

# Plan för säkra skolvägar i Haninge kommun



**Uppdragsgivare:** Haninge kommun

**Konsult:** AFRY

**Dokumenttyp:** Styrdokument

**Antagen i Grund- och förskolenämnden februari 2021  
och Stadsbyggnadsnämnden mars 2021.**

**Dokumentnamn:** Plan för säkra skolvägar i Haninge kommun

**Diariernr:** SBN 2020/480

# Förord

Stadsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag från kommunfullmäktige att tillsammans med Utbildningsförvaltningen arbeta med att förbättra trafikmiljön kring skolorna i Haninge kommun (Mål och budget 2017–2018). År 2017 startade projektet Säkra skolvägar i kommunen. Projektet syftar till att skapa en säker och trygg trafikmiljö i skolornas närhet. Fler resor till och från skolan ska i högre grad ske till fots eller med cykel. Fördelar med detta är bland annat att barn som går eller cyklar till skolan får daglig motion, känner sig tryggare och har lättare att koncentrera sig på sitt skolarbete. Genom att minska antalet bilar som rör sig kring skolorna blir trafikmiljön bättre och luften renare. Studier visar också att barn som tar sig till skolan på ett aktivt sätt är mer aktiva under resten av dagen, jämfört med de som blir skjutsade till skolan.

Att arbeta för säkra och trygga trafikmiljöer kring skolor kräver både fysiska åtgärder och beteendepåverkande åtgärder. Fysiska åtgärder kan exempelvis vara hastighetssäkrande åtgärder, säkrare gång- och cykelbanor eller bra belysning. Beteendepåverkande åtgärder handlar om informationsinsatser och kampanjer för att informera elever och vårdnadshavare om alternativ till att skjutsa barnen i skolan i bil. Ofta ger en kombination av fysiska och beteendepåverkande åtgärder bra effekt för att skapa trafiksäkra miljöer omkring skolorna.

Arbetet med säkra skolvägar i Haninge kommun har hittills skett med inventeringar och punktinsatser vid ett fåtal skolor. Arbetet har i stor utsträckning varit fokuserat på fysiska åtgärder i skolornas närhet. För att arbetet med säkra skolvägar ska få spridning till fler skolor och nå bättre resultat har Stadsbyggnadsförvaltningen inventerat samtliga grundskolor i kommunen och bedömt trafikmiljön kring skolorna. På så vis skapas en bra bild av det trafikala nuläget kring skolorna. AFRY har fått i uppdrag att ta fram denna plan för säkra skolvägar som redogör hur kommunen kan arbeta konkret och långsiktigt med olika typer av åtgärder som kan öka andelen elever som går och cyklar till skolan. Handlingsplanen ska vara ett stöd för tjänstemän på kommunen och andra organisationer för att systematiskt arbeta med åtgärder för att främja ett hållbart resande till och från skolorna.



# Innehåll

1. Inledning.....	6
1.1. Bakgrund och syfte.....	6
1.2. Metod.....	7
1.3. Fördelar med att gå och cykla till skolan.....	8
1.4. Ramar och avgränsningar.....	8
2. Mål och visioner.....	10
3. Gemensamt ansvar mellan olika förvaltningar i Haninge kommun.....	14
3.1. Samhällsbyggnadsforum för ny- och ombyggnation av skolor.....	15
4. Handlingsplan för beteendepåverkande åtgärder.....	16
4.1. Resvaneundersökning och resebarometer.....	17
4.2. Vandrande skolbuss.....	18
4.3. Gå- och cyklatävling.....	19
4.4. Startpaket till förskoleklass.....	19
4.5. Bilfri vecka.....	20
4.6. Cykelskola.....	21
4.7. Sammanhållet arbetspaket och uppföljning.....	22
5. Handlingsplan fysiska åtgärder.....	23
6. Checklista för fysisk utformning vid ny- och ombyggnation av skolor.....	24

# 1. Inledning

Säkra och trygga skolvägar ökar förutsättningarna för att få fler barn att gå och cykla till skolan istället för att åka bil. För att uppnå goda trafikmiljöer kring skolor krävs det att kommunen arbetar med såväl fysiska som beteendepåverkande åtgärder. Genom att kontinuerligt arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att minska andelen bilresor kommer Haninge kommun på sikt nå framgång med trafikmiljöerna kring skolorna. I denna plan för säkra skolvägar beskrivs åtgärder för att förbättra och skapa en trafiksäker miljö runt skolorna. Handlingsplanen beskriver även hur arbetet är tänkt att fördelas mellan kommunala förvaltningar och enheter.

