

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2025-02-17

Ärendenummer SMF-2023-02570

**Handläggare**

Hanna Ljungblad

Telefon: 031-368 25 32

E-post: hanna.ljungblad@stadsmiljo.goteborg.se

## Återredovisning av uppdrag att i samverkan med grundskolenämnden skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt

### Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden förklarar uppdraget ”att i samverkan med grundskolenämnden skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt” som fullgjort.

### Sammanfattning

Stadsmiljönämnden fick i kommunfullmäktiges budget 2023 uppdraget ”att i samverkan med grundskolenämnden skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt.”

I uppdraget valdes två pilotskolor ut för samarbete inom projektet. Vid en av skolorna, Ånässkolan gjordes Göteborgs Stads första bilfria zon vid skola. Trafikföringen förändrades genom reglering i området kring skolan och Falkgatan framför skolans entré stängdes av för fordon utan tillstånd. Utvärderingen visar att trafikmängderna runt skolan minskat och att vårdnadshavare upplever ökad trafiktrygghet framför skolans entré. Bland boende som arbetspendlar huvudsakligen med bil visar utvärderingen ett stort missnöjde med åtgärden. Vid den andra skolan, Tångensskolan, var förvaltningens bedömning efter trafikutredning att situationen inte kunde lösas genom fysiska åtgärder, utan genom att uppmuntra vårdnadshavare att gå eller cykla med sina barn alternativt lämna med bil en bit längre bort från skolan. Detta tjänsteutlåtande beskriver de erfarenheter och lärdomar förvaltningen erhållit genom uppdraget och anser därmed uppdraget fullgjort.

För att säkerställa att ett proaktivt arbete med att skapa säkra skolvägar blir en stadigvarande del av Göteborgs Stads grunduppdrag krävs insatser inom olika områden och samverkan mellan flera berörda förvaltningar. Inom uppdraget har därför stadsmiljöförvaltningen tagit fram en handlingsplan för att bidra till att det skapas förutsättningar för ett långsiktigt och systematiskt arbete med säkra skolvägar och påverkansarbete i staden.

### Fortsatt arbete

Ansvaret för att skapa säkra skolresor är fördelat över flera olika aktörer och att utveckla området kräver samverkan och koordinering för att hitta en samsyn i tidiga skeden har stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen rådighet över hur planprogram och detaljplaner påverkar lokalisering av skolor och hur motortrafiken kring nybyggda skolor planeras. I befintlig stad är det både placering av funktioner på

kvartersmark och allmän platsmark som påverkar elevernas skolresor. Exempelvis påverkas skolbarnens trafiksäkerhet av placeringen av bilparkering och godsmottagning på skolgårdar, vilket grundskoleförvaltningen genom kunduppdrag beställer av stadsfastighetsförvaltningen. Stadsmiljöförvaltningen rör över funktioner på allmän platsmark såsom reglering och utformning av gata. Vidare är de enskilda skolornas medverkan en förutsättning för att uppnå barns delaktighet och kunna arbeta med beteendepåverkan riktat till vårdnadshavare. Innehållet i det fortsatta arbetet behöver samverkas och utvecklas gemensamt mellan berörda förvaltningar.

I det fortsatta arbetet kan stadsmiljöförvaltningen genomföra åtgärder som ligger inom förvaltningens rådighet. Andra viktiga åtgärder kräver andra förvaltningars insatser.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Uppdraget har genomförts med drifts- samt investeringsmedel. Förvaltningen hade 2024 en driftsbudget på 0,7 miljoner kronor för uppdraget, vilken upparbetades.

Investeringsmedel som använts i uppdraget 2024 uppgick till 0,65 miljoner kronor.

Ett fortsatt arbete med att genomföra liknande projekt vid fler skolor kommer fortsatt att kräva såväl drifts- och investeringsmedel, omfattningen beror på vilka och hur många skolor som ska genomföras samt vilka åtgärder som bedöms lämpliga. Det kräver också fortsatta personella resurser inom såväl de stadsutvecklande förvaltningarna som grundskoleförvaltningen.

Fortsatta åtgärder för säkra skolvägar bedöms inte orsaka generell ekonomisk påverkan på närområdet, enskilda invånare eller lokala näringsidkare.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Att skapa säkra skolvägar samt bilfri zon vid skolor syftar till att fler skolelever ska gå och cykla till skolan, antingen på egen hand eller tillsammans med vuxna. Genom att tidigt grundlägga hållbara resvanor skapas förutsättningar för ett fortsatt resande i linje med mål om resandeutvecklingen i *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030, Trafikstrategi för en nära storstad*. En ökad andel barn som går och cyklar till skolan är en av delarna i att uppfylla *Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030* och bidrar till att minska källbuller. Det bidrar vidare till nationella mål om minskade utsläpp av klimatgaser och en god bebyggd miljö.

## **Bedömning ur social dimension**

Dåvarande trafikkontoret gjorde 2022 en genomlysning av vad barnkonventionen innebär för den dåvarande förvaltningens verksamhet. Genomlysningen konstaterade att barn ska kunna röra sig tryggt och säkert till och från bland annat skola, fritidsytor och i sitt närområde. Barn och unga ska också ha möjlighet att utveckla sin självständighet genom att successivt och på egen hand kunna ta sitt område i anspråk. För att uppnå det förutsätts att trafikmiljön anpassas efter barnens förmåga. Genomförandet av uppdraget har bidragit positivt till detta genom att sätta barnen i fokus och bidra till en tryggare trafikmiljö. Det bidrar också till arbetet med *Göteborgs Stads program för en jämlika livsvillkor och jämlik hälsa* samt till förvaltningens arbete kring *Göteborgs Stads barnrättsplan 2022–2024*.

Enligt nationella undersökningar, når majoriteten av alla barn inte upp till rekommenderade nivåer av daglig fysisk aktivitet. Genom att fler barn går och cyklar till skolan i stället för att bli skjutsade med bil skapas goda vanor av ökad fysisk aktivitet, vilket projektet bidragit till.

## Samverkan

Förvaltningen har bedömt att facklig samverkan inte är aktuellt i detta ärende.

## Ärendet

I stadsmiljönämnden förklara kommunfullmäktiges uppdrag ” Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med grundskolenämnden skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt” som fullgjort.

## Beskrivning av ärendet

### Bakgrund

Stadsmiljönämnden fick i kommunfullmäktiges budget 2023 uppdraget ”att i samverkan med grundskolenämnden skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt.”

Genom att gå eller cykla till skolan kan barn på egen hand upptäcka närmiljön, sitt område och staden. Att succesivt öka sin rörelsefrihet är viktig för barn och ungas fysiska, mentala och sociala välmående och utveckling. Samhällsutvecklingen är dock någon annan där barn och unga rör sig allt mindre vilket också återspeglas i hur barn transporterar sig till skolan. Idag är det knappt fem av tio barn i Göteborg som går eller cyklar till skolan, trots att föräldrarna tycker att barnens skolväg är säker. I planeringsstödet för ett gångvänligt Göteborg lyfts målbilden att andelen barn som går eller cyklar till skolan kan öka från dagens nivå till 70 procent 2035. Det finns alltså en potential att öka det aktiva resandet till skolan och det här uppdraget är viktig del i utveckling för att nå den målbilden.

Uppdraget om säkra cykelvägar och bilfri zon vid skola bidrar också till mål och strategier i en rad av Göteborgs Stads styrande dokument exempelvis Göteborgs Stads barnrättsplan, Göteborgs Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa och Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. Uppdraget kommer också att bidra till uppfyllelsen av Cykelprogrammet, Trafikstrategin och Miljö- och klimatprogrammet genom att det ökar det aktiva, hållbara resandet hos barn samt har potential att påverka färdmedelsval hos föräldrar.

Uppdraget delades in i två delar:

- I en del genomfördes åtgärder vid två pilotskolor där fysiska och beteendepåverkande åtgärder genomfördes för att skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skola. I samverkan med grundskoleförvaltningen valdes två skolor ut: Tångensskolan i Tuve och Ånässkolan i östra Centrum. Skolorna valdes ut utifrån att de anmält intresse för att delta i projektet och att det bedömdes finnas trafikmässiga förutsättningar för att genomföra uppdraget vid deras geografiska område.

- Den andra delen av projektet omfattade att ta fram en handlingsplan som beskriver de åtgärder och aktiviteter som vi behöver göra kommande år för att skapa ett långsiktigt och systematiskt arbete med barns skolvägar i samtliga skeden i stadsplaneringen.

### **Tångenskolan**

Vid Tångenskolan var målet att skapa säkra gång- och cykelvägar till skolan, utan bilfri zon. Den tidiga trafikutredningen visade att infrastrukturen runt skolan generellt håller hög nivå med separerade gång- och cykelvägar och hastighetssäkrade övergångsställen. Majoriteten av eleverna går eller cyklar till skolan. Den osäkra trafiksituationen uppstår vid skolans entré i samband med främst lämning på morgonen, men även på eftermiddagen vid koncentrerade biltrafikflöden. Lokalgatan förbi skolans entré är den enda bilvägen till närliggande fastigheter och det är inte möjligt att stänga av den för biltrafik. Förvaltningens bedömning var att situationen inte kunde lösas genom fysiska åtgärder, utan genom att uppmuntra vårdnadshavare att gå eller cykla med sina barn alternativt lämna med bil en bit längre bort från skolan.

Genomförda insatser:

- Trafikutredning, med trafik- och hastighetsmätning. Mindre fysiska justeringar i miljön runt skolan.
- En alternativ hämta/lämna-plats anordnades ca 400 meter från skolan.
- Kartor som visade på lämpliga skolvägar distribuerades till elever och vårdnadshavare.
- Vandrande skolbuss initierades och skolan var villiga att bemanna bussen den inledande tiden. För få vårdnadshavare var intresserade för att åtgärden skulle kunna genomföras.
- Dialogmöten, informationsinsatser och enkäter med vårdnadshavare och elever kring resvanor genomfördes

Fortsatta beteendepåverkande insatser hösttermin 2024 fick skjutas på framtiden på grund av svårigheter för skolan att prioritera aktiviteten. Av den anledningen har inga uppföljande mätningar gjorts gällande barnens resvanor.

Skolan utökade antalet cykelparkeringar på sin fastighet för att möjliggöra att fler barn cyklade till skolan.

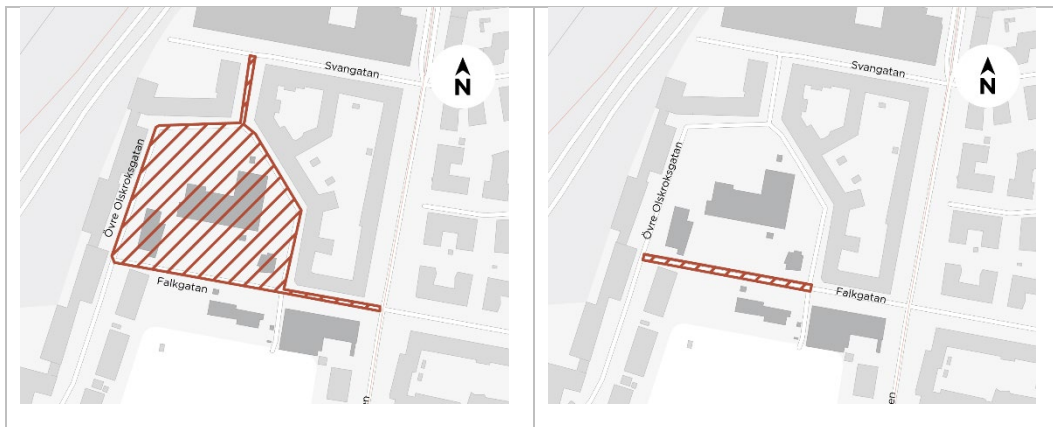
Under projektiden evakuerade elever från närliggande Gunnestorpsskolan till Tångenskolan. För de berörda eleverna innebar det att deras skolväg förlängdes och många vårdnadshavare bedömde att de som en direkt följd av evakueringen skulle börja skjutsa barnen till skolan. Ingen eftermätning har gjorts inom projektet. Våren 2025 kommer ny bedömning av behovet av och möjligheten för beteendepåverkande insatser att göras.

### **Ånäskolan**

Vid Ånäskolan var målet att införa en bilfri zon med syfte att skapa en tryggare trafikmiljö kring skolan. Runt Ånäskolan finns flera platser som bedöms som osäkra och som kan påverka barnens färdmedelsval och upplevelse av skolvägen. Inom projektet identifierades tidigt behov av större åtgärder som på grund av sin komplexitet inte rymdes inom uppdraget. Dessa åtgärder kommer att hanteras inom den ordinarie

investeringsplaneringen. Den bilfria zonen fokuserar därför på situationen utanför skolans entré där trafik som ska till eller från skolan bidrar till en otrygg trafiksituation.

Tidigt utreddes två olika omfattningar av den bilfria zonen, se Figur 1. Den större zonen bedömdes ge bättre uppfyllelse av det politiska uppdraget, men valdes bort med hänsyn till att den hade inneburit alltför stor inverkan för boende. Bland annat bedömdes det svårt att kontrollera efterlevnaden av reglering utan att ta bort cirka 70 boendeparkeringsplatser i området. Därför valdes att gå vidare med den mindre zonen, vilket enbart omfattade en del av Falkgatan utanför skolans entré.

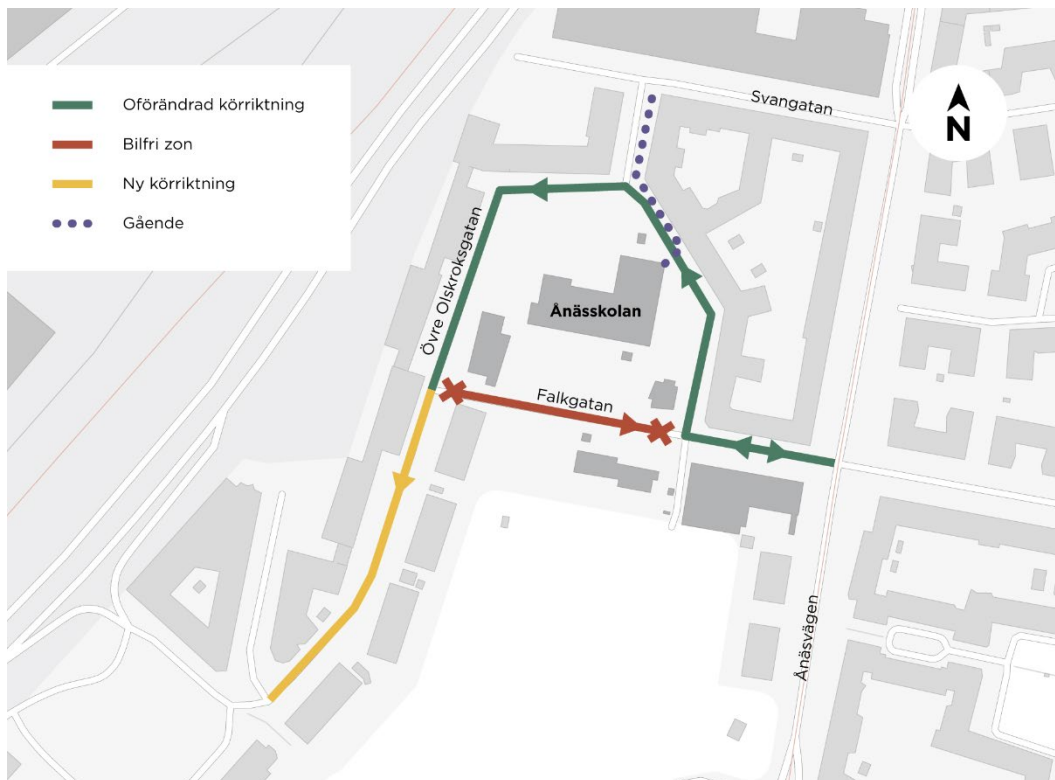


Figur 1: Två omfattningar av den bilfria zonen

I befintlig stad är det ofta svårt att göra en zon helt bilfri. Vid Ånässkolan sker varuleveranser, sophämtning och lämning/hämtning av elever med färdtjänst/LSS-resor via Falkgatan. Det är också infart till personalparkeringen via Falkgatan. Det är inte möjligt att stänga av dessa transporter utan omfattande omdaning av skolgården, vilket inte rymdes inom uppdraget. Därför reglerades den bilfria zonen till att tillåta motorfordon med tillstånd att trafikera i östlig riktning, cykling tillåten i båda riktningar, se Figur 2.

För att undvika att problemet med trängsel och många fordonsrörelser enbart flyttades några meter till zonen kanter, enkelriktades den södra delen av Övre Olskroksgatan söderut, med fortsatt tillåten cykeltrafik i båda riktningar.

Vårdnadshavare hänvisades att lämna på befintliga parkeringsplatser på främst Svangatan.



Figur 2: Ny trafikföreling efter åtgärd. Prickad linje visar ny gångpassage över Sparvgatan.

I omdaningen av gatorna har parkeringsyta, varav 2 boendeparkeringar samt 5 nattparkeringar för boenden tagits i anspråk för att möjliggöra den bilfria zonen samt skapa två gångpassager för att öka trafiksäkerheten för gående.

Den bilfria zonen möblerades upp med sittmöbler och växter för att främja den nya regleringen med motorfordon förbjuden på gatan. I gestaltningsförslaget ingick en markmålning för att tillföra värden till platsen och förtydliga platsens intention för trafikanterna. Av tekniska och upphandlingsmässiga orsaker gick markmålningen inte att genomföra under 2024, eventuellt kan platsen kompletteras under 2025.

Beteendepåverkande åtgärder genomfördes hösten 2024.

Boende bjöds in att lämna synpunkter hösten 2023 och har fått ytterligare information med möjlighet att kontakta stadsmiljöförvaltningen vid två tillfällen under 2024.

Vid skolstart då åtgärden infördes var personal från stadsmiljöförvaltningen på plats under flera morgnar för att prata med vårdnadshavare, elever och boende. Under oktober månad var trafikvärdar på plats under fyra veckor för att öka efterlevnaden av regleringen.

### ***Utfall och utvärdering av bilfri zon vid Anässkolan***

Den bilfria zonen har utvärderats på flera sätt:

- Trafikmätningar före och efter åtgärden, vecka 23/24 respektive vecka 41/42
- Förenklad före- och eftermätning av resvanor bland eleverna
- Samtal med elever i elevråden före åtgärd
- Enkät till vårdnadshavare före och efter åtgärd
- Enkät till boende under hösten 2024

- Kontinuerlig dialog med skollädaingen

#### Trafikmätning

I den bilfria zonen på Falkgatan har motorfordonsflödet minskat med 80 procent under skoldagar och hastigheterna är lägre sedan gatan smalnats av.

Motorfordonsflödet på Falkgatan öster om den bilfria zonen har halverats och på Sparvgatan och den norra delen av Övre Olskroksgatan har motortrafiken ökat med drygt 20 procent på skoldagar. Den totala motortrafiken runt skolan har minskat med nära 50 procent på skoldagar efter åtgärden.

Regleringen på Övre Olskroksgatan och i den bilfria zonen efterlevs inte helt, cirka 35 procent av passagera på övre Olskroksgatan sker mot färdriktningen och i den bilfria zonen är motsvarande siffra drygt 75 procent.

#### Resvanor

Det är oklart om barnens resvanor förändrats av insatsen. Den största andelen föräldrar uppger att åtgärden inte påverkat, och en liten andel att fler har börjat cykla och gå. Antalet dagar som barnen skjutsats verkar ha minskat.

#### Upplevelse

Vårdnadshavarna är generellt positiva till åtgärden och tycker att trafikmiljön har blivit säkrare, och färre anger också biltrafik runt skolan som hinder för barnen att gå eller cykla. Däremot är det många som svarar att åtgärden inte fungerar helt som det var tänkt, eller att åtgärden gett andra oönskade trafikmässiga effekter i området.

De aspekter som vårdnadshavare är mindre nöjda med är främst bristfällig regelefterlevnad i den bilfria zonen och att fordonstrafik till och från skolan stannar och vänder på mindre lämpliga ställen, vilket gör fordonstrafiken mindre förutsägbar än tidigare.

Av vårdnadshavarna som svarat på enkäten är det 64 procent som har en positiv upplevelse av den bilfria gatan medan 17 procent har en negativ upplevelse. Andelen vårdnadshavare som upplever att otryggheten på grund av trafik som ska till eller från skolan har minskat från 62 procent till 37 procent.

De boende är betydligt mindre nöjda med åtgärden än föräldrarna. Generellt har de en god uppfattning om förutsättningarna att gå och cykla i området, och förutsättningarna att gå uppges också ha blivit bättre. Den största försämringen upplevs vara tydligheten kring hur man ska förhålla sig som bilist, samt samspelet i trafiken. Det är ungefär lika många som tycker att gatan blivit säkrare för barn i åldern 6-12 att gå, cykla och vistas på som tycker att det blivit osäkrare. Av de som brukar parkera i området var det hälften som senaste gången de letade hittade parkering inom 10 minuter.

På frågan "Vad är ditt allmänna intryck av åtgärden med bilfri zon på Falkgatan utanför Ånässkolan?" skiljer sig svaren mycket åt beroende på den svarandes huvudsakliga färdmedel till arbete/studier, de som arbetspendlar med bil är mycket negativa till åtgärden.

#### ***Analys av utfallet av den bilfria zonen***

Åtgärden vid Ånässkolan är den första bilfria zonen vid skola som genomförs i

Göteborgs Stad. Lärdomar från analys av utfall behöver därför tas med i fortsatt utveckling av konceptet bilfri zon både på Ånässkolan och ytterligare skolor.

- Utvärderingen skedde under hösten, då trafiklösningen varit på plats i knappt två månader och inte var fullt etablerad.
- Den totala mängden motorfordonstrafik runt skolan har minskat. En viss omfördelning har skett mellan berörda gator, men åtgärden har medfört att trafiken i området totalt sett minskat.
- Ingen tydlig effekt kan ses på barnens resvanor. Runt Ånässkolan finns fler trafikotrygga platser, som inte ingick i projektområdet, vilket påverkar elevernas färdmedelsval och en enskild, avgränsad åtgärd har svårt att ensamt ge stor effekt. Dock har åtgärden kraftigt ökat upplevelsen av trygghet framför skolan.
- Förvaltningens bedömning är att platsen hade blivit tydligare om gestaltungsförslaget hade kunnat genomföras fullt ut med den planerade markmålningen, vilket hade kunnat påverka efterlevnaden positivt.
- Att många som kör bil i området inte följer regleringen har sannolikt påverkat både boendes och vårdnadshavares upplevelse av platsen.
- Begreppet ”bilfri” zon har inte helt kunnat uppfyllas då det är flera kategorier av transporter som fortsatt behöver trafikera gatan framför skolan. Begreppet har skapat en förväntan hos både skola och boende om ett helt bilfritt område, vilket inte varit möjligt att genomföra inom projektet.
- Det gjordes flera insatser för att informera de boende om den planerade åtgärden och ge dem möjlighet att inkomma med synpunkter, men flera ärenden och samtal vittnar om att detta inte uppmärksammats. Att boende överraskats av åtgärden kan ha påverkat upplevelsen negativt.

### **Fortsatt arbete för säkra skolvägar**

För att säkerställa att ett proaktivt arbete med att skapa säkra skolvägar blir en stadigvarande del av Göteborgs Stads grunduppdrag krävs insatser inom olika områden och samverkan mellan flera berörda förvaltningar. Under uppdraget har stadsmiljöförvaltningen tagit fram en handlingsplan för det fortsatta arbetet med säkra skolvägar. Arbetet rör åtgärdsområden och aktiviteter som ska bidra till ett gemensamt arbete i syfte att öka det hållbara resandet hos barn, med särskilt fokus på åtgärder rörande säkra skolvägar. I handlingsplanen ingår åtgärder som ligger inom stadsmiljöförvaltningens rådighet men förvaltningen ser även behov av samarbete med stadsbyggnadsförvaltningen, exploateringsförvaltningen, stadsfastighetsförvaltningen och grundskoleförvaltningen i frågor som ligger utanför rådigheten.

Exempel på behov av åtgärder inom stadsmiljöförvaltningens rådighet är:

- Upprätta en samordnande funktion med det övergripande uppdraget att skapa ett samlat och proaktivt arbete kring barns säkra skolvägar.
- Ta fram planeringsprinciper för barns fysiska miljö, inklusive utveckling av konceptet om bilfria zoner samt verktyg för skarpare regelefterlevnad.
- Utveckling av arbetet med fysiska åtgärder som omfattar olika förvaltare i befintlig miljö.



## **Förvaltningens bedömning**

För att öka det aktiva resandet hos barn måste det långsiktiga, systematiska arbetet med säkra skolvägar och påverkansarbete i samtliga berörda förvaltningar i Göteborgs Stad förstärkas. En förutsättning för det är ökad samverkan och samsyn mellan aktörerna. I det fortsatta arbetet kan stadsmiljöförvaltningen genomföra åtgärder som ligger inom förvaltningens rådighet, medan andra viktiga åtgärder kräver andra förvaltningars insatser.

### **Flera förvaltningar har ett ansvar**

Ansvaret för att skapa säkra skolresor är fördelat över flera olika aktörer och att utveckla området kräver samverkan och koordinering för att hitta en samsyn. I tidiga skeden har stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen rådighet över hur planprogram och detaljplaner påverkar lokalisering av skolor och hur motortrafiken kring nybyggda skolor planeras. I befintlig stad är det både placering av funktioner på kvartersmark och allmän platsmark som påverkar elevernas skolresor. Exempelvis påverkas skolbarnens trafiksäkerhet av placeringen av bilparkering och godsmottagning på skolgårdar, vilket grundskoleförvaltningen genom kunduppdrag beställer av stadsfastighetsförvaltningen. Stadsmiljöförvaltningen rör över funktioner på allmän platsmark såsom reglering och utformning av gata. Vidare är de enskilda skolornas medverkan en förutsättning för att uppnå barns delaktighet och kunna arbeta med beteendepåverkan riktat till vårdnadshavare. Under genomförandet av uppdraget har det varit tydligt att det fortsatta arbetet behöver samverkas och utvecklas gemensamt, eftersom stadsmiljöförvaltningen inte har rådighet över alla delar.

### **Skapa en gemensam målbild och plan för fortsatt arbete**

För att skapa intresse och vilja att jobba med barns resor till skolan och säkra skolvägar, behöver det finnas en gemensam målbild. En målbild kan tas fram av stadsmiljöförvaltningen, men förvaltningens bedömning är att arbetet med att skapa säkra skolvägar blir effektivare och mer målinriktat om berörda förvaltningar har en gemensam målbild gällande barns resor till och från skolan. En målbild bör uttrycka vikten av säkra skolvägar, en principiell prioriteringsordning för anspråk i skolnära miljöer och ett tidsatt mål för andel elever som går eller cyklar till skolan. För att det förslag till handlingsplan för fortsatt arbete som stadsmiljöförvaltningen tagit fram inom uppdraget ska vara genomförbart, krävs samverkan och förankring mellan berörda förvaltningar. Vidare är personella och ekonomiska resurser i berörda förvaltningar en förutsättning.

Stadsmiljöförvaltningen har inom uppdraget utfört delar som vi har rådighet över, med insatser vid två skolor. Förvaltningen har utifrån dessa erfarenheter även tagit fram en handlingsplan att arbeta vidare med och föreslår därför att uppdraget kan förklaras fullgjort.

Jenny Olsson

Anders Ramsby

Avdelningschef Mobilitet och  
serviceresor

Förvaltningsdirektör