

Styrelse: Bildningsstyrelsens arbetsutskott
Plats: S-rum bildning
Tid: onsdagen den 20 maj 2026 kl.13:15

Val av justerare samt plats och tid för justering

Johannes Kotschy (M) med Katarina Andersson (M) som ersättare
Digital justering tisdag 26 maj senast 12:00

Ärende

1. **Revidering riktlinje för bidragssystem**
2. **Projektplan VR**
3. **Ändrade öppettider Metropoolen i sommar**
 - Arbetsutskottet ger ordförande på delegation att fatta beslut under mötet
4. **Beslut - Medborgarförslag om jubileumsfirande för Horndals badhus 60 år**
5. **Medborgarförslag om att kommunen anlägger en beachhandbollsplan i Sportparken**
6. **Beslut - Krister Yngvessons medborgarförslag om att återöppna Jularbomuseet**
7. **Hannah Stratmanns medborgarförslag om att skapa en trafikreducerad zon runt Skogsbo skola**
8. **Återrapport - Förvaltningens uppdrag att integrera lämpliga delar av Avestamodellen 3.0 i Lokal överenskommelse**
9. **Revidering primärt samverkansavtal Dalawux**
10. **Ansökan om stöd till Ung företagsamhet**

Ärende

11. **Hyreshöjande åtgärd Vuxenutbildningen och SFI**
12. **Ansökan om investering Avestavallen konstgräs nollad**
13. **Revidering Dokumenthanteringsplan personaladministration**
14. **Revidering kontaktpolitikerlista**
15. **Övrigt**

Mikael Westberg
ordförande

Anna Kastberg
nämndsekreterare

**Plats och tid**

Fridolinsalen, onsdagen den 20 maj 2026 kl. 13:15

Beslutande

Mikael Westberg (S), Ordförande
Maria Andersson (S), Vice ordförande
Pernilla Eklund (C)
Johannes Kotschy (M)
Katarina Andersson (M) ers för Gabriella Persdahl (M)

Övriga närvarande

Björn Hansson, förvaltningschef
Anna Kastberg, nämndsekreterare
Jenny Långhede, förvaltningsekonom
Jerker Olofsson, resultatenhetschef utbildning
Karin Vestman, resultatenhetschef förskola
Anna-Lena Pligg, enhetschef fritid

Justerare

Johannes Kotschy (M) med Katarina Andersson (M) som ersättare

Justeringens plats och tid

Digital justering tisdag 26 maj senast 12.00
Protokollet justeras med digital signering och saknar därför namnunderskrifter

Sekreterare	<u>Anna Kastberg</u>	Paragrafer	§ 34-48
Ordförande	<u>Mikael Westberg</u>		
Justerare	<u></u>		

ANSLAG**Sammanträde**

Bildningsstyrelsens arbetsutskott

Datum

2026-05-20

Anslag sätts upp

2026-05-27

Anslag tas ner

2026-06-17

Protokollets förvaring

Digital förvaring

ÄRENDELISTA

§ 34	Revidering riktlinje bidragssystem	3
§ 35	Projektplan VR	4
§ 36	Ändrade öppettider Metropoolen i sommar	5
§ 37	Beslut - Medborgarförslag om jubileumsfirande för Horndals badhus 60 år	6
§ 38	Medborgarförslag om att kommunen anlägger en beachhandbollsplan i Sportparken.....	7
§ 39	Hannah Stratmanns medborgarförslag om att skapa en trafikreducerad zon runt Skogsbo skola.....	8
§ 40	Beslut - Krister Yngvessons medborgarförslag om att återöppna Jularbomuseet.....	10
§ 41	Återrapport - Förvaltningens uppdrag att integrera lämpliga delar av Avestamodellen 3.0 i Lokal överenskommelse	11
§ 42	Revidering primärt samverkansavtal Dalawux	12
§ 43	Ansökan om stöd till Ung företagsamhet	13
§ 44	Hyreshöjande åtgärd Vuxenutbildningen och SFI	14
§ 45	Ansökan om investering Avestavallen konstgräs nollad.....	15
§ 46	Revidering Dokumenthanteringsplan personaladministration	16
§ 47	Revidering kontaktpolitikerlista	17
§ 48	Övrigt	18

§ 34 Revidering riktlinje föreningsstöd

Dnr 2026-000221 805

Sammanfattning

Anna-Lena Pligg, enhetschef fritid, går igenom ärendet.

Kommunen har under senare tid arbetat aktivt med frågor kopplade till välfärdsbrott och ansvarsfull användning av offentliga medel. Inom ramen för detta arbete har bidragsgivningen till föreningslivet identifierats som ett område där regelverk och tillämpning behöver stärkas.

Fritidsenheten föreslår att nuvarande bidragsmodell kvarstår men kompletteras med tydligare kategorier, bedömningskriterier och krav på återrapporering.

Arbetsutskotts förslag

- Godkänner revideringen av riktlinjer för föreningsstöd.

§ 35 Projektplan VR

Dnr 2026-000220800

Sammanfattning

Anna-Lena Pligg, enhetschef fritid, går igenom ärendet.

Detta projekt syftar till att etablera en gemensam Virtual Reality (VR)-miljö som kan användas av verksamheter inom skola, kultur och fritid samt omsorg. Genom att skapa tillgång till VR-teknik möjliggörs nya former av lärande, upplevelser och social interaktion mellan generationer.

Förslaget innebär att starta ett pilotprojekt där målet är att öka den digitala inkluderingen och där vi får möjlighet att testa och utvärdera användandet av VR-tekniken i kommunal verksamhet.

Pilotprojektet ansöker om 100 000 kronor för inköp av teknik samt licenser till web-portaler.

Arbetsutskottets förslag

-

§ 36 Ändrade öppettider Metropoolen i sommar

Dnr 2026-000225828

Sammanfattning

Anna-Lena Pligg, enhetschef fritid, går igenom ärendet.

Inför sommarsäsongen har verksamheten planerat bemanningen utifrån ordinarie personalstyrka samt anställa semestervikarier. Två vikarier har dock i ett sent skede tackat nej till sina anställningar efter att ha erbjudits andra arbeten.

Detta har medfört att verksamheten har begränsade möjligheter att bemanna anläggningen enligt ordinarie öppettider under sommaren.

För att kunna upprätthålla nuvarande öppettider även på söndagar krävs ytterligare rekrytering av personal samt introduktion och upplärning under en begränsad tidsperiod.

Ett varmt och soligt sommarväder medför minskat besöksunderlag i badhuset, då fler besökare i stället väljer utomhusbad och andra sommaraktiviteter. En fortsatt söndagsöppen simhall skulle därmed kunna innebära att extra personal behöver anställas trots ett lågt nyttjande av verksamheten, vilket medför ökade personalkostnader utan motsvarande verksamhetsbehov.

Förslaget innebär en mindre begränsning av öppethållande för allmänheten men skapar samtidigt förutsättningar för en stabil bemanning och en ekonomiskt hållbar verksamhet under sommaren.

Öppettiderna skulle under perioden 8 juni till 16 augusti vara:

Måndag	10:00 – 17:00
Tisdag	06:00 – 17:00
Onsdag	10:00 – 21:00
Torsdag	10:00 – 17:00
Fredag	06:00 – 17:00
Lördag	10:00 – 17:00
Söndag	Stängt

Bildningsstyrelsens arbetsutskotts beslut

- Att fastställa föreslagna öppettider under perioden 8/6 – 16/8

§ 37 **Beslut - Medborgarförslag om jubileumsfirande för Horndals badhus 60 år**

Dnr 2026-000142912

Sammanfattning

Anna-Lena Pligg, enhetschef fritid, går igenom ärendet.

Förslagsställaren önskar att Horndals sport- och simhall uppmärksammas av kommunen i samband med att anläggningen fyller 60 år under hösten 2026. Ett jubileumsfirande eller annan form av markering föreslås, med hänvisning till att anläggningen enligt uppgift invigdes höstterminen 1966.

Ärendet.

När Horndals badhus växte fram under 1960-talets mitt var det inte en slump. Det var en tid då Sverige byggde framtid – bostäder, skolor, idrottsanläggningar och mötesplatser. I Horndal pågick samtidigt en stark utveckling. Under 1950- och 60-talen uppfördes ett helt fritidsområde med sporthall, bibliotek och badhus – ett så kallat **Kulturforum**. Det var ett uttryck för en tydlig idé: Alla människor – oavsett bakgrund – skulle ha tillgång till hälsa, rörelse och gemenskap. När badhuset stod klart hösten **1966**, blev det en symbol för denna framtidstro.

Sedan dess har generationer av Horndalsbor haft sin relation till badhuset:

- här har barn tagit sina första simtag
- här har skolor genomfört simundervisning
- här har föreningar och pensionärer mötts
- här har människor tränat, umgåtts och mått bra

Mot bakgrund av badhusets betydelse för folkhälsa, simkunnighet och social gemenskap finns det ett tydligt värde i att uppmärksamma jubileet.

Ett jubileumsarrangemang i samband med återöppningen ger möjlighet att:

- synliggöra badhusets historiska och samhällsliga betydelse,
- uppmärksamma genomförda investeringar och förbättringar,
- stärka badhusets roll som en attraktiv och trygg mötesplats.

Planen är att genomföra ett jubileumsarrangemang under hösten i samband med återöppningen efter renoveringsarbetet under hösten 2026.

Arbetsutskottets förslag

- Medborgarförslaget anses besvarat

§ 38 Medborgarförslag om att kommunen anlägger en beachhandbollsplan i Sportparken

Dnr 2026-000141

Sammanfattning

Anna-Lena Pligg, enhetschef fritid, går igenom ärendet

Avesta Brovallen Handbollsörening föreslår att Avesta kommun anlägger en beachhandbollsplan i Sportparken för att främja rörelse, gemenskap och ett levande föreningsliv under sommarhalvåret.

Anläggningen skulle bli ett värdefullt tillskott för både organiserad träning och spontanidrott samt stärka folkhälsan och utvecklingen av Sportparken som mötesplats.

Sammanfattningsvis bedömer enheten att det inte är ekonomiskt eller praktiskt möjligt att anlägga en ny beachhandbollsplan eller genomföra en omställning av de befintliga planerna under innevarande budgetår.

Förslaget tas dock med i den framtida ordinarie planeringen för Sportparken. Inför en eventuell investering under nästkommande budgetår kommer en dialog att föras med berörda föreningar om hur de befintliga ytorna bäst kan utvecklas till en modern och flexibel multifunktionell sandarena.

Då förslaget kommer att beaktas vid framtida planering föreslås medborgarförslaget vara besvarat.

Bildningsstyrelsens arbetsutskotts beslut

- Medborgarförslaget anses besvarat.

§ 39 Hannah Stratmanns medborgarförslag om att skapa en trafikreducerad zon runt Skogsbo skola

Dnr 2026-000150912

Sammanfattning

Jerker Olofsson, resultatenhetschef utbildning, går igenom ärendet.