## 1.1. Bakgrund och syfte

Haninge kommun har sedan flera år tillbaka arbetat med säkra skolvägar. Ett behov av att konkretisera och att arbeta mer långsiktigt och systematiskt med säkra skolvägar har uppkommit. Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF) har tillsammans med Utbildningsförvaltningen (UBF) i uppdrag att förbättra trafikmiljöerna kring skolorna. Haninge kommun har satt upp nedanstående mål för arbetet med säkra skolvägar (Figur 1).



Figur 1. Haninge kommuns uppsatta mål för säkra skolvägar.

Syftet med planen för säkra skolvägar är att föreslå ett antal konkreta åtgärder som kan verka vägledande i kommunens arbete med säkra skolvägar. Detta ska i ett längre perspektiv bidra till ett systematiskt arbetssätt för arbetet med säkra skolvägar i Haninge kommun och skapa en säker och trygg trafikmiljö i skolornas närhet. Planen ska vara användbar och utgöra ett hjälpmedel i dialog inom och mellan förvaltningar. Vidare ska planen även vara ett konkret stöd vid diskussion och beslut gällande skolors trafikmiljö samt barns resor till och från skolan. 1.2.

## 1.2. Metod

Arbetet med framtagandet av planen för säkra skolvägar inleddes med en omvärldsanalys där framgångsrika exempel gällande arbetet med säkra skolvägar från andra kommuner undersöktes. Utifrån denna omvärldsanalys genomfördes den första workshopen där syftet var att uppnå en gemensam målbild för arbetet med säkra skolvägar i Haninge kommun. Utifrån omvärldsanalysen och resultaten från den första workshopen utformades rapporten. I oktober genomfördes den andra workshopen där fokus var att presentera de beteendepåverkande åtgärder som rapporten föreslår. Figur 2 visar en schematisk bild över den genomförda processen.



Figur 2. Schematisk bild över metoden för framtagandet av planen för säkra skolvägar.

Under processens gång har det varit av stor vikt att samarbeta och föra en dialog mellan de olika förvaltningarna inom kommunen för att alla ska förstå betydelsen av arbetet med säkra skolvägar. Samsyn kring mål och arbetssätt har skapats genom att flera förvaltningar har deltagit på workshops och har därmed kunnat föra en dialog med varandra. De föreslagna åtgärderna i planen har kontinuerligt förankrats med beställaren som en naturlig del av processen.

### 1.3. Fördelar med att gå och cykla till skolan

Att planera den offentliga miljön efter barns behov gynnar trafikanter och ökar barnens delaktighet. Andelen barn som går och cyklar till skolan har minskat de senaste decennierna och allt fler vuxna skjutsar sina barn i bil till skola och fritidsaktiviteter<sup>1</sup>. Trafikmiljön runt skolorna är sällan byggd för att hantera stora mängder biltrafik vilket leder till en otrygg och rörig trafiksituation kring många av kommunens skolor.

Skjutsandet har många olika skäl – för individen handlar det om få ihop sitt ”vardagspussel”. Flera studier talar också om en utbredd skjutskultur och att det finns ett behov av att resonera kring detta beteende och de normer och föreställningar som finns kopplat till barns mobilitet. Bilnormen finns inte bara hos medborgare, utan även hos de olika aktörer som verkar i samhällsplaneringen.

Det är viktigt att arbeta med barns resebeteende i en tidig ålder för att kunna påverka deras attityder till olika färdmedelsval. För att skapa möjligheter för nya resvanor krävs samarbete inom kommunen och med skolorna, i syfte att åstadkomma en kunskaps-, attityd-, och beteendepåverkan<sup>2</sup>. Målet möjliggör att andelen resor till skolan utan bil ökar. Det leder till ökad trygghet, trafiksäkerhet och god folkhälsa samt bra förutsättningar för bättre prestation i skolan<sup>3</sup>.

### 1.4. Ramar och avgränsningar

Handlingsplanen är utformad på ett sätt som möjliggör för samtliga grundskolor såväl kommunala som privata att aktivt delta i de olika aktiviteterna som ska genomföras. I arbetet ligger fokus på förutsättningarna för gående och cyklister och inte på förutsättningarna för skjutsande föräldrar eller bilister.

---

<sup>1</sup> Cykling bland barn och unga, en kunskapssammanställning VTI 2017

<sup>2</sup> Hållbart resande i praktiken, Trafik- och stadplanering med beteendepåverkan i fokus, SKL & Trafikverket 2010

<sup>3</sup> Möjligheter med Mobility Management, Energimyndigheten 2015





*Figur 3. Det finns många fördelar med att cykla till skolan, bland annat hälsofrämjande effekter.*

## 2. Mål och visioner

Haninge kommun har en dokumenthierarki för de antagna samt planerade styrdokument som finns inom kommunen (Figur 4). De mål och riktlinjer som satts upp för säkra skolvägar återfinns i trafiksäkerhetsprogrammet, vilket i sin tur utgör en del av Haninge kommuns trafikstrategi (Figur 5) som är en konkretisering och del av översiktsplanen och det klimat- och miljöpolitiska programmet. De olika styrdokumenterna innehåller mål och målbilder som beskrivs mer ingående nedan.



