagstadgad 30 km/h vid passage av stillastående buss så har ett flertal mätningar skett. En viktig del i utvärderingen är hastighetsmätningar och resultatet av dessa redovisas i föreliggande rapport.

2 Metod

2.1 Mätningarnas genomförande

I maj 2007, före 30-regelns införande, gjordes den första hastighetsmätningen, som vi kallar för föremätning (L Renner, A Anund, & G Sörensen, 2007). Kampanjen kring 30-regeln startade i samband med höstterminen 2007 och mätningen av regelns effekt, den så kallade eftermätningen, gjordes i maj 2008. Föremätningen pågick tisdag 8 maj – torsdag 10 maj mellan 8.00 och 17.30 och eftermätningen pågick tisdag 20 maj – torsdag 22 maj mellan 8.00 och 17.30. En kontrollmätning gjordes i oktober 2007 för att få en första förståelse för hur hastigheterna påverkades (Linda Renner, Anna Anund, & Gunilla Sörensen, 2007). Kontrollmätningen pågick tisdag 23 oktober – torsdag 25 oktober och redovisas endast mycket begränsat här i slutrapporten, eftersom fokus är på långtidseffekterna.

2.2 Mätning med slangar

Mätningar av hastighet gjordes med slanggivare kopplade till trafikanalysator (Metor¹). Mätningen innebar att man med hjälp av slangar som placerades över vägen registrerade data som möjliggjorde en beräkning av förbipasserande fordons hastigheter samt fordonstyp. Slangarna skulle placeras mitt över mätställplatsen och bussen med 30-skylden på skulle placeras mitt över slangarna eller i nära anslutning till dem.

¹ Utrustning för automatisk mätning av hastigheter, framtagen av Vägverket.

Mätningen genomfördes vid valda så kallade mät hållplatser där utrustningen monterades. Vid dessa mät hållplatser lät man sedan en buss vara placerad under 10 minuter. Bussen stod vid mät hållplatsen under ett flertal 10-minutersperioder under varje mät dag. Under denna tid mättes hastigheten hos samtliga passerande fordon. Att man inte stod längre tid än 10 minuter berodde på att det inte skulle vara uppenbart för förbipasserande att det var en fiktiv situation.

2.3 Val av mät hållplatser

De mät hållplatser som nyttjades hade valts med tanke på att de skulle representera olika typ hållplatser (Sörensen, Anund A, Varhelyi A, Hyden C, & Å, 2006). Indelningen i typhållplatser baseras på vägens hastighetsgräns och om det finns en särskild bussficka eller inte. Vid analysen har tre typer av hållplatser särredovisats: 1, 3 och 4.

För att få en överblick över de olika hållplatserna där mätningarna gjorts har dessa kategoriserats som olika typhållplatser beroende på hastighetsbegränsning på vägen samt om hållplatsen är en så kallad hållplatsficka eller körbanehållplats, se Tabell 1.

Tabell 1 Typhållplatser vid utvärdering av 30-försöket

Typ-hållplats	Hbg (km/h)	Hållplatstyp	Möjligt att passera i motsatt körfält	Möjligt att passera i eget körfält	ÅDT
1	50	Ficka/ Körbanehållplats	Ja	Ja/Nej	> 2000
3	70	Körbanehållplats	Ja	Nej	> 2000
4	70	Ficka	Ja	Ja	> 2000

De mätplatser som ingick redovisas i Tabell 2.

Tabell 2 Översikt av mät hållplatser

Mätplats	riktning	hbg	hållplats	typhållplats
Gullängets centrum	R1	50	hållplatsficka	1
Gullängets centrum	R2	50	hållplatsficka	1
Tallgårdsvägen	R1	50	hållplatsficka	1
Tallgårdsvägen	R2	50	hållplatsficka	1
Gerdal innan Bringen	R1	70	körbanehållplats	3
Gerdal innan Bringen	R2	70	körbanehållplats	3
Västerhus	R1	70	körbanehållplats	3
Västerhus	R2	70	körbanehållplats	3
Bonäs 70	R1	70	körbanehållplats	3
Bonäs 70	R2	70	körbanehållplats	3
Bringen Gerdal	R1	70	hållplatsficka	4
Bringen Gerdal	R2	70	hållplatsficka	4

(1=50-väg; 3=70-väg utan hållplatsficka; 4=70-väg med hållplatsficka)

2.4 Selektion av data

Busschauffören förde protokoll under varje mätpass med angivelse för starttid och sluttid samt tid för eventuella speciella händelser, så som möte på slangarna, långsamtgående fordon eller fordon med mycket hög hastighet.

Utifrån insamlade data och chaufförernas protokoll plockades data mellan rätt tidpunkter ut. Eventuella extremvärden, >100 km/h, granskades manuellt och jämfördes med chaufförens anteckningar. Kvaliteten och frekvensen av chaufförsanteckningar varierade. Några extremvärden kunde styrkas utifrån chaufförernas anteckningar, men i de fall anteckningar om fordon med mycket hög hastighet saknades bedömdes inte anteckningarna som tillräckligt tillförlitliga för att utesluta dessa data.

2.5 Statistik

Resultaten från hastighetsmätningarna redovisas separat för fordon som möter bussen (mötande) och fordon som hinner upp och kör om bussen (upphinnande), både totalt samt per typhållplats. De signifikanstester som har genomförts har utgått från medelhastigheten eller variationen i hastighet (standardavvikelse) vid varje mät hållplats; paired t-test har använts. Analyserna är gjorda i SPSS (ver. 14.0). Alla data från Metor har varit angivna som heltal.

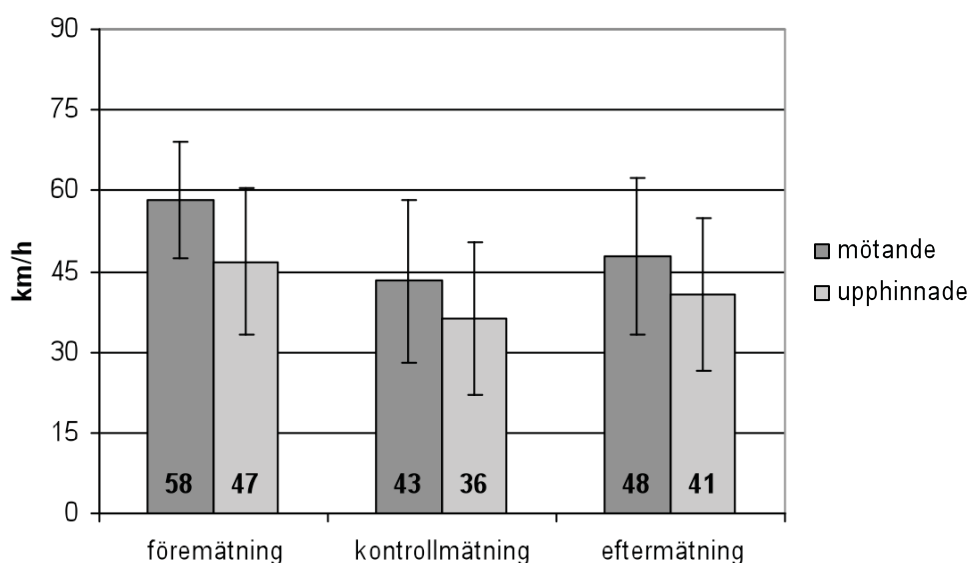
3 Resultat

Resultaten redovisas i tre steg: först sker en redovisning av genomsnittliga hastigheter separerat för upphinnande och mötande trafik för de tre olika grupperna av hållplatser (1, 3 och 4), därefter redovisas hastighetsprofilen för samma grupper och slutligen redovisas resultaten för varje enskild mät hållplats.

3.1 Genomsnittlig hastighet

Resultaten visar att de trafikanter som passerar (möter alt. hinner upp) en stillastående buss kör långsammare när 30-regeln gäller jämfört med tidigare, se Figur 1. I genomsnitt kör mötande fordon 10,6 km/h långsammare ($t=7,177$; $df=11$; $p<0,00$) och upphinnande fordon 6,1 km/h långsammare ($t=3,346$; $df=11$; $p=0,01$). Hastighetsspridningen mellan fordonen har ökat med 3,8 km/h för mötande trafik ($t=4,525$; $df=11$; $p=0,00$) medan hastighetsspridningen för upphinnande trafik inte har förändrats ($t=0,642$; $df=11$; $p=0,53$).

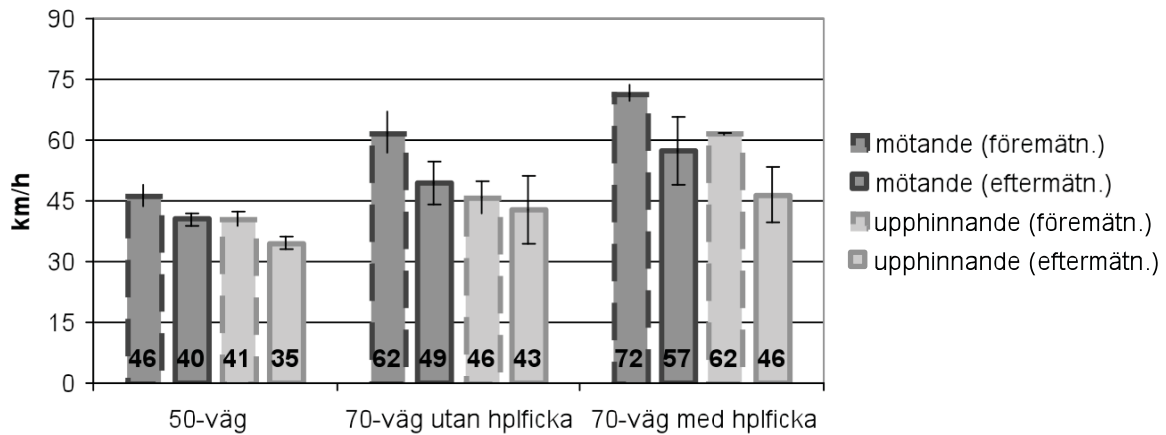
I Figur 1 redovisas medelhastigheter och hastighetsspridning från föremätningen och eftermätningen. För en översiktlig jämförelse presenteras även medelhastighet och standardavvikelse för kontrollmätningen i figuren. Kontrollmätningen genomfördes drygt två månader efter införandet av 30-regeln och kampanjen däromkring, i syfte att i ett tidigt skede få en uppfattning om regelns påverkan.



Figur 1 Medelhastighet och standardavvikelse i före-, kontroll- och eftermätningen, uppdelat på mötande och upphinnande fordon, sammanslaget för samtliga mät hållplatser.

Både vid föremätningen och eftermätningen finns en signifikant skillnad i medelhastighet mellan mötande och upphinnande fordon. I föremätningen kör mötande fordon i genomsnitt 11,5 km/h fortare än upphinnande ($t=6,063$; $df=11$; $p<0,00$). I eftermätningen är skillnaden mindre, mötande fordon kör i genomsnitt 7,0 km/h fortare än upphinnande ($t=7,111$; $df=11$; $p<0,00$) när de passerar den stilla stående bussen.

I föremätningen finns det ingen skillnad i medelhastighet mellan personbilar och tunga fordon ($t=0,680$; $df=11$; $p=0,51$). I eftermätningen däremot kör de tunga fordonen i genomsnitt 0,9 km/h fortare än personbilarna ($t=4,720$; $df=11$; $p=0,00$). Medelhastigheten vid de olika typhållplatserna redovisas i Figur 2 och resultaten från beräkningarna redovisas i Tabell 3.



Figur 2 Medelhastigheter och standardavvikelse i föremätningen och i eftermätningen, uppdelade för mötande och upphinnande fordon

Tabell 3 Hastighetsförändringen vid föremätningen jämfört med eftermätningen per typhållplats, t-värde, df och p.

	Typhpl	Hast.förändring (km/h)	t	df	p
mötande	50-väg	-6,0	2,993	3	0,06
	70-väg utan hplficka	-12,4	8,184	5	0,00
	70-väg med hplficka	-14,3	3,183	1	0,19
upphinnande	50-väg	-6,1	3,216	3	0,05
	70-väg utan hplficka	-3,2	1,471	5	0,20
	70-väg med hplficka	-15,2	3,152	1	0,20

Störst hastighetssänkning för mötande trafikanter var det på 70-väg utan hållplatsficka. För upphinnade fordon var den största sänkningen på 70-väg med hållplatsficka, men den var inte signifikant - endast två mätplatser ($df=1$) ingick. Den största sänkningen som var statistiskt säkerställd för upphinnande fordon var på 50-väg.

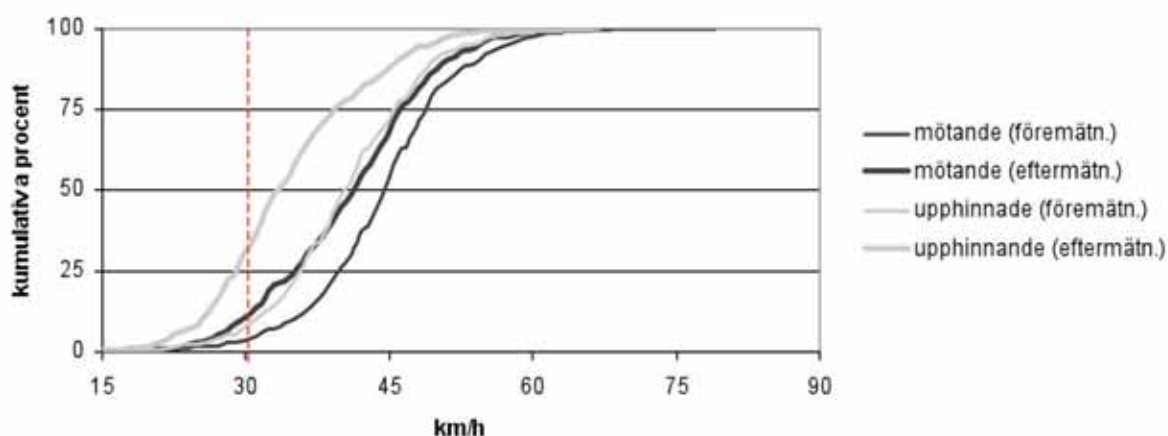
3.2 Hastighetsfördelningarna

Av de mötande medtrafikanterna följde 15,2 procent 30-regeln. Den andelen har ökat med 13,1 procentenheter från föremätningen till eftermätningen ($t=6,153$; $df=11$; $p<0,00$). Av de upphinnande medtrafikanterna följer 30,5 procent 30-regeln och andelen har ökat med 14,6 procentenheter ($t=4,451$; $df=11$; $p=0,00$). För motsvarande andel och skillnad per typhållplats hänvisas till Tabell 4.

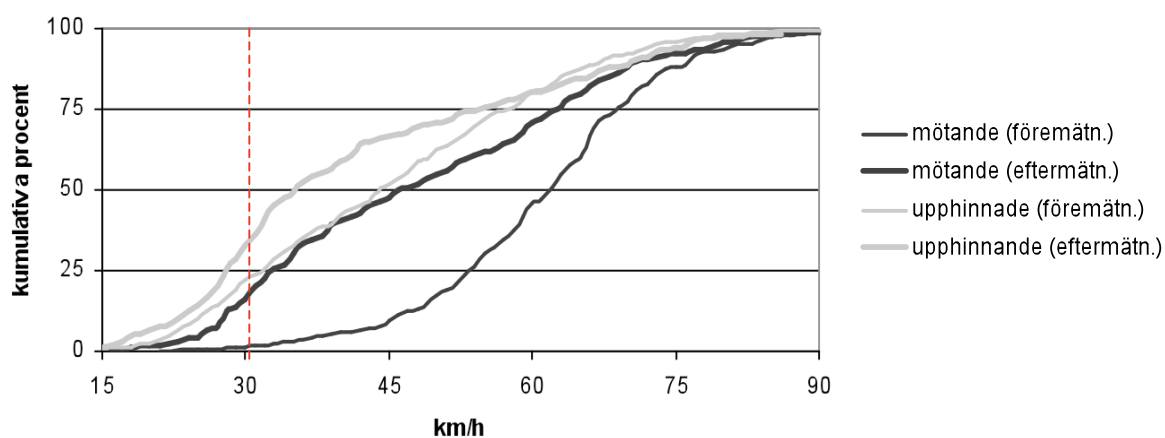
Tabell 4 Andel medtrafikanter som kör högst 30 km/h före, efter samt differens.

	Typhållplats	Andel ≤ 30 km/h eftermätning	föremätning	differens
mötande	50-väg med hplficka	10,9	3,8	<u>7,1</u>
	70-väg utan hplficka	16,2	1,1	<u>15,1</u>
	70-väg med hplficka	8,1	0,9	<u>7,2</u>
upphinnande	50-väg med hplficka	30,7	7,6	<u>23,1</u>
	70-väg utan hplficka	32,9	21,8	<u>11,1</u>
	70-väg med hplficka	19,7	2,3	<u>17,4</u>

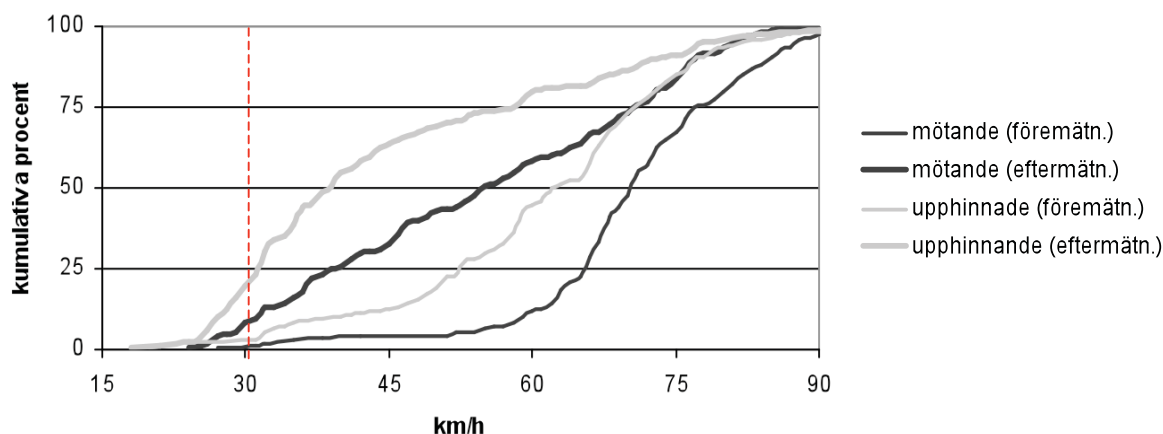
Många utav medtrafikanterna som inte följer 30-regeln har ändå sänkt sin hastighet. Andelen medtrafikanter som kör i eller långsammare än en viss hastighet på 50-väg redovisas i Figur 3. Figur 4 visar samma fördelning på 70-väg utan hållplatsficka och Figur 5 visar fördelningen på 70-väg med hållplatsficka. Gemensamt för de tre graferna är att de som håller lägst fart är upphinnande trafikanter vid eftermätningen.



Figur 3 Andel medtrafikanter som kör i eller långsammare än en viss hastighet (kumulativa procent) på 50-väg



Figur 4 Andel medtrafikanter som kör i eller långsammare än en viss hastighet (kumulativa procent) på 70-väg utan hållplatsficka.



Figur 5 Andel medtrafikanter som kör i eller långsammare än en viss hastighet (kumulativa procent) på 70-väg med hållplatsficka

3.3 Hastighet vid enskilda mätållplatser

Hastigheten för mötande redovisat för var och en av mätplatserna presenteras separat i Tabell 5. Resultaten visar att det vid samliga platser finns en hastighetsreducering. Den största sänkningen för enskild plats som ingått vid sammanslagning till typhållplats är Bringen Gärddal R1 med 19 km/h. Den lägsta är Gullängets centrum med 1 km/h.

Tabell 5 Hastigheter för mötande trafik vid de olika mätållplatserna i Örnsköldsvik vid eftermätningen

Mätållplatser	riktning	typhållplats	hast.förändring	medelhast.	std	n
Gerdal innan Bringen	R1	3	-18	51	19	199
Gerdal innan Bringen	R2	3	-8	59	22	100
Bringen Gerdal	R1	4	-19	51	17	150
Bringen Gerdal	R2	4	-10	63	17	84
Gullängets centrum	R1	1	-1	42	8	654
Gullängets centrum	R2	1	-4	41	7	562
Västersel*	R1	3	-26	40	16	
Västersel*	R2	3	-15	50	21	
Gottnevägen*	R1	1	-5	35	7	
Gottnevägen*	R2	1	-3	33	6	
Tallgårdsvägen	R1	1	-9	40	11	92
Tallgårdsvägen	R2	1	-10	39	11	96
Västerhus	R1	3	-12	48	15	36
Västerhus	R2	3	-13	46	15	52
Bonäs 70	R1	3	-15	44	15	206
Bonäs 70	R2	3	-9	48	15	168

* Observera att mätplatserna inte används i sammanslagningen per typhållplats (Vid Gottnevägen pga påverkan av 30-rekommendations skylt och vid Västersel pga mätplats ändring)

Hastigheten för upphinnande redovisat för var och en av mätplatserna presenteras separat i Tabell 6. Resultaten visar att det vid samliga platser finns en hastighetsreducering. Den största sänkningen för enskild plats som ingått vid sammanslagning till typhållplats är Bringen Gärddal R1 med 20 km/h. Den lägsta är Gullängets centrum R2 med 2 km/h.

Tabell 6 Hastigheter för upphinnande trafik vid de olika mätplatserna i Örnsköldsvik eftermätningen

<i>Mätplats</i>	<i>riktning</i>	<i>typhållplats</i>	<i>hast.förändring</i>	<i>medelhast.</i>	<i>std</i>	<i>n</i>
Gerdal innan Bringen	R1	3	-3	41	17	130
Gerdal innan Bringen	R2	3	7	59	23	89
Bringen Gerdal	R1	4	-20	42	15	109
Bringen Gerdal	R2	4	-10	51	20	69
Gullängets centrum	R1	1	-11	32	8	598
Gullängets centrum	R2	1	-2	38	7	583
Västersel*	R1	3	-12	35	19	
Västersel*	R2	3	-17	41	21	
Gottnevägen*	R1	1	-3	34	8	
Gottnevägen*	R2	1	2	31	12	
Tallgårdsvägen	R1	1	-7	36	10	42
Tallgårdsvägen	R2	1	-4	32	9	105
Västerhus	R1	3	-7	41	14	36
Västerhus	R2	3	-3	38	15	56
Bonäs 70	R1	3	-8	36	16	184
Bonäs 70	R2	3	-5	41	15	158

* Observera att mätplatserna inte används i sammanslagningen per typhållplats (Vid Gottnevägen pga påverkan av 30-rekommendations skylt och vid Västersel pga mätplats ändring)

4 Diskussion och slutsats

Hastighetssänkningen var signifikant såväl för de som möter, som hinner upp en stillastående buss. Den genomsnittliga sänkningen för dem som möter bussen, oavsett typ av hållplats var 11 km/h. Sänkningen för upphinnande fordon var 6 km/h. Det fanns en skillnad i effekt beroende på vilken typ av hållplats mätningen skedde vid. Störst sänkning noterades på 70-vägar utan hållplatsficka. Trots en sänkning ska det betonas att en klar majoritet av trafikanterna körde fortare än de lagstadgade 30 km/h.

Den metod som har använts bedöms om bra trots att det har varit en påhittad situation, den har dock begränsningar. I verklig trafik stannar bussen en mycket kort tid vid varje hållplats och många hållplatser används bara en eller två gånger per dag. För att få in tillräckligt mycket hastighetsdata (tillräckligt många förbipasserande) under verklig busstrafik hade mätningarna därför behövt pågå under mycket lång tid. Det var inte praktiskt eller och ekonomiskt möjligt, därav det valda tillvägagångssättet. Skolskjutsverksamheten startar vanligen före klockan 8.00, men mätningarna startade först klockan 8.00. Flertalet mätningar är inte gjorda under "rusningstrafik" varför det är möjligt att medtrafikanternas hastighet är något underskattad eller överskattad jämfört med under normal skolskjutsverksamhet.

30-regeln gäller för alla bussar, oavsett användning av 30-skylt eller inte. Under mätningarna användes uteslutande buss med 30-skylt. Det är därför inte möjligt att relatera hastighetsmätningarna till passage av buss utan 30-skylt. Det är heller inte möjligt att koppla hastighetsförändringarna enbart till 30-regeln eftersom det är oklart hur stor betydelse 30-skylden har på medtrafikanternas hastighetsval.

De mätplatser som nyttjas under mätningarna har delats in i olika typhållplatser. För typhållplats 1 (50-väg) har mätningar endast gjorts vid fyra mätplatser och vid typhållplats 4 (70-väg med hållplatsficka) har mätningar endast gjorts vid två mätplatser. Om fler mätplatser nyttjas är det möjligt att fler signifikanta resultat påträffas. I efterhand kan det konstateras att fyra, och definitivt två, mätplatser är några för få.

Noggrannheten i chaufförernas protokoll varierade, i vissa fall saknades anteckningar om eventuella speciella händelser. Extremt höga eller låga mätvärden har inte kunnat uteslutas ur analysen. Det är möjligt att några extremt höga eller låga värden finns med i analysen som skulle kunna bero på möte på slangarna. Vid mätning med Metor 3000 (slangmätningar) och "uppställd" buss med påslagna skolskjutsskyltar behöver slangarna vara placerade mitt för bussen för att medtrafikanternas hastighet vid själva passeringen ska mätas. För att kunna nyttja samma slangar vid två hållplatser (en i varje riktning) går det inte att säkerställa att slangarna är placerade precis mitt för bussen då hållplatserna i verkligheten ofta är något förskjutna från varandra. Det är därför möjligt att medtrafikanternas hastighet ibland uppmäts några meter framför eller bakom bussen vilket leder till en sämre noggrannhet i mätningarna. Metor 3000 mäter hastigheten i heltal vilket också påverkar noggrannheten negativt.

Viktigt att observera är att hastighetsmätningarna genomförts i dagsljus under goda väderleks- och väglagsförhållanden. När man gör en bedömning 30-regeln är det viktigt att även beakta effekten under andra förhållanden, såsom halt väglag, mörker, vinter och snö.

5 Referenser

- Renner, L., Anund, A., & Sörensen, G. (2007). *Sammanställning av föremätningar i 30-försöket - Linköping och Örnsköldsvik* (No. VTI-PM). Linköping.
- Renner, L., Anund, A., & Sörensen, G. (2007). *Sammanställning av tidig eftermätning ht 2007 (kontroll) - Hastighetsmätningar i Örnsköldsvik och Linköping* (No. VTI - pm). Linköping.
- SFS 2005:951, (2005).
- Sörensen, G., Anund A, Varhelyi A, Hyden C, & Å, N. (2006). *Observationsstudier – Utvärdering av 30-försöket på Gotland*. VTI.

**Utvärdering av försöket med 30 km/tim vid
passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik**

- Enkät till barn som åker skolskjuts

Sammanfattning

Syfte, metod och svarsfrekvens

Tre dödsolyckor inträffade hösten 2004 under en kort tidsperiod i samband med skolskjutsning. Infrastrukturminister Ulrica Messing bjöd in olika aktörer till ett möte den 14 december samma år för att diskutera vad som kunde göras för att öka säkerheten för barn som åker skolskjuts. Vägverket fick i uppdrag att ta fram förslag för att öka säkerheten. Vägverket har föreslagit för regeringen sänkt hastighet till 30 km/h vid busshållplats i samband med av- och påstigning. Förslaget omfattar både särskild upphandlad skolskjuts och linjetrafik.

För att säkerställa att förslaget är juridiskt, ekonomiskt och praktiskt genomförbart kommer en försöksverksamhet att bedrivas i bland annat Örnsköldsvik och Linköping. Försökskommunerna har valts ut tillsammans med Sveriges kommuner och Landsting. Teknik för markering av sänkt hastighet som kommer att testas är dels utmärkning av fordon, till exempel blinkande skylt bak och fram på bussen, och dels utmärkning av hållplats.

Syftet med undersökningen är bl a att mäta vilka bussvanor barnen har, hur de upplever händelserna kring bussfärden samt uppmärksamhet och åsikter kring 30-regeln. Undersökningen är en av flera undersökningar om 30-regeln som också testas i Linköping.

Totalt skickades 341 enkäter ut och den besvarades av 229 st, vilket ger en svarsfrekvens på 67%.

Bakgrundsinformation

En klart större andel av de som svarat och angett vilket kön de har i enkäten är pojkar. Svaren bland de som svarat är relativt väl fördelade bland de olika åldrarna. De allra yngsta är dock mindre representerade och de äldsta mer representerade. När det gäller fördelningen efter vilken årskurs man går blir en följd av detta att de äldre klasserna (klass 7-9) är något mer representerade i enkäten.

Vanor och beteenden

I registret har funnits en del som inte åker buss alls när de ska till skolan (18% av de som svarat). Majoriteten, 58%, åker dock varje dag men 14% åker bara hälften eller färre än hälften av skoldagarna. Mönstret är i stort detsamma när det gäller hemfärden från skolan. Det är dock något fler (5 procentenheter) som tar bussen hem jämfört med andelen som tar bussen till skolan. När det gäller motiveringar till varför man åker buss till skolan oftare än tidigare är att främst att föräldrarna nu jobbar mer än tidigare eller att man slutat på fritids eller är mindre tid där nu. Bland de som åker buss mindre ofta anges det främst skälet att man nu får skjuts. En av de som åker mindre buss anger att han/hon inte får åka buss och en anger att det i folkmun kallade "döds-kronet" i Gerdal gör att man åker mindre buss eftersom det är så besvärligt att kliva av och på.

De allra flesta kliver av och på bussen vid samma hållplats som förra året. Bland drygt var tionde (13%) är det dock inte samma hållplats som tidigare.

Av de som svarat på frågan så uppger hälften att de behöver korsa vägen för att komma till sin hållplats. Bland de som korsar vägen på morgonen är knappt var fjärde (24%) oroliga ibland, oftast eller alltid. Det som oroar mest är att bilarna kör fort och att det finns backrön i kombination med mycket trafik. En tredje orsak är att det allmänt är mycket trafik och en hårt trafikerad väg. Den främsta motiveringen till att man inte är orolig är att det upplevs vara lite trafik på platsen. 6% av barnen som korsar en väg har en vuxen som följer dem över vägen varje dag. Ytterligare 7% har föräldrar som följer med mer eller mindre ofta men inte alltid. De som nu inte blir följda över vägen lika ofta uppger att de nu är äldre

50% behövde korsa vägen på väg hem från skolan. Bland de som korsar vägen på hemvägen är drygt var femte (21%) oroliga ibland, oftast eller alltid. De som oroar mest är att det är tung trafik på vägen som kör 90 km/h och att det är mycket trafik. Det som inte oroar sig bor där det är lite trafik och i vissa fall att någon busschaufför eller vuxen följer barnet över vägen. 1% av barnen som korsar en väg har en vuxen som följer dem över vägen varje dag vilket är färre än de 6% som får hjälp på morgonen. Ytterligare 13% har föräldrar som följer med mer eller mindre ofta men inte alltid vilket istället är en högre andel än de 7% som fick hjälp på morgonen. I två kommentarer nedan uppges att bussföraren inte vet att han ska följa barnen över vägen.

Knappt var tionde (9%) barn har upplevt det som ganska eller mycket farligt/otryggt att ta sig till hållplatsen under läsåret. En beskrivning av situationen är att det är läskigt när det är mörkt eller dimmigt och bilarna kör för fort. En annan besvärlig situation är vid backrön där det finns mycket trafik. Ett par stycken upplever oro för att bli påkörda. Något färre, 6%, upplever att det är farligt eller otryggt att vänta vid hållplatsen på morgonen. En orsak till oro är att bilarna kör fort förbi när man står vid vägkanten. Ett par nämner också problem att stå vid hållplatser som är fulla med snö. Några positiva röster finns om att det blivit bättre eftersom hållplatserna förbättrats.

När det gäller andelen som känner sig otrygga vid hållplatsen när de ska hem är det endast någon enstaka röst som upplever det som otryggt eller farligt. Den oro som finns verkar mest höra ihop med det bus och stök som andra barn kan orsaka men i stort verkar bilden vara att det fungerar bra. När barnen kliver av bussen för att ta sig hem på eftermiddagen upplever 6% att det är ganska eller mycket otryggt eller farligt vilket är några procentenheter färre jämfört med när man ska ta sig till bussen på morgonen. De som upplever problem gör det bland annat för att de måste korsa vägen och uppger att de hamnar på ”fel” sida av vägen. I ett par fall beskrivs hur man får hjälp av busschauffören över vägen och därför känner sig trygg.

Kännedom och åsikter om 30-regeln

De allra flesta av de som åker buss till skolan, 93%, uppger att de känner till försöket med 30-regeln. Samtliga som tar ställning tycker att 30-regeln är bra. De främsta argumenten för detta är att det är tryggare för barnen när bilarna kör saktare, att det händer mindre olyckor/för att inge ska bli påkörd och det är för att bilarna ska hinna stanna. Många svarar också att de känns tryggare när man kliver av och på bussen.

Få (4%) upplever att ingen bil kör sakta förbi (högst 30 km/h) det här läsåret och majoriteten upplever att hälften eller mer än hälften av bilarna nu kör sakta förbi. Majoriteten av de som tar ställning till frågan upplever att bilarna kör saktare nu. Var tredje barn som åker skolbuss har dock inte tagit ställning till frågan.

Det redovisas inte några direkta olyckor i samband med att man går till eller från hållplatsen (förutom en ledsam upplevelse med en överkörd katt). Dock uppger 4% att det nästan hänt olyckor och då i de flesta fall i samband med att barnen gick över vägen. Vid hållplatsen refererar två tillfrågade förmodligen till samma olycka där två bussar kolliderat med varandra vid skolan. En annan incident gäller en mopedist som kört på en klasskamrat vid hållplatsen.

På en allmän fråga om vad som kan göras för att det ska bli säkrare att åka skolbuss är de tre vanligaste svaren att det ska finnas kurer där bussarna stannar, att alla ska sitta still i bussen och ha bälten samt att man ska fortsätta med 30-försöket.

Slutintryck

Drygt hälften åker buss varje dag men det är också många som åker mindre regelbundet. Det som påverkar hur ofta man åker är främst hur man går på fritids och hur föräldrarna arbetar men det finns också några fall där man upplever att faran med att åka skolbuss påverkar.