Hannah Stratmann föreslår i ett medborgarförslag att en trafikreducerad zon skapas vid Skogsbo skola. Detta ska ske genom att

1. Brunnsvägen och Gubbmossvägen blir återvändsgränder
2. Endast boende, skolbussar och skolpersonal får använda Birger Carlssons väg in från Skogsbovägen. Föräldrar som lämnar barn vid skolan ska i stället parkera på ”Gamla Tempos parkering” eller på Hemköps parkering
3. Skapa en säker gång- och cykelväg längs Birger Carlssons väg
4. Se över busshållplatsen för skolbussen
5. Skolbussen ska åka både till och från skolan längs Birger Carlssons väg genom att vända i anslutning till den nyaste skolbyggnaden längst upp på vägen

Ärendet

Förvaltning och Skogsbo skola delar uppfattningen att det särskilt vid skolstart ofta är en något stökig trafiksituation kring skolan bland annat eftersom många elever skjutsas med bil. Skolan välkomnar därmed förslag till förbättrad trafiksäkerhet. Varken skola eller förvaltning har specialistkompetens att bedöma förslagen ur ett tekniskt perspektiv eller hur det kommer att påverka trafikflöden direkt och indirekt. Emellertid ger medborgarförslagets utformning anledning till oro ur några aspekter

- Skolan har vid flera tillfällen haft kontakt med Hemköp som inte har uppskattat förhållandet att det i flera fall parkeras på Hemköps parkering när elever lämnas på morgonen. Det är en uppenbar risk att det blir ett vanligare beteende.
- Att bussen vänder i övre änden av Birger Carlssons väg har funnits med som alternativ när lämningsområdet senast gjordes om. Vid det tillfället ansågs det som ett dåligt alternativ eftersom det dels blir för trångt för bussen, dels för att bussen behöver korsa gång- och cykelvägen som en stor del av skolans elever använder på sin väg till skolan.

§ 39 (forts)

- Skolan upplever den nuvarande lösningen på hållplatsen för skolbussen som väl fungerande och säker där eleverna inte behöver passera lämningszonen på ett osäkert sätt.

Sammanfattning

Bildningsförvaltningen uppskattar alla förslag till en säkrare trafiklösning kring Skogsbo skola men bedömer att stora delar av förslaget antingen inte ligger inom förvaltningens kompetensområde, inte är genomförbara, eller leder till andra trafikfaror.

- Förvaltningen har sålunda inga invändningar mot en gång-och cykelväg längs Birger Carlssons väg, men har inte kompetens att bedöma huruvida det är tekniskt möjligt eller vilka konsekvenser det skulle få. Inte heller kan förvaltningen överblicka konsekvenserna av en begränsad tillgänglighet till Birger Carlssons väg från Skogsbovägen.
- Likaledes finns inga invändningar mot förslagen om återvändsgränd men förvaltningen har inte kompetens att bedöma konsekvenserna av en sådan åtgärd
- Förvaltningen uppfattar att nuvarande lösning är väl fungerande när det gäller hållplatsen
- Förvaltningen avstyrker att bussen ska vända i slutet på Birger Carlssons väg

Förslag till beslut

- Punkt 1-4 anses besvarad och punkt 5 avstyrks.

§ 40 **Beslut - Krister Yngvessons medborgarförslag om att återöppna Jularbomuseet**

Dnr 2026-000157912

Sammanfattning

Klicka eller tryck här för att ange text.

Förslag till beslut

Klicka eller tryck här för att ange text.

Beredning/ behandling

Bildningsstyrelsens arbetsutskotts beslut

Klicka eller tryck här för att ange text.

§ 41 Återrapport - Förvaltningens uppdrag att integrera lämpliga delar av Avestamodellen 3.0 i Lokal överenskommelse

Dnr 2026-000223611

Sammanfattning

Jerker Olofsson, resultatenhetschef utbildning, går igenom ärendet.

Sedan samverkan mellan kommuner och region inom ramen för God och nära vård regleras i en lokal överenskommelse (LÖK) styrs vissa verksamheter både i LÖK och Avestamodell. BS har beslutat att de delar i Avesta modellen som inbegriper regionen enbart ska regleras i LÖK.

Delar ur Avestamodellen kan därmed behöva därmed flyttas till LÖK. De verksamheter som redan omfattas av LÖK är beslutade och bör inte förändras om det inte aktivt signaleras för ett sådant behov. De bör i stället ses över i den regelbundna uppföljning som sker i styrgruppen för God och nära vård.

Ingen av de verksamheter som finns i Avestamodellen men inte i LÖK är relevanta för LÖK. Däremot bör Nätverksmöte med ledare, BUAD och eventuellt Linus regleras i det samverkansavtal som BS och OS beslutat ta fram under hösten 2026.

Av de nya verksamheter som beskrivits ovan bör Skolsociala team omfattas av det kommande samverkansavtalet mellan BS och OS när organisationen är klarlagd.

Med hänsyn till ovan har följande beslutats

- Eftersom ingen av de verksamheter som återfinns i Avestamodellen 3.0 men saknas i LÖK i någon större grad omfattar regionens verksamhet, upptas ingen av dessa verksamheter i LÖK
- Nätverksmöte med ledare, BUAD, Linus och SST hänskjuts till ett kommande samarbetsavtal med Omsorgsstyrelsen.

Arbetsutskottets förslag

- Bildningsstyrelsen godkänner skolchefens återrapport avseende eventuella överföringar från Avestamodellen till LÖK

§ 42 Revidering primärt samverkansavtal Dalawux

Dnr 2026-000224 615

Sammanfattning

Klicka eller tryck här för att ange text.

Förslag till beslut

Klicka eller tryck här för att ange text.

Beredning/ behandling

Bildningsstyrelsens arbetsutskotts beslut

Klicka eller tryck här för att ange text.

§ 43 Ansökan om stöd till Ung företagsamhet

Dnr 2026-000196600

Sammanfattning

Björn Hansson, förvaltningschef, går igenom ärendet.

Ung företagsamhet är en verksamhet som verkar för ungdomars entreprenörskap. I gymnasieskolan erbjuds elever att prova på företagande genom att under ett läsår utveckla och driva ett s.k. UF-företag. Elever som har drivit UF-företag startar i större utsträckning företag och har lättare att få arbete jämfört med ungdomar som inte gör det.

Ung företagsamhet i Dalarna drivs som en ideell förening och behöver för sin verksamhet ekonomiskt stöd. Tillväxt Avesta och bildningsförvaltningen brukar dela på kostnaden för stödet till Ung Företagsamhet. Utöver Avesta kommuns kostnad för det sökta stödet har bildningsförvaltningen kostnader för bl.a. lokalt lärarstöd.

Ung Företagsamhet är en viktig och bra verksamhet som både Tillväxt Avesta och bildningsförvaltningen tänker fortsätta att stödja och arbeta med.

Bidraget till UF-Dalarna tas ut i förhållande till kommunens befolkningsstorlek med fem kronor per invånare. I ansökan ges två valmöjligheter, d.v.s. att teckna avtal på ett eller tre år. Då detta är en verksamhet som vi tänker fortsätta med så är det lämpligt att teckna ett treårsavtal. Treårs avtal är enkelt för oss och bra för UF-Dalarna. Tecknar vi ett treårsavtal så blir den årliga avgiften för Avesta kommun 111 830 kr för åren 2026, 2027 och 2028.

Ärendet är avstämt med Tillväxt Avesta om fortsatt 50/50 delning av kostnaden mellan Tillväxt Avesta och bildningsförvaltningen.

Arbetsutskottets förslag

- Bildningsförvaltningen tecknar tillsammans med Tillväxt Avesta, ett 3-årigt avtal med UF-Dalarna på nivån 111 830 kr/år avseende åren 2026, 2027 och 2028. Avgiften delas 50/50 mellan Tillväxt Avestas och bildningsförvaltningen.

§ 44 Hyreshöjande åtgärd Vuxenutbildningen och SFI

Dnr 2026-000213615

Sammanfattning

Jenny Långhede, förvaltningsekonom, går igenom ärendet.

Ansökan om hyreshöjande åtgärd avser hyresökning av lokaler för Corneliuskolan, där vux-utbildning och SFI i egen regi ska starta.

Arbetsutskottets förslag

- Godkänner hyreshöjande åtgärd.

§ 45 **Ansökan om investering Avestavallen konstgräs nollad**

Dnr 2026-000219829

Sammanfattning

Jenny Långhede, förvaltningsekonom, går igenom ansökan om investering för byte av konstgräs på Avesta vallen. Görs inte detta kommer inte verksamhet bedrivas vilket påverkar föreningar.

Arbetsutskottets förslag

- Godkänner investeringen.

—

§ 46 Revidering Dokumenthanteringsplan personaladministration

Dnr 2026-000218600

Sammanfattning

Björn Hansson, förvaltningschef, går igenom ärendet.

Arbetsutskottets förslag

- Godkänner revidering av dokumenthanteringsplanen.



§ 47 Revidering kontaktpolitikerlista

Dnr 2026-000222600

Sammanfattning

Mikael Westberg (S) påtalar att vi på bildningsstyrelsen behöver se över kontaktpolitikerlistan och uppdatera den. Nya förtroendevalda har valts in och vi ställer frågan på styrelsen vilka som kan ta vilket område.

Arbetsutskottet tackar för genomgången.

—



§ 48 Övrigt

Dnr 2026-000001600

Sammanfattning

—

Handläggare:
Anna-Lena Pligg, fritidschef

Revidering av riktlinjer för föreningsstöd

Ärendet

Kommunen har under senare tid arbetat aktivt med frågor kopplade till välfärdsbrott och ansvarsfull användning av offentliga medel. Inom ramen för detta arbete har bidragsgivningen till föreningslivet identifierats som ett område där regelverk och tillämpning behöver stärkas.

Fritidsenheten föreslår att nuvarande bidragsmodell kvarstår men kompletteras med tydligare kategorier, bedömningskriterier och krav på återrapportering.

Förslag till beslut

Att godkänna revideringen av riktlinjer för föreningsstöd

Beslutet ska skickas till

Riktlinjer för bidrag till kultur- och fritidsföreningar



Innehåll

1	Inledning
2	Grundläggande krav, bidragsberättigad förening
3	Viktiga datum
4	Generella bidragsregler
5	Verksamhetsbidrag
6	Lokalbidrag
7	Anläggningsbidrag

1. Inledning

Ett av kommunes uppdrag är att verka för att Avestaborna har möjlighet till en meningsfull fritid. Det gör vi bland annat genom att bevilja föreningslivet bidrag av olika slag. Föreningsbidragen är till för att förenkla och effektivisera samt att kunna stödja ett föreningsliv i förändring. Bidragssystemets syfte är att stimulera Avestas föreningsliv att skapa och genomföra aktiviteter som Avestaborna vill och kan delta i.

Studieförbund omfattas inte av dessa riktlinjer, förutom vid samverkan med andra bidragsberättigade föreningar när det gäller verksamhetsbidrag. För studieförbunden se separata riktlinjer.