Figur 4. Övergripande bild över Haninge kommuns dokumenthierarki för antagna och planerade styrdokument.

Två av målen i det klimat- och miljöpolitiska programmet som berör arbetet med säkra skolvägar är:

- Kommunens resor och transporter är fossilfria år 2025. I Haninge är alla resor och transporter fossilfria år 2030.
- År 2025 har andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökat till 55 procent av färdmedelsfördelningen

Haninge kommuns Trafikstrategi antogs år 2018 och ska genomsyra allt arbete med trafik och resor. Den övergripande målbilden i trafikstrategin är att resor ska vara hållbara, trafiksäkra och tillgängliga. Vidare pekar trafikstrategin ut sex prioriterade målområden, som illustreras i Figur 5. I avvägning mellan åtgärder är det särskilt viktigt att väga in barnperspektivet. Ett utpekat inriktningsmål i trafikstrategin är att *andelen resor som sker via gång, cykel och kollektivtrafik ska öka, medan andelen resor med personbil ska minska*. Detta korrelerar med cykeplanen där ett av målen är att *andelen cykelresor ska utgöra 15 procent*. Dessutom är en målsättning inom Haninge kommuns Strategi och budget 2019–2020 att *uppnå en god folkhälsa och god livsmiljö för nuvarande och kommande generationer*.



Figur 5. Haninge kommuns trafikstrategi.  
Bild: haningekommun.se

De beskrivna åtgärderna i planen för säkra skolvägar ska fungera som ett redskap för att bidra till att uppnå de ovannämnda målen i det klimat- och miljöpolitiska programmet, trafikstrategin, cykelplanen samt Haninge kommuns Strategi och budget 2019–2020.

I barnkonventionen står det att barn är individer med egna rättigheter<sup>4</sup>. De är inte föräldrars eller andra vuxnas ägodelar. Barnkonventionen är uppdelad i 54 artiklar, där alla delar är lika viktiga och beaktas som en helhet. Dessa 54 artiklar består i sin tur av fyra grundläggande och vägledande principer som alltid beaktas i frågor som rör barn, men har fortfarande en självständig betydelse (Figur 6). I januari 2020 blev barnkonventionen svensk lag.



Figur 6. De fyra vägledande principerna i FN:s barnkonvention.

Samtliga av barnkonventionens kärnartiklar har betydelse i fråga om barns mobilitet eftersom de ställer krav på att alla barn har samma rättigheter och lika värde i alla delar av transportsystemet och i hela landet, att barnets bästa kommer i främsta

<sup>4</sup> FN:s Barnkonvention, <https://unicef.se/barnkonventionen/las-texten#hela-texten>

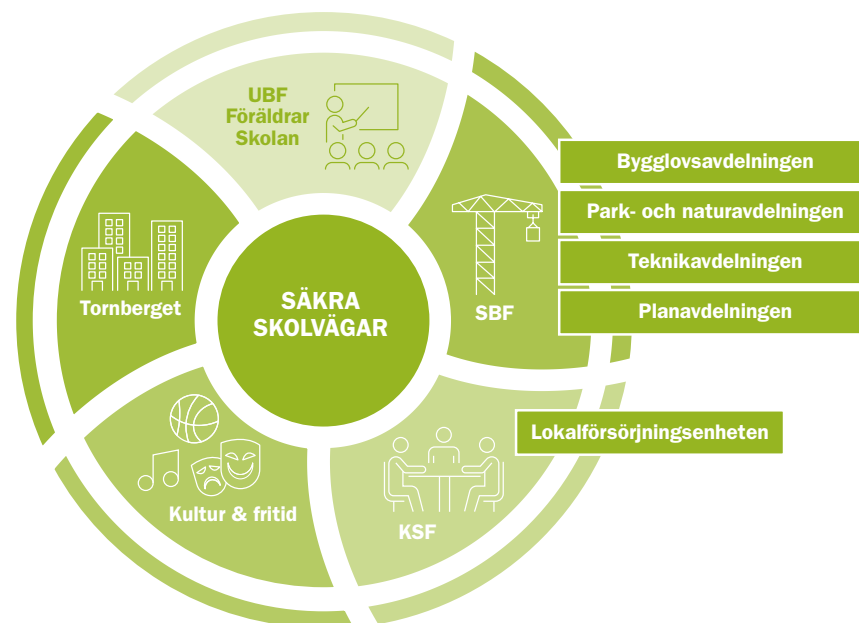
rummet i exempelvis trafik- och samhällsplanering, där inte minst trafiksäkerheten tar sikte på barnets rätt till liv, överlevnad och utveckling. Det gäller även barnets rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad inte endast i frågor om transportsystemets tillkomst, utveckling, utformning, förvaltning och samhällsbyggnad, utan i forlandet av samhället och sitt eget liv.

Haninge kommun har fått utmärkelsen barnrättskommun av UNICEF Sverige efter att kommunen och barnrättsgruppen har ingått i ett pilotprojekt med fem svenska kommuner under 2017–2019. Under projektet har kommunen och barnrättsgruppen arbetat med barnrättsfrågor utifrån en modell som UNICEF Sverige har tagit fram. I modellen ingår bl.a. att göra en kartläggning av nuläget och att ta fram en handlingsplan. Målet är att utveckla arbetsätt och metoder för att arbeta med barnkonventionen så att den genomsyrar hela verksamheten. Det innebär bland annat att alla medarbetare inom kommunen ska känna till barns rättigheter och ta hänsyn till dem i sitt arbete.



### 3. Gemensamt ansvar mellan olika förvaltningar i Haninge kommun

För att nå framgång i arbetet med säkra skolvägar är det viktigt att samarbeta mellan olika förvaltningar och avdelningar. Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF) bör vara ägare av processen då det ger goda förutsättningar för att samverkansformer blir bestående efter projektets slut. En framgångsfaktor för att arbeta med säkra skolvägar är att det finns en utpekad resurs på trafikenheten som arbetar med frågorna kring säkra skolvägar. Personen har mandat, tid och budget att arbeta med frågorna. Det är även viktigt att planen är väl förankrad i kommunens övriga förvaltningar som berörs av arbetet. Även på dessa förvaltningar pekas det ut ett tydligt ansvar för att kunna genomföra olika aktiviteter. Skolornas rektorer har bland annat en viktig roll i att sprida information till lärare, elever och föräldrar. Baserat på arbete i andra kommuner bedöms det att cirka 50 procent av en heltidstjänst är lämpligt för att starta upp och driva det långsiktiga arbetet med säkra skolvägar. Därutöver krävs viss tid och engagemang från andra förvaltningar och av skolledningarna (Figur 7).



Figur 7. Förslag på de förvaltningar och aktörer som bör vara med i arbetet med säkra skolvägar.



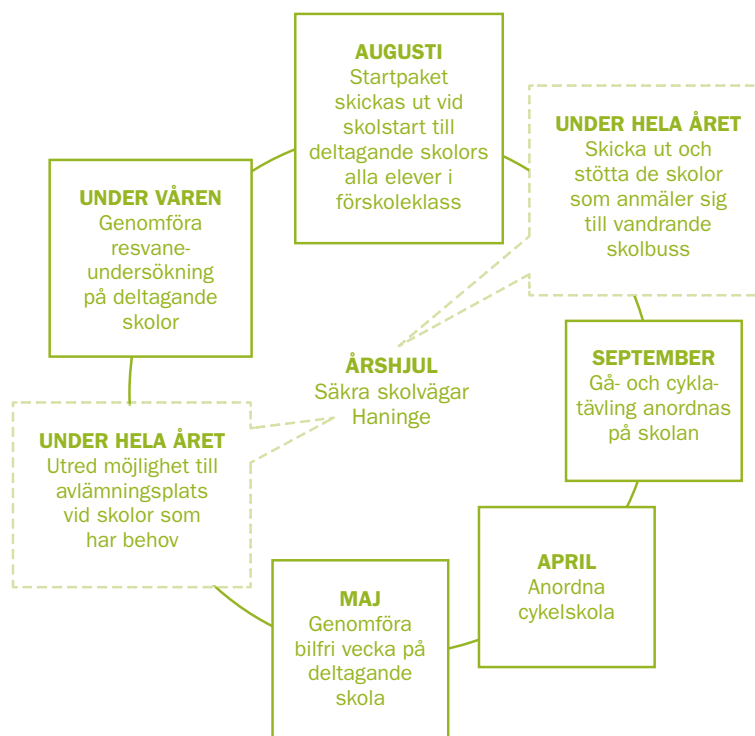
### 3.1. Samhällsbyggnadsforum för ny- och ombyggnation av skolor

Samhällsbyggnadsforum för skolor kan vara ett sätt att förbättra kommunikationen och planeringen av ny- och ombyggnationsprojekt av skolor. Planeringsmöten hålls kontinuerligt där förslag för hur den fysiska trafikmiljön runt skolan ska utformas diskuteras med berörda aktörer. Mötena drivs av ansvarig projektledare från lokalförmyndigheten tillsammans med representant från trafikmyndigheten. I projektgrupperna för ny- och ombyggnation är det förväntat att en representant från samtliga förvaltningar/enheter deltar i projektarbetet.



## 4. Handlingsplan för beteendepåverkande åtgärder

I detta kapitel beskrivs utvalda beteendepåverkande åtgärder som kan genomföras för att öka andelen elever som går och cyklar till skolan och i samband med detta även minska biltrafiken i skolornas närhet. Åtgärder utgör tillsammans ett helhetspaket för säkra skolvägar. Åtgärdslistan är inte uttömmande och urvalet av åtgärder har gjorts utifrån en omvärldsbevakning av andra kommuner och vilka åtgärder som är vanligast förekommande. En riktlinje för varje åtgärd har tagits fram samt en uppskattad budget. Ett förslag till ansvarsfördelning mellan förvaltningar följer varje åtgärd. Samtliga åtgärder kan med fördel integreras i skolverksamheten. Figur 8 beskriver vilken tid på året de föreslagna åtgärderna kan äga rum.



Figur 8. Schematisk bild över när de föreslagna åtgärderna kan genomföras



## 4.1. Resvaneundersökning och resebarometer

En resvaneundersökning eller resebarometer som det ibland också kallas är en mätning av elevernas färdmedelsval. Resvaneundersökningen innebär att elever och föräldrar får möjlighet att svara på en webbenkät om sina resvanor och hur de upplever skolvägen. Med denna metod kan kommunens trafikenhet erbjuda skolor ett sätt att få fram ett underlag för att sedan kunna vidta rätt åtgärder i skolans närhet. Skolvägar och platser som identifieras som farliga eller otrygga, exempelvis buskage och korsningar ligger till grund för fortsatt arbete med fysiska åtgärder. En mer genomgående analys av resvanorna och skolvägarna kan göras vid ett första tillfälle. Därefter räcker det med att mäta resvanorna kontinuerligt i uppföljningsmätningar.

Vid uppföljningsmätningar kan lärarna samla in information om elevernas färdmedelsval i respektive klass, sammanställa och sedan rapportera in skolans resultat i ett webbverktyg som administreras av Stadsbyggnadsförvaltningen. Fördelen med att lärare samlar in material är att svarsfrekvensen ofta blir högre. Genom att kontinuerligt mäta elevers färdmedelsval kan jämförelser med andra skolor göras, åtgärder planeras och utvecklingen av färdmedelsfördelningen följas.

<b>RIKTLINJE</b>	Från och med år 2020 har Haninge kommun i uppdrag att genomföra en fördjupad resvaneundersökning för minst två stycken skolor/år. En enklare resebarometer genomförs av skolorna varje vår.
<b>ANSVAR</b>	Stadsbyggnadsförvaltningen skickar ut länk till en resvaneenkät till skolorna. Lärare och rektorer ansvarar sedan för att genomföra enkäten tillsammans med eleverna och även skicka länken till föräldrar. Stadsbyggnadsförvaltningen sammanställer, analyserar och kommunicerar resultatet. Stadsbyggnadsförvaltningen fastställer tillsammans med skolan lämpliga åtgärder utifrån resultatet av enkäten.
<b>BUDGET</b>	Arbetstid för kommunala tjänstemän, lärare och rektorer. För eventuella fysiska åtgärder kring skolorna tillkommer kostnader. Åtgärdernas kostnader går ej att uppskatta då de kan variera i hög utsträckning.

*Skolväg vid HagaLyckeby skolan. Foto: Regina Lindberg.*



## 4.2. Vandrande skolbuss

En vandrande skolbuss är ett organiserat samgående där flera familjer turas om att följa sina egna och andras barn till skolan. Stadsbyggnadsförvaltningen tillhandahåller mallar för rutiner och schema för vandrande skolbussar. Alla barn som går i en vandrande skolbuss får en reflexväst av kommunen. Information om vandrande skolbuss delas ut i startpaketen som skickas ut till alla förskoleklasser samt på skolornas föräldramöten. Stadsbyggnadsförvaltningen kan med fördel även sprida informationen om vandrande skolbuss genom andra kanaler. Nedan följer några tips för att komma igång med en vandrande skolbuss:

- Ta kontakt med andra föräldrar som bor i närheten.
- Bestäm vilka dagar och tider som ska gälla.
- Bestäm en eller flera hållplatser.
- Ha god framförhållning! Gör ett schema för hela terminen.

### RIKTLINJE

Haninge kommun ska ta fram informationsmaterial samt sprida information om möjligheterna att starta en vandrande skolbuss till skolor och föräldrar.

### ANSVAR

Stadsbyggnadsförvaltningen tillhandahåller information för att föräldrar enkelt ska kunna starta en vandrande skolbuss. Information och inspiration till vandrande skolbussar kan ske via skolor på exempelvis föräldramöten eller via en föräldraförening. Det är alltid föräldrarna som ansvarar för den vandrande skolbussen.

### BUDGET

Arbetstid för att ta fram information samt att sprida information. Trycka en mindre flyer med information om vandrande skolbuss samt skicka reflexvästar till alla deltagare i vandrande skolbussar. Uppskattad kostnad för flyers och reflexvästar: 5000 kronor/år.



