

Barnkonsekvensanalys

Gång- och cykelbanan Lervik-Järsö

Innehållsförteckning

1 Inledning	2
1.1 Vad är en barnkonsekvensanalys?	2
1.2 Barnets rättigheter	3
2 Bakgrund	4
2.1 Barn som delaktiga i stadsmiljöplanering	5
2.2 Projektbeskrivning	5
2.3 Utformning av gång- och cykelbanan	5
2.4 Barn och unga i området Nåtö-Järsö	6
3 Barnperspektivet	6
3.1 Barnens trafiksäkerhet och färre olyckor som mål	6
3.2 Arbete för hälsa i vardagen	6
3.3 Ålands lagstiftning och barn i trafiken	7
3.4 Funktionsrätt Ålands synpunkter om GC-banan	8
3.5 Säkerhet för barn och unga under ombyggnationen	9
3.6 Vuxna som inte hörts	9
4 Barnens perspektiv	10
4.1 Tankar från barn i åldern 5-6 år (Daghemmet Saltkråkan)	10
4.2 Tankar från barn i Ytternäs Skola, Övernäs Skola och Ålands Gymnasium	12
4.3 Barn och unga som inte hörts	14
5 Sammanfattning	15
5.1 Barnperspektivet - en sammanfattning	15
5.2 Barnens perspektiv – en sammanfattning	16
6 Konsekvenser för barn & unga	16
6.1 Positiva konsekvenser	16
6.2 Negativa konsekvenser	17
7 Rekommendationer	18
7.1 Barnets bästa som vägledande princip (artikel 3)	18
7.2 Barns delaktighet och inflytande (artikel 12)	18
7.3 Rätt till liv, utveckling och trygg miljö (artikel 6 och 24)	18
7.4 Icke-diskriminering och tillgänglighet (artikel 2 och 23)	19
7.5 Sammanfattande rekommendationer	19
Referenser	20
Bilagor	21
Bilaga 1: Centrala begrepp i analys av barns trafikmiljö	21
Bilaga 2: Barnens visioner för GC-bana	22

1 Inledning

Denna barnkonsekvensanalys, framtagen av Rädda Barnen Åland på uppdrag av infrastrukturavdelningen vid Ålands landskapsregering, ger en beskrivning av hur den planerade gång- och cykelbanan mellan Lökskärsvägen i Lervik i Mariehamn och vändplanen på Järsö i Lemland påverkar barn och ungas vardag. Denna barnkonsekvensanalys grundar sig i den lagstadgade uppgiften att beakta FN:s konvention om barnens rättigheter (United Nations, 1989) i all offentlig planering.

1.1 Vad är en barnkonsekvensanalys?

En barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod för att utreda hur ett beslut eller en åtgärd påverkar barns, ungas och barnfamiljers välfärd och rättigheter, med utgångspunkt i FN:s konvention om barnets rättigheter (1989). Barnkonsekvensanalyser görs för att säkerställa att beslut fattas med uttrycklig hänsyn till principen om barnets bästa (CRC, artikel 3.1). Centralt för en barnkonsekvensanalys är både vad vuxna anser att ska beaktas i situationen med tanke på barnets bästa och vad barnen själva tänker och upplever.

Denna analys tar upp både rättsliga perspektiv och välfärdsperspektiv när det gäller det planerade byggprojektet och barnets bästa. Iivonen och Pollari (2022) betonar att barnkonsekvensanalyser kan behandla dessa perspektiv tillsammans eftersom rättigheterna tryggar välfärden (Iivonen & Pollari, 2022: 15).

Fokus på barnets bästa

Enligt artikel 3.1 i barnkonventionen ska barnets bästa alltid komma i främsta rummet i alla beslut och åtgärder som rör barn. Bedömningen av barnets bästa ska ta hänsyn till barnets individuella situation och behov, samt utgå från ett så fullständigt genomförande av barnets rättigheter som möjligt (CRC, 2005: C/GC/14). Barnrättskommittén understryker att barnets bästa ska ges särskild vikt i beslutsfattande – det är inte bara ett av flera intressen utan ett som måste prioriteras (CRC, 2013: C/GC/14). Vid potentiella intressekonflikter mellan enskilda barns rättigheter och intresset för grupper av barn eller mellan barns och vuxnas rättigheter, ska en noggrann och transparent avvägning göras.

Barnens perspektiv

En central del av en barnkonsekvensanalys är att höra barnens perspektiv, dvs. barns och ungas egna åsikter (artikel 12) och redovisa hur dessa synpunkter har beaktats i beslutsprocessen. Bedömningen om hur barnens perspektiv beaktas måste grundas på barnkonventionens grundläggande principer: icke-diskriminering (UNCRC, 1989: artikel 2), barnets bästa (UNCRC, 1989: artikel 3.1), rätten till liv, överlevnad och utveckling (UNCRC, 1989: artikel 6) samt rätten att höras (UNCRC, 1989: artikel 12).

Barnperspektivet

Att beakta barnperspektivet är en viktig del i allt samhällsplanerings- och beslutsfattande arbete som påverkar barn och unga. Barnperspektivet avser vuxnas perspektiv över hur olika åtgärder, projekt eller beslut påverkar barn samt vad som behöver tas i beaktande för att säkerställa barnets bästa. Denna analys kan basera sig på relevanta styrdokument, höranden, sakkunnigutlåtanden eller forskningsunderlag.

Direkta och indirekta konsekvenser

Barnkonsekvensanalysen bör identifiera både direkta och indirekta konsekvenser av besluten och analysera hur negativa effekter kan mildras och positiva effekter förstärkas (Iivonen & Pollari, 2022). Resultaten ska vara offentliga och innehålla rekommendationer om förändringar eller förbättringar.

1.2 Barnets rättigheter

FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen, CRC) är ett internationellt rättsligt bindande avtal om mänskliga rättigheter som gäller som lag i Finland och på Åland sedan 1991. Konventionen fastställer att alla barn har rätt till skydd, omsorg, utveckling och delaktighet, och dess bestämmelser är odelbara, vilket innebär att alla rättigheter har samma betydelse och ska tillämpas tillsammans (UN Committee on the Rights of the Child, 2003).

Fyra grundprinciper

Konventionen bygger på fyra grundprinciper: icke-diskriminering (artikel 2), barnets bästa (artikel 3), rätten till liv, överlevnad och utveckling (artikel 6), samt rätten att bli hörd och få sina åsikter beaktade (artikel 12). Dessa principer ska genomsyra alla beslut och åtgärder som rör barn, vilket är särskilt viktigt i arbetet med barnkonsekvensanalyser (Social- och hälsovårdsministeriet, 2022).

Barns rättigheter är odelbara och gäller alla barn

Barnkonventionen slår fast att alla personer under 18 år är barn (artikel 1) och att alla barns rättigheter ska garanteras utan diskriminering (CRC, artikel 2). Diskrimineringsförbudet innebär inte bara att man ska undvika att diskriminera, utan också att aktiva åtgärder krävs för att motverka ojämlikhet (CRC/C/GC/14, punkt 41).

FN:s konvention om barnets rättigheter, som gäller som lag i Finland och på Åland, förpliktar konventionsstaterna att säkerställa att barns rättigheter är odelbara och samverkande. Tillgång till säkra gång- och cykelbanor är avgörande för barns rätt till hälsa (artikel 24), utbildning (artikel 28), vila och fritid (artikel 31) samt deltagande i samhället (artikel 12).

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (funktionsrättskonventionen), artikel 7, betonar att barn med funktionsnedsättning har rätt till full delaktighet och jämlik tillgång till samhällsinfrastruktur, inklusive trafikmiljöer. Att

möjliggöra barns självständiga rörlighet är avgörande för att säkerställa deras rättigheter fullt ut.

Säkra trafikmiljöer som alla barns rättighet

Artikel 6 i barnkonventionen slår fast att varje barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling. Att minska risken för trafikolyckor genom avskild gång- och cykelväg bidrar direkt till detta mål.

Artikel 24 i barnkonventionen rör barnets rätt till bästa möjliga hälsa. Genom att främja gång och cykling som transportsätt, skapas förutsättningar för daglig fysisk aktivitet. Detta har positiva effekter på barnets fysiska och psykiska hälsa och bidrar samtidigt till minskad biltrafik, vilket förbättrar luftkvalitet och miljö.

Barns rörelsefrihet och möjligheten att på ett säkert sätt förflytta sig självständigt är en del av barns odelbara rättigheter. Barnrättskommittén har särskilt betonat att transportsystem och trafikmiljöer måste utformas med barnets bästa i åtanke (CRC/C/GC/14, punkt 19; CRC/C/GC/7, punkt 13).

Barns möjlighet att röra sig säkert i trafiken är inte jämlik och påverkas av socioekonomiska faktorer och funktionsförmåga. Förbudet mot diskriminering (Artikel 2) innebär att särskild hänsyn måste tas till barn i utsatta situationer, såsom barn i ekonomiskt svaga familjer eller barn med funktionsnedsättning, vid planering och utformning av trafikmiljöer.

FN:s barnrättskommitté betonar att även beslut som inte riktar sig direkt till barn, exempelvis inom trafik- och transportplanering, påverkar barn och att barnets bästa därför ska beaktas också i dessa sammanhang (CRC/C/GC/7, punkt 13).

2 Bakgrund

Denna barnkonsekvensanalys berör den gång- och cykelbanan som ska inrättas inom ramarna för Ålands landskapsregerings ombyggnadsprojekt av *Bygdeväg 30 Järsövägen* från Löfskärsvägen 200 meter norr om Östernäsvägen till Järsövägens södra ände vid vändplatsen på Järsö. Omgivningen är på många sätt tongivande för barns uppväxt, och barn och ungas möjligheter att självständigt vistas i sin närmiljö och utveckla sin egen vardagskultur är i hög utsträckning anhängig av säkerhets- och trivsselfaktorer där de vistas och bor.

Eftersom ombyggnadsprojektet kan anses innefatta beslut som påverkar barn både direkt och indirekt har barn och unga rätt att bli hörda i frågan i enlighet med artiklarna 2, 3.1, 12 i FN:s barnkonvention (UN, 1989). För att säkerställa att barnens rättigheter (se sektion 1.1) efterlevs ska Ålands landskapsregering införliva vuxnas tankar om barnets bästa (sk. barnperspektiv, se sektion 3) och barnens tankar om projektet (sk. barnens perspektiv, se sektion 4) i den pågående planeringen av gång- och cykelbanan. För detta ändamål bistår Rädda Barnen Ålands landskapsregerings arbete med denna barnkonsekvensanalys som inhämtar kunskap om barn och ungas tankar och åsikter kring projektet, sammanställer ett underlag för ett barnperspektiv för barnets bästa samt ger rekommendationer för planeringen av GC-banan utifrån dessa.

2.1 Barn som delaktiga i stadsmiljöplanering

Barn ska proaktivt involveras i planeringen och utformandet av stadsmiljöer (Strand, 2023: 3). Barns identitet, hälsa och välmående i vardagen är kopplad till de platser där barn vistas dagligen. Trots detta är barn ofta förbisedda i stadsmiljöplanering som oftast utgår från de vuxnas behov. I offentliga miljöer är barn ofta hänvisade till specifika områden som är planerade för barnens aktiviteter med utgångspunkt i vuxnas tankar om barn, medan övriga miljöer är planerade för vuxna (Strand, 2023:3).

Gång- och cykelbanan som ska byggas i samband med andra förbättringsåtgärder längs Bygdeväg 30 utgör en del av många barns vardagsmiljöer och skapar möjligheter för barn och unga till tryggare vardagsmotion, långsiktigt hälsosammare livsvanor, vardaglig gemenskap och identitetsbygge, större autonomi samt rekreation och lek. Därför är det viktigt att insikterna från denna analys som onhämtar kunskap just från barn och unga integreras i den fortsatta planeringen av gång- och cykelbanan mellan Lervik och Järsö.

2.2 Projektbeskrivning

Från projektets förstudie som genomförts 2022–2023 på uppdrag av Ålands landskapsregerings Vagnätsbyrå framgår att trafikbelastningen på de befintliga broarna på Bygdeväg 30 kräver en ombyggnad av dessa broar. Vidare konstateras att många lättrafikanter som vistas på vägsträckan upplever den i dagsläget som otrygg. Ytterligare framkommer att det finns ett växande behov av att förbättra trafiksäkerheten, speciellt för fotgängare och cyklister, inklusive barn och unga.

Dessa brister och behov ska åtgärdas inom ramarna för projektet *Bygdeväg 30 Järsövägen* som bland annat innebär en ombyggnad av fyra broar, åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt lösningar som åtgärdar vissa tekniska brister i befintlig vägutformning. Vägsträckan utgör en del av många barns vardagsmiljö och därför föranleder en ombyggnation en barnkonsekvensanalys.

2.3 Utformning av gång- och cykelbanan

Från programhandlingen framgår att gång- och cykelvägen har delats i två sektioner inför utredningen. Den första sektionen är en "normal sektion" med en 2 meter bred skiljeremsa mellan körbana och gång- och cykelväg. Den andra typen av sektion är smalare och skiljs från körbanan med hjälp av ett räcke. Enligt programhandlingen ska den största delen av gång- och cykelvägen byggas som en så kallad normal sektion. Denna normala sektion kan vara lättare att forma eller bredda med barnets bästa i åtanke, medan omgivningen på de smalare sektionerna kan sätta större begränsningar på planerade lättrafikytor. Dock ska rekommendationerna från denna analys i mån av möjlighet användas som ett underlag för planeringen på båda typer av sektioner.

2.4 Barn och unga i området Nåtö-Järsö

Enligt Ålands Statistik- och utredningsbyrås (ÅSUB) preliminära statistik bodde 74 barn i åldrar 0-18 år i Nåtö-Järsö området år 2024, med följande antal barn per åldersgrupp: 0-6 år, 24 barn; 7-12 år, 27 barn; 13-15 år, 13 barn samt 16+, 10 barn. För att ge barnen som bor i området möjlighet att uttrycka sina tankar och åsikter angående den planerade gång- och cykelbanan hördes barn för denna barnkonsekvensanalys barn som bor eller vistas ofta i området. Barnen representerar alla åldersgrupper i området och hördes via Daghemmet Saltkråkan (Järsö) samt Ytternäs Skola, Övernäs Skola och Ålands Gymnasium. En sammanfattning av barn och ungas tankar kring GC-banan finns nedan i sektion 4.

3 Barnperspektivet

Barnperspektivet beskriver vuxnas perspektiv kring hur barn och unga påverkas av ett beslut, projekt eller situation samt vad man särskilt bör beakta med tanke på dessa målgrupper och barnens bästa. För detta ändamål används i denna analys som underlag Vägtrafiklagen (2023:108), Ålands landskapregerings Strategi för Folkhälsa (2023), ett inhämtat utlåtande från Funktionsrätt Åland samt information om barn i trafiken från Trafikskyddet, en finländsk centralorganisation för trafiksäkerhetsarbetet, samt en studie från Kungliga Tekniska Högskolan om barns delaktighet i stadsmiljöplanering (Strand, 2023).

3.1 Barnens trafiksäkerhet och färre olyckor som mål

I allmänhet är barns trafikrisker nära kopplade till deras utvecklingsstadier, särskilt när det gäller hjärnans mognad och motoriska färdigheter. Forskning visar att barns förmåga att förstå och hantera trafikmiljön inte är fullt utvecklad förrän i tonåren. Därför är det viktigt att anpassa säkerhetsåtgärder efter barnets ålder och utvecklingsnivå (Trafikskyddet, 2022).

Strategier för att minska trafikolyckor bland barn ska inkludera lagstiftning om användning av säkerhetsanordningar, anpassning av trafikmiljöer och främjande av barns självständiga och säkra rörlighet (CRC/C/GC/15, punkt 63). Detta omfattar också åtgärder som hastighetsbegränsningar, trafiksäkerhetsanpassade gång- och cykelvägar, säkra övergångsställen vid skolor och lugnande trafikåtgärder i bostadsområden (CRC/C/GC/17, punkter 32 och 34).

3.2 Arbeta för hälsa i vardagen

Ålands landskapsregerings folkhälsostrategi 2023-2030 nämner individernas förutsättningar att förverkliga hälsosamma levnadsvanor som en central del av strategin:

“Främjande åtgärder för hälsosamma levnadsvanor behövs på flera nivåer. Hälsoinformation är viktigt för att åstadkomma beteendeförändringar, men endast information i sig är otillräcklig. Människor har olika förutsättningar för att ta till sig information och omsätta kunskap i hälsofrämjande beteenden. En central del i strategin är därför att peka på vilka strukturella förutsättningar som gör det möjligt för individer

att förverkliga hälsosamma levnadsvanor som en del av vardagen och därmed leva långa friska liv med hög nivå av välmående.”

(Ålands landskapsregering: Folkhälsostrategi för Åland 2023-2030, s 14).

En lättrafikfil mellan Lervik och Järsö kan anses stödja barnets bästa möjliga hälsa bland annat genom den i strategin nämnda avsikten att stödja hälsofrämjande beteenden. Av de långsiktiga strategiska åtgärderna som lyfts som centrala i folkhälsostrategin (Folkhälsostrategi, s.27) kan åtminstone *hälsofrämjande infrastruktur, hälsofrämjande barn- och ungdomspolitik* samt *hälsofrämjande idrottspolitik* anses aktualiseras av den planerade gång- och cykelbanan som 1) varaktigt uppmuntrar både barn och deras föräldrar till vardagsmotion, 2) ökar rörelsefriheten för barn och unga, 3) ger bättre förutsättningar för barn och unga att engagera sig i olika hobbyverksamheter samt 4) ökar säkerheten i trafiken för oskyddade trafikanter.