2. Grundläggande krav, bidragsberättigad förening

- Föreningen skall ha sitt säte och sin verksamhet i Avesta kommun.
- Föreningen måste ha minst 10 medlemmar. Med medlem avses den som är registrerad som medlem och som har betalat medlemsavgift under föregående verksamhetsår.
- Föreningen ska vara öppen för alla och uppbyggd demokratiskt.
- Föreningen ska inte vara vinstdrivande eller kopplad till företag.
- Föreningen behöver ha skrivna stadgar där det ska framgå föreningens huvudsakliga verksamhet och syfte. Föreningens syfte får inte strida mot svensk lag eller mänskliga rättigheter.
- Vem som helst ska kunna bli medlem i föreningen oavsett ålder, kön, politisk åskådning, sexuell läggning, nationalitet, religiös tillhörighet, etc. Detta ska framgå i föreningens stadgar.
- Alla föreningarna **ska varje år** lämna in följande uppgifter via Interbook GO:
 - Verksamhetsberättelse.
 - Ekonomisk redovisning.
 - Revisionsberättelse.
 - Uppgifter till föreningsregister.
 - Protokoll från senaste årsmöte.

3. Viktiga datum

Ansökan ska vara Avesta kommun tillhanda före sista september varje år.
Bidragsansökan som inkommit efter sista ansökningsdatum behandlas ej om inte synnerliga skäl föreligger.

30 september: Sista datum för bidragsansökan

Oktober - December: handläggning, föreningsdialoger sker

December: Beslut meddelas föreningen

Januari - Februari: Utbetalning av bidrag sker

Vid oförutsedda händelser i verksamheten finns möjlighet att söka mindre bidrag löpande under året.

4. Generella bidragsregler

- Kommunen äger rätt att återkräva bidrag av bidragsmottagare när bidrag utbetalats på grund av att felaktiga eller osanna uppgifter lämnats.
- Bidragsansökan som inkommit efter sista ansökningsdatum behandlas ej om inte synnerliga skäl föreligger.
- Om budgeten för föreningsbidrag ändras av kommunfullmäktige påverkas samtliga bidrag.
- Bidrag utgår inte till en förening vars ändamål är att främja eller skydda medlemmarnas ekonomiska eller personliga intressen.

Bidrag utgår ej till:

- Religiösa samfund
- Pensionärsorganisationer
- Partipolitiska föreningar
- Fackliga föreningar
- Support/hjälporganisationer
- Ekonomiska föreningar

5. Verksamhetsbidrag

- Sökande förening skall ha varit verksam i minst 1 år och avgivit verksamhetsberättelse som behandlats på årsmöte. Föreningen skall vidare vara registrerad som bidragsberättigad i Avesta kommun.
- Föreningar som ägnar sig åt folkhälsofrämjande verksamhet och som inte bryter mot kommunens övergripande riktlinjer för föreningsbidrag kan ansöka om verksamhetsbidrag.
- Bedömning och fördelning av bidrag administreras av Fritid och Kultur utifrån gällande delegationsordning och budget.
- **Bedömning av verksamhetsbidrag kan ske med stöd av en poängmodell eller annan bedömningsmodell för att stärka likvärdighet, transparens och koppling till kommunens mål. Modellen utgör ett stöd i prioriteringen men ersätter inte kommunens samlade bedömning.**
- Innan utbetalningen rapporteras fördelning av bidrag till Bildningsstyrelsen.
- Tidigare års bidrag och utfall påverkar beslutet.
- Ansökan skall vara rimlig i förhållande till föreningens egna kapital och övriga tillgångar.
- Bidrag utgår bland annat till investeringar, arrangemang och projekt. För kulturföreningar är offentliga arrangemang en prioriterad bidragsdel.
- **Beviljade bidrag ska följas upp genom redovisning som styrker att medlen har nyttjas för avsett och ansett ändamål.**
Vid arrangemang ska man kunna redovisa i en budget förväntade intäkter, utgifter samt externa bidrag (inkl sponsorer).
- Verksamheten ska bedrivas inom Avesta kommun, men undantag kan göras för samarbetsprojekt där delar av föreningens verksamhet tillfälligt finns i annan kommun.

Det man inte kan ansöka för under verksamhetsbidrag:

- Någon form av lokal och anläggningsstöd, hyres eller driftbidrag.
- Omfattande renoveringar av egen eller hyrd lokal.
- Klubbkläder.
- Löner och arvoden till anställda i föreningen.

6. Lokalbidrag

Föreningar som är bidragsberättigade och som äger eller hyr lokal/anläggning som inte omfattas av de kommunala subventionerade hyrestaxorna kan beviljas lokalbidrag.

Lokalbidraget **baseras på de kostnader föreningen haft för lokalen under föregående år och betalas** i efterskott året därpå.

Hembygdsföreningar: För att vara berättigad till lokalbidrag ska föreningen anordna allmänna kulturarrangemang. Särskilt hänsyn tas till visnings- och museiverksamhet. Kulturhistoriskt värdefulla byggnaders vård är prioriterade.

- Bidragets storlek utgörs av hur stor lokalbidragsbudgeten är och hur många föreningar som ansöker det aktuella året.
- Fördelningen grundas på antal sammankomster som föreningen genomfört i sin lokal.
- Maxtak för lokalbidrag är 30.000:- och man kan högst få 30% av totala drift/hyreskostnaden. Undantag kan göras efter individuell bedömning.
- Lokalen är en förutsättning för föreningens ordinarie verksamhet och nyttjas kontinuerligt av föreningen inom ramen för den ordinarie verksamheten.
- Redovisa intäkter, utgifter samt externa bidrag.
- Bidraget kan ej grundas på externa uthyrningar där föreningen fått intäkter för lokalen.

Bidragsgiltiga kostnader:

- Kallhyra
- Värmekostnader
- El-,VA, sotning och sophämningskostnader

Ej bidragsgiltiga kostnader:

- Enstaka tillfällen som inte är en förutsättning för föreningens ordinarie verksamhet.
- Boendekostnader vid exempelvis tävlingar, tillställningar eller evenemang och läger.
- Bingo eller annan verksamhet som syftar till att ge föreningen ekonomiskt överskott.
- Deltagaravgifter vid exempelvis träningsinstitut, gym eller bad.
- Lagrings- eller förvaringsförråd som inte nyttjas för barn och ungdomsverksamhetens ordinarie verksamhet.
- Försäkringskostnader.

För förening som hyr lokal eller anläggning ska följande handlingar bifogas i ansökan:

- Hyresavtal och/eller hyresavier för perioden.
- Eventuell specifikation över värmekostnader, el-, VA och sophämtning för perioden.

För föreningar som äger egen lokal eller anläggning ska följande handlingar bifogas i ansökan

- Specifikation av lokalens eller anläggningens totala driftkostnader och eventuella hyresintäkter.

7. Anläggningsbidrag

Det är en fast summa som fastställs efter dialog och överenskommelser med berörd förening. Anläggningsbidraget betalas ut till de föreningar som sköter om en kommunal anläggning.

Handläggare:
Anna-Lena Pligg, fritidschef

Projektplan och genomföranderapport VR som mötesplats för skola, kultur, fritid och omsorg

1. Sammanfattning

Detta projekt syftar till att etablera en gemensam Virtual Reality (VR)-miljö som kan användas av verksamheter inom skola, kultur och fritid samt omsorg. Genom att skapa tillgång till VR-teknik möjliggörs nya former av lärande, upplevelser och social interaktion mellan generationer.

Projektet finansieras med 100 000 kronor och fokuserar på att skapa en hållbar, användarvänlig och flexibel lösning som kan implementeras i flera verksamheter. Genom pilotverksamhet, utbildning och riktade aktiviteter skapas en grund för långsiktig användning.

2. Bakgrund

Digital teknik spelar en allt större roll i samhället, men tillgången och användningen varierar mellan olika grupper. Särskilt inom äldreomsorg finns behov av nya verktyg för stimulans och social interaktion, samtidigt som skolan efterfrågar innovativa pedagogiska metoder.

VR-teknik erbjuder möjligheter att:

- Uppleva miljöer som annars är otillgängliga
- Skapa interaktiva lärandesituationer
- Främja sociala möten över generationsgränser

Projektet är ett samverkansinitiativ mellan flera kommunala verksamheter med målet att öka digital inkludering och skapa mervärde för invånarna.

3. Syfte

Syftet med projektet är att:

- Skapa en tillgänglig VR-miljö för flera målgrupper
- Främja samverkan mellan skola, omsorg och kultur/fritid
- Bidra till ökad livskvalitet och delaktighet
- Testa och utvärdera VR som verktyg i kommunal verksamhet

4. Mål

4.1 Övergripande mål

- Etablera en fungerande VR-verksamhet inom projektperioden
- Integrera VR i minst två olika verksamhetsområden

4.2 Delmål

- Genomföra aktiviteter med minst:
 - 5 skolklasser
 - 2 äldreboenden
 - 2 öppna publika tillfällen
- Utbilda personal i användning av VR-utrustning
- Ta fram en modell för fortsatt användning efter projektets slut

5. Målgrupper

Projektet riktar sig till:

- Elever inom grundskola och gymnasium
- Äldre inom särskilt boende och dagverksamhet
- Personal inom berörda verksamheter
- Allmänheten

6. Genomförande

6.1 Teknik och utrustning

Projektet bygger på användning av fristående VR-headsets med färdiga applikationer och plattformar. Fokus ligger på enkelhet och driftsäkerhet snarare än avancerad specialutveckling.

Utrustningen möjliggör:

- Individuella upplevelser
- Gruppbaseade aktiviteter
- Pedagogiska och kulturella program

6.2 Innehåll och aktiviteter

Tre huvudsakliga användningsområden:

A. Virtuella upplevelser

- Resor till olika platser och miljöer
- Naturupplevelser och kulturmiljöer särskilt lämpade för äldreomsorg och gemensamma aktiviteter

B. Pedagogiska tillämpningar

- Historiska rekonstruktioner
 - Naturvetenskapliga visualiseringar
- Används i skolundervisning

C. Sociala och kreativa möten

- Gemensamma VR-miljöer
- Elevskapade innehåll
- Möten mellan generationer

6.3 Aktiviteter

- Introduktionsutbildning för personal
- Pilotverksamhet i mindre grupper

- Schemalagda besök från skolor och omsorg
- Öppna prova-på-tillfällen för allmänheten

7. Organisation

Projektägare

Fritidsförvaltningen

Projektgrupp

Representanter från:

- Skola
- Omsorg
- Kultur och fritid
- IT-stöd

8. Tidsplan

Fas	Period	Innehåll
Uppstart	Månad 1–2	Inköp, planering, utbildning
Pilot	Månad 3–5	Testverksamhet med pilotgrupper
Genomförande	Månad 6–8	Fullskalig aktivitet

9. Budget

Post	Kostnad (SEK)
VR-utrustning	60 000
Programvaror/licenser	20 000
Övrigt	20 000

10. Riskanalys

Risk	Åtgärd
Låg användning	Schemalagda aktiviteter
Teknikosäkerhet hos personal	Utbildning och stöd
Tekniska problem	Enkla system och IT-stöd

11. Uppföljning och utvärdering

Projektet följs upp genom:

- Antal genomförda aktiviteter
- Antal deltagare
- Enkäter till deltagare och personal
- Kvalitativ feedback (intervjuer)

12. Långsiktig utveckling

Efter projektets slut finns möjlighet att:

- Skala upp verksamheten till fler enheter
- Integrera VR i ordinarie verksamhet
- Utveckla mer avancerade eller lokalt anpassade VR-miljöer

13. Slutsats

Projektet bedöms ha god potential att skapa mervärde för flera målgrupper genom relativt begränsade resurser. Genom att fokusera på tillgänglighet, samverkan och konkret användning snarare än teknisk komplexitet skapas förutsättningar för ett hållbart och långsiktigt resultat.