### 4.3. Gå- och cyklatävling

För att uppmuntra elever att gå- och cykla till skolan kan en gå- och cyklatävling anordnas. Tävlingen uppmärksammar fördelarna med att gå och cykla till skolan. Gå och cyklautmaningen genomförs under höstterminen (september-oktober) och under två veckor gäller det att gå och cykla till skolan så mycket som möjligt. För att få poäng för resan ska elever och personal gå, cykla, åka kollektivt eller bli avsläppt 300 meter från skolan eller vid en av skolans utsedda avlämningsplatser. Både resan till och från skolan räknas. Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för att sammanställa resultatet från gå och cyklatävlingen, utse vinnare och anordna prisutdelning. Det är även möjligt för de skolor som deltar att vara med i den nationella gå- och cyklatävlingen som anordnas via trafikkalendern.se.

<b>RIKTLINJE</b>	Haninge kommun ska erbjuda möjligheter för elever i årskurs F-6 att under höstterminen delta i en årlig gå- och cyklatävling.
<b>ANSVAR</b>	Stadsbyggnadsförvaltningen tillhandahåller information om tävlingen till skolorna för att samla in de poänggrundande resorna. Stadsbyggnadsförvaltningen sammanställer klassernas resultat och utser vinnande klass i kommunen. Rektorer och lärare ansvarar för att sprida information och engagemang för att delta i tävlingen samt att samla in underlaget i respektive klass.
<b>BUDGET</b>	Pris till vinnande klass. Valfri kostnad, rekommendation 5000 kronor. Arbetstid för Stadsbyggnadsförvaltningen och lärare/rektorer med administration m.m.

### 4.4. Startpaket till förskoleklass

Vid skolstarten på höstterminen kan ett startpaket skickas ut till elever i förskoleklass. Startpaketet kan bland annat innehålla information om hur eleverna kan resa hållbart till skolan, hur man kan starta en vandrande skolbuss, något roligt pyssel och en present. Startpaketet bidrar till att eleverna tidigt i skolgången får information om hållbart resande samtidigt som de uppmuntras att resa hållbart.

<b>RIKTLINJE</b>	Alla elever som börjar förskoleklass i Haninge kommun ska få ett startpaket hemskickat under höstterminens första vecka.
<b>ANSVAR</b>	Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för att ta fram och skicka hem startpaket till alla nya förskoleelever.
<b>BUDGET</b>	Beroende på startpaketets innehåll varierar priset mellan 10–15 kronor/elev.





#### 4.5. Bilfri vecka

Bilfri vecka är en kampanj som syftar till att uppmärksamma föräldrarna med att gå, cykla och åka kollektivt till skolan. Alla skolor i kommunen erbjuds att delta. Stadsbyggnadsförvaltningen tillhandahåller affisch och banderoller att sätta upp på skolorna. Lärare och rektorer kan i samband med den bilfria veckan integrera tema trafik kunskap under lektionerna.

<b>ANSVAR</b>	Stadsbyggnadsförvaltningen tillhandahåller och bekostar afficher och banderoller att sätta upp vid skolorna. Skolorna sätter upp banderoller och affischer på lämplig plats.
<b>BUDGET</b>	2000 kronor/banderoll.



## 4.6. Cykelskola

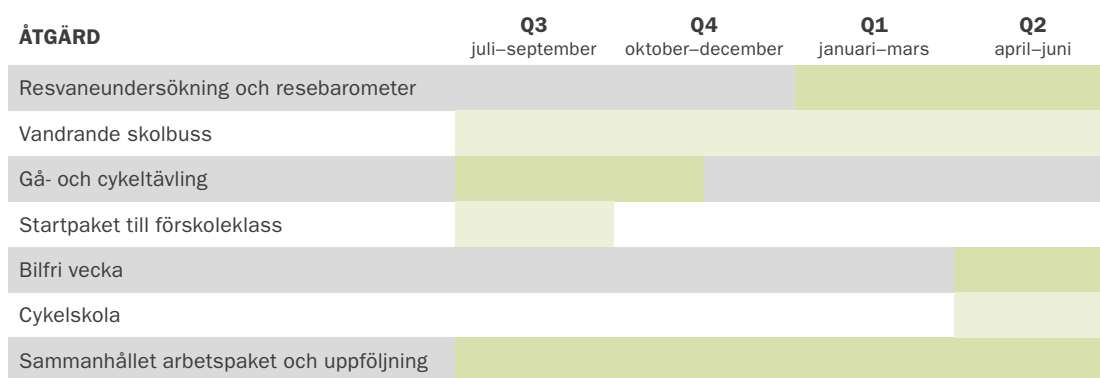
Cykelskola ger elever möjlighet att prova på att cykla i en trafiksäker miljö. Cykelskola inspirerar barn att tidigt vilja börja cykla och få en förståelse för hur trafiken fungerar. Eleverna får lära sig trafikmärken, hur man betar sig i trafiken samt hur en cykel ska vara utrustad. I cykelskolan får eleverna testa på att cykla på en snitslad bana och de kan få utveckla sin motoriska förmåga samt balanssinnet. Eleverna får låna cyklar och hjälmar och får ett diplom efter avslutad kursdag.

<b>RIKTLINJE</b>	Haninge kommun ska årligen genomföra minst en cykelskola för en skola och årskurs.
<b>ANSVAR</b>	Stadsbyggnadsförvaltningen föreslås att tillsammans med Utbildningsförvaltningen anordna cykelskola. Stadsbyggnadsförvaltningen sprider information och stöttar om cykelskolan.
<b>BUDGET</b>	20-25 000 kronor/dag för en cykelskola <sup>5</sup> för en årskurs. Då ingår material till samtliga aktiviteter och personal. Priset beror mycket på upplägget med cykelskolan, ett helhetspaket med god information och förberedelser är både ekonomiskt fördelaktigt och ger möjlighet till bättre cykelskola som är anpassad till elevernas förutsättningar. Kostnaden föreslås delas mellan Stadsbyggnadsförvaltningen och Utbildningsförvaltningen.

<sup>5</sup> SthlmBike, <https://sthlmbike.se/cykelskolan/>

## 4.7. Sammanhållet arbetspaket och uppföljning

Vissa av åtgärderna ovan kan sättas ihop på ett sådant sätt att de bildar ett årshjul som illustrerades i början av detta kapitel (Figur 8). Detta uppmuntar till ett långsiktigt och kontinuerligt arbete med beteendepåverkande åtgärder. Varje skola som deltar har då någon aktivitet under både vår- och hösttermin. Uppföljning av de olika aktiviteterna föreslås även ske i verksamhetsplanen i hypergene. Stadsbyggnadsförvaltningen sammanställer och följer upp de aktiviteter som genomförs för att kunna utveckla och förbättra arbetet med säkra skolvägar. Vidare har de olika förvaltningarna en kontinuerlig dialog gällande kvalitet och utveckling av aktiviteter. Figur 9 illustrerar när de föreslagna åtgärderna kan äga rum under ett kalenderår.



Figur 9. Tidplan över när de föreslagna åtgärderna kan äga rum.

## 5. Handlingsplan fysiska åtgärder

Arbete med att förbättra den fysiska miljön vid skolor behöver ständigt bedrivas. Till att börja med behöver kommunen arbeta vidare med nedanstående punkter.

- Ta fram en rapport och åtgärdsförslag över hur trafiksäkerheten kan förbättras vid skolorna, i synnerhet i direkt anslutning till skolorna.
- Arbeta tillsammans med Trafikverket och enskilda väghållare för att förbättra trafiksäkerheten vid de skolor som ligger i anslutning till det vägnät som inte tillhör kommunen.
- Arbeta vidare med trygga lämna zoner en bit från skolan samt säkerställa att vägen mellan zonen och skolan är trafiksäker.
- Se över gång- och cykelvägnätet i anslutning till och i närheten av skolan

I inventeringsrapporten för säkra skolvägar bedöms det inte som möjligt att åtgärda de brister som identifierats i inventeringen på en och samma gång. Varje skola behöver ofta en separat utredning för att skapa en säker trafikmiljö. Inventeringen pekar på de skolor där behovet är som störst.



## 6. Checklista för fysisk utformning vid ny- och ombyggnation av skolor

För att få barn, elever och föräldrar att välja hållbara sätt att ta sig till och från skolan krävs både de mjuka åtgärderna som beskrivs i kapitel 4 och åtgärder i den fysiska miljön, så som utformning av parkeringsplatser, gång- och cykelvägar med mera, som beskrivs i kapitel 5. En kombination av fysiska och mjuka åtgärder ger bäst förutsättningar att styra mot ett mer hållbart resande till och från skolorna. Vid ny- och ombyggnation av skolor är det viktigt att skapa bästa möjliga fysiska förutsättningar för att ta sig tryggt, säkert och med hållbara färdmedel till och från skolan. Det är av största vikt att frågor om trafikmiljöer hanteras redan i ett tidigt skede i samhällsbyggnadsprocessen. En grundsten i arbetet för att skapa dessa förutsättningar är att kommunes förvaltningar samarbetar mot gemensamma mål. Nedan anges riktlinjer i form av en checklista som förvaltningarna kan följa vid ny- och ombyggnation av skolor. Riktlinjerna är ett stöd vid fysisk planering som berör skolor.

### LOKALISERING

#### ÅTGÄRD

OK ✓

Vid ny- och ombyggnation av skolor ska samtliga berörda förvaltningar samarbeta i projektet i ett tidigt skede. Skolans placering är avgörande för möjligheterna att ta sig till och från skolan genom att gå, cykla eller åka kollektivt.

Skolan placeras med fördel så att lokalgator ansluter direkt till skolan. Skolans huvudentré undviks att riktas mot en huvudgata.

För att främja kollektivtrafikåkandet finns det fördelaktigen en kollektivtrafikhållplats i närheten av skolan.

Skolor placeras inte i industriområden.

Skolor och gårdar placeras på ett sådant sätt att barn inte behöver korsa gator eller parkeringsplatser för att leka utomhus.

För att underlätta andra ärenden under vägen till och från hämtning och lämning placeras skolan i närheten av service och andra målpunkter.

### GÅNGVÄGAR

#### ÅTGÄRD

OK ✓

Väl belysta och separerade gångvägar leder hela vägen fram till skolan.

Vegetationen vid gångvägarna ska vara röjd för god sikt och ökad trygghet.

Möblering i gaturummet skymmer inte sikt.

Gångvägarna runt skolor prioriteras vid snöröjning och sandning.



## CYKELVÄGAR

### ÅTGÄRD

OK ✓

Väl belysta och separerade cykelvägar leder hela vägen fram till skolan.

Branter och tvära kurvor undviks på cykelvägarna kring skolan.

Vegetationen vid cykelvägarna är röjd för god sikt och ökad trygghet.

Möblering i gaturummet skymmer inte sikt.

Cykelvägarna runt skolor prioriteras vid snöröjning och sandning.

## HÅLLPLATSER

### ÅTGÄRD

OK ✓

Det finns belysta gångvägar mellan kollektivtrafikhållplats och skola.

Hållplatser vid skolor utformas med breda plattformar för att möjliggöra för ett större antal barn att vistas på plattformen utan att trilla ner. För ökat hållplatsutrymme kan klackhållplatser eller timglashållplatser övervägas.

Hållplatsen ska vara väl belyst för ökad trygghet.

Mitträcken i gatan ska övervägas där det finns risk att barn genar över en bussgata.

## HASTIGHET OCH SKYLTNING

### ÅTGÄRD

OK ✓

Gatorna runt skolan har skyltad hastighet 30km/h.

Vägmärke 'Varning för barn' kan placeras i området runt skolan med tilläggs skylt 'Skola'.

Målning i gatan som exempelvis '30' och 'Skola' kan vara ett bra komplement till 30-skyltarna.

Utformning ska ske så att det inte går att köra fortare än 30 km/h. Detta kan göras med bland annat hastighetsdämpande åtgärder.





## ÖVERGÅNGSSTÄLLEN OCH FARTHINDER

### ÅTGÄRD

OK ✓

Övergångsställen i närhet av skolan är hastighetssäkrade. Detta kan göras genom olika åtgärder.

Avsmalning av körbanan vid övergångsställen gör att fordon måste sänka hastigheten. Avsmalningen gör också att de som korsar gatan syns bättre och passagen över körbanan förkortas.

Fartgupp eller andra hastighetsdämpande åtgärder så som chikaner kan också övervägas i närheten av skolorna.

## LEVERANSER

### ÅTGÄRD

OK ✓

Leveranser och sophämtning är separerade från barnens vistelsezoner.

Lastplatser och zoner är utformade så att backning inte förekommer.

## PARKERING OCH ANGÖRING

### ÅTGÄRD

OK ✓

Cykelparkering ska finnas vid skolor.

Cykelparkeringen möjliggör parkering av lådcykel och cykelkärror. Det ska även gå att låsa fast cykelns ram och det finns med fördel tak över cykelparkeringen. Risk för skadegörelse i form av tex brandtillbud ska beaktas vid val av cykelparkering.

Cykelparkeringen inryms på skolans fastighet och ligger nära entréerna.

Bilparkering separeras från barnens vistelsezoner.

Bilparkering utformas så att god sikt möjliggörs.

Det är fördelaktigt om parkeringsförbud och stoppförbud gäller på gatorna närmast skolorna.

Parkering för personer med funktionsnedsättning ska anordnas max 25 meter från entré, i enlighet med Boverkets byggregler (BBR).

Vid behov kan avlämningsplatser till skolor övervägas. Vid en del skolor är det många elever som skjutsas hela vägen fram till skolan vilket bidrar till mycket biltrafik. En åtgärd för att styra bort biltrafik från en skola kan vara att identifiera en avlämningsplats eller parkering en bit ifrån skolan. I befintliga miljöer anläggs inte nya avlämningsplatser utan befintliga platser utses och skyltas som exempelvis korttidsparkering. För att trafiksituationen kring skolan ska vara trygg och säker är det viktigt att det är tydligt var parkering och avlämningsplatser finns och hur de används.



