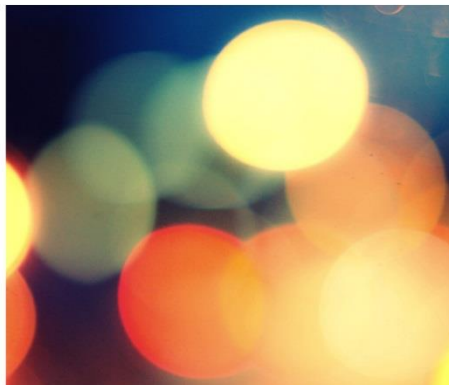
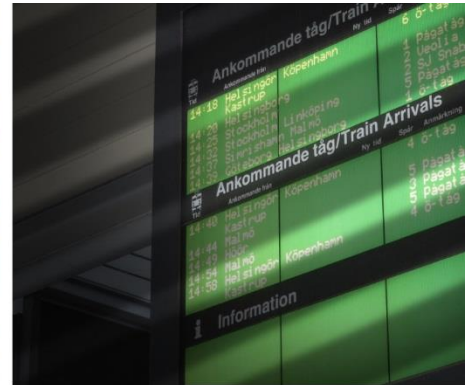
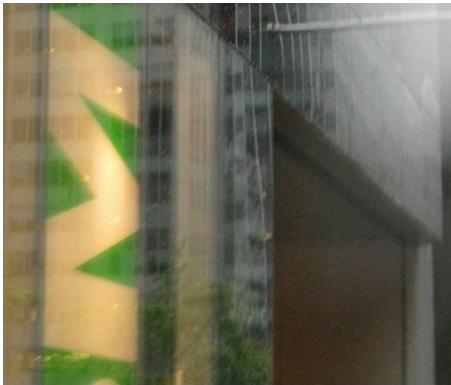


Superbra skolvägar i Lund

Strategi för säker och hållbar väg till förskola och skola i Lunds kommun



Dokumentinformation

Titel: Superbra skolvägar i Lund
Strategi för säker och hållbar väg till förskola och skola i Lunds kommun

Serie nr: 2017:71

Projektnr: 15068

Författare: Katarina Evanth
Petra Ahlström

**Kvalitets-
granskning:** Karin Neergaard

Beställare: Tekniska förvaltningen, Lunds kommun
Kontaktperson: Anders Söderberg, tel 046 – 359 50 00

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2017-09-05	Arbetsmaterial	Beställare
0.9	2017-10-20	Preliminärversion	Beställare

Förord

Trivector har fått i uppdrag att ta fram ett dokument som beskriver metodiken för hur Lunds kommun ska arbeta med att barns vägar till förskola och skola ska vara säkra och hållbara. Resultatet är en skrift som är en vägledning för hur arbetet kan bedrivas i praktiken och vilka som bör vara delaktiga i detta arbete.

En kort populärversion planeras att tas fram av kommunen som är tänkt att delas ut till berörda parter som skolorna i kommunen, föräldrar m fl.

Projektgruppen från Trivector har bestått av civ ing Petra Ahlström och civ ing Katarina Evanth. Civ ing Karin Neergaard har varit kvalitetgranskare. Anders Söderberg har varit beställare och kontaktperson på Tekniska förvaltningen i Lund.

Lund oktober 2017

Trivector AB

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och mål	1
1.3	Metod	2
1.4	Nuläge	3
2.	Arbetsmetodiken – de ingående delarna	4
2.1	Inventering och prioritering	4
2.2	Arbetsmetodiken – schematisk skiss	5
2.3	Preliminär nulägesanalys	6
2.4	Problemformulering	6
2.5	Möte 1 – Problembeskrivning och nulägesanalys	6
2.6	Ny input / frågeställningar	7
2.7	Enkel resvaneundersökning	7
2.8	Möte 2 – Resultat av analys och beslut om åtgärder	7
2.9	Genomförande av åtgärder/aktiviteter	7
2.10	Uppföljande resvaneundersökning	8
2.11	Möte 3 – Uppföljning	8
3.	Råd och rekommendationer	9

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Allt fler föräldrar skjutsar sina barn med bil till förskolan och skolan, vilket innebär risk för en försämrad trafikmiljö runt (för)skolorna och därmed en negativ spiral där biltrafiken ökar på bekostnad av gåendet och cyklandet.

Tekniska förvaltningen i Lund vill, i enlighet med LundaMaTs, få fler barn att gå och cykla till skolan, med förälder eller själva.

Det handlar inte om att ta fram en tung teoretisk rapport, utan en arbetsmetodik som är en vägledning och strategi för hur arbetet kan bedrivas i praktiken. Arbetssättet behöver förankras med berörda parter och dessa är bl a Tekniska förvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, serviceförvaltningen, barn- och skolförvaltningen och i viss mån utbildningsförvaltningen. Även politiker och skolrepresentanter, skolledning och ev föräldrar måste vara med i processen att ta fram strategin.

Detta dokument ska fokusera på metoder för att förankra arbetet med gång och cykel, föreslå ett systematiskt arbetssätt och en metodik för hur implementering av arbetssättet är tänkt att ske samt föreslå hur arbetet ska följas upp.

Arbetsmetodiken fokuserar på påverkan med Mobility Management – d v s beteendepåverkande åtgärder.

- ▶ **Vad** – En arbetsmetodik som alla intressenter har varit delaktiga i att ta fram och som de därmed kommit överens om att följa. Det är ett redskap för att nå målet att få fler barn att gå och cykla till förskolan och skolan
- ▶ **Vem** – Kommunen, d v s Tekniska förvaltningen samt skolledningen på respektive skola samt föräldrarepresentanter och övriga intressenter inom kommunen.
- ▶ **Hur** – Konkretisera arbetsmetodikens olika steg. Främst att arbeta med mjuka åtgärder, d v s beteendepåverkande. Arbetsmetodiken tar upp hur kommunen är tänkt att arbeta med frågan under varje läsår.

Processen som beskrivs i denna strategi är främst framtagen för befintliga skolor. Vid nyetablering av skolor bör tidig dialog ske inom ramen för strategin mellan Serviceförvaltningen och Tekniska förvaltningen.

1.2 Syfte och mål

Arbetsmetodiken syftar till att öka trafiksäkerheten för barn under deras resor till förskola och skola samt till att dessa resor ska vara så hållbara som möjligt. Detta innebär att minska antalet elever som skjutsas i bil till förskolan och skolan och därmed öka antalet som går/cyklar.

Det finns många fördelar med att barn går och cyklar till skolan.

- ▶ Färre skjutsade barn innebär bättre miljö samt säkerhet och trygghet vid skolorna
- ▶ Barnen blir piggare och presterar bättre i sitt skolarbete samt kan koppla av lättare på kvällen
- ▶ Barnen övar på att vistas i trafiken när de går och cyklar tillsammans med vuxna eller andra barn; träning ger erfarenhet och färdighet
- ▶ Barnen får en ökad självkänsla och självständighet när de kan ta sig till skola, kompisar och fritidsaktiviteter själva
- ▶ Vanor som skapas tidigt i livet fortsätter ofta – barn som går och cyklar tar i många fall med sig dessa resvanor i vuxen ålder

1.3 Metod

Nuläge samt inspiration

För att få en förståelse för hur arbetet med vägarna till förskola och skola ser ut i nuläget har intervjuer genomförts med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare och ansvarig för skolvägar i Lunds kommun. För att få inspiration har även tre andra personer intervjuats. Dessa har i flera år arbetat med skolvägar i olika delar av Sverige och har stor kunskap inom området samt har flera tankar och idéer om hur man kan förbättra arbetet eller hur det skulle se ut optimalt.

- ▶ Lotta Cederfeldt – trafikpedagog Malmö stad
- ▶ Helena Hellsten – trafikkonsult Linköping, Norrköping, Motala
- ▶ Pia Bastholm – projektledare trafikskolan på Miljöverkstaden Helsingborg

Hur arbetsmetodiken har förankrats

Ursprungligen var tanken att hålla en workshop där ett preliminärt förslag för arbetsmetodiken skulle presenteras och diskuteras med de parter som arbetar med säkra och hållbara vägar till förskola och skola. Föräldrar skulle bjudas in att vara delaktiga genom sociala medier i ett senare skede. Båda delarna skulle göras för att få in de olika parternas synpunkter på arbetsmetodiken och för att lättare förankra den hos dem eftersom de varit delaktiga i framtagandet.

Tekniska förvaltningen bjöd in skolledningen för såväl Lund Stad som Lund Öster till workshopen. Tyvärr var det för få deltagare som anmälde sig och workshopen fick ställas in. Istället skickades det preliminära förslaget till Trafiksäkerhetsprogrammets referensgrupp bestående av arbetsgruppen för trafiksäkerhet på Tekniska förvaltningen, Säkerhetssamordnaren i Lunds kommun, representanter från LTH, Polismyndigheten, Räddningstjänst Syd, Skolförvaltningarna, Stadsbyggnadskontoret och Trafikverket Region Syd.

Frågor som tagits upp när arbetsmetodiken skickats ut till referensgruppen

- ▶ Vad har skolan för ansvar för barnens trafikkunskaper/-utbildning och utveckling av dessa? Ingår trafik i skolplanen? Finns en skolresepplan? Vilka krav finns? Vad vore önskvärt?
- ▶ Vad är skolans inställning till hållbara transporter?
Inte bara trafiksäkerhet; LundaMaTs handlar även om hållbara transporter så skolorna bör själva arbeta med detta. T ex se över personalparkering, leveranser och speciellt de som görs med tunga fordon m m
- ▶ Vad säger skolorna om när barnen kan gå/cykla själv till skolan?
Det handlar om motorik, perception och mognad, abstrakt tänkande om relationen mellan handling och konsekvens.

1.4 Nuläge

Idag arbetar Lund reaktivt med skolor och förskolor när det gäller trafiksituationen, d v s brandsläckningsarbete görs vid behov. Oftast är det föräldrar som kontaktar Tekniska förvaltningen för att påtala problem. Det önskvärda är istället att föräldrarna diskuterar uppkomna trafikproblem med skolledningen först. Om skolledningen inte kan lösa problemen kontaktar de därefter Tekniska förvaltningen som gör en bedömning av ärendet om det behövs.

Om föräldrar och barn upptäcker akuta fel som hål i gatan, växtlighet som skymmer sikten och dylikt, ska föräldrarna omgående göra en felanmälan genom att gå in på www.lund.se. Kommunen svarar på inkommen felanmälan av denna typ inom 1-2 arbetsdagar och åtgärdar så snart de kan.

Vid uppkomna trafikproblem ska föräldrarna ta upp dessa med skolledningen direkt och inte kontakta Tekniska förvaltningen i första hand.

2. Arbetsmetodikern – de ingående delarna

Arbetsmetodikens genomförande innebär som nämnts tidigare ett samarbete mellan flera parter, d v s Tekniska förvaltningen och skolledningen på respektive skola samt föräldrarna och övriga intressenter inom kommunen. I avsnitt 2.2 visas en schematisk skiss över arbetsmetodikens olika delar, vem som ansvarar för dem och när på året de ska genomföras.

Det allra första steget som görs är att kommunen gör en inventering av dagsläget samt prioriterar de skolor med störst problem vad gäller trafiksäkerheten. Detta beskrivs i avsnitt 2.1.