Ett av de moment som upplevs som mest oroligt bland barnen är när de måste korsar vägen, något de allra flesta måste klara av själva även om det tycks som om de yngre barnen oftare får hjälp över vägen. Av de som på morgonen korsar vägen (ungefär hälften) känner sig ungefär var fjärde barn mer eller mindre oroligt vilket innebär att det är något som känns i magen för många av de barn som ska ta sig till skolbussen på morgonen. Det som framförallt påverkar är hållplatsens belägenhet. Bor man exempelvis vid en byväg eller där det är lite trafik finns ingen oro. Men ligger hållplatsen vid en hårdare trafikerad väg med bilar som kör fort och tung trafik blir oron större. Ligger dessutom hållplatsen strax efter ett backkrön tycks otryggheten öka ytterligare, vilket är en situation som inte tycks vara unik i Örnsköldsvik.

Att korsar vägen är alltså inte överraskande det som upplevs som mest otryggt av de som behöver göra det, men även att ta sig till hållplatsen på morgonen upplever ungefär var tionde som otryggt. Det är dock något färre som upplever otrygghet på eftermiddagen och det gäller generellt för alla de situationer som man hamnar när det gäller att åka skolbuss. Det som sker på morgonen upplever man som lite läskigare, som en del barn beskriver det.

När det gäller att få hjälp har inte frågan om busschaufförerna hjälper till över vägen ställts direkt men att det förekommer kan vi se. Dock inte för alla och det är relativt få som spontant nämner att de får hjälp av busschauffören.

Kännedom om försöket med 30-regeln är god och över 9 av 10 barn känner till det. Samtliga som tar ställning tycker också att det är bra. För barnen bestämma ska regeln finnas kvar och deras främsta argument är att det känns tryggare när bilarna kör saktare (vilket man också upplever att de gör), de tror att det kommer hända mindre olyckor och många använder också argumentet att regeln är bra för att bilarna ska hinna stanna.

Slutligen kan man konstatera att de som känner sig mest utsatta är flickor och de yngre åldersgrupperna, de som går från förskoleklass till och med årskurs 3.

Innehållsförteckning

KAP 1 SYFTE, METOD OCH UPPLÄGG	8
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE.....	8
1.2 METOD OCH UPPLÄGG	8
1.3 URVAL OCH BORTFALLSANALYS	8
KAP 2 BAKGRUNDSINFORMATION	9
2.1 KÖN OCH ÅLDER.....	9
2.2 ÅRSKURS.....	10
KAP 3 SKOLBUSSARNA	11
3.1 BUSSVANOR TILL OCH FRÅN SKOLAN	11
3.2 HÅLLPLATSEN OCH VÄGEN TILL HÅLLPLATSEN PÅ MORGONEN	13
3.3 HÅLLPLATSEN OCH VÄGEN FRÅN HÅLLPLATSEN PÅ HEMVÄGEN.....	16
3.4 ATT TA SIG TILL OCH VÄNTA VID HÅLLPLATSEN PÅ MORGONEN	19
3.5 ATT VÄNTA VID HÅLLPLATSEN OCH TA SIG HEM FRÅN DEN PÅ HEMVÄGEN	21
KAP 4 30-REGELN	23
4.1 KÄNNEDOM OCH ÅSIKTER OM 30-REGELN	23
4.2 BILISTERS REAKTION PÅ 30-REGELN	25
4.3 HAR MAN UPPLEVT NÅGON OLYCKA VID HÅLLPLATSEN	26
4.4 VAD SKA GÖRAS FÖR ATT DET SKA BLI SÄKRARE VID HÅLLPLATSERNA, TILL OCH FRÅN HÅLLPLATSEN ELLER I BUSSEN?	28
KAP 5 SLUTINTRYCK	30
BILAGA 1 UPPDELNING PÅ KÖN	31
BILAGA 2 UPPDELNING PÅ ÅRSKURS	36
BILAGA 3 ENKÄTEN	40

Kap 1 Syfte, metod och upplägg

1.1 Bakgrund och syfte

Tre dödsolyckor inträffade hösten 2004 under en kort tidsperiod i samband med skolskjutsning. Infrastrukturminister Ulrica Messing bjöd in olika aktörer till ett möte den 14 december samma år för att diskutera vad som kunde göras för att öka säkerheten för barn som åker skolskjuts. Vägverket fick i uppdrag att ta fram förslag för att öka säkerheten. Vägverket har föreslagit för regeringen sänkt hastighet till 30 km/h vid busshållplats i samband med av- och påstigning. Förslaget omfattar både särskild upphandlad skolskjuts och linjetrafik.

För att säkerställa att förslaget är juridiskt, ekonomiskt och praktiskt genomförbart kommer en försöksverksamhet att bedrivas i bland annat Örnsköldsvik och Linköping. Försökskommunerna har valts ut tillsammans med Sveriges kommuner och Landsting. Teknik för markering av sänkt hastighet som kommer att testas är dels utmärkning av fordon, till exempel blinkande skylt bak och fram på bussen, och dels utmärkning av hållplats.

Syftet med undersökningen är bl a att mäta vilka bussvanor barnen har, hur de upplever händelserna kring bussfärden samt uppmärksamhet och åsikter kring 30-regeln. Undersökningen är en av flera undersökningar om 30-regeln som också testas i Linköping.

1.2 Metod och upplägg

Metoden har varit en postenkät som skickats ut till samtliga barn som enligt registren ska åka buss i kommunen och som går i grundskolan. Undersökningen är alltså att betrakta som en totalundersökning varför några stickprovfel inte uppstår. Antalet påminnelser har varit tre stycken och insamlingen har genomförts under april och maj månad 2008. Enkäten har genomförts i samarbete mellan Vägverket, VTI och Nordiska Undersökningsgruppen. Vägverket har genomfört informationsinsamlingen, VTI har haft huvudansvaret när det gäller att ta fram frågeformuläret och Nordiska Undersökningsgruppen har genomfört sammanställningen och analysen av enkäten.

1.3 Urval och bortfallsanalys

Totalt skickades 341 enkäter ut och den besvarades utav 229 st, vilket ger en svarsfrekvens på 67 %. Svarsfrekvensen är för en postenkät att betrakta som klart godkänd och bör vara tillräckligt hög för att möjliggöra ett tillförlitligt resultat. Eftersom det varit en postenkät och ingen bortfallsuppföljning har genomförts kan vi inte uttala oss om bortfallsorsakerna.

När det gäller att skicka ut enkäter till barn sker detta till målsman för barnet (enligt de etiska regler som finns när det gäller enkäter till barn) och barnet har i möjligaste mån fyllt i enkäten själv men med hjälp av föräldrarna. Graden av samverkan varierar naturligtvis och i vissa fall kan det givetvis finnas en risk för att det är föräldrarnas egna upplevelser som lyser igenom i svaren men när man exempelvis läser de öppna svaren kan man ändå i de flesta fall uppleva att barnen själva fyllt i eller åtminstone fått fram sitt eget perspektiv i enkäten.

Kap 2 Bakgrundsinformation

2.1 Kön och ålder

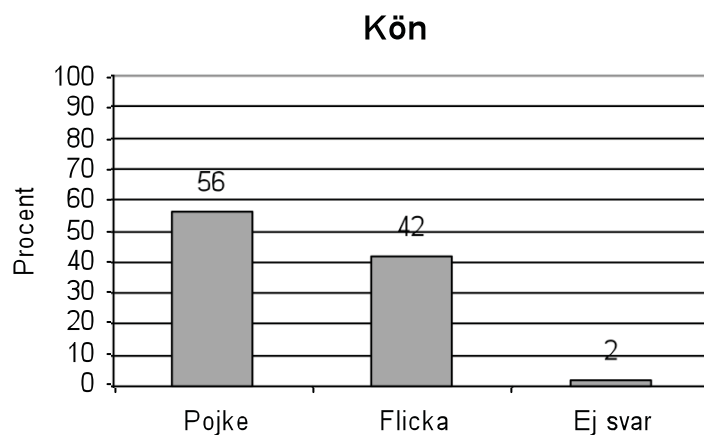


Fig 2.1 "Är du flicka eller pojke?" (Observationer 229 st)

En klart större andel av de som svarat och angett vilket kön de har i enkäten är pojkar.

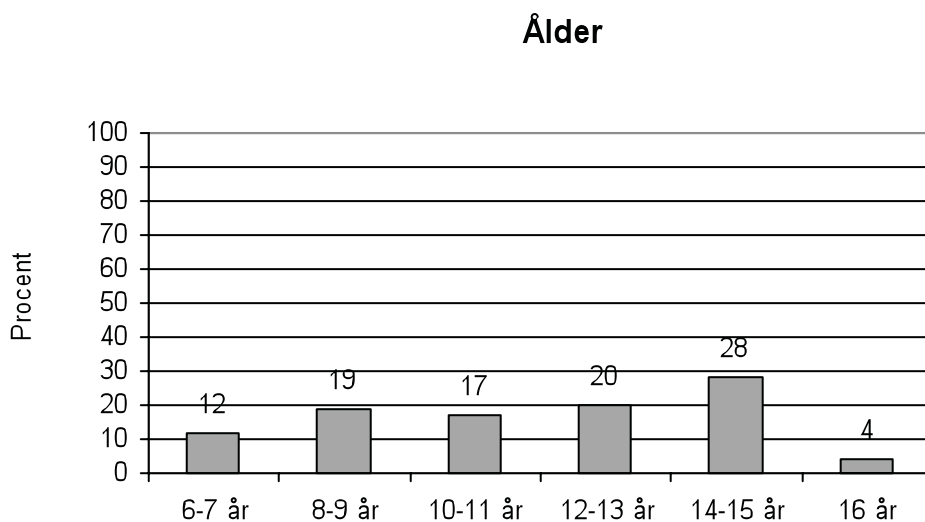


Fig 2.2 "Hur många år är du?" (Observationer 229 st)

Svaren bland de som svarat är relativt väl fördelade bland de olika åldrarna. De allra yngsta är dock mindre representerade och de äldsta mer representerade.

2.2 Årskurs

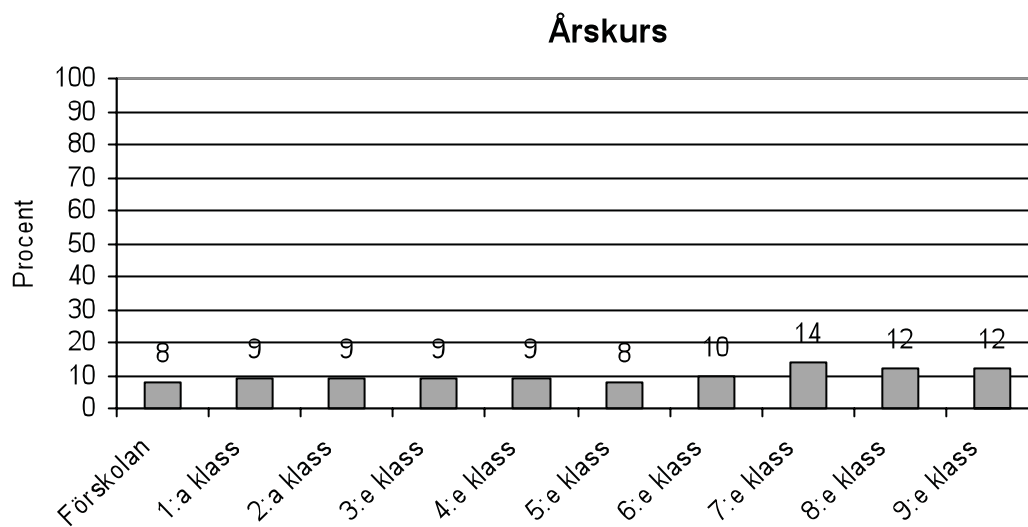


Fig 2.3 "Vilken klass (årskurs) går du i?" (Observationer 229 st)

När det gäller fördelningen efter vilken årskurs man går är de äldre klasserna (klass 7-9) vara något mer representerade.

Kap 3 Skolbussarna

3.1 Bussvanor till och från skolan

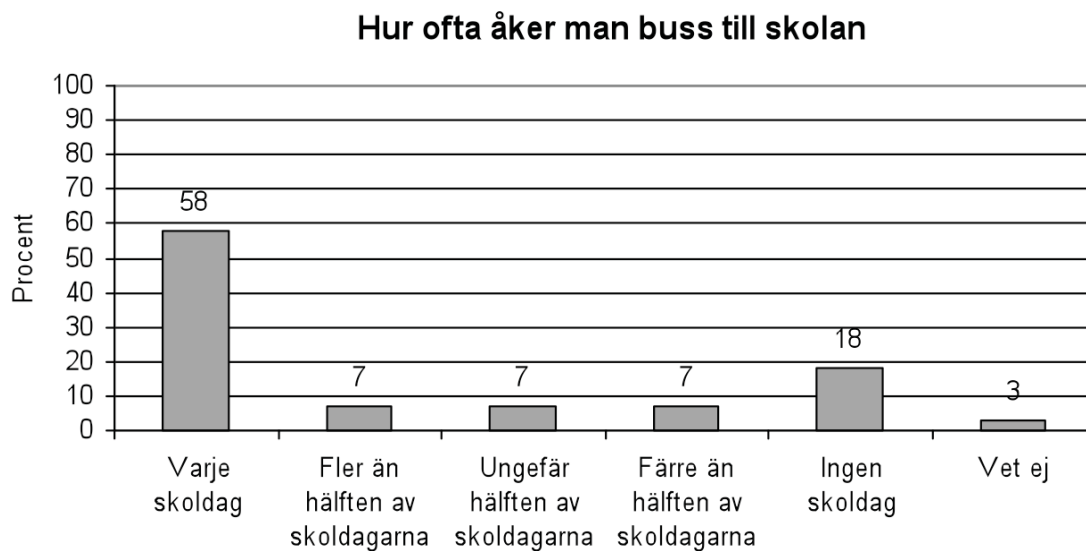


Fig 3.1 "Hur ofta åker du stor buss till skolan det här läsåret (ht07-vt08)?" (Observationer 229 st)

I registret har funnits en del som inte åker buss alls när de ska till skolan (18% av de som svarat). Majoriteten, 58%, åker dock varje dag men 14% åker bara hälften eller färre än hälften av skoldagarna.

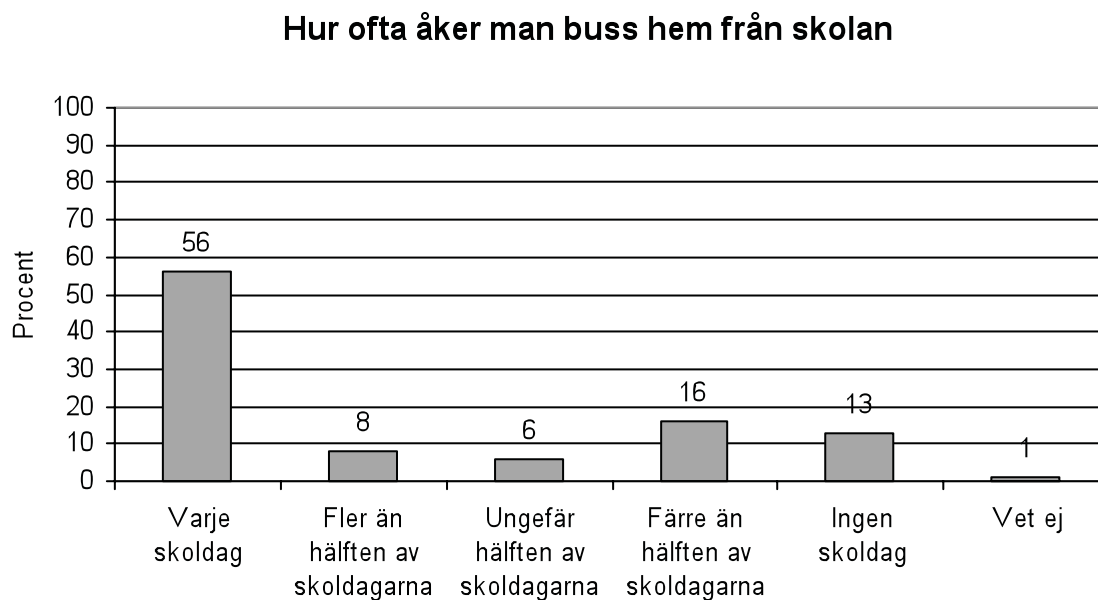


Fig 3.2 "Hur ofta åker du stor buss hem från skolan det här läsåret?" (Observationer 229 st)

Mönstret är i stort detsamma när det gäller hemfärden från skolan. Det är dock något fler (5 procentenheter) som tar bussen hem jämfört med andelen som tar bussen till skolan.

När det gäller motiveringar till varför man åker buss till skolan oftare än tidigare är att främst att föräldrarna nu jobbar mer än tidigare eller att man slutat på fritids eller är mindre tid där nu. Bland de som åker buss mindre ofta anges det främst skälet att man nu får skjuts. En av de som åker mindre buss anger att han/hon inte får åka buss och en anger att det i folkmun kallade ”döds-krönet” i Gerdal gör att man åker mindre buss eftersom det är så besvärligt att kliva av och på.

Vad beror det på att man åker buss till skolan oftare

- Föräldrarna jobbar mer, hinner inte skjutsa, **7 st**
- Är mindre tid på fritids nu
- Har slutat på fritids
- Jag har blivit äldre, **2 st**
- Hade en moped men den har jag sålt nyss, **1 st**
- Har bytt skola
- Har slöjd på en annan skola
- Måste gå
- Får inte åka buss
- Det är längre till skolan
- Det är bra att åka kollektivt
- Åkte taxi till skolan tidigare
- Är på slöjd i en annan skola
- Första året jag åker buss
- Har fått en lillebror

Vad beror det på att man åker buss till skolan mindre ofta

- Får skjuts, **7 st**
- Åker bil till träning efter skolan, **2 st**
- Är less på att åka buss och tiderna passar bättre ihop med mina föräldrars arbetstider, **1 st**
- Det tar nästan 45 minuter till skolan med buss, inte bra
- Har börjat på fritids
- Får inte åka buss
- Jag har bytt skola
- Åker moped
- För att vi åkte i en liten buss
- Åkte taxi förra året
- Bussen är ofta sen på morgonen, andra arbetstider för föräldrarna
- Gör annat
- Dödskrönet i Gerdal, som det kallas är så besvärligt att kliva av och på

3.2 Hållplatsen och vägen till hållplatsen på morgonen

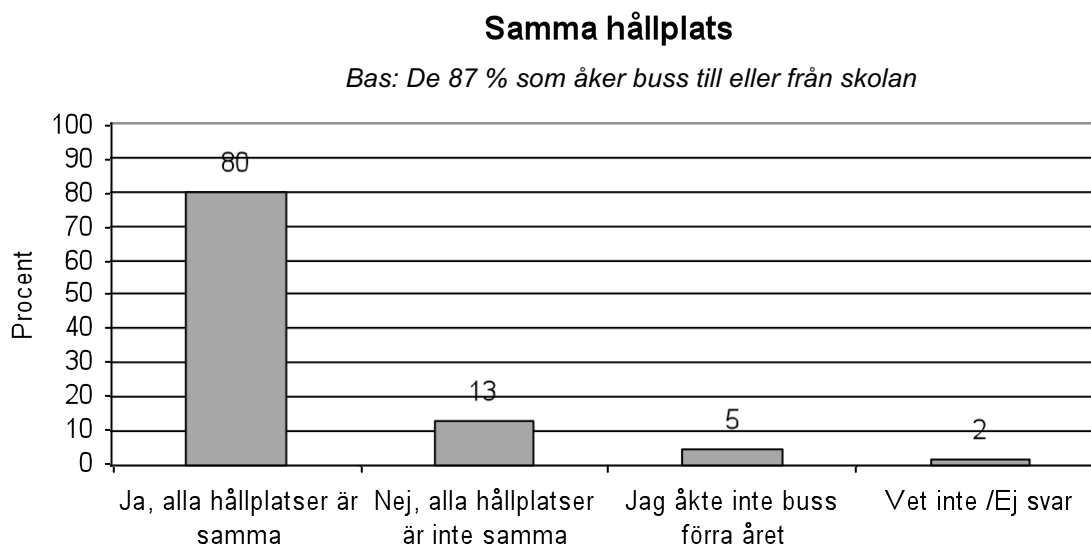


Fig 3.4 "Kliver du på och av vid samma hållplatser som förra läsåret" (Observationer 200 st)

De allra flesta kliver av och på bussen vid samma hållplats som förra året. Bland drygt var tionde (13%) är det dock inte samma hållplats som tidigare.

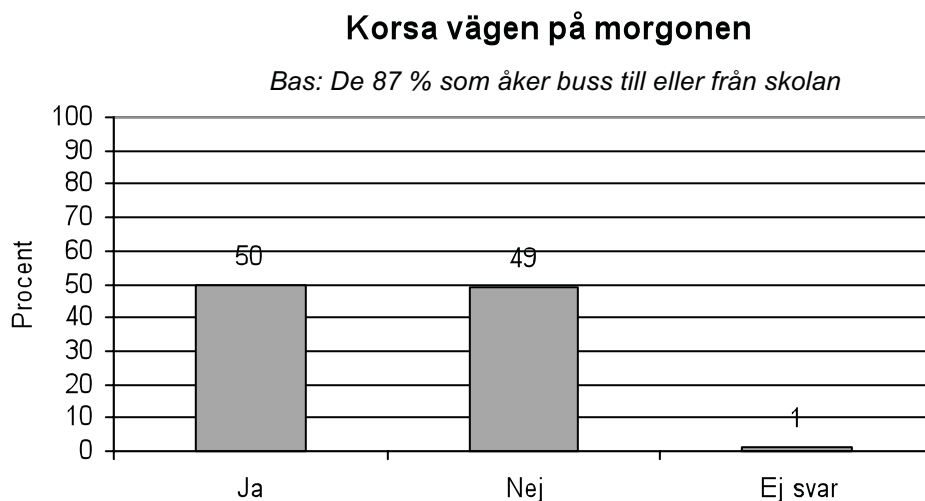


Fig 3.5 "Behöver du korsa vägen för att komma till din hållplats på morgonen det här läsåret?" (Observationer 200 st)

Av de som svarat på frågan så uppger hälften att de behöver korsa vägen för att komma till sin hållplats.

Orolig när vägen ska korsas

Bas: De 50 % som korsar vägen om morgonen

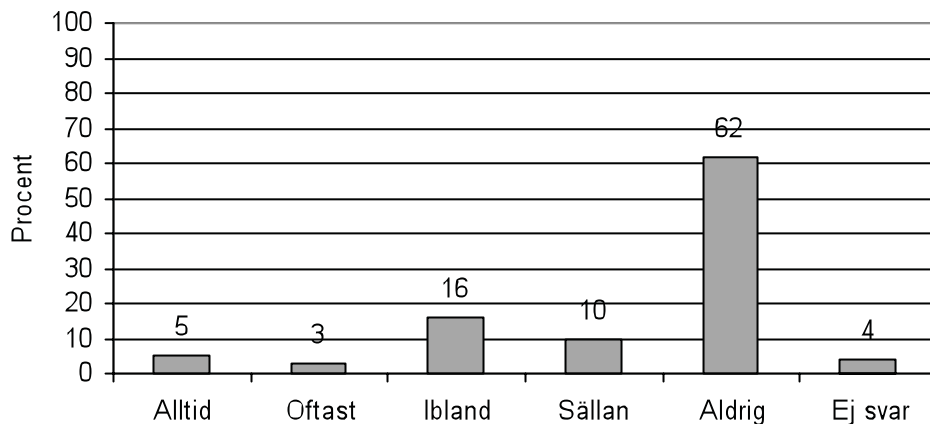


Fig 3.6 "När du korsar vägen på morgonen, hur ofta känner du dig orolig?" (Observationer 100 st)

Bland de som korsar vägen på morgonen är knappt var fjärde (24%) oroliga ibland, oftast eller alltid. Det som oroar mest är att bilarna kör fort och att det finns backrön i kombination med mycket trafik. En tredje orsak är att det allmänt är mycket trafik och en hårt trafikerad väg. Den främsta motiveringen till att man inte är orolig är att det upplevs vara lite trafik på platsen.

Varför känns det så?

- Lite trafik, **17 st**
- Bilarna kör för fort, **9 st**
- Det är ett backrön där och mycket trafik, **8 st**
- Känner mig säker, **3 st**
- Man ser tydligt om det kommer en bil, **2 st**
- Mycket trafik
- Jag är stor nog att klara mig själv
- Bra sikt, **1 st**
- Är rädd när det är dimma och sikten är dålig
- Känner mig inte orolig fast att det inte finns en trottoar
- Hårt trafikerad väg
- Man kan bli påkörd
- En gång kom en bil så fort att jag fick springa över vägen
- Det är inte så mycket bilar här
- Jag behöver inte korsa vägen
- Jag blir rädd när det kommer bilar som kör fort

Följer vuxen barnet över vägen

Bas: De 50 % som korsar vägen om morgonen

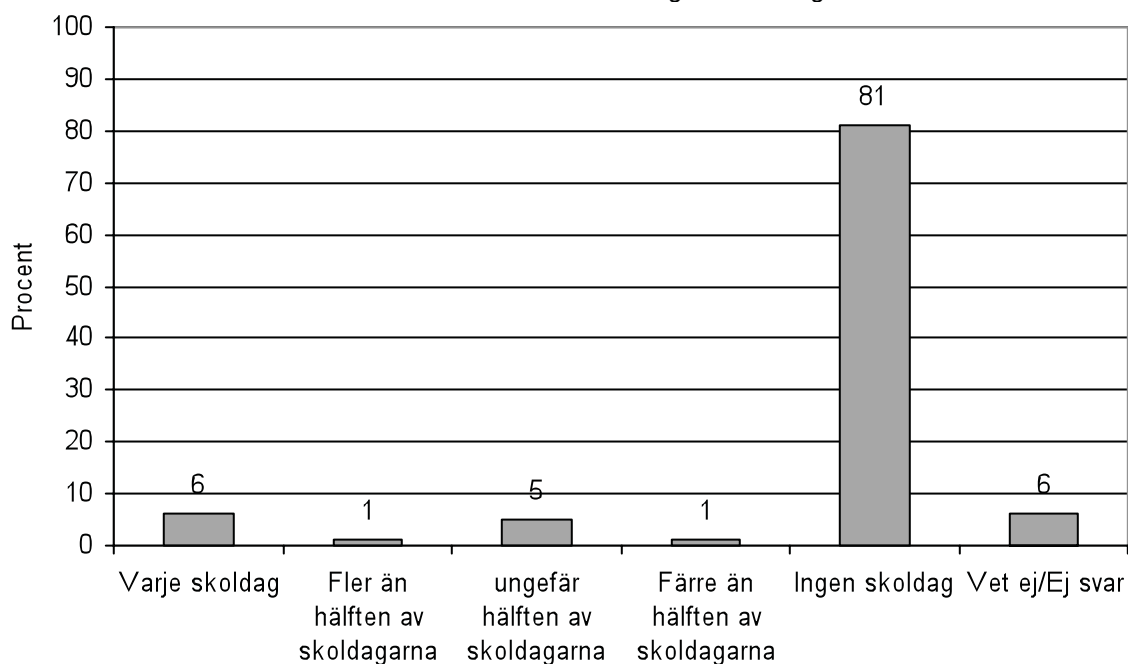


Fig 3.7 "Hur ofta följer någon vuxen dig över vägen på morgonen, det här läsåret?"
(Observationer 100 st)

6% av barnen som korsar en väg har en vuxen som följer dem över vägen varje dag. Ytterligare 7% har föräldrar som följer med mer eller mindre ofta men inte alltid. De som nu inte blir följda över vägen lika ofta uppger att de nu är äldre

Vad beror det på att någon vuxen följer barnet oftare till hållplatsen på morgonen

- Åkte inte buss förra läsåret, **1 st**
- Åker med föräldrarna till annan hållplats för att slippa gå över vägen och inte stå ensam i mörkret
- Vuxen följer alltid med över vägen

Vad beror det på att någon vuxen följer barnet mer sällan till hållplatsen på morgonen

- Vi har blivit äldre, klarar oss själva, **9 st**
- Har äldre syskon som man kan lita på, **2 st**
- Föräldrarna jobbar, **1 st**

3.3 Hållplatsen och vägen från hållplatsen på hemvägen

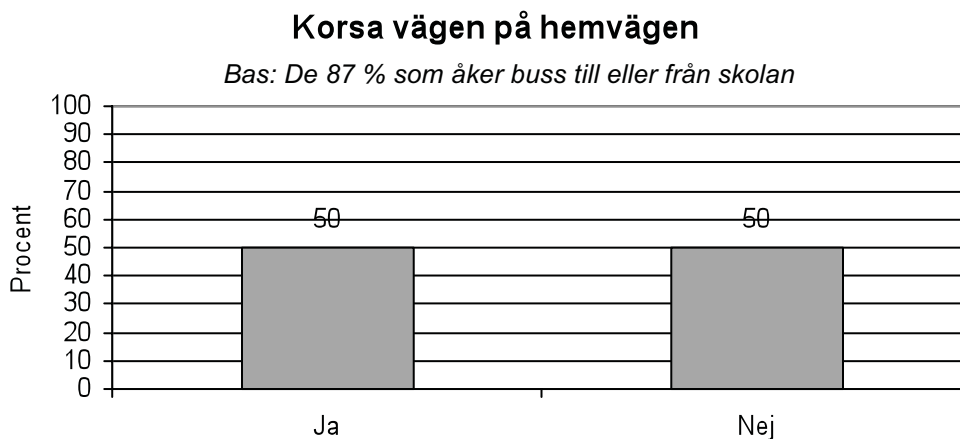


Fig 3.8 "Behöver du korsa vägen för att komma hem från bussen, det här läsåret?" (Observationer 200 st)

50% behöver korsa vägen på väg hem från skolan.

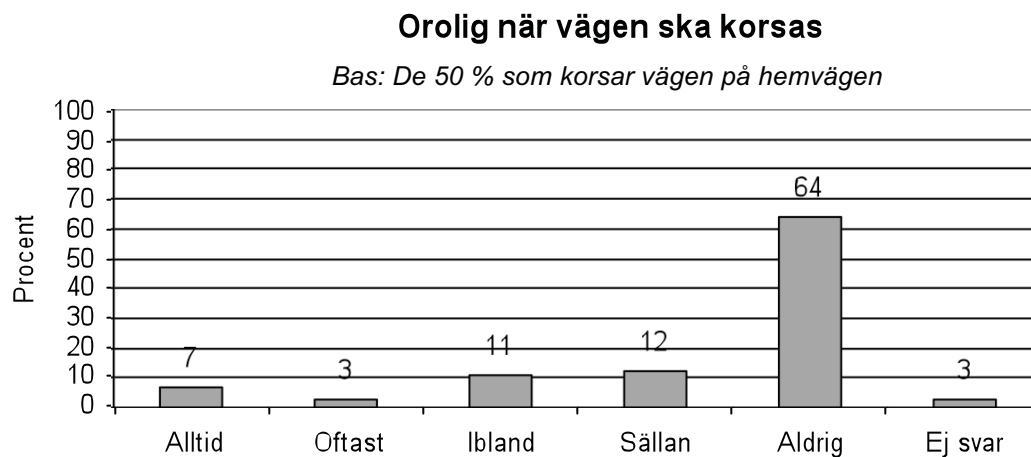


Fig 3.9 "När du korsar vägen för att komma hem, hur ofta känner du dig orolig?" (Observationer 100 st)

Bland de som korsar vägen på hemvägen är drygt var femte (21%) oroliga ibland, oftast eller alltid. De som oroar mest är att det är tung trafik på vägen som kör 90 km/h och att det är mycket trafik. Det som inte oroar sig bor där det är lite trafik och i vissa fall att någon busschaufför eller vuxen följer barnet över vägen.

Varför känner man så?

- Tung trafik som kör 90 km/tim, **12 st**
- Det är en byväg så det är sällan några bilar, **9 st**
- Det finns ett övergångsställe där, **2 st**
- Mycket trafik
- Det är ett backkrön där och mycket trafik
- Jag klarar mig själv
- Känner mig inte orolig
- Jag har svårt att bedöma avstånd, **1 st**
- Ibland ser man inte bilarna som är bakom bussen när man korsar vägen
- Man ser tydligt om det kommer en bil
- Korsar vägen intill korsningen till E4:an. Vissa bilar kör fort
- Mamma möter mig
- Behöver inte korsa vägen
- Bra sikt
- Jag väntar tills bussen åkt iväg och det är god sikt
- Är jämt orolig eftersom ingen kompis eller syrran finns med längre
- Tycker bussen är stor innan den åkt iväg
- Busschauffören följer oss alltid över vägen
- En vuxen följer/möter mig varje gång

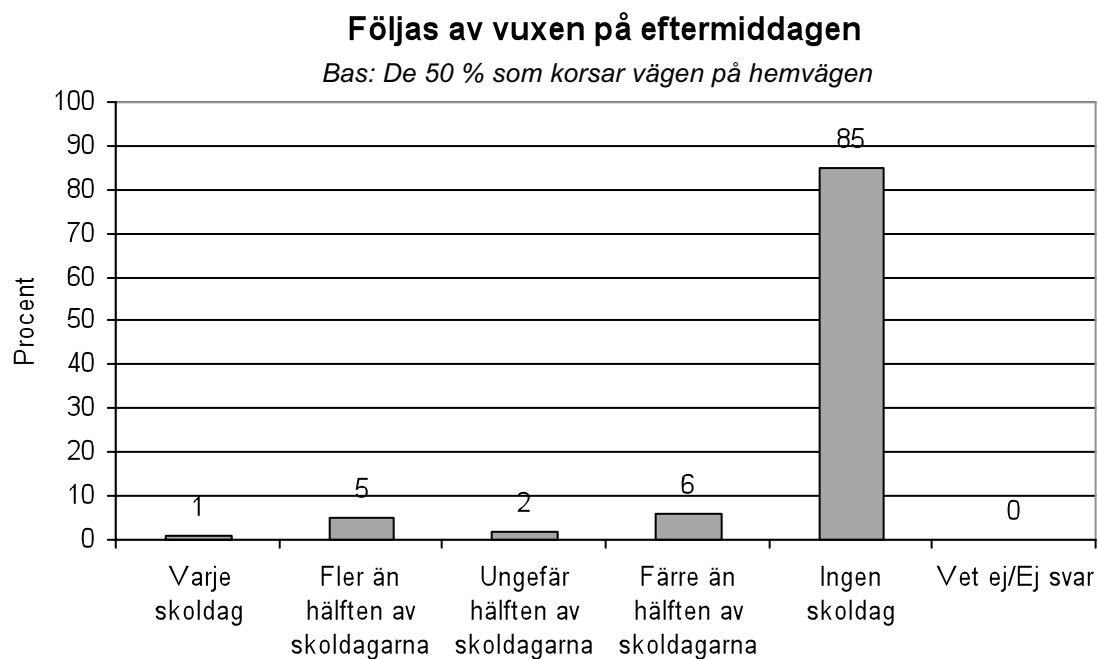


Fig 3.10 "Hur ofta följer någon vuxen dig över vägen när du ska hem, det här läsåret?"
(Observationer 100 st)

1% av barnen som korsar en väg har en vuxen som följer dem över vägen varje dag vilket är färre än de 6% som får hjälp på morgonen. Ytterligare 13% har föräldrar som följer med mer eller mindre ofta men inte alltid vilket istället är en högre andel än de 7% som fick hjälp på morgonen. I två kommentarer nedan uppges att bussföraren inte vet att han ska följa barnen över vägen.