3.3 Ålands lagstiftning och barn i trafiken

Vid planering och byggande av en gång- och cykelväg i ett område där barn vistas, såsom skolvägar, bostadsområden eller lektyor, måste barnets rättigheter och säkerhet särskilt beaktas. Vägtrafiklagen (2023:108) på Åland innehåller flera bestämmelser som är relevanta för utformningen av gång- och cykelytor och är riktgivande i en barnkonsekvensanalys.

Vägtrafiklagen reglerar barns rörelse som gående och cyklister. Enligt 15 § ska barn som går i första hand använda gångbana eller vägren. Detta innebär att gångtyor måste vara tillräckligt breda, trygga och separerade från biltrafik. Lagen kräver även att gående ska bära reflex i mörker, vilket aktualiserar vikten av god belysning på hela vägsträckan. För barn i grupp, till exempel skolklasser (17 §), krävs särskild uppmärksamhet vad gäller vägarnas bredd, sikt och trygg passage vid korsningar.

Övergångsställen regleras i flera paragrafer (18, 25 och 28 §§), där det framgår att gående ska använda övergångsställe vid korsande av väg, och att fordon har väjningsplikt mot gående. På den aktuella vägsträckan finns behov av att även ta i beaktande barn som leder eller rider över eller längs Järsövägen. Enligt 29 § ska särskild försiktighet iakttas när barn vistas i trafikmiljö – vilket ytterligare understryker behovet av trafiksäker design och tydlig skyltning.

När det gäller barn som cyklar (20 §) får barn under 12 år cykla på gångbana, vilket gör att gång- och cykeltrafik ofta samsas om utrymme. Därför kräver det god planering att undvika konflikter mellan gående och cyklister. En möjlighet till detta är att skilja cykeltrafiken från fotgängare genom att skapa skilda lättrafikfiler för dessa grupper bredvid varandra. Lagen kräver också att cyklande barn under 15 år bär hjälm (67 §), vilket visar att barn ses som särskilt sårbara i trafiken och måste skyddas med både fysiska åtgärder och regler. Övergångsställen, gå- och cykelbanor och andra särskilda trafiktytor ska byggas med tanke på barnens trygghet och utvecklingsstadium och markeras tydligt.

3.4 Funktionsrätt Ålands synpunkter om GC-banan

Särskild kunskap om hur gång- och cykelbanan bör utformas för att vara tillgänglig för de funktionsnedsatta inhämtades för barnkonsekvensanalysen från Funktionsrätt Åland.

Organisationen lyfte följande huvudpunkter som planeringen ska iaktta för att beakta barnens bästa genom att skapa likvärdiga möjligheter för barn med funktionsnedsättningar att vistas på gång- och cykelbanan:

Dimensionering

En minimibredd på gång- och cykelbanan på 2 meter rymmer tre personer på rad eller två personer i ett hjulförsett hjälpmedel. Om bredden på gångsektionen understiger 2 meter så bör det byggas vändpunkter relativt tätt längs vägen. Funktionsrätt Åland rekommenderar dock en bredd på minst 3 meter för att möjliggöra att mötande personer kan passera varandra samt att hjulförsedda hjälpmedel kan vända på banan.

Jämnt, halkfritt och plant markunderlag

Eventuella sprickor och glipor som överstiger 5 mm kan utgöra snubbelrisk. CG-banan ska undvika lutningar som överstiger 2 procent samt undvika höjdskillnader och kanter. Trottoarkanter som ska passeras får inte ha någon nivåskillnad och alla kanter ska markeras med en annan färg.

Visuell och taktil avgränsning

Övergångsställen bör rustas med varnande relief och kännbara taktila ledstråk i en avvikande färg. Avgränsningar kan också skapas genom buskage eller gräs. Mellan gång- och körbanan ska det finnas en minst 4 cm hög trottoarkant som har en kontrasterande färg.

Belysning

Belysningen ska vara bländfri och stolparna ska placeras utanför gångstråket. Vid korsningar ska ljuset vara minst 50 lx, i övrigt 10-20 lx.

Säkerhet

Personer med funktionsnedsättning som använder gångbanan ska skyddas av att hamna på cykelbanan eller på bilvägen. Detta underlättas om banan är logiskt formad så att personer med nedsatt syn får en klar mental bild av området. Vidare ska gång- och cykelbanan separeras från varandra så att teknikkäppar inte hamnar på cykelvägen.

Vinterunderlag

Det ska finnas plats för snövallar under vintern då snö ska skottas undan, så att snön inte bildar kanter som är svåra att ta sig över.

Cykelväg

Busshållplatser ska monteras framför gång- och cykelbanan och förses med staket så att personer med funktionsnedsättning inte hamnar i fara. Eventuella kanter vid övergångsställen bör vara så höga att pedalerna inte slår i marken.

3.5 Säkerhet för barn och unga under ombyggnationen

Barnens säkerhet under ombyggnationen kan påverkas av arbeten som utförs på den aktuella vägsträckan. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i Sverige har under 2024 gett ut specifika rekommendationer för hur man bör förbileda cykeltrafiken under ombyggnation av vägar för att underlätta för cyklister och förebygga olycksfall. I sin rapport betonar VTI att man ska lägga särskild uppmärksamhet vid barnens säkerhet i tillfälliga trafiklösningar under ombyggnationstiden.

Även om den aktuella vägsträckan är mycket smal, vilket gör att det kan bli svårt att leda trafiken förbi, kan till exempel tydliga markeringar och hänsyn till att behålla sikten fri öka säkerheten och underlätta för cyklister under ombyggnationstiden. Andra säkerhetsåtgärder kan till exempel syfta till att minska hastigheten vid svårare partier med sämre framkomlighet eller sämre sikt med hjälp av till exempel räfflade mattor eller chikaner (VTI, 2024: 25).

3.6 Vuxna som inte hörts

På grund av en begränsad tidsram för barnkonsekvensanalysen har inte föräldrarna till de elever som bor i Espholm eller i Järsö-Nåtö området och som har en central roll i att beakta barnets bästa, hörts för att utvidga barnperspektivet.

En annan viktig grupp vars tankar analysen inte hunnit inhämta är lärare i Mariehamns skolor. Utflykter som görs eller kommer att göras till naturskyddsområden i Nåtö och Järsö påverkas av utformandet av gång- och cykelbanan.

Ridklubben Sleipner har kontaktats flera gånger men inte nåtts för ett hörande. Verksamheten kan till mindre delar påverkas av den planerade banan. Dock har analysen inhämtat kunskap från enstaka minderåriga ryttare angående deras tankar och åsikter kring övergångsställen och tunnlar (se sektion 4).

Med tanke på att den aktuella vägsträckan är flitigt använt av turister, inklusive barn, kan Visit Åland ha viktiga synpunkter i frågan men har inte hörts för denna analys.

4 Barnens perspektiv

4.1 Tankar från barn i åldern 5-6 år (Daghemmet Saltkråkan)

För att höra barns tankar och åsikter besökte Rädda Barnen Daghemmet Saltkråkan på Järsö och inhämtade kunskap om barnens perspektiv från barn i åldersgruppen 5-6 år.

Under besöket till Saltkråkan (som är områdets enda daghem) fick barnen i 5–6 -årsgruppen grundläggande information om projektet för att kunna ta ställning till vad de ansåg att är viktigt att tänka på när projektet förverkligas. Barnen uppmärksammades även på att GC-banan kan ta en lång tid att bygga och att den kanske inte blir exakt så som man önskar.

Efter introduktionen där barnen fick se en bild på den befintliga vägen samt en karta över den blivande cykelvägen diskuterades olika tankar, rädslor och behov kopplade till gång- och cykelvägar i allmänhet samt idéer kring den planerade gång- och cykelvägen mellan Lervik och Järsö.

Besöket avslutades med att barnen fick visualisera en cykelväg utifrån diskussionerna. Efter att barnen ritade sina respektive cykelvägar så fick de berätta om bilderna (se bilaga 1). Barnens muntliga beskrivningar av det viktiga i bilderna finns med i de sammanfattade resultaten nedan.

Under diskussionerna fick barnen berätta om sina tankar kring vilka som använder en lättrafikväg och vad barn kan behöva ha i anslutning till GC-banan. Vidare fick barnen rita hur en bra gång- och cykelväg ser ut.

Frågor och svar

Vem ska använda gång- och cykelvägen?

- Barnen
- syskon och kompisar
- mammor och pappor
- mor- och farföräldrar

Vad säger ni om att det byggs en gång- och cykelväg?

- Det är mycket tryggare att cykla då
- Barn kan och vågar cykla mer själva
- Det är tryggare också när förälder skjutsar barn med cykel

Vad tycker ni är viktigt att tänka på när man planerar gång- och cykelvägen?

- Banan ska ha skilda delar för cyklister och fotgängare.
- Cykelbanan kan vara en annan färg för att man ska se var den är.
- Det ska finnas en toa längs vägen.
- Det ska finnas en rastplats längs vägen.
- Det ska finnas tydlig skyltning, bänkar och sopkorgar.

Rastplats längs vägen

Barnen poängterar att barn kanske behöver få vila när de cyklar mellan Järsö och Mariehamn och att då ska det finnas en trevlig rastplats längs vägen. Barnens ritningar visar tydligt hur det tänker kring rastplatser som enligt barnen ska:

- endast användas av cyklister och fotgängare och inte vara tillgängliga för bilister (bilderna 1, 2, 4, 6 & 7 i bilaga 4)
- ha en toa i anslutning till rastplatsen (bilderna 1, 2, 4 & 7 i bilaga 4)
- ha en lekplats med till exempel gungor (bild 1)
- ha cykelställ (bilderna 2 & 7)
- ha en vacker utsikt, helst över vattnet (se bilderna 1, 4 & 6)
- ha ett picknickbord, helst under tak (se bilderna 2, 4 & 6)
- ligga intill ett tydligt markerad övergångsställe (bilderna 1 & 4).

Tunnlar med belysning

Barnen tyckte att det var viktigt att man kunde komma över (eller under) vägen på ett tryggt sätt, men var inledningsvis lite skeptiska när det gällde att gå under vägen genom en tunnel. Det sades att det brukar vara mörkt i tunnlar och att man i så fall kanske behövde ha med sig en ficklampa. Andra föreslog att man kunde ha ett par lyktor i tunneln så att man inte skulle behöva vara rädd. Även djur kunde använda tunnelarna, till och med utan belysning.

Färgade cykelvägar

Några barn hade sett cykelvägar som var en annan färg än vägen och gångbanan, för att markera gränserna. Flera i gruppen tyckte att det var en bra idé att låta cykeldelen av banan ha en annan färg än gångbanan.

Bänkar och sopkorgar

Gruppen var enig om att det även behövdes några sopkorgar längs vägen med tanke på att man kanske behöver slänga något under färden och att sopor annars lätt hamnar på marken. Flera barn tyckte att det skulle finnas bänkar här och där för att göra en gångtur trevligare. Barnen tyckte även att det kunde finnas en liten simplats någonstans längs vägen.

Skyltning/kartor

Under diskussionen föreslog ett barn med medhåll från andra att det kunde finnas bättre trafik- och annan skyltning längs vägen, till exempel skyltar vid övergångsställen (Bilaga, bild 1) och kartor/märkta områden för hundar (Bilaga, bild 6)

I övrigt ansåg barnen att det var bra att man tänker bygga en gång- och cykelbana eftersom de gärna ville börja cykla till skolan senare. De hoppades att GC-banan skulle bli byggt inom några år.

4.2 Tankar från barn i Ytternäs Skola, Övernäs Skola och Ålands Gymnasium

Barn och unga som bor på Järsö-Nåtö går antingen i Ytternäs Skola, Övernäs Skola eller Ålands Gymnasium, och därför hördes barn i dessa skolor i samband med denna analys. Barn vid både Ytternäs Skola (ÅK 1–6) och Övernäs Skola (ÅK 1–6 & 7–9) samt vid Ålands Gymnasium hördes via enkäter i Microsoft Forms som skickades ut av skolpersonalen. Enkätfrågorna tangerade barnens vardagsvanor, upplevelser och tankar kring lätttrafik, cyklande och vardagsmotion samt vad de ansåg vara viktigt att beakta med tanke på barn och unga i planeringen av gång- och cykelbanan.

Tankar från barn i ÅK 1-6

Barnens upplevelse om trafiksituationen

- Alla svaranden konstaterade att de rörde sig i området mellan Västernäs och Järsö dagligen. I dagsläget tar de flesta sig fram med buss medan några även åker cykel eller skjutsas med bil.
- Över 90% av barnen sade att de skulle cykla eller gå oftare om det fanns en cykelväg, och lika många ansåg att motion är en viktig del av vardagen.
- Flera barn anser att det känns läskigt att cykla eller gå längs vägen, särskilt på vissa platser eller vid vissa tidpunkter:

“För smal väg, läskigt med bilar som kör fort när man cyklar”

“Mörkt på vintern”

“På broarna känns det läskigt”

“Hela vägen är otrygg där cykelväg saknas för mindre barn”

“Längs vägen är höga kanter och löst grus och då kan man inte få kontroll på cykeln om man far ner i gruset, vägen innanför vita linjen är jätte jätte smal, om man åker mot diket kan man fara ut på vägen och då kanske bilarna inte har kontroll och kör på en de kör jätte snabbt och är fartdårar, det blåser ganska ofta och både cyklar och bilar kan vicka till då det är lite läskigare på broarna för då kan man inte köra ner i diket bort från bilarna”

GC-banan och trafiksäkerhet

- De allra flesta tyckte att trygghetskänslan på den blivande gång- och cykelbanan skulle ökas av att den hade skilda gång- och cykelfiler.
- Även fler eller bättre övergångsställen samt bättre belysning nämndes som faktorer för trygg lätt trafik.
- Som en lösning för säkra övergångsställen föredrog barnen en tunnel framom en refug eller ett farthinder.
- Barnen uppmärksammade även andra saker som behöver tas i beaktande för ökad säkerhet:

"Att det inte skulle vara löst grus som man kan åka ner i"

"Att det finns ställen för fiskare att stå vid där de inte behöver vara när trafiken. Många barn fiskar längs broarna."

Tankar från barn i ÅK 7-9

Barnens upplevelse om trafiksituationen

- Alla svaranden konstaterade att de rörde sig i området mellan Västernäs och Järsö dagligen. De flesta åkte buss medan många även använde mopedbil. Ett fåtal cyklade och rörde sig till fots i området.
- Alla svaranden skulle cykla eller gå oftare om det fanns en trygg gång- och cykelbana på vägsträckan och alla såg vardagsmotion som en viktig del av livet.
- Hälften av alla svarande upplevde vägsträckan som otrygg till viss del och vid vissa tidpunkter:

"Vägen är smal, inte mycket utrymme"

GC-banan och trafiksäkerhet

- Hälften av svaranden ansåg att trygghetskänslan på den blivande gång- och cykelbanan skulle ökas av att den hade skilda gång- och cykelfält, medan andra hälften ansåg att trygghetskänslan skulle öka mest genom att installera bättre belysning.
- Barnens åsikter om hur man på bästa sätt kunde trygga övergångsställen delades jämnt mellan refug, tunnel och farthinder.
- Barnen uppmärksammade även andra saker för ökad säkerhet:

"Att se till att de inte faller på gatan"

"Belysning, gång- och cykelbanan skall inte sitta ihop med landsvägen, staket byggs för att förhindra eventuella olyckor"

"Att det finns ett staket som skiljer väg från G&CB"

Tankar från unga i Ålands Gymnasium

Ungas upplevelse om trafiksituationen

- Alla svaranden konstaterade att de rörde sig i området mellan Västernäs och Järsö dagligen. De unga angav att de mest åker bil, men skulle cykla eller gå oftare om det fanns en gång- och cykelbana.
- Svaranden såg vardagsmotion som en viktig del av livet.

Tankar om GC-banan och trafiksäkerhet

- Vägsträckan upplevdes inte av denna grupp bestående av äldre unga som särskilt otrygg i nuläget, men bättre belysning nämndes ändå som en prioritet om man ville göra sträckan tryggare.
- Svaranden föredrog en refug framom en tunnel eller en farthinder för att göra övergångsställen säkrare:

“Skulle vara bättre med en refug för att det håller ner hastigheten på trafiken och är ett billigare alternativ i längden”

- Svaranden uppmärksammade även följande saker:

“Håll budgeten och gör det inte för komplicerat, det blir bara krångligare då”

“Gör den lagom bred (2-3m cirka) å markera tydligt att var det är cykel och just var är gångbanan”

4.3 Barn och unga som inte hörts

Utöver barn och unga som bor i området Nåtö-Järsö och som hördes för denna barnkonsekvensanalys identifierades även andra barngrupper, såsom minderåriga turister, barn som vistas på Sleipner Ridklubb, skolklasser och andra lokala grupper som vistas på vägen mot Järsö.

Sleipner Ridklubb kontaktades i syfte att höra barn som rider om hur de ser på olika säkerhetslösningar, till exempel utformningen av övergångsställen eller tunnlar. Dock hade inga svar från klubben kommit in vid färdigställande av analysen. Det bör noteras att vägen på Espholm kantas av Ridklubb Sleipners verksamhet, med många barn som både cyklar till stallen och rider längs de mindre stigarna som löper parallellt med Järsövägen och som korsar Järsövägen där Espholmsvägen börjar. Därför är det viktigt att i planeringen av vägstråken på Espholm samt utformningen av övergångsstället/tunneln vid korsningen Espholmsvägen-Järsövägen ta hänsyn till minderåriga ryttarnas och hästarnas eventuella trafikbeteenden samt särskilda risker kopplade till dessa för att skapa trygghet och förebygga olyckor.

Eftersom ridklubben inte nåddes för denna analys har enstaka minderåriga, erfarna ryttare hörts i frågan om hur de skulle ställa sig till en tunnel/ett övergångsställe nära stallet Sleipner. Utifrån deras tankar verkar alternativet med ett övergångsställe mer intressant än en tunnel, eftersom mindre barn uppskattas vara skrämda av tunnlar och för att det kan ta tid för hästarna att vänja sig vid att gå genom tunnlar.

5 Sammanfattning

Ur ett barnrättsperspektiv är planen att bygga en gång- och cykelväg i allmänhet en mycket positiv satsning, eftersom det stödjer barns säkerhet, rörelsefrihet, självständighet och delaktighet i samhället. En trygg miljö och väginfrastruktur som skyddar oskyddade trafikanter gör det möjligt för barn att själva ta sig till skola, fritidsaktiviteter och vänner, vilket minskar beroendet av vuxna och stärker barnets autonomi. Att kunna färdas på egen hand kan skapa bättre möjligheter för barn att bekanta sig med sin närmiljö och stärka hemtillhörighetskänslan, speciellt för inflyttade barn. Vidare gangnar bättre lättrafikleder barns fysiska och psykiska hälsa både i nuet och i förlängningen, eftersom dylika trafiklösningar skapar en mer aktiv kultur som barn får växa in i från en tidig ålder.

5.1 Barnperspektivet - en sammanfattning

Barns trafikrisker är nära kopplade till deras utvecklingsstadier, särskilt när det gäller hjärnans mognad och motoriska färdigheter. Forskning visar att barns förmåga att förstå och hantera trafikmiljön inte är fullt utvecklad förrän i tonåren. Eftersom den planerade GC-banan mellan Lervik och Järsö ökar barns möjligheter att färdas mellan södra staden och Järsö på egen hand eller med vuxna utan att måste dela vägen med tyngre trafik eller gå på den ställvis mycket smala vägrenen, kan det konstateras att GC-banan kommer att avsevärt öka barnens möjligheter att vistas i området med cykel eller till fots.

Vägtrafiklagen visar att barn är en särskilt sårbar grupp i trafiken som måste skyddas på olika sätt från olyckor samt från annan lätt- och annan trafik både fysiskt och genom inrättande och uppföljning av regelverk. Byggandet av gång- och cykelvägar måste utformas med särskilt fokus på säkerhet, tillgänglighet, logiskt utformade och förutsägbara banor samt möjlighet till barnens trygga och självständiga rörelse och bra synlighet.

För att säkerställa tillgängligheten ska de funktionsnedsattas behov beaktas i planeringen. Från ett icke-diskrimineringsperspektiv är det positivt att GC-banan enligt programhandlingen ska i huvudsak bestå av en normal sektion som skiljs åt från körbanan av en 2 meter bred skiljeremsa (se sektion 2.2). Positivt är även att gång- och cykelbanan på de smalare vägsektionerna enligt planen ska skiljas åt från körbanan med räcke. Dock är det oklart vilka möjligheter finns för att säkerställa tryggheten för alla vid de smalare sektionerna.

Särskilt på de smalare sektionerna (till exempel på broarna) kan åtkomligheten och tryggheten försämrats för funktionsnedsatta. Till exempel frågor kring filbredd och avgränsning mellan gång- och cykelbana på dessa sektioner behöver utredas från en funktionsrättslig och säkerhetsmässig standpunkt. GC-banans utformning behöver skapa möjligheter för funktionsnedsatta att tryggt vistas i området och därför behöver planeringen ta hänsyn till exempel till vägens lutning, belysning, underlag, nivåskillnader och övergångsställen.

5.2 Barnens perspektiv – en sammanfattning

Inom ramen för barnkonsekvensanalysen har barn och unga i åldrarna 5–19 år hörts genom både platsbesök, samtal och enkäter. Deras synpunkter visar tydligt att det finns ett starkt behov av och önskemål om en trygg gång- och cykelbana mellan Lervik och Järsö.

Barnen ser cykelbanan som en viktig åtgärd för ökad säkerhet och självständighet i vardagen. Många uttrycker att de skulle gå eller cykla oftare om en säker bana fanns, och flera beskriver dagens väg som otrygg, särskilt för yngre barn – med smala vägrenar, snabba bilar, brist på belysning och farliga passager, speciellt vid broarna där vägen upplevs eller är smalare.

Särskilt barn i yngre åldrar lyfte fram konkreta behov och önskemål, såsom:

- Skilda delar för cyklister och fotgängare, gärna med olika färgmarkeringar.
- Rastplatser längs vägen, med toalett, cykelställ, picknickbord, lekutrymme och utsikt.
- Säkra övergångsställen, gärna genom tunnlar med belysning.
- Skyltar, kartor, bänkar och sopkorgar för ökad trivsel och tydlighet.

Även äldre barn och unga pekade på vikten av trygghet genom god belysning, fysisk separation från biltrafik (gärna med staket), tydliga markeringar och säkra passager. Flera betonade att utformningen bör vara funktionell men inte överkomplicerad.

Särskilt broarna upplevdes som läskiga. Detta är intressant med tanke på det aktuella projektet eftersom Järsöbron utgör den enda delen av den aktuella vägsträckan som i dagsläge har en trottoar.

Barnen litar på att en välplanerad GC-bana förbättrar trafiksäkerheten och ökar deras vardagsmotion. Barn i alla åldrar tror att de skulle cykla och gå oftare om det fanns en väldimensionerad, välmarkerad, tillgänglig och trygg gång- och cykelbana mellan Lervik och Järsö.

6 Konsekvenser för barn & unga

6.1 Positiva konsekvenser

De positiva konsekvenserna för barn och unga av att bygga en ändamålsenlig GC-bana som är trygg och som upplevs som trygg av barnen är kopplade till deras hälsa, psykisk och fysisk välmående och större autonomi.

Minskad beroende och minskad olycksrisk

För barn som bor i området förväntas GC-banan innebära att de lättare kan komma till hobbyer, skola eller kompisar utan att vara beroende av att föräldrarna skjutsar eller följer dem på sträckan. Fotgängare och cyklister på området kommer att vara mer skyddade då de inte behöver samsas om bilvägen med motorfordon, vilket minskar olycksrisken för barn.

Större frihet och bättre självkänsla

Barn påverkas positivt av att ha en hög grad av autonomi i förhållande till plats och vardaglig mobilitet (Region Skåne, 2024). Genom att öka barns möjligheter att röra sig självständigt stärker den planerade GC-banan barns självkänsla, fysisk välmående samt deras sociala frihet och utveckling.

Att barn som i annat fall hade skjutsats av föräldrarna eller åkt buss till sin skola, sina hobbyer eller sina kompisar kan på egen hand ta sig till och från staden under sin vardag kan antas ha en positiv effekt på deras utveckling genom att kopplas till känslan av egen agens eller "empowerment" (Kullberg & Ginlund, 2014: 36). Eftersom platsen har en betydande inverkan på barnets identitet och utökar barns hemtillhörighetskänsla (Strand, 2023: 8) kan möjligheten att självständigt vistas i sin offentliga närmiljö vara särskilt viktig för inflyttade barn.

Hälsofrämjande levnadsvanor

Barns hälsofrämjande livsvanor utvecklas tidigt (Mollborn et. al, 2014). Hur GC-banan utformas kan antas påverka barnens vardagsrutiner genom att göra cyklande till ett mer naturligt och tryggt transportalternativ, vilket kan ha en positiv inverkan på barnens livsvanor nu och på sikt. Enligt folkhälsostrategin för Åland (2023) motionerar majoriteten av åländska barn mindre än rekommenderat, och att skapa möjligheter till trygga former av vardagsmotion kan anses vara viktigt för barnens hälsa. Vidare får en barnvänlig utformning av gång- och cykelbanan som en hälsofrämjande åtgärd stöd från barnkonventionens artikel 24, som stipulerar att barn har rätt till bästa möjliga hälsa samt artikel 6 som slår fast att varje barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling.

Barns trygghetskänsla som cyklist eller fotgängare och de vardagsvanor som utvecklas på basis av tidiga erfarenheter kan ha en avgörande betydelse för hur deras lättrafikvanor utvecklas på sikt. GC-banan kan således anses ha en indirekt positiv inverkan på barnens liv och levnadsmiljöer även längre fram i tiden genom att normalisera att barn förflyttar sig kortare sträckor under vardagen till fots eller med cykel.

Minskad biltrafik och mindre avgaser

Att cykla främjar barns hälsa direkt men även indirekt genom att minska behovet av annan typ av transport, vilket minskar mängden avgaser i närmiljön. I Finland har staten gjort medvetna satsningar att bygga vägar som känns trygga för att öka andelen lättrafikanter med syfte att skapa en positiv effekt på folkhälsa, klimat och ekonomi (Kullberg & Ginlund, 2014:16). Dessutom kan ett lägre antal bilar som släpper av eller hämtar upp barn vid skolan göra skolmiljön tryggare.

6.2 Negativa konsekvenser

Negativa konsekvenser från den planerade GC-banan har identifierats varken i programhandlingen, genom att granska barnperspektivet eller genom barnens perspektiv.

Dock ska betonas att om cykelvägens utformning utesluter vissa barn, till exempel på grund av tekniska lösningar som hindrar tillgängligheten för funktionsnedsatta barn, kan detta ytterligare marginalisera dessa grupper. Enligt WHO (2011) och Artikel 9 i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (United Nations, 2006) är tillgång till transport en grundläggande förutsättning för att personer med funktionsnedsättning ska kunna delta fullt ut i samhället.

Den grundläggande principen om icke-diskriminering i barnkonventionen (artiklarna 2 & 24) ska införlivas i alla offentliga beslut som gäller barn. Bristande tillgänglighet i väginfrastrukturen, inklusive gång- och cykelvägar, kan begränsa funktionsnedsatta barns rörlighet och delaktighet. Trots välmenande policydokument blir funktionsnedsatta barns rättigheter ofta osidosatta, vilket skapar utanförskap och en flerfaldig marginalisering av dessa barn.

Ytterligare kan konstateras att planeringen bör ta i beaktande de mindre ridstigar som löper parallellt med Järsövägen på Espholm i närhet av Ridklubben Sleipner och där många barn vistas med hästar.

7 Rekommendationer

Utifrån den genomförda barnkonsekvensanalysen samt med hänvisning till FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) och barnrättskommitténs allmänna kommentarer, presenteras nedan rekommendationer för den fortsatta planeringen av gång- och cykelbanan mellan Lervik och Järsö. Syftet är att säkerställa att barnets bästa beaktas, att barns rätt till delaktighet, icke-diskriminering och hälsa respekteras, samt att en trygg, tillgänglig och funktionell miljö utformas för alla barn.

7.1 Barnets bästa som vägledande princip (artikel 3)

Barnets bästa ska vara en primär övervägning i alla beslut kopplade till GC-banans utformning. Detta innebär att **barnets behov av säkerhet, självständighet och trygg tillgång till rörelsefrihet i det offentliga rummet ska väga tungt i projektering, gestaltning och prioritering av resurser.**

7.2 Barns delaktighet och inflytande (artikel 12)

Barn har enligt artikel 12 rätt att uttrycka sina åsikter i alla frågor som berör dem. Genom platsbesök, samtal och enkäter har barn och unga uttryckt tydliga behov och förslag. **Dessa synpunkter bör inte enbart dokumenteras, utan konkret integreras i fortsatt planering.**

7.3 Rätt till liv, utveckling och trygg miljö (artikel 6 och 24)

GC-banans utformning ska främja barns rätt till fysisk aktivitet, självständig rörelse och en säker trafikmiljö. Fysisk separation från biltrafik, tydlig skyltning, god belysning samt trygga övergångar är centrala för att uppfylla dessa rättigheter. **Brister i dagens trafikmiljö, särskilt vid**

smala vägrenar och broar, innebär idag en begränsning av barns rörelsefrihet och trygghet, något GC-banan förväntas avhjälpa.

7.4 Icke-diskriminering och tillgänglighet (artikel 2 och 23)

Alla barn, oavsett funktionsförmåga, kön, ålder eller bakgrund, har rätt till likvärdig tillgång till det offentliga rummet. GC-banan måste därför utformas med universell design som utgångspunkt. Särskilt viktig är anpassning av smala sektioner, broar och passager så att barn med funktionsnedsättning inte utesluts. Detta innefattar **krav på tillgänglig lutning, halksäkert underlag, nivåfria övergångar, tydlig ledstråk och god belysning.**

7.5 Sammanfattande rekommendationer

För att säkerställa att GC-banan blir en trygg, trivsamt, inkluderande och barnvänlig del av väginfrastrukturen på sträckan Lervik-Järsö rekommenderas att följande punkter beaktas i den fortsatta planeringen:

- Tydlig separation mellan gång- och cykeltrafik, med hjälp av kontrastfärg, markeringar eller material. Staket kan hjälpa på vissa ställen. Viktigt att funktionsnedsatta inte på misstag hamnar på cykelvägen eller på körbanan.
- Vid utformningen av broarna bör man se till att de inte känns för smala eller läskiga för gående och cyklande trafikanter.
- Logisk planering av GC-banan som gör riktningar lättare att förutspå och lära sig för till exempel synskadade.
- Fysisk avgränsning (staket eller markytor) mellan GC-banan och från körfilen och busshållplatser längs hela sträckan
- Hänsyn till nivåskillnader, markyta och lutningar för att underlätta genomgående för barn med funktionsnedsättning.
- Tillräcklig filbredd på 2–3 meter på gångbanan.
- Trygga övergångar och passager, genom belysta gångtunnlar eller övergångsställen med refug.
- Barnvänliga rastplatser och utrustning såsom bänkar, lektyr, tillgängliga toaletter (dass) och cykelställ.
- Sopkorgar längs vägen
- Skyltning och information som är tydlig och tillgänglig för barn i olika åldrar.
- Plats för undanskottad snö och snövallar.
- Starkare belysning i korsningar (och i övrigt tillräcklig belysning)
- Hänsyn till Sleipners verksamhet där många barn vistas med hästar.
- Hänsyn till barn som fiskar på broarna.

Genom att ta dessa rekommendationer till vara kan projektet säkerställa att gång- och cykelbanan inte bara främjar trafiksäkerhet, utan även stärker barns rättigheter och möjligheter till delaktighet, utveckling och trygghet.

Referenser

Iivonen, E. & Pollari, K. (2022) *Bättre beslut i kommunen genom bedömning av konsekvenserna för barn*. Statsrådets kanslis publikationer 2022:8. Helsinki, Finland.

Kullberg, A., & Ginlund, J. (2014). *En hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr för barn och föräldrar: Ett utvecklingsarbete*. Arcada – Nylands svenska yrkeshögskola. Hämtad från <https://www.theseus.fi/handle/10024/75379>

Lagtinget på Åland. (2023). *Vägtrafiklag (2023:108)*.

Mollborn, S., James-Hawkins, L., Lawrence, E. & Fomby, P. (2014). Health Lifestyles in Early Childhood. *Journal of health and social behavior*. 55. 386-402. 10.1177/0022146514555981.

Nationella trafiksäkerhetsförbundet (2021) *Säkrare gång- och cykelvägar* i NTF Rapport 2021:10 <https://ntf.se/nyheter/2021/ntf-rapport-202110-sakrare-gang-och-cykelvagar/>

Region Skåne. (2024). *Barn och ungas fysiska uppväxtmiljöer i Skåne*. Hämtad från <https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/barn-och-ungas-fysiska-uppvaxtmiljoer-i-skane/>

Strand, T. (2023) Children's sense of place: What places and aspects are important to children in the process of generating a sense of place? (Dissertation), KTH, Stockholm, Sweden.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) (2024) *Cyklister i byggskedet - Utmärkt! För cyklisters säkerhet och tillgänglighet*: VTI rapport 1212. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1877761/FULLTEXT01.pdf>

Trafikskyddet (2022) *Matka turvalliseksi pyöräilijäksi alkaa pienestä pitäen* <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/matka-turvalliseksi-pyorailijaksi-alkaa-pienesta-pitaen/#f3d32228>

United Nations (1989) *United Nations' Convention on the Rights of the Child* (UNCRC) <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-child>

United Nations. (2006). *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*, Article 9: Accessibility. United Nations. Hämtad från <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities/article-9-accessibility.html>

UN Committee on the Rights of the Child (2003) <https://www.ohchr.org/en/treaty-bodies/crc>

UN Committee on the Rights of the Child (CRC), *General comment No. 7 (2005): Implementing Child Rights in Early Childhood*, CRC/C/GC/7/Rev.1, 20 September 2006, <https://www.refworld.org/legal/general/crc/2006/en/40994> [accessed 22 May 2025]

UN Committee on the Rights of the Child (CRC), *General comment No. 14 (2013) on the right of the child to have his or her best interests taken as a primary consideration (art. 3, para. 1)*, CRC /C/GC/14, 29 May 2013, <https://www.refworld.org/legal/general/crc/2013/en/95780> [accessed 22 May 2025]

World Health Organization. (2011). World report on disability. World Health Organization.

Ålands landskapsregering (2023) Folkhälsstrategi för Åland 2023-2030.

<https://www.regeringen.ax/sites/default/files/attachments/page/Folkh%C3%A4lsstrategi%20f%C3%B6r%20%C3%85land%202023-2030%2C%20240823.pdf>

Ålands landskapsregering (2025) Bygdeväg 30 Järsövägen. Programhandling.

Bilagor

Bilaga 1: Centrala begrepp i analys av barns trafikmiljö

För att kunna genomföra en barnkonsekvensanalys av infrastruktur för gående och cyklister krävs en gemensam förståelse av de begrepp som reglerar trafikmiljön. Följande definitioner är hämtade ur Vägtrafiklagen för Åland (2023:108) och är särskilt relevanta vid bedömning av barns säkerhet, tillgänglighet och rörelsefrihet i trafikmiljön.

- Gående: Avser inte enbart personer som går till fots, utan inkluderar även barn som färdas med rullbräda, sparkstötting, rullskidor, skridskor, barnvagn, rullstol, lekfordon eller som leder cykel eller moped. Denna breda definition är central för att fånga barns faktiska sätt att röra sig i trafikmiljön.
- Gångbana: En väg eller avskild del av en väg som är avsedd för gående. För barn utgör gångbanan ofta den huvudsakliga platsen för förflyttning, både till fots och i kombination med lek och olika hjälpmedel.
- Cykelbana: En väg eller del av väg särskilt avsedd för cykeltrafik och markerad med vägmärke. Dessa är viktiga för barns säkra cykling, särskilt i tätortsmiljöer.
- Körbana och körfält: Körbana är avsedd för fordonstrafik och inkluderar ett eller flera körfält, men inte cykelbana eller vägren. Vid planering av barns väg till skola eller fritidsaktivitet krävs särskild hänsyn vid platser där barn behöver korsa körbanan.
- Korsning: En plats där vägar möts eller delar sig. Korsningar är högriskområden för barn i trafiken och bör utformas så att barn lätt kan orientera sig och ta sig över på ett säkert sätt.
- Övergångsställe: Avsett för gående att korsa körbana eller cykelbana. Det är avgörande att dessa platser är tydligt markerade och säkra för barn att använda.
- Cykling på gångbana: Barn under 12 år får cykla på gångbanan om det inte orsakar betydande olägenhet för gående. Detta är en viktig regel som möjliggör tryggare cykling för yngre barn, särskilt i områden med begränsad cykelinfrastruktur.

Källa: Vägtrafiklagen för Åland (2023:108)

Bilaga 2: Barnens visioner för GC-bana



Bild 1 från 5-6 årsgruppen på daghemmet Saltkråkan på Järsö

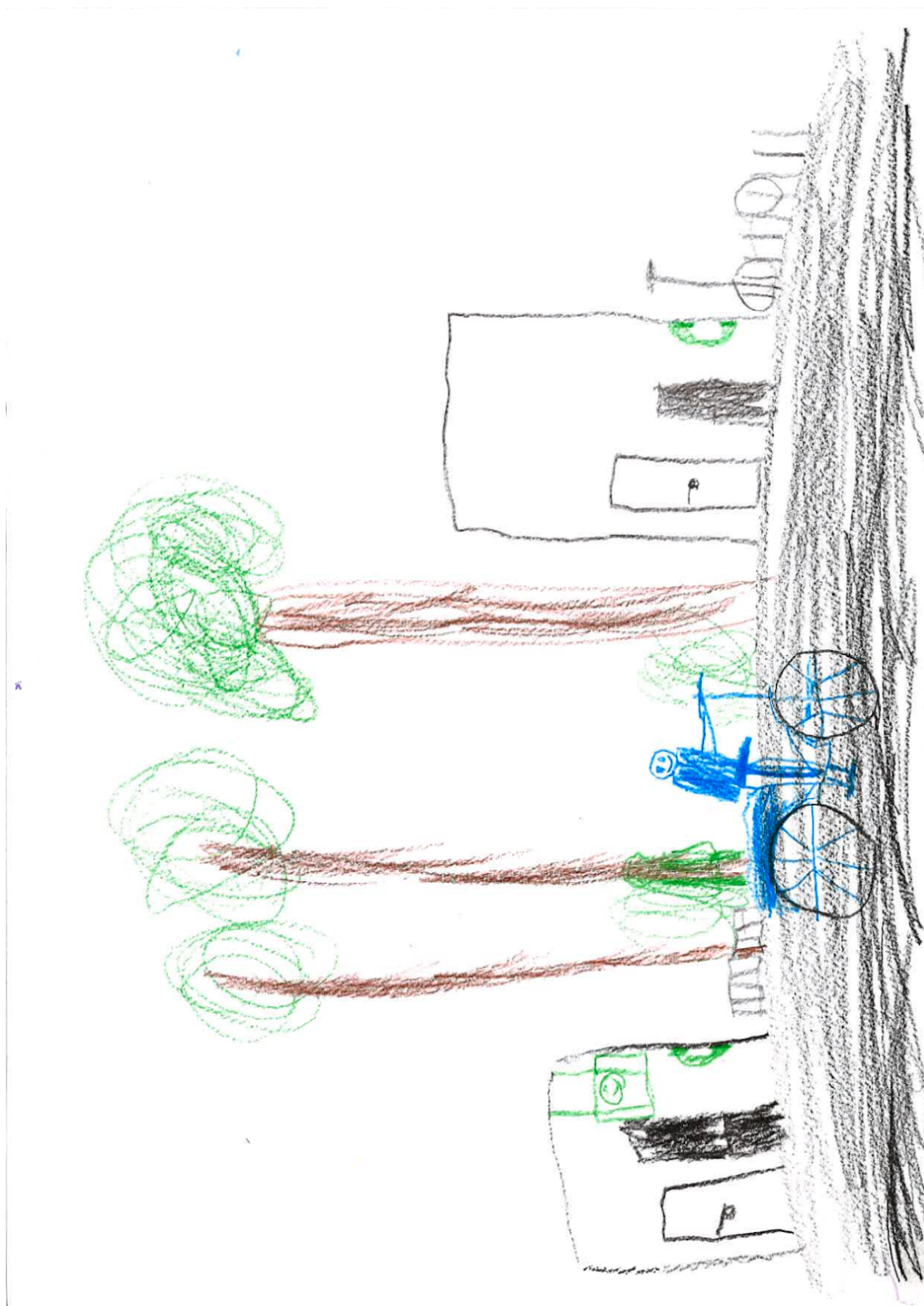


Bild 2 från 5-6 årsgruppen på daghemmet Saltkråkan på Järsö

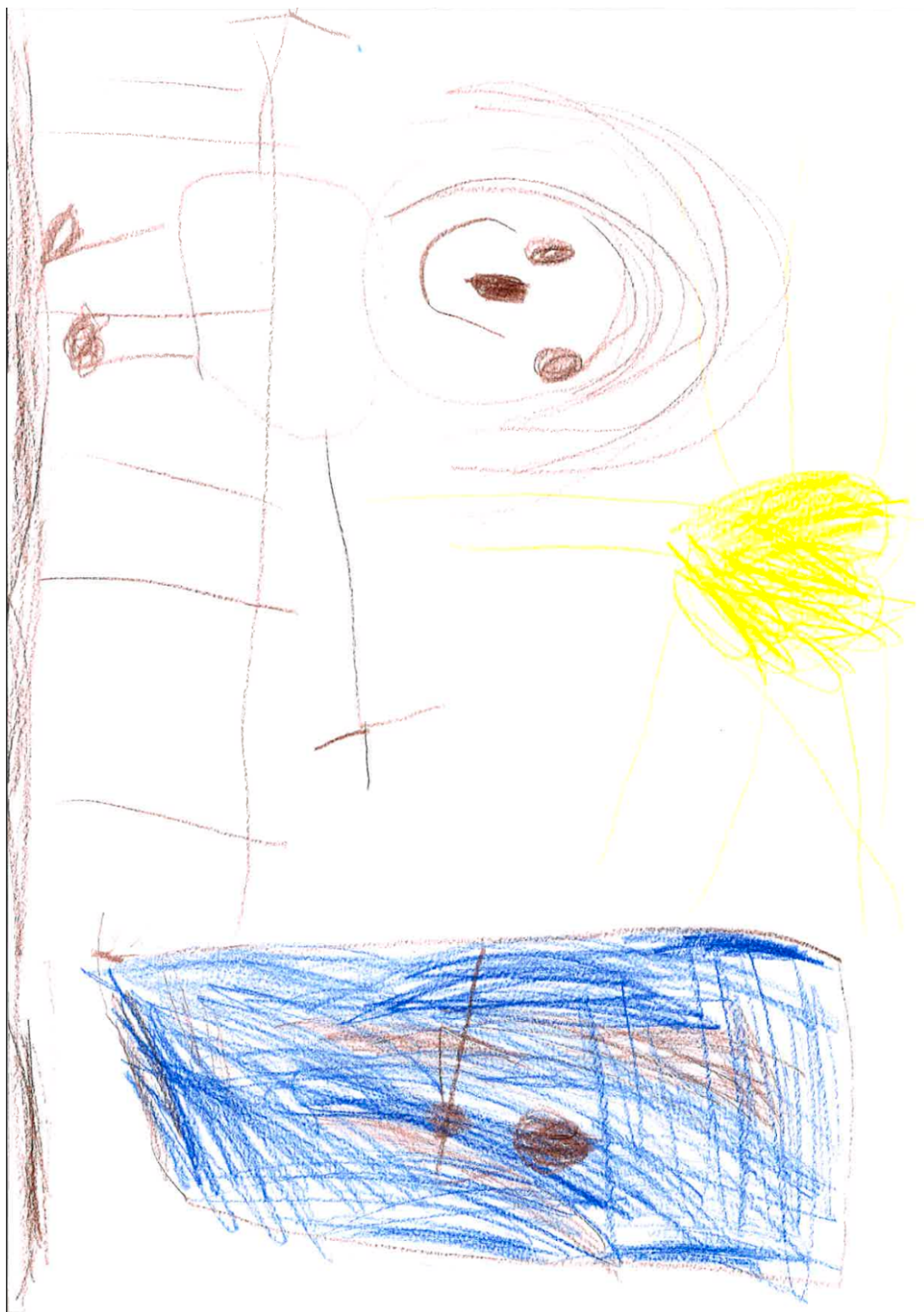


Bild 3 från 5-6 årsgruppen på daghemmet Saltkråkan på Järsö

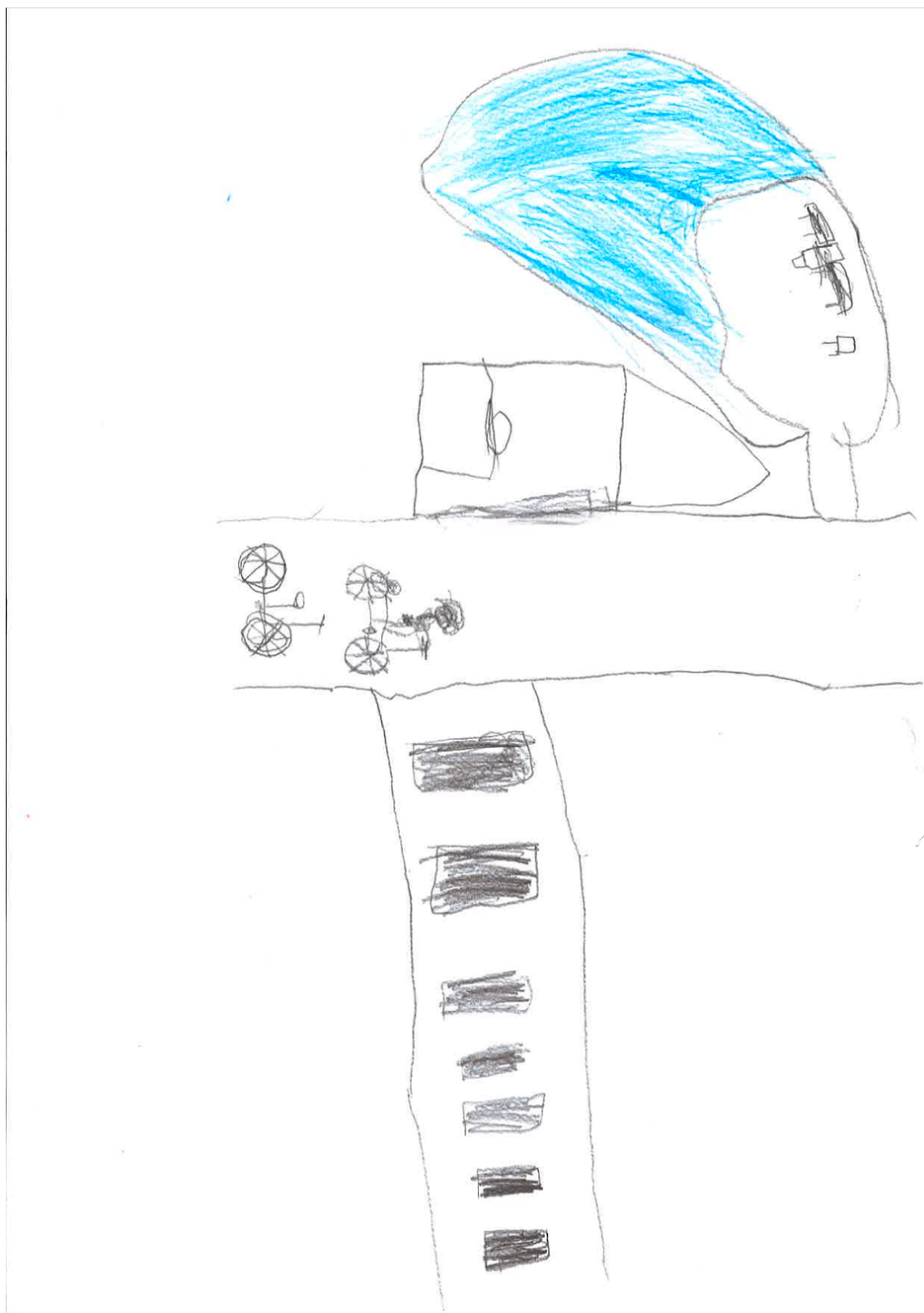


Bild 4 från 5-6 årsgruppen på daghemmet Saltkråkan på Järsö

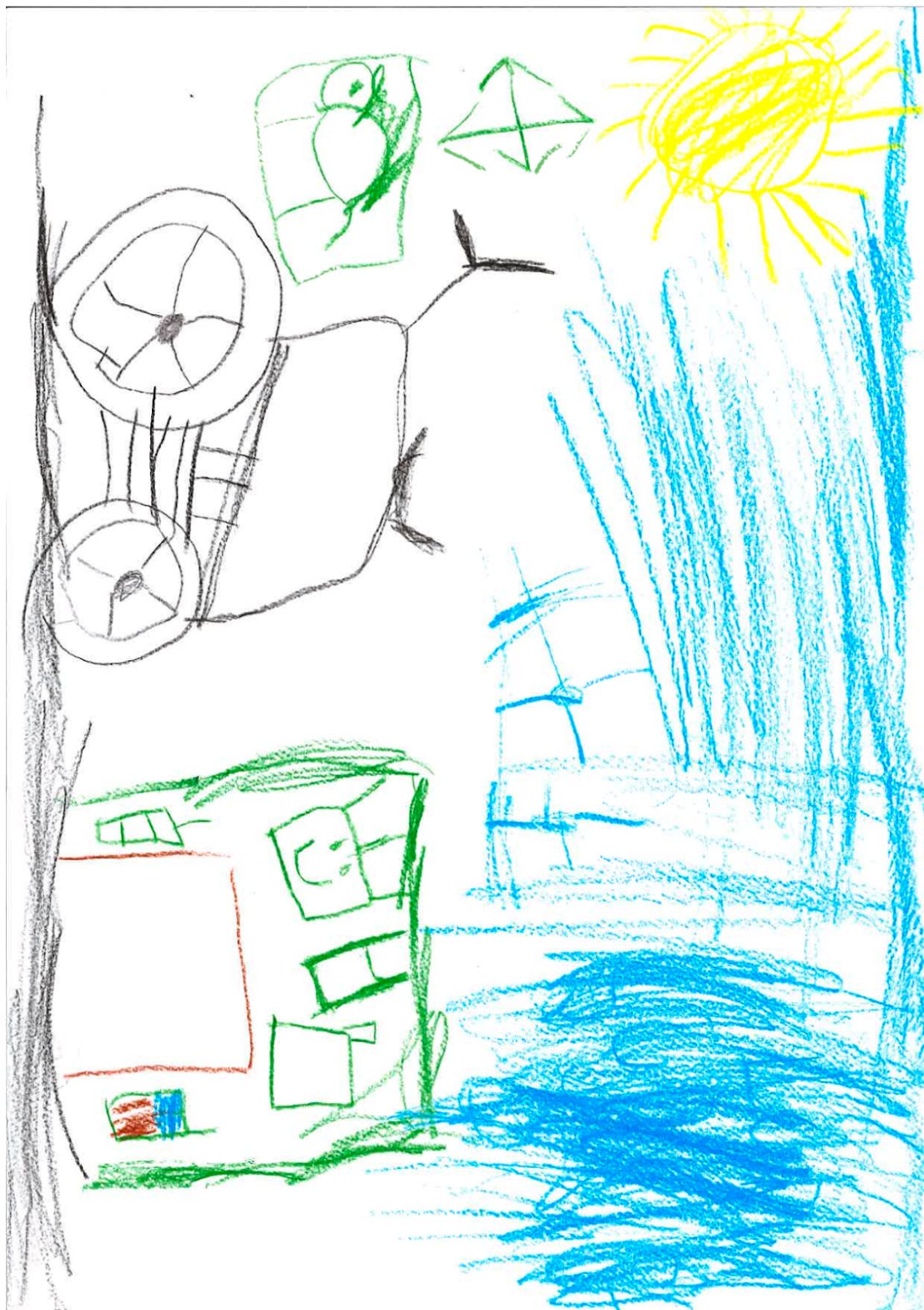


Bild 6 från 5-6 årsgruppen på daghemmet Saltkråkan på Järsö



Bild 7 från 5-6 årsgruppen på daghemmet Saltkråkan på Järsö