Förslag till beslut

-

Beslutet ska skickas till

Handläggare:
Anna-Lena Pligg, fritidschef

Projekt VR

Sammanfattning

Detta projekt syftar till att etablera en gemensam Virtual Reality (VR)-miljö som kan användas av verksamheter inom skola, kultur och fritid samt omsorg. Genom att skapa tillgång till VR-teknik möjliggörs nya former av lärande, upplevelser och social interaktion mellan generationer.

Förslaget innebär att starta ett pilotprojekt där målet är att öka den digitala inkluderingen och där vi får möjlighet att testa och utvärdera användandet av VR-tekniken i kommunal verksamhet.

Pilotprojektet ansöker om 100 000 kronor för inköp av teknik samt licenser till web-portaler.

Ärendet

Förslag till beslut

Beslutet ska skickas till

Handläggare:
Anna-Lena Pligg, fritidschef

Sommartider på Metropoolen

Ärendet

Inför sommarsäsongen har verksamheten planerat bemanningen utifrån ordinarie personalstyrka samt anställa semestervikarier. Två vikarier har dock i ett sent skede tackat nej till sina anställningar efter att ha erbjudits andra arbeten.

Detta har medfört att verksamheten har begränsade möjligheter att bemanna anläggningen enligt ordinarie öppettider under sommaren.

För att kunna upprätthålla nuvarande öppettider även på söndagar krävs ytterligare rekrytering av personal samt introduktion och upplärning under en begränsad tidsperiod.

Ett varmt och soligt sommarväder medför minskat besöksunderlag i badhuset, då fler besökare i stället väljer utomhusbad och andra sommaraktiviteter. En fortsatt söndagsöppen simhall skulle därmed kunna innebära att extra personal behöver anställas trots ett lågt nyttjande av verksamheten, vilket medför ökade personalkostnader utan motsvarande verksamhetsbehov.

Förslaget innebär en mindre begränsning av öppethållande för allmänheten men skapar samtidigt förutsättningar för en stabil bemanning och en ekonomiskt hållbar verksamhet under sommaren.

Öppettiderna skulle under perioden 8 juni till 16 augusti vara:

Måndag	10:00 – 17:00
Tisdag	06:00 – 17:00
Onsdag	10:00 – 21:00
Torsdag	10:00 – 17:00
Fredag	06:00 – 17:00
Lördag	10:00 – 17:00
Söndag	Stängt

Förslag till beslut

Att fastställa föreslagna öppettider under perioden 8/6 – 16/8

Beslutet ska skickas till



Medborgarförslag

Ärendenummer: #16938 | Inskickat av: JAN-OLOF GUSTAF JOHANSSON | 2026-01-20 18:56

✓1. Inlämnat av

Inlämnat av

Förnamn

JAN-OLOF GUSTAF

Efternamn

JOHANSSON

Adress

[Redacted]

Postnummer och ort

[Redacted] Horndal

Telefon

-

E-postadress

[Redacted]

Mobiltelefon

[Redacted]

Notifieringar

E-post

✓2. Förslag

Rubrik på medborgarförslaget

Jubileum

Ditt förslag

Beskriv ditt förslag så utförligt du kan. Ju mindre kompletteringar som behövs i efterhand ju fortare kan du få ett besked om ditt förslag.

Eftersom Horndals sport och simhall firar 60 år till hösten tycker jag att det är på sin plats att det uppmärksammas av kommunen i någon form. Kanske ett jubileumsfirande under hösten eller något liknande. Om inte jag är fel underrättad invigdes den till höstterminen 1966.

Förslag till beslut

Bifall

✓3. Medgivande

Jag godkänner att mitt namn får publiceras på internet tillsammans med mitt förslag.

Ja

När kommunfullmäktige behandlar mitt förslag vill jag närvara

Nej, jag vill inte närvara

§ 40 Jan-Olof Johanssons medborgarförslag om att kommunen anordnar ett jubileumsfirande för att uppmärksamma att Horndals badhus firar 60 år

Dnr 2026-000137912

Sammanfattning

Förslagsställaren önskar att Horndals sport- och simhall uppmärksammas av kommunen i samband med att anläggningen fyller 60 år under hösten 2026. Ett jubileumsfirande eller annan form av markering föreslås, med hänvisning till att anläggningen enligt uppgift invigdes höstterminen 1966.

Förslag till beslut

Medborgarförslaget skickas till bildningsstyrelsen för beredning och beslut.

Beredning/ behandling

- Medborgarförslaget inkom 20 januari 2026

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige beslutar att medborgarförslaget skickas till bildningsstyrelsen för beredning och beslut.

Utdrag skickas till
Bildningsstyrelsen

Handläggare:
Anna-Lena Pligg, fritidschef

Beslut - Jan-Olof Johanssons medborgarförslag om att kommunen anordnar ett jubileumsfirande för att uppmärksamma att Horndals badhus firar 60 år

Dnr 2026-000137912

Sammanfattning

Förslagsställaren önskar att Horndals sport- och simhall uppmärksammas av kommunen i samband med att anläggningen fyller 60 år under hösten 2026. Ett jubileumsfirande eller annan form av markering föreslås, med hänvisning till att anläggningen enligt uppgift invigdes höstterminen 1966.

Ärendet.

När Horndals badhus växte fram under 1960-talets mitt var det inte en slump. Det var en tid då Sverige byggde framtid – bostäder, skolor, idrottsanläggningar och mötesplatser.

I Horndal pågick samtidigt en stark utveckling.

Under 1950- och 60-talen uppfördes ett helt fritidsområde med sporthall, bibliotek och badhus – ett så kallat **Kulturforum**.

Det var ett uttryck för en tydlig idé:

Alla människor – oavsett bakgrund – skulle ha tillgång till hälsa, rörelse och gemenskap.

När badhuset stod klart hösten **1966**, blev det en symbol för denna framtidstro.

Sedan dess har generationer av Horndalsbor haft sin relation till badhuset:

- här har barn tagit sina första simtag
- här har skolor genomfört simundervisning
- här har föreningar och pensionärer mötts
- här har människor tränat, umgåtts och mått bra

Mot bakgrund av badhusets betydelse för folkhälsa, simkunnighet och social gemenskap finns det ett tydligt värde i att uppmärksamma jubileet.

Ett jubileumsarrangemang i samband med återöppningen ger möjlighet att:

- synliggöra badhusets historiska och samhälleliga betydelse,
- uppmärksamma genomförda investeringar och förbättringar,
- stärka badhusets roll som en attraktiv och trygg mötesplats.

Planen är att genomföra ett jubileumsarrangemang under hösten i samband med återöppningen efter renoveringsarbetet under hösten 2026.

Förslag till beslut

Medborgarförslaget anses besvarat

Beslutet ska skickas till



Medborgarförslag

Ärendenummer: #16929 | Inskickat av: ROLF KENNETH SOHLSTRÖM | 2026-01-20 11:24

✓1. Inlämnat av

Inlämnat av

Förnamn

ROLF KENNETH

Efternamn

SOHLSTRÖM

Adress

[REDACTED]

Postnummer och ort

[REDACTED] Fors

Telefon

-

E-postadress

[REDACTED]

Mobiltelefon

[REDACTED]

Notifieringar

E-post

✓2. Förslag

Rubrik på medborgarförslaget

Beachhandbollsplan i Sportparken

Ditt förslag

Beskriv ditt förslag så utförligt du kan. Ju mindre kompletteringar som behövs i efterhand ju fortare kan du få ett besked om ditt förslag.

Avesta Brovallen Handbollsförening föreslår att Avesta kommun anlägger en beachhandbollsplan i Sportparken i Avesta.

Förslag till beslut

Att Avesta kommun utreder möjligheten att anlägga en beachhandbollsplan i Sportparken samt återkommer med förslag på genomförande och finansiering.

Bifogat material

Här kan du bifoga filer som komplement till ditt förslag. Det kan vara bilder eller ritningar t ex.

 **Medborgarförslag.pdf** (364 KB)

Samtliga filer ovan finns bifogade i detta dokument, se bifogade filer.

✓3. Medgivande

Jag godkänner att mitt namn får publiceras på internet tillsammans med mitt förslag.

Ja

När kommunfullmäktige behandlar mitt förslag vill jag närvara

Nej, jag vill inte närvara

Medborgarförslag: Anläggning av beachhandbollsplan i Sportparken

Förslagsställare:

Avesta Brovallen Handbollsörening

Förslag:

Avesta Brovallen Handbollsörening föreslår att Avesta kommun anlägger en beachhandbollsplan i Sportparken i Avesta.

Motivering:

En beachhandbollsplan skulle vara ett värdefullt tillskott till Sportparken och bidra till att utveckla området som en attraktiv mötesplats för rörelse och gemenskap. Beachhandboll är en växande idrott som lockar barn, ungdomar och vuxna till aktivitet på ett lekfullt och tillgängligt sätt.

Föreningen ser stora möjligheter att använda anläggningen för träning, prova-på-aktiviteter och samtidigt som den kan nyttjas fritt av allmänheten för spontanidrott under sommarhalvåret.

Genom att skapa förutsättningar för fler utomhusaktiviteter bidrar kommunen till folkhälsa, social gemenskap och ett ännu mer levande föreningsliv i Avesta.

Förslag till beslut:

Att Avesta kommun utreder möjligheten att anlägga en beachhandbollsplan i Sportparken samt återkommer med förslag på genomförande och finansiering.

Sammanfattning:

Avesta Brovallen Handbollsörening föreslår att Avesta kommun anlägger en beachhandbollsplan i Sportparken för att främja rörelse, gemenskap och ett levande föreningsliv under sommarhalvåret.

Styrelsen Avesta Brovallen HF

Styrelsen Avesta Brovallen HF

Mari Törnblom

Lena Övman

Anders Björk

Robb Sahlström

16/1-26

[Signature]
[Signature]

Handläggare:
Anna-Lena Pligg, fritidschef

Beslut – Rolf Sohlströms medborgarförslag om att kommunen anlägger en beachhandbollsplan i Sportparken i Avesta

Sammanfattning

Avesta Brovallen Handbollsförening föreslår att Avesta kommun anlägger en beachhandbollsplan i Sportparken för att främja rörelse, gemenskap och ett levande föreningsliv under sommarhalvåret.

Anläggningen skulle bli ett värdefullt tillskott för både organiserad träning och spontanidrott samt stärka folkhälsan och utvecklingen av Sportparken som mötesplats.

Ärendet

Ett medborgarförslag har inkommit med önskemål om att kommunen ska anlägga en beachhandbollsplan i Sportparken.

Förslagsställaren lyfter fram ett ökat intresse för sporten och behovet av ändamålsenliga ytor för träning och spontanidrott på sand.

Fritid ser positivt på initiativet till att bredda utbudet av sandsporter i Sportparken, men att anlägga en helt ny, separat yta för beachhandboll medför betydande investeringskostnader.

I dagsläget finns fyra beachvolleyplaner och efter utredning så bedömer vi att det är fullt möjligt samt kostnadseffektivt att omvandla dessa fyra planer till en sammanhängande multifunktionell sandarena.

Genom att justera linjemarkeringar och använda flexibla flyttbara nät- och målsystem skulle sandytan kunna nyttjas för både beachvolleyboll, beachhandboll och beachfotboll.

Kraven på sandens kvalitet är i princip desamma för alla sporterna.

Sammanfattningsvis bedömer enheten att det inte är ekonomiskt eller praktiskt möjligt att anlägga en ny beachhandbollsplan eller genomföra en omställning av de befintliga planerna under innevarande budgetår.

Förslaget tas dock med i den framtida ordinarie planeringen för Sportparken.

Inför en eventuell investering under nästkommande budgetår kommer en dialog att föras med berörda föreningar om hur de befintliga ytorna bäst kan utvecklas till en modern och flexibel multifunktionell sandarena.

Då förslaget kommer att beaktas vid framtida planering föreslås medborgarförslaget vara besvarat.

Förslag till beslut

- Medborgarförslaget anses besvarat.

Bilfria zoner vid skolor

Utformning och effekter av olika typer av åtgärder



AFRY
ÅF PÖRY

SWECO



Rapport

Författare

Alemdina Alkawas

Filip Arnehed

Pontus Fjällman

Martin Gelinder

Jonas Pettersson

Jonas Rydström

Phone

010-505 16 25

Mobile

072-201 77 74

E-mail

jonas.m.pettersson@afry.com

pontus.fjallman@afry.com

jonas.rydstrom@sweco.se

Datum

08/04/2024

Projekt

TRV 2023/28075

Bilfria zoner vid skolor

Utformning och effekter av olika typer av åtgärder

AFRY
Sweco

Innehåll

Sammanfattning.....	5
Erhållen trafiksäkerhetsnytta	6
Finansiering	6
1 Inledning.....	7
1.1 Bakgrund	7
2 Syfte.....	7
2.1 Avgränsning	7
3 Kunskapsläge.....	8
3.1 Faktorer som påverkar barns resvanor.....	8
3.1.1 En institutionaliserad vardag och en ökad geografisk spridning av målpunkter	8
3.1.2 Upplevd säkerhet och trygghet	8
3.1.3 Förändrad föräldraroll	9
3.1.4 Avstånd mellan hem och skola.....	9
3.1.5 Åldersrekommendationer för trafikmognad	10
3.2 Vinster med en ökad andel aktiva transporter	11
3.2.1 Ökad fysisk aktivitet	11
3.2.2 Ökat välmående och ökad kognitiv förmåga	12
3.3 Rekommendationer om aktiva skoltransporter	12
3.4 Idén om bilfria zoner vid skolor.....	12
4 Metod	15
4.1 Omvärldsbevakning	15
4.1.1 Genomförande.....	15
4.2 Intervjustudie	15
4.2.1 Urval av intervjupersoner.....	15
4.2.2 Genomförande.....	18
4.3 Bearbetning av materialet	18
4.3.1 Kvalitativ tematisk innehållsanalys	18
5 Resultat	18
5.1 Resultat från omvärldsbevakning	18
5.1.1 De första exemplen: Italien och Belgien	18
5.1.2 Nederländerna	19
5.1.3 Danmark.....	19
5.1.4 Norge	20
5.1.5 Storbritannien	22
5.1.6 Frankrike	25
5.1.7 USA.....	25

5.1.8	Sverige	26
5.2	Resultat från intervjuer	35
5.2.1	Grundläggande arbete	35
5.2.2	Kommunikation.....	36
5.2.3	Begränsande faktorer	36
5.2.4	Utformning av området vid skolan.....	37
5.2.5	Kompletterande åtgärder	38
6	Diskussion	39
7	Slutsatser.....	43
7.1	Framtida studier.....	43
8	Spridning och implementering.....	43
9	Referenser.....	44
9.1	Rapporter.....	44
9.2	Akademiska texter	44
9.3	Tidskriftsartiklar.....	44
9.4	Digitala publikationer.....	45
9.5	Övriga källor.....	46
10	Bilagor	
10.1	Bilaga 1 – Handbok	
10.2	Bilaga 2 - Intervjuguide	

Sammanfattning

Bilfria zoner vid skolor har funnits länge men det är först under de senaste åren som de blivit mer utspridda och omtalade. I en svensk kontext finns dock relativt få genomförda och utvärderade exempel på bilfria zoner, enhetliga riktlinjer och rekommendationer tycks helt saknas. Studien har därmed syftat till att sammanställa goda exempel från Sverige och omvärlden som kan utgöra stöd för kommuner och tjänstepersoner i arbetet med trafiksäkerhet vid skolor.

För att samla in informationen har en omvärldsbevakning genomförts. Genom intervjuer med tjänstepersoner på svenska kommuner har fler exempel på åtgärder identifierats samt mer ingående erfarenheter av arbetets möjligheter och utmaningar.

Av de internationella exemplen är London den stad som har implementerat konceptet med säkra skolvägar i högst grad. Åtgärder har introducerats för att främja barns aktiva mobilitet genom ett projekt som kallas för *School Streets*. Motiveringen bakom projektet har varit både att öka säkerheten för barn och att minska mängden utsläpp i staden. Mest utvecklat är arbetet i Hackney där det finns flertalet vägar som reglerats med förbud mot motorfordon vid vissa tider på dygnet. Hackney har även samlat sina erfarenheter i handbok som kallas *School streets. Timed traffic restrictions. Toolkit for professionals*. Goda exempel ges även från Nederländerna, Danmark, Norge, Frankrike, Italien och Belgien medan studier från USA (New York) visar på en negativ trend för skolgatorna. Under första halvåret av 2022 minskade New Yorks skolgator från 101 till 38. En förklaring till det minskade antalet skolgator är ett bristande stöd till skolorna från staden. Skolorna saknar tydliga riktlinjer för hur de bör utformas och ekonomiskt stöd för att utföra eventuella åtgärder.

Resultaten från den svenska intervjustudien belyser behovet av tydligare riktlinjer och stöd för att kunna utforma och genomföra bilfria zoner. Det finns en stark bilnorm som kan vara svår att bryta och politiska beslut är nödvändiga för att driva på förändringen. Trots att det finns strategiskt stöd är självständigt resande hos barn inte alltid en prioriterad fråga. Intervjustudien visar även att det, för att uppnå en varaktig förändring av resvanor till och från skolan, inte bara krävs fysiska åtgärder så som utbyggnad av gång- och cykelvägar, utan även beteendeförändrade insatser. Dessa kan inkludera medvetenhetshöjande kampanjer och möjligheten att testa alternativa färdmedel. Skolpersonalens roll är central i kommunikationen med elever och vårdnadshavare.

Flera slutsatser kan dras utifrån studien. Bilfria zoner har potential att bidra till en förbättrad trafiksituation runt skolor, något som skapar förutsättningar för att fler elever kan resa aktivt till skolan. För att en hög måluppfyllelse ska nås krävs god planering, gärna redan i tidiga skeden. Trafikkompetens rekommenderas redan vid lokaliseringsstudier av nya skolor. En bred samstämmighet mellan olika aktörer är önskvärt. Berörda förvaltningar och övriga intressenter behöver tidigt i processen arbeta fram en gemensam plattform och dra i samma riktning. Studien visar att det i nuläget är svårt att urskilja vilka typer av åtgärder som ger bäst effekt. Studien rekommenderar därför att fler kommuner genomför projekt med bilfria zoner och även dokumenterar samt sprider sina erfarenheter.

Erhållen trafiksäkerhetsnytta

Den största vinsten med bilfria zoner vid skolor är en ökad trygghetskänsla hos såväl barn som föräldrar vilket skapar bättre förutsättningar för ett ökat aktivt resande. En ökad andel aktiva resor innebär följaktligen en minskad andel bilresor vilket är positivt sett ur trafiksäkerhetssynpunkt. Aktiva resor till och från skola är även av central betydelse för att tillgodose barns grundläggande behov av motion, exempelvis enligt Folkhälsomyndighetens rekommendationer för fysisk aktivitet och stillasittande.

Finansiering

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Skyltfonden, Trafikverket. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Rapporten är baserad på omvärldsanalys och intervjuer som genomförts i projektet men är inte framtagen tillsammans med de kommuner som deltagit.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Helt eller delvis bilfria zoner vid skolor har funnits sedan 90-talet, men det har skett en explosionsartad expansion som svar på COVID-19. Från några få i Italien på 1990-talet har antalet ökat dramatiskt. I London har antalet så kallade skolgator ökat från 80 till över 500 på bara två år. Behovet av mer utrymme för social distansering och alternativ till kollektivtrafik har lett till exponentiell tillväxt. Pandemin har också gett flera invånare runt om i framför allt Nordamerika och Europa möjlighet att uppleva en bättre framtid utan buller, bristande trafiksäkerhet och luftföroreningar från bilar. Det finns nu över 1 250 skolgator i över ett dussin länder runt om i världen. Flest finns i Europa, men de hittas även i Kanada, USA och andra länder. Enligt Child health initiative & FIA Foundation är det många av åtgärderna som startar som pilotprojekt och sedan blir permanenta (Child health initiative & FIA Foundation, 2022).

Detta internationella fenomen har även haft en påverkan i Sverige. Det finns flera exempel på hur politiska partier i Sverige har föreslagit bilfria zoner i närheten av skolor och förskolor. I Malmö har Vänsterpartiet motionerat om att införa bilfria zoner runt stadens skolor och förskolor och Miljöpartiet i samma stad yttrar sig om behovet av bilfria skolor på sin hemsida (Miljöpartiet, 2023). I Stockholm har Miljöpartiet föreslagit införandet av bilfria zoner vid skolor och förskolor för att göra trafiken säkrare där barn vistas (Hultman, 2022). Socialdemokraterna i Ulricehamn har också föreslagit att kommunen ska utreda möjligheten att införa bilfria zoner nära skolor.

Trots intentionerna så finns relativt få svenska exempel där bilfria zoner vid skolor verkligen har införts. Enhetliga riktlinjer och rekommendationer tycks till stor del saknas. En sammanställning av goda exempel från Sverige och omvärlden kan bidra till att främja införandet av bilfria zoner vid skolor och därigenom skapa en säkrare och mer hållbar miljö för barn och unga. Genom att ta del av erfarenheter från andra kommuner och länder kan beslutsfattare och kommuner få värdefull kunskap och inspiration för att utveckla sina egna lösningar.

2 Syfte

Syftet med denna studie är att, dels genom en omvärldsbevakning, dels genom kvalitativa intervjuer, studera hur bilfria zoner vid skolor kan utformas. Resultatet av studien kommer sedan användas för att utveckla en handbok med rekommendationer för hur bilfria zoner kan implementeras vid skolor.