Vad beror det på att någon vuxen följer barnet oftare till hållplatsen på hemvägen

- Bussföraren vet inte att han ska följa oss över vägen, **2 st**
- Åker buss med mamma varje morgon, **1 st**
- Mycket trafik

Vad beror det på att någon vuxen följer barnet mer sällan till hållplatsen på hemvägen

- Behöver inte det längre, klarar mig själv, **2 st**
- Mina föräldrar jobbar
- Jag stannar kvar på skolan för att åka en senare buss som stannar på ett säkrare ställe, **1 st**
- Jag har blivit äldre och vet mera om hur man gör när man ska korsa en väg

3.4 Att ta sig till och vänta vid hållplatsen på morgonen

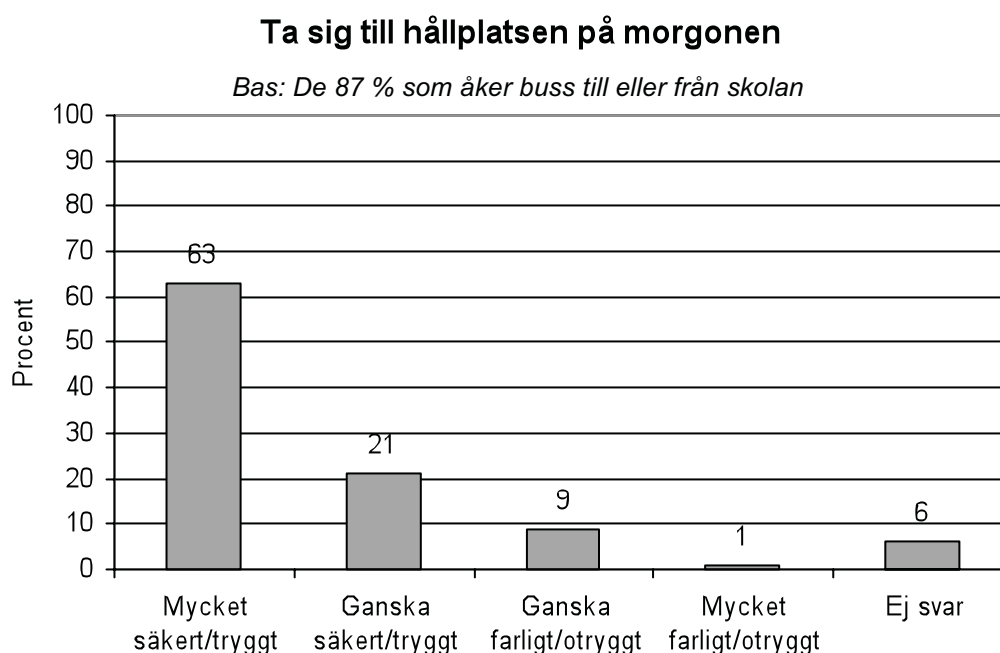


Fig 3.11 "Hur har det känts det här läsåret, när du tar dig till hållplatsen på morgonen?"
(Observationer 200 st)

Knappt var tionde (9%) barn har upplevt det som ganska eller mycket farligt/otryggt att ta sig till hållplatsen under läsåret. En beskrivning av situationen är att det är läskigt när det är mörkt eller dimmigt och bilarna kör för fort. En annan besvärlig situation är vid backkrön där det finns mycket trafik. Ett par stycken upplever oro för att bli påkörda.

Hur har det känts?

- Bra, **22 st**
- Säkert, **11 st**
- Tryggt och bra för vår hållplats ligger vid vår infart, **8 st**
- Lite trafik, lugnt
- Läskigt när det är mörkt och dimmigt och bilarna kör för fort, **4 st**
- Bra, behöver inte korsna någon väg
- Det är ett backkrön där och mycket trafik, **3 st**
- Jag behöver inte oro mig för trafiken
- Jag behöver inte gå ut på någon stor väg
- Åker bil oftast
- Rädd att bli påkörd, **2 st**
- Dålig belysning och vägen är smal
- Hållplatsen brukar vara full med snö så vi får stå på en snövall
- Likadant som tidigare läsår, **1 st**
- Bra, det är på rätt sida vägen
- Jag är lite rädd för bilarna kör minst 90 km där jag bor
- Nära där jag bor
- Jag blir hämtad av taxi vid mitt hus, känns tryggt
- Farligt
- Bra, de håller hastighetsgränsen
- Åker med föräldrarna till annan hållplats för att slippa gå över vägen och inte stå ensam i mörkret
- Både bilar och bussar kör fort på Billstavägen
- Känns bra att vuxen följer med
- Jag känner mig modig
- Halt på trottoaren
- Går på väggrenen. På sommaren kan man gå över åkern, tryggare

Vänta vid hållplats på morgonen

Bas: De 87 % som åker buss till eller från skolan

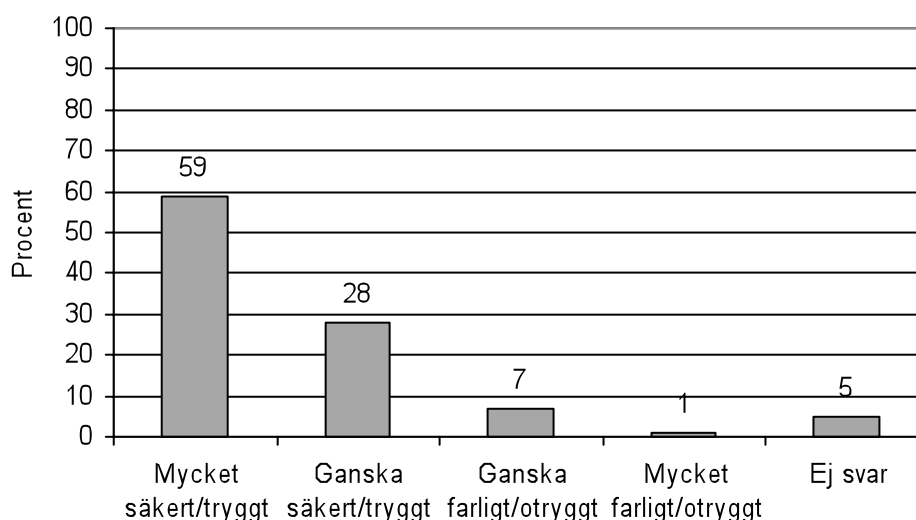


Fig 3.12 "Hur har det känts det här läsåret, när du väntar vid hållplatsen på morgonen?"
(Observationer 200 st)

Något färre, 6%, upplever att det är farligt eller otryggt att vänta vid hållplatsen på morgonen. En orsak till oro är att bilarna kör fort förbi när man står vid väggkanten. Ett par nämner också problem att stå vid hållplatser som är fulla med snö. Några positiva röster finns om att det blivit bättre eftersom hållplatserna förbättrats.

Hur har det känts?

- Bra, **21 st**
- Bilarna kör fort förbi där vi står vid väggkanten, **12 st**
- Lite trafik, lugnt, **4 st**
- Tryggt och bra för vår hållplats ligger vid vår infart, **3 st**
- Det finns en parkeringsficka där vi väntar, **2 st**
- Säkert
- I år har vi större plats att stå på vid hållplatsen
- Hållplatsen brukar vara full med snö så vi får stå på en snövall
- Bättre i år för vi har fått en ny hållplats. Det skulle förbättras med en busskur, **1 st**
- Jag står längst in på parkeringsfickan
- Det finns inget att vara rädd för
- Det har känts jobbigt när inte gatlamporna fungerat
- Bra, behöver inte korsa någon väg
- Står vid en skola och väntar
- Ju fortare bilarna kör desto oroligare är jag
- Väntar med mamma på vår egen väg
- Mycket bus i väntan på bussen, vill inte hamna ute på vägen
- Bra, vi har en lampa vid vägen
- Läskigt
- Orolig för att missa bussen då den kommer vid olika tidpunkter
- Står i en kö på en liten bilväg
- Jag blir hämtad av taxi som kör mig till mitt hus, känns tryggt
- Måste gå ut i vägen och vinka för att busschauffören ska fatta att han ska stanna
- Bussen åker så nära när den kommer att man måste nästan hoppa i diket
- Bra, de håller hatighetsgränsen
- Busschauffören kör saktare nu när han kommer till hållplatsen
- Jag känner mig modig
- Många kör alldeles för fort där det är 50 km/tim

3.5 Att vänta vid hållplatsen och ta sig hem från den på hemvägen

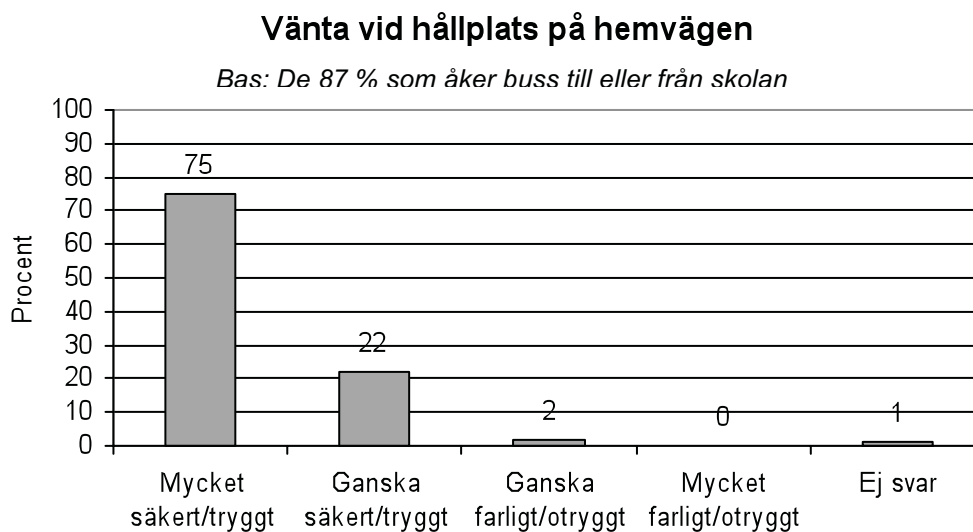


Fig 3.13 "Hur har det känts det här läsåret, när du väntar vid skolans hållplats på eftermiddagen?"
(Observationer 200 st)

När det gäller andelen som känner sig otrygga vid hållplatsen när de ska hem är det endast någon enstaka röst som upplever det som otryggt eller farligt. Den oro som finns verkar mest höra ihop med det bus och stök som andra barn kan orsaka men i stort verkar bilden vara att det fungerar bra.

Hur har det känts?

- Bra, **20 st**
- Bra och tryggt. Vi står bakom ett staket, **10 st**
- Det känns bra för vår fröken finns hos oss tills bussen kommer, **6 st**
- Säkert
- Står vid en skola och väntar, känns bra, **4 st**
- Vissa barn knuffas och trängs i kön, **3 st**
- Det finns en bussficka så det känns bra, **2 st**
- Bilarna kör för fort
- Det är väldigt nära en trafikerad väg
- Bra, behöver inte korsa någon väg
- Bra, man står ju med sina kompisar
- Det känns mycket bra för vi har en bussvakt som är tillsammans med oss, **1 st**
- Mycket stök och bus
- Vi väntar vid skolan tills fröken kommer
- Därför att det finns bussvakt
- Det är en 30-väg vid busshållplatsen så jag känner mig trygg
- Det är aldrig plogat så man står inte gärna vid hållplatsen och det är alltid halt
- Det kör många bilar där
- Känns inte så kul att vänta i busskön, alla tittar på mig
- Inga bilar kan köra där bussen stannar
- Bra, de håller hatighetsgränsen
- Bussen är alltid framkörd
- Man får vänta på bussen för länge
- Vi har en stor plats att vänta på
- Inte någon trafik, vi står 100 m från vägen
- Står i en busstur

Hem från bussen

Bas: De 87 % som åker buss till eller från skolan

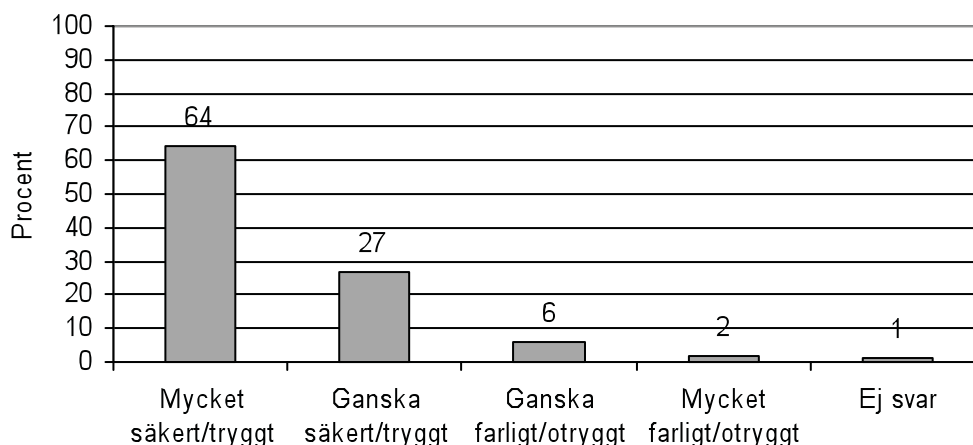


Fig 3.14 "Hur har det känts det här läsåret, när du kliver av och tar dig hem på eftermiddagen?"
(Observationer 200 st)

När barnen kliver av bussen för att ta sig hem på eftermiddagen upplever 6% att det är ganska eller mycket otryggt eller farligt vilket är några procentenheter färre jämfört med när man ska ta sig till bussen på morgonen. De som upplever problem gör det bland annat för att de måste korsna vägen och uppger att de hamnar på "fel" sida av vägen. I ett par fall beskrivs hur man får hjälp av busschauffören över vägen och därför känner sig trygg.

Hur har det känts?

- Bra, **16 st**
- Bra, behöver inte korsna någon väg, **10 st**
- Hoppar av vid vår uppfart/vårt hus, **8 st**
- Säkert, **7 st**
- Måste korsna vägen, **3 st**
- Det är inte mycket bilar här
- Jag tar en senare buss (kollektivtrafik) som stannar vid ett tryggare ställe, men ibland tar jag en buss som stannar på fel sida vägen och då känns det otryggt, **2 st**
- Busschauffören följer mig/oss över vägen
- Det är mycket trafik och en farlig sträcka
- Ibland måste jag korsna vägen
- Mamma möter mig
- Jobbigt att gå 1,5 km hem, **1 st**
- Känner mig inte alls otrygg
- När man kliver av på fel sida av vägen
- Bra, förutom när en del tunga lastbilar kommer förbi
- Inga gatlampor på viss sträcka och vägen är smal och ofta oplogad på vintern
- Läskigt
- Finns inget övergångsställe där
- Det är ett backkrön där och mycket trafik
- Det är jobbigt att gå hem
- Det känns bara otryggt när det kommer bilar bakifrån, för de hörs inte när bussen är kvar
- Bra, de håller hastighetsgränsen
- Dålig belysning och vägen är smal
- Måste korsna vägen med mycket trafik
- Ser mig alltid för
- Skulle gärna åka ända fram
- Trafikerad väg
- Finns ingen trottoar
- Bilarna kör för fort
- En gång i vintras var en lastbil väldigt nära mig

Kap 4 30-regeln

4.1 Kännedom och åsikter om 30-regeln

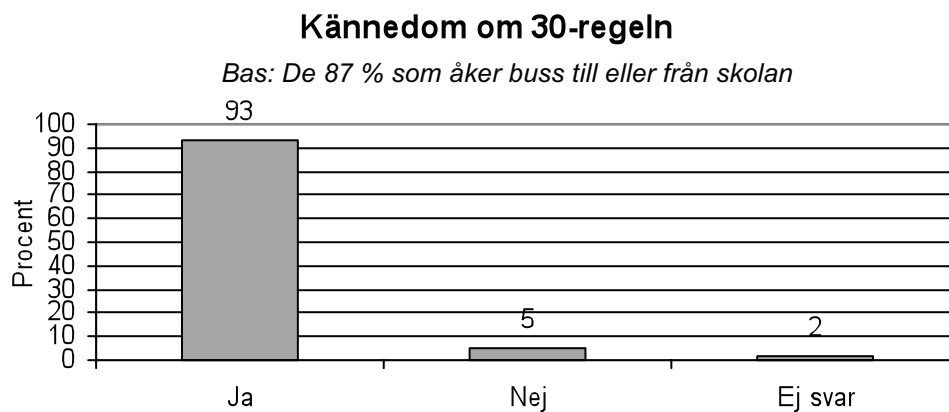


Fig 4.1 "Känner du till försöket med 30-regeln?" (Observationer 200 st)

De allra flesta av de som åker buss till skolan, 93%, uppger att de känner till försöket med 30-regeln.

Är 30-regeln bra

Bas: De 87 % som åker buss till eller från skolan

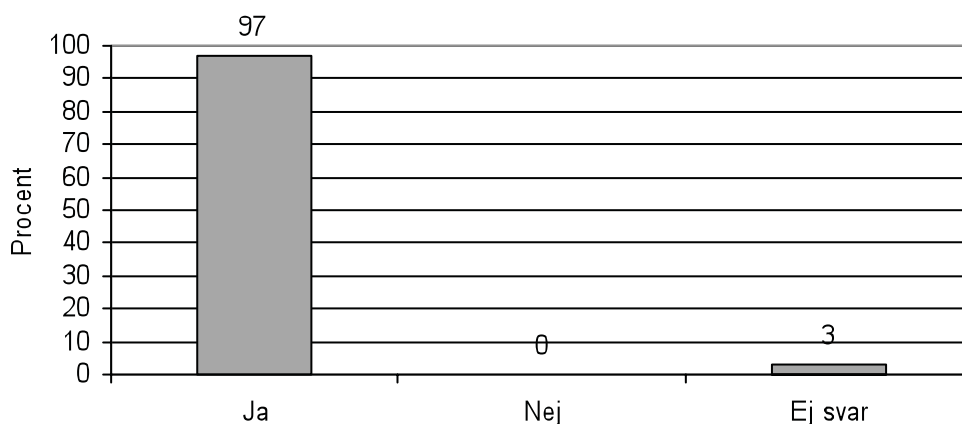


Fig 4.2 "Enligt 30-regeln får bilarna inte köra fortare än 30 kilometer i timmen förbi bussen vid hållplatsen. Tycker du att 30-regeln är bra?" (Observationer 200 st)

Samtliga som tar ställning tycker att 30-regeln är bra. De främsta argumenten för detta är att det är tryggare för barnen när bilarna kör saktare, att det händer mindre olyckor/för att ingen ska bli påkörd och det är för att bilarna ska hinna stanna. Många svarar också att de känns tryggare när man kliver av och på bussen.

Varför tycker du så?

- Det är tryggare för mig när bilarna kör saktare, **42 st**
- Det händer mindre olyckor, **24 st**
- För att ingen ska bli påkörd, **19 st**
- Bilarna ska hinna stanna, **14 st**
- Det känns tryggare när man kliver på och av bussen, **13 st**
- Bilförarna uppmärksammar skylten och kör saktare, **3 st**
- Blir man påkörd blir inte skadorna lika stora, **2 st**
- Regeln är bra men jag tror inte att alla följer den
- Ja, det är en självklarhet, inget att diskutera, **1 st**
- Bilisten ska vänta om bussen har stannat
- Det kan rädda liv
- Jag tycker man ska ha 30-regeln i hela Sverige
- Märker ingen skillnad
- Bra
- Bra så att bilarna inte kör så fort förbi
- Bra för att farten på övriga fordon blir lägre

4.2 Bilisters reaktion på 30-regeln

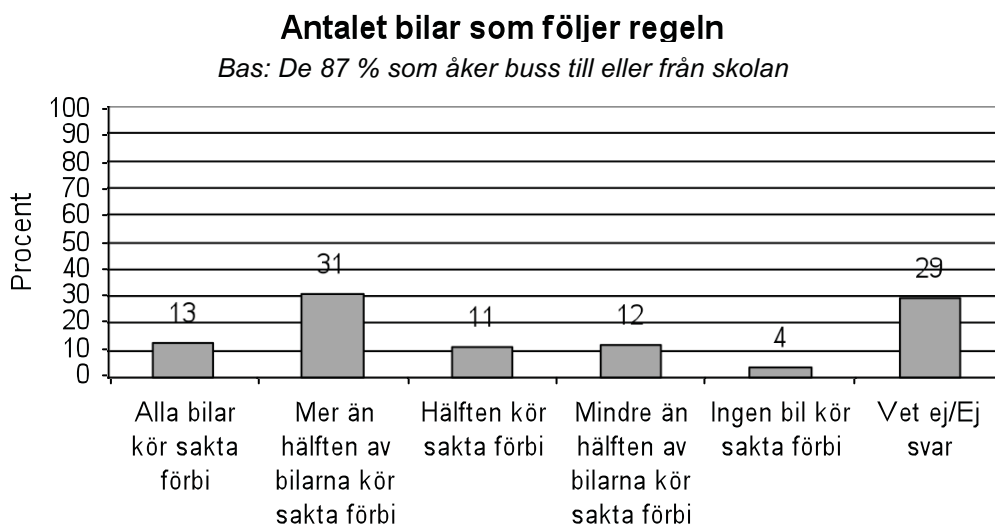


Fig 4.3 "Hur många bilar kör sakta (högst 30 km i timmen) förbi dina hållplatser när bussen står där, det här läsåret?" (Observationer 200 st)

Få (4%) upplever att ingen bil kör sakta förbi (högst 30 km/h) det här läsåret och majoriteten upplever att hälften eller mer än hälften av bilarna nu kör sakta förbi.

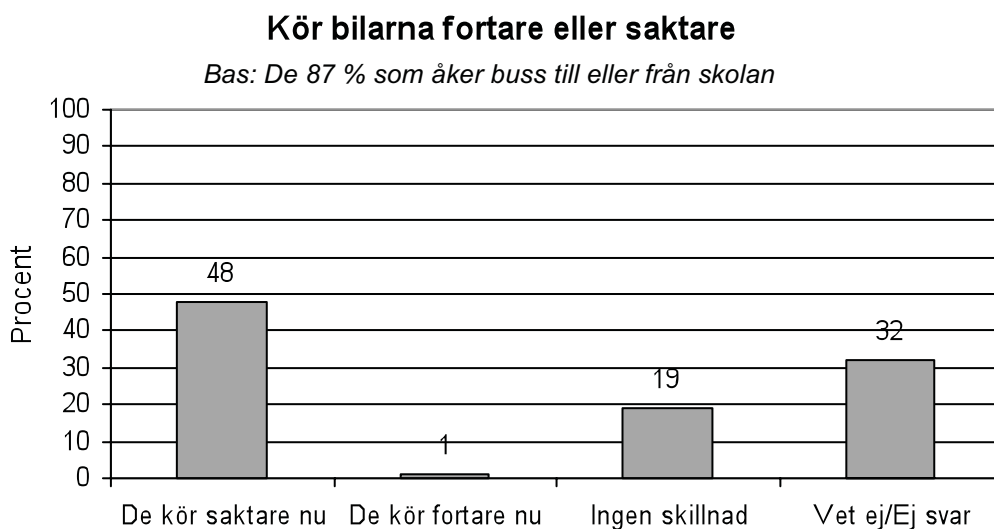


Fig 4.4 "Kör bilarna fortare eller saktare förbi dina hållplatser när bussen står där, det här läsåret jämfört med förra?" (Observationer 200 st)

Majoriteten av de som tar ställning till frågan upplever att bilarna kör saktare nu. Var tredje barn som åker skolbuss har dock inte tagit ställning till frågan.

4.3 Har man upplevt någon olycka vid hållplatsen

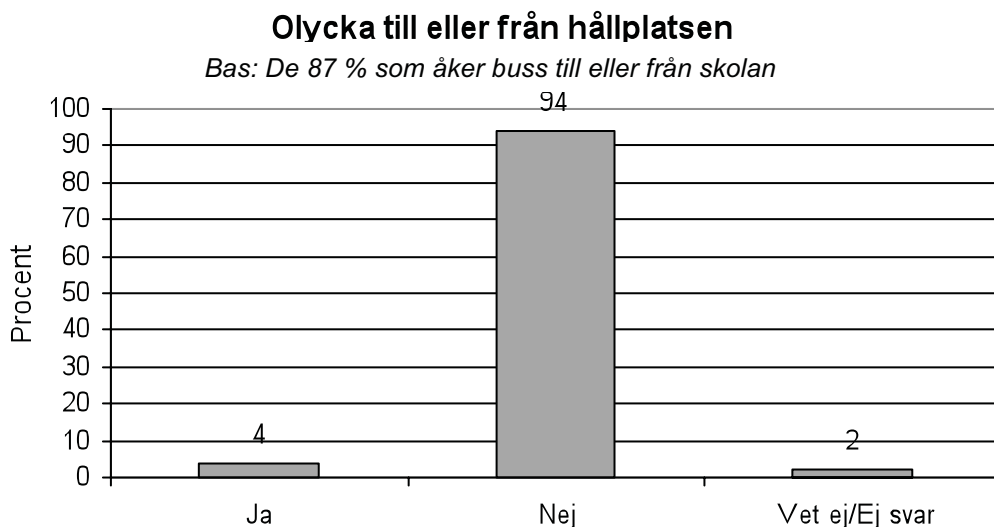


Fig 4.6 "Har du varit med om någon olycka eller har det nästan hänt någon olycka när du har varit på väg till eller från hållplatsen det här läsåret?" (Observationer 200 st)

Det redovisas inte några direkta olyckor i samband med att man går till eller från hållplatsen (förutom en ledsam upplevelse med en överkörd katt). Dock uppger 4% att det nästan hänt olyckor och då i de flesta fall i samband med att barnen gick över vägen.

Beskriv vad som hände:

- Jag gick över vägen bakom bussen utan att titta. En bil kom men hann väja, **2 st**
- Blev rädd när jag skulle gå över vägen för bilisten såg mig inte och han körde fort, **1 st**
- När vi gick över vägen kom en bil som körde väldigt fort. Vi såg den inte eftersom det är ett backkrön som skymmer sikten. Jag blev rädd
- En bilist körde otroligt fort i vår korsning nära hållplatsen. Han nästan välte bilen
- En galning körde alldeles för fort och höll på att köra av vägen, blev skraj
- Min katt blev påkörd och jag blev ledsen

Olycka vid hållplatsen

Bas: De 87 % som åker buss till eller från skolan

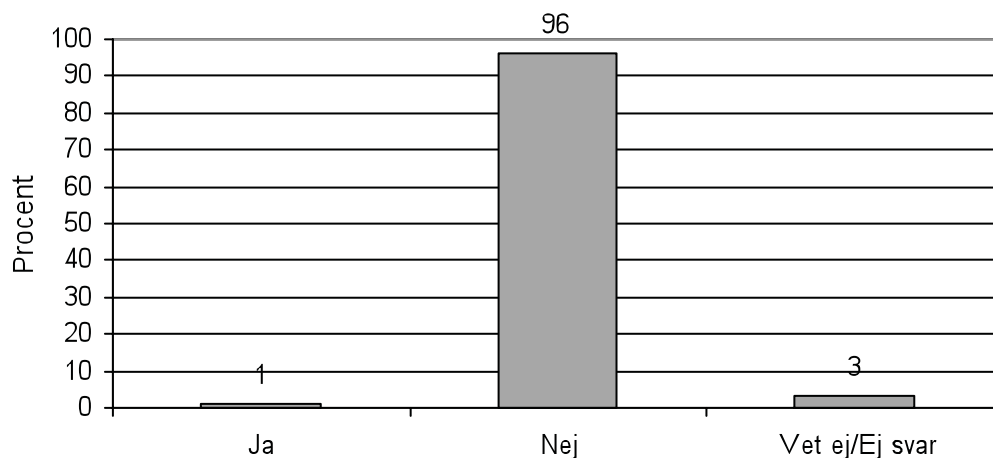


Fig 4.6 "Har du varit med om någon olycka eller har det nästan hänt någon olycka vid hållplatsen det här läsåret?" (Observationer 200 st)

Vid hållplatsen refererar två tillfrågade förmodligen till samma olycka där två bussar kolliderat med varandra vid skolan. En annan incident gäller en mopedist som kört på en klasskamrat vid hållplatsen.

Beskriv vad som hände:

- Bussarna krockade med varandra vid skolan, men jag var inte där då, **1 st**
- Det var en kille på moped som körde vid busshållplatsen vid skolan och krockade med en klasskamrat
- Två bussar krockade med varandra och då blev jag rädd

4.4 Vad ska göras för att det ska bli säkrare vid hållplatserna, till och från hållplatsen eller i bussen?

- Sätt upp kurer där bussen stannar, **19 st**
- I bussen ska alla sitta still och ha på sig bälten, **18 st**
- Fortsätt med 30-regeln, **15 st**
- Alla som åker buss ska kunna sitta, **7 st**
- Jag tycker det ska vara speciella hållplatser för bussen. Där vi kliver av och på bussen står vi vid vägkanten
- Skyltar med skolbuss vid hållplatserna, **6 st**
- Tycker det fungerar bra idag
- Inte behöva korsa stora vägen när man ska till hållplatsen, **5 st**
- Sänk hastigheterna på vägarna och behåll 30-regeln
- Bygg övergångsställen vid hållplatserna
- Säkerhetsbälten i alla bussar, **4 st**
- Mer gång- och cykelvägar vid vägarna
- Vägbula vid hållplatserna
- Bygg säkrare busshållplatser eller kör via säkrare vägar för av- och påstigning, **3 st**
- Fler hastighetskontroller där det är 50 km/tim
- Bättre bussförare
- Placera hållplatsen en bit från vägen
- Gör hållplatserna mer synliga
- Sänk hastigheten vid hållplatsen och inte bara när bussen står där, **2 st**
- Ha vuxen med sig
- Sätt upp bänkar vid hållplatserna
- Märk ut hållplatserna med reflexstolpar i en färg bara för bussar
- Ta bort snöhögen vintertid
- Chauffören borde gå runt och kolla så alla har bälten
- Fartkameror vid busshållplatserna
- Fler hastighetskontroller i Västerålnäs/Västerhus
- Att man får böter, 500 kr, om man kör fortare än 30 km/tim när man passerar bussen som står still, **1 st**
- Bygg en cykel- och gångbana
- Ploga hållplatserna och sanda
- Bättre sikt
- När man ska från hållplatsen vill jag att bilarna ska köra långsammare. Det är inte alltid bussarna har på 30-skylden och då känner man sig lite orolig
- Alla ska ha bälte, även chauffören
- Jag tycker det känns säkert
- Det måste bli en lag på stopp-regeln istället för 30-regeln
- Bättre bussar som det inte regnar in i
- Bredda hållplatserna
- Barnen ska ha reflexer på sig under den mörka tiden på året
- Förra året var det mycket våld mellan busschaufförer och elever. Busschaufförerna svor till eleverna. En gång slog en busschaufför ner en elev och en gång vägrade han att skjutsa hem oss
- Airbag framför varje stol i bussarna
- Effektivare snöröjning
- Gratis reflexer eller västar
- Sätt upp fler 50-skyltar
- Jobbigt att det kan komma bilar bakom oss när vi står och väntar på bussen
- Inget bråk vid hållplatsen
- Införskaffa en apparat som mäter av om alla spänt på sig bältena
- Det är redan säkert
- En varningsskylt vid backkrönet innan hållplatsen
- 30-skylden ska alltid vara påslagen
- Bestämda busstider
- Upplyst skylt på bussen
- Varningsskylt om busshållplats
- En busskur att vänta i tills bussen kommer
- Hämta mig där jag bor
- Se till att alla bälten fungerar i bussen
- Vill att bussen ska stanna på min sida av vägen
- Blinkande lampor vid sidan som visar att man ska köra saktare

- Om det kommer en massa bilar när bussen stannar så är det bra om inte busschauffören öppnar dörren innan de kört förbi
- Bilarna ska inte få köra 90 km/h förbi min hållplats
- Sätt upp 30-skyltar vid hållplats
- Sänk hastigheten genom byn
- Förbud mot att köra om bussar som blinkar
- Bättre sandade trottoarer
- Svårt när inte bilisterna håller hastighetsbegränsningen
- Sänk hstigheten till 50 km/tim
- Barnen ska sitta stilla i bussen
- Bussarna ska hålla hastighetsbegränsningarna
- Polisen ska stoppa de som kör fortare än 30 km/tim
- Sätt upp 30-skyltar vid hållplatserna
- Bra försök att de kör på andra sidan vägen och hållplatsen
- Bra med försöket 30-regeln

Kap 5 Slutintryck

Drygt hälften åker buss varje dag men det är också många som åker mindre regelbundet. Det som påverkar hur ofta man åker är främst hur man går på fritids och hur föräldrarna arbetar men det finns också några fall där man upplever att faran med att åka skolbuss påverkar.

