REMISSHANDLING

PLAN FÖR SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR I STOCKHOLMS STAD

Stockholms stad

Strategisk inriktning för bättre trafiksäkerhet och trygghet i trafikmiljö runt skolor, 2015-2020

PLAN FÖR SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR I STOCKHOLMS STAD 2015

Ett varmt tack riktas till de elever på Klastorpsskolan och tjänstemän på Stockholms stad som bidragit till arbetet genom att medverka på möten och i seminarium om säkra skolvägar.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord 5

1. INLEDNING 7

Bakgrund och syfte 8

Fördelar med att gå och cykla till skolan 10

Ramar och avgränsningar 11

Stadens styrdokument och planer 12

2. STOCKHOLMS SKOLVÄGAR IDAG 15

Val av skola, skolväg och färdmedel 16

Risk och personskador 18

Olika trafikmiljöer 19

3. MÅL 23

Mål 24

Mål 1 25

Mål 2 26

Mål 3 27

4. HANDLINGSPLAN 29

Från ord till handling 30

Mål 1: Skapa säkra och trygga skolvägar 31

Mål 2: Skapa möjligheter för nya resvanor och öka andelen gående och cyklister 32

Mål 3: Skapa ett stadsgemensamt synsätt i arbetet som påverkar skolvägarna 38

5. RIKTLINJER 41

Allmänt om riktlinjerna 42

Placering 42

Gångvägar 42

Cykelvägar 42

Hållplatser 43

Övergångsställen 43

Hastigheter 44

Parkering och angöring 44

Avlämningsplatser 44

Leveranser 45

Sikt 45

Drift och underhåll 45

Tillfälliga åtgärder 45

6. INSPIRATION OCH GODA EXEMPEL 47

7. KÄLLOR 53

FÖRORD

Morgondagens samhälle bygger på våra barn och deras förutsättningar att självständigt utforska och förstå sin omvärld. För barnens utveckling är det viktigt att nyfikenhet tillåts och stimuleras utan att deras säkerhet riskeras eller rörelsefrihet begränsas. Barns möjlighet att röra sig fritt i sitt närområde påverkar i hög utsträckning deras välbefinnande och hälsa, idag och imorgon.

Stockholms stad arbetar, i enlighet med FN:s barnkonvention, för att barnen ska komma till tals och att deras bästa ska beaktas vid alla beslut som berör dem. Barnen har samma rättigheter, lika värde samt rätt till liv och utveckling som vuxna.

I budgeten för 2015 understryks att särskild vikt ska läggas vid trafiksäkerhetsarbetet vid skolorna inom staden så att andelen barn som kan gå och cykla säkert till skolan ökar. Trafikkontoret fick även ett uppdrag i 2014 års budget att ta fram en plan för säkra och trygga skolvägar.

”EN STAD SOM ÄR BRA FÖR BARN ÄR EN BRA STAD FÖR ALLA”
ENRIQUE PEÑALOSA

SAMMANFATTNING

I budgeten för 2015 understryks att särskild vikt ska läggas vid trafiksäkerhetsarbetet vid skolorna inom staden så att andelen barn som kan gå och cykla säkert till skolan ökar. Trafikkontoret fick även ett uppdrag i 2014 års budget att ta fram en plan för säkra och trygga skolvägar.

Andelen barn som går och cyklar till skolan har minskat de senaste decennierna och allt fler vuxna skjutsar sina barn i bil till skolan och fritidsaktiviteter. Trafikmiljön runt skolorna är inte byggd för att hantera den stora mängden biltrafik, vilket leder till en rörig trafiksituation vid många av stadens skolor och skapar otrygghet. Statistiken visar att det händer relativt få olyckor med motorfordon där barn skadas på väg till och från skolan.

Planen syftar till att trafikmiljöerna i skolornas närhet ska vara säkra och trygga samt att resor till och från skolan i högre grad ska ske utan bil. Planen är en del av konkretiseringen av framkomlighetsstrategin och en fördjupning av trafiksäkerhetsprogrammet. För att kunna uppfylla framkomlighetsstrategin är det viktigt att arbeta med nästa generations attityder och resebeteende i tidig ålder. Att planera staden efter barns behov ger förutsättningar för alla att använda de offentliga miljöer och trafikytor som utgör staden. En stad som är bra för barn är en bra stad för alla.

Planen innehåller tre övergripande mål för att skapa säkra och trygga skolvägar, en handlingsplan för åren 2015-2020 samt riktlinjer för utformning av den fysiska miljön kring skolor.

Tre mål pekar ut en strategisk inriktning för Stockholms stads arbete med barns resor till och från skolan.

Mål 1: Skapa säkra och trygga skolvägar.

Mål 2: Skapa möjligheter för nya resvanor och öka andelen gående och cyklister.

Mål 3: Skapa ett stadsgemensamt synsätt i arbetet som påverkar skolvägarna.

Trafikkontoret prioriterar skolor med stora trafikproblem. Det är varken praktiskt eller ekonomiskt rimligt att utföra åtgärder vid alla stadens skolor. Handlingsplanen pekar ut vilka åtgärder som Stockholms stad ska arbeta med för att öka trafiksäkerheten, tryggheten och förbättra möjligheterna för barn att gå och cykla till skolan. Åtgärderna innefattar såväl fysiska åtgärder som beteendepåverkande åtgärder.

Planen innehåller även riktlinjer för lämpliga åtgärder och utformningsprinciper vid stadens skolor. Riktlinjerna har tagits fram gemensamt av berörda förvaltningar. De ska fungera som ett stöd för framtida planering och ombyggnad av trafikmiljöer runt skolor.

Flera av åtagandena i planen kan samordnas med andra handlingsplaner och uppdrag inom staden och på så sätt lättare nå målen. Aktuella planer och uppdrag är bland annat Hastighetsplanen, Jämställd snöröjning, Cykelplanen samt Gångplanen.

1. INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

Trafikkontoret arbetar aktivt med skolornas närmiljöer och barns resval för att eleverna ska kunna ta sig tryggt och säkert till skolan.

BAKGRUND

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. Trafikmiljön runt skolorna är inte byggd för att hantera den stora mängden biltrafik, vilket leder till trafikproblem och otrygghet vid många av stadens skolor. Risken för att skadas i trafiken på väg till eller från skolan är dock relativt låg. Den ökade skjutsningen i Stockholm har bidragit till mindre fysiskt aktiva barn, ökande hälsoproblem samt till ökade utsläpp. Skjutsningen berövar även barnen glädjen att utforska sin närmiljö och skapa sina egna livsrum.

Stockholm stads arbete med trygghet och säkerhet vid skolor har tidigare genomförts utifrån en behovsbedömning för de enskilda skolorna där behovet i första hand uttryckts av skolorna själva eller av aktiva föräldrar. Det riskerar att leda till en ojämlik prioritering varför mer objektiva metoder behöver identifieras. Därutöver krävs tydligare riktlinjer för hur god trafiksäkerhet och upplevd trygghet i skolornas närmiljö uppnås.

SYFTE

Planen syftar till att trafikmiljöerna i skolornas närhet ska vara trygga och säkra samt till att resor till och från skolan i högre grad ska ske utan bil. Planen syftar även till att åstadkomma ett systematiskt arbetssätt för arbetet med skolvägar och barns resande i Stockholm.

Planen för säkra och trygga skolvägar ska vara användbar och utgöra ett hjälpmedel i dialog inom och mellan förvaltningar, i tidiga planskeden och vid ny- och ombyggnation. Planen ska även vara ett konkret stöd vid diskussion och beslut gällande skolors lokalisering, utformning av trafikmiljö samt barns resor till och från skolan.

VARFÖR KRÄVS EN PLAN FÖR SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR?

Planen för säkra och trygga skolvägar är en del av en konkretisering av framkomlighetsstrategin och en fördjupning av trafiksäkerhetsprogrammet. Det är också ett uppdrag som pekas ut i stadens budget för år 2014 och 2015.

För att kunna genomföra framkomlighetsstrategin är det viktigt att arbeta med nästa generations attityder och resebeteende i tidig ålder. I detta arbete krävs mer kunskap och verktyg för att staden ska kunna planera och prioritera rätt. Planen är ett hjälpmedel i detta då den pekar ut vilka åtgärder som Stockholms stad ska arbeta med för att öka tryggheten och förbättra möjligheterna till gång och cykling kring skolor.

Om barn upplever offentliga miljöer som trygga och använder dessa i hög grad blir barnen också en integrerad del av staden och dess liv. Att planera staden efter barns behov ger förutsättningar för alla att använda de offentliga miljöer och trafikytor som utgör staden. Ändras trafikmiljön så att den upplevs som trygg av de mest sårbara och otrygga trafikanterna gynnas alla trafikanter.

EN STAD MED HÖG ANDEL BILFRIA RESOR TILL OCH FRÅN SKOLOR ÄR EN FRISKARE, TILLGÄNGLIGARE, ATTRAKTIVARE OCH TRYGGARE STAD

En säker skolväg innebär att barnen kan röra sig mellan hem och skola utan att skada sig av trafiken. Barnens rörelsemönster eller resval ska inte begränsas av den omgivande miljön. En trygg skolväg är en skolväg som upplevs som säker.

BARNS DELAKTIGHET

Sverige har anslutit sig till FN:s Barnkonvention, där barnets bästa och barns rätt till inflytande är två av grundprinciperna. Stockholm stads arbete bygger på dialog och delaktighet. Barnen involveras i arbetet för att säkerställa att deras perspektiv beaktas vid analyser av platser och föreslagna åtgärder, till exempel genom barnkonsekvensanalyser, gåturer och workshops.

BARNS FÖRUTSÄTTNINGAR

Barn är inte små vuxna och har inte samma förutsättningar som vuxna att klara av trafikmiljöer. Yngre barn ska alltid ha sällskap av en vuxen person när de rör sig i en komplicerad trafikmiljö, fram till dess att barnen själva är trafikmogna. Barns säkerhet är de vuxnas ansvar men gradvis måste barnen ta eget ansvar.

Upp till cirka tioårsåldern saknar barnen de biologiska förutsättningarna för att visa ett trafiksäkert beteende. Deras syn och hörsel är till exempel inte färdigutvecklade vilket innebär att de inte kan tränas till ett säkert beteende, som man trodde förr. De har svårt att bedöma risker samt kan ha svårt med riktning, avstånd och hastighet. Dessutom är barn små till växten vilket gör att de inte kan se över bilarna och att de själva inte alltid syns så bra.

Det är de vuxnas ansvar att bedöma när barnen kan börja gå eller cykla, i sällskap eller på egen hand till skolan.

FÖRDELAR MED ATT GÅ OCH CYKLA TILL SKOLAN

Att gå och cykla till skolan ger bättre hälsa i form av friska och glada barn, lägre sjukfrånvaro samt minskad risk för fetma och hjärt-och kärlsjukdomar. Detta baseras bland annat på studier som visar att barn som tar sig till skolan på ett aktivt sätt är mer aktiva under resten av dagen än de som blir skjutsade. Ur ett samhällsperspektiv innebär de positiva hälsoeffekterna stora samhällsekonomiska vinster. Forskning har också påvisat en positiv inverkan på skolresultaten för barn som går eller cyklar till skolan. En dansk studie baserad på 20 000 barn i åldersgruppen 5-19 år visade att barn som gick eller cyklade till skolan presterade bättre resultat än de barn som åkte bil till skolan. Det gällde särskilt uppgifter som krävde koncentration.

Fördelarna med minskad skjutsning och färre bilar i omlopp kring skolorna är bland annat att tryggheten och trafiksäkerheten runt själva skolorna förbättras. Därutöver påverkas buller, luftföroreningar, barnens rörelsefrihet och trivseln i gaturummet i positiv riktning.

