

Trafikanternas respekt för 30-skylden vid skolor i Västsverige

Hastighetsmätningar 1996-2015



Hastighetsmätningar vid skolor 1996-2015

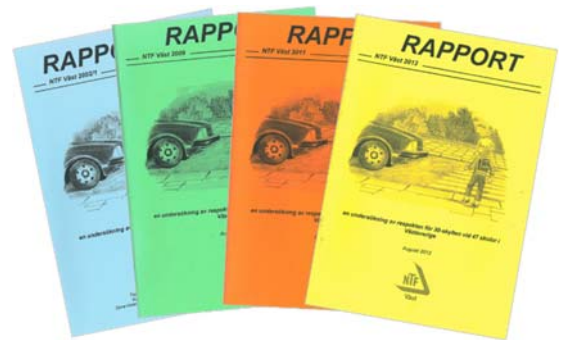
Runt många skolor är hastigheten begränsad till 30 km/h och vägen försedd med fartdämpande hinder för att trafikmiljön ska vara trygg och säker för eleverna. Trots detta är det allt för vanligt att många ändå väljer att köra fortare än tillåtet. NTF Väst har mätt hastighet utanför skolor ända sedan 1996, alltså i 20 år. Syftet har varit att få en uppfattning om hur hastighetsbegränsningen på 30 km/h respekteras och resultatet är också ett konkret och aktuellt faktaunderlag för deltagande kommuner att utgå ifrån i det lokala trafiksäkerhetsarbetet.

Att trafikmiljön är säker där barn rör sig är en viktig fråga för NTF Väst. Att sänka farten till 30 km/h förlänger restiden med några sekunder, men kan vara helt avgörande om olyckan är framme. I lägre hastighet kan man hinna bromsa och avvärja en olycka. Hastigheten i kollisionsögonblicket är också helt avgörande för hur svårt människor skadas i en trafikolycka.

Vid en tillbakablick på de 20 år som mätningarna har genomförts kan vi konstatera att resultatet ser ungefär likadant ut från år till år. Ungefär hälften av fordonsförarna kör för fort, trots att man faktiskt bara sparar några få sekunder.

20 år av mätningar

1996 genomfördes hastighetsmätningarna vid skolor för första gången. Studien var ett samarbetsprojekt mellan Göteborgs Trafiksäkerhetsförening (GTF) och Vägverket Region Väst och syftade till att undersöka göteborgsbilisternas respekt för hastighetsgränsen på 30 km/h vid skolor. Hastighetsmätningarna gjordes vid nio slumpmässigt utvalda skolor inom Göteborgs kommun och sammanlagt mättes nästan 8 000 fordon. Resultatet visade att 34 procent körde över 30 km/h och medianhastigheten bland fortkörarna låg på nästan 40 km/h. 1999 införlivades GTF med NTF Väst och det geografiska upptagningsområdet blev större, men redan 1998 gjordes hastighetsmätningarna även utanför Göteborg, då 7 kommuner deltog med 12 skolor. Hastighetsmätningarna har sedan varit återkommande varje år och genomförts på ungefär samma sätt från år till år. Resultaten är inte exakt jämförbara över tid eftersom antalet deltagande skolor och kommuner har varierat över åren.



Skolorna är, med undantag från de två första åren, utvalda av kommunerna själva. Kommunkontoren i de västsvenska kommuner där NTF Väst verkar har varje vår fått en förfrågan om att delta i undersökningen och har därefter utsett de skolor som ska vara med. Mätningarna har gjorts på vägsträckor med rödgul skylt, det vill säga på sträckor med tvingande hastighetsbegränsning 30 km/h, och inte vid skolor där man endast har rekommenderad hastighet på 30 km/h (blå skylt).

Mätningarna har genomförts med hjälp av utbildade representanter från NTF Västs medlemsorganisationer, bl a OK-Bilisterna, KAK Väst, MHF Borås, MHF Kungälv, Lindome Bilkår samt av timanställd personal. Mätningarna görs under 1–2 timmar per skola under april–juni; exakt hur lång tid mätningen pågår kan variera något beroende på trafikflödet vid skolorna. I de flesta fall görs mätningarna på samma tid och plats från år till år.

Hastighetsmätningarna har genomförts med lasermätare av samma slag som polisen använder vid hastighetskontroller. Endast fria fordon har ingått i undersökningen. Fordon som hamnar i kö bakom andra fordon mäts inte, eftersom de bara kan köra så fort som resten av kön tillåter.