Ett av de moment som upplevs som mest oroligt bland barnen är när de måste korsna vägen, något de allra flesta måste klara av själva även om det tycks som om de yngre barnen oftare får hjälp över vägen. Av de som på morgonen korsar vägen (ungefär hälften) känner sig ungefär var fjärde barn mer eller mindre oroligt vilket innebär att det är något som känns i magen för många av de barn som ska ta sig till skolbussen på morgonen. Det som framförallt påverkar är hållplatsens belägenhet. Bor man exempelvis vid en byväg eller där det är lite trafik finns ingen oro. Men ligger hållplatsen vid en hårdare trafikerad väg med bilar som kör fort och tung trafik blir oron större. Ligger dessutom hållplatsen strax efter ett backrön tycks otryggheten öka ytterligare, vilket är en situation som inte tycks vara unik i Örnsköldsvik.

Att korsna vägen är alltså inte överraskande det som upplevs som mest otryggt men även att ta sig till hållplatsen på morgonen upplever ungefär var tionde som gör det som otryggt. Det är dock något färre som upplever otrygghet på eftermiddagen och det gäller generellt för alla de situationer som man hamnar när det gäller att åka skolbuss. Det som sker på morgonen upplever man som lite läskigare, som en del barn beskriver det.

När det gäller att få hjälp har inte frågan om busschaufförerna hjälper till över vägen ställts direkt men att det förekommer kan vi se. Dock inte för alla och det är relativt få som spontant nämner att de får hjälp av busschauffören.

Kännedom om försöket med 30-regeln är god och över 9 av 10 barn känner till det. Samtliga som tar ställning tycker också att det är bra. För barnen bestämma ska regeln finnas kvar och deras främsta argument är att det känns tryggare när bilarna kör saktare (vilket man också upplever att de gör), de tror att det kommer hända mindre olyckor och många använder också argumentet att regeln är bra för att bilarna ska hinna stanna.

Slutligen kan man konstatera att de som känner sig mest utsatta är flickor och de yngre åldersgrupperna, de som går från förskoleklass till och med årskurs 3.

Bilaga 1 Uppdelning på kön

Flickor känner generellt större oro än pojkar när det gäller färden till och från hållplatsen, såväl på morgonen som eftermiddagen. Däremot är det ingen skillnad när man väl befinner sig på hållplatsen. Av de 43 flickor och 57 pojkar som korsar vägen på morgonen känner 35% av flickorna mot 16% av pojkarna ibland, oftast eller alltid oro när de korsar vägen när de ska till hållplatsen på väg till skolan.

		Flicka		Pojke	
		Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %
Hur ofta åker du stor buss till skolan det här läsåret (ht07-vt08)	Förskola	5	5,2%	12	9,3%
	1 åk	8	8,3%	12	9,3%
	2 åk	8	8,3%	12	9,3%
	3 åk	6	6,3%	14	10,9%
	4 åk	11	11,5%	9	7,0%
	5 åk	7	7,3%	12	9,3%
	6 åk	10	10,4%	13	10,1%
	7 åk	14	14,6%	19	14,7%
	8 åk	12	12,5%	14	10,9%
	9 åk	15	15,6%	11	8,5%
	Total	96	100,0%	129	100,0%
	Ej svar	1	1,0%	2	1,6%
	Ingen skoldag	19	19,8%	21	16,3%
	Färre än hälften av skoldagarna	1	1,0%	14	10,9%
Ungefär hälften av skoldagarna	6	6,3%	11	8,5%	
Fler än hälften av skoldagarna	7	7,3%	10	7,8%	
Varje skoldag	61	63,5%	70	54,3%	
Vet inte	1	1,0%	1	,8%	
Total	96	100,0%	129	100,0%	
Hur ofta åker du stor buss hem från skolan det här läsåret?	Ej svar	1	1,0%	0	,0%
	Ingen skoldag	13	13,5%	17	13,2%
	Färre än hälften av skoldagarna	11	11,5%	26	20,2%
	Ungefär hälften av skoldagarna	5	5,2%	9	7,0%
	Fler än hälften av skoldagarna	5	5,2%	12	9,3%
	Varje skoldag	61	63,5%	65	50,4%
	Vet inte	0	,0%	0	,0%
	Total	96	100,0%	129	100,0%

		Flicka		Pojke	
		Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %
Kliver du på och av vid samma hållplatser som förra läsåret?	Ej svar	4	4,8%	3	2,6%
	Ja, alla hållplatser är samma	70	84,3%	87	75,7%
	Nej, alla hållplatser är inte samma som förra läsåret	7	8,4%	18	15,7%
	Jag åkte inte buss förra året	2	2,4%	7	6,1%
	Vet inte	0	,0%	0	,0%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
	Behöver du korsa vägen för att komma till din hållplats på morgonen det här läsåret?	Ej svar	2	2,4%	1
	Nej	38	45,8%	57	49,6%
	Ja	43	51,8%	57	49,6%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
När du korsar vägen på morgonen, hur ofta känner du dig orolig?	Ej svar	1	2,3%	3	5,3%
	Aldrig	21	48,8%	41	71,9%
	Sällan	6	14,0%	4	7,0%
	Ibland	9	20,9%	7	12,3%
	Oftast	3	7,0%	0	,0%
	Alltid	3	7,0%	2	3,5%
	Total	43	100,0%	57	100,0%
Hur ofta följer någon vuxen dig över vägen på morgonen, det här läsåret?	Ej svar	1	2,3%	4	7,0%
	Ingen skoldag	36	83,7%	45	78,9%
	Färre än hälften av skoldagarna	1	2,3%	0	,0%
	Ungefär hälften av skoldagarna	2	4,7%	3	5,3%
	Fler än hälften av skoldagarna	0	,0%	1	1,8%
	Varje skoldag	3	7,0%	3	5,3%
	Vet inte	0	,0%	1	1,8%
	Total	43	100,0%	57	100,0%

		Flicka		Pojke	
		Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %
Behöver du korsa vägen för att komma hem från bussen, det här läsåret?	Ej svar	1	1,2%	0	,0%
	Nej	40	48,2%	57	49,6%
	Ja	42	50,6%	58	50,4%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
När du korsar vägen för att komma hem, hur ofta känner du dig orolig?	Ej svar	1	2,4%	2	3,4%
	Aldrig	23	54,8%	41	70,7%
	Sällan	4	9,5%	8	13,8%
	Ibland	8	19,0%	3	5,2%
	Oftast	3	7,1%	0	,0%
	Alltid	3	7,1%	4	6,9%
	Total	42	100,0%	58	100,0%
Hur ofta följer någon vuxen dig över vägen när du ska hem, det här läsåret?	Ej svar	0	,0%	1	1,7%
	Ingen skoldag	38	90,5%	47	81,0%
	Färre än hälften av skoldagarna	2	4,8%	4	6,9%
	Ungefär hälften av skoldagarna	0	,0%	0	,0%
	Fler än hälften av skoldagarna	0	,0%	2	3,4%
	Varje skoldag	1	2,4%	4	6,9%
	Vet inte	1	2,4%	0	,0%
	Total	42	100,0%	58	100,0%
Hur har det känts det här läsåret, när du tar dig till hållplatsen på morgonen?	Ej svar	5	6,0%	7	6,1%
	Mycket farligt/otryggt	1	1,2%	1	,9%
	Ganska farligt/otryggt	12	14,5%	5	4,3%
	Ganska säkert/tryggt	17	20,5%	25	21,7%
	Mycket säkert/tryggt	48	57,8%	77	67,0%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
	Hur har det känts det här läsåret, när du väntar vid hållplatsen på morgonen?	Ej svar	5	6,0%	7
Mycket farligt/otryggt		0	,0%	1	,9%
Ganska farligt/otryggt		7	8,4%	6	5,2%
Ganska säkert/tryggt		22	26,5%	33	28,7%
Mycket säkert/tryggt		49	59,0%	68	59,1%
Total		83	100,0%	115	100,0%

		Flicka		Pojke	
		Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %
Hur har det känts det här läsåret, när du väntar vid skolans hållplats på eftermiddagen?	Ej svar	2	2,4%	2	1,7%
	Mycket farligt/otryggt	0	,0%	0	,0%
	Ganska farligt/otryggt	3	3,6%	0	,0%
	Ganska säkert/tryggt	17	20,5%	27	23,5%
	Mycket säkert/tryggt	61	73,5%	86	74,8%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
Hur har det känts det här läsåret, när du kliver av och tar dig hem på eftermiddagen?	Ej svar	1	1,2%	3	2,6%
	Mycket farligt/otryggt	0	,0%	3	2,6%
	Ganska farligt/otryggt	8	9,6%	3	2,6%
	Ganska säkert/tryggt	26	31,3%	28	24,3%
	Mycket säkert/tryggt	48	57,8%	78	67,8%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
Känner du till försöket med 30-regeln?	Ej svar	2	2,4%	4	3,5%
	Nej	4	4,8%	5	4,3%
	Ja	77	92,8%	106	92,2%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
Tycker du att 30-regeln är bra?	Ej svar	3	3,6%	3	2,6%
	Nej	0	,0%	0	,0%
	Ja	80	96,4%	112	97,4%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
Hur många bilar kör sakta (högst 30 km/h) förbi dina hållplatser när bussen står där, det här läsåret jämfört med förra?	Ej svar	3	3,6%	3	2,6%
	Ingen bil kör långsamt förbi	4	4,8%	4	3,5%
	Mindre än hälften av bilarna kör sakta förbi	9	10,8%	14	12,2%
	Hälften kör sakta förbi	11	13,3%	11	9,6%
	Mer än hälften av bilarna kör sakta förbi	26	31,3%	35	30,4%
	Alla bilar kör sakta förbi	10	12,0%	16	13,9%
	Vet inte	20	24,1%	32	27,8%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
Kör bilarna fortare eller saktare förbi dina hållplatser när bussen står där, det här läsåret jämfört med förra?	Ej svar	2	2,4%	3	2,6%
	De kör saktare nu	43	51,8%	52	45,2%
	De kör fortare nu	1	1,2%	1	,9%
	Ingen skillnad	15	18,1%	21	18,3%
	Vet inte	22	26,5%	38	33,0%
	Total	83	100,0%	115	100,0%

		Flicka		Pojke	
		Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %
Har du varit med om någon olycka eller har det nästan hänt någon olycka när du har varit på väg till eller från hållplatsen det här läsåret?	Ej svar	1	1,2%	3	2,6%
	Nej	76	91,6%	110	95,7%
	Ja	6	7,2%	2	1,7%
	Total	83	100,0%	115	100,0%
Har du varit med om någon olycka eller har det nästan hänt någon olycka vid hållplatsen det här läsåret?	Ej svar	2	2,4%	4	3,5%
	Nej	80	96,4%	110	95,7%
	Ja	1	1,2%	1	,9%
	Total	83	100,0%	115	100,0%

Bilaga 2 Uppdelning på årskurs

Analysen av denna uppdelning på årskurs kan inte helt överraskande att den yngsta gruppen känner mest otrygghet. Möjligen är det lite mer överraskande att den äldsta gruppen upplever sig som något mindre trygg än mellangruppen. De yngsta har något lägre kännedom om försöket än de övriga två grupperna.

		F-3		4-6		7-9	
		Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %
Är du flicka eller pojke?	Ej svar	2	2,5%	0	,0%	0	,0%
	Flicka	27	33,8%	28	45,2%	41	48,2%
	Pojke	51	63,8%	34	54,8%	44	51,8%
	Total	80	100,0%	62	100,0%	85	100,0%
Hur ofta åker du stor buss till skolan det här läsåret	Ej svar	2	2,5%	0	,0%	1	1,2%
	Ingen skoldag	21	26,3%	11	17,7%	8	9,4%
	Färre än hälften av skoldagarna	8	10,0%	4	6,5%	3	3,5%
	Ungefär hälften av skoldagarna	7	8,8%	3	4,8%	7	8,2%
	Fler än hälften av skoldagarna	6	7,5%	4	6,5%	7	8,2%
	Varje skoldag	35	43,8%	39	62,9%	58	68,2%
	Vet inte	1	1,3%	1	1,6%	1	1,2%
	Total	80	100,0%	62	100,0%	85	100,0%
Hur ofta åker du stor buss hem från skolan?	Ej svar	1	1,3%	0	,0%	0	,0%
	Ingen skoldag	16	20,0%	9	14,5%	5	5,9%
	Färre än hälften av skoldagarna	26	32,5%	7	11,3%	4	4,7%
	Ungefär hälften av skoldagarna	2	2,5%	4	6,5%	8	9,4%
	Fler än hälften av skoldagarna	9	11,3%	0	,0%	8	9,4%
	Varje skoldag	26	32,5%	42	67,7%	60	70,6%
	Vet inte	0	,0%	0	,0%	0	,0%
	Total	80	100,0%	62	100,0%	85	100,0%
Kliver du på och av vid samma hållplatser som förra läsåret?	Ej svar	4	6,2%	2	3,8%	1	1,2%
	Ja, alla hållplatser är samma	54	83,1%	48	90,6%	57	69,5%
	Nej, alla hållplatser är inte samma som förra läsåret	1	1,5%	2	3,8%	22	26,8%
	Jag åkte inte buss förra året	6	9,2%	1	1,9%	2	2,4%
	Vet inte	0	,0%	0	,0%	0	,0%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%
Behöver du korsa vägen för att komma till din hållplats på morgonen?	Ej svar	1	1,5%	1	1,9%	1	1,2%
	Nej	34	52,3%	23	43,4%	40	48,8%
	Ja	30	46,2%	29	54,7%	41	50,0%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%

		F-3		4-6		7-9	
		Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %
När du korsar vägen på morgonen, hur ofta känner du dig orolig?	Ej svar	3	10,0%	0	,0%	1	2,4%
	Alltid	3	10,0%	1	3,4%	1	2,4%
	Sällan	2	6,7%	2	6,9%	6	14,6%
	Ibland	7	23,3%	2	6,9%	7	17,1%
	Oftast	0	,0%	2	6,9%	1	2,4%
	Aldrig	15	50,0%	22	75,9%	25	61,0%
	Total	30	100,0%	29	100,0%	41	100,0%
Hur ofta följer någon vuxen dig över vägen på morgonen, det här läsåret?	Ej svar	4	13,3%	0	,0%	1	2,4%
	Ingen skoldag	19	63,3%	24	82,8%	38	92,7%
	Färre än hälften av skoldagarna	0	,0%	1	3,4%	0	,0%
	Ungefär hälften av skoldagarna	2	6,7%	2	6,9%	1	2,4%
	Fler än hälften av skoldagarna	0	,0%	0	,0%	1	2,4%
	Varje skoldag	4	13,3%	2	6,9%	0	,0%
	Vet inte	1	3,3%	0	,0%	0	,0%
	Total	30	100,0%	29	100,0%	41	100,0%
När du korsar vägen för att komma hem, hur ofta känner du dig orolig?	Ej svar	2	7,1%	1	3,8%	0	,0%
	Aldrig	13	46,4%	19	73,1%	32	69,6%
	Sällan	6	21,4%	1	3,8%	5	10,9%
	Ibland	2	7,1%	2	7,7%	7	15,2%
	Oftast	1	3,6%	1	3,8%	1	2,2%
	Alltid	4	14,3%	2	7,7%	1	2,2%
	Total	28	100,0%	26	100,0%	46	100,0%
Hur ofta följer någon vuxen dig över vägen när du ska hem, det här läsåret?	Ej svar	0	,0%	1	3,8%	0	,0%
	Ingen skoldag	15	53,6%	24	92,3%	46	100,0%
	Färre än hälften av skoldagarna	5	17,9%	1	3,8%	0	,0%
	Ungefär hälften av skoldagarna	0	,0%	0	,0%	0	,0%
	Fler än hälften av skoldagarna	2	7,1%	0	,0%	0	,0%
	Varje skoldag	5	17,9%	0	,0%	0	,0%
	Vet inte	1	3,6%	0	,0%	0	,0%
	Total	28	100,0%	26	100,0%	46	100,0%

		F-3		4-6		7-9	
		Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %
Hur har det känts det här läsåret, när du tar dig till hållplatsen på morgonen?	Ej svar	8	12,3%	1	1,9%	4	4,9%
	Mycket farligt/otryggt	1	1,5%	1	1,9%	0	,0%
	Ganska farligt/otryggt	8	12,3%	4	7,5%	5	6,1%
	Ganska säkert/tryggt	17	26,2%	7	13,2%	18	22,0%
	Mycket säkert/tryggt	31	47,7%	40	75,5%	55	67,1%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%
Hur har det känts det här läsåret, när du väntar vid hållplatsen på morgonen?	Ej svar	6	9,2%	2	3,8%	5	6,1%
	Mycket farligt/otryggt	1	1,5%	0	,0%	0	,0%
	Ganska farligt/otryggt	8	12,3%	2	3,8%	3	3,7%
	Ganska säkert/tryggt	25	38,5%	11	20,8%	19	23,2%
	Mycket säkert/tryggt	25	38,5%	38	71,7%	55	67,1%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%
Hur har det känts det här läsåret, när du väntar vid skolans hållplats på eftermiddagen?	Ej svar	1	1,5%	1	1,9%	2	2,4%
	Mycket farligt/otryggt	0	,0%	0	,0%	0	,0%
	Ganska farligt/otryggt	1	1,5%	0	,0%	2	2,4%
	Ganska säkert/tryggt	22	33,8%	9	17,0%	13	15,9%
	Mycket säkert/tryggt	41	63,1%	43	81,1%	65	79,3%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%
Hur har det känts det här läsåret, när du kliver av och tar dig hem på eftermiddagen?	Ej svar	1	1,5%	1	1,9%	2	2,4%
	Mycket farligt/otryggt	3	4,6%	0	,0%	0	,0%
	Ganska farligt/otryggt	3	4,6%	5	9,4%	3	3,7%
	Ganska säkert/tryggt	25	38,5%	9	17,0%	20	24,4%
	Mycket säkert/tryggt	33	50,8%	38	71,7%	57	69,5%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%
Känner du till försöket med 30-regeln?	Ej svar	3	4,6%	2	3,8%	1	1,2%
	Nej	7	10,8%	0	,0%	2	2,4%
	Ja	55	84,6%	51	96,2%	79	96,3%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%
Tycker du att 30-regeln är bra?	Ej svar	1	1,5%	1	1,9%	4	4,9%
	Nej	0	,0%	0	,0%	0	,0%
	Ja	64	98,5%	52	98,1%	78	95,1%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%

		F-3		4-6		7-9	
		Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %	Antal	Kolumn %
Hur många bilar kör sakta (högst 30 km/h) förbi dina hållplatser när bussen står där, det här läsåret jämfört med förra?	Ej svar	1	1,5%	1	1,9%	4	4,9%
	Ingen bil kör långsamt förbi	4	6,2%	1	1,9%	3	3,7%
	Mindre än hälften av bilarna kör sakta förbi	11	16,9%	3	5,7%	10	12,2%
	Hälften kör sakta förbi	7	10,8%	3	5,7%	12	14,6%
	Mer än hälften av bilarna kör sakta förbi	21	32,3%	15	28,3%	25	30,5%
	Alla bilar kör sakta förbi	7	10,8%	12	22,6%	7	8,5%
	Vet inte	14	21,5%	18	34,0%	21	25,6%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%
Kör bilarna fortare eller saktare förbi dina hållplatser när bussen står där, det här läsåret jämfört med förra?	Ej svar	3	4,6%	2	3,8%	0	,0%
	De kör saktare nu	28	43,1%	30	56,6%	38	46,3%
	De kör fortare nu	0	,0%	0	,0%	2	2,4%
	Ingen skillnad	13	20,0%	8	15,1%	16	19,5%
	Vet inte	21	32,3%	13	24,5%	26	31,7%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%
Har du varit med om någon olycka eller har det nästan hänt någon olycka när du har varit på väg till eller från hållplatsen det här läsåret?	Ej svar	2	3,1%	1	1,9%	2	2,4%
	Nej	61	93,8%	48	90,6%	78	95,1%
	Ja	2	3,1%	4	7,5%	2	2,4%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%
Har du varit med om någon olycka eller har det nästan hänt någon olycka vid hållplatsen det här läsåret?	Ej svar	3	4,6%	2	3,8%	1	1,2%
	Nej	62	95,4%	49	92,5%	81	98,8%
	Ja	0	,0%	2	3,8%	0	,0%
	Total	65	100,0%	53	100,0%	82	100,0%

Bilaga 3 Enkäten

Frågor till alla elever som åker eller har åkt stor buss till skolan

1. Är du flicka eller pojke?

2. Hur många år är du? _____ år

3. Vilken klass (årskurs) går du i? (F=förskoleklass)

F 1 2 3 4 5 6 7 8 9



4. Hur ofta åker du stor buss till skolan det här läsåret (ht07–vt08)?

- Ingen skoldag
- Färre än hälften av skoldagarna
- Ungefär hälften av skoldagarna
- Fler än hälften av skoldagarna
- Varje skoldag
- Vet inte

5. Hur ofta åker du stor buss hem från skolan det här läsåret?

- Ingen skoldag
- Färre än hälften av skoldagarna
- Ungefär hälften av skoldagarna
- Fler än hälften av skoldagarna
- Varje skoldag
- Vet inte

6. Om du oftare åker buss till eller från skolan det här läsåret jämfört med förra – vad beror det på?

7. Om du mindre ofta åker buss till eller från skolan det här läsåret jämfört med förra – vad beror det på?

Om du inte alls åker stor buss till eller från skolan det här läsåret behöver du inte svara på fler frågor. **Tack för dina svar!**

Om du åker stor buss till eller från skolan det här läsåret, var snäll och fyll i de frågor som är kvar.

En fråga om hållplatserna

8. Kliver du på och av vid samma hållplatser som förra läsåret?

- Ja, alla hållplatser är samma
- Nej, alla hållplatser är inte samma som förra läsåret
- Jag åkte inte buss förra året
- Vet inte

Frågor om sällskap av vuxen på morgonen

9. Behöver du korsa vägen för att komma till din hållplats på morgonen det här läsåret?

- Nej → hoppa till fråga 13.
- Ja

10. Hur ofta följer *någon vuxen* dig över vägen på morgonen det här läsåret?

- Ingen skoldag
- Färre än hälften av skoldagarna
- Ungefär hälften av skoldagarna
- Fler än hälften av skoldagarna
- Varje skoldag
- Vet inte

11. Om någon vuxen oftare än förra läsåret följer dig till hållplatsen på morgonen – vad beror det på?

12. Om någon vuxen mindre ofta än förra läsåret följer dig från hållplatsen på morgonen– vad beror det på?

Frågor om sällskap av vuxen på eftermiddagen

13. Behöver du korsa vägen för att komma hem från bussen det här läsåret?

- Nej → hoppa till fråga 17.
- Ja

14. Hur ofta är det *någon vuxen* som följer dig över vägen när du ska hem det här läsåret?

- Ingen skoldag
- Färre än hälften av skoldagarna
- Ungefär hälften av skoldagarna
- Fler än hälften av skoldagarna
- Varje skoldag
- Vet inte*

15. Om någon vuxen oftare än förra läsåret följer dig över vägen när du ska hem – vad beror det på?

16. Om du mindre ofta än förra läsåret har någon vuxen som följer dig över vägen när du ska hem – vad beror det på?

Frågor om säkerhet och trygghet

17. Hur har det känts det här läsåret, när du tar dig till hållplatsen *på morgonen*?

- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Mycket
säkert/tryggt | Ganska
säkert/tryggt | Ganska
farligt/otryggt | Mycket
farligt/otryggt |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

18. Hur har det känts det här läsåret, när du väntar vid hållplatsen *på morgonen*?

- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Mycket
säkert/tryggt | Ganska
säkert/tryggt | Ganska
farligt/otryggt | Mycket
farligt/otryggt |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

19. Hur har det känts det här läsåret, när du väntar vid skolans hållplats *på eftermiddagen*?

- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Mycket
säkert/tryggt | Ganska
säkert/tryggt | Ganska
farligt/otryggt | Mycket
farligt/otryggt |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

20. Hur har det känts det här läsåret, när du kliver av och tar dig hem på eftermiddagen?

- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Mycket
säkert/tryggt | Ganska
säkert/tryggt | Ganska
farligt/otryggt | Mycket
farligt/otryggt |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Frågor om försöket med 30-regeln

21. Känner du till försöket med 30-regeln?

- Nej
 Ja



22. Enligt 30-regeln får bilarna inte köra fortare än 30 kilometer i timmen förbi bussen vid hållplatsen.

Tycker du att 30-regeln är bra?

- Nej
 Ja

Varför tycker du så?

23. Hur många bilar kör sakta (högst 30 kilometer i timmen) förbi hållplatsen det här läsåret?

- Ingen bil kör sakta förbi
 Mindre än hälften av bilarna kör sakta förbi
 Hälften kör sakta förbi
 Mer än hälften av bilarna kör sakta förbi
 Alla bilar kör sakta förbi
 Vet inte

24. Hur många bilar körde sakta (högst 30 kilometer i timmen) förra läsåret?

- Ingen bil körde sakta förbi
 Mindre än hälften av bilarna körde sakta förbi
 Hälften körde sakta förbi
 Mer än hälften av bilarna körde sakta förbi
 Alla bilar körde sakta förbi
 Vet inte

Frågor om olyckor

25. Har du varit med om någon olycka eller har det nästan hänt någon olycka när du har varit på väg till eller från bussen det här läsåret?

Nej – hoppa till fråga 27.

Ja

26. Beskriv vad som hände och hur du kände då?

27. Har du varit med om någon olycka eller har det nästan hänt någon olycka när du stigit på eller klivit av stor buss det här läsåret?

Nej – hoppa till fråga 29.

Ja

28. Beskriv vad som hände och hur du kände då?

29. Beskriv hur du tycker att resan kan bli säkrare för er som åker buss?

Tack för att du svarade på frågorna!

Om du vill berätta något mer kan du göra det här nedanför. Fortsätt gärna på baksidan. Där finns också plats att rita och beskriva.

**Utvärdering av försöket med 30 km/tim vid
passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik**

- Barnkonsekvensanalys

Innehåll

Sammanfattning

1. Inledning

2. Kartläggningens genomförande

2.1 Kartläggning före försöket

2.1.1 Haffstaskolans medverkan genom trafikmiljöstudier

2.1.2 Intervjuundersökningen (före försöket)

2.1.3 Enkätundersökningen

2.2 Kartläggning under försöket

2.2.1 Möte med Haffstaskolans föräldrar

2.2.2 Uppföljande intervjuer med barn

2.2.3 Uppföljningsenkät

2.2.4 Uppföljningssamtal med Haffstaskolans byagrupper

3. Beskrivning – resultat av kartläggningen

3.1 Resultat av kartläggningen före försöket

3.1.1 Att korsa vägen till och från hållplatsen

3.1.2 Mycket trafik och höga hastigheter

3.1.3 Till och från hållplatsen

3.1.4 Hållplatsen

3.1.5 Punktlighet

3.1.6 Snö

3.1.7 Barnens synpunkter på bussförarna

3.2 Uppföljning – upplevda förändringar

3.2.1 Effekter av 30-försöket

3.2.2 Att korsa vägen till och från hållplatsen

3.2.3 Vägen till och från hållplatsen

3.2.4 Hållplatserna

3.2.5 Barnens synpunkter på bussförarna

3.2.6 Förbättrat samarbete mellan föräldrar och skolskjutsplanerare

4. Möjliga åtgärder

4.1 Barnens förslag

4.1.1 Ändrad rutt

4.1.2 Minskad hastighet

4.1.3 Anslutningsvägar till hållplatsen

4.1.4 Hållplatsens utformning och utmärkning

4.1.5 Snöröjning

4.1.6 Rätt till skolskjuts

4.2 Föräldrarnas förslag

4.2.1 Ändrad rutt

4.2.2 Lägre hastigheter

4.2.3 Anslutningsvägar till hållplatsen

4.2.4 Hållplatsens utformning och utmärkning

4.2.5 Övriga förslag

4.3 Vägverkets tidigare förslag

4.3.1 Vidareutveckla enhetliga kriterier

4.3.2 Ökade möjligheter till inflytande och delaktighet

4.3.3 Rutiner för upphandlingskrav, uppföljning, samverkansformer, på- och avstigningsplatser, färdvägar till och från på/avstigningsplatser

4.3.4 Utredda och förtydliga ansvar och roller för olika aktörer

- 4.3.5 Barnkonsekvensanalyser
- 4.3.6 Se över regelverken för utformning och placering av busshållplatser ur ett barnperspektiv
- 4.3.7 Studie om hur barn uppfattar och upplever sin skolskjuts
- 4.3.8 Se över kraven på driften av hållplatser (tex. snöröjning och sandning) och undersöka hur dessa krav efterlevs
- 4.3.9 Anläggande av vändslingor/hållplatser eller av en kort och enkel gångväg till hållplatsen
- 4.3.10 Bygga gång- och cykelbro
- 4.3.11 Öka synbarheten
- 4.4 Andra åtgärder
 - 4.4.1 VTI-undersökning
 - 4.4.2 På- och avstigning på 90- och 110-vägar
 - 4.4.3 Tillämpning av fyrstegsprincipen

5. Bästa åtgärd för barn

- 5.1 Samhällets mål för arbetet med barn och trafik
 - 5.1.1 Syftet med BKA
 - 5.1.2 Transportpolitiska mål
 - 5.1.3 FN:s konvention om barnets rättigheter
 - 5.1.4 Transportpolitiska mål med skolskjutsbarnens perspektiv
- 5.2 Kunskap om barn
 - 5.2.1 Barns mognad och utveckling
 - 5.2.2 Hur skadas barnen?
- 5.3 Vilka problem upplever de berörda barnen?
 - 5.3.1 Att korsa vägen
 - 5.3.2 Vägen till och från hållplatsen
 - 5.3.3 Hållplatsen
 - 5.3.4 Tidtabellen
 - 5.3.5 Snö
 - 5.3.6 Bussföraren
- 5.4 Kunskap om åtgärder
 - 5.4.1 Barnens och föräldrarnas förslag till åtgärder
 - 5.4.2 Kunskap om åtgärder för barn
 - 5.4.3 Upplevda effekter av 30-försöket
- 5.5 Prövning av bästa åtgärd för barn
 - 5.5.1 Bästa åtgärd mot att korsa vägen
 - 5.5.2 Bästa åtgärd vid korsande av väg
 - 5.5.3 Åtgärd utmed vägen till och från hållplatsen
 - 5.5.4 Åtgärder vid hållplatsen
 - 5.5.5 Åtgärder som minskar transportbehovet

6. Reflektioner och lärdomar

- 6.1 Trafikmiljöstudier leder till ökad medvetenhet
 - 6.1.1 Riskmedvetenheten växer fram
 - 6.1.2 Roligt med trafikmiljöstudier
 - 6.1.3 Barnen vill se förändringar
- 6.2 Åtgärder har genomförts
 - 6.2.1 System för kartläggning av hållplatser
 - 6.2.2 Förbättrat samarbete mellan föräldrar och skolskjutsplanerare
 - 6.2.3 Ändrad rutt
 - 6.2.4 Ny väg till och från hållplatsen
 - 6.2.5 Rätt till skolskjuts p g a trafikförhållandena
 - 6.2.6 Utmärkning av hållplatser
- 6.3 Risk för konflikt mellan olika intressen

Referenser och litteratur

Sammanfattning

En barnkonsekvensanalys – en prövning av barnets bästa – har genomförts inom försöket med hastighetsbegränsning till 30 km/tim vid hållplats. Syftet med prövningen har inte i första hand varit att pröva om 30-regeln är den bästa. Prövningen har gällt vilka åtgärder som är bäst för att förbättra skolskjutsbarnens säkerhet.

Den nationella transportpolitiken framhåller att barn och unga bör ges särskild uppmärksamhet. Trafikmiljön skall uppfattas som trygg och säker. Barn och ungdomar i skolåldern bör i stor utsträckning kunna förflytta sig på egen hand utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem.

De största riskerna som skolskjutsbarn möter är på väg till och från hållplatsen samt vid själva på- och avstigningen. Över hälften av olyckorna i samband med skolskjuts inträffar när barnen springer ut bakom eller framför bussen och blir påkörda av ett passerande fordon.

Barn har rätt till att vara delaktiga och ha inflytande i alla frågor som rör dem. Barnen i Haffstaskolan har under handledning av skolans personal medverkat som experter i arbetet med att kartlägga hur skolskjutsningen fungerar för dem. På så vis har de blivit observanta på problemen och skaffat sig kompetens för att kunna informera och delta i diskussionerna med vuxna. Också intervjuer och enkäter har använts för att kartlägga barnens erfarenheter, kunskaper och upplevelser av skolskjutsningen.

De flesta barn och föräldrar anser att skolskjutsningen i stort sett fungerar bra. De är positiva till försöket med 30-regeln. Men det framkommer ändå att det finns många problem att lösa för att skolskjutsningen ska bli säker och trygg för alla barn.

Enligt barn och föräldrar är det farligaste med skolresan att de måste korsa en väg. En del barn upplever vägen till och från hållplatsen som farlig eller otrygg p.g.a. mörker, backkrön och att bilarna kör för fort. Några uppger att de är rädda för att bli påkörda.

På en del hållplatser saknas utrymme. Barnen får stå ute på vägen eller i diket. Hållplatsficka saknas och snövallar orsakar problem. Många känner oro och rädsla för att det ska hända något när de väntar vid hållplatsen. Barnen leker och plötsligt kan någon ta ett steg ut i vägen eller att de springer ut framför bussen. Backkrön och kurvor hindrar sikten, hållplatsen kan vara dåligt upplyst. En del barn måste stå på snövallen eller ute i körbanan när det är mycket snö.

Barnen har lämnat många förslag till förbättringar. Ett av förslagen sammanfattar dessa på ett tydligt sätt:

- Gör en riktig hållplats på rätt sida om vägen med belysning. Sänk hastigheten på trafiken.

Barnkonsekvensanalysen visar att den bästa åtgärden för att förbättra säkerheten vid skolskjutsningen är att skolskjutsrutten ordnas så att barnen inte behöver korsa vägen på till eller från hållplatsen. I de fall man ändå anser att barnen måste korsa vägen är den bästa åtgärden att bygga om trafikmiljön så att ett fordon inte kan passera bussen vid hållplatsen. I andra hand bör man bygga om trafikmiljön så att den utgör ett s.k. gångfartsstråk. I tredje

hand bör man utifrån nollvisionens intensjoner anpassa trafikmiljön så fordonens hastighet är högst 30 km/tim där gående och cyklister blandas med biltrafik.

Den bästa åtgärden för att minska riskerna utmed vägen till och från hållplatsen är att bygga en gång- och cykelbana separerad från motortrafik, att anlägga en kort och enkel gångväg så att barnen inte måste gå ut på en hårt trafikerad väg samt att vägen är belyst. Hållplatsen bör vara utformad så att den är avskild från vägen, att det finns tillräckligt med utrymme för alla barn, att det finns en busstur som skydd mot väder och vind, att hållplatsen är belyst och tydligt utmärkt samt att hållplatsen är snöröjd under vintern.

Både barn och lärare tycker att det har varit roligt att arbeta med projektet. De tycker att de har tränat på att samarbeta och att det var bra att föräldrarna har fått se deras jobb. Barnen har genom trafikmiljöstudier ökat sin medvetenhet om riskerna. Detta har också lett till att barnen vill se att förändringar verkligen kommer till stånd.

Vissa förbättringar har redan genomförts. En ny metod för samråd med föräldrarna prövas, en av rutterna har lagts om så att de barn som var mest utsatta inte ska behöva korsa en hårt trafikerad väg. En ny gångväg till hållplatsen har ordnats som ersättning för en längre, trafikerad väg.

Barnkonsekvensanalysen har varit ett försök inom ramen för 30-försöket. Den har gett många viktiga erfarenheter och resultaten behöver studeras vidare. De bör också ligga till grund för vidare arbete med barnkonsekvensanalyser av skolskjutsningen. Försöket i Örnköldsvik har visat att det behöver utvecklas nya former för samråd mellan planerare och föräldrar. Föräldrarna har framhållit att barn och vuxna kan uppleva svårigheter och risker på olika sätt och att det därför är viktigt att föräldrar engagerar sig för att trafikmiljön ska bli bättre för deras barn.

Samhällsutvecklingen går mot en ökad integrering av olika samhällsbetalda resor. Risk finns att en intressekonflikt uppstår i samband med att barn flyttas över till ordinarie linjetrafik. Det kan innebära att restiden för övriga resenärer, och barnen, ökar. När antalet friskolor ökar och barn inte har rätt till upphandlad eller kommunalt betald skolskjuts ställer detta ytterligare krav på regleringen av barnens resor till och från sina skolor.

1. Inledning

Vägverket har under åren 2007 – 2008 i samarbete med bl.a. Örnsköldsviks kommun genomfört försök med hastighetsbegränsning till 30 km/tim för trafik som passerar fordon som stannat för att släppa av eller ta upp passagerare. Försökets mål är att leverera ett beslutsunderlag för ett eventuellt införande av den nya regeln utifrån de redovisade effekterna, särskilt med avseende på barns säkerhet och trygghet.

Enligt den nationella strategin för genomförandet av FN:s konvention om barnets rättigheter (Skr. 2003/04:47) ska barnperspektivet systematiskt bli tydligare vid beslutsfattande på det statliga området. Beslutande myndigheter bör så långt som möjligt ha försäkrat sig om att barnets bästa har kommit med i avvägningen och redovisats i beslutsprocessen. Inom ramen för 30-försöket har Vägverket genomfört en barnkonsekvensanalys (BKA).

BKA är en metod som används för att försöka belysa hur barn och unga kan påverkas av ett beslut. BKA kan användas för att pröva och beskriva vilken åtgärd som är den bästa för barn. Syftet med BKA är att få ett allsidigt beslutsunderlag. Genom att integrera BKA i beslutsunderlaget säkras att hänsyn tas till barns behov.

Syftet med BKA inom 30-försöket är främst att beskriva och pröva vilka åtgärder som är bäst för barnen för att förbättra skolskjutsningen. Förutom de problem som framkommit genom kartläggningsarbetet grundas prövningen också på kunskap om barns förutsättningar i trafiken och vilka olika åtgärder som är effektiva för att förbättra skolskjutsningen så att den blir säker och trygg för barnen.

En barnkonsekvensanalys har följande arbetsgång: Kartläggning, beskrivning, analys, prövning och utvärdering. Kartläggningen genomförs för att visa vilka problem barn och föräldrar uppfattar. Under kartläggningsprocessen är det väsentligt att barnen deltar aktivt. Kartläggningen dokumenteras och ligger till grund för analys, bedömning och beskrivning av konsekvenser. Det som framkommit genom kartläggningen ska beskrivas och sättas in i ett sammanhang.¹

I avsnitt 4. Möjliga åtgärder redovisas vilka olika tänkbara åtgärder som finns för att förbättra skolskjutsningen för barn. Avsnitt 5. Bästa åtgärd för barn innehåller en samlad bedömning och redovisar alternativ eller varianter av åtgärder som är bäst för de skolskjutsbarnens säkerhet och trygghet. Prövningen ligger till grund för beslut och redovisar utgångspunkterna i övergripande mål och konventionen om barnets rättigheter samt övrig kunskap som har fungerat som underlag. En utvärdering kan göras först efter ett eventuellt beslut om ett nationellt införande av hastighetsbegränsningen.

Barn har rätt att vara delaktiga och ha inflytande i alla frågor som rör dem. Berörda barn har också rätt till utbildning och information om sina rättigheter. Barns och ungas delaktighet och inflytande är en viktig del av arbetet med att införa ett barnperspektiv vid beslut som rör barn. En BKA ska bygga på kunskap och beprövad erfarenhet liksom på den kunskap som de berörda barnen själva bidragit med. Beslutsfattarna är skyldiga att beakta åsikterna hos de barn som berörs av ett beslut.

¹ Barnombudsmannen. (2001). *Barnets bästa – från vision till verklighet*. Fritzes.

Barnen i Haffstaskolan i Örnsköldsviks kommun har under handledning av skolans personal medverkat som experter i arbetet med att kartlägga hur skolskjutsningen fungerar. Barnen har gett information om sina resor som annars skulle vara svår att få kännedom om. Vid kartläggningen har flera undersökningsmetoder använts. Haffstaskolans elever och personal har medverkat genom trafikmiljöstudier kring skolskjutsningen, intervjuundersökningar och enkäter.

Kravet på att en BKA ska göras vid alla beslut som rör barn ska enligt Barnombudsmannen ses som en utgångspunkt för ett långsiktigt och tålmodigt utvecklings- och förändringsarbete inom en verksamhet.² De flesta analyser som hittills gjorts av Vägverket har gällt mindre vägobjekt. Denna BKA är utifrån vad som är känt den första som genomförts inom skolskjutsområdet. Här krävs fortsatt utvecklingsarbete och dokumentation. Vägverket avser att utveckla riktlinjer för att tydligare peka ut under vilka betingelser BKA bör genomföras. Vägverket avser också att stödja försök i kommunerna som syftar till att implementera konventionen om barnets rättigheter i verksamheten.³

Barnens medverkan genom trafikmiljöstudier har genomförts av personalen och eleverna vid Haffstaskolan. Intervjuerna med barn har genomförts av Lotta Trosell, Acumenta AB. Enkäter före försöket har gjorts av Markör AB och lärarna på Haffstaskolan. VTI och Nordiska Undersökningsgruppen har genomfört en uppföljningsenkät. Transkriberingar och renskrifter av inspelningar från möten och redovisningar har gjorts av Pontus Larsson, Vägverket. Thomas Larsson, Vägverket har sammanställt rapporten.

² Barnombudsmannen. (2001). *Barnets bästa – från vision till verklighet*. Fritzes.

³ Vägverket. (2008). *Barn och trafik*. PM till regeringen. 2008-02-08.

2. Kartläggningens genomförande

Under kartläggningsarbetet har det varit väsentligt att skolskjutsbarnen i Haffstaskolan har deltagit aktivt. Ju mer barn får studera sina hållplatser och vägen från och till hemmet, desto värdefullare blir deras information.

Kartläggningen har genomförts både före och under försöket och har fokuserat på barnens erfarenheter, kunskaper och upplevelser av skolskjutsningen. Kartläggningen visar vad skolskjutsningen betyder för barnens säkerhet och trygghet och vilka risker barnen är utsatta för då de rör sig till och från hållplatsen.

Även de barn som inte åker skolskjuts har deltagit i trafikmiljöstudierna. Resultatet av deras undersökningar kommer att redovisas för Vägverket och Örnköldsviks kommun i en särskild rapport.

2.1 Kartläggning före försöket

Tre metoder har använts vid kartläggningen före försöket: intervjuer, barnens direkta medverkan genom trafikmiljöstudier samt en enkät. Haffstaskolans lärare har också gjort en enkät riktad till barnens föräldrar.

2.1.1 Haffstaskolans medverkan genom trafikmiljöstudier

Haffstaskolan ligger ca 10 km söder om Örnköldsvik. I skolan bedrivs förskola och F-6 års verksamhet med ungefär 130 barn och 20 vuxna. Drygt 70 av barnen åker skolskjuts.

I början av vårterminen beslutade skolan att de skulle delta i projektet. Barnen har undersökt sin trafikmiljö genom ämnesövergripande, tematiska studier. De har studerat hållplatser och skolvägar med inriktning mot skolskjutsningen och dess problem. De har dokumenterat sina studier i kartor, modeller och teckningar. De har utformat berättelser och redovisat sina resultat.

Introduktion

Haffstaskolan inledde sitt arbete i början av februari 2007 med att lärarna följde med barnen till hållplatserna under några morgnar. De fotograferade barnen när de stod och väntade på skolskjutsen.

Veckan därpå besökte Britt-Inger Gustafsson och Thomas Larsson från Vägverket varje klass. De berättade om projektet och att Vägverket ville samarbeta med Haffstaskolans elever och lärare. Därefter tittade man på fotografierna från hållplatserna och diskuterade hur det kan vara att stå där och vänta i mörkret och kylan. Framför allt diskuterade man hur svårt det kan vara för bilförarna att upptäcka barnen om de inte använder reflexer.

Barnen påbörjade sedan sitt arbete med att beskriva sina skolvägar i bild och text. De gjorde teckningar av hållplatserna och skrev sedan en berättelse om hur de upplevde sin väg till skolan.

I mitten av mars bjöd skolan in föräldrarna till en trafikkväll där man informerade om försöket och vilka planer Haffstaskolan hade för det fortsatta arbetet. Lärarna delade ut egen enkät till föräldrarna för att lärarna ville veta vad föräldrarna tyckte om barnens resor.

Om barnen i skolan studerar, kartlägger och analyserar miljöerna på, till och från hållplatserna blir de förhoppningsvis mer observanta på problemen och skaffar sig kompetens för att kunna informera och delta i diskussionerna med vuxna. På så vis kan beslutsfattarna få en inblick i hur skolskjutsbarnen uppfattar och tänker kring skolskjutsresorna.

Byagrupper

Barnen och lärarna beslutade att man skulle arbeta i s.k. byagrupper. Barn från samma by bildade en grupp. På så vis fick barnen arbeta tillsammans över åldersgränserna. Det var den mest naturliga indelningen eftersom barnen i varje grupp hade skolvägarna och hållplatserna gemensamt.

Under en vecka studerade varje grupp sin trafikmiljö, vägarna och hållplatserna. De studerade kartbilder av sina byar och gjorde anteckningar som de sedan använde för att beskriva problem och faror.

De olika grupperna byggde en modell av sin by. Modellerna visar vägarna, naturen och bebyggelsen med husen som de bor i. De farliga platserna markerades.

Barnens redovisningar

Barnen och lärarna redovisade sitt arbete vid två tillfällen. En lördag i mitten av maj bjöd elever och personal in föräldrarna till "Öppet hus" i skolan. Varje bygrupp redovisade sitt arbete för föräldrar och syskon. De berättade om sitt projekt och visade upp modeller, teckningar och texter.

I slutet av maj arrangerade skolan en stor, gemensam redovisning i församlingshuset för alla elever, lärare, kommunen, Vägverket, bussbolag m.fl. Byagruppernas modeller ställdes fram. Elevernas kartor, fotografier, teckningar, texter m.m. hade monterats på utställningsskärmar. Alla barn i bygrupperna deltog i redovisningen. Barnens muntliga presentationer spelades in på band.

Efter den gemensamma redovisningen bjöd bygrupperna in alla att gå runt i lokalen för att titta närmare på modellerna och utställningarna. Vägverkets och kommunens representanter gick runt mellan bygrupperna för att diskutera med barnen vilka faror och problem och vilka eventuella förbättringar som kunde göras.

2.1.2 Intervjuundersökningen (före försöket)

Lotta Trosell, som genomförde intervjuerna använde en metod kallad gåturer. Urvalet av barn var geografiskt betingat dvs. att barnen har erfarenheter av samma område som studerats, samt vilka förhållanden som råder vid deras hållplatser. Lotta promenerade med grupper av barn utefter skolvägen. (Sammanlagt 14 elever). Barnen berättade om skolvägen och förhållanden vid hållplatsen.

Eleverna fick berätta fritt och i den mån det behövdes ställde intervjuaren frågor. Gruppens hållplatser besöktes. De elever som använde hållplatsen berättade om den och hur de tog sig dit. Intervjuaren dokumenterade med digitalkamera och bad eleverna anteckna viktiga synpunkter i sitt anteckningsblock. Därefter besöktes respektive elevs bostad. De flesta av eleverna kom snabbt igång att beskriva "sin hållplats" och "sin väg hemifrån".

En förutsättning för att intervjuerna kunde genomföras var en samverkan med skolans personal. Eleverna hade i förväg fått fundera över sin skolväg och arbetat med att dokumentera och analysera trafiken. Detta gav goda förutsättningar för intervjuerna. En del elever behövde lite tid för att komma igång med berättandet. Särskilt de yngsta eleverna kunde berätta mer när de befann sig ute på skolvägen vid sitt hem och sin hållplats.

2.1.3 Enkätundersökningen

Markör Marknad och Kommunikation AB genomförde enkäten. Syftet med undersökningen var framför allt att kartlägga hur eleverna upplever hållplatserna och trafikmiljön runt dessa. Samtidigt samlades också information om hur eleverna upplever vägarna till och från hållplatserna. Undersökningen delades ut till alla 365 elever i kommunen som åker skolskjuts och 249 besvarade enkäten tillsammans med föräldrarna.

2.2 Kartläggning under försöket

Under 30-försöket har kartläggningsarbetet fortsatt, mest med fokus på hur barnen har uppfattat att försöket har påverkat deras situation. Kartläggningen under försöket har gjorts i ett möte med Haffstaskolans föräldraråd, uppföljande intervjuer, ytterligare en enkät till alla skolskjutsbarn i kommunen samt i uppföljningssamtal med byagrupperna.

2.2.1 Möte med Haffstaskolans föräldrar

Haffstaskolans föräldraråd bjöd in Vägverket och kommunens skolskjutsplanerare till ett möte den 15 april 2008 för att få veta mer om erfarenheterna av försöket och för att föräldrarna ville berätta om sin syn på hur barnen påverkats av försöket. Mötet spelades in på band som sedan skrevs ned.

2.2.2 Uppföljande intervjuer med barn

Lotta Trosell genomförde den 8 maj 2008 uppföljande intervjuer med 12 av de 14 elever som deltog i gåturerna under våren 2007. Intervjuerna genomfördes med eleverna i fyra geografiskt sammansatta grupper.

Uppföljningsintervjuerna pågick under cirka 45 minuter per grupp, De inleddes med en bildvisning från intervjuerna under de gåturer som genomfördes 2007. Intervjuaren kommenterade hur eleverna beskrev trafiksituationen kring sin skolväg och busshållplatser för ett år sedan.

Därefter fördes samtal kring hur eleverna upplevde dagens situation. Eleverna beskrev om de upptäckt förbättringar, nya faror eller om de fått idéer till åtgärder. I det fall faror och problem eller förbättringar togs upp dokumenterade intervjuaren med digitalkamera. Samtalen spelades in på band.

2.2.3 Uppföljningsenkät

En uppföljningsenkät genomfördes i maj 2008 av VTI och Nordiska Undersökningsgruppen AB. Syftet var bl.a. att ta reda på hur barnen använder skolskjuts, hur de upplever händelserna kring bussfärden och deras åsikter om 30-regeln. Totalt skickades 341 enkäter ut och besvarades av 229 st, vilket ger en svarsfrekvens på 67 %.

2.2.4 Uppföljningssamtal med Haffstaskolans byagrupper

Haffstaskolans byagrunder bjöd in Vägverket till uppföljande samtal den 19 och 20 maj 2008. Byagrunderna berättade om hur de upplevt skolskjutsningen under försöket, vilka förändringar de lagt märke till och vilka problem som de noterat under försöket. Inför samtalen hade eleverna under några veckor varit extra uppmärksamma på hur skolskjutsningen fungerat och gjort anteckningar som de använde som stöd vid uppföljningssamtalet. Deras lärare ledde samtalen som spelades in på band och nedtecknades.

3. Beskrivning – resultat av kartläggningen

I detta kapitel beskrivs resultaten av kartläggningarna före och under försöket.

3.1 Resultat av kartläggningen före försöket

Underlaget för beskrivningen av resultaten från kartläggningen före försöket är hämtat från en rapport från intervjuer under gåturer med grupper av barn vid Haffstaskolan,⁴ barnens vid Haffstaskolan egen redovisning av sina trafikmiljöstudier,⁵ en enkät som Haffstaskolan genomfört med skolans föräldrar⁶ (se bilaga Föräldrarnas synpunkter) och en enkät som riktats till skolskjutsbarn i Örnsköldsviks kommun.⁷

De flesta barn och föräldrar anser att skolskjutsningen i stort sett fungerar bra. Men det framkommer ändå att det finns många problem att lösa för att skolskjutsningen ska bli säker och trygg för alla barn. Detta avsnitt är en sammanfattning av bilagan Barnens redovisningar för Vägverket och Örnsköldsviks kommun, maj 2007.

3.1.1 Att korsa vägen till och från hållplatsen

Enkäten visar att drygt hälften av barnen måste korsa vägen på väg till och från hållplatsen. 13 procent av barnen känner alltid, ofta eller ibland oro när de korsar vägen. Andelen som alltid eller ofta är oroliga i korsningsmomentet är lika stor som när man korsar vägen till hållplatsen. Särskilt svårt blir det när sikten är skymd.

Enligt byagrupperna är det farligaste med skolresan när de måste korsa en väg. Byagrupperna pekade på att vissa chaufförer väljer en annan rutt än den ordinarie vilket leder till att barnen ibland tvingas korsa vägen på väg hem från skolan. Samtliga av de intervjuade barnen som måste passera en väg för att ta sig till busshållplatsen upplevde det som farligt eller obehagligt. En förälder skriver:

- Vi anser att våra barns skolvägar alltid varit farliga. Det är höga hastigheter trots att den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/h utanför oss. Våra barn måste alltid korsa vägen både till och från skolan och bilisterna här omkring bryr sig inte om att en skolbuss stannat, de bara kör om i hög hastighet.

Enkätsvaren (3 %) visar att det varit nära att barn blivit påkörda när de korsat vägen på väg till eller från hållplatsen:

- Mina storasystrar och kompis blev avsläppta på fel sida på väg hem från skolan, när bussen körde iväg skymde den sikten för systrarna och kompiserna, då kom en bil som fick gira och tvärbromsa, annars hade ena systemen blivit påkörda. Chauffören kom och sa till dem att se sig för, han blev väldigt omskakad, även vi!
- När bussen körde iväg så ville föraren i den andra bilen att barnen skulle gå över och gestikulerade (en förälder stod på andra sidan) medan en bil kom från andra hållet i hög hastighet. Barnen började gå över men vände när de såg den andra bilen.

⁴ Vägverket. (2007). *Intervjuer med elever inom 30-försöket*. Dokumentation av gåturer med elever på Haffstaskolan 21-23 maj 2007. Lotta Trosell. Acumenta AB.

⁵ Barnens redovisningar för Vägverket och Örnsköldsviks kommun, maj 2007.

⁶ Föräldrarnas synpunkter framförda till Haffstaskolan.

⁷ Vägverket. (2007) *Rapport: Enkätundersökning för BKA i 30-försöket Linköping och Örnsköldsvik*. Augusti 2007, Markör Marknad och Kommunikation AB

3.1.2 Mycket trafik och höga hastigheter

Barnen uttryckte genomgående under intervjuerna att trafiken går jättefort, speciellt motorcyklar och lastbilar. Flera byagrupper undersökte särskilt trafiken som passerade hållplatsen på morgonen och eftermiddagen:

- Många bilar kör fortare än man får. Bilarna kör om varandra eftersom vägen är rak. Det kör många fordon på vägen. På morgonen kom det 117 fordon. På eftermiddagen kom det 76 fordon.

En förälder som bor utmed en bred och rak länsväg skriver:

- Gällande hastighet är 90 km/h men det går oftast fortare. Vintertid är den ännu smalare och helt i avsaknad av gatubelysning. Helt enkelt en mardröm som förälder och såklart likadant för barnen. Skolan tillsammans med Vägverket borde göra något åt det för det blir inte färre barn i byarna.

3.1.3 Till och från hållplatsen

Enkätsvaren visar att en klar majoritet av barnen tar sig både till och från hållplatsen utan sällskap av någon vuxen. Bland dem som har sällskap av vuxen säger en tredjedel att det beror på oro för trafiken och en tredjedel att det är av bekvämlighetsskäl, dvs. att föräldrarna ändå har vägen förbi skolan på väg till eller från arbetet. En av byagrupperna skriver:

- Felicia som är sju år tycker att bilarna är väldigt skrämmande. Hon måste dessutom gå två km till busshållplatsen. Det gör att hennes föräldrar hellre skjutsar henne till skolan.

En förälder skriver att vägen till och från hållplatsen är farlig. Vägen är smal, med skarpa kurvor. Den tillåtna hastigheten är 70 km:

- Siktsträckan är väldigt kort och vintertid med snö som ljuddämpare gör att man ej hör bilarna.

Flera barn uppger att det är mörkt utmed vägen, antingen för att det saknas gatubelysning eller att belysningen inte är tänd.

- Ibland känns det, när långtradarna kör som snabbast, att de ska glida emot oss när de kommer i kurvan. Detta när det är halt på vägarna.
- Tung trafik som kör nära när man går efter vägen hem.

3.1.4 Hållplatsen

Av dem som besvarat enkäten uppger 18 % att det inte finns tillräckligt med plats på hållplatsen. Av dem svarar åtta av tio att hållplatsficka saknas och sex av tio att snövallen orsakar problemet:

- Ibland måste vi stå i diket.
- De kör nästan på oss för att de kör så nära kanten. Det kommer lastbilar ibland.
- Vi brukar ställa oss en bit upp på infarten så att vi inte står så nära vägen. Särskilt på vintern är man rädd att bilarna får sladd eftersom det brukar vara spårigt och halt.

18 % har känt oro eller rädsla för att det ska hända något när de väntar vid hållplatsen. Barnen oroar sig bl.a. för:

- Att man hör bilar komma på håll, men inte kan beräkna när de dyker upp på krönet, då det är 70 km/h på vägen, men de flesta kör fortare.

- Att barnen leker när de står på led och plötsligt tar någon ett steg ut i vägen och en bil kommer körande.
- När de små barnen springer framför bussen utan tillsyn.
- Att bussen skulle halka på oss när vi väntar.
- Att jag kan bli påkörd när det kommer många bilar och de får möte. Då kan bilarna inte hålla ut.

Dålig sikt vid hållplatsen är ett annat problem:

- Det finns två backkrön; ett ser man nästan inte. Därför kallas det dödskrönet. Där har det skett många olyckor och det är här som Oskar skulle ha stått och väntat på bussen om hans föräldrar hade tillåtit honom att åka buss. Nu kör de honom till skolan istället. Backkrönen gör att man både ser och hör bilarna väldigt dåligt.

Nästan alla intervjuade barn påpekade att belysningen runt hållplatsen är dålig, trasig eller saknas helt. Några barn åker inte med skolskjutsen på grund av att de själva och/eller deras föräldrar tycker det är farligt och otäckt ur trafiksynpunkt.

Fyra av tio som besvarat enkäten upplever att hållplatsen är för dåligt upplyst. Det är ”hemskt, otäckt, mörkt och läskigt”. ”Man ser knappt var man sätter fötterna vissa delar av året.”

- Då det är mörkt på vintern är rädslan stor att chauffören inte ser barnen, det har hänt otaliga gånger att bussen kört förbi barnen fast de haft både reflexväst och bussreflexen på sig.

En förälder skriver att hållplatsen är belägen mitt emellan två belysningsstolpar där det är som mörkast. Många påpekar också att det saknas skydd för väder och vind.

3.1.5 Punktlighet

På sommaren kommer bussen i tid men på vintern kan den komma 10-20 minuter för sent. Bussen kommer inte alltid på samma tid. Det varierar, med förseningar på uppemot 20 minuter. Några föräldrar pekar på att planeringen av körtider är väsentligt för barnens säkerhet och trygghet:

- Ett pressat körschema innebär sämre ”service”, t.ex. hjälp med i- och urlastning (skidor m.m.) samt givetvis ett högre körtempo med större risker som konsekvens.
- Det jag har stört mig mest på är att skolbussen verkar kunna fara när det passar. Den låter barnen stå och vänta på skolan för chauffören har rast. Man blir som förälder orolig när barnen inte kommer hem i normal tid.
- Bussarna har inte kommit på fasta tider, barnen börjar leka.

Det har också hänt att bussen inte kommit alls:

- Det vi skulle vilja klaga på är de gånger bussen hem blivit inställd p.g.a. halka. Hur ska man kunna veta om de kommer hem och hur? Det måste ju vara mer trafikfarligt att 100 föräldrar far omkring i halka än att två bussar gör det!

3.1.6 Snö

De intervjuade barnen anser att det är för mörkt att stå och vänta på hållplatsen vintertid. Flera berättade att de måste stå på snövallen eller ute i körbanan när det är mycket snö. En dryg fjärdedel av enkätsvaren tar upp snövallar som ett problem. En del barn får stå ute på vägen:

- På vintern när man kliver av får man kliva i snövallen och när man stiger på får man stå och vänta i snövallen.

- Vägen blir smalare, jag får ej plats att gå utan måste gå innanför snövallen, vilket är omöjligt, eller längre ut på vägen där bilarna kör.
- Den skymmer mig som är ca 125 cm lång, måste stå nära vägen (70km/h) för att reflexer ska synas för chauffören.
- Man ser inte när bussen kommer.
- På vintern blir det en stor snöhög, så oftast ser inte bilarna oss och vi blir nästan påkörda.
- När plogbilen kör förbi oss på vintern får vi väldigt mycket snö på oss.

3.1.7 Barnens synpunkter på bussförarna

En del av barnen har synpunkter på några av bussförarna:

- För det mesta kör chaufförerna bra, men ibland startar de innan man har hunnit sätta sig. Det är inte så bra eftersom man kan ramla och slå sig rätt illa.
- Alla barnen hinner inte sätta sig i bussen då det är en speciell chaufför som kör. Ibland hinner man heller inte kliva av bussen innan han stänger dörrarna.
- Vissa busschaufförer använder inte bilbältet.

Föräldrarna framhöll att förarna måste förstå hur viktiga de är för att öka säkerheten. T.ex. anser föräldrar att förarna ska använda bilbälte inte bara för sin egen skull utan också för att barnen kan uppfatta det som dubbla budskap att de ska använda bilbältet när föraren inte gör det.

3.2 Uppföljning – upplevda förändringar

I slutet av maj genomfördes en uppföljning av hur barnen har uppfattat att försöket har påverkat dem. Uppföljningen gjordes med intervjuer med en mindre grupp barn,⁸ uppföljningsmöten med byagrupperna resp. Haffstaskolans föräldraråd,⁹ samt en enkät.¹⁰ Av uppföljningen framgår att de allra flesta är positiva till försöket med 30-regeln. Men många barn och föräldrar beskriver stora problem som det återstår att lösa.

3.2.1 Effekter av 30-försöket

Samtliga som svarat på enkäten som har åsikter om 30-regeln tycker att den är bra. Om bilarna hinner stanna kan ingen bli påkörd. Många svarar också att de känns tryggare när man kliver av och på bussen. Majoriteten upplever att hälften eller mer än hälften av bilarna kör sakta förbi.

Barnen i byagrupperna upplever det som att bilarna kör saktare när de passerar bussen jämfört med tidigare och att det blivit säkrare att kliva på och av bussen jämfört med tidigare. Men när de står och väntar på hållplatsen så är det ingen skillnad. Det fungerar bra med 30-skylden men några påpekar att busskylden inte alltid är tänd när bussen kommer till hållplatsen.

Vid föräldrarådets möte var man positiva till 30-försöket för att hastigheterna hade sänkts på många platser. Föräldrarna anser att det på många platser kvarstår problem med att barnen måste korsa vägen, höga hastigheter eller att det är lång väg till hållplatsen.

⁸ Vägverket. (2008). *Uppföljning av intervjuer med elever inom 30-försöket*. Haffstaskolan 8 maj 2008. Lotta Trosell. Acumenta AB:

⁹ Vägverket. (2008). *Beskrivning – resultat av kartläggningen Örnsköldsvik*. Thomas Larsson.

¹⁰ Vägverket. (2008). *Utvärdering av försöket med 30 km/h vid passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik – Enkät till barnen som åker skolskjuts*. VTI. Nordiska Undersökningsgruppen AB.

De flesta tycker att den blinkande skylten är en positiv åtgärd. Men i andra avseenden anser barnen att allt är precis som förra året. Det är varken sämre eller bättre, ingen belysning och de måste korsa den, enligt barnen, hårt trafikerade vägen.

Några av de intervjuade barnen har noterat att den blinkande skylten på bussen inte alltid är på. De framförde också uppfattningen att hastigheterna inte sänkts tillräckligt och att många problem kvarstod att lösa.

- När skylten är på brukar bilarna sakta ner. Min syrra höll nästan på att bli överkörd häromveckan när hon klev av bussen, det var sista april, Valborgsmässoafton. Då var inte skylten på.

Vid föräldrarådets möte framkom också att skylten inte alltid tänds när bussen kommer till hållplatsen:

- Jag tänkte att när ni talar om skyltar, det har också framkommit från barnen under veckorna vi utvärderat, att det är inte alltid som busschaufförerna tänder den här skylten.

3.2.2 Att korsa vägen till och från hållplatsen

Enkätsvaren visar att hälften av barnen fortfarande behöver korsa vägen för att komma till sin hållplats. Nästan en fjärdedel av de som korsar vägen på morgonen är oroliga ibland, oftast eller alltid. Det som oroar mest är att bilarna kör fort och att det finns backkrön i kombination med mycket trafik. En tredje orsak är att det allmänt är mycket trafik och en hårt trafikerad väg. Den främsta motiveringen till att man inte är orolig är att barnen upplever det som att det är litet trafik.

Vid de uppföljande intervjuerna uppgav samtliga att de inte vill passera de hårt trafikerade vägarna i samband med på- och avstigning av bussen. Barnen gav uttryck för obehag, rädsla och att det är farligt.

- Jag höll på att bli överkörd en gång under det här året. Det var alldeles lugnt och jag hörde och såg inget och gick över vägen, sen kom det plötsligt en bil bakom mig, ja jag höll på att bli överkörd

Resultatet av intervjuerna visar att de barn som fått körsträckan ändrad och slipper passera vägen upplever en ökad säkerhet. Innan försöket påbörjade berättade flera barn att de några gånger fått kliva av bussen på fel sida av vägen för att föraren valde en annan rutt än vanligt. Detta kan fortfarande hända ibland. Andra barn berättar att problemen kvarstår eftersom de fortfarande måste korsa vägen.

3.2.3 Vägen till och från hållplatsen

En knapp tiondel av barnen som besvarat enkäten (9 %) har upplevt det som ganska eller mycket farligt/otryggt att ta sig till hållplatsen under läsåret. Några barn beskriver det som att det är läskigt när det är mörkt eller dimmigt och bilarna kör för fort. En annan situation som barnen tycker är farlig är vid backkrön där det finns mycket trafik. Några barn upplever oro för att bli påkörda.

3.2.4 Hållplatserna

6 % upplever att det är farligt eller otryggt att vänta vid hållplatsen på morgonen. En orsak till oro är att bilarna kör fort förbi när man står vid väggkanten. Mörker och bristande belysning medför också problem för en del barn. Vid en hållplats har det hänt att en del bilförare väljer att köra på gångbanan.

Några nämner problem med att stå vid hållplatser som är fulla med snö. Barnen känner sig osäkra om det inte finns tillräckligt med utrymme att stå på eller att det är oklart var de ska stå när bussen kommer.

På en allmän fråga i enkäten om vad som kan göras för att det ska bli säkrare att åka skolbuss är de tre vanligaste svaren att det ska finnas kurer där bussarna stannar, att alla ska sitta still i bussen och ha bälten samt att man ska fortsätta med 30-försöket.

3.2.5 Barnens synpunkter på bussförarna

Många barn tycker att chaufförerna är trevliga och att de kör bra. En del följer med barnen över vägen om de måste korsa den på hemvägen. Men några barn anmärker på att en del chaufförer kör fort eller att de inte använder bilbälte. Flera barn klagar på att föraren ibland har för bråttom att köra iväg från hållplatsen.

Det kan uppstå problem för barnen när en förare inte har kört deras rutt förut och stannar vid hållplatser som barnen är vana vid eller som gör att barnen måste korsa vägen. Ibland har barnen lagt märke till att det luktar cigarettök i bussen.

4. Möjliga åtgärder

Detta kapitel tar upp vilka olika möjliga åtgärder som finns för att förbättra skolskjutsningen. Förutom de åtgärder som Vägverket har kännedom om sedan tidigare redovisas även barns och föräldrars förslag.

4.1 Barnens förslag

Resultatet av enkäten visar att 61 % tycker att hållplatsen där de kliver på är bra som den är medan 39 % tycker att den kan bli bättre. Där man kliver av är 72 % nöjda och 28 % anser att den kan bli bättre. Barnen har lämnat förslag till förbättringar vid intervjuer, byagruppernas redovisningar, i texter, bilder och enkätsvar. Man har föreslagit en mängd olika åtgärder för att förbättra hållplatserna. Man kan säga att en av synpunkterna sammanfattar många av de samlade förslagen:

- Göra en riktig hållplats på rätt sida om vägen med belysning. Sänk hastigheten på trafiken.

Följande avsnitt är en sammanställning av barnens förslag.

4.1.1 Ändrad rutt

Flera av barnen i byagrupperna anser att deras hållplats måste flyttas och att man ändrar rutten för deras skolskjuts så att de behöver korsa en väg för att komma till eller från hållplatsen:

- Att vi slipper korsa ”storvägen”. Varför kan inte bussen hämta på våran sida?
- Flytta hållplats/ändra körsträcka så barn inte behöver passera vägen

4.1.2 Minskad hastighet

Många barn anser att det viktigt med åtgärder för att få ner hastigheten på bilarna när de passerar hållplatserna:

- Vi skulle dock vilja sänka hastigheten till 50km/h vid korsningen.
- Önskvärt vore det med fartgupp.
- Sänk hastighetsbegränsningen till 50km/h. Trafikgrupp så att bilarna kör saktare förbi oss.
- Omkörningsförbud på hela 335:an.
- Lag om nedsatt hastighet vid passage av stillastående skolbuss.

4.1.3 Anslutningsvägar till hållplatsen

Många förslag gäller att det måste bli säkrare för barnen när de går till och från sina hållplatser:

- Vi i vår grupp skulle gärna vilja ha en gång- och cykelbana, det skulle kännas säkrare då att gå till och från bussen.
- Gatubelysning till alla skolbarn
- Avsmalnade vägsträckor
- Försöka få barnen att ta den långa omvägen (till hållplatsen)
- Om vi skulle få en trottoar och ett övergångsställe samt vägbulor så att hastigheten sänks.
- Att man inte hade den där backen så man kunde se om det kom någon.

Ett förslag som återkom vid intervjuerna var att man kunde ta en del av vägen i anspråk för att bygga gång- och cykelvägar. För många elever skulle det gå snabbare eller lika snabbt att

cykla till skolan. Att göra vägen smalare skulle också vara ett sätt att få ner hastigheten, menade de.

4.1.4 Hållplatsens utformning och utmärkning

De flesta förslagen gäller hållplatsens utformning. Barnen vill att hållplatserna ska vara tydligt utmärkta så att bil- och bussförare ser att det kan finnas barn som står på hållplatsen, att det finns busskurer, belysning m.m:

- Vi vill ha en busskur, då blir vi bättre skyddade och bilarna ser oss bättre. Gärna med blinkande lampor och bättre belysning när vi står och väntar på bussen.
- Utmärkta hållplatser med bussfickor/busskurer.
- Skulle behöva bänkar.
- Att få en busskur, någon varning som visar när vi gå över.
- Ett vindskydd vore bra, det blåser mycket.
- Bättre belysning vid hållplatser.
- Belysning, busskuren bör synas bättre på vintern.
- Upplyst, kanske en varningsskylt en bit ifrån.
- Det kan sättas upp en hållplatsskylt.
- Man kunde sätta ut typ något slags reflexskyltar där man kliver på och av, som visar att här står det barn.
- Typ en stor skylt med en buss på kanske.
- Två pinnar över vägen och så en pil: Här kliver skolbarn på.
- Det lyser en lampa när någon står där.
- Varningslampor som lyser när vi passerar över vägen.
- Reflexer så att busschauffören ser att det är en hållplats och att andra bilister ser att det är en hållplats.
- Sätt upp en "Akta barnen"-skylt eller något annat som varnar bilarna.
- Stänger vid hållplatsen så att ingen kan rusa ut i vägen framför bussen.
- Ett räcke eller liknande som markerar hur nära vägen man får stå, en kur att sitta i.

Barnen vill att det ska finnas mer plats att stå på, på flera ställen.

- Det är så litet så man står nästan, inte mitt ute i vägen men det skulle vara bättre om man kunde fylla ut så man kunde stå längre in.
- Det skulle kunna finnas mer utrymme och utmärkt att det är busshållplats för barn.
- Slippa stå på vägbanan, fylla ut så det blir en hållplats på andra sidan vägen.
- Den kunde bli lite bredare eller att det finns något att stå på vid diket.
- Kunde vara en större plats att stå på, så man slipper stå ungefär vid väggrenen.

4.1.5 Snöröjning

De förslag till förbättringar som framkommit angående snöröjningen är:

- De kan ju skotta lite bättre så att man slipper stå i en snöhög och slipper snövallarna på vintern.
- Att sluta skotta snöhögar framför busshållplatsen.
- Ploga som en busshållplats på vintern.

4.1.6 Rätt till skolskjuts

En del barn som inte har rätt till skolskjuts måste korsa en länsväg med mycket tät trafik. De föreslår flera olika åtgärder för att skolvägen säkrare:

- Det borde inte vara längden på skolvägen som berättigar till skolskjuts. Även vägens farlighet borde räknas.

4.2 Föräldrarnas förslag

Föräldrarna har ungefär samma uppfattning som barnen om vad som krävs att öka säkerheten:

4.2.1 Ändrad rutt

Precis som barnen förslår flera föräldrar åtgärder så att deras barn inte är tvungna att korsa en väg på väg till och från hållplatsen:

- Våra barn får stiga på skolbussen på samma sida som de blir avsläppta på, så de inte behöver gå över stora vägen
- Barnen får kliva på bussen efter vår lilla väg och inte behövde gå över stora vägen.
- Göra en riktig hållplats på rätt sida om vägen med belysning.
- Bygg nya busshållplatser med väl upplyst och nedfällbar grind som är nere när bussen kommer.
- Olycksrisken (att barnen släpps av på fel sida av vägen) kan enkelt åtgärdas genom att alla chaufförer kör in bussen på byvägen.

4.2.2 Lägre hastigheter

En del föräldrar vill få ner bilarnas hastighet vid hållplatserna:

- Farthinder och förbud mot tung trafik (på vissa sträckor)
- Att hastigheten sänks väsentligt
- Hastighetskontroller vid backkrönet
- Sänk hastigheten på trafiken

En förälder hoppas på att det blir en lag om ordentligt nedsatt hastighet vid passering av en stillastående skolbuss.

4.2.3 Anslutningsvägar till hållplatsen

Flera förslag gäller säkrare anslutningsvägar:

- Skolan tillsammans med Vägverket borde göra något åt flygrakan för det blir inte färre barn i byarna. Alternativet är att barnen efter den drabbade sträckan (sträckorna, det finns fler vägar som är lika farliga) borde ha rätt till taxi från gården.
- Drömmen vore en gång- och cykelbana
- En gång- och cykelbana i samhället

En förälder föreslår att barnen inte ska gå utmed den hårt trafikerade vägen till hållplatsen och istället välja en längre, lokal väg.

- Det blir en omväg men är säkrare.

4.2.4 Hållplatsens utformning och utmärkning

Några förslag gäller att hållplatserna bör förbättras.

- En översyn (riskbedömning) av hållplatser måste ske både sommartid och vintertid eftersom förhållandena skiftar.
- Varningsskylt i backen om att det är en korsning efter krönet.
- En busskur för att kunna skydda sig i regn och snö.
- ”Varning för barn-skylt” och hastighetssänkning till vid på- och avstigningsplatser
- Väl synliga skyltar med reflexstolpar som utmärker på- och avstigningsplatser för skolbarn

- En riktig busshållplats vore önskvärt eftersom barnen i nuläget står efter vägen. Det skall vara upplyst på den mörka årstiden.
- Det finns inga hastighetsskyltar. "Varning för barn-skylt" saknas också

4.2.5 Övriga förslag

- Att chauffören följer barnen över vägen om barnen lämnas på fel sida.
- Obligatorisk reflexvästar för barn som åker buss t.o.m. årskurs tre.
- Alkolås i samtliga bussar
- Rutiner för att meddela föräldrar att barnen inte kommer hem när skolbussar ställs in
- Om kommunen menar allvar med sitt säkerhetsarbete så måste skolskjutsverksamheten få "kosta", d.v.s. tillräckligt många bussar måste användas för att tempot skall kunna hållas nere.

4.3 Vägverkets tidigare förslag

För att öka säkerheten i samband med skolskjutsning har Vägverket i en tidigare rapport till regeringen föreslagit att samarbetet fokuserar på följande:¹¹

4.3.1 Vidareutveckla enhetliga kriterier

En inventering av hållplatserna och dess närområde för barn som åker skolskjuts gör det möjligt att på ett systematiskt sätt åtgärda de brister som finns idag. Följande arbetssätt föreslås:

- Ta fram kriterier som kan användas för inventering av hållplatser och dess närområde längs det statliga vägnätet.
- Utifrån dessa, inventera samtliga platser där barn kliver av och på bussen längs det statliga vägnätet.
- Ta fram åtgärdsprogram för att förbättra de mest utsatta platserna där barn väntar, stiger på och av skolskjutsen.
- Uppmuntra och påverka kommunerna att genomföra motsvarande inventering och åtgärdsprogram.

I åtgärdsprogrammet ingår även att se över var barnen ska stiga av eller på skolskjutsen om det införs bestämmelser om 30 km/tim för övriga trafikanter vid av- och påstigningsplatser. Detta för att för att nya trafikfaror inte skall uppstå.

I vissa fall kan det vara nödvändigt att förändra linjedragningen där hållplatser inte kan utformas och placeras trafiksäkert för den föreslagna regeln om 30 km/tim vid på- och avstigningsplatser. Avskilda hållplatser eller placering på annat vägnät kan då bli alternativa lösningar.

4.3.2 Ökade möjligheter till inflytande och delaktighet

Barn ska ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem, t.ex. utformningen av den fysiska miljön. Barns inflytande handlar om att förstå och tillämpa demokrati. Barns inflytande kan både vara formellt och informellt. Genom att barn i skolan studerar, kartlägger och analyserar sin skolskjuts skaffar de sig kompetens att kunna delta i diskussionerna med vuxna. De vuxna får då en inblick i hur barn upplever och tänker kring skolskjutsning och därmed ytterligare underlag inför olika beslut i skolskjutssammanhang.

¹¹ Vägverket. (2005) *Säkrare bussresor för barn*. 2005-04-08 TR 70A 2005:1726.

Vägverkets uppfattning är att det finns stora fördelar med det informella inflytandet och att barnen upplever det "lustfyllda lärandet" i dessa sammanhang. Inflytandet behöver stärkas framförallt för brukarna av skolskjuts, dvs. barnen. Det krävs forskningsinsatser och utvecklingsprojekt om hur barn på bästa sätt kan framföra sina åsikter.

Det är även viktigt att ta tillvara de erfarenheter som skolskjutsförare har av de problem som finns på de olika skolskjutsrutterna. Samverkan mellan de aktörer som har olika ansvar i skolskjutsfrågor behöver utvecklas. Olika beslut kan påverka ansvarsfrågan. Om en skola på landsbygden läggs ner innebär det konsekvenser för Vägverket som ansvarar för det statliga vägnätet.

Bättre samverkan och samordning av skolskjutsen är önskvärd. Möjligheter att påverka skolskjutsverksamheten bör även finnas genom samråd där barn, föräldrar, förare, entreprenör, polis, skola, kommun och väghållare diskuterar skolskjutsverksamheten.

4.3.3 Rutiner för upphandlingskrav, uppföljning, samverkansformer, på- och avstigningsplatser, färdvägar till och från på/avstigningsplatser

Det är viktigt att kvalitet och säkerhet av skolskjutsverksamheten följs upp systematiskt. Rapportering av tillbud och incidenter är en viktig del i säkerhetsarbetet. Verksamheten kan följas upp genom regelbundna skolskjutsinspektioner. Enhetliga rutiner för olycksrapportering i samband med skolskjutsning behöver utvecklas.

I dag är ansvaret delat mellan skola, väghållare (kommun, Vägverket och väghållare för enskild väg), polis, entreprenör, bussförare övriga trafikanter och föräldrar. Tydliga skiljelinjer mellan ansvarsområdena finns inte och undersökningar från VTI visar att det råder stor oklarhet i denna fråga. Det råder idag osäkerhet om hur man ska tolka definitionerna i skollagen, vilka ligger till grund för vad som ger barnen rätt till skolskjuts. Det är önskvärt att förtydliga detta genom att ta fram tydliga och lättolkade rekommendationer.

4.3.4 Utreda och förtydliga ansvar och roller för olika aktörer

Vägverket har tillsammans med berörda aktörer inlett en översyn av regelverket för att förtydliga ansvar och roller för de olika aktörerna i skolskjutsverksamheten. Ambitionen är att antalet specialregler för skolskjutsar minskas och reglerna görs mer allmänna.

4.3.5 Barnkonsekvensanalyser

Barnkonsekvensanalyser kan göras på olika nivåer för att utveckla verktyg och metoder för analys av skolskjutsverksamheten. Skoltransporterna kan analyseras utifrån myndighetsperspektiv, kommunalt perspektiv och barnens perspektiv. Barnkonsekvensanalyser bör göras i såväl tätort som glesbygd. Barns synpunkter ska hämtas in som underlag.

4.3.6 Se över regelverken för utformning och placering av busshållplatser ur ett barnperspektiv

En översyn ur ett barnperspektiv av regelverket för utformning och placering av busshållplatser kan leda till förändrade och förbättrade utformningsdirektiv. Det är viktigt att säkerställa höga krav på drift av hållplatser samt att följa upp att befintliga krav efterlevs.

4.3.7 Studie om hur barn uppfattar och upplever sin skolskjuts

Forskningsprojektet syftar till att beskriva barns åsikter och upplevelser i samband med skolskjuts. Detta görs med avseende på hela resan men med fokus på hållplatsen och vägen

till och från hållplatsen. Ett förväntat resultat är att öka kunskaperna om hur barn uppfattar sin resa och att detta kan leda till ett förbättrat underlag i beslutsprocessen.

4.3.8 Se över kraven på driften av hållplatser (tex. snöröjning och sandning) och undersöka hur dessa krav efterlevs

Det är viktigt att säkerställa höga krav på drift av hållplatser samt att följa upp att befintliga krav efterlevs. Förbättra utformningen av på- och avstigningsplatser genom att t.ex. bygga fler plattformar på större hållplatser och skolskjutshållplatser eller använda flyttbara plattformar i landsbygdsmiljö.

4.3.9 Anläggande av vändslingor/hållplatser eller av en kort och enkel gångväg till hållplatsen

För att barnen inte ska tvingas att korsa eller gå ut på en hårt trafikerad väg kan man anlägga vändslingor, nya hållplatser och en enkel och kort väg till hållplatsen.

4.3.10 Bygga gång- och cykelbro

I och med att gång- och cykelbron är separerad från motortrafiken blir barnens cykelväg tryggare. Trafikmiljön är ett komplext system som kräver motoriska och mentala färdigheter som ännu inte är färdigutvecklade hos barn. Med en gång- och cykelbro blir trafikmiljön helt säker.

4.3.11 Öka synbarheten

Synbarheten ökar genom att förbättra belysningen vid hållplatser på landsbygd samt att öka reflexanvändningen hos barn.

4.4 Andra åtgärder

Förutom de åtgärder som Vägverket föreslagit till regeringen finns det ytterligare ett antal förslag som också kan vara aktuella.

4.1.1 VTI-undersökning

Förslaget om en studie enligt avsnittet 4.3.7 ovan har resulterat i rapporten Säkerhet och trygghet i samband med skolskjuts – ur barnens perspektiv.¹² Här har VTI föreslagit åtgärder för att förbättra situationen för skolskjutsbarnen:

- Konsensus om att ”hela-resan-perspektivet” måste gälla.
- Säkerställ en tydlig dialog och gärna överenskommelser mellan berörda aktörer avseende ansvaret för barnen under hela resan, med ett särskilt fokus på de moment då barnen är oskyddade.
- Utbilda/informera barnen i en anda så de förstår varför man vidtar vissa åtgärder, men man kan inte förvänta sig att de alltid kan följa en viss regel.
- Strikta, tydliga och enkla rutiner så att barnen kan förutse vad som kommer att hända, men så risk för avsteg från vardagen minimeras. En del i detta kan vara att tydliggöra för barnen via bild eller ljud att skolskjutsföraren vet var de ska gå på eller stiga av.
- Inventera hållplatser ur ett säkerhets- och trygghetsperspektiv. Hållplatser som inte uppfyller ställda krav bör åtgärdas t.ex. genom förflyttning, ombyggnation eller rinnande ljus.
- Införa bestämda platser i skolskjutsen för att minimera trängsel och för att säkra att barnen sitter still under färd.

¹² Falkmer, T. m.fl. (2006). *Säkerhet och trygghet i samband med skolskjuts – ur barnens perspektiv*. VTI-rapport 548.

- Förhindra fallolyckor i bussarna genom att bussen inte börjar köra förrän barnen har satt sig och tagit på säkerhetsbälten (även i linjetrafik).

4.4.2 På- och avstigning på 90- och 110-vägar

VTI har på uppdrag av Vägverket genomfört en studie av eventuella effekter av inte tillåta på- och avstigning av skolskjuts på vägar med 90 och 110 km/tim. Enligt rapporten (publikation 2008:57) går det att med förhållandevis enkla medel planera så att barnen inte behöver vistas i dessa miljöer.

Den billigaste åtgärden är att ändra ruten med befintligt fordon vilket skulle kosta ca 54 kr per barn och dag. Detta är också är lämpligt för de flesta barnen i studien. Den näst billigaste åtgärden som berörde näst flest barn är att planera en ny rutt med ett annat fordon till en kostnad av 99 kr per barn och dag. Nybyggnation föreslås vid en enda plats som berörde en mindre grupp barn.

Nettokostanden totalt sett för alla föreslagna åtgärder (exklusive nybyggnationen) uppskattas till ca 71 kronor per barn och dag. Kostnaden för en dödad i trafiken är uppskattad till 18,3 miljoner.¹³

4.4.3 Tillämpning av fyrstegsprincipen

Ytterligare ett antal åtgärder skulle kunna bli aktuella. Den s.k. fyrstegsprincipen utgör ett allmänt förhållningssätt för åtgärdsanalyser inom vägtransportsystemet. Principen ska användas för att pröva olika sätt att tillgodose efterfrågan på transporter. Målet är att hitta de mest kostnadseffektiva lösningarna. De fyra stegen beskrivs kortfattat som:

1. Åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Åtgärder som minskar efterfrågan på skolskjutsning kan vara att t.ex. bevara skolor i närsamhället, att åldersintegrera undervisningen för att behålla elevunderlaget i närsamhället, samlokalisera undervisningen med andra verksamheter eller kanske t.o.m. att etablera nya skolor i närsamhället. Att ändra linjedragningen är en åtgärd som utnyttjar vägnätet effektivare även om det ökar kostnaden för skolskjutsningen.¹⁴

¹³ Vägverket. (2008). *En konsekvensbeskrivning av att inte tillåta på- och avstigning för skolskjutsbarn på 90/110-väg*. (Publikation 2008:57)

¹⁴ Vägverket. (2007). *Genomförande av barnkonsekvensanalys vid försök med 30 km/tim vid hållplats*. Larsson, T. PM 2007-04-20

5. Bästa åtgärd för barn

Förutom av det som framkommit genom kartläggningsarbetet ska prövningen av barnets bästa grundas på samhällets mål för barn och trafik, kunskap om barns förutsättningar i trafiken samt vilka olika åtgärder som är effektiva för att förbättra skolskjutsningen från ett barnperspektiv. Beslutsfattare är skyldiga att beakta åsikterna hos de barn som berörs av ett beslut.

5.1 Samhällets mål för arbetet med barn och trafik

Målen och riktlinjerna för prövningen av barnets bästa inom 30-försöket grundar sig på de transportpolitiska målen och FN:s konvention om barnets rättigheter.

5.1.1 Syftet med barnkonsekvensanalysen

Prövningen av barnets bästa ska utgå från barns rättigheter och de transportpolitiska målen och vara grundad på kunskap om barn. Den kan ge vägledning för vilka rekommendationer som kommer ut av erfarenheterna från försöket och vilka ev. kompletterande åtgärder eller undersökningar som behöver genomföras på kort och på lång sikt.

5.1.2 Transportpolitiska mål

Den nationella transportpolitiken (Moderna transporter, prop. 2005/06:160) framhåller att barn och ungdomar bör ges särskild uppmärksamhet. Trafikmiljön skall uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn och ungdomar i skolåldern bör i stor utsträckning kunna förflytta sig på egen hand utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem. Barns trafiksäkerhet generellt, barns skolvägar samt barns transporter till och från skolan anges vara viktiga områden.

Strategisk plan 2008-2017 är ett internt styrdokument för Vägverket. Planen tydliggör den långsiktiga inriktningen av verksamheten och de övergripande prioriteringarna. Enligt Strategisk plan ska FN:s konvention om barnets rättigheter tillämpas i all verksamhet. Barns skolvägar och trafiksäkerhetsåtgärder för barn bör prioriteras. Andra viktiga insatsområden för Vägverket är åtgärder som ökar tryggheten och säkerheten för barn. Transportsystemet ska vara utformat så att det skapar förutsättningar för barn att ha ett fungerande vardagsliv och goda sociala kontakter.

Enligt nollvisionen ska fordonens hastighet vara högst 30 km/tim där gående och cyklister blandas med biltrafik. Vägverkets skriver i sin rapport till regeringen ”Säkrare bussresor för barn” att nollvisionens utgångspunkter ska tillämpas även på landsbygden. Enligt nollvisionen måste på sikt den faktiska färdhastigheten, vid tider och platser där gående på ett planlagt sätt blandas med biltrafik, anpassas till en nivå som endast i undantagsfall riskerar att leda till allvarliga konsekvenser.¹⁵ Vägverkets vision är att inga barn ska behöva stiga på eller av sin skolskjuts på 90- och 110 vägar.¹⁶

5.1.3 FN:s konvention om barnets rättigheter

¹⁵ Vägverket. (2005) *Säkrare bussresor för barn*. 2005-04-08 TR 70A 2005:1726.

¹⁶ Vägverket. (2008). *PM om Vägverkets fortsatta arbete med skolskjutsfrågan*. 2008-07-11.

En nationell strategi har antagits av riksdagen för att genomföra FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige. Dessa rättigheter ska genomsyra samhällets alla verksamheter. Vissa av konventionens grundläggande principer ska varje statlig myndighet alltid ta hänsyn till:

- Artikel 2 handlar om att skapa likvärdiga villkor för alla barn och kräver bl. a. kartläggning och datainsamling av barns situation och faktorer som påverkar deras livsvillkor.
- Artikel 3, principen om barnets bästa i främsta rummet i alla åtgärder som rör barn, innebär att inför planering och beslut som rör barn skall prövningar av barnets bästa göras, dvs. barnkonsekvensanalyser. Hur barnet påverkas av beslutet skall alltid beaktas, utredas och redovisas.
- Artikel 6, principen om barnets rätt till liv och utveckling, handlar om att skapa en miljö för barnet som ger största möjligheter till överlevnad och utveckling. Detta förutsätter att olika aktörer samarbetar.
- Artikel 12, principen om barnets rätt att komma till tals, handlar om att barn ska ges möjlighet till inflytande i frågor som rör dem.¹⁷

5.1.4 Transportpolitiska mål med skolskjutsbarnens perspektiv

De transportpolitiska målen tolkade utifrån skolskjutsbarnens rätt till säkerhet och trygghet kan sammanfattas till

- att skolskjutsbarnen ska kunna ta sig till och från hållplatsen utan att vara hänvisade till att bli skjutsade av vuxna,
- att inget barn ska riskera att dö, skadas eller uppleva otrygghet under färden till och från skolan eller p.g.a. brister på hållplatsen,
- att särskilda åtgärder ska vidtas för att korsningspunkterna mellan barnens vägar och bilvägarna ska vara säkra.

5.2 Kunskap om barn

Prövningen av barnets bästa ska bl.a. bygga på kunskap om barns möjligheter att hantera biltrafik.

5.2.1 Barns mognad och utveckling

Barn upp till ca 12 års ålder saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. Skälen till att barn är särskilt utsatta är att deras fysik och motorik är under utveckling och att vuxna kan missta sig på barns utvecklingsnivå och deras behov. En mer utförlig beskrivning av hur barn utvecklas finner man på Vägverkets hemsida.¹⁸

En undersökning med fokusgrupper visar att barnen inte självklart ser de risker med skolskjutsning som vuxna identifierat. Intervjuer med barn som skadats i samband med skolskjutsning visar att de blivit påkörda i miljöer med mycket trafik och att barnen vid detta tillfälle av olika skäl varit distraherade, t.ex. varit trötta, åksjuka, stressade eller känt sig otrygga.¹⁹

5.2.2 Hur skadas barnen?

¹⁷ Rskr: 2003/04:227. Utveckling av den nationella strategin för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter.

¹⁸ http://www.vv.se/templates/page3___321.aspx

¹⁹ Falkmer, T. m.fl. (2006). *Säkerhet och trygghet i samband med skolskjuts – ur barnens perspektiv*. VTI-rapport 548.

Undersökningar visar att ca 15 barn dödats i samband med skolskjuts under en åttaårsperiod. Djupstudiematerialet visar att ytterligare ett antal barn har dödats på väg mellan hemmet och hållplatsen. Vägverkets djupstudiematerial indikerar att det är passage över väg som är problematisk. Över hälften av olyckorna i samband med skolskjuts inträffar när barnen springer ut bakom eller framför bussen och blir påkörda av ett passerande fordon.

Vägverkets genomförde under år 2004 på uppdrag av regeringen en utredning om säkerhet i samband med resor till och från skolan med skolskjuts och linjetrafik. Resultaten visade att den största risken för eleverna var då de var oskyddade trafikanter, det vill säga när de var på väg till och från på- och avstigningsplatser samt vid själva på- och avstigningen.

Fler barn dödas i samband med skolskjuts på landsbygden än i tätorter. Ungefär lika många barn har dödats på vägar med hastighetsbegränsningen 50 km/tim, 70 km/tim 90 km/tim respektive 110 km/tim. Av de barn mellan 6-12 år som åker skolskjuts stiger 7 % av och på bussen vid en väg med hastighetsbegränsningen 90 km/tim. Av de 9 barn som har dödats var 4 gående vid platser med en hastighetsbegränsning av 90 km/tim vilket indikerar att hastigheten vid på- och avstigningsplatsen är ett stort problem ur skadesynpunkt.²⁰

5.3 Vilka problem upplever de berörda barnen?

Detta avsnitt sammanfattar barnens problembeskrivningar som redovisas i kapitel 3.

5.3.1 Att korsa vägen

Kartläggningen visar att på vägen till eller från hållplatsen måste drygt hälften av barnen måste korsa en väg. Enligt byagrupperna är det farligaste med skolresan att de måste korsa en väg. De intervjuade barnen som korsar en väg för att ta sig till busshållplatsen upplever det som farligt eller obehagligt. Uppföljningen visar att hälften av barnen fortfarande måste korsa vägen för att komma till eller från sin hållplats. Enkätsvaren visar att det varit nära att barn har blivit påkörda när de korsat vägen på väg till eller från hållplatsen.

5.3.2 Vägen till och från hållplatsen

På vägen till och från hållplatsen är trafiken också en källa till oro, särskilt den tunga trafiken. Många tycker att hastigheten är hög. Barnen upplever vägen till och från hållplatsen som farlig eller otrygg framför allt p.g.a. mörker, backkrön och att bilarna kör för fort. Några barn uppger att de är rädda för att bli påkörda.

5.3.3 Hållplatsen

Problem med hållplatsernas utformning gäller att det inte finns tillräckligt med utrymme för att alla ska få plats. Barnen får stå ute på vägen eller i diket. Hållplatsficka saknas och snövallar orsakar problem. Bilarna kör fort förbi när man står vid väggkanten. Många känner oro och rädsla för att det ska hända något när de väntar vid hållplatsen, att barnen leker och någon plötsligt tar ett steg ut i vägen eller att de små barnen springer ut framför bussen. Backkrön och kurvor hindrar sikten för både barn och bilförare och gör att man inte hör när bilarna kommer. Hållplatsen kan vara för dåligt upplyst. Många påpekar också att det saknas skydd för väder och vind.

5.3.4 Tidtabellen

²⁰ Vägverket. (2005) Säkrare bussresor för barn. 2005-04-08 TR 70A 2005:1726

Problem kan uppstå när bussen inte kommer på utsatt tid. Föräldrar blir oroliga när barnen inte kommer hem i normal tid. Ett pressat körschema kan leda till ett högre körtempo.

5.3.5 Snö

En del barn måste stå på snövallen eller ute i körbanan när det är mycket snö. Snövallar kan skymma sikten för både barn och förare. Barnen känner sig osäkra när snövallarna gör så att det inte finns tillräckligt med plats att stå på eller om de inte vet var de ska stå när bussen kommer.

5.3.6 Bussföraren

En del barn uppger att vissa bussförare kör för fort eller inte använder bilbältet. Ibland har de lagt märke till att det luktar cigarettök i bussen. Problem kan uppstå om föraren kör iväg innan barnen har hunnit sätta sig eller att man inte har hunnit kliva av innan dörrarna stängts.

5.4 Kunskap om åtgärder

Detta avsnitt tar upp vilka olika möjliga åtgärder om finns för att förbättra skolskjutsningen. Förutom ett urval av de åtgärder som beskrivs i kapitel 4 görs också en sammanfattning av barnens och föräldrarnas förslag.

5.4.1 Barnens och föräldrarnas förslag till åtgärder

Barnen och föräldrarna har lämnat en mängd förslag som kan förbättra skolskjutsningen för barn. Ett av barnens förslag sammanfattar på ett bra sätt vad de och föräldrarna helst vill se för åtgärder:

- Gör en riktig hållplats på rätt sida om vägen med belysning. Sänk hastigheten på trafiken.

I övrigt vill man att hållplatsen är rymlig och tydligt utmärkt, avskild från vägen, att det finns en väntkur, belysning utmed vägen till och från hållplatsen samt bättre snöröjning. Förslag har också lämnats på åtgärder som inte direkt är inriktade på trafikmiljön:

- Obligatoriska reflexvästar för barn som åker buss t.o.m. årskurs tre.
- Skolbussarna bör vara utrustade med alkolås.
- Rutiner för att meddela föräldrar att barnen inte kommer hem när skolbussar ställs in
- Om kommunen menar allvar med sitt säkerhetsarbete så måste skolskjutsverksamheten få "kosta", d.v.s. tillräckligt många bussar måste användas för att tempot skall kunna hållas nere.

5.4.2 Kunskap om åtgärder för barn

I kapitel 4 finns en sammanställning av olika förslag som syftar till att öka säkerheten i samband med skolskjutsning. Flera av dessa förslag är särskilt tillämpliga utifrån de problem och förslag som framkommit från barn och föräldrar:

- Ge barn och föräldrar ökade möjligheter till inflytande och delaktighet för att för att förbättra skolskjutsverksamheten.
- Se över på- och avstigningsplatser, färdvägar till och från på/avstigningsplatser.
- Barnkonsekvensanalyser för analys av skolskjutsverksamheten.
- Förbättra utformningen av på- och avstigningsplatser.
- Åtgärder som innebär att barnen aldrig behöver korsa eller gå ut på en hårt trafikerad väg.

- Öka synbarheten och förbättra belysningen vid hållplatser.²¹
- Förhindra fallolyckor i bussarna genom att bussen inte börjar köra förrän barnen har satt sig och tagit på säkerhetsbälten.²²

5.4.3 Upplevda effekter av 30-försöket

Kartläggningen visar att så gott som samtliga barn och föräldrar tycker att 30-regeln är bra. Många svarar också att de känns tryggare när man kliver av och på bussen. Men när barnen står och väntar på hållplatsen så märker de ingen skillnad. De flesta tycker att den blinkande skylten är en positiv åtgärd men några påpekar att bussskylten inte alltid är tänd när bussen kommer till hållplatsen.

- När skylten är på brukar bilarna sakta ner. Min syrra höll nästan på att bli överkörd häromveckan när hon klev av bussen, det var sista april, Valborgsmässoafton. Då var inte skylten på.

I andra avseenden anser barnen att förhållandena är som förra året. Det är varken sämre eller bättre. Det måste fortfarande korsas den, enligt barnen, hårt trafikerade vägen. Föräldrarna anser att det på många platser kvarstår problem med att barnen måste korsas vägen, höga hastigheter eller att det är lång väg till hållplatsen. Det finns ingen belysning och hållplatserna ser lika dana ut.

De barn som fått körsträckan ändrad och slipper passera vägen upplever en ökad säkerhet. Det händer fortfarande att förarna väljer en annan rutt så att barnen måste korsas vägen. De barn som upplever problem gör det främst för att de måste korsas vägen på väg till eller från hållplatsen. Den största orsaken till oro bland barn och föräldrar är riskerna på väg till och från hållplatserna, framför allt om barnen måste korsas en väg, dels brister i hållplatsernas utformning.

5.4.4 Intryck av uppföljningsenkäten

Uppföljningsenkäten visar att få barnen bestämma ska regeln finnas kvar. Deras främsta argument är att det känns tryggare när bilarna kör saktare (vilket man också upplever att de gör). De hoppas att det kommer att hända färre olyckor och många anser att regeln är bra för att bilarna ska hinna stanna. Man kan också konstatera att de som känner sig mest utsatta är flickor och de yngre åldersgrupperna, de som går från förskoleklass till och med årskurs 3.

5.5 Prövning av bästa åtgärd för barn

Syftet med prövningen av bästa åtgärd inom 30-försöket är att beskriva vilka eller vilka åtgärder som är de bästa för de berörda barnen utifrån styrande dokument, kunskap om barn och olika möjliga åtgärder samt vad som framkommit av barnens och föräldrarnas beskrivningar, således inte att pröva om 30-regeln är den bästa åtgärden.

5.5.1 Bästa åtgärd mot att korsas vägen

Den mest kritiska situationen vid skolskjutsning är när ett barn korsas en väg i samband med att barnet ska stiga på eller har stigit av en buss. Detta gäller även vid hållplatser i mindre trafikerade miljöer eftersom det har framkommit att det finns konflikter även vid hållplatser där barnen inte förväntat sig att det skulle komma en bil.

²¹ Vägverket. (2005) *Säkrare bussresor för barn*. 2005-04-08 TR 70A 2005:1726.

²² Falkmer, T. m.fl. (2006). *Säkerhet och trygghet i samband med skolskjuts – ur barnens perspektiv*. VTI-rapport 548.

Av alla åtgärder som beskrivits för att förbättra säkerheten vid skolskjutsningen, är den bästa åtgärden för barn en sådan som gör att barnen inte behöver korsna vägen på till eller från hållplatsen.

För att effektivare utnyttja vägnätet med syfte att minimera barnens exponering för biltrafik kan man se över skolskjutsens färdväg så att barnen aldrig behöver korsna en trafikerad väg för att ta sig till eller från hållplatsen. På platser med tät trafik kan det vara nödvändigt att anlägga en gångbro eller en tunnel.

5.5.2 Bästa åtgärd vid korsande av väg

I de fall man ändå anser att barnen måste korsna vägen är den bästa åtgärden att bygga om trafikmiljön så att ett fordon inte kan passera bussen vid hållplatsen. I andra hand bör man bygga om trafikmiljön så att den utgör ett s.k. gångfartsstråk. I tredje hand bör man utifrån nollvisionens intensjoner anpassa trafikmiljön så fordonens hastighet är högst 30 km/tim där gående och cyklister blandas med biltrafik.

5.5.3 Åtgärd utmed vägen till och från hållplatsen

Den bästa åtgärden för att minska riskerna utmed vägen till och från hållplatsen är att bygga en gång- och cykelbana separerad från motortrafik, att anlägga en kort och enkel gångväg så att barnen inte måste gå ut på en hårt trafikerad väg samt att vägen är belyst.

5.5.4 Åtgärder vid hållplatsen

Hållplatsen bör vara utformad så att hållplatsen är avskild från vägen, att det finns tillräckligt med utrymme för alla barn, att det finns en busskur som skydd mot väder och vinden, att hållplatsen är belyst och tydligt utmärkt samt att hållplatsen är snöröjd vintertid.

5.5.5 Åtgärder som minskar transportbehovet

En åtgärd som minskar behovet av skolskjutsning kan vara att t.ex. bevara skolor i närsamhället, att åldersintegrera undervisningen för att behålla elevunderlaget i närsamhället, att samlokalisera undervisningen med andra verksamheter eller att etablera nya skolor i närsamhället.

6. Reflektioner och lärdomar

Barnkonsekvensanalysen har varit ett försök i inom ramen för 30-försöket. Den har gett många viktiga erfarenheter och resultaten behöver studeras vidare. De bör också ligga till grund för barnkonsekvensanalyser i varje kommun av skolskjutsningen. Särskilt intressant är att man kan konstatera att trafikmiljöstudierna har ökat medvetenheten hos barnen om de risker som är förknippade med skolskjutsning. Vidare har försöket lett till åtgärder som förbättrar säkerheten.

6.1 Trafikmiljöstudier leder till ökad medvetenhet

Enkätresultaten visar att Haffstaskolans barn blivit mer medvetna om de problem som skolskjutsningen medför för dem. Före försöket uppgav 16 % att de upplevde risker när de skulle korsa vägen. Motsvarande andel vid uppföljningen var nästan en fjärdedel.

6.1.1 Riskmedvetenheten växer fram

Uppföljningssamtalen med lärarna vid Haffstaskolan tyder på att barnens riskmedvetenhet har växt fram under trafikmiljöstudierna:

- Från början tyckte de väl egentligen inte att det var någonting att ställa till så mycket besvär för. ”Att kliva på bussen, och? Det var ju som det var”. Men under tidens gång kom de fram till mer och mer, att inse vad som kan vara risker. På något vis kom det ner till de yngre också, medvetenheten.
- Vad de hade lärt sig? Att det är farligt att gå till skolan! Vi har väl öppnat ögonen på dem. Det är ju så att det du har runt omkring dig... Att man är hemmablind.

Enkäten som personalen delade ut till föräldrarna tyckte man också var bra eftersom den bidrog till att barnen och föräldrarna började diskutera skolskjutsningen:

- Då blev det ju säkert en diskussion hemma också, i familjen. Så var det något barn som inte tyckte sig förstå, då kunde man ju fråga mamma eller pappa och de kunde kanske förklara.

De uppföljande intervjuerna vittnar om att insikten om faror och lagöverträdelse finns hos flertalet av barnen, liksom ett kritiskt tänkande.

- Alla saktar inte ner till 30. De kör fortare förbi. Men det är ändå bra med de där 30-skyltarna som blinkar på bussen, tror jag.

Barnen berättar episoder om trafiköverträdelse och olyckstillbud som de bevittnat. De reflekterar över samhället och trafiken i allmänhet och sin närmiljö i synnerhet:

- Igår kväll när vi höll på och hoppade studs matta på tomten då kom det en bil i full fart och körde upp där vår buss brukar stanna och ”yråååm” (härmar en bil), så körde den upp och gjorde en tvärsväng och vände. Tänk om vi stått där. Ganska farligt faktiskt.

En slutsats av intervjuerna är att barnen har fått en ökad medvetenhet om sitt och andras beteende. De använder säkerhetsbälte och de är observanta vid på- och avstigning av bussen. De noterar när skylten inte är tänd och de noterar när överenskommelser bryts i form av att bussen inte ändrar körriktningen som utlovat.

6.1.2 Roligt med trafikmiljöstudier

Att samarbeta i byaggrupper innebar att man under vissa perioder arbetade åldersintegrerat, med grupper av barn i olika åldrar. Detta arbetssätt gav positiva effekter:

- Om några av de små barnen berättar som de själva upplever det när de står och väntar på bussen, så kan ju det vara en aha-upplevelse för de stora. Så att det kan ju säkert vara så att de äldre får nya tankar också av de yngre. Sen tyckte ju de yngre att det var roligt att vara med de äldre.
- De har väl aldrig fått vara med och bestämma lika mycket förut. Vi kände ju liksom så här att, det är ju ni som är experter på er by. Det är ni som bor här och ni som vet. Vi lärare har varit där och åkt runt... men det är ni som har koll på det här. Det tog de ju på allvar.

Både barn och lärare tyckte att det var roligt att arbeta med projektet. De tyckte att de hade tränat på att samarbeta och de tyckte att det var bra att föräldrarna skulle få se deras jobb.

- Om man skulle göra någon bedömning av alltihop, så är det ju många plustecken. Många, också bland de små, tyckte att det hade varit spännande och roligt att redovisa inför föräldrarna. De tyckte att det var bra att få visa upp vad de hade gjort, därför att farligheterna syntes. De tyckte att det var viktigt att få berätta för sina föräldrar hur de upplever skolvägen.
- Jag måste ändå säga att de plockade fram det mesta själva. Det var roligt att jobba så.
- Och föräldrarna som jag har pratat med, det var flera stycken som kom fram till mig på helgen efteråt och sade att de tyckte att det var ett fantastiskt arbete och väldigt roligt att se.
- Det som jag tyckte var mest fascinerande var när allting var klart, när vi ställde upp det färdiga resultatet så tänkte jag att herre Gud vad mycket vi har gjort. Alltså när man såg alltihop. Då måste jag säga att jag blev imponerad.

6.1.3 Barnen vill se förändringar

Lärarna vid Haffstaskolan anser att trafikmiljöstudierna inte bara leder till ökad medvetenhet om risker. Medvetenheten leder också till att barnen vill se att förändringar kommer till stånd:

- Sen hoppas jag att vi får veta vad det blir av det här jobbet.
- Så att barnen ser att det var värt jobbet.

Elevernas kommentarer och svar under intervjuerna visar på att barnen har haft högt ställda förväntningar på försöket. Barnen ger uttryck för förväntningar om ökad trygghet när vuxna visar att de lyssnat på deras förslag till åtgärder likväl som de visar uppgivenhet och ilska när vuxenvärlden *inte* lyssnar eller *inte* åtgärdar enligt deras önskemål och förslag.

De vill se resultat av sitt eget engagemang. Några visar uppgivenhet medan andra ger uttryck för besvikelse eller otålighet över att det inte hänt mer under försökstiden gällande deras säkerhet och åtgärdsförslag:

- Nej det spelar ingen roll vad vi säger - det händer ju inget. Alla har haft så mycket synpunkter. Antingen går det väldigt långsamt, eller också struntar de i vad vi säger.
- De kan bygga stora hotell i Ö-vik men inte sätta upp lite gatubelysning i Främmerbilla!

6.2 Åtgärder har genomförts

Förutom effekterna på fordonens hastighet har arbetet med 30-försöket i Örnköldsvik lett till flera förbättringar av skolskjutsverksamheten.

6.2.1 System för kartläggning av hållplatser

När Örnsköldsviks kommun beslöt att medverka i 30-försöket insåg man att kommunen saknade kunskaper om var barnen kliver på och av bussen och om hållplatsernas säkerhet. Man har därför utvecklat ett system för inventering och kartläggning av hållplatserna. Numera är varje hållplats registrerad och inlagd i en databas med uppgifter om läge, säkerhetsstandard och vilka barn som använder den.

6.2.2 Förbättrat samarbete mellan föräldrar och skolskjutsplanerare

Försöket i Örnsköldsvik har också resulterat att kommunen vill pröva en ny form för samråd mellan skolskjutsplanerare och föräldrar. Flera föräldrar har framhållit att barn och vuxna kan uppleva svårigheter och risker på olika sätt och att det därför är viktigt att föräldrar engagerar sig för att trafikmiljön ska bli bättre för deras barn.

- Det finns en oro bland barnen, trots att vi vuxna kanske tänker att det där är ett bra ställe att stå på, där stannar bussen, där är det lugnt. Samma ställe kan barnen uppleva som jobbigt.
- De är vana vid sin miljö. De vet inget annat. Om vi då som föräldrar inte är uppmärksamma så kvarstår det här problemet. Det är ett problem som de kanske inte uppfattar för att de alltid har stått där.

Vid ett möte med föräldrarådet föreslog Stefan Häggblad, skolskjutsplanerare vid Örnsköldsviks kommun, att föräldrarna skulle bjuda in till möten för att få ytterligare information om barnens problem och diskutera hur skjutsningen kan förbättras. Mötet mynnade ut i att föräldrarådet beslutade att bilda byagrupper på samma sätt som deras barn i Haffstaskolan gjort. De första mötena har redan genomförts och kommer att ligga till grund för den fortsatta skolskjutsplaneringen.

Stefan Häggblad menar att försöket har visat det finns ett stort behov av utökat samråd med skola, barn och föräldrar. Barnen och föräldrarna har genom byagruppernas arbete visat på stora brister som tidigare inte varit kända:

- Byagruppstänkandet har gett mycket. Genom att möta barn och föräldrar öga mot öga har jag fått en större insikt i vilka behov som jag ska försöka att möta. De är ju de verkliga experterna.

Vägverket, barn- och ungdomsnämnden och teknikförvaltningen ansvarar var och en för sig olika slags lösningar på problem. Stefan menar att försöket visat att det också finns ett stort behov av att förbättra samrådet inom kommunen och med Vägverket:

- Brist på samråd kan hindra en att se effektiva och ibland kanske också billiga lösningar.

Vidare avgör varje kommun vad som kan anses vara en säker väg till och från skolan och vad som kan anses vara en säker hållplats. Vad man i vissa kommuner anser vara en säker trafikmiljö kan i andra kommuner betraktas som en riskfylld miljö. Stefan anser att det krävs en utvecklad nationell syn på barns rätt till säker skolskjutsning.

6.2.3 Ändrad rutt

En rutt har ändrats för att minska risken för de mest utsatta barnen i en av byarna. Detta har lett till att de i byn som tidigare var tvungna att korsa vägen på väg till hållplatsen inte längre behöver det. Kostnaden för den ändrade ruten är marginell.

6.2.4 Ny väg till och från hållplatsen

Under försöket framkom det att ett av barnen skjutsades av föräldrarna till skolan på grund av att barnet hade en lång och trafikerad väg till hållplatsen. Barnet har till att börja med fått åka

taxi till och från hållplatsen. Genom att förbättra en hästväg som också kommer att snöröjas vintertid kan barnet numera ta sig till och från hållplatsen på egen hand.

6.2.5 Rätt till skolskjuts p g a trafikförhållandena

Alla barn i en av byagrupperna har varit tvungna att korsa väg 348 på väg till och från skolan. Enligt gällande avståndsregler har de rätt till skolskjuts. Men under projektets gång har barn och föräldrar uppmärksammat kommunen på trafikförhållandena. Detta har lett till att de yngre barnen får åka skolskjuts. De äldre har fått busskort för att ta sig till skolan med linjetrafiken.

6.2.6 Utmärkning av hållplatser

Det finns planer på att man ska märka ut alla hållplatser. Att synliggöra hållplatserna är en förutsättning för att man ska kunna ställa krav på förbättrad snöröjning.

6.3 Risk för konflikt mellan olika intressen

Samhällsutvecklingen går mot en ökad integrering av olika samhällsbetalda resor. Genom samordning av skolskjutsar med annan kollektivtrafik erbjuds resmöjligheter även för andra resenärer. Det är inte givet att åtgärder för att öka t.ex. arbetspendlingen också är bra för barn om det innebär inskränkningar i den lokala trafiken.

Idag sker en stor del av barns skolresor med linjetrafiken och andelen förväntas öka. En anledning till detta är ekonomiskt försvarbart för kommunerna samtidigt som det stärker linjetrafiken och säkrar kollektivtrafiken. För landsbygden är denna aspekt särskilt viktig att beakta.

Det finns en viss risk att en intressekonflikt uppstår i samband med att barn flyttas över till ordinarie linjetrafik. Det kan innebära att restiden för övriga resenärer, och barnen, ökar. Omvänt finns också möjligheten att samordna skolskjutstrafiken så att utbudet ökar och restiderna minskar. När antalet friskolor ökar och barn inte har rätt till upphandlad eller kommunalt betald ställer detta ytterligare krav på regleringen av barnens resor till och från sina skolor.²³

²³ Vägverket. (2008). *PM om Vägverkets fortsatta arbete med skolskjutsfrågan*. 2008-07-11.

Referenser och litteratur

Barnombudsmannen. (2001). *Barnets bästa – från vision till verklighet*. Fritzes.

Falkmer, T. m.fl. (2006). *Säkerhet och trygghet i samband med skolskjuts – ur barnens perspektiv*. VTI-rapport 548.

Prop. 2005/06:160. *Moderna transporter*.

Rskr: 2003/04:227. *Utveckling av den nationella strategin för att förverkliga FN: s konvention om barnets rättigheter*.

Vägverkets hemsida. http://www.vv.se/templates/page3____321.aspx

Vägverket. (2003). *Skolbarns resekedjor*, ARS.

Vägverket. (2003). *Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalys*. Publ. 2003:37

Vägverket.(2004). *Barnkonsekvensanalys – försök och erfarenheter*. Publ. 2004:200

Vägverket. (2005). *Barnen och vägplaneringen – en kunskapsöversikt*. Publ. 2005:27

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

Vägverket. (2005). *Säkrare bussresor för barn*. 2005-04-08 TR 70A 2005:1726.

Vägverket. (2007). *Genomförande av barnkonsekvensanalys vid försök med 30 km/tim vid hållplats*. PM 2007-04-20. Larsson, T.

Vägverket. (2007). *Intervjuer med elever inom 30-försöket*. Dokumentation av gåturer med elever på Haffstaskolan 21-23 maj 2007. Lotta Trosell. Acumenta AB.

Vägverket. (2007) Rapport: *Enkätundersökning för BKA i 30-försöket Linköping och Örnköldsvik*. Augusti 2007, Markör Marknad och Kommunikation AB

Vägverket. (2007). *Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser – genom studier i närsamhället*. Publ. 2006:11.

Vägverket. (2007). *Strategisk plan 2008 – 2017*. Publ. 2007:37

Vägverket. (2007). Utskrift av barnens redovisningar för Vägverket och Örnköldsviks kommun, maj 2007.

Vägverket. (2007). Utskrift av föräldrarnas synpunkter – sammanställning av Haffstaskolans enkät till föräldrarna.

Vägverket. (2008). *En konsekvensbeskrivning av att inte tillåta på- och avstigning för skolskjutsbarn på 90/110-väg*. (Publikation 2008:57)

Vägverket. (2008). *Barn och trafik*. PM till regeringen. 2008-02-08.

Vägverket. (2008). *Hur stor påverkan har regel om hastighetsbegränsning 30 km/h vid hållplats på antalet dödade och skadade?* Gummeson, M. & Lindholm, M.

Vägverket. (2008). *PM om Vägverkets fortsatta arbete med skolskjutsfrågan.* 2008-07-11.

Vägverket. (2008). *Uppföljning av intervjuer med elever inom 30-försöket.* Haffstaskolan 8 maj 2008. Lotta Trosell. Acumenta AB:

Vägverket. (2008). *Utvärdering av försöket med 30 km/h vid passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik – Enkät till barnen som åker skolskjuts.* VTI och Nordiska Undersökningsgruppen AB.



Vägverket

Utvärdering av försöket med 30 km/tim vid passerande av skolskjutsar i Örnsköldsvik

- Utvärdering av chaufförernas uppfattning och erfarenhet av försöket med lagstadgad 30 km/tim i Örnsköldsvik

Förord

Föreliggande studie har genomförts på uppdrag av Vägverket, där Robert Östlund har varit kontaktperson. Arbetet har gjorts inom ramen för utvärderingen av en försöksförordning som föreskriver hastighetsbegränsning till 30 kilometer i timmen vid passering av buss som stannat för passagerares på- eller avstigning. Kontaktperson på Vägverket Region Mitt var Jörgen Norrmén och vid kommunen Anders Björkman och Stefan Häggblad. Vid VTI har Gunilla Sörensen, Linda Renner och undertecknad medverkat. Catharina Sahlander på Vägverket har ansvarat för upprättandet av registret och för utskick av enkät och påminnelse till dem som inte har svarat.

Vi vill tacka alla som bidragit till att studien har kunnat genomföras, och då framför allt de chaufförer som svarat på vår enkät.

Linköping den 29 augusti

Anna Anund

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	9
1.1	Test av 30-begränsning vid hållplatser.....	9
1.2	Dödsolyckor med skolskjuts krävde åtgärder.....	9
1.3	Kampanj eller lag för att sänka farten till 30	9
2	Syfte	11
3	Metod	12
3.1	Population, övertäckning och bortfall	12
4	Resultat och analys	13
4.1	Erfarenhet och bakgrund.....	13
4.2	Den nya 30-skylten.....	14
4.3	Medtrafikanternas beteende.....	16
4.4	Föräldrarna	17
4.5	Barnen	18
4.6	Tillbud, olyckor och eventuell effekt av 30-försöket.....	18
4.7	Övriga synpunkter	19
5	Diskussion och slutsats	21
5.1	Metoddiskussion.....	21
	Referenser	24
	Bilagor	26

1 Bakgrund

1.1 Test av 30-begränsning vid hållplatser

I Örnsköldsviks kommun testas en ny bestämmelse som säger att 30 kilometer i timmen är den högsta tillåtna hastigheten vid passering av buss som stannat för passagerares på- eller avstigning. Regeln gäller för passerande fordon, oavsett i vilken riktning de passerar. Det betyder att både de som hunnit upp en buss som stannat och de som möter den måste följa bestämmelsen. E4:an och vägar med hastighetsgräns 90 kilometer i timmen eller högre är undantagna från bestämmelsen. Bestämmelserna framgår av Vägverkets föreskrift 2007:242 och baseras på den försöksförordning som togs fram 2005 (SFS2005:951).

För att påminna medtrafikanterna om den nya bestämmelsen har bussarna som trafikerar de aktuella områdena utrustats med kvadratiska digitala skyltar som chauffören kan aktivera så att skyltarna blinkar 30 i gult mot svart bakgrund (se Figur 1) när bussen stannar för på- eller avstigning. Kraven för skyltarna framgår i VVFS 2007:233. När skolelever ska kliva på eller av på sträckor som inte omfattas av bestämmelsen kan chauffören aktivera skylten så att en siluett av den ikon som finns på den traditionella skolskjutsskylten blinkar i gult mot den svarta bakgrunden, se Figur 2 .



Figur 1 Digital skylt med 30



Figur 2 Digital skylt med barn-ikon

1.2 Dödsolyckor med skolskjuts krävde åtgärder

Under hösten 2004 inträffade flera dödsolyckor med skolskjutsselever. En studie av skolskjutsrelaterade olyckor under 1994 till 2001 hade också visat att närmare tre av fyra drabbade var oskyddade trafikanter och att varannan drabbad elev hade gått ut bakom eller framför buss (Anund, Larsson och Falkmer, 2003). En utvärdering på 50- och 70-väg, av effekten av skolskjutsskylten, hade visat att skylten med tillhörande blinkljus gav en hastighetsreducering på 70-vägar med cirka 9 km/h, när lamporna blinkade. På vägar med hastighetsgräns 50 km/h kunde ingen hastighetsreducering konstateras (Anund, Kronqvist och Falkmer, 2005).

Mot bakgrund av dessa fakta vidtog den sittande regeringen särskilda åtgärder för att öka säkerheten för skolskjutsselever. Vägverket presenterade en mängd förslag till åtgärder som presenteras i skriften ”Säkrare bussresor för barn” (Gummesson, 2005). En sådan åtgärd var att försöka sänka hastigheten förbi bussar vid hållplatser.

1.3 Kampanj eller lag för att sänka farten till 30

Två olika ansatser kom att testas. På Gotland uppmanades trafikanterna att sänka farten till 30 km/h förbi bussar vid hållplats, men någon lag infördes inte utan 30-gränsen var endast en rekommendation . Kampanjen pågick läsåret 2006/2007. Den kopplades till

de så kallade skolskjutsskyltarna (se figur 3) och skulle gälla när bussen hade stannat för på- eller avstigning och chauffören hade tänt skyltens blinklyktor. Såväl upphandlad skolskjuts som skolskjutsskyltade linjebussar omfattades av rekommendationen. Även bussar i turer som inte var att betrakta som skolskjutsturer skulle använda sig av skylten. Rekommendationen gällde dagtid från klockan sex på morgonen till klockan sju på kvällen.



Figur 3. Skolskjutsskylt

Ett flertal olika mätningar genomfördes före och under kampanjen, se Vägverket publikation 2007:152. Hastighetsmätningar på Gotland vid sex hållplatser visade att hastigheten sänktes för fordon som hann upp bussen medan fordon som mötte bussen inte sänkte hastigheten i någon större utsträckning. Cirka 90 procent av alla som hann upp bussen passerade i högre hastighet än 30 km/h. För dem som kom från motsatt riktning var motsvarande andel ännu högre, närmare 99 procent. I samband med kampanjen på Gotland genomfördes också två studier som berörde chaufförerna: dels en enkätstudie (Anund och Sörensen, 2006) dels djupintervjuer med chaufförer (Anund och Renner, 2007). Resultaten visade att trots att många chaufförer upplevde att flertalet av medtrafikanterna körde fortare än 30 km/h när de passerade bussen, var majoriteten av dem positiva till 30-rekommendationen. Ungefär 70 procent av chaufförer trodde dock att en lagstadgad 30-begränsning skulle ge bättre säkerhet än rekommendationen att hålla 30 km/h. En slutsats som drogs i den gotländska enkätstudien var att inför fortsatta försök är det mycket viktigt att säkerställa att alla chaufförer uppfattar och följer instruktionerna, både gällande rekommenderat avstånd till hållplatsen för att tända och släcka skylten och gällande vilken tid på dygnet regeln ska gälla.

Läsåren 2007/2008 infördes lokala hastighetsbegränsningar till 30 km/h på försök i Örnsköldsvik (VVFS 2005:242) och Linköping (VVFS 2005:243). I Linköping begränsas försöksområdet till tre sträckor utanför stadskärnan. I Örnsköldsvik omfattas alla 50- och 70-sträckor, med undantag av E4:an. I båda kommunerna används den nya skylt (se Figur 1) för att påminna om bestämmelsen.

Avsikten med försöksverksamheten är att utreda förslagets juridiska, ekonomiska och praktiska betydelse.

2 Syfte

Syftet med föreliggande enkätstudie är att fånga chaufförernas erfarenhet av att köra buss under 30-försöket i Örnsköldsviks kommun. Nackdelar och fördelar med det nya systemet ska belysas. Av de hypoteser som ställdes i förarbetet till 30-regeln (Sörensen, Anund, Varhelyi, Hyden & Nilsson, 2006) ska föreliggande studie bidra till att följande hypoteser helt eller delvis kan besvaras.

Chaufförer

- Chauffören vid hållplats glömmer/glömmer inte att aktivera skylten
- Chauffören blir mindre/mer omsorgsfull om passagerarna.
- Chaufförerna upplever åtgärden positivt/negativt

Medtrafikanter

- Fordonsförare sänker/höjer hastigheten vid hållplats med buss
- Fordonsförare i bussens körriktning sänker/höjer hastigheten mer än förare för mötande fordon.
- En andel av fordonsförarna har/har inte tillräcklig kunskap om den nya bestämmelsen.
- En andel av fordonsförarna följer/följer inte den nya bestämmelsen.

Barn

- Av- och påstigande passagerares beteende ändras så att säkerheten ökar/minskar vid hållplats.
- Av- och påstigande passagerares trygghet (upplevd säkerhet) ökar/minskar vid hållplats.

3 Metod

En enkät, se **Error! Reference source not found.**, har konstruerats med utgångspunkt från de erfarenheter som drogs av enkätstudien på Gotland (Anund och Renner, 2007). Enkäterna skickades via posten till hemadresserna för alla busschaufförer i Örnköldsvik som kör på försökssträckorna. Studien är därmed att betrakta som en totalundersökning. Ett foljebrev bifogades enkäten och två påminnelser sändes ut. Den första utformades som ett vykort. Vid den andra påminnelsen skickades även en ny enkät.

Enkäten består av sammanlagt 29 nummerade frågor. En stor del av frågorna innehåller delfrågor. Frågorna behandlar områdena erfarenhet och bakgrund, den nya 30-skylden, medtrafikanternas beteende, föräldrarna, barnen samt tillbud och olyckor. De allra flesta av frågorna är kryssfrågor med 2–5 svarsalternativ. För vissa frågor ombads chaufförerna motivera sina svar.

3.1 Population, övertäckning och bortfall

Totalt fanns 107 chaufförer upptagna i det adressregister som Vägverket upprättade. Registret skulle omfatta de chaufförer som kör på försökssträckorna i Örnköldsviks kommun. Frågeformulär skickades ut till var och en av dessa. Det framkom att två av personerna på listan inte körde på någon försökssträcka. Dessa två personer tillhör därmed inte målpopulationen och togs därför bort. Däremot ingår den person som har uppgett sig inte veta om han/hon kör på 30-sträckor eller inte. Ur den återstående populationen på 105 chaufförer har 77 besvarat enkäten. Detta ger en svarsfrekvens på 73 procent.

Bortfallet på enskilda frågor varierar – merparten av frågorna har ett bortfall på mellan 0 och 5 procent. Sju frågor har dock ett bortfall på mellan 5 och 10 procent och två frågor har ett bortfall på mellan 10 och 20 procent. Störst bortfall, 29 procent, hade den sista delfrågan i fråga 16. När svaren på en fråga redovisas i form av andelar motsvarar detta den procentuella andelen av de chaufförer som har svarat på just den frågan. Ingen bortfallsanalys har gjorts. Vi har istället antagit att svaren fördelar sig på samma sätt i bortfallet som bland de chaufförer som har svarat.

4 Resultat och analys

Resultaten från enkätundersökningen redovisas i detta kapitel i den ordning som frågorna ställdes. Kapitlet behandlar erfarenhet och bakgrund, den nya 30-skylden, medtrafikanternas beteende, föräldrarna, barnen samt tillbud och olyckor. Resultaten baseras på svar från 77 chaufförer.

4.1 Erfarenhet och bakgrund

Fråga 1–8

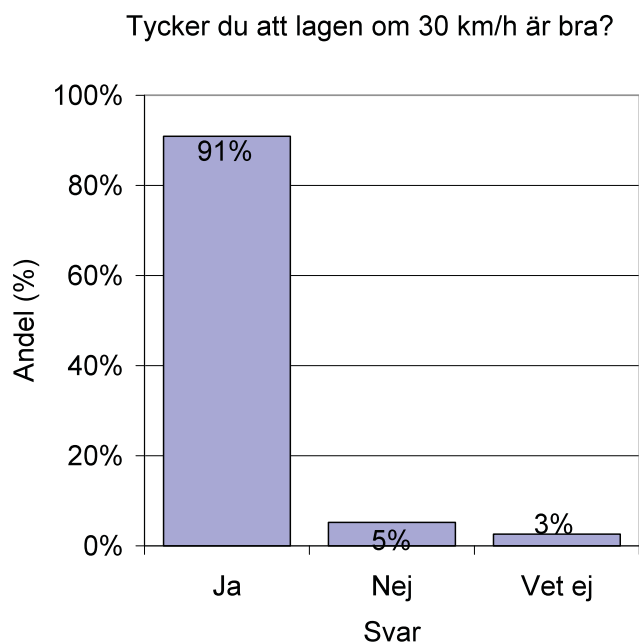
Bland de 105 chaufförer som svarade på enkäten fanns 61 män, 15 kvinnor och en person som inte uppgav kön. I genomsnitt var chaufförerna 51 år (std 11,5). Den yngsta var 23 år och den äldsta 68. Alla besvarade frågan. Chaufförerna har i genomsnitt kört buss i 19 år (std 12,3), med en variation från ett års erfarenhet ända till 45 års erfarenhet. Männerna var genomsnittligt något äldre än kvinnorna och hade också i genomsnitt kört buss något längre än kvinnorna. En chaufför avstod från att svara.

Närmare fyra av tio kör skolskjuts, men bara 6 procent kör enbart skolskjuts. Nästan tre fjärdedelar av chaufförerna kör linjetrafik i någon utsträckning. Ungefär en av tio kör enbart annan typ av tur, framför allt beställningstrafik. Alla besvarade frågan.

Drygt nio av tio chaufförer upplever att de har fått tillräcklig information om försöket med lagstadgad 30 km/h, medan 8 procent inte tycker att de har det. Alla besvarade frågan. Av de chaufförer som upplever att de inte har fått tillräcklig information finns en som inte fått någon information alls och en annan som saknar information om ”det mesta”. Repetition respektive tydlig information skickad med posten efterfrågas. Någon vill veta mer om ”Knoll & Tott”-symbolen medan en annan undrar över vad som gäller på 4-filig väg med avgränsande mittremsa.

De allra flesta chaufförer (95 %) uppger att de vet när och var 30-regeln gäller. Det är dock 5 procent som uppger att de inte vet detta. Någon är till exempel osäker på vad som gäller på 70- och 90-väg medan en som kör beställningstrafik inte har fått någon information. Alla besvarade frågan.

I Figur 3 redovisas chaufförernas åsikt om 30-lagen.



Figur 3 "Tycker du att lagen om 30 km/h är bra?" (n=77)

En stor majoritet (91%) tycker att lagen om 30 är bra, medan 5 procent tycker att den inte är bra. Ett par chaufförer uppger att de inte vet vad de tycker om lagen. Alla besvarade frågan. En av dem som tycker att lagen om 30 är bra skriver dock:

"på 30-sträckan nerför är det inte roligt att tända 30 med en 60-tonnare efter sig"

Av de chaufförer som inte tycker att 30-regeln är bra uppger någon att det är väldigt få som bryr sig om regeln och en annan säger att inte ens polisen följer bestämmelsen. En person tycker inte att lagen ska gälla mötande på flerfilig väg. En chaufför har uttryckt en osäkerhet om man kör på 30-sträcka eller inte. Alla övriga uppgav att de kör på 30-sträcka.

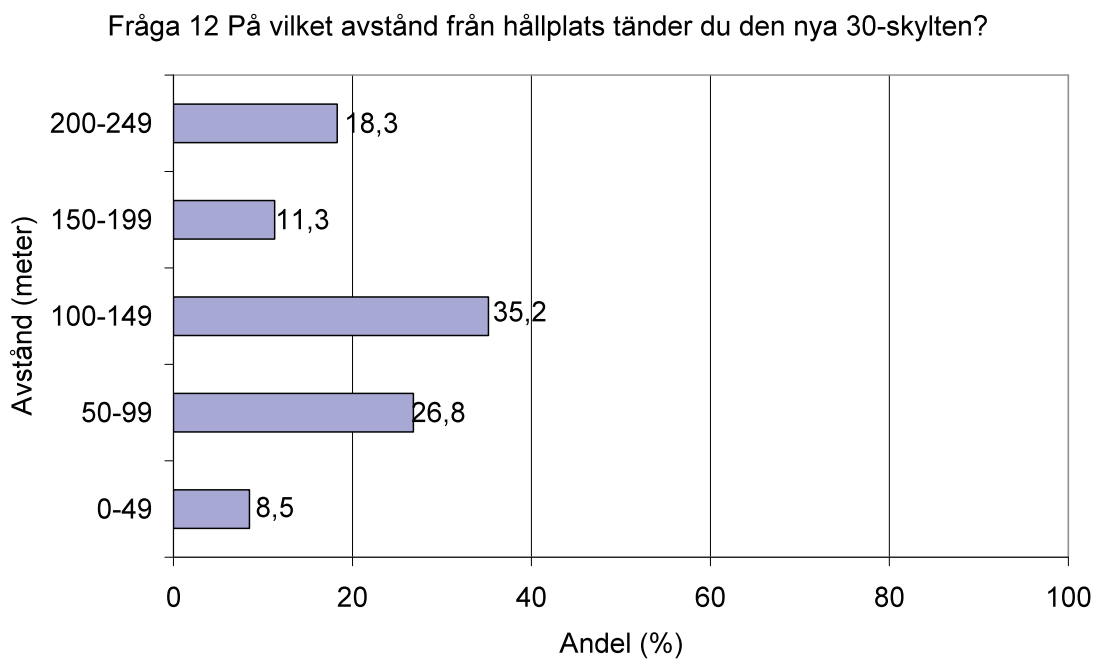
4.2 Den nya 30-skylden

Fråga 9–17

Det var 95 procent av chaufförerna som sa att de vet på vilka platser den nya 30-skylden ska användas medan övriga var osäkra på detta. En avstod från att svara. Drygt tre fjärdedelar av chaufförerna använder alltid den nya skylden, oavsett när på dygnet och när under veckan. Ytterligare två av tio anger att de använder den under delar av dygnet eller under delar av veckan. Endast tre personer säger att de aldrig använder skylden. Alla besvarade frågan. De två chaufförer som uppgav att de använder skylden annan tid än de alternativ som gavs i frågan har svarat att de använder skylden under arbetstid respektive kl. 06:00–22:00.