2.1 Avgränsning

Omvärldsbevakning och kunskapssammanställning inkluderar åtgärder som genomförts såväl inom som utanför Sverige. Handboken och förslag på lösningar kommer dock utgå från vad som är genomförbart inom de förutsättningar som råder i Sverige. Det innebär att de intervjuer som genomförs kommer hållas med representanter från svenska kommuner, för att identifiera vilka utmaningar som förekommer där.

Bilfria zoner vid skolor syftar på åtgärder inom en skolas "närområde". En del kommuner arbetar med konceptet "trafiksäkra skolvägar" vilket kan innebära närområdet men även längre stråk som leder till skolan. Det kommer denna studie inte att fokusera på.

3 Kunskapsläge

Under de senaste åren har barns och ungdomars resvanor varit ett mycket omdebatterat ämne. Det rapporteras bland annat om att andelen barn som skjutsas till skola ökar (Eiback, 2023). Orsakerna bakom det förändrade beteendet kan variera men påföljden blir densamma oavsett; barn och ungdomar får mindre fysisk aktivitet. Det förändrade beteendet kommer med flera negativa konsekvenser där en försämrad fysisk hälsa pekas ut som en av de största och forskare har därför gått ut med rekommendationer om att låta barn och ungdomar resa aktivt till skolan (Pihl, 2023; Wigen, 2023).

Försäkringsbolaget IF genomför årliga undersökningar om trafikmiljön runt Sveriges grundskolor. År 2022 deltog knappt 700 rektorer i undersökningen. Undersökningen från 2022 visade följande färdmedelsfördelning för elevernas resor till skolan:

- a. Cykel, 13 procent (en minskning från 21 procent år 2020)
- b. Gång, 38 procent
- c. Buss, 19 procent
- d. Bil, 16 procent

En tredjedel av rektorerna upplevde att trafiken runt skolan ökat den senaste treårsperioden. Varannan rektor ansåg att trafiksäkerheten utanför skolan är ett problem. Dessutom uppger en fjärdedel av rektorerna att någon typ av olycka eller trafikincident har inträffat under den tid då de arbetat inom skolan (Svenska Cykelstäder, 2022).

Av Statens väg- och transportforskningsinstitutets [VTI] rapport 958, *Cykling bland barn och unga – en kunskapssammanställning* (Niska, 2017) framgår att cyklingen hos barn och unga i Sverige har minskat kraftigt de senaste 25–30 åren. Under perioden 1995–2014 minskade den cyklade sträckan hos barn i åldern 6–14 år med 42 procent. Enligt rapporten beror minskningen på att antalet barn som cyklar har minskat, snarare än att de som cyklar färdats kortare sträckor. Till viss del har cykelresorna ersatts av bilresor men framför allt har resorna flyttats över till kollektivtrafik eller gång. Minskningen utgörs främst av fritidsresor men även andelen cykelresor till och från skola har minskat. För skolresor minskade cykelandelen från 24 procent under perioden 1995–1998 till 14 procent för perioden 2011–2014.

3.1 Faktorer som påverkar barns resvanor

Ett flertal faktorer har identifierats som påverkar färdmedelsfördelningen bland barn och unga och som bedöms bidra till en ökad andel resor med bil.

3.1.1 En institutionaliserad vardag och en ökad geografisk spridning av målpunkter

En stor del av barnens vakna tid tillbringas i förskola/skola/fritidshem men även på fritidsaktiviteter. Då dessa platser blir alltmer geografiskt spridda spenderas en stor del av tiden på pendlingsresor och en mindre del av tiden i barnens närområde vilket i sin tur innebär en ökad grad av skjutsning från barnens föräldrar (Niska, 2017).

3.1.2 Upplevd säkerhet och trygghet

I takt med att färre barn reser aktivt bildas nya sociala normer som kan bidra till ett ökat motstånd till att välja exempelvis cykel eller gång som färdmedel. Studier har visat att föräldrar upplever en rädsla för socialt dömande kring självständig mobilitet för barn. Om fler barn i närområdet väljer aktiva resor så kan detta normaliseras och

på så sätt är det troligare att vårdnadshavare fattar beslutet att även deras barn ska gå eller cykla till skolan (Rutberg, Lindqvist & Henriksson, 2023).

Många föräldrar känner en begränsad tilltro till sina barns färdigheter. Det finns en oro för att barnen inte ska vara kompetenta nog att klara sig i trafiken och därmed riskera att råka ut för trafikolyckor. Det finns även en oro för att barn ska bli bortförda när de rör sig utan vuxnas sällskap. Den lokala trafikmiljön spelar en central roll för att stimulera resor med cykel. När trafikmiljön och den lokala normen främjar cykeltrafik spelar föräldrars resvanor och inställning mindre roll. Ofta anpassas infrastrukturen efter biltrafiken men även efter vuxna cyklister. Ökningen av hastighetssäkrade passager har visserligen inneburit en viss anpassning för barn men upplevelsen är ändå att trafikmiljön idag är mer osäker än tidigare (Niska, 2017).

3.1.3 Förändrad föräldraroll

Barns behov och utveckling står i centrum i större utsträckning än tidigare. Föräldrarna förväntas stödja barnen i deras fritidsaktiviteter. Tid med barnen värdesätts och skjuts med bil kan ses som viktig umgängestid mellan barn och förälder. Den goda föräldern anses vara den som underlättar för barnet snarare än den som hjälper barnet att bli självständigt. Till skillnad från att exempelvis låta barnet cykla eller gå ses bilen som en symbol för säkerhet och trygghet (Niska, 2017).

Liknande slutsatser dras av Jessica Westman i hennes doktorsavhandling, *Drivers of Children's Travel Satisfaction* (2017). Westman menar att faro-/skaderisken spelar en mindre roll än tidigare forskning hävdar. I stället motiveras det ofta av underliggande motiv som att bilen är en del av föräldrarnas egen resvana samt en vilja från föräldern att umgås med sitt barn under resan till och från skolan.

Anna-Karin Lindqvist, biträdande professor i fysioterapi vid LTU, är en av de som varit med och tagit fram nya rekommendationer för aktiva skolresor (läs mer om detta i avsnitt 3.3). Hon menar att den här inställningen hos föräldrar blir ett problem;

”De tänker så här: Jag älskar dig så därför skjutsar jag dig så att du kommer fram tryggt och säkert. Det vi vill med den här rekommendationen är att ändra det till: Jag älskar dig så nu får du gå eller cykla” (Olofsson, 1 Mars 2023).

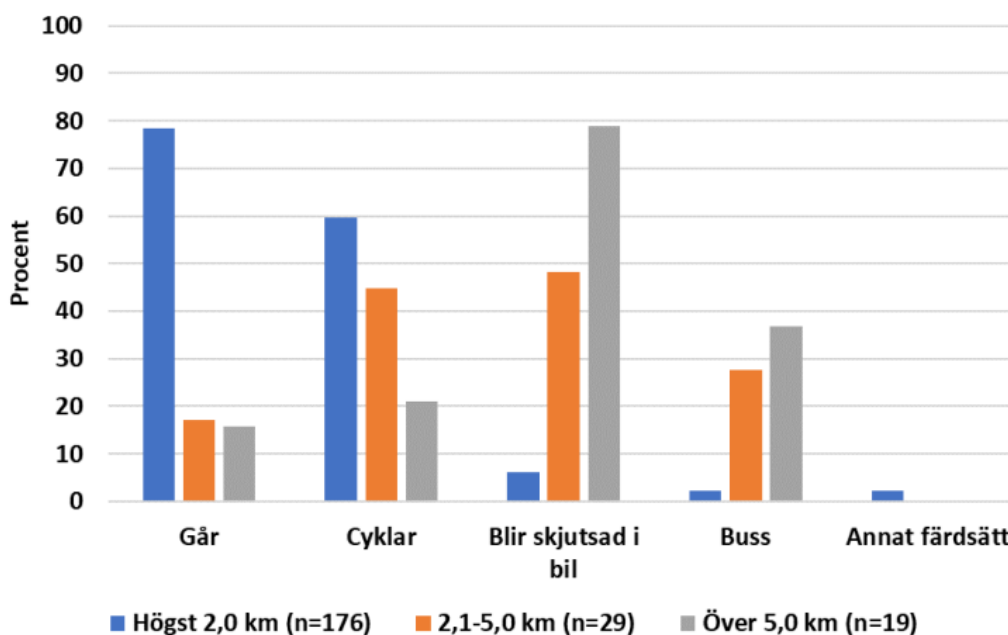
3.1.4 Avstånd mellan hem och skola

För skolresor kan den minskade cykelandelen delvis kopplas till ett ökat avstånd mellan hem och skola. Mellan 2003 och 2015 sjönk andelen barn med högst två kilometer till skolan från 71 till 62 procent. Det ökade avståndet kan delvis knytas till friskolereformen (det fria skolvalet) som genomfördes 1992. Av de barn som går i den skola eller förskola till vilken de hänvisats av kommunen har 70 procent max 2 kilometer till skolan medan motsvarande andel för dem som valt andra förskolor eller skolor endast är mellan 30 och 45 procent (Niska, 2017).

Friskolereformens betydelse för avståndet mellan hem och skola har även studerats av Lang & Tåqvist (2020). Deras studie visar att skolor i privat regi genererar betydligt längre resor jämfört med skolor med kommunalt huvudmannaskap. Elever i friskolor reser nära dubbelt så långt som elever i kommunal skola. Vidare visar studiens resultat att en strikt närhetsprincip skulle kunna minska den sammanlagda transportsträckan med 67 procent, och andelen elever med gång- eller cykelavstånd till skolan skulle öka med 50 procent.

Avståndets betydelse för barnets (eller vårdnadshavarens) val av färdmedel mellan hem och skola har undersökts i en studie av Forward et al. (2023). Studien baseras på

en enkätstudie bland familjer i en skola årskurs 1–6 i en medelstor svensk kommun. Enligt studiens resultat tar sig huvuddelen av eleverna till skolan till fots om avståndet uppgår till högst 2 kilometer. Andelen som skjutsas med bil är då mycket låg. Vid avstånd över 5 kilometer är däremot skjuts med bil det dominerande färd sättet. Cykelandelen är som högst vid avstånd upp till 2 kilometer men även relativt hög vid avstånd upp till 5 kilometer.



Figur 3-1. Färd sätt beroende på avståndet mellan hemmet och skolan. Flera färd sätt kan anges varför summan av staplarna inte uppgår till exakt 100 procent. Källa: Forward et al., 2023.

3.1.5 Åldersrekommendationer för trafikmognad

Nationella trafiksäkerhetsförbundet [NTF] ger rekommendationer för när barn är redo att cykla på egen hand i trafiken (NTF, u.å.). För att klara sig i trafiken behöver barnet bland annat ha ett utvecklat synfält, uppfatta varifrån ljud kommer, kunna avgöra hastigheter och avstånd och kunna bedöma olycksrisker. Många av förmågorna utvecklas först i 10–12 års ålder och innan dess har inte barn de biologiska förutsättningar som krävs för att hantera trafik och samspela med andra trafikanter. I miljöer med mycket trafik bedömer NTF att det kan vara motiverat att vänta ännu längre med cykling utan vuxen. NTF:s rekommendationer har fått stor spridning i Sverige och ligger ofta till grund för lokala rekommendationer från exempelvis skolor vilket kan ta sig uttryck genom att barn under 10 år avråds från att cykla (själva) till skolan.