2.1 Inventering och prioritering

Det optimala för kommunen vore att kunna arbeta proaktivt med en eller två skolor/förskolor per år som har störst problem samt att även kunna lägga tid på andra skolor och förskolor där allvarliga problem uppkommer under året. Därför behöver det i ett första skede genomföras en inventering av trafiksituationen på samtliga förskolor och skolor i kommunen. Denna innefattar bl a en resvaneundersökning bland eleverna samt observationsstudier på plats. När denna inventering är gjord kan en prioriteringslista tas fram där det framgår vilka förskolor/skolor som är i störst behov av att arbeta med trafiksituationen. Inventeringen kan med fördel upprepas t ex var tredje eller femte år, för att fånga upp förändringar som innebär att prioriteringen påverkas.

En till två av prio-1-skolorna väljs ut och följs under ett läsår.

1. Prio-1-skolor uppvisar följande:
 - ▶ hög grad av skjutsning
 - ▶ skolpersonal upplever problem i trafiksituationen
 - ▶ Tekniska förvaltningen kan visa på problem i trafiksituationen
 - ▶ skolledare är engagerade i frågan
2. Prio-2-skolor har inte ett akut behov enligt ovan
3. Prio-3-skolor är de där det inte finns problem med trafiksituationen

När inventeringen väl är gjord, arbetar alla involverade enligt stegen som beskrivs i avsnitt 2.3 - 2.11.

Den eller de skolor som väljs ut varje år kontaktas av Tekniska förvaltningen våren innan genomförandet.