Genom att skapa goda förutsättningar för bilfria resor till och från skolan får barnen tidigt med sig ett beteende och syn på transporter där gång och cykel är viktiga beståndsdelar. Detta utgör i sin tur viktiga förutsättningar för ett hållbart transportsystem och en levande stad.

OM BARN CYKLAR ELLER GÅR TILL SKOLAN LÄR DE SIG ATT PÅ EGEN HAND TA SIG FRAM SÄKERT I TRAFIKEN OCH DE BLIR TRAFIKVANA, VILKET GÖR DET ENKLARE OCH TRYGGARE ATT VÄLJA GÅNG OCH CYKEL SOM SJÄLVSTÄNDIG TRAFIKANT

REMISSFRÅGA :

VAD TYCKER DU OM FOKUS OCH SYFTE? HUR KAN DIN ORGANISATION HJÄLPA TILL?

RAMAR OCH AVGRÄNSNINGAR

I Stockholm finns cirka 350 grund- och gymnasieskolor. Av dessa skolor är det omkring 165 stycken som har elever mellan förskoleklass och årskurs 6. Avgränsningar som krävs för att bedriva ett systematiskt arbete med största möjliga effekt redovisas nedan.

GRUNDSKOLOR

Trafikkontorets arbete med trygga och säkra skolvägar fokuserar på grundskolor då barn i grundskolan förväntas kunna ta sig på egen hand till och från skolan. Behov av åtgärder vid förskolor och gymnasieskolor bedöms inom ramen för det ordinarie trafiksäkerhetsarbetet samt inom ramen för arbetet med Hastighetsplaner.

SKOLOR LÄNGS HUVUDGATOR

I enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet fokuseras åtgärderna främst på huvudgator där många av stadens trafikanter rör sig. Det medför en ökad säkerhet och bättre trafikmiljö för betydligt fler än de barn som går på respektive skola. Utöver de skolor som ligger vid en huvudgata har flertalet skolor behov av punktåtgärder. Det handlar då oftast om smärre justeringar eller ingrepp i trafikmiljön.

SKOLANS NÄROMRÅDE

En geografisk avgränsning till skolornas närområde är nödvändig för att trafikkontoret ska kunna effektivisera trafiksäkerhetsarbetet; nästan alla stadens gator fungerar som skolvägar. För att kunna styra stadens insatser till platser där de kommer till nytta för så många barn som möjligt avgränsas de fysiska åtgärderna till en radie på cirka 300 meter runt skolan.

OSKYDDADE TRAFIKANTER

Det trafiksäkerhetshöjande arbetet fokuseras på de oskyddade trafikanterna, det vill säga människor som går och cyklar.

ÄNDRAS TRAFIKMILJÖN SÅ ATT DEN UPPLEVS SOM TRYGG AV DE MEST SÅRBARA OCH OTRYGGA TRAFIKANTERNA GYNNAS ALLA TRAFIKANTER.

STADENS STYRDOKUMENT OCH PLANER

Planens mål baseras på den inriktning som Stockholms stad har antagit i ett antal visioner och strategier. Styrdokumenten beskrivs översiktligt i detta kapitel samt visas i figuren.

ÖVERSIKTSPLANEN ”PROMENADSTADEN”

I översiktsplanen, Promenadstaden, beskrivs hur staden ska växa. Målsättningen är en attraktiv stad där bebyggelsen ska förtätas så att fler än idag kan röra sig på samma yta. En inriktning i planen är att möjliggöra ett mer finmaskigt nät av gång- och cykelstråk eftersom det har stor betydelse för den upplevda tryggheten.

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

I framkomlighetsstrategin hanteras frågor som rör prioriteringar i gaturummet samt olika transportslags kapacitet och framkomlighet. Att öka de kapacitetsstarka transportslagen; gång, cykel och kollektivtrafik, är ett av huvudmålen då de tar mindre yta i anspråk än bilar. Huvudbudskapet är att fler människor och mer gods kan förflyttas om fler använder kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel. Framkomlighetsstrategin konkretiseras i enskilda planer och program för trafik.

TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM FÖR STOCKHOLMS STAD

Stockholm stads trafiksäkerhetsprogram nämner fotgängare, cyklister och barn som särskilt utsatta grupper i trafiken. Dessa grupper ska prioriteras inom arbetet med trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetsprogrammet pekar ut gång- och cykelpassager, separering, höga hastigheter samt bilskjutsning till och från skolor som problemområden som är särskilt viktiga att åtgärda.

Programmet nämner även att trafikmiljön kring skolor är av extra vikt då dessa är miljöer där barn frekvent rör sig och är speciellt utsatta. Det är därför viktigt att säkerställa att miljön runt stadens skolor upplevs som trygg så att fler barn och föräldrar väljer att gå och cykla.

Stadens arbete med att genomföra hastighetsplaner är ett viktigt instrument i det trafiksäkerhetfrämjande arbetet. Hastighetsplanen syftar till att anpassa hastigheten efter gatans utformning och funktion samt prioriteringarna i framkomlighetsstrategin. I fokus är stadens trafiksäkerhet, karaktär, tillgänglighet, trygghet, miljö och hälsa.

CYKELPLAN

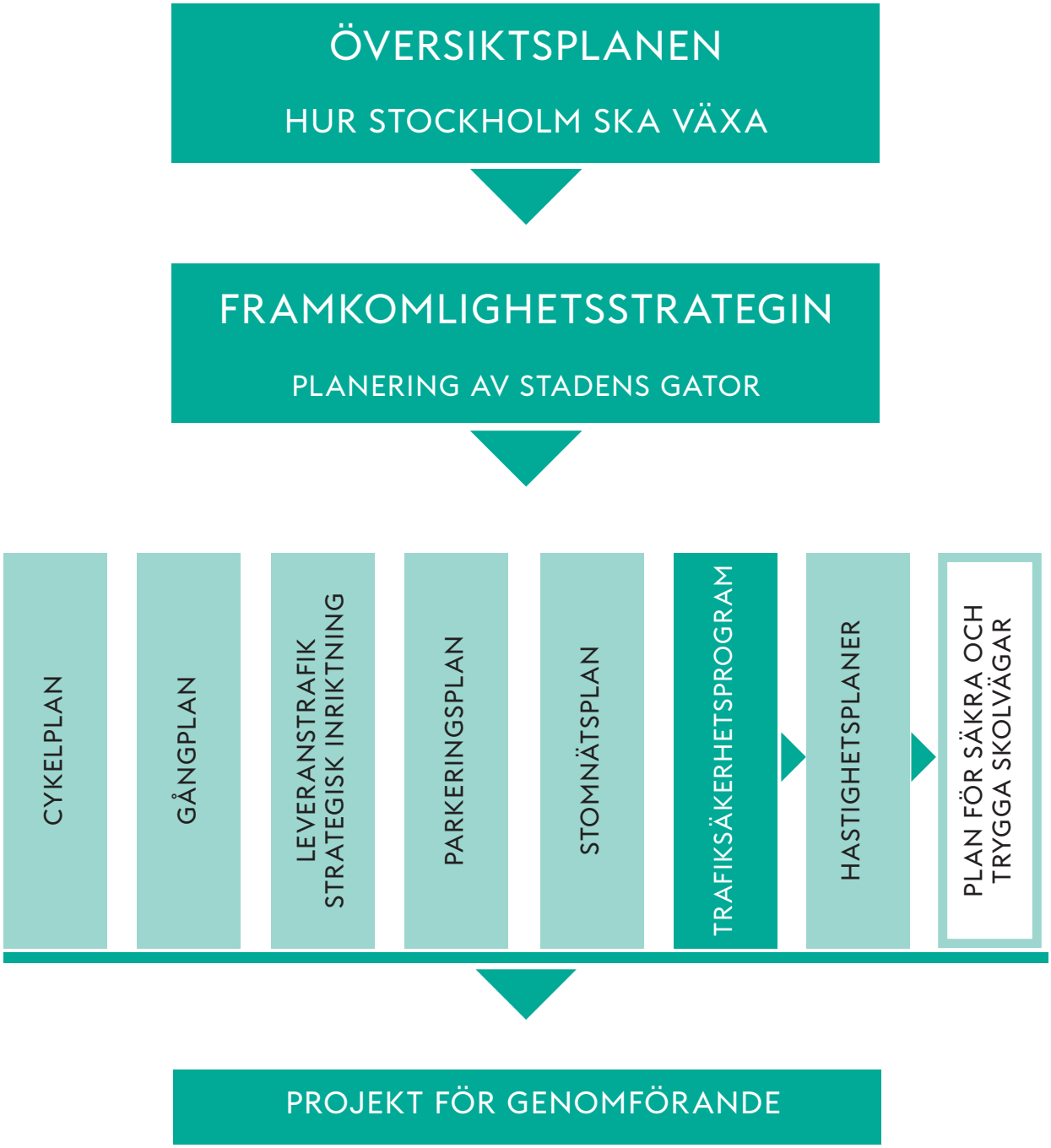
Cykelplanen identifierar de insatser som kan öka andelen cyklister i Stockholm. Cykelplanen har fokus på arbetspendling, men nämner ändå åtgärder som har bäring på barns resor till skolan. En viktig åtgärd är att hålla motorfordons hastighet låg då det förbättrar trafiksäkerheten. I planen nämns vikten av att på egen hand kunna navigera i staden då detta påverkar tryggheten och rörelsefriheten positivt.

Planeringen kring cykelstråk inriktar sig också på att skapa naturliga kopplingar till skolor för att möjliggöra att lämna av barn och sedan fortsätta resan på cykel. Cykelplanen lyfter även barns förutsättningar att själva cykla till skolan.

GÅNGPLAN FÖR STOCKHOLM

Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för invånarna att kunna, vilja, veta och våga gå i större utsträckning än idag. Åtgärder som har betydelse för barns resor till skolan kan till exempel handla om bättre belysning, bättre städning och snöröjning på trottoarerna samt dämpa trafikrytmen i områden där många går.

TRYGGHET, ATTRAKTIVITET OCH FRAMKOMLIGHET ÄR VIKTIGA ASPEKTER FÖR MÄNNISKORS VAL AV FÄRDMEDEL



FIGUREN VISAR HUR DE OLIKA STYRDOKUMENTEN RELATERAR TILL VARANDRA.

20-10 kv. Järnet
au Revoir

2. STOCKHOLMS SKOLVÄGAR IDAG

REMISSFRÅGA:

STÄMMER BILDEN SOM PRESENTERAS NEDAN? VILL DU LÄGGA TILL NÅGOT?

VAL AV SKOLA OCH FÄRDMEDEL

I dagens Stockholm finns många valmöjligheter och en del av dessa val påverkar barns resor. Barnens sätt att ta sig till skolan är ett aktivt val. Andra faktorer än avstånd spelar in i valet av skola och skolväg.

DET FRIA SKOLVALET

Det fria skolvalet infördes 1992 och innebär att föräldrar kan välja i vilken skola de vill placera sina barn. Det betyder att barnen inte nödvändigtvis går på den skola som ligger närmst hemmet. I stället kan föräldrar och elever välja en skola långt från hemmet eller med en trafikmiljö som innebär att det är svårt att ta sig dit på egen hand, till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

AVSTÅND TILL SKOLAN

De flesta grundskoleelever i Stockholms stad går i en skola nära hemmet. Avståndet till skolan ökar i takt med att eleverna blir äldre och mer mobila. I årskurs 0-3 bor 90 % av eleverna inom 2 km avstånd till skolan vilket betyder att majoriteten har gång- och cykelavstånd till skolan under denna period. Från årskurs 4 börjar avstånd till skolan att stiga. 80 % av eleverna i årskurs 4-6 bor inom 2 km avstånd från skola. Från och med årskurs 7 bor 65 % av eleverna inom 2 km avstånd till skolan. Högstadieskolorna är färre till antalet och har därför större geografiska upptagningsområden vilket är en anledning till att dessa elever har längre avstånd till skolan än elever i de lägre årskurserna. (Kommunala och fristående skolor, Utbildningsförvaltningen 2015).