Andel fortkörare 1996 - 2015

Vid en genomgång av hur resultatet har sett ut under de 20 år som mätningarna har pågått kan man konstatera att i genomsnitt kör drygt hälften (52,3 procent) av fordonsförarna för fort utanför skolorna i Västsverige. Genomgående har andelen fortkörare legat på runt 50 procent, ofta närmare 60 procent, och så har det sett ut sedan mätningarna började, oavsett hur många skolor och kommuner som har ingått i mätningarna. Undantaget är 1996, första året mätningarna genomfördes, då deltagande skolor var slumpmässigt utvalda. Tabellen visar en översikt av samtliga års mätningar. I vissa fall saknas uppgifter om medianhastighet.

	Antal skolor	Antal kommuner	Antal fordon	Andel över 30 km/h (procent)	Andel över 50 km/h (procent)	Medianhastighet (km/h)
1996	9	1*	7 950	34	2,3	-
1997	12	1*	8 487	53	1,6	32
1998	12	1*	7 808	43	0,9	-
1999	14	7	5 202	54	2	32
2000	38	11	3 994	57	3	-
2001	35	10	4 776	59	3,5	32
2002	29	9	4 338	57	3	32
2003	29	10	4 602	58	3	32
2004	31	10	5 010	56	3	-
2005	36	10	7 783	56	4	-
2006	43	12	10 038	50	2	-
2007	44	12	8 377	46	2	30
2008	52	14	7 614	55	3	31
2009	44	11	7 155	54	3	31
2010	50	13	6 502	49	2	30
2011	54	14	8 262	51	2	31
2012	47	12	7 267	55	3	31
2013	60	16	7 008	52	3	31
2014	48	13	6 948	50	2	30
2015	69	14	9 548	57	2	32

* Bara Göteborg

#10sekunder

Resultatet av hastighetsmätningarna har släppts i augusti varje år när skolorna börjar för terminen och det har genererat bra diskussioner, en hel del uppmärksamhet i medier och ibland till och med åtgärder utanför skolorna. Att mäta är självklart värdefullt, men i år har NTF Väst valt att istället fokusera på att förändra attityder och att aktivera de viktigaste påverkarna: barnen. Genom barnens engagemang ville vi nå föräldrar och andra vuxna med budskapet: - är det verkligen värt att köra för fort?

Under 2016 valde vi att pausa mätningarna och istället satsa på en rolig och engagerande kampanj för mellanstadieelever. Med kampanjen #10sekunder undersökte mellanstadieelever i västsverige vad man egentligen kan göra av den lilla tid man sparar genom att köra för fort, genom att ta fram korta filmklipp som visar just detta. Fokus låg på att väcka elevernas påhittighet, och utan pekpinna locka till reflektion och eftertanke. Att filmerna fick vara just tio sekunder långa är ingen slump. Om man kör 50 km/h istället för 30 km/h sparar man nämligen max tio sekunder per 200 meter.



Tävlingen pågick mellan 1 april och 20 maj och alla mellanstadieskolor i Västsverige inbjöds att delta. Sammanlagt deltog 45 klasser från 31 skolor i tävlingen och nästan 400 bidrag skickades in. Frågeställningen löd: "Vad hinner man egentligen göra på den korta tid man sparar genom att köra för fort?". En majoritet av de tävlande landade i samma slutsats: i princip ingenting alls. Fyra vinnande bidrag utsågs i slutet av maj.

Hastighetens betydelse

Trafikskador är ett av Sveriges största folkhälsoproblem. 2015 omkom 17 barn (0–17 år) i trafiken och över 6 000 skadades varav nästan 100 allvarligt. (enligt Strada, Transportstyrelsens databas för olyckor och skador i vägtrafiken). I många trafikolyckor bidrar hög hastighet till att olyckor över huvud taget inträffar. Hastigheten i kollisionssögonblicket är också helt avgörande för hur svårt människor skadas i en trafikolycka. Det finns fastställda gränsvärden om vilka hastigheter som människokroppen klarar av, det vill säga vilket krockvåld vi tål. Värdena bygger på dagens utformning av bilar och vägar. Exempel:

- De flesta människor överlever om de blir påkörda av en bil i 30 km/h.
- En modern bil klarar att skydda åkande i 70-80 km/h vid en frontalkollision och i 50-60 km/h vid en sidokollision. Förutsättningen är naturligtvis att alla i bilen använder bilbälte.
- En krock i 50 km/h får samma konsekvenser som ett fall från tredje våningen i ett höghus. 70 km/h motsvarar sjätte våningen och 90 km/h den tionde våningen

Vid ökade hastigheter ökar dessutom bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kraftigt utan att några större tidsvinster görs.

Varför 30 och inte 50 km/h?