Lämpligheten i NTF:s rekommendationer har dock kommit att ifrågasättas på senare år. Trivektors rapport *Säkrare cykling för barn i tätort – vägledning för barns cykling till skolan* (Stigell et al., 2017) syftar till att ta fram vägledning för i vilka trafikmiljöer och under vilka omständigheter barn kan cykla själva till skolan. Resultatinsamlingen består bland annat av expertintervjuer, omvärldsbevakning och STRADA-analyser. Enligt Stigell kan den gällande 10–12-årsrekommendationen, som huvudsakligen baseras på forskning från 1960-talet av Stina Sandels, ses som föråldrad och trubbig. Jämfört med 1960-talet har stora framsteg gjorts inom trafiksäkerhetsområdet vilket innebär att barnens trafikmiljöer nu och då inte kan anses vara jämförbara. En generell åldersrekommendation riskerar till exempel att hindra en 8-åring från att cykla på en plats som bedöms som trafiksäker, samtidigt som den kan uppmuntra en

13-åring att cykla på en plats med betydande trafiksäkerhetsbrister. Stigell rekommenderar att generella åldersrekommendationer avskaffas. I stället för att utgå från biologisk mognad (ålder) bör barnets trafikkompetens i relation till den aktuella trafikmiljön utgöra grund för bedömningen om barnet kan cykla på egen hand i trafik. Trafikkompetensen kan utvecklas genom träning tillsammans med föräldrar eller andra vuxna (Stigell et al., 2017).

3.2 Vinster med en ökad andel aktiva transporter

I Klimatkommunernas rapport *Hållbart och aktivt resande för barn* (Rosager, 2021) lyfts många av de fördelar som finns med att byta ut bilen som transportmedel till skolan mot andra, hållbara, transportmedel. Vinsterna kan sammanfattas på tre nivåer:

- **På barnens individuella nivå:** Mycket forskning har utförts som undersöker sambanden mellan minskad aktivitet på barn och försämring av inlärningsförmåga och mental hälsa. Aktiva transportmedel som gång och cykling kan vara ett sätt att motverka detta. Det kan även hjälpa barn att i ung ålder lära sig hantera trafikmiljöer.
- **I skolans närmiljö:** Ökad användning av bil vid avlämning på skola skapar en negativ spiral där det ökade antalet bilar skapar känslan av otrygghet för barn. Det kan även leda till ökade utsläpp som försämrar luftkvaliteten.
- **På statlig och kommunal nivå:** Minskad bilanvändning på en större samhällsnivå bidrar till att uppnå några av de större mål som staten och städer strävar efter, såsom minskade klimatutsläpp. Minskad bilanvändning kan även leda till minskade sektioner som inom stadsplanering öppnar upp yta för andra ändamål.

3.2.1 Ökad fysisk aktivitet

Folkhälsomyndigheten har rekommendationer för fysisk aktivitet och stillasittande som gäller för alla befolknings- och åldersgrupper i Sverige. För barn upp till 5 år rekommenderas regelbunden fysisk aktivitet på olika sätt flera gånger om dagen. För barn och unga mellan 6 och 17 år rekommenderas minst 60 minuter fysisk aktivitet per dag på en måttlig till hög intensitet som ger ökad puls och andning, och fysisk aktivitet på hög intensitet minst tre dagar i veckan som stärker muskler och skelett. Långa perioder av stillasittande bör brytas av med fysisk aktivitet. Detta är viktigt för att främja hälsan hos barn och unga (Folkhälsomyndigheten, 2022).

Janssen och LeBlanc (2010) har författat artikeln *Systematisk granskning av hälsofördelarna med fysisk aktivitet och kondition hos barn och ungdomar i skolåldern*. Författarnas sammanställning tyder på att fysisk aktivitet och kondition är positivt associerad med flera hälsorelaterade faktorer hos barn och ungdomar, inklusive förbättrad hälsa, förbättrad skeletthälsa samt förbättrad psykisk hälsa med mera. I artikeln betonas vikten av att främja fysisk aktivitet och kondition hos barn och ungdomar och föreslå att skolor och föräldrar spelar en viktig roll i att uppmuntra fysisk aktivitet. Det nämns att aktiv transport till skolan (till exempel cykling eller gång) är en viktig form av fysisk aktivitet för barn och ungdomar. Aktiv transport till skolan kan bidra till att öka den dagliga fysiska aktiviteten och kan därför vara en viktig strategi för att främja hälsan hos barn och ungdomar. Janssen och LeBlanc påpekar att det är viktigt att fortsätta forskningen inom detta område för att förstå hur fysisk aktivitet och kondition kan bidra till hälsa och välbefinnande hos barn och ungdom.

3.2.2 Ökat välmående och ökad kognitiv förmåga

I sin doktorsavhandling undersöker Westman (2017) barns mentala hälsa kopplat till resvanor. Resultatet visar mönster som pekar på ökat välmående och kognitiv förmåga hos barn som reser aktivt till skolan. Utöver rörelsen verkar den sociala aspekten vara en faktor som leder till de positiva effekterna, då barn reser tillsammans i högre grad när de färdas till fots, på cykel eller i kollektivtrafiken.

Rutberg, Lindqvist & Henriksson (2023) menar att barns rörelsefrihet är en förutsättning för identitetsskapande, välbefinnande och möjligheten att leva ett fysiskt aktivt liv. Vidare skriver de att självständig mobilitet främjar mental hälsa och personlig utveckling. Barns som ges möjlighet att bli självständiga i sin mobilitet utvecklas även på andra sätt vilket bland annat kan leda till att de får ökad riskbedömningsförmåga, orienteringsförmåga, självförtroende och självkänsla.

3.3 Rekommendationer om aktiva skoltransporter

Inom projektet Aktiva skoltransporter redogör forskare vid Luleå tekniska universitet och VTI (Rutberg, Lindqvist & Henriksson, 2023) för vilken form av transportval som är bäst för unga. I sin rapport hävdar de, utifrån tidigare forskning, att risken för en trafikskada är statistiskt liten. I jämförelse är risken större att drabbas av problem med hälsan, som hjärt- och kärlsjukdomar eller diabetes, som följd av en inaktiv livsstil. Eftersom uppväxten är formativ för en persons vanor som vuxen är det viktigt att uppmuntra till aktiva transporter i tidig ålder. Inom ramen för projektet har de tagit fram förslag på nationella rekommendationer. Dessa riktas dels till barn och vårdnadshavare, dels till samhällsaktörer på olika nivåer (skolor, väghållare, trafik- och samhällsplanerare):

- Barn (och vårdnadshavare) rekommenderas använda aktiva skolresor året om redan från förskoleklass. Detta bör ske på ett säkert sätt tillsammans med en vuxen men kan så småningom ske i sällskap med andra barn eller självständigt. Barnet och vårdnadshavarna bör då göra en bedömning av barnets förmågor i förhållande till den aktuella trafikmiljön.
- Skolor rekommenderas att uppmuntra elever till aktiva resor till och från skolan.
- Väghållare och trafik-/samhällsplanerare rekommenderas att beakta barns behov och förutsättningar för aktiva säkra skolresor i:
 - samhällsplanering och behov av tillgänglighet i gång och cykelplaner, planering av nät för gång och cykel, samt vid placering av skolor och andra viktiga målpunkter för barn och ungdomar,
 - beslut om hastighetsgränser i och utanför tätort,
 - beslut om utformning av infrastruktur, där barn färdas aktivt,
 - beslut om kvalitetsnivåer och prioritering av drift och underhåll av all infrastruktur där barn färdas aktivt samt
 - beslut om att upplåta allmän platsmark och gata till attraktiv cykelparkering och rimlig bilparkering, så att de som anländer till fots eller cykel kan göra det på ett trafiksäkert sätt.

3.4 Idén om bilfria zoner vid skolor

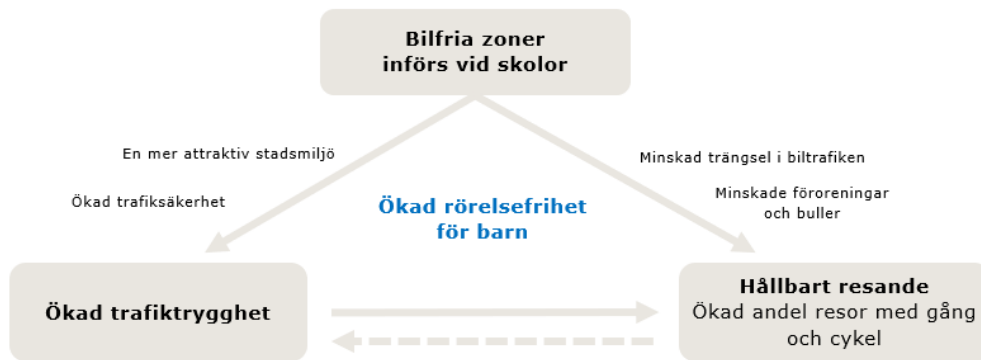
Att implementera en bilfri zon vid en skola innebär att på en begränsad sträcka hindra trafik med motorfordon, antingen permanent eller under vissa tider på dygnet. Ett exempel av tidigare exempel på bilfria zoner, från Sverige och andra delar av världen,

beskrivs i resultatdelen. Zonerna kan skapas antingen med hjälp av reglering eller genom att placera ut fysiska hinder. Utformningen kan i vissa fall likna en förlängning av skolgården men ofta ser det ut som en vanlig gata där man fortfarande kan gå eller cykla hela vägen fram till skolan. Det är vanligt att en bilfri zon kombineras med en alternativ avlämningsplats, en på- och avstigningsplats. Utmaningar kan gälla hur man stänger av trafik utan att hindra relevanta transporter och/eller funktioner.

Argumenten för att implementera bilfria zoner är oftast något av följande två;

1. Ökad trafiksäkerhet genom ett minskat antal fordon nära skolan och/eller
2. ökad andel hållbara resor, även benämnt "aktivt resande".