MÅLGRUPPENS UPPLEVELSE

Vad som är ett rimligt gångavstånd varierar beroende på person och situation. Det som upplevs farligt på vägen till skolan kan också variera kraftigt - en del barn kan uppleva mörka gångvägar som farligare än trafikerade gator.

Trafiksituationen runt skolan kan även upplevas som farlig av vuxna. Vid skolor där många barn skjutsas med bil uppstår ibland trafikfarliga situationer vid tidpunkter för lämning och hämtning. Det leder ofta till att ännu fler barn skjutsas då vuxna upplever att miljön inte är säker för barn. För att vuxna och barn istället ska välja gång, cykel eller kollektivtrafik måste färdsätten upplevas som trygga, säkra och attraktiva.

VAL AV FÄRDMEDEL

Trafikverkets nationella undersökning år 2012 visar att 24 % skjutsar sina barn med bil under vinterhalvåret och 18 % under sommarhalvåret (april-oktober). Utifrån de resvaneundersökningar som genomförts på några av Stockholms stads skolor bedömer trafikkontoret att fördelningen även avspeglar situationen i Stockholm, men med en viss variation mellan skolorna.

Under de senaste decennierna har även rörelsefriheten bland barn i Sverige förändrats. I början av 1980-talet gick 94 % av barnen i åldrarna 7-9 år till skolan utan vuxet sällskap (Spolander, 1985), en siffra som sjunkit till 77 % år 2000 (Markör 2000). År 2007 hade andelen mer än halverats till cirka 30 % (Trivector, 2007).

Andelen som går, cyklar och åker kollektivt till skolan är idag cirka 75-80 %.

Ungefär vart fjärde barn skjutsades till skolan med bil år 2012 och andelen ökar. I regel är dock inte trafikmiljön vid skolorna planerad för att elever ska lämnas och hämtas i privatbilar. Trängseln blir därför stor, i synnerhet på morgonen då de flesta skjutsande föräldrar kommer samtidigt.

Det finns flera möjliga orsaker till att föräldrar skjutsar sina barn till skolan trots litet avstånd och god trafiksäkerhet. Olika familjer har olika liv och vanor vilket innebär olika motiv att skjutsa. En del av förklaringarna är kopplade till generella förändringar i samhället och andra till synen på föräldraskap och bilanvändning.

MÅNGA FÖRÄLDRAR SKJUTSAR för att de upplever att miljön runt skolområdet är osäker och innehåller mycket trafik. Inte sällan är det dock skjutsandet som skapar problemen.

FAMILJENS RESVAL. Om skjuts med bil är mest praktiskt med hänsyn till familjens övriga resor upplevs skjutsningen som det bästa alternativet.

NÄR TIDEN INTE RÄCKER TILL tenderar vi att värdesätta aktiviteter där vi kan göra flera saker på samma gång. Att skjutsa till skolan innebär tid för samvaro eftersom det ger möjlighet att samtala med barn.

OROLIGA OCH ÖVERBESKYDDANDE FÖRÄLDRAR. I vissa situationer upplever föräldrarna miljön som mer farlig än vad barnen gör. Föräldrarna kan se andra människor som skrämmande och potentiellt hotfulla för det egna barnet. Skjutsande blir ett sätt att undvika potentiella faror.

SKOLANS PLACERING. En faktor som sannolikt har stor betydelse är skolans placering. Etablering av skolor i lokaler som från början var avsedda för andra ändamål kan vara en förklaring till att problem uppstår. Där är infrastrukturen inte förberedd för att elever ska ta sig dit till fots eller med cykel.

DET FRIA SKOLVALET innebär att barnen inte alltid går på den skola som är närmast utan kan gå på en skola som ligger så långt ifrån hemmet att det inte är ett alternativ att ta sig dit till fots eller med cykel.

Källa: Sveriges kommuner och Landsting, (2013).
Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?

RISK OCH PERSONSKADOR

Barn drabbas generellt sett sällan av vägtrafikolyckor i Stockholm. De flesta olyckorna sker på fritiden och utan inblandning av motorfordon.

Sedan 1950-talet har det skett en kraftig riskminskning för barn i trafiken. Antalet barn som dödas som fotgängare och cyklister har minskat med 90% sedan 1950-talet. Statistiken döljer dock andra aspekter av barnens resor till skolan. Att risken har minskat beror på att fordonen har blivit säkrare, stads- och trafikplaneringen har förändrats men också på grund av en minskad riskexponering till följd av att fler barn skjutsas med bil istället för att gå och cykla till skolan. Ökad mängd biltrafik runt skolor skapar istället andra problem så som trängsel, incidenter och otrygghet. Olycksrisken, faktisk och upplevd, påverkar resvalet. Den faktiska och upplevda risken kan avvika från varandra men trots det påverkar den upplevda risken valet av färdmedel generellt sett mer än den faktiska.

Statistiken visar att det händer relativt få olyckor där barn skadas på väg till och från skolan, ca 20 av de totalt ca 4200 personer som årligen skadas i trafiken i Stockholm (gående i singelolyckor borträknade). Självklart är dock varje skadat barn ett barn för mycket. Då barn har ett omoget trafikbeteende utgör de en utsatt grupp i trafiken som kräver extra stöd och resurser, i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet.

Tabellen visar olyckor i Stockholms stad där barn varit inblandade (6-15 år). Siffrorna är hämtade från Strada och gäller för perioden 2010-2015. Av de skadade barnen fick 63 % lindriga skador , 27 % måttliga och 1 % svåra skador.

Antal skadade barn, 6-15 år, efter ärende och olyckstyp (2010-2014).

Olyckstyp	På väg till/ från skolan	På fritiden	TOTALT
Gående-motorfordon	18	14	32
Cykel/moped-motorfordon	11	18	29
Gående/cykel/moped	75	230	305
Gående singel	30	96	126
TOTALT	**134**	**358**	**492**

OLIKA TRAFIKMILJÖER

Barnens skolvägar påverkas av bland annat bebyggelsetyp, separeringsnivå och täthet. Nedan beskrivs några olika trafikmiljöer och det som kan vara särskilt utmärkande för dem. Naturligtvis finns det fler trafikmiljöer än de som beskrivs här.

DEN TÄTA KVARTERSSTADEN

Trafikmiljön i den täta kvartersstaden karaktäriseras av stor mängd biltrafik. De täta korsningspunkterna har en dämpande effekt på trafiktempot. Många barn i tät stadsmiljö tar sig till skolan till fots, med cykel eller kollektivtrafik, mycket beroende på att de vuxna som följer dem till skolan använder dessa som sina primära färdmedel. Inom den täta staden finns skillnader, exempelvis har stora delar av Södermalm säkrare trafikmiljöer för barn än Kungsholmen och Norrmalm/Östermalm. Delvis beror detta på att det finns få skolor på Norrmalm/Östermalm och att barnen därmed behöver gå längre sträckor vilket innebär fler risker på väg till skolan. Huvudorsaken till bristerna är dock stora trafikbarriärer såsom Drottningholmsvägen, S:t Eriksgatan, Sveavägen och Birger Jarlsgatan. I innerstaden behöver gatorna generellt sett passeras i plan, till skillnad från trafikseparerade områden där trafikbarriärer oftast passeras i planskilda gång- och cykelpassager.

MIN VÄG TILL SKOLAN ÄR SUPERBRA. DET ÄR TRE GATOR ATT GÅ ÖVER. JAG GÅR OCH ÄR NÖJD MED DET!
TIGER, 10 ÅR

VILLABEBYGGELSE

I villaområden och andra glesbebyggda områden är de fysiska förutsättningarna för att ta sig säkert till skolan relativt bra trots att avståndet mellan hem och skola kan vara långt. Det som gör stråken säkra är att trafikflödena

BILD NEDAN: SKOLVÄG TILL SVERIGEFINSKA SKOLAN PÅ KUNGSHOLMEN

och hastigheterna ofta är låga. På vissa platser finns även långa separerade stråk som gör att skolor kan nås trafiksäkert. Nälstaskolan i Hässelby-Vällingby är ett exempel på en sådan skola. Villakvarter kan dock vara problematiska på så vis att gångbanor ofta är smala eller saknas. I områden med enfamiljshus är det oftast trafiken från vuxna som skjutsar som bidrar till en osäker och otrygg trafikmiljö i och med att en hög andel trafik kommer vid samma tidpunkt i samband med lämning och hämtning. Områdena är oftast inte dimensionerade för detta och därför är det viktigt att satsa på beteendeförändrande åtgärder för att minska skjutsning med bil.

OMRÅDEN MED TRAFIKSEPARERING

I områden med trafikseparering, exempelvis Järvafältet, kan en stor andel barn av barnen ta sig trafiksäkert till och från skolan. I Järva ligger skolorna förhållandevis tätt och gångbroar och tunnlar medför i stor utsträckning helt bilfria skolvägar. Det är dock viktigt att påpeka att denna typ av stadsbyggnad kan innebära en social otrygghet i form av dålig överblickbarhet, få entréer och avsaknad av naturlig övervakning. Barn och vuxna kan uppleva sådana stråk som otrygga trots hög trafiksäkerhet.

BILD ÖVERST TILL HÖGER: SKOLVÄG TILL INTERNATIONELLA ENGELSKA SKOLAN I SÄTRA
BILD NEDERST TILL HÖGER: SKOLVÄG TILL ELINSBORGSSKOLAN I TENSTA
BILD NEDAN: SKOLVÄG TILL SMEDSLÄTTSSKOLAN, SMEDSLÄTTEN

SKOLOR I INDUSTRIOMRÅDEN

Den kraftiga inflyttningen till Stockholm medför ett stort behov av skolor och därmed en ständig ökning av antalet skolor, inte minst friskolor. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är det fördelaktigt med en centralt belägen skola då den blir tillgänglig för ett stort antal barn. En ”skola mitt i byn” är ofta omsluten av lokalgator och har hållplatser för kollektivtrafik i närheten vilket bidrar till en säker skolväg. För att lösa behovet av nya skolor etableras ibland skolverksamhet i trafikmiljöer som inte är anpassade till att barn och föräldrar tryggt och säkert ska kunna ta sig till skolan, till fots eller med cykel. Till exempel i industriområden med stor andelen tung trafik och höga hastighetern. För små barn kan den här typen av miljöer vara direkt farliga då de innebär stora risker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Dessutom kan de utgöra ett stort stress- och orosmoment för barn som tar sig till och från skolan varje dag.

3. MÅL

MÅL

REMISSFRÅGA:
VAD TYCKER DU OM MÅLEN? HAR DU FÖRSLAG PÅ ANDRA MÅL?
HAR DU FÖRSLAG PÅ ANDRA SÄTT ATT MÄTA MÅLEN?

Planen för säkra och trygga skolvägar är en fördjupning av Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram och är ett av verktygen för att nå stadens övergripande trafiksäkerhetsmål. Planens tre mål pekar ut en riktning för Stockholms stads arbete med barns resor till och från skolan.

Målen fokuserar på trafiksäkerhet och trygghet i trafikmiljön vid skolorna samt att öka andelen resor till och från skolan med gång, cykel och kollektivtrafik. Fokus ska ligga på att öka den upplevda tryggheten eftersom de faktiska olycksriskerna redan är låga. Stadens förvaltningar behöver ta ett gemensamt ansvar för att nå målen. För samtliga mål är 2020 målåret.

Hur målen ska nås beskrivs mer ingående i handlingsplanen, kapitel 4.

MÅL 1

Skapa säkra och trygga skolvägar.

MÅL 2

Skapa möjligheter för nya resvanor och öka andelen gående och cyklister.

MÅL 3

Skapa ett stadsgemensamt synsätt i arbetet som påverkar skolvägarna.

MÅL 1 SKAPA SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR

VAD ÄR RESULTATET AV DET UPPFYLLDA MÅLET?

Trygga och säkra skolvägar ökar förutsättningarna för att få fler barn att gå och cykla till skolan istället för att åka bil. Genom åtgärder för att minska andelen bilresor kommer Stockholms stad skapa förutsättningar att klara framkomligheten i staden trots en ökande befolkning. Säkra skolvägar bidrar även i viss utsträckning till Stockholms stads trafiksäkerhetsmål att minska antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor med 40% mellan år 2010-2020. Trafiksäkerhetsmålet nås genom att prioritera åtgärder på de platser som har störst olycksrisker för samtliga trafikantgrupper. Viktigast i arbetet är att skapa skolvägar som upplevs som trygga och är utformade med hög kvalitet för att få fler att välja att gå och cykla till skolan. Fler som går och cyklar bidrar dessutom till stadens gångvänlighet och gör staden mer attraktiv och levande.

VAD BEHÖVER GENOMFÖRAS FÖR ATT UPPFYLLA MÅLET?

Trafikkontoret ska i samarbete med övriga berörda förvaltningar arbeta systematiskt med att förbättra de viktigaste skolstråken, ta fram tydliga riktlinjer och genomföra fysiska åtgärder för att skolvägarna ska bli tryggare och säkrare. I första hand ska viktiga stråk och passager inom en 300 meters radie kring skolan åtgärdas. Åtgärder för att nå målet redovisas i handlingsplanen.

VEM HAR ANSVARET?

Trafikkontoret har ansvaret för skolvägar och passager på de gator där staden är väghållare. Det gäller för huvuddelen av de skolor som finns i Stockholm idag. Där nya skolor planeras i befintlig trafikmiljö har trafikkontoret ansvar att visa på risker och olägenheter som kan uppstå för skolan i ett sådant läge samt visa på goda exempel.

HUR SKA MÅLET FÖLJAS UPP?

Målet följs upp genom att mäta andelen säkra gång- och cykel- och mopedpassager i en radie på 300 meter från skolorna. Andelen passager som ska vara hastighetssäkrade för att målet ska anses uppfyllt fastställs först efter att en kartläggning över dagens situation gjorts. Målet är att hastighetssäkra de passager på huvudgatorna som många barn använder som skolvägar. Den upplevda tryggheten mäts genom enkäter. Avstämning av målet görs år 2017 samt målåret 2020.

HUR SER DET UT IDAG?

Skolstråk är identifierade för de skolor som har etablerat samarbete med Stockholms stad. När den senaste kartläggningen genomfördes på gång-cykel- och mopedpassager på huvudgatorna var cirka x % av de viktiga skolvägspassagerna inom en 300 meters radie kring skolorna hastighetssäkrade.

En gång- och cykelpassage definieras som säker om den är planskild eller om 85-percentilen av bilister kör maximalt 30 km/tim förbi den. Det innebär generellt att övergångsställen hastighetssäkras genom fysiska åtgärder som till exempel upphöjning, avsmalning eller liknande för att säkerställa att fordonen passerar i max 30 km/tim.

”JAG TYCKER ATT MIN SKOLVÄG ÄR BRA. JAG KAN TA TVÅ ELLER TRE OLIKA VÄGAR TILL SKOLAN. MAN KAN KOMBINERA OCH KORSA TILL DE BRA GATORNA.”
JULIA, 10 ÅR

MÅL 2

SKAPA MÖJLIGHETER FÖR NYA RESVANOR OCH ÖKA ANDELEN GÅENDE OCH CYKLISTER

VAD ÄR RESULTATET AV DET UPPFYLLDA MÅLET?

Genom att skapa förutsättningar för nya resvanor kan andelen resor utan bil till skolan öka. Aktiv transport, till fots eller med cykel, har i forskning visat sig ge högre koncentrationsförmåga och bättre inlärning. Målet möjliggör med andra ord en ökad trygghet, trafiksäkerhet och folkhälsa samt goda förutsättningar för bättre prestationer i skolan.

VAD BEHÖVER GENOMFÖRAS FÖR ATT UPPFYLLA MÅLET?

För att skapa möjligheter för nya resvanor krävs ett samarbete inom Stockholms stad och skolorna i syfte att åstadkomma en kunskaps-, attityd- och beteendepåverkan. Åtgärder för att nå målet redovisas i handlingsplanen.

"JAG VILL BADA HELA VÄGEN TILL SKOLAN"
MAX, 9 ÅR.

VEM HAR ANSVARET?

Trafikkontoret ansvarar för att ta fram metoder och material som skolor och föräldraföreningar kan använda. Utbildningsförvaltningen, stadens skolor samt föräldraföreningar har ansvar för att aktivt arbeta med hållbart resande i skolan och klassen.

HUR SKA MÅLET FÖLJAS UPP?

Genom uppföljning av vilka skolor som använder det utarbetade materialet och metoderna och uppföljning med enkäter till ett antal slumpmässigt utvalda skolor 2017 och 2019.

HUR SER DET UT IDAG?

Idag finns ett samarbete med ett tjugotal skolor inom Stockholms stad. Samarbetet ligger till grund för de metoder och material trafikkontoret utarbetat. När ett arbete ska inledas av en skola eller föräldraförening är det bra att börja med en undersökning för att se hur många bilfria resor som sker idag.

MÅL 3 SKAPA ETT STADSGEMENSAMT SYNSÄTT I ARBETET SOM PÅVERKAR SKOLVÄGARNA

VAD ÄR RESULTATET AV DET UPPFYLLDA MÅLET?

Att stadens förvaltningar och skolor arbetar tillsammans är en framgångsfaktor för att nå målen med trygga och säkra skolvägar. Samarbetet kommer att innebära mer heltäckande åtgärder som bidrar till ändrade resval. Det gemensamma synsättet ska grunda sig i målen med denna plan samt de riktlinjer som lyfts i kapitel 5.

VAD BEHÖVER GENOMFÖRAS FÖR ATT UPPFYLLA MÅLET?

Trafikkontoret kommer att inbjuda till samverkan med utbildningsförvaltningen, stadsbyggnadskontoret exploateringskontoret, Friskolornas riksförbund och Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB).

VEM HAR ANSVARET?

Alla förvaltningar har ansvar att påverka befintligt nätverk att lyfta frågor som kan bidra till mer trygga och säkra skolvägar. Därutöver har trafikkontoret ansvar för att initiera samarbeten med övriga berörda förvaltningar inom staden gällande arbetet med skolvägar.

HUR SKA MÅLET FÖLJAS UPP?

Målet följs upp genom att årligen undersöka nivån av samarbete. År 2020 ska minst tre förvaltningar aktivt medverka för att nå målet.

HUR SER DET UT IDAG?

Det finns ett nätverk vad gäller skolors och förskolors placering. Nätverket fokuserar dock i huvudsak på förskolor. I nuläget ingår inte alla aktörer som bedöms vara intressanta för att nå målet.

4. HANDLINGSPLAN

FRÅN ORD TILL HANDLING

Trafikkontoret har som väghållare en viktig roll i arbetet med att öka upplevd trygghet och säkerhet för att främja att fler barn och vuxna väljer att gå och cykla till skolan. Flera av de mål och åtgärder som föreslås I den här planen bygger på ett engageman från föräldrar och skolor. Trafikkontoret vill stötta detta engagemang genom att ge föräldraföreningar och skolor tillgång till verktyg och material för att arbeta med beteendepåverkan.

Trafikkontoret prioriterar skolor med stora trafikproblem. Det är varken praktiskt eller ekonomiskt rimligt att utföra åtgärder vid alla stadens skolor. Kontoret arbetar med flera skolor parallellt där fysiska och beteendepåverkande åtgärder kombineras. Fördelningen mellan åtgärderna och åtgärdernas omfattning varierar beroende på skolornas problembild.

Ett ansvarstagande från flera aktörer är avgörande för att nå målen. Trafikkontoret har i sin roll som väghållare ansvar för till exempel skyltning, belysning och vidtar kontinuerligt fysiska trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kontoret bedömer är påkallade vid skolorna. Kontoret tillhandahåller även ett kunskapsunderlag, tips, idéer och inspiration för hur de ”mjuka” delarna av trafiksäkerhetsarbetet kan bedrivas. Skolorna har ett ansvar i att informera om olika aktiviteter, undervisa om trafik samt sprida res- och färdmedelsundersökningar till barn och föräldrar.

Föräldrar ansvarar för att respektera barns trafikmiljö, gå och cykla i så stor utsträckning som möjligt samt använda de avlämningsplatser som finns. Föräldrar har även en viktig roll i arbetet med att samordna och driva beteendepåverkande aktiviteter som till exempel Vandrande Skolbuss.

För att lättare nå målen kan flera av åtagandena i planen för säkra och trygga skolvägar samordnas med andra handlingsplaner och uppdrag inom staden (se Stadens styrdokument och planer sidan 12-13). Aktuella planer och uppdrag som också har stor påverkan på trafiksäkerheten kring skolor är bland annat Hastighetsplanen, Cykelplanen, Gångplanen samt uppdraget att införa en mer jämställd snöröjning.

Arbetet för att nå säkra och trygga skolvägar innebär prioritering av skolor där åtgärder behövs, identifiering av problem samt bedömning av vilka åtgärder som gör mest nytta. Åtgärderna nedan beskriver metoder och verktyg för hur detta ska gå till.

Hur många skolor kontoret arbetar med per år beslutas i den årliga verksamhetsplaneringen inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet. Idag arbetar kontoret med ett tiotal skolor per år varav cirka fem skolor per år färdigställs. Omfattningen framöver sätts i relation till andra prioriterade trafiksäkerhetsåtgärder.

MÅL 1 SKAPA SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR

ÅTGÄRD 1A: UTVECKLA PROCESS FÖR PRIORITERING AV SKOLOR

Trafikkontoret ska utveckla en arbetsprocess som används för att prioritera skolor för fysiska åtgärder i skolornas närmiljö. Syftet är att trafikkontoret ska kunna göra en bra bedömning utifrån alla skolors aktuella behov. Nya kriterier för att göra en rättvis bedömning ska övervägas kontinuerligt.

Prioriteringen av skolor ska baseras på följande faktorer:

- Trafiksituationen kring skolan (olyckor, trafikmängd, andel tung trafik, hastighetssäkrade passager med mera)
- Hastighetsmätningar
- Skolans närhet till en huvudgata
- Elevantal

ANSVAR: Trafikkontoret ansvarar för att ta fram en process samt en prioriterad lista.

STATUS: Av de skolor i Stockholms stad som ligger intill en huvudgata har en inventering visat vilka skolor som har störst behov av åtgärder. En inbördes prioritering av skolorna ska genomföras utifrån de faktorer som listas ovan.

ÅTGÄRD 1B: GENOMFÖR RES- OCH FÄRDMEDELSANALYS

För de skolor som prioriteras för åtgärder erbjuder trafikkontoret skolorna att medverka i res- och färdmedelsanalyser vilket innebär att barn och föräldrar får möjlighet att svara på en webbenkät om sina resvanor samt markera på kartor hur de går och cyklar till skolan. De får möjlighet att peka ut var de upplever otrygghet. Skolstråk och platser, särskilt de som eleverna pekat ut som otrygga, inventeras och analyseras. Res- och färdmedelsanalyser ger en bra bild av hur färdmedelsfördelningen ser ut och vilka som är de viktigaste gång- och cykelstråken till och från skolan. Analysen utgör även en grund för det fortsatta arbetet med fysiska åtgärder och är viktig då barnens observationer och dagliga erfarenheter ska beaktas vid val av platser som ska åtgärdas.

ANSVAR: Trafikkontoret skickar ut en länk till webbenkät till berörda skolor. Skolorna ansvarar för att sprida enkäten till elever och föräldrar. Trafikkontoret gör res- och färdmedelsanalysen.

STATUS: Trafikkontoret har tagit fram webbenkäten och använder den vid res- och färdmedelsanalyser.

”MIN SKOLVÄG ÄR BRA MEN JAG VILL ATT DET SKA VARA MINDRE BILAR PÅ MIN SKOLVÄG”
EDVIN, 9 ÅR.

ÅTGÄRD 1C: IDENTIFIERA FYSISKA ÅTGÄRDER FÖR ÖKAD TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET

När en res- och färdmedelsanalys är genomförd och de viktigaste gång- och cykelstråken är identifierade väljs lämpliga fysiska åtgärder ut vid problematiska platser inom 300 meters radie från skolan. De åtgärder som är viktigast att arbeta med för att nå ökad trafiksäkerhet runt stadens skolor är säkra gång- och cykelpassager där barn korsar motorfordonstrafiken, överblickbara omgivningar samt sänkt hastighet. I vissa fall kan det krävas separering mellan olika trafikantgrupper. Viktiga åtgärder för ökad trygghet är bättre belysning och överblickbara omgivningar utformade med hög kvalitet. Andra viktiga åtgärder är att ordna bra gång- och cykelnät runt skolorna, bra cykelparkering samt att med hjälp av målning och skyltning uppmärksamma bilförare på att det finns en skola i närheten. Åtgärder kring skolor bör samordnas med cykelprojekt och övriga projekt. Erfarenheten visar hittills att ett genomsnittligt projekt kostar ca 2,5 miljoner kronor och tar ca 2-3 år från första kontakt till att planerade åtgärder är genomförda.

ANSVAR: Trafikkontoret ansvarar för att utreda lämpliga fysiska åtgärder, avgöra omfattningen av åtgärderna samt prioritera de viktigaste platserna. Avstämning görs med föräldraförening och skola.

STATUS: Identifiering och genomförande av åtgärder sker löpande utifrån trafikkontorets resurser.

ÅTGÄRD 1D: BEGRÄNSA BILTRAFIKEN I SKOLORNAS NÄRHET

För de prioriterade skolorna studeras också möjligheter till att begränsa biltrafiken i skolans närmiljö.

Vid många skolor är det skjutsning av barn som utgör en stor andel av bilresorna. Genom att identifiera lämpliga avlämningsplatser en bit från skolan samt arbeta med information till skola och föräldrar kan trafiken närmast skolan begränsas. Åtgärden innebär med andra ord inte att nya avlämningsplatser anläggs utan att befintliga platser identifieras och skyltas för exempelvis korttidsparkering.

ANSVAR: För de prioriterade skolorna ansvarar trafikkontoret i samverkan med skola och föräldraförening för att identifiera lämpliga avlämningsplatser. Information till föräldrarna sker med hjälp av skola och föräldraförening.

STATUS: Hittills har ett 20-tal skolor fått avlämningsplatser, identifierade en bit från skolan.

ÅTGÄRD 1E: OLIKA SKOLSTARTTIDER

Genom att styra vilken tid barn börjar, inom en skolas olika klasser alternativt mellan några intilliggande skolor, kan ”rusningstopparna” fördelas över morgonen. På så vis blir skolans närmiljö mer trafiksäker eftersom en mindre mängd trafik ska till skolan under samma tidsintervall.

ANSVAR: Skolorna och utbildningsförvaltningen ansvarar för skolstartstider.

STATUS: Konceptet har testats i andra kommuner med gott resultat.

ÅTGÄRD 1F: TESTA FÖRST

Fysiska åtgärder vid skolor behöver inte nödvändigtvis vara permanenta. I många fall kan det vara bra att prova först. Avsikten med testprojekt är att undersöka hur trafiken påverkas av en ny utformningslösning eller hur framkomligheten påverkas på vissa sträckor. Åtgärden kan genomföras med enkla och billiga medel under en testperiod, och om åtgärden faller väl ut kan den genomföras med en permanent utformning. Hastighetsdämpning vid viktiga passager kan vara ett exempel på testprojekt liksom tilläggskyltning, gupp och tillfälligt målade cykelbanor.

ANSVAR: Trafikkontoret, inom ramen för åtgärd 1C.

STATUS: Några testprojekt har i dagsläget genomförts men inte utvärderats.

ÅTGÄRD 1G: INSPEKTIONER AV DRIFT OCH UNDERHÅLL

För att skapa attraktiva trygga miljöer kan ökade satsningar på drift och underhåll vara mycket värdefullt. Det kan handla om belysning för att skapa trygghet på mörka platser, klippning av buskar och träd för att skapa öppenhet, förhöjd standard på städning och vintervägh̊llning mm. För prioriterade skolor kan denna typ av åtgärder identifieras tillsammans med skola, barn och föräldrar i det arbete som genomförs.

ANSVAR: Trafikkontoret ansvarar för drift och underhåll på de gator där staden är väghållare. Fastighetsägare ansvarar för att klippa häckar på sin fastighet för att begränsa risk för olycksfall.

STATUS: Arbetet är i nuläget inte systematiskt organiserat.

”JAG VILL HA BARA CYKELVÄGAR OCH TROTTOAR, INGA BILAR”
SIMON, 10 ÅR.

De vanligaste synpunkterna från elever och föräldrar för att få en tryggare skolväg är:

- Trevliga gångvägar: fler, genare och bredare gångvägar och trottoarer.
- Belysning: mer belysning rent allmänt men speciellt i tunnlar, på gångvägar och i träd.
- Mer levande miljöer: grönska, flera aktiviteter, mötesplatser.
- Uppsnyggning av stadsmiljöerna och beskärning av buskage.
- Underhåll, renhållning och snöröjning av skolvägar.
- Mindre biltrafik , bilfria zoner och fler gågator.
- Gång- och cykelvägarna ska vara separerade.
- Säkra, tydliga och fler övergångsställen.

MÅL 2

SKAPA MÖJLIGHETER FÖR NYA RESVANOR OCH ÖKA ANDELEN GÅENDE OCH CYKLISTER

Att arbeta med trafikmiljöns utformning är en viktig del av handlingsplanen men för att nå en hållbar trafikmiljö runt skolor måste mängden bilar reduceras samt åtgärder som underlättar beteendeförändringar prioriteras.

Att påverka attityder och beteenden är ett långsiktigt arbete som kräver samarbete mellan olika aktörer, inte minst för att beteendeförändringarna ska bli varaktiga. Ett gemensamt ansvarstagande är en förutsättning för ett lyckat resultat där skolor och föräldraföreningar spelar en viktig roll i utförandet av insiktshöjande aktiviteter. Trafikkontoret utvecklar och tillhandahåller verktyg för skolornas arbete. Genom att öka kunskapen om trafiksäkerhet kan barn och vuxna bli bättre och mer medvetna trafikanter. Detta inkluderar bland annat att tydliggöra föräldrarnas egen inverkan på trafiksäkerheten kring skolan, så att de ska se behovet av förändrade resvanor och minskad bilism.

ÅTGÄRD 2A: INTRODUCERA VANDRANDE/CYKLANDE SKOLBUSSAR

En Vandrande Skolbuss är ett organiserat samgående där flera familjer turas om att följa sina och andras barn till och/eller från skolan. Vandrande/cyklande Skolbuss är ett exempel på hur man med små medel kan nå stora förändringar.

Skolorna kan uppmuntra samgåendet, men vanligast är att föräldrar själva organiserar sig till exempel via grupper på sociala medier eller via föräldraföreningar. Vandrande Skolbuss fungerar också för cykel, där barnen helt enkelt cyklar i samlad tropp med en eller två vuxna som leder dem.

ANSVAR: Trafikkontoret ska tillhandahålla verktyg och information och visa på goda exempel för att introducera Vandrande/cyklande Skolbuss till de skolor eller föräldrar som vill starta upp en sådan. Föräldrar har huvudansvaret för Vandrande Skolbussar. Skola och föräldraförening kan initiera och inspirera föräldrar och elever att prova Vandrande Skolbuss. Trafikkontoret informerar om möjligheter

” JAG TYCKER DET ÄR BRA MED VANDRANDE SKOLBUSS. DET ÄR ROLIGT ATT GÅ TILLSAMMANS MED KOMPISAR”
MIA, 9 ÅR

”JAG TRODDE NOG ATT DET SKULLE TA MER TID ÄN VAD DET FAKTISKT GÖR. MEN DET ÄR MYCKET ENKLARE ÄN VAD JAG FÖRESTÄLLDE MIG INNAN VI BÖRJADE”.
MAMMA EVA

”DET ALLRA BÄSTA ÄR ATT MAN SLIPPER STRESSA. FRÅN DET ATT VI GÅR UT GENOM DÖRREN ÄR DET LUGN OCH RO. VI GÅR LITE TIDIGARE SÅ VI HAR GOTT OM TID. BARNEN KAN GÅ I SIN EGEN TAKT OCH HAR TID ATT PRATA AV SIG INNAN DAGEN BÖRJAR. DE ÄR LUGNA I SINNET NÄR DE KOMMER FRAM”
PAPPA BART

Varför en Vandrande Skolbuss?

Många föräldrar har upptäckt fördelarna med att följa sina egna och andras barn till skolan. Det blir mer tidseffektivt när familjer delar på lämning och hämtning. Dessutom minskar morgonstressen och det är ett bra sätt att bidra till lugnare trafikmiljö, friskare barn och till mindre bilavgaser kring skolorna.

Många barn tycker att det har blivit ännu roligare att gå till skolan sedan de gått med i en vandrande skolbuss och har bråttom att komma till uppsamlingsplatsen där kompisarna väntar. Barnen lär sig att vistas i trafiken och får bra rörelse- och resvanor, kamratskapet på skolorna förbättras när barnen lär känna kompisar i olika åldrar.

och goda exempel, stöttar och ger verktyg som kartor, foldrar och film om Vandrande Skolbuss.

STATUS: Trafikkontoret informerar om Vandrande Skolbuss. En film har även tagits fram i syfte att beskriva hur Vandrande Skolbuss fungerar. Många skolor har i dag anammat konceptet.

ÅTGÄRD 2B: GENOMFÖRA INSIKTSHÖJANDE OCH INSPIRERANDE AKTIVITETER

Trafikkontoret ska tillhandahålla verktyg och material till skolorna för deras arbete med att genomföra insiktshöjande aktiviteter för att inspirera fler att upptäcka fördelarna med gång och cykel till och från skolan.

Skolor och föräldraföreningar kan till exempel anordna bilfria veckor. Under dessa veckor uppmuntras föräldrar och personal att ställa bilen för att istället prova att gå eller cykla med barnen.

Inför cykeldagar engageras både föräldrar och elever att delta samt arrangera dagen. Exempel på aktiviteter under dagen är cykelvisning, trafiksäkerhetsinformation om säker cykling och hjälmanvändning, verkstad, hjälmprovning och cykelkörkort.

Behovet av att minska antalet bilar i skolans närhet ska tydligt kommuniceras genom anpassad information och kommunikation. Information ska riktas och anpassas till föräldrar och elever såväl som cyklister, fotgängare och bilister.

ANSVAR: Skola och föräldraförening kan ansvarar för genomförandet av aktiviteterna. Trafikkontoret tillhandahåller informationsmaterial och verktyg till de prioriterade skolorna.

STATUS: Aktiviteter har genomförts på ett tjugotal skolor med gott resultat. Konceptet ska utvecklas så att skolorna själv kan få möjlighet att ordna den här typen av aktiviteter.

ÅTGÄRD 2C: UTÖKA CYKELSKOLA FÖR 6-ÅRINGAR

Cykelskolan ger förskoleklasselever möjlighet att prova på att cykla under trafiksäkra förhållanden. I cykelskolan samtalar barnen kring trafikregler och vägmärken. Genom att öva balans och manövrering av cykel ökar även barnens tekniska och motoriska färdigheter.

ANSVAR: Idrottsförvaltningen och Stockholm Bike ordnar cykelskola. Trafikkontoret sprider information och stödjer aktiviteten.

STATUS: Stockholms stad erbjuder idag ett fåtal skolor att delta i cykelskolan. Fler skolor ska dock få möjlighet att delta. Samarbete med intresseorganisationer ska utvecklas och informationsmaterial i form av en film för säker cykling ska tas fram.

ÅTGÄRD 2D: INTEGRERA TRAFIK I UNDERVISNINGEN

I dag vet vi hur vi ska göra trafikmiljön säker rent fysiskt. Men för att utveckla attityderna som formar oss som trafikanter är det viktigt att jobba, undersöka

I läroplanen från år 2011 står det att rektorn ansvarar för att i undervisningen i olika ämnen integrera ämnesövergripande kunskapsområden, exempelvis miljö, trafik och jämställdhet.

och diskutera trafik i skolan. Ett sådant arbete bidrar till att göra eleverna mer medvetna om hur trafiken påverkar oss och samhället i stort samt få kunskap och förståelse om sin egen roll i trafiken. På så vis finns det möjlighet att påverka elevers beteenden och attityder samt i förlängningen deras resvanor.

Trafikkontoret erbjuder verktyg, stöd och råd för att integrera trafiken i det vanliga skolarbetet och hitta referenser till kursplanerna samt identifiera vad de kan arbeta med i de olika årskurserna. Eleverna kan engageras att hjälpa till i trafikräkningar, hastighetsmätningar och utvärdering av aktiviteter.

Trafikfrågor kan även lyftas i skolans kontakt med föräldrarna, exempelvis genom att vara en stående punkt på agendan vid föräldramöten. På så sätt blir trafiken en naturlig fråga inför varje termin.

ANSVAR: Utbildningsförvaltningen och skola föreslås ansvara för att utveckla arbetssätt i samarbete med pedagoger och utbildningsförvaltningen. Trafikkontoret stöttar och ger verktyg.

STATUS: Flera skolor har integrerat trafikfrågor i undervisningen.

Det finns flera verktyg för att arbeta med säkra och trygga trafikmiljöer ur ett brukarperspektiv och med barnens perspektiv i fokus. Information om verktygen finns att hämta på:

www.stockholm.se/barnitrafiken

ÅTGÄRD 2E: TA FRAM SKOLRESEPLANER

En skolreseplan fungerar som ett långsiktigt verktyg för bestående beteendeförändringar som tydliggör barnens roll som trafikanter. Planen har som mål att minska bilskjutsande samt få kontinuitet i arbete med hållbara transporter.

Planen ska innehålla en beskrivning av skolan, kartläggning av dagens resvanor (res- och

färdmedelsanalys), konkreta och tidsatta förslag på fysiska och beteendepåverkande åtgärder för ett hållbart och hälsosamt resande samt vem som ansvarar för genomförande av föreslagna åtgärder.

Skolresplanen erbjuds som verktyg till skolor för att själv arbeta med frågan.

ANSVAR: Trafikkontoret tillhanddahåller material för skolreseplan. Skola och föräldraförening väljer att arbeta med skolreseplan för sin skola.

STATUS: En mall för hur skolreseplaner ska se ut har tagits fram.

"JAG SKULLE VILJA TA MIG TILL SKOLAN MED PORTAL. PORTAL ÄR NÄR MAN GÅR IGENOM EN VATTENVÄGG OCH KOMMER UT GENOM EN ANNAN"
ALI, 11 ÅR.

"MIN SKOLVÄG SKA VARA RAK OCH INTE SÅ SVÄNGIG"
MORVARID, 9 ÅR

ÅTGÄRD 2F: ANVÄNDA UNGAS KOMPETENS OCH IDÉER PÅ ETT AKTIVT OCH STRUKTURERAT SÄTT

Barnens perspektiv är en viktig utgångspunkt vid planering. När barn och unga är delaktiga i beslutsprocesser framkommer nya dimensioner. Det leder till ett bredare och bättre beslutsunderlag och därmed en ökad kvalitet i besluten. Stadens förvaltningar ska engagera barn och unga i stadens utveckling genom att involvera dem i olika projekt och uppmuntra dem att vara delaktiga.

ANSVAR: Trafikkontoret har ansvar för barns delaktighet i beslut gällande skolvägarna i de prioriterade skolorna kontoret arbetar med. Alla förvaltningar ska uppmärksamma barns behov vad gäller fysiska miljöer där barn vistas.

STATUS: Trafikkontoret engagerar elever exempelvis genom att ordna gåturer, ge dem i uppdrag att jobba med smarta transporter samt involvera dem i arbetet med trafikräkning och hastighetsmätningar i de prioriterade skolorna.

BETEENDEPÅVERKANDE AKTIVITETER FÖR ATT FÖRÄNDRA OCH FÖRBÄTTRA RESANDET

- Gåturer med elever.
- Skolutmaning "Gå och cykla till skolan".
- Bilfria veckor på våren och på hösten.
- Introducerar konceptet Vandrande/cyklande skolbuss.
- Cykelskola för sexåringar.
- Cykelaktivitetsvecka eller cykeldag: föreläsninngar, verkstad, "pimp my bike", hinderbana, säkerhetskontroll etc.
- Cykelträning med teknikbana där barnen kan träna balans och manövrering. Kan anpassas utifrån olika kunskapsnivåer och åldrar.
- "Jorden runt på 80 dagar" eller "Först till månen" - gång och cykeltävling mellan skolans klasser eller olika skolor.
- Hastighetsmätningar.
- Checkpoints och elektroniska RFID-chip på cyklar: exempel från Danmark där checkpoints placerats på säkra skolvägar och vid skolans entré.
- Street smart: unga utformar sin skolväg för att underlätta aktiv transport i samarbete med kommun och polis.

REMISSFRÅGA: VAD KAN DIN FÖRVALTNING BIDRA MED?

MÅL 3 SKAPA ETT STADSGEMENSAMT SYNSÄTT I ARBETET SOM PÅVERKAR SKOLVÄGARNA

Stockholms stads förvaltningar ska arbeta tillsammans för att säkerställa säkra och trygga skolvägar inom Stockholm vilket är ett viktigt steg mot ökad helhetssyn på barn och ungas trygga uppväxtmiljö. För att forma ett gemensamt synsätt krävs forum där frågor rörande detta lyfts samt uttalade rutiner i planeringsprocessen.

ÅTGÄRD 3A: UTÖKA SAMARBETET MED BERÖRDA FÖRVALTNINGAR

Arbetet med skolornas trafikmiljöer och elevernas resor samordnas av trafikkontoret. För att hela staden ska kunna vara delaktig krävs dialog och samsyn mellan stadens olika förvaltningar och med de enskilda skolorna. Kontinuerliga möten med berörda förvaltningar ska hållas för att samarbeten och informationsutbyte ska komma till stånd.

Frågor som kräver samarbete och gemensam syn på barnens resor till och från skolan är bland annat arbete med bygglov samt placering av skolor, skolgårdars utformning, planering av den fysiska miljön i exploateringsprojekt etcetera.

ANSVAR: Trafikkontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, utbildningsförvaltningen, idrottsförvaltningen, miljöförvaltningen och SISAB.

STATUS: I nuläget finns ett nätverk för samarbete för skolor och förskolor där vissa av de berörda förvaltningarna ingår.

ÅTGÄRD 3 B: GENOMFÖR DIALOG MELLAN BERÖRDA FÖRVALTNINGAR TIDIGT I PROCESSER

Den ökande befolkningen i Stockholm samt målet om 140 000 nya bostäder till år 2030 kommer att medföra en kraftig ökning av antalet skolbarn. Till år 2040 beräknas behovet uppgå till cirka 50 nya grundskolor. Stadens förvaltningar har uppmärksammat behovet av en mer långsiktig skolplanering, vikten av att ha ett områdesperspektiv samt att alla berörda ska vara med tidigt i processen.

Samarbete, dialog och förståelse mellan förvaltningarna krävs i planeringsprocesserna. Kontinuerlig information mellan förvaltningarna om kommande projekt är nödvändigt. En rutin bör utformas för vilka frågor som bör vara återkommande vid större projekt.

ANSVAR: Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och utbildningsförvaltningen har ett gemensamt ansvar. Frågan ska integreras i den ordinarie exploateringsprocessen.

STATUS: Arbetet med säkra och trygga skolvägar är i nuläget inte systematiskt organiserat vid arbete i tidiga skeden.

”JAG VILL ATT DET SKA FINNAS EN SKATEBOARD- OCH SPARKCYKELRAMP PÅ VÄG TILL SKOLAN”
MARAL, 11 ÅR

”JAG TYCKER OM ATT ÅKA SPARK-CYKEL NÄR MINA FÖRÄLDRAR CYKLAR”
MALEK, 8 ÅR

ÅTGÄRD 3C: SPRID RIKTLINJER FÖR ÅTGÄRDER OCH UTFORMNING VID STADENS SKOLOR

En viktig del vid planering och ombyggnad av stadsmiljöer är att ha tydliga riktlinjer för stöd i arbetet med säkra och trygga skolvägar. Tillämpning av dessa skapar goda förutsättningar för säkra, trygga och tillgängliga skolvägar, vilka är viktiga aspekter för människors val av färdmedel.

ANSVAR: Trafikkontoret har huvudansvaret för att sprida riktlinjerna samt uppdatera dessa vid behov.

STATUS: Riktlinjer för åtgärder och utformning vid stadens skolor har tagits fram och stämts av med berörda förvaltningar. Dessa redovisas i kapitel 5.

HANDLINGSPLAN / 39

5. RIKTLINJER FÖR ÖKAD TRAFIK-SÄKERHET

RIKTLINJER

Riktlinjer för åtgärder och utformning vid stadens skolor har tagits fram gemensamt av berörda förvaltningar. Riktlinjerna är ett stöd för framtida planering och ombyggnad av trafikmiljöer runt skolor samt vid bedömning av hur säkra och trygga de befintliga skolvägarna är.

PLACERING

Trafiksäkerhetsfrågorna behöver finnas med i ett tidigt skede för att uppmärksamma trafikstrategiska frågor vid placering av nya samt provisoriska skolor. Dessa riktlinjer avser framförallt nybyggnad av skolor.

- Skolan bör placeras med god tillgänglighet i området för att skapa förutsättningar för så korta avstånd som möjligt för de boende i området.
- Skolan bör placeras vid lokalgator och inte vid huvudgator. Skolans huvudentré bör inte riktas mot en huvudgata.
- Skolan bör vara placerad i närheten av service och andra målpunkter. Detta gör att hämtning och lämning ska kunna kombineras med andra ärenden och därmed minska antalet resor.
- Skolan bör ha en kollektivtrafikhållplats i närheten för att underlätta för föräldrar att fortsätta sin arbetsresa med kollektivtrafik.
- Varken permanenta eller tillfälliga skolor bör placeras i industrimiljöer.
- Skolgården bör vara lokaliserad så att barn inte behöver korsa gator för lek utomhus.