Närmare fyra av tio chaufförer uppgav att de använder 30-skylden på hållplatser som inte ingår i försöket medan drygt fem av tio inte gör det. Något mindre andel än en av tio vet inte om de gör det. Sex personer avstod från att svara.

Enligt instruktionerna till chaufförerna ska 30-skylden tändas cirka 100 meter före hållplats. Var tredje chaufför uppger att de gör så, men ungefär lika stor andel tänder på kortare avstånd. Ungefär två tredjedelar tänder skylten på minst 100 meters avstånd. I Figur 4 redovisas de uppgifter som chaufförerna lämnat avseende hur långt de har fram till hållplats när de tänder skylten. Avstånden har delats in i 5 klasser om 50 meter vardera.



Figur 4 Avstånd till hållplats när skylten tänds (n=71)

Av figuren framgår att störst andel har uppgett att de tänder skylten på 100–149 meters avstånd från hållplatsen, ungefär två tredjedelar av chaufförerna tänder skylten på minst 100 meters avstånd. Sex chaufförer avstod från att svara. Nio av tio chaufförer tyckte att det är lätt att komma ihåg att tända skylten. Övriga tycker det är svårt. Tre chaufförer avstod från att besvara frågan.

När det gäller säkerheten vid de platser där bussen stannar svarade närmare en tredjedel av alla chaufförer att det inte finns hållplatser som de inte anser är säkra (tre avstod från att svara). Två tredjedelar ansåg emellertid att det gör det. I genomsnitt (median) stannade dessa chaufförer vid 6–7 sådana platser, men 22 procent stannade vid 20–40 platser de inte ansåg vara säkra. Fjorton personer angav inget antal. Vissa chaufförer har uppgett vilken den främsta orsaken är till att de tycker att hållplatserna inte är säkra. De två främsta skäl som angavs är dålig sikt och att ficka saknas.

När det gäller om det går att se skylten i tid var det fler chaufförer som trodde att upphinnande medtrafikanter ser skylten i tid, jämfört med hur många som trodde att mötande gör det. Totalt sett var det drygt sex av tio chaufförer som trodde att medtrafikanterna ser 30-skylden i tid i alla de sex situationer som beskrevs i frågan (möte, upphinnande, vinter, dagsljus, skymning/gryning och mörker). Resten trodde inte att skylten syns i tid i samtliga dessa situationer. Mest osäkra på om skylten syntes i tid var man när det gällde möjligheterna att se skylten vid möte. Där var det nio procent

som svarade att de inte visste om medtrafikanterna kunde se skylten i tid och ytterligare åtta procent som svarade att trafikanterna inte ser den i tid. Nästan samma andelar erhöles för dagsljus. Däremot trodde alla att skylten syns i tid i mörker. En till tre chaufförer avstod från att svara på de sex delfrågorna.

En av tio chaufförer svarade att de inte hade skolskjutsskylt tidigare och sex av tio angav att skylten slocknar automatiskt. Dessa skulle inte svara på frågan som gällde hur man använder den nya skylten i jämförelse med den gamla skolskjutsskylten. Det återstod då 24 chaufförer som inte hade kryssat i något av dessa alternativ. Av dessa sa de flesta antingen att de tände skylten oftare eller att det inte var någon skillnad. När det gällde avståndet från hållplatsen sa de flesta att de tänder på samma avstånd. Hälften av de 24 chaufförerna släcker på samma avstånd, men några släcker längre ifrån och det fanns även de som släcker närmare hållplatsen. Fyra till sju personer avstod från att svara.

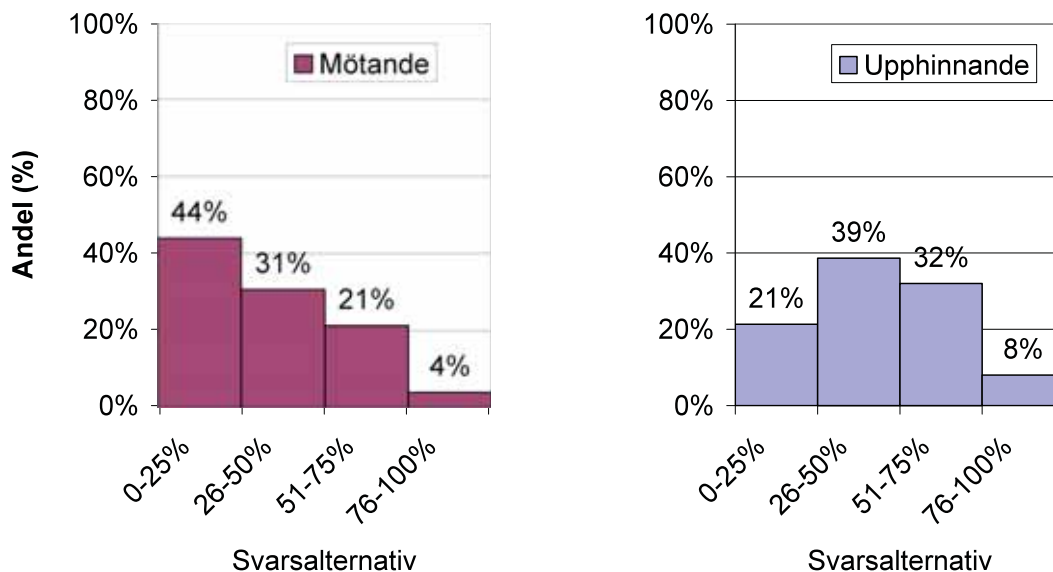
Frågan om hur skyltsystemet fungerar skulle enligt instruktionerna bara besvaras av dem som hade skolskjutsskylt tidigare. Av den anledningen presenteras endast deras svar. De 70 chaufförer som inte har kryssat i att de inte hade skylt tidigare har samtliga antagits höra till dem. Av dessa var det drygt hälften som tyckte att placeringen för på-/avstängningsknappen fungerar bra men nästan lika stor andel tyckte tvärt om. Bland dem som inte hade skolskjutsskylt tidigare var det en högre andel som tyckte att placeringen fungerar dåligt. Ljudindikeringen fungerar dåligt enligt två tredjedelar av chaufförerna medan 11 procent tyckte att den fungerar bra. Ungefär sju av tio tyckte att ljusindikeringen fungerar dåligt, men tre av tio tyckte att den fungerar bra. Skyltens placering på bussen fungerar bra enligt de allra flesta. Endast fyra procent tyckte motsatsen. Nio av tio ansåg att användning av systemet med den nya skylten fungerar bra på landsbygd och nästan lika stor andel ansåg att systemet fungerar bra på i tätort, men nio procent var osäkra och sex procent ansåg att det inte fungerade bra där. Fjorton respektive fem personer avstod från att svara på frågorna om ljud- och ljusindikeringen. Övriga delfrågor besvarades av alla 70 chaufförer.

4.3 Medtrafikanternas beteende

Fråga 18–21

Drygt sex av tio chaufförer anser både att 30-regeln har medfört att medtrafikanterna sänker hastigheten när de möter en stillastående buss med 30-skylden tänd och när de hinner upp den. Studerar man de två situationerna separat är det fler som anser att hastigheten sänks vid upphinnande än vid möte. Nio av tio anser att de som hinner upp en buss med tänd 30-skyld sänker farten, medan bara drygt sex av tio anser att mötande sänker farten. Tre respektive en chaufför avstod från att svara. I Figur 5 visas fördelningarna för hur stor andel av medtrafikanterna man tror håller 30, uppdelat för mötande respektive upphinnande.

Fråga 19 Hur stor andel tror du kör högst 30 km/h?



Figur 5 Svarsfördelning avseende hur stor andel av medtrafikanterna man tror håller 30 uppdelat för mötande (n=75) respektive upphinnande (n=75)

Av figuren framgår en skillnad som beror på att fler chaufförer tror att en större andel upphinnande håller 30 jämfört med vad de tror om dem som möter bussen. När det gäller hur stor andel som håller 30 av dem som **hinner upp** bussen tror en dryg tredjedel att andelen ligger i intervallet 26-50% och närmare en tredjedel tror att del ligger i intervallet 51-75%. På frågan om hur stor andel som håller högst 30 km/h när de **möter** bussen är det flest som svarar 0-25%. Två chaufförer avstod från att svara på dessa frågor.

Drygt två av tio chaufförer svarade att 30-regeln har medfört att medtrafikanterna sänker hastigheten även på andra sträckor när de möter en stillastående buss, något fler tror inte det medan fem av tio säger att de inte vet. Två personer avstod från att svara.

En tredjedel av chaufförerna trodde att det finns en skillnad i beteende mellan privat- och yrkesförare som passerar bussen med 30-skylden tänd. Av 26 kommentarer framgår att meningarna bland de som tycker så är delade. Vissa tycker att privatbilisterna är sämre på att visa hänsyn eller sänka farten, men något fler tycker att yrkesförarna visar sämre respekt.

4.4 Föräldrarna

Fråga 22-23

Drygt tre fjärdedelar av chaufförerna uppgav att det är lika vanligt att föräldrarna följer barnen till hållplatsen och/eller möter dem där, jämfört med före 30-regeln. Frågan saknade svarsalternativet "vet ej" men två av tio har ändå skrivit detta. En chaufför avstod från att svara. Nio av tio chaufförer ansåg att föräldrarna inte har ändrat sitt beteende på något annat sätt med anledning av den lagstadgade 30-regeln, medan en av tio säger att de har det. Flera menar att föräldrarna tar det lugnare när de kör förbi en buss vid hållplats, men en person tycker tvärtom. Femton personer avstod från att svara.

4.5 Barnen

Fråga 24–26

Den dominerande uppfattningen om barnens beteende är att det inte har ändrats med anledning av den lagstadgade 30-gränsen. Femton procent ansåg att barnen har ändrat beteende, men meningarna är delade om hur beteendet har ändrats. Fem personer menade att barnen är mer försiktiga och står kvar och väntar när de har klivit av men lika många tycker att det inte är så. En chaufför skrev:

”gymnasieelever tror att 30-skylden är som en stoppskylt för bilisterna och går ut både framför och bakom bussen istället för att gå på övergångsställe”

Nio personer avstod från att svara på frågan om barnens beteende. När det gäller barnens säkerhet är det vanligaste svaret (som 47–74 % lämnat) att den har ökat med anledning av 30-gränsen. Ytterst få anser att den har minskat. Det fanns en skillnad i uppfattning mellan de som kör skolskjuts och de som inte gör det. Ungefär sex av tio chaufförer som inte kör skolskjuts menar att barnens säkerhet har ökat, oavsett vilket av de fyra momenten som avses i frågan. Bland skolskjutschaufförerna var det drygt 7 av tio som menade att säkerheten hade ökat vid barnens hemhållplatser medan drygt fyra av tio menade att den hade ökat vid skolans hållplats.

Avseende frågan om huruvida barnen har ökat eller minskat sin uppmärksamhet uppgav flest chaufförer (60–66%) att uppmärksamheten är oförändrad, tio till sexton procent anser att den har ökat men sju till åtta procent anser att den har minskat. Femton till sjutton procent svarar att de inte vet. Fyra till fem personer avstod från att svara på frågorna om barnen.

4.6 Tillbud, olyckor och eventuell effekt av 30-försöket

Fråga 27–29

Nio personer uppgav sig ha varit med om någon olycka eller tillbud under den tid som försöket hade pågått. Av dessa är det tre som säger att 30-regeln har bidragit eller orsakat detta. En berättar:

”Kör Scania stadsbussar, tog fel knapp så baddörrarna slog upp, dörrbromsen slog till i 30 km/h, halt väglag, ren tur att ingen olycka skedde!”

Samma chaufför säger i slutkommentarerna att:

”Jag slutade använda 30-skylden efter incidenten i december, då vi måste vända oss om och titta på knappen, för att inte få fel, vilket dessutom tar uppmärksamhet ifrån trafiken. Körde några skolturer på landsbygden (Volvo). Utmärkt knappplacering där man intuitivt visste vilken knapp man skall använda. Jag kommer inte att använda 30-skylden förrän problemet är åtgärdat på Scaniabussarna!”

En annan säger att vissa tvärnitar och bakomvarande kör nästan in i dem eftersom de tror att man inte får köra om bussen. En annan säger att vänsterblinkningen drunknar/syns inte i det blinkande gula skenet från 30-skylden. I chaufförernas kommentarer i slutet av enkäten berättar en person följande:

”Jag har varit med om att den första bilen som kommer i kapp har bromsat in och passerat i ca 40 km/h och nästa bil har kört om båda den och bussen samtidigt.

Nio av tio chaufförer tror att lagstadgad 30-gräns ger bättre säkerhet jämfört med hur det var tidigare och ingen tror att det ger sämre säkerhet.

4.7 Övriga synpunkter

Ungefär två av tio chaufförer hade skrivit ner ytterligare synpunkter. Synpunkterna behandlar för- och nackdelar inom följande områden: information, 30-regeln, skyltsystemet, medtrafikanterna, fartkontroller och säkerhet.

Information

Fyra av kommentarerna behandlade information. Man anser att medtrafikanterna behöver mer information. En av chaufförerna påpekar att radioreklamen var felaktig. En annan säger:

”har känsla av att bilföraren är osäker på hur skylten gäller. Är det när bussen står stilla eller när bussen rullar mot en hållplats? Även när den stannar och skylten fortfarande blinkar? Om det gäller både mötande och omkörande trafik.”

30-regeln

30-regeln berörs i fyra kommentarer. En person anser att regeln bör införas i hela landet. En annan menar att det inte bör vara ”fritt fram” när t.ex. långfärdsbuss stannar vid hållplats. Vägunderhållet är viktigare än 30-regeln tycker en chaufför. En annan har funderat över vad som gäller på 70-vägar avseende väjningsplikt för buss:

”... vid utfart från hållplats. Så länge jag står still så är det 30. Och normalt på 30- och 50-väg ska bilisterna släppa ut mig. Efter är det som vanligt, så fort jag börjar rulla är det ju 70 igen och jag som ska lämna bilarna företräde.”

Skyltsystemet

Skyltsystemet berörs i ett tiotal kommentarer. Flera praktiska synpunkter lämnas, t.ex. problem med snö på skylten.

- *” vintertid dras snö upp på skylten, vilket gör att den syns dåligt dagtid (på bussens bakdel)”*

Indikering för att skylten är på/av saknas enligt en chaufför. Av kommentarerna framgår också att på- och avknappen sitter illa till i vissa bussar. Detta gör att när skylten slås på måste chauffören släppa blicken från vägen för att vrida sig så att det går att trycka på knappen. Detta har orsakat tillbud, vilket beskrivs närmare i avsnitt 4.6.

En chaufför har synpunkter på skyltens ikon med skolbarn:

”Knoll & Tott”-symbolen ställer till en del problem. T.o.m. yrkestrafiken överreagerar i försiktighet, vilket är bra, men inte alltid. Tror själv att skyltens utformning och det intensiva blinket påkallar större observans än vad som är tänkt, eller behövs. ”Knoll & Tott”-symbolen gör mer nytta än 30-blinket på de sträckor jag kör.

Samma chaufför påpekar också problem med automatiken för avstängning av skylten.

”Stadslinjerna knäpper inte ner i tid. Kan stå och blinka 30 vid röd trafiksignal eller på busstorg och är det tätt emellan hållplats så blinkar det för mycket. Det kan förta effekten och verka avtrubbande.”

Två chaufförer påpekar att skylten syns dåligt i motljus och när solen står lågt. En tredje föreslår en avvikande färg mot solens som man även kan ha i positionsljusen.

”Då ser man att det är en buss i linjetrafik man möter och förstår att det kan vara människa på vägen längre fram.”

Ytterligare en kommentar som rör synbarhet är att skylten skall sitta så högt som möjligt, speciellt baktill på bussen, så att den syns över biltaken i t.ex. en kö. Den som tycker så menar att då ser man den, och undviker att köra om. Inte alla tycker att skylten är bra. En menar:

”kvalitet på skylten och utseendet på skylten urdålig!!! När man har bussar som ska användas även till beställningstrafik är skylten katastrof.”

Medtrafikanterna

När det gäller medtrafikanterna handlar kommentarerna om att det tycks vara så att en del inte vet vad som gäller:

” vissa stannar bakom[bussen] och vet inte vad de skall göra”

Någon menar att de som möter bussen har svårare att sänka hastigheten. En säger att på 50-väg fungerar det bra med mötande/upphinnande, på 70-väg drar mötande ner farten men dock inte till 30 km, men de verkar vara medvetna om riskerna.

Fartkontroller

Fyra chaufförer kommenterar avsaknaden av hastighetskontroller på 30-sträckorna och menar att kontroller behövs. En av dem anser att uppföljning och straffpåföljd vid överträdelse måste intensifieras rejält.

Säkerhet

Synpunkten att barnen måste ha mer undervisning om trafik, t.ex att man står kvar tills bussen har åkt, lämnas av en chaufför som tillägger att detta gäller även vuxna. Andra säkerhetsaspekter berör ansvaret för bältesanvändning, dålig vinterväghållning samt dåligt vägunderhåll, med t.ex. spårbildning.,

5 Diskussion och slutsats

Av de hypoteser som fanns uppställda har de flesta besvarats helt eller till viss del, i och med denna studie. Chaufförerna tycker över lag att 30-regeln är bra och att den ger högre säkerhet jämfört med hur det var tidigare. Många menar att hastigheten har sänkts bland förbipasserande, speciellt för dem som hinner upp bussen, men att den inte har sänkts så mycket som lagen föreskriver. Några påpekar att det verkar som om bilisterna inte vet vad lagen föreskriver. Man uttrycker en del missnöjd med den tekniska utformningen av systemet för den digitala skylten, som kan förbättras på flera sätt. Vissa menade att det är svårt att komma ihåg att aktivera skylten.

I stort sett ingen svarade att det hade blivit mindre säkert för barnen i och med försöket, däremot fanns det relativt många som tyckte att det hade blivit säkrare.

En hypotes som inte kunde besvaras var ifall chaufförernas omsorg om passagerarna har förändrats med anledning av 30-försöket.

5.1 Metoddiskussion

Undersökningen hade som mål att samla in åsikter från samtliga chaufförer som kör på 30-sträckor i Örnsköldsviks kommun, vilket inte fullständigt uppnåddes. Svarefrekvensen på 73 procent kan dock anses som mycket god. Vid motsvarande studie på Gotland, var det ca 60 procent av chaufförerna som besvarade den enkät som då skickades ut. Vid det tillfället var enkäterna nummernärkta, men i övrigt garanterades chaufförerna anonymitet. Flera gotländska chaufförer kontaktade VTI och uppgav att de på grund av märkningen inte ville svara på enkäten. I studien i Örnsköldsvik numrerades endast kuverten. Detta verkar ha fungerat bättre och inga synpunkter av liknande slag har framförts den här gången.

Den förteckning över chaufförer som användes omfattade minst två chaufförer som inte körde på 30-sträckorna. Det finns därför viss anledning att misstänka en övertäckning i populationen, men problemet är inte så stort. Det är okänt hur många som inte kör på 30-sträckor av de 28 personer som avstod från att svara. Det är inte heller känt ifall det saknas några personer på listan över dem som kör på 30-sträckor. Ingen bortfallsstudie har gjorts. Därför går det inte att avfärda att bortfallet är systematiskt.

På några frågor är det partiella bortfallet jämförelsevis högt, 5–15 %. Vissa frågor saknade svarsalternativet ”vet ej” och i några fall verkar detta ha bidragit till ett högre bortfall. Flera chaufförer har antecknat ”vet ej” i kanten på enkäten, då alternativet saknades. Andra chaufförer velat ge det svaret kan ha valt att inte alls svara på en sådan fråga – vilket skulle kunna vara en anledning till bortfallet.

Att tolka svaren på fråga 10 ”När på dygnet använder du den nya 30-skylden?” är problematiskt. Chaufförerna ska alltid använda 30-skylden på 30-sträckorna, men alla har inte angett det svarsalternativet. Det kan givetvis handla om att de faktiskt medvetet avstår från att använda skylten vissa tider, men det kan lika gärna bero på att de inte har någon skylt på bussen eller att de helt enkelt inte kör alla tider på dygnet. Ytterligare en förklaring kan vara att de ibland glömmer att använda 30-skylden, vilket en chaufför hade kommenterat.

Hoppinstruktionerna för dem som inte hade skolskjutsskylt tidigare och för dem med skylt som slocknar av sig själv blev inte optimala. Det innebar att fråga 16 men i viss mån också fråga 17 fick onödigt få svar. Vidare blev bortfallet stort på frågan om hur

ljudindikeringen fungerar. En förklaring kan vara att vissa chaufförer kör bussar som saknar sådan indikering och att de därför inte tycker att de kan svara på frågan.

Nio chaufförer säger sig ha varit med om något tillbud eller någon olycka under läsåret, varav tre har koppling till 30-försöket. Att det inte är fler som säger sig ha råkat ut för tillbud och olyckor är visserligen glädjande, men samtidigt oroande, eftersom en förklaring kan vara att det har varit oklart vad som avsågs med tillbud. En chaufför beskrev en händelse där ett fordon körde om ett annat som höll på att passera en buss. Detta skulle vi beteckna som ett tillbud, men den chauffören hade enligt svaren inte varit med om något tillbud. En annan möjlig förklaring kan vara att man inte vill tala om ifall man har varit med om något tillbud.

Det är inte ovanligt att busschaufförer har utländskt ursprung, vilket kan medföra problem med att förstå vissa frågor och svarsalternativ. Det är inte känt om och i så fall hur detta har påverkat resultaten i denna studie.

Tack vare att det fanns en fråga där det efterfrågades vilka typer av turer chauffören kör, gick det att jämföra svaren från skolskjutschaufförer med svaren från övriga, och därmed upptäcka skillnader mellan dessa två grupper.

Trots att det finns partiellt bortfall och trots en omfattande enkät är svarsfrekvensen hög på de sista frågorna som handlar om vad man tror om effekten av 30-gränsen. Detta verkar tyda på att ämnet engagerar chaufförerna. Att så många har bemödat sig med att lämna ytterligare synpunkter pekar också på att ämnet engagerar.

5.1.1 Resultatdiskussion

De allra flesta chaufförer tycker att lagen om 30 km/h är bra. Majoriteten säger att den ger bättre säkerhet jämfört med hur det var tidigare. Ingen tycker att den ger sämre säkerhet. Chaufförerna har en mer positiv inställning än den som chaufförerna på Gotland hade till försöket med den 30-rekommendation som testades där.

Det är viktigt att chaufförerna har all information om försöket som de behöver. Det finns emellertid fall där chauffören upplever att den inte har fått någon information alls. Andra uppger att de vill ha repetition. En chaufför väckte frågan om vad som gäller för dem som möter bussen när de kör på fyrfilig väg. Det är av stor vikt att alla chaufförer har kunskap om regeln. Skillnader i tillämpning kan leda till tillbud och olyckor, men även till en negativ inställning till 30-regeln på felaktiga grunder. Här finns möjlighet till förbättringar.

I 30-försöket har ett nytt skyltsystem använts. Detta system behöver utvärderas ytterligare innan det används i en eventuellt större omfattning. Systemet har haft barnsjukdomar och chaufförer har påpekat diverse praktiska problem, t.ex. i samband med att skyltarna ska tändas och släckas. Det finns också de som tycker att det är svårt att komma ihåg att tända skylten. Att skylten ibland täcks av snö är inte tillfredställande. Sammantaget kan sägas att en översyn av skyltsystemet är nödvändig, ifall systemet ska användas även fortsättningsvis. Vissa problem har åtgärdats under försökets gång.

En stor andel av chaufförerna har tidigare haft skolskjutsskylt. Dessa bör ha vana att tända och släcka skylten, vilket kan ha underlättat vid införandet av den nya skylten – om man jämför med dem som inte tidigare hade behövt sköta någon skylt.

Chaufförerna tänder och släcker 30-skylden på samma eller längre avstånd från hållplatsen jämfört med den gamla skolskjutsskylden, vilket gör att medtrafikanterna har

lika stor eller större chans att hinna upptäcka den, förutsatt att synbarheten i övrigt är densamma. Synbarheten avseende den nya skylten har dock inte uppmätts.

Den dominerande uppfattningen är att barnens beteendet inte har ändrats. Vissa chaufförer säger att barnens beteende har ändrats, några anser till det bättre andra till det sämre. Resultaten i denna studie stöder därför inte antagandet att 30-regeln skulle invagga barnen i en falsk trygghet/säkerhet, men kommentarer från enstaka chaufförer pekar på att det kan förekomma. Chaufförerna säger att föräldrarnas beteende att följa till eller möta vid hållplats inte har ändrats, jämfört med före 30-regeln.

Glädjande är att många chaufförer menar att det har blivit säkrare för barnen med anledning av 30-försöket. Ytterst få menar att säkerheten har minskat. Bland skolskjutschaufförer märks en skillnad i uppfattningen fler uppger att det har blivit säkrare för barnet vid hemhållplatsen. En förklaring kan vara att skolans hållplats redan bedöms som säker av skolskjutschaufförerna.

Tre chaufförer säger att 30-regeln har bidragit till en olycka eller tillbud. Några har observerat farliga beteenden som leder till tillbud. En av dem har noterat att vissa medtrafikanter som hinner upp bussen gör en häftig inbromsning, eftersom de tror att man inte får köra om bussen. Detta leder till ökad risk för upphinnandeolyckor. Det kan finnas anledning att studera detta beteende ytterligare eller att vara noga med att informationen om hur regeln gäller når ut till alla trafikanter. En person informerade om ett tillbud som orsakats av att knappen för skyltens på- och avstängning sitter illa till. Placeringen leder till att chauffören antingen tvingas ta blicken från trafiken eller riskerar att trycka på fel knapp, vilket skedde i det aktuella fallet. I det fortsatta arbetet är det därför angeläget att se över stödfunktionerna i bussarna så att de underlättar chaufförens arbete i stället för tvärt om.

Många chaufförer kan räkna upp ett antal hållplatser som inte är säkra. Vi vet att ett flertal olyckor i Sverige sker när passagerarna är vid eller i närheten vid hållplatsen, men när bussen inte är det. De inträffar också på vägar med hastighetsgräns över 70 km/h. I dessa situationer är det inte troligt att en 30-regel kan öka säkerheten. Gemensamma kriterier för att peka ut de hållplatser och vägar till och från hållplatser som inte är säkra behövs och har stor potential att öka säkerheten för barnen, förutsatt att de utpekade platserna även åtgärdas på något sätt.

Det är viktigt att i det fortsatta arbetet beakta de synpunkter som framkommit från chaufförerna.

Referenser

- Anund, A., Kronqvist, L., & Falkmer, T. (2005) *Utmärkt utmärkning av skolskjutsfordon?* (VTI rapport 516). Linköping: Statens Väg- och transportforskningsinstitut.
- Anund, A., Larsson, J., & Falkmer, T. (2003). *Skolskjutsbarns inblandning i olyckor 1994-2001*. Linköping: VTI
- Anund, A., & Sörensen., G. (2006) *Intervjuer med chaufförer som kör skolbarn vårensommaren 2006*. Solna: Vägverket Region Stockholm. Publikation 2007:158.
- Anund, A. och Renner, L. (2007) *30-försöket på Gotland. Delrapport .7 Enkätundersökning med chaufförer som kör skolbarn, våren 2007*. Publikation 2007:159. Solna: Vägverket Region Stockholm. 2007-12-17.
- Gummesson, M. (2005). *Säkrare bussresor för barn*. Vägverket, TR 70A 2005:1726, Borlänge.
- Sörensen, G., Anund A, Varhelyi A, Hyden C, & Nilsson Å. (2006). *Observationsstudier – Utvärdering av 30-försöket på Gotland*. VTI. PM.
- Vägverket. (2007). *Utvärdering av 30-rekommendationen på Gotland – försök med rekommenderad 30 km/tim vid passage av stillastående skolskjutsskyltad buss*. Solna: Vägverket Region Stockholm. Publikation 2007:152.

Bilagor

Bilaga 1 Enkät till chaufförerna våren 2008



2008-02-22

30-regeln

1. Är du som fyller i enkäten man eller kvinna ?

2. Vilken är din ålder? _____ år

3. Hur många år har du kört buss? _____ år

4. Vilka typer av turer kör du?

Sätt ett eller flera kryss

Linjebuss (linjetrafik)

Upphandlad skolskjuts

Annan typ av tur, _____

5. Har du fått tillräcklig information om försöket med lagstadgad 30-km i timmen förbi stillastående buss?

Ja Nej

Om nej, vilken information saknar du? _____

6. Upplever du att du vet både var och när lagen om 30 – begränsningen gäller?

Ja Nej

Om nej, vad är du osäker på? _____

7. Tycker du att lagen om 30-km/h är bra?

Ja Nej Vet ej

Om nej, varför inte? _____

8. Kör du på sträckor som omfattas av lagen om 30?

Ja Nej Vet ej



Nu kommer några frågor kring den nya 30-skylden

9. Vet du på vilka platser som den nya 30-skylden ska användas?

Ja Nej Osäker

10. När på dygnet använder du den nya 30-skylden?

Aldrig (gå vidare till fråga 14)	Dagtid – endast skoldagar	Dagtid – alla dagar	Hela dygnet – endast skoldagar	Alltid	Annan tid _____ _____
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Använder du 30-skylden på hållplatser som inte ingår i försöket?

Ja Nej Vet ej vilka hållplatser som ingår

12. På vilket avstånd från hållplatsen tänder du den nya 30-skylden? ca _____ meter

13. Är det lätt eller svårt att komma ihåg att tända den nya 30-skylden?

Lätt Svårt

14. Finns det "hållplatser" som du stannar vid som du anser inte är säkra?

Ja Nej

Om ja, ungefär hur många hållplatser? _____

Om ja, vad är den främsta orsaken? _____

15. Tror du att medtrafikanterna ser den nya 30-skylden i tid?

Markera med ett kryss per rad.

	Ja	Nej	Vet ej
... när de möter bussen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... när de hinner i kapp bussen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... vintertid?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... i dagsljus?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... vid skymning/gryning?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... i mörker?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Hur använder du den nya 30-skylden jämfört med skolskjutsskylden du hade före försöket? Markera med ett kryss per rad.

Hade inte skolskjutsskyld tidigare Gå vidare till fråga 18

Skylden slocknar av sig själv Gå vidare till fråga 17

a) Tänder oftare Tänder mer sällan Tänder lika ofta Vet ej

b) Tänder längre ifrån Tänder närmare Tänder på lika avstånd Vet ej

c) Släcker längre ifrån Släcker närmare Släcker på lika avstånd Vet ej

17. Hur fungerar systemet med den nya skylten?

	Bra	Dåligt	Vet ej
Placeringen av på-/avknapp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ljudindikering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ljusindikering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skyltens placeringar på bussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Användning i tätort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Användning på landsbygd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nu kommer lite frågor om hur du uppfattar medtrafikanternas beteende

18. Har 30-regeln medfört att förarna sänker hastigheten när de möter eller kommer i kapp en stillastående buss med 30-skylden tänd? *Markera med ett kryss per rad.*

	Ja	Nej	Vet ej
När de möter bussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
När de hinner i kapp bussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Av dem som möter eller kommer i kapp en stillastående buss med den nya 30-skylden tänd, hur stor andel tror du kör högst 30 km/h? *Markera med ett kryss per rad.*

	0-25%	26-50%	51-75%	76-100 %
Möter bussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kommer i kapp bussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. Finns det en skillnad i beteende mellan privatbilister och yrkesförare beteende när de passerar bussen med 30-skylden tänd?

Ja Nej

Om ja, på vilket eller vilka sätt:

21. Har 30-regeln medfört att förarna sänker hastigheten på andra sträckor än där försöket pågår, när de möter eller kommer i kapp en stillastående buss? *Markera med ett kryss per rad.*

	Ja	Nej	Vet ej
När de möter bussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
När de hinner i kapp bussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Föräldrarna

22. Har det blivit vanligare / ovanligare att föräldrarna följer barnen till/från hållplatsen jämfört med före 30- regeln? *Markera med ett kryss per rad.*

	Vanligare	Ovanligare	Ingen skillnad	Vet ej
Följer barnen till hållplatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Möter barnen vid hållplatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

23. Har föräldrarna ändrat sitt beteende på annat sätt med anledning av den lagstadgade 30-regeln?

Ja Nej

Om ja, på vilket eller vilka sätt:

Barnen

24. Har barnen ändrat sitt beteende med anledning av den lagstadgade 30-gränsen?

Ja Nej

Om ja, på vilket eller vilka sätt:

25. Har barnens säkerhet ökat eller minskat med anledning av den lagstadgade 30-gränsen? Markera ett kryss per rad.

	Ökat	Minskat	Oförändrad	Vet ej
Påstigning till skolan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avstigning vid skolan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Påstigning vid skolan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avstigning hem från skolan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

26. Har barnens uppmärksamhet ökat eller minskat med anledning av den lagstadgade 30-gränsen? Markera ett kryss per rad.

	Ökat	Minskat	Oförändrad	Vet ej
Påstigning till skolan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avstigning vid skolan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Påstigning vid skolan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avstigning hem från skolan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nu kommer några frågor om tillbud och olyckor efter införandet av 30- regeln

27. Har du varit med om tillbud/olyckor under höstterminen 2007 eller vårterminen 2008?

Ja Nej

Om ja, har 30-regeln orsakat eller bidragit till tillbudena/olyckorna?

Ja Nej

Om ja, på vilket sätt har 30- regeln orsakat eller bidragit?

28. Tror du att lagstadgad 30-gräns ger bättre eller sämre säkerhet jämfört med hur det var tidigare?

Lagen om 30 Lag om 30 Ingen skillnad Vet ej

ger bättre säkerhet ger sämre
säkerhet

29. Tror du att de eventuella effekter som uppnåtts med försöket med lagstadgad 30 gräns håller i sig på sikt?

Ja Delvis Nej Vet ej

Tack för att du besvarade enkäten!

Vi tar tacksamt emot ytterligare synpunkter – skriv dem på baksidan av enkäten.

Vägverket

Region Mitt

871 42 Härnösand

Besöksadress: Nattviksgatan 8

www.vv.se vagverket.har@vv.se

Telefon: 0771-119 119. Telefax: 08-627 09 23. Texttelefon: 0243-750 90



Vägverket