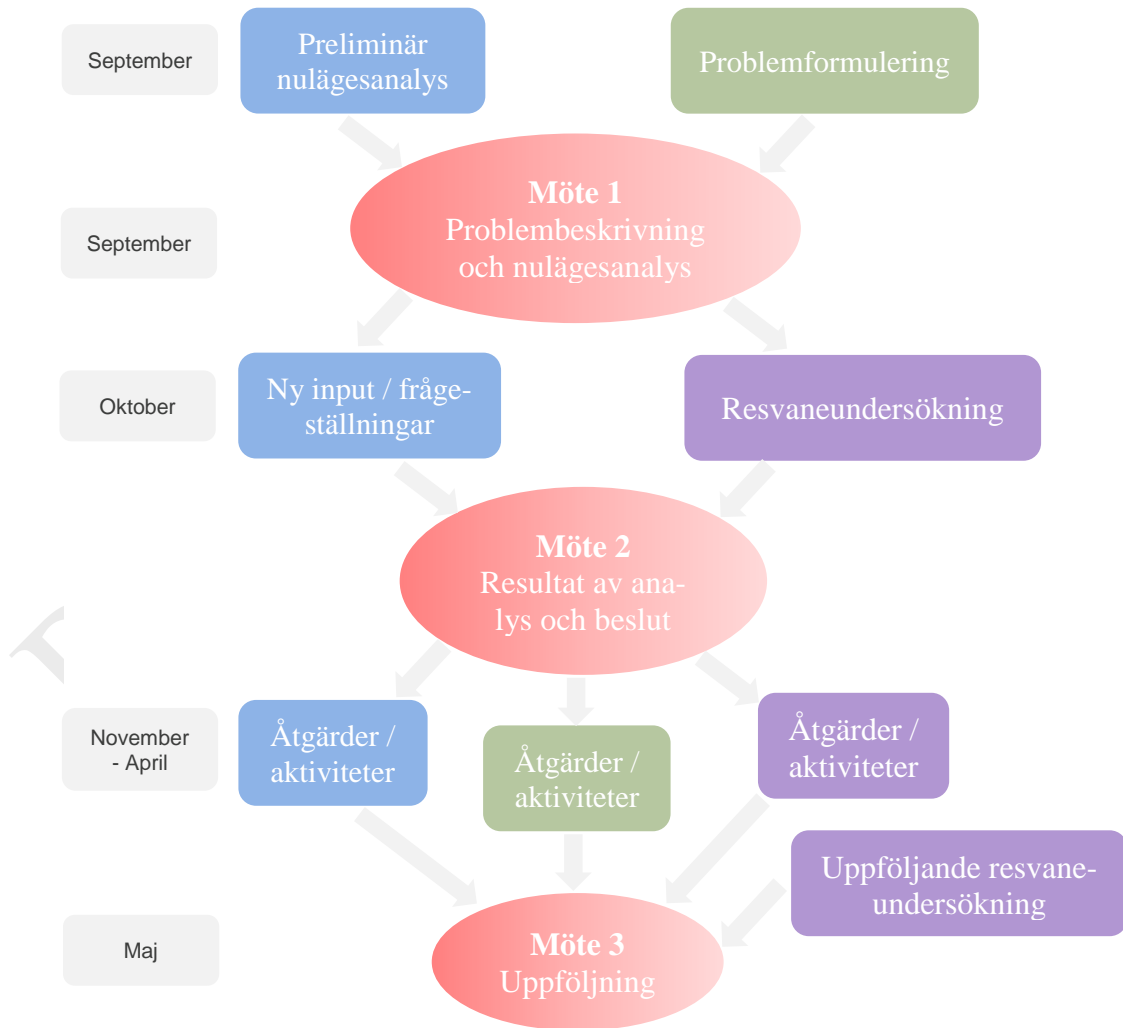
2.2 Arbetsmetodiken – schematisk skiss

I Figur 2.1 visas en schematisk skiss över arbetsmetodikens olika steg, vem som ansvarar för dem och när på året de ska genomföras för befintliga skolor¹. Tekniska förvaltningen ansvarar för det inom blåa rutor medan föräldragruppen ansvarar för det inom gröna rutor och övriga, t ex skolan, för det inom de lila rutorna.

- **En inventering och prioritering av samtliga skolor och förskolor, genomförs t ex var femte år, beskrivs i avsnitt 2.1.**



- **Följande steg genomförs för en eller två prio-1-skolor per år, beskrivs mer detaljerat i avsnitt 2.3 - 2.11.**



Figur 2.1 Arbetsmetodikens olika delar för säker och hållbar väg till förskola och skola. Tekniska förvaltningen ansvarar (blåa rutor), föräldragruppen ansvarar (gröna rutor) och övriga ansvarar, t ex skolan (lila rutor).

¹ Vid nyetablering av skolor sker tidig dialog mellan Serviceförvaltningen och Tekniska förvaltningen kring trafikfrågorna så att de beaktas när skolan väl byggs.

2.3 Preliminär nulägesanalys

En teknisk bakgrundskontroll genomförs av Tekniska förvaltningen som består av följande delar:

- ▶ Analys i STRADA av trafikolyckor vid skolan
- ▶ Kontroll av hur trafikförutsättningarna ser ut genom att studera kartan för området vid den aktuella skolan.
- ▶ Trafikingenjören utvärderar trafiksituationen.
- ▶ Se på fastighetsägarförhållanden runt skolan ifråga, vilka lokala trafikföreskrifter (LTF:er²) som finns.
- ▶ Okulär besiktning – se hur trafiksituationen är på plats, d v s gång- och cykelvägar till skolan, hastighetsmätningar, flöden, parkering, leveranser av gods, avsläppningszoner m m.
- ▶ Analys och sammanställning av punkterna ovan till en samlad bedömning.

2.4 Problemformulering

Föräldrarna tar fram en problemformulering som bör genomföras enligt nedan.

- ▶ Föräldrarna organiserar sig. De som är intresserade i frågan bestämmer en tid för att träffas. På ett möte diskuteras de problem som föräldrarna tycker finns i trafikmiljön kring skolan.
- ▶ Föräldrarna prioriterar bland problemen för att formulera de som anses vara mest angelägna och möjliga att åtgärda på ett rimligt sätt. D v s de dissekerar frågeställningarna själva så att småsaker/oväsentligheter gallras bort. OBS att färdiga lösningsförslag inte ska tas fram i detta skede.
- ▶ Föräldrarna utser 2-3 representanter som går på möte 1 med kommunen, se nedan. De föräldrar som väljs ut bör kunna presentera och diskutera problemen sakligt och vara lyhörda för kommunens syn under mötet.

2.5 Möte 1 – Problembeskrivning och nulägesanalys

Deltagare på mötet är kommunen, d v s Tekniska förvaltningen och skollärovervakningen samt föräldrarepresentanter. Det innebär att maxantalet deltagare är 10 personer. Lämpligen hålls möte 1 i början av höstterminen då problemen har tydliggjorts/aktualiserats.

- ▶ Föräldrarepresentanterna lägger fram en tydlig prioriterad och välformulerad problembeskrivning.
- ▶ Tekniska förvaltningen presenterar resultatet av sin preliminära nulägesanalys.
- ▶ Gemensamt beslut tas om kartverket LundaMaps online bör användas. I denna digitala karta kan barn och föräldrar rita in barnens skolväg, markera platser som känns otrygga eller osäkra samt beskriva problem, t ex bilar som kör för fort, häckar som täcker sikten m m. Med en enkel knapptryckning skickar de ifylld karta till kommunen.

² LTF:er är särskilda trafikregler utöver de trafikregler som gäller enligt lag eller förordning, kan t ex handla om hastighetsbegränsning, parkering, stopplik m m

2.6 Ny input / frågeställningar

Tekniska förvaltningen tar med sig ny input/frågeställningar samt ev sammanställer ev data från LundaMaps. Kompletterande studier m m görs vid behov, t ex kan trafikingenjören se över eventuella problem av fysisk karaktär. Skolvägsanalysen fastställs utifrån ev ändringar, se avsnitt 2.3.

2.7 Enkel resvaneundersökning

Skolan genomför en enkel resvaneundersökning i början av hösten för att se hur eleverna tar sig till skolan under en veckas tid. Tekniska förvaltningen kan ge förslag på omfattningen, d v s vilka årskurser / hur många klasser som bör medverka. Resvaneundersökningen kan göras av lärarna med handuppräknning för att se hur många barn som går, cyklar, åker buss eller bil till skolan. Tekniska förvaltningen får siffrorna från skolan och analyserar dessa. Utifrån resultaten sätter de upp mål för hur resvanorna bör ändras och detta kommer att följas upp under våren, se avsnitt 2.9.

2.8 Möte 2 – Resultat av analys och beslut om åtgärder

Möte 2 genomförs med samma deltagare som i Möte 1.

- ▶ Tekniska förvaltningen presenterar resultaten av analysen i avsnitt 2.3.
- ▶ Brainstorming kring åtgärder genomförs av samtliga mötesdeltagare. Såväl beteendepåverkande som fysiska om de behövs. Vad ska prioriteras först? Vilka åtgärder är rimliga? Vem gör vad och när?
- ▶ Det viktiga är att alla grupper – d v s föräldrar, Tekniska förvaltningen och övriga får en/flera uppgifter att arbeta med och ansvara för att genomföra. Det gäller dels de som har varit med på mötet men även andra grupper.

2.9 Genomförande av åtgärder/aktiviteter

Åtgärder/aktiviteter genomförs i enlighet med det som beslutats under möte 2. Dessa görs under såväl hösten som våren eftersom det kan behövas tid att planera och genomföra åtgärderna. Det tar även tid för förändringar att ske och resultat att synas.

Engagemang krävs främst från skolan och föräldrarna, annars blir det inget av arbetet!

Såväl skolledningen som föräldrarepresentanterna och Tekniska förvaltningen skriver under en avsiktsförklaring att de tänker arbeta med trafiksituationen under läsåret. Övriga grupper som har ansvar för en åtgärd/aktivitet bör också skriva under.

- ▶ Detta innebär att alla grupper samarbetar genom att ansvara för beslutade åtgärder och medverka i de aktiviteter som planeras in.

Nedan visas exempel på beteendepåverkande och fysiska åtgärder och aktiviteter.

Exempel på beteendepåverkande åtgärder/aktiviteter

- ▶ Informationskampanj om olika resalternativ och deras fördelar
- ▶ Vandrande eller cyklande skolbuss
- ▶ Gå- och cykeldagar/bilfria veckor
- ▶ Kampanj i skolan – vilken klass har gått/cyklat längst varje månad? Kan läggas in i t ex en europakarta där alla ser hur långt klassen har kommit ut i världen
- ▶ För in trafik i andra delar av skolplanen som gymnastik, matematik
- ▶ Ta fram skolreseplaner
- ▶ Börja med avsläppningszoner en bit från skolan för elever som blir skjutsade
- ▶ Elever mäter hastigheter vid skolan och dokumenterar dessa
- ▶ Elever lägger lappar hos boende längs skolvägen om att de måste hålla hastighetsgränsen
- ▶ Elever gör observationer av incidenter (”nästan”-olyckor)

Exempel på fysiska åtgärder

- ▶ Hastighetsdämpande åtgärder (t ex gupp/avsmalning)
- ▶ Säkra gångpassager där barn korsar gator/vägar
- ▶ Begränsa stopp-, parkerings- och genomfartsmöjligheter för bilister
- ▶ Bättre cykelparkeringar
- ▶ Fastighetsägare klipper sina häckar/träd som skymmer sikten
- ▶ Bättre belysning

Observera att Tekniska förvaltningen *inte* håller i trafiktemadagar och inte heller NTF och polisen, som de gjorde förr.

2.10 Uppföljande resvaneundersökning

En ny resvaneundersökning genomförs under våren för att se om de åtgärder som har beslutats under möte 2 har haft någon effekt.

2.11 Möte 3 – Uppföljning

Möte 3 hålls i slutet av vårterminen och följande diskuteras:

- ▶ Uppföljning av åtgärderna som kommunen respektive föräldrarepresentanterna fick ansvar för: Hur har det gått? Har man stött på hinder/problem?
- ▶ Har åtgärderna fått de avsedda effekterna?
- ▶ Diskussion av resultaten av den nya resvaneundersökningen samt upplevd säkerhet/trygghet.

3. Råd och rekommendationer

I arbetet med att ta fram denna arbetsmetodik att göra barnens skolvägar säkrare och mer hållbara har några särskilt viktiga aspekter kommit fram, som redovisas nedan.

Råd och rekommendationer för säkrare och mer hållbara skolvägar

- ▶ Framgångsreceptet är att involvera olika grupper utöver Tekniska förvaltningen som är intresserade/engagerade i frågan; skolledning, lärare, föräldrar, elever, barn- och skolförvaltningen m fl.
- ▶ Arbetsmetodiken ska vara transparent för alla som medverkar.
- ▶ Optimalt är att kommunen har en person som är ansvarig för arbetet med vägar till förskola och skola och arbetar med detta 50-75 % av en heltidstjänst. Denna person kan vara ute på skolorna vid flera tillfällen och därmed få en kontinuitet i arbetet och kan bygga upp ett förtroende och en god relation och därmed lättare få goda resultat.
- ▶ Kommunen bör ta fram enkelt och bra material om trafik som kan delas ut i skolorna. Lärare är tacksamma för detta och använder gärna materialet. Detta är speciellt viktigt eftersom varken kommunen, Polisen eller NTF gör några trafiksäkerhetskampanjer längre.
- ▶ Under mötena bör positiva erfarenheter och resultat lyftas upp. Man bör fokusera på hur alla kan bidra till en bättre trafiksituation vid skolorna. Att fastna i diskussioner som handlar om vems fel problemen är bör undvikas till varje pris.

Preliminärversion