GÅNGVÄGAR

För att öka andelen som tar sig till skolan till fots är det viktigt att miljön är inbjudande och väl belyst, gångbanorna har tillräcklig bredd, att separering från bilar och cyklister är tydlig samt att säkerheten är god. Faktorer som påverkar tryggheten och säkerheten för gående är även separeringsform och fordonens hastighet.

- Säkra gångvägar bör leda hela vägen fram till skolan. Gångvägarna ska vara dimensionerade efter antalet gående.
- Gångvägar till och från skolan bör vara väl upplysta och vegetationen röjd för god sikt och ökad trygghet.
- Möblering i gatumiljön bör ske på ett sådant sätt att den upplevs attraktiv och inte skymmer sikten
- Gångvägarna bör vara inbjudande och trevliga.
- Gångvägarna bör vara orienterbara och överblickbara för att göra det lätt att förstå vart gångstråken leder och vilka målpunkter som finns längs vägen.
- Trygghetsaspekter bör alltid uppmärksammas vid åtgärder i gångvägnätet samt vid drift och underhåll av gångvägar runt skolor.
- Gångvägar till och från skolan bör prioriteras vid vinterväghållning. Bredden på gångbanan bör vara minst 2,5 meter för att kunna snöröjas och sandsopas effektivt.

För ytterligare information om gångvägar hänvisas till Stockholm stads Gångplan.

CYKELVÄGAR

I arbetet med säkra och trygga skolvägar är det viktigt att skilja på gångtrafik och cykeltrafik då dessa trafikslag har olika förutsättningar och kräver olika trafiksäkerhetsåtgärder. De krav som ställs för att en skolväg ska vara säker för cykling är höga. En cykelväg anses säker för barn om den går längs en gata där hastigheten inte överstiger 30 km/tim. Vid högre hastigheter bör det finnas cykelbana eller ett på annat sätt fysiskt åtskilt cykelstråk.

- Säkra cykelvägar bör leda hela vägen fram till skolan/cykelparkering.
- Cykelvägar till och från skolan bör vara väl upplysta och vegetationen röjd för god sikt och ökad trygghet.
- Möblering i gatumiljön bör ske på ett sådant sätt att den upplevs attraktiv och inte skymmer sikten.
- Cykelvägar till och från skolan bör ha hög prioritet vid vinterväghållning. Bredden på cykelbanan ska vara minst 2,5 meter för att kunna snöröjas och sandsopas effektivt.
- Om avståndet mellan skolan och ett utpekat cykelpendlingsstråk är 300 meter eller kortare bör ett cykelstråk finnas mellan skolan och pendlingsstråket.

- Där det är lämpligt kan lånecyklar övervägas i skolans närhet för att underlätta föräldrarnas fortsatta färd med cykel till arbetet/kollektivtrafik.
- Cykelvägar bör vara orienterbara och överblickbara för att göra det lätt att förstå vart cykelstråken leder och vilka målpunkter som finns längs vägen.

Trafikkontoret rekommenderar att barn tidigast från årskurs 4 får cykla på egen hand, om trafikmiljön tillåter. För ytterligare information om cykelvägar hänvisas till Stockholm stads Cykelplan.

HÅLLPLATSER

Säkert utformade hållplatser samt säkra gångvägar som binder samman hållplatsen och skolan är en förutsättning för att barn ska kunna ta sig säkert till och från skolan med kollektivtrafik. Vid busshållplatser sker de flesta olyckorna i samband med att barn springer ut framför eller bakom bussen.

- Säkra gångvägar bör finnas mellan skola och närmaste kollektivtrafikhållplats.
- Plattformen bör vara tillräckligt bred för att barn inte ska riskera att falla ned på gatan. På platser där gångbanan är smal bör klackhållplatser övervägas för att ge större hållplatsutrymme.
- Timglashållplatser kan övervägas om fordonsflödet inte överstiger 4000 fordon per dygn.
- Hållplatsen bör vara försedd med god belysning.
- På platser där barn genar över vägen bör räcken övervägas.
- Vid hållplatser som nyttjas av många skolbarn bör högsta tillåtna hastighet vara 30 km/tim förbi hållplatsen.
- I de fall mitthållplatser förekommer bör räcke placeras i hållplatsens bakkant (mot bilkörfält). Det ska ej vara möjligt att klättra på, över eller under.

ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Forskning visar att markerade övergångsställen utan andra åtgärder, exempelvis gupp, leder till en ökning av antalet olyckor både för fotgängare och för motorfordon. Övergångsställen ska därför inte anläggas eller behållas enbart av trafiksäkerhetsskäl. Övergångsställen är främst en åtgärd för att öka framkomligheten för fotgängare, inte för att öka trafiksäkerheten. För barn är de dock viktiga för tryggheten. För att skapa säkerhet krävs en fysisk utformning som reducerar biltrafikens hastighet till max 30 km/tim.

- Övergångsställe bör anläggas om antalet barn som går utan förälder eller personer med funktionsnedsättning är fler än 25 stycken under den dimensionerande timmen (då det är mest trafik på dygnet) samt om antalet fordon är större än 200 fordon per dimensionerande timme. Övergångsställen bör vara placerade där barnen behöver korsa gatan.
- Övergångsställen i skolornas närhet som används av många barn bör vara hastighetssäkrade genom upphöjning för att säkerställa att fordonen passerar i max 30 km/tim.
- Övergångsställen bör vara utformade enligt

Stockholmsmodellen, det vill säga anpassade för personer med funktionsnedsättning.

- Förlängd gröntid kan övervägas vid signalreglerade övergångsställen där antalet barn och/eller personer med funktionsnedsättning är stort.
- Övergångsställen bör belysas i enlighet med Stockholm stads riktlinjer för att uppfylla krav på trafiksäkerhet och en tillgänglig miljö.

HASTIGHETER

Barn har större möjlighet att bedöma trafikens hastighet och eventuella risker om gatans hastighetsbegränsning ej överskrider 30 km/tim. Dessutom har en person 90 % chans att överleva vid en kollision med en bil vid 30 km/tim. Bilarnas hastighet ska vara max 30 km/tim utanför skolans huvudentré. Detta uppfylls inte enbart genom skyltning, utan kräver även en utformning som gör att högre hastigheter inte uppnås.

- Viktiga gång- och cykelpassager runt skolan bör vara hastighetssäkrade till 30 km/tim eller lägre.
- Gång- och cykelpassager till närmaste hållplats för kollektivtrafik bör vara hastighetssäkrade till 30 km/tim.
- Komplettera 30-skyltning med målning i gatan, såsom ”30” eller ”SKOLA”.
- Vid cykelpendlingsstråk nära skolor bör barns närvaro i området tydliggöras.
- Överväg om det är möjligt att införa gångfarts-område eller helt bilfria zoner intill skolan (läs mer i ”Gågata, gångfartsområde och shared space” som trafikkontoret tagit fram som stöd för när dessa kan tillämpas).

VÄGMÄRKEN OCH SKYLTAR

Platser där barn ofta korsar gatan kan uppmärksammas med skyltning. Varningsmärken bör inte användas för ofta då riskerna istället kan öka där de verkligen behövs.

- Vägmärke Varning för barn kan placeras i anslutning till skolans entré med tilläggsskylt ”SKOLA”. Många vägar utgör skolvägar. Skyltning om ”SKOLA” samt ”SKOLVÄG” måste ske med måtta för att respekten för dem inte ska urholkas.
- För att uppmärksamma bilisterna på att de passerar en skola kan skyltar med skolans namn sättas upp på byggnaden eller väl synligt vid vägen.

PARKERING OCH ANGÖRING

Hur många bil- och cykelparkeringar som behövs avgörs från fall till fall. Generellt är trafiken i området direkt kopplat till mängden parkeringar - ju fler parkeringar desto mer trafik.

- Cykelparkering bör finnas vid alla skolor och även möjliggöra parkering av cykelkärror, sparkcyklar med mera. Antalet cykelparkeringar kan variera mellan 30 till 70 per 100 elever beroende på skolans placering och elevernas ålder. Temporär/flexibel parkering kan iordningställas sommartid.
- Cykelparkering ska inrymmas på skolans fastighet. Cykelparkeringen bör placeras nära skolans entréer och utformas så att de är trygga och attraktiva att använda för både elever, anställda och föräldrar. Om det är nödvändigt att placera cykelparkeringen med avstånd från entrén är det viktigt att göra den attraktiv, till exempel med väderskydd. Cykelställen ska möjliggöra ramlåsning. Framhjulsställ är inte att rekommendera.
- Placera eventuell bilparkering på skolans fastighet långt ifrån barnens vistelseytor.
- Parkeringsförbud bör gälla i direkt anslutning till skolan.
- Parkering för personer med funktionsnedsättning ska möjliggöras i anslutning till skolan. Enligt Stockholms stads riktlinjer får parkeringen ligga som mest 10 meter från huvudentré.

AVLÄMNINGSPLATSER

För att avlasta området närmast skolan och bidra till en bättre närmiljö för alla bör avlämningsplatser och lämpliga promenadstråk från respektive plats identifieras. Det är viktigt att skjutsning med bil sker utan att försämra trafiksäkerheten och tryggheten för de som går, cyklar eller åker kollektivt till och från skolan.

- Avlämningsplatser bör identifieras på minst 200-300 meters avstånd från skolan, från vilka barnen kan ta sig till skolan på säkra gångstråk.
- Identifiera befintliga parkeringsplatser i närområdet vilka kan användas som avlämningsplatser. Samnyttjande med butiksparkeringar bör övervägas eftersom skolor och butiker har beläggningstoppar vid olika tillfällen under dygnet. Genom att samnyttja parkering med kringliggande verksamheter krävs inga ytterligare hårdgjorda trafikytor.

- Lämpliga gatuparkeringsplatser i närområdet kan skyltas om till korttidsparkering så att föräldrar kan parkera bilen och sedan följa sitt barn till skolan.
- Se över möjligheten att införa stoppförbud intill skolan.

LEVERANSER

Skolor alstrar ett antal transporter dagligen med leveranser av mat och material.

- Varumottagning och sophantering bör vara fysiskt åtskilda från barnens vistelseytor.
- Utforma lastplatsen så att fordon inte behöver backa. Vid backning finns risk att backa på barn som leker på skolans område.

SIKT

Barn är kortare än vuxna och blir lätt skymda bakom bilar, buskar och snövallar. Sikt behandlas även under avsnittet för Drift och underhåll.

- Utforma angöringsplatser och parkering så att fordonsförare har god sikt och inte behöver backa. Vid dålig sikt finns risk att skada barn som är på väg till eller från skolan.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

God snöröjning och isbekämpning är en förutsättning för att öka andelen gående och cyklister även vintertid. Halkbekämpning och renhållning är viktiga aspekter för säkra och attraktiva skolvägar.

- Buskar bör hållas klippta på ett sådant sätt att de inte skymmer sikten för barn som använder vägen som skolväg eller barnens egen sikt.
- På viktiga skolstråk bör snön forslas bort då höga snövallar skymmer barnen och begränsar barnens sikt.
- Sandupptagning och grovsopning bör prioirteras på viktiga skolstråk.

TILLFÄLLIGA ÅTGÄRDER

Enkla och tillfälliga åtgärder kan genomföras i väntan på den permanenta utformningen och projekteringen.

- Gummigupp, provisoriska gupp som fästes i körbanan under snöfri säsong.
- Provisorisk avsmalning med betongpollare och reflexer.
- Digitala skyltar som blinkar ”DU KÖR FÖR FORT” om bilisterna överskrider skyltad hastighet.
- Rumble strips på körbanan för att uppmana bilister att sänka farten.
- Målning, som till exempel spärrmålning (kexmålning), för att ge intryck av en smalare körbana.

6. INSPIRATION OCH GODA EXEMPEL

SMARTA TRANSPORTER

Trafikkontoret involverar barn och unga i skapandet av idéer om hur trafiken och miljön kan utvecklas på ett positivt sätt. Unga i Stockholms stad får i uppdrag att utveckla lösningar som kan öka effektiviteten i transportsystemet, minska trängseln och minska onödiga resor och miljöpåverkan. Pedagoger inspirerar i sin tur sina elever till forskning, reflektion och debatt kring olika individers och gruppers förväntningar på stadens transportsystem.

INSPIRATIONSPLATS

Klastorpskolan i Stockholm har lyckats integrera trafikfrågor i den ordinarie undervisningen. På Klastorpsskolans Inspirationsplats ”Ämnesintegrerad undervisning” bjuder skolan in alla intresserade pedagoger i Stockholms stad för att berätta om framgångsfaktorer, och har utelektioner när det gäller trafikundervisning. Konkret och kreativt lärande har utvecklat ett starkt intresse för trafik bland eleverna. Skolan medverkar bland annat i skolutmaningen ”Gå och cykla till skolan”, trafikkontorets utmaning ”Smarta transporter”, ”Reflexambassadörer” och aktiviteten ”Cykling för 6-åringar”.

Undervisning där ämnen som språk, teknik, bild, samhälle, NO och matematik integreras intresserar även pedagoger utanför Sverige. Skolan har besökts av pedagoger från Danmark, Norge, Lettland, Singapore och Australien (www.stockholm.se/barnitrafiken).

SKOLRESEPLANER I STORBRITANNIEN

I Storbritannien är det möjligt för alla stadsdelar att söka pengar för att göra en så kallad skolreseplan. Planen klargör vilka problem och hinder som finns gällande de resor som görs till- och från skolan och innehåller en strategi för att minska problemen och skapa bättre förutsättningar för ett hållbart och hälsosamt resande. Planen innehåller en beskrivning av skolan, en kartläggning av hur resorna till och från skolan ser ut idag, syfte och mål med att skapa skolreseplanen samt konkreta och tidsatta förslag på åtgärder. Även i Sverige börjar skolreseplaner bli vanliga, exempelvis i Stockholm, Huddinge kommun och Norrköpings kommun. (http://www.norrkoping.se/bo-miljo/trafik/trafik/skolresplan-for-tryggare-/).

SKOLOR MED DIFFERENTIERADE STARTTIDER

Genom att styra vilken tid barn börjar inom en skolas olika klasser, alternativt mellan några intilliggande skolor, kan ”rusningstopparna” fördelas över morgonen och på så vis göra skolans närmiljö mer trafiksäker med mindre mängd trafik som ska till skolan under samma tidsintervall. Detta genomförs bland annat i Tyresö kommun.

KARTOR ÖVER SÄKRA SKOLVÄGAR

Under en gemensam webbportal samlas kartor med säkra skolvägar i North Dakota and Northwest Minnesota. På kartorna märks bland annat bra övergångsställen ut. (http://theforksmpo.org/Pages/SafeRoutes2SchoolMaps14.htm)

SKOLE CYKLINGS HÅNDBOG

Danmarks cykelförbund har en handbok för cykellek som kan laddas ner på cykelleg.dk. Handboken beskriver olika lekar som ger träning för olika åldrar och kan användas för inspiration för samtliga aktörer.

IDEELLA TRAFIKVAKTER

I Idaho finns volontärer som hjälper barn ur bilar och ser till att lämningen sker på ett visst ställe samt att barnen kommer säkert in i skolan . (http://itd.idaho.gov/bike_ped/sr2s/casestudies/hailey.html).

”NÄR VI FICK TEMAT ATT JOBBA MED ”SMARTA TRANSPORTER” FRÅN TRAFIKKONTORET ÖPPNADES EN VÄRLD AV MÖJLIGHETER ATT LÄRA SIG OM TRAFIK, OM TRAFIKTEKNIK, SMARTARE SÄTT ATT FÄRDAS, EGNA VAL OCH HÅLLBAR UTVECKLING. KLASSEN SAMLADE HUNDRATALS ARTIKLAR SOM HAR MED TRAFIK ATT GÖRA OCH GENOMFÖRDE 84 INTERVJUER FÖR ATT TA REDA PÅ HUR MAN UPPFATTAR TRAFIKEN I STADEN, HUR MAN TAR SIG TILL SKOLA OCH JOBB, HUR ELEVERNA SKULLE KUNNA BIDRA TILL ÖKAD SÄKERHET OCH TRYGGHET. MÅNGA UPPLEVDE SITT UPPDRAG SOM SIN ROLIGASTE LEKTION PÅ LÄNGE”
LILI KAPPER, PEDAGOG

TRAFIKEN I SKOLAN

Trafiken i skolan är en webbplats som drivs av NTF och är en satsning som bidrar till att integrera trafiken i det vanliga skolarbetet. Webbplatsen vänder sig huvudsakligen till lärare och samlar dels fakta som kan användas i undervisningen men även tips på metoder och verktyg (www.trafikeniskolan.se).

GEMENSAMT NÄTVERK FÖR SÄKRA SKOLVÄGAR

I USA och Canada finns ett etablerat program som drivs av COAST (Coalition for sustainable transportation) och heter Safe Routes to School, SR2S. Inom nätverket delas idéer och erfarenheter vad gäller kampanjer och åtgärder. (http://coast-santabarbara.org/safe-routes-to-school/).

BILFRITT ÅRET RUNT

På Smedslättsskolan jobbar skolan och föräldraföreningen aktivt för en tryggare och säkrare trafikmiljö med målsättningen att alla ska ta sig till skolan bilfritt året runt. Skolans fokus är kunskap, trygghet, trivsel, hälsa och rörelseglädje vilket även knyter an till läroplanen. Andra skolor i området hämtar inspiration från Smedslättsskolans arbete.

Inför höstterminen är det viktigt att så tidigt som möjligt börja med en bilfri period, förslagsvis september, där alla utmanas att gå eller cykla till skolan. Därefter startar kampanjen ”Vi går hela året”. Då uppmärksammas budskapet exempelvis med flyers och banderroller vid skolan samt på hemsidan. En bit in på vårterminen genomförs samma kampanj en gång till. Under kampanjerna arrangeras även aktiviteter såsom cykeluppvisningar och cykelreparationer. Information om Vandrande Skolbussar och avlämningsplatser sprids även till föräldrar vid skolstarter och öppet hus.

Resultatet har varit mycket positivt med märkbart färre bilar närmast skolan. Många upplever miljön som säkrare och tryggare än tidigare. I samband med de bilfria veckorna diskuteras även trafikfrågor i de lägre årskurserna.

KLIMATMATCHEN

Idrott är Sveriges största folkrörelse. Det leder till många resor till och från träningar och matcher varje vecka. För att uppmärksamma hur lagets resvanor kan göra skillnad för klimatet genomför Stockholms stad ”Klimatmatchen”. Detta är ett viktigt initiativ för att motivera till att välja andra sätt att resa än med bil.

I Klimatmatchen tävlar idrottande barn och unga i åldern 10 – 16 år. Det lag som varit bäst på att ta sig klimatsmart till träning och hemmamatcher under en månad kan vinna priser till lagkassan. (www.stockholm.se/klimatmatchen)

PÅ EGNA BEN

”På egna ben” är en utmaning för elever i årskurs 4–6 som handlar om att ta sig till skolan genom att cykla, gå eller åka kollektivt och skippa de ofta korta bilresorna. Utmaningen arrangeras av Göteborgs trafikkontor och är uppbyggd som en spännande poängjakt där klassen engageras i att tävla om fina priser. Under de veckor som På egna ben pågår samlar eleverna samtidigt på sig mängder av värdefull kunskap genom övningar om miljö, hälsa och trafiksäkerhet. (http://paegnaben.se/)

ENERGIFALLET

Energifallet är Naturskyddsföreningens läromedel om energi och hållbar utveckling för årskurs F-9. Materialet är framtaget med lärarnas och elevernas behov i fokus och med tydliga kopplingar till läroplanen för grundskolan (Lgr11). Övningarna kan användas ämnesspecifikt och fristående eller som ämnesövergripande lektioner och temaarbeten. Se hur andra har jobbat i Klassens Energibok.

Eleverna får bland annat uppleva energiomvandling, lära sig att upptäcka energitjuvar i skolbyggnaden, göra experiment som förenklar svåra energibegrepp, spana efter energi i skolans närområde och mycket mer. Syftet är ge eleverna insikter kring samband mellan livsstil och energianvändning, naturresurser och hållbar utveckling och förståelse för varför energi är en förutsättning för allt vi har omkring oss i våra dagliga liv..

(http://www.naturskyddsforeningen.se/skola/energifallet)

TRYGGHETSSKAPANDE LJUSDESIGN

Genom design och belysning av utemiljöer kan trygga och roliga miljöer skapas. Bilderna är hämtade från ett projekt där Västerbron skulle göras om till en trevligare plats att vistas vid. Under arbetet bidrog förskolebarn i området med idéer och teckningar som de slutliga ljusprojektionerna baserades på.

2
Sofia
MAN
7173
coop
POC

7. KĀLLOR

KÄLLOR

RAPPORTER

Cyklistforbundet Danmark (2013). Skole-cyklingshåndbog.

Faskunger, J. (2008). Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga. FHI

Markör (2000). Kartläggning av barns tillgänglighet till skolan, en kvantitativ studie.

Markör (2001). Barns resvanor.

Malmö stad (2010). Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö. Pr 3087, Antagen: september 2010.

Mogensen, K. (2009). Ulven kommer. Børns oplevelse af risiko – Trafiksikkerhed i børne-perspektiv. Rådet for Sikker Trafik

Skolverket (2011). Läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet 2011.

Spolander, K. (1985). Effekter av kampanjer, debatt och opinionsbildning?: Förändringar i föräldrarnas omsorg om barnens trafik-säkerhet. Resultat från två rikstäckande undersökningar om barn i åldrarna 4-12. VTI 296.

Stockholms stad (2014). Samordnad grund-skoleplanering i Stockholm. 2014-08-11

Sveriges kommuner och Landsting, (2013). Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?

Trafikverket (2012). Barns skolvägar. Dokumentnummer 2013:006.

Trivector (2007). Barns och ungdomars resvanor - en resvaneundersökning bland 6-15 åringar i olika stora orter.

Stockholms stad (2007). En god stad för barnet.

ARTIKLAR

Wann, J. P. et al. (2011). Reduced Sensitivity to Visual Looming Inflates the Risk Posed by Speeding Vehicles When Children Try to Cross the Road. University of London. (http://pss.sagepub.com/content/22/4/429.full.pdf+html)

Vinther, D. (2012). Children who walk to school concentrate better. (http://sciencenordic.com/children-who-walk-school-concentrate-better) Science Nordic, 2012-11-30

STATISTIK

Björnstig, J. et al. (2011). Skademönster barn och ungdomar. Umeå universitet

STRADA, Olycksstatistik 2010-2014.

Kommunala och fristående skolors placering samt elevers boendeadress läsår 14/15, Utbildningsförvaltningen 2015

STYRDOKUMENT STOCKHOLMS STAD

Stockholms stad (2008). Trafiksäkerhets-program för Stockholms stad

Stockholms stad (2010). Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm.

Stockholms stad (2012). Framkomlighets-strategin

Stockholms stad (2012). Cykelplan

Stockholms stad (2013). Cykelparkerings-plan

Stockholms stad (2014), Godsplan (arbets-dokument)

Stockholms stad (2015), Gångplan (remisshandling)

Stockholms stad (2015), Hastighetsplan (arbetsdokument)