

Yttrande över remiss om förslag på nationell rekommendation för aktiva skoltransporter

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att yttra sig över rubricerad remiss.

VTI anser att initiativet till nationell rekommendation för aktiva skoltransporter är mycket bra och att det behövs tydliga nationella rekommendationer gällande aktiva skoltransporter. Projektet rekommenderar att barns behov samt deras förutsättningar för aktiva och säkra transporter beaktas i:

1. Samhällsplanering till exempel i gång- och cykelplaner, planering av nät för gång och cykel samt vid placering av skolor och andra viktiga målpunkter för barn och ungdomar.
2. Beslut om hastighetsgränser i och utanför tätort.
3. Beslut om att upplåta allmän platsmark och gata till parkering.
4. Beslut om kvalitetsnivåer och prioritering av drift och underhåll av all infrastruktur där barn går eller cyklar.

De rekommendationer som föreslås är bra men vagt formulerade och behöver förtydligas, konkretiseras och utvecklas för att kunna tillämpas i praktiken. Nedan följer VTI:s synpunkter på rekommendationerna:

Punkt 1: Åtgärder bör vara fokuserade på att åstadkomma en säker trafikmiljö och minska trafikens volym och hastighet vid skolorna. Den önskvärda nätplaneringen behöver förtydligas och konkretiseras. Viktiga frågor är hur korsningspunkter ska hanteras och vilken utsträckning som korta och gena länkar i nätet ska prioriteras.

Punkt 2: VTI föreslår i det fortsatta arbetet att behovet av skarpare rekommendationer övervägs. Överfarter och passager utmed skolvägar och andra stråk där många skolbarn passerar behöver vara hastighetssäkrade till 30 km/h eller lägre för att trafiksäkerheten ska öka. Motsvarande målsättningar bör gälla för länkar och stråk utmed barnens färdvägar.

Vidare anser VTI att det behövs rekommendationer och åtgärder som begränsar biltrafikens volym runt skolorna och där det finns skolbarn i tätorter och på/vid vägar utanför tätorter. Till exempel kan fler gator göras enkelriktade och trafikmiljöer som är komplicerade kan förenklas och göras överblickbara för barn. Syftet bör vara att skapa mer förutsägbara trafiklösningar där utrymmet i gatan fördelas om så att det aktiva resandet får en större andel av ytan och med en effektiv hastighetssäkring. På landsväg ska åtgärder genomföras som ger en trygg och säker trafikmiljö för barn och vuxna som

går eller cyklar. Det kan till exempel röra sig om fasta och temporära hastighetssänkningar samt nya regler för omkörning av gående och cyklister i trafikmiljöer som inte är separerade.

Punkt 3 behöver förtydligas. En möjlighet är att införa parkeringsförbud på de allmänna gatorna vid skolorna samtidigt som platsmark används till avlämningsytor på samma sida som skolan för de som kommer med bil. Från avlämningen ska barnen ha en helt bilfri väg till skolan så att även de yngsta kan gå själva.

Punkt 4: Behöver formuleras om med fokus på de barn som ännu inte går/cyklar, men som skulle kunna göra det om infrastruktur och underhåll förbättras. Rekommendationen bör därför avse beslut om kvalitetsnivåer och prioritering av drift och underhåll av all infrastruktur där barn kan gå eller cykla.

Vidare föreslår VTI en punkt om att skolor ska tillhandahålla bra och tillräckligt många cykelparkeringar i närheten av alla skolans entréer, placerade så att inte någon gata eller väg behöver korsas när man går från den parkerade cykeln.

VTI anser att argumenten för att barn ska gå eller cykla till skolan är starka och att det är viktigt att sprida kunskap och rekommendationer till alla berörda, även till skolor och föräldrar. Rekommendationerna bör genomsyras av de positiva aspekterna för barnens välbefinnande och hälsa av aktiva skoltransporter. VTI vill också avslutningsvis framhålla att det är viktigt att planering och regler utgår från ett prioriterat barnperspektiv som balanseras i förhållande till de mål som sätts. Som exempel kan tas avståndsregler för rätt till skolskjuts. Det är inte rimligt att kräva att barn ska gå tre kilometer på en trafikerad grusväg för att ta sig till bussen även om gåendet i sig är en aktiv resa.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Den huvudsakliga handläggningen av ärendet har genomförts av seniora forskare Sonja Forward, Katja Kircher, Anna Niska och forskningschef Anna Anund. Forskningschef Jessica Berg har sammanställt yttrandet.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI