



LULEÅ KOMMUN

••• Bra skolvägar i Luleå kommun



Riktlinjer samt åtgärdsförslag och åtgärdsplan 2020-2023

Antagen av Stadsbyggnadsnämnden 2020

BRA SKOLVÄGAR I LULEÅ KOMMUN

Riktlinjer samt åtgärdsförslag och åtgärdsplan 2020-2023

Utkast inför antagande av Stadsbyggnadsnämnden 2020

Utredare:

Joakim Sundén, trafikingenjör, Stadsbyggnadsförvaltningen

Referensgrupp

Deltagare från Stadsbyggnadsförvaltningen:

Fredrik Bladfors, trafikingenjör

Ida Persson, trafikingenjör

Mikael Hakovainio, trafikingenjör, samtliga sektion Landskap och trafik

Ann Kalla, sektionschef Fastighetsförvaltning

Anna-Marita Johansson, sektionschef Parkdrift

Patrik Ruumensaari, sektionschef Gatudrift

Deltagare från Kultur- och fritidsförvaltningen:

Patrick Zetterkvist, avdelningschef Anläggningar

Deltagare från Samhällsutvecklingsenheten:

Stefan Larsson, statistiker

Deltagare från Barn- och utbildningsförvaltningen:

Thomas Parvin, lokalstrateg

Thomas Norgren, skolskjutsplanerare

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	4
Definition av skolväg	5
Intressenter	5
Nuläge och bakgrund	5
Styrande dokument	6
Målsättning för Bra skolvägar	6
Ansvarsfördelning	7
Inventering av skolväg	7
Faktainsamling	8
Process	8
Verktyg	8
Resultat	8
Uppföljning	8
Bilagor (tas senare i höst i separat beslut)	9

Inledning

I Luleå kommun ska skolbarn ges möjligheter till bra skolväg oavsett bostad och skolhemvist. En bra skolväg ska möjliggöra en säker och trygg färd till skolan oavsett avstånd, färdstätt och skolhuvudman. För att kunna skapa en bra skolväg krävs samarbete mellan olika aktörer och på olika nivåer i kommunen. En bra skolväg handlar inte bara om utformning av fysisk miljö, andra aspekter såsom delaktighet, trygghet, närhet, valfrihet och tydlighet bidrar också till helheten. Den ska vara hållbar ur ekologisk, social och ekonomisk synvinkel och därmed bidra till kommunens strävan i Vision Luleå 2050.

Luleå kommuns Vision Luleå 2050 listar 9 mål som kopplats till de globala målen, dessa är:

1. Jämlik, Luleås invånare har en god och jämlik hälsa
2. Delaktig, Luleås invånare är delaktiga i samhällets utveckling
3. Aktiv, Luleås invånare har ett socialt, kulturellt och fysiskt aktivt liv
4. Natur, Luleås naturvärden finns kvar och har plats att utvecklas
5. Klimat, Luleå har ingen påverkan på klimatet
6. Grannskap, Luleås invånare bor i ett gott grannskap
7. Vardag, Luleås invånare har ett hållbart vardagsliv
8. Innovation, Luleå är ett ledande nav för tillväxt och innovation
9. Arbete, Luleås invånare har arbete

I FN har medlemsländerna antagit mål till 2030 som vi tillsammans ska uppnå: Att avskaffa extrem fattigdom. Att minska ojämlikhet och orättvisor. Att främja fred och rättvisa. Att lösa klimatkrisen.

De globala hållbarhetsmål som "Bra skolvägar" närmast täcker in är:



Definition av skolväg

Då vilka skolbarn som går i en skola ändras inför varje läsår därför definieras skolvägen inte från varje enskild bostad utan från olika delområden i skolans upptagningsområde. När skolskjuts ingår i skolvägen behövs en mer individanpassad bedömning då Skolskjutsförordningen pekar ut en sådan riktning. Vid definitionen av skolvägarna tas ingen hänsyn till hur många skolbarn som bor i varje delområde. Tanken är att det ska finnas en säker och trygg skolväg till varje skola från alla delar av dess upptagningsområde. Detta betyder inte nödvändigtvis att genaste vägen för den enskilde eleven är den som pekas ut av arbetet med "Bra skolväg".

Faktorer som antal skolbarn i ett visst delområde kan ha betydelse i åtgärdsprioritering och investering. Bra skolväg innehåller också aspekter som hållbarhet och en bra och trivsamt miljö i direkt anslutning till skolan och dess närområde. För skolbarn som har rätt till skolskjuts ingår vägen från hemmet till den plats de stiger på/av bussen och platsen där skolbarnen anländer till skolan i begreppet Bra skolväg. Hur dessa platser utformas är viktigt men detta kan ibland ligga utanför ansvaret för kommunal väghållning. Det kan därför innebära att de inte inventeras, prioriteras och åtgärdas på samma sätt som en utpekad skolväg i tätbebyggt område.

Intressenter

Skolbarn

Vårdnadshavare

Luleå kommun genom Barn och utbildningsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden

Icke-kommunala skolhuvudmän

Ansvariga för fördelning av investeringsmedel (Kommunen, Regionen, Trafikverket)

Väghållare (Luleå kommun, Trafikverket, Enskilda vägföreningar)

Utförare av upphandlad skolskjuts

Nuläge och bakgrund

Kommunens arbete med bra skolvägar bygger vidare på två rapporter som antogs 2013: en för tätorten och en för landsbygden. Dessutom finns en tredje rapport från 2016 som konsekvensbeskriver förslaget om ny skolstruktur.

Riktlinje är framtagen för att bättre möta de krav och inriktningar som frågan kring "Bra skolvägar" kräver med hänsyn till skolstruktur, intressenter, barnkonventionen och intentionerna i Vision 2050.

Styrande dokument

Barnkonventionen, lag (2018:1197)

Skollagen, lag (2010:800)

Skolskjutsförordningen

Riktlinjer för skolskjuts, antagen av BUN (Barn- och utbildningsnämnden)

Föräldrabalken

Trafikverkets föreskrifter om skolskjutsning, TVFS 1988:17

Övriga tillämpliga lagar och förordningar listas på Sveriges kommuner och regioners hemsida.

Luleå kommuns översiktsplan

Vägar och gators utformning, Trafikverket publikation 2020:029, 2020:030, 2020:031

Målsättning för Bra skolvägar

Arbetet med Bra skolvägar ska möjliggöra lösningar för skolbarnens väg till skolan genom att löpande jobba med områdesbeskrivning, skolvägsinventering och prioritering av åtgärder. Mål i den fysiska miljön när kommunen är väghållare det vill säga ansvarar för vägens beskaffenhet, baseras i huvudsak på utformningskriterier från VGU (Vägar och gators utformning).

- Det finns utpekad skolväg där barn kan röra sig skilt från fordonstrafiken när den skyltade hastigheten är 40 km/tim eller högre.
- Att hastigheten är begränsad till 30 km/tim där oskyddade trafikanter och fordon ska dela på utrymmet.
- Om skolvägen passerar övergångar ska dessa vara 30-säkrade när skyltad hastighet är 40 km/tim eller högre.
- Att skolområdets närmiljö ska vara utformat för fordonstrafik i förhållande till skolbarnens ålder och förmåga.

Mål av icke fysisk karaktär baseras i huvudsak på Vision 2050:

- Information kring utpekade skolvägar, policys och riktlinjer sker löpande till vårdnadshavare.
- Skolbarnen är involverade i processen genom moment i skolarbetet.
- I skolans administration och hos respektive väghållare arbetas det aktivt med bra skolvägar.

Kompletterande mål när skolskjuts ingår i skolvägen baseras i huvudsak på Skolskjutsförordningen.

- Dialog sker så att skolbarnet ska ges en så trygg och säker resekedja som möjligt mellan hem och anvisad skola.
- Bidra till en lösningsorienterad process där annan intressent än kommunen ansvarar för vägens beskaffenhet.

Då Sveriges riksdag antagit barnkonventionen som lag bör vikt läggas i att involvera skolbarnen i processer rörande deras egen skolväg framförallt i inventeringsfasen.

Arbetet med "Bra skolväg" möjliggör en kvantifiering och kostnadsbestämning av åtgärder så att fördelning, budgetering och kostnadsfördelning mellan intressenter kan utföras.

Ansvarsfördelning

Skolhuvudman

Skolhuvudmannen har ett ansvar för att skolbarn kan nyttja en "bra skolväg" till och från skolan. Det omfattar att konsekvensbeskriva beslut, initiera arbete för att inventera och förbättra skolvägar, ge tydliga anvisningar i upphandling av skolskjuts samt stödja väghållare och vårdnadshavare för att tillgodose skolbarns möjligheter att färdas en "Bra skolväg".

Väghållare

Väghållare kan vara kommunen, Trafikverket eller enskild (vägförening eller liknande). Väghållaren ansvarar för skick, underhåll och utrustning på utpekad "Bra skolväg" men vid frågor om nyinvestering eller driftsbudget har beslut tagna av skolhuvudmannen en sådan påverkan att ansvaret inte fullt ut kan läggas på väghållaren angående att åtgärda brister.

Vårdnadshavare

Vårdnadshavaren kan sägas ha ansvar för skolbarn till och från anvisad plats där ansvaret är skolans. Detta kan vara där skolskjuts hämtar, där barnet anländer till skolområdet, ankomstregistreras eller på annan av skolan utpekad plats för överlämning av ansvar. Vid fråga om på/avstigningsplats för skolskjuts kan inte vårdnadshavaren anses ha ansvar för platsens beskaffenhet om inte densamme är delaktig i väghållningsansvaret för exempelvis enskild väg. Vårdnadshavaren har ett ansvar att bidra till en bra miljö kring skolan då skolbarnt hämtas och lämnas med eget fordon. Detta ansvar omfattar också att försöka minimera sådana resor till och från skolan så långt det är möjligt.

Skolskjutsutförare

Skolskjutsutföraren har ofta ett utpekat ansvar fastslaget i upphandling eller kontrakt för själva transporten mellan anvisad på-/avstigningsplats och skolområdet. Det innebär inte att skolhuvudmannens övergripande ansvar för skolvägen helt kan överlåtas på annan aktör genom kontrakt. Inte heller kan vårdnadshavarens ansvar för sina barns skolväg överlåtas genom kontrakt. Därför är kommunikation i frågan viktig och ansvaret vilar där på skolhuvudmannen som samlande aktör.

Inventering av skolväg

De vägar som inventerats är de "troliga skolvägarna". Dessa är de vägar som skolbarnen antas välja för att ta sig mellan hem och skola. Det är naturligtvis möjligt att skolbarnen använder andra vägar i verkligheten. Vid valet av de utpekade skolvägarna har i första hand gång- och cykelvägar valts, därefter gator där den verkliga hastigheten eller trafikmängden är låg. På platser där skolbarnen måste korsa en väg med högre hastighet har de, om det varit möjligt, styrts mot en passage där den verkliga hastigheten är låg.

Om många föräldrar väljer att lämna sina barn med hjälp av bil kan det uppstå en problematisk situation vid skolan. Därför bör även av- och påstigningsplatser undersökas.

Antal skolbarn har betydelse under åtgärdsprioriteringen. Ett antagande är gjort att alla barn väljer att gå i skolan som tillhör sitt område. Föräldrarna kan dock välja att barnen ska gå på en annan skola än den vars upptagningsområde de bor inom, vilket innebär att det i praktiken finns skolvägar mellan olika upptagningsområden. Dessa ingår inte i "Bra skolväg".

Faktainsamling

Information angående skolorna, deras upptagningsområden samt befolkningsstatistik och skolbarnens åldrar inhämtas från Luleå kommuns GIS4Web (Luleå kommuns kartverktyg på intranätet) samt KID (Kommuninvånardata). Information om gällande hastighetsgränser och väghållare hämtas från NVDB (Nationell vägdata). Information om uppmätta hastigheter och trafikmängder inhämtas från kommunens och Trafikverkets trafikräkningar. Det finns inte trafikräkningar för alla aktuella vägar/platser och syfte, placering och tidpunkt för genomförd mätning kan också innebära degradering av relevans för just Bra skolväg. För att effektivt hantera framtida ändringar i skolstruktur, exploatering och om- och nybyggnad av vägnät behöver även detta inhämtas i den mån det är beslutat och fastslaget så att man på ett tidigt stadie kan utpeka eller åstadkomma "Bra skolväg". Underlag om olyckor hämtas från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Hur insamlat underlag styr prioritering av åtgärder kan utläsas i bilaga 2.

Process

Övergripande frågor kopplat till barns skolväg initieras av skolhuvudman. I arbetet med barns skolvägar bör det alltid vara skolhuvudmannen som har det övergripande ansvaret medan andra intressenter involveras och ansvarar i den mån det är nödvändigt eller utpekade. Då antagandet av barnkonventionen som lag innebär ett tillvaratagande av barns rättigheter som exempelvis medbestämmande, bör barnen involveras i processen. Av särskild vikt i arbetet med "Bra skolväg" är samråd och information gällande barns skolväg då detta kan motverka kostnadsdrivande, fysiska åtgärder i framtiden.

Verktyg

De verktyg som används i arbetet är: Inventeringar, Åtgärdsgenereringar, Prioriteringar, Tidplaner, Budgetmedelsfördelningar.

Resultat

Användandet av riktlinjen mynnar ut i en prioriterad, tidsatt och kostnadsbedömd lista med tydlig ansvarsfördelning som uppdateras löpande. Denna lista utgör sedan grund för en ständig förbättring av skolbarnens skolväg och redovisas i bilaga 1.

Uppföljning

Uppföljning görs årsvis med redovisning av genomförda åtgärder inkl. kostnad och mätta eller bedömda effekter av genomförda åtgärder. Även nya, tillkommande åtgärder redovisas i detta format för att ge en tydlig bild av arbetets fortskridande. Dessa införs i Bilaga 1.

Där Trafikverket är väghållare sker uppföljning löpande i strategiska möten och i form av arbetsmöten. Med enskilda väghållare sker möten vid behov.

Bilagor (tas senare i höst i separat beslut)

Bilaga 1, Områdes- och problembeskrivning

Bilaga 2, Metod och åtgärdsprioritering