Den enskilt största faktorn som påverkar hur allvarlig en trafikolycka blir är hastigheten. Ju högre hastigheter desto mindre marginaler och desto större krockvåld. Vägens standard (dvs den högsta "säkra" hastigheten under goda förhållanden) och trafiksäkerhetsstatus tillsammans med hur mycket våld en människokropp tål vid en krock bestämmer vilken hastighetsbegränsning som ska gälla.

30 km/h är högsta hastigheten som rekommenderas i trafikmiljöer där bilar och andra fordon samsas med oskyddade trafikanter, till exempel vid skolor, centrumgator och nära bostadsområden. Till oskyddade trafikanter räknas gående, cyklister och mopedister. Dessa trafikantgrupper utgör också en stor andel i olycksstatistiken.

Skillnaden i hastighet mellan 30 och 50 km/h är bara 20 km/h, men konsekvenserna är stora. Om någon t ex kliver ut framför en bil eller en buss hinner du som bilförare sannolikt stanna om hastigheten är högst 30 km/h. När hastigheten är 50 km/h hinner man inte ens påbörja inbromsningen.

Tidsvinsten är dessutom minimal när man kör i 50 km/h jämfört med i 30 km/h: mindre än 10 sekunder på en sträcka av 200 meter. Alltså: man vinner ingen tid och risken för olycka ökar.



Varför kör så många för fort?

På den frågan finns det nog inget enkelt svar. Vissa skulle kanske säga "för att alla andra gör det". Det anses alltså socialt accepterat att köra fortare än tillåtet, trots att man bryter mot lagen (till skillnad från t ex att köra onykter eller utan bälte). Vi har bråttom i vår vardag, man ska få ihop livspusslet och det speglar sig säkert i bilkörningen också. Som bilförare känner man sig ganska trygg i sin egen säkra bil, man uppfattar inte sin egen fart på samma sätt som när man befinner sig utanför bilen som gående eller cyklist. Även vägarnas utformning kan påverka hur fort man väljer att köra. Är vägen bred, rak och har fri sikt är det lättare att komma upp i högre farter än när det t ex finns fartdämpande hinder eller vägen är smalare.

Barn är inte små vuxna



Bristande respekt för hastighetsskyltningen är synnerligen allvarligt utanför skolor och andra ställen där barn finns eftersom man inte kan förvänta sig att barn beter sig som vuxna när de vistas i närheten av trafiken. Det är därför särskilt viktigt att fordonstrafikanter respekterar hastighetsbegränsningen och är särskilt uppmärksamma i just dessa miljöer.

- **Barn är inställda på lek** och leken kan vara så uppslukande att verkligheten inte får plats. Det är lätt att impulser och infall går före uppmärksamheten.
- **Barn har svårt att bedöma risker rätt** och reflekterar inte över konsekvenser. De kan inse att det finns faror, men inte vilken roll de själva har.
- **Barn har svårt att förutse andras beteenden** och att sätta sig in i andras perspektiv.
- **Barn kan inte överblicka helheten** och har svårt att hantera flera saker samtidigt.
- **Barn ser och syns sämre.** Vidvinkelseendet är inte fullt utvecklat och de har svårt med att bedöma riktning, avstånd och hastighet. Det är inte säkert att de uppfattar att det kommer bilar från olika håll, än mindre hur fort de kör. Barn är dessutom små och syns sämre bakom bilar, häckar och staket vid vägen.

Föräldrarna största trafikfaran?

Föräldrar som skjutsar sina barn till skolan i bil är numera ett vanligt fenomen. Det finns många orsaker till att man skjutsar sina barn, även om skolvägen inte alltid är lång. I en rapport från Sveriges kommuner och Landsting, "Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan" (SKL, 2013), beskrivs att de vanligaste skälen är att det är mest praktiskt för familjen för att få ihop livspusslet och att föräldrarna tycker att vägen till skolan är farlig. Att skjutsa sina barn anses också vara ett sätt att visa engagemang. Samma rapport visar också att många rektorer tycker att föräldrarna själva har blivit den största trafikfaran vid skolorna.

En vanlig anledning till att barn blir skjutsade är att man som förälder upplever att trafiken till och runt skolan är för farlig. Samtidigt är man då själv med och bidrar till den ökade trafikmängden. I många familjer är det också en vana att ta bilen och man väljer bilen trots att det i många fall är kort väg. Barnen vänjer sig lätt vid att bli skjutsade. Att det finns nackdelar med att skjutsa sina barn kan man inte bortse ifrån:

- Trängseln ökar vid skolorna och farliga situationer uppstår när föräldrar lämnar sina barn med bil på platser som inte är dimensionerade för dagens trafikmängd.
- Riskerna ökar för att andra barn skadas som oskyddade trafikanter till fots eller på cykel.
- Barnen går miste om möjligheten att träna sig i att vistas i trafiken.
- Barnen går miste om ett naturligt tillfälle att röra på sig.
- Bilåkandet har en negativ miljöpåverkan.

På egna ben till skolan

Det går att minska skjutsandet. Exempel på långsiktiga insatser är en genomtänkt placering av skolbyggnaderna samt trygga och säkra gång- och cykelvägar. Som förälder kan man fundera över om det finns alternativ till att ta bilen till skolan och om barnet kan ta sig dit på annat sätt. Samtidigt är det viktigt att veta att barn inte kan tränas över sin mognadsnivå, barns trafiksäkerhet är de vuxnas ansvar. När yngre barn rör sig i en komplicerad trafikmiljö ska de, tills de är trafikmogna, alltid ha sällskap av en vuxen. Gradvis behöver barnen lära sig att ta eget ansvar och det är upp till de vuxna att bedöma när barnen kan börja gå eller cykla till skolan, i sällskap eller på egen hand. Först i 10–12-årsåldern kan barn förväntas klara sig på egen hand i trafikerade miljöer.



Vad kan man som förälder göra?

- Träna att gå till skolan med barnen för att sedan släppa iväg dem själva när de visat att de klarar det. Utforska om det finns vägar som är mer trafiksäkra än den närmaste. Utgå från trafikens hastighet, trafikmängd, om det finns trottoar eller cykelbana, om barnet måste korsa en väg eller en större utfart, om det finns belysning och så vidare.
- Gå samman med andra föräldrar och organisera "vandrande skolbussar". Turas om att promenera med skolbarnen. Den tidsmässiga belastningen blir liten om man delar på ansvaret. Man kan också ha en "cyklande skolbuss", men inte med fler barn än den vuxne kan överblicka. Barnen ska inte vara för små i den cyklande skolbussen.

Ett barn som går med sällskap lär sig att gå på egen hand tidigare än ett barn som alltid skjutsas. Den som från början vänjer sig vid att dagligen gå eller cykla får det som en självklar vana. Även som förälder får man gratis motion och börjar kanske att fundera över de egna resvanorna.

Om man nu ändå måste ta bilen?

- Skjutsa bara halva vägen. Det är bättre att barnet går en del av sträckan än ingen alls, och det blir färre bilar runt skolan. Följ med i början. Med tiden kan barnet gå allt längre på egen hand.
- Samåk, ta med fler barn i området som annars också skulle ha skjutsats till skolan.
- Föreslå för skolan att skapa bilfria zoner närmast skolan och skolgården, med tydlig anvisning om alternativa

Vad kan man göra för att skolvägen ska bli säkrare?



Ta kontakt med kommunen för att se över trafikmiljön. Man kan göra det svårare att köra för fort med olika fysiska farthinder som t ex vägbulor, timglaslösningar, chikaner mm. Att gång- och cykelpassager är säkra där barn går till skolan är också viktigt.

Attityd- och beteendepåverkan genom skolans kanaler för att få föräldrar att sänka farten. Ordna föräldramöten för att belysa trafikrisker vid skolan och hur föräldrarna kan bidra till bättre trafiksäkerhet. Det är inte ovanligt att skolor upplever problem med att allt för många barn skjutsas i bil till och från skolan, istället för att gå eller cykla. Det gör att mängden trafik är alldeles för stor i förhållande till vad skolans område är dimensionerat för. En vanlig anledning till att barn blir skjutsade är att föräldrarna anser att trafiken är för farlig. Samtidigt är man själv med och bidrar till den ökade trafikmängden.

Polisens hastighetsövervakning. Polisens närvaro är viktig för att få ner hastigheterna, i synnerhet vid skolor och områden där oskyddade trafikanter vistas.

Låt eleverna vara delaktiga. Genom barnen kan man nå föräldrarna. Integrera trafik och trafiksäkerhet i undervisningen, ordna temadagar om trafik, särskilt vid terminsstarter.

NTF Väst är en oberoende, idéburen organisation som arbetar för allas rätt till en säker trafik i 25 kommuner i Västsverige.

Målet är en säker trafik där ingen dödas eller skadas allvarligt. NTF Väst ska öka människors, företags och organisationers förmåga och vilja att ställa krav på och själva bidra till varaktiga förbättringar av trafiksäkerheten. Dessutom ska NTF Väst medverka till att ge insikt om trafiksäkerhetens betydelse för folkhälsan

Kontakt:

031 - 60 78 80

vast@ntf.se

www.ntf.se/vast

www.facebook.com/ntfvast