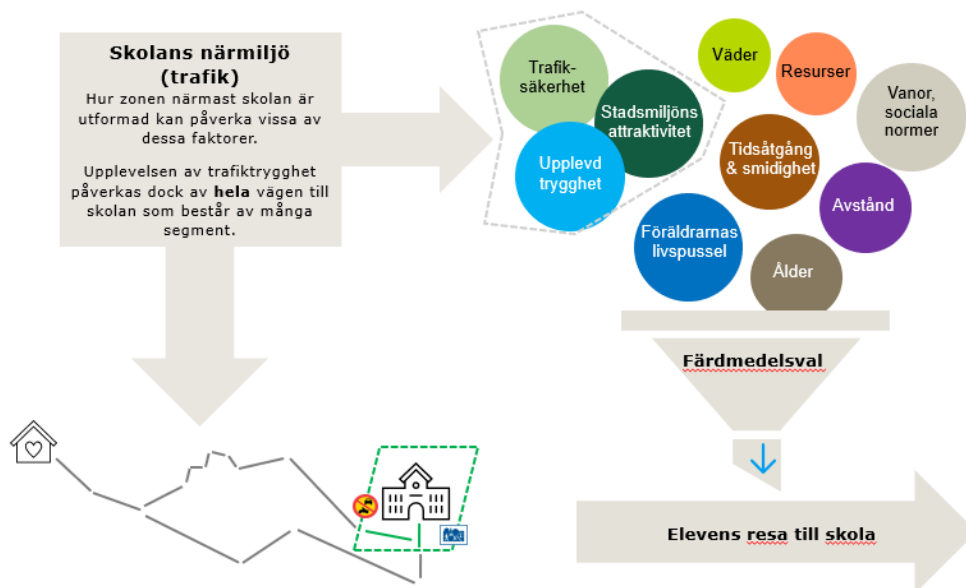
Även om dessa två argument går att skilja åt så påverkar de varandra. Exempelvis kan en bilfri zon närmast skolan göra att trafikmiljön upplevs som trygg och säker vilket får fler att gå eller cykla, vilket i sin tur ger ytterligare positiva effekter på trafiksäkerheten, se Figur 3-2.



Figur 3-2. Argument för att implementera bilfria zoner vid skolor.

Valet av utformning påverkas av vad den ursprungliga ambitionen är. Även om de kan påverka varandra på sikt kan det vara av vikt att tydligt uttala vad ambitionen är innan åtgärder planeras.

Det bör dock poängteras att trygghet och trafiksäkerhet bara är några av de faktorer som gör att många väljer bilen som transportmedel. Orsaker som exempelvis väderlek eller levnadsvanor går inte att påverka genom att implementera bilfria zoner. Se Figur 3-3.



Figur 3-3. Faktorer som påverkar valet av färdmedel vid resa mellan hem och skola.

Utöver ambitionen att förenkla för hållbara, aktiva transporter så finns en tydlig ambition med bilfria zoner att försvåra för ett trafikslag: personbilar. Genom att medvetet försvåra för biltrafik vid skolan, genom att begränsa framkomligheten och hänvisa föräldrar till avlämningsplatser en bit från skolan, vill man göra det mindre bekvämt att lämna barn vid skolan med bil. Detta för att motverka ett ideal som rått i Sverige där man skapat en infrastruktur som gjort bilen till ett attraktivt transportmedel på bekostnad av andra transportval. Det är därför inte ovanligt att bilfria zoner till en början kan möta motstånd från föräldrar som är invanda och bekväma med att kunna köra med bilen hela vägen fram till skolan vid hämtning och lämning.

4 Metod

4.1 Omvärldsbevakning

Den första delen av studien bestod av en omvärldsbevakning som syftade till att identifiera redan genomförda och dokumenterade åtgärder från såväl Sverige som andra länder.

4.1.1 Genomförande

Sökningar genomfördes, främst via Google/Google Scholar men även i databaser som ResearchGate, för att hitta rapporter, artiklar eller andra typer av texter som behandlar ämnet bilfria zoner vid skolor. Nya källor till information hittades även via referenslistor i den litteratur som genomlästes.

Vi fick även kännedom om åtgärder vid skolor genom de intervjuer som genomfördes inom ramen för denna studie.

4.2 Intervjustudie

Det andra och huvudsakliga steget i insamlingen av empiriskt material till studien utgjordes av semistrukturerade samtalsintervjuer. I följande avsnitt presenteras hur intervjupersoner valdes ut och hur intervjuerna genomfördes.

4.2.1 Urval av intervjupersoner

Urvalet gjordes till en början genom nätverket Svenska Cykelstäders kommunikationsforum, där en fråga sändes ut via e-post:

“Hej forumet,

Jag har sett att många kommuner börjat kolla på bilfria zoner vid skolor men vad jag kan se finns det inte så mycket riktlinjer och goda exempel på hur dessa bör/kan utformas.

Hur upplever ni det ute i kommunerna, finns det behov av tydligare riktlinjer kring detta?

Jag är inne på att genomföra en studie på ämnet med bland annat en litteraturstudie och intervjuer för att få med olika aspekter. Tanken är att resultatet skulle kunna fungera som en sorts handbok för utformning av den här typen av zoner.

Finns det någon som skulle vilja vara med som stöd i ett sådant arbete (förutsatt att jag blir beviljad medel för att genomföra den)?”

Genom denna kommunikation fick vi kontakt med tjänstepersoner på 6 kommuner som ville vara med i intervjustudien. Resterande intervjupersoner erhöles genom rekommendationer från de första sex kommunerna eller genom tidigare kontakter.

I Tabell 4-1 redovisas samtliga respondenter som deltagit i studien:

Tabell 4-1. Medverkande kommuner och respondenter.

Namn:	Kontaktperson:	Befolknings- mängd (SCB, g	Kommungruppsindelning (Sveriges kommuner och regioner, 2023)
Enköpings kommun	Alice Carlsson	47 848	Mindre stad
Gävle kommun	Karola Fors	103 943	Större stad
Göteborgs Stad	Hanna Ljungblad, Malin Sunnemar & Anders Kjellander	596 841	Storstad
Huddinge kommun	Emma Wallgren	114 504	Större stad
Jönköpings kommun	Olle Gustafsson	145 114	Större stad
Nacka kommun	Marianne Arneskog	109 486	Större stad
Stockholms Stad	Mimmi Hologård & Fariba Daryani	984 748	Storstad
Söderköpings kommun	Lena Rödin	14 834	Mindre stad
Varbergs kommun	Li Hagström	67 800	Större stad
Växjö kommun	Colin Hale & Hanna Grönkvist	97 137	Större stad



Figur 4-1. Medverkande kommuner.

4.2.2 Genomförande

Intervjuer hölls i huvudsak via Teams och utgick från den i förväg framtagna intervjuguiden (Se bilaga 2). Vid samtliga intervjuer deltog två personer från arbetsgruppen där den ena hade som huvuduppgift att hålla intervjun och den andra färdte anteckningar under intervjuens gång. Den som antecknade kunde också flika in med följdfrågor om någon sådan missades. Alla intervjuer spelades in för att det skulle vara möjligt att gå tillbaka och lyssna i efterhand.

4.3 Bearbetning av materialet

Efter varje intervju sammanställdes anteckningarna utifrån strukturen på intervjuguiden, inspelningen användes vid behov för att skriva ner kompletterande anteckningar.

Bearbetning av materialet gjordes sedan genom en kvalitativ tematisk innehållsanalys för att kategorisera och knyta samman resultat från de olika intervjuerna.

4.3.1 Kvalitativ tematisk innehållsanalys

Innehållsanalysen har genomförts av två personer i arbetslaget för att uppnå en högre validitet. Analysen började med att båda läste igenom samtliga intervjuer för att få en grundläggande bild över innehållet. Under en andra genomläsning markerades meningar och stycken som upplevdes relevanta utifrån studiens syfte. Alla enheter lästes igenom och kondenserades till kortare enheter utan att förlora dess innebörd, så kallade koder. Koderna plockades sedan över i ett nytt dokument och sorterades efter dess innehåll. I samband med utformningen av koderna utformades de kategorier som kom att utgöra den struktur som redovisas i resultatet.

Tabell 4-2. Bearbetning av intervjuer.

Ursprunglig enhet	Efter kondensering
Beteendepåverkande åtgärder ska inte underskattas men de behöver hänga ihop med en bilfri zon eller liknande åtgärder	Arbeta med helhetsgrepp.
Det finns stöd i strategin men självständigt resande är inte en fråga som drivs politiskt	Behov av politiska beslut
Klimatet för att uppmuntra bilfria zoner är väl så där moget. Inriktningen är snarare att man vill tillskapa fler bilplatser än parkeringsnormen kräver	Stark bilnorm

5 Resultat

5.1 Resultat från omvärldsbevakning

5.1.1 De första exemplen: Italien och Belgien

Begreppet "school streets" har blivit vanligare i trafiksammanhang under 2010-talet, men det tidigaste exemplet går att spåra tillbaka till den italienska staden Bolzano redan år 1989 (Child health initiative & Fia Foundation, 2022). Där har det implementerats genom en reglering som förbjuder bilar att passera gatan vid 10 skolor under hämta-/lämnatider för barnen, samtidigt som skolpersonal har tillåtelse att blockera gatan tillfälligt med hjälp av skyltar (Etis Mobility Portal, 2014). Enligt lokala

aktörer har det tagit 10 år att få regleringen välfungerande men har lett till en halvering av trafikolyckor vid skolor. I dagsläget påstås det att 80 procent av barnen tar sig till skolan genom att gå, cykla eller ta kollektivtrafik, varav 45 procent går.

Den första expansionen skedde år 2012 i Milano samt i den belgiska staden Ghent (Child health initiative & Fia Foundation, 2022). I Belgien hade man tidigare arbetat med en reglering på 30 km/h runt skolor men såg potentialen att förbättra luftkvaliteten och trafiksäkerheten runt skolor, varför det snabbt fick spridning i den flamländska delen av landet. 2018 fick skolgatan en egen skylt och medföljande riktlinjer på nationell nivå (Lemmens, 2018). Dessa innebär att man reglerar ett förbud mot genomfartstrafik på gator som har regleringen och tillåter skolor att ställa ut blockerande objekt under dessa tider. Undantag görs för olika typer av fordon som måste passera i sitt uppdrag, exempelvis utryckningsfordon, fordon med specifika tillstånd och boende på gatan.

5.1.2 Nederländerna

I Nederländerna har Haags kommun genomfört åtgärder vid utvalda skolor. Åtgärderna innefattar bland annat parkeringsförbud, enkelriktning av gator samt avstängning för motorfordon i samband med att skolan börjar och slutar för dagen. Avstängningen sker manuellt med personal som placerar ut fysiska hinder och släpper förbi fordon med tillstånd.



Figur 5-1. Bilfri zon vid en skola i Haag. Bildkälla: City of The Hague

5.1.3 Danmark

Vid Vestre Skole i Odense har gatan utformats som ett shared space vilket skapar mer yta för elever att leka på genom att ta befintliga parkeringsplatser i anspråk för att placera ut lekanordningar. Vägen har även reglerats med förbud mot motordrivna fordon kl. 7:30 – 8:15 med undantag för boende och näringsidkare, i syfte att minska trafiken vid tidpunkten när barnen kommer till skolan.

Det finns dock inga fysiska barriärer för motorfordon, mer än ett farthinder en bit in på vägen. I höjd med farthindret regleras gatan som gångfartsområde och vid jämförelse med bilder från tidigare år går det att se att en separerad gångbana som tidigare fanns nu tagits bort för att skapa en gemensam yta för samtliga trafikanter.



Figur 5-2. Shared space vid Vestre Skole i Odense. Bildkälla: Google Street view.

5.1.4 Norge

I Norge pågår arbete med ett koncept som kallas för Hjertesoner som innefattar olika typer av åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten runt skolor samt göra att fler väljer att resa aktivt till skolan. Det är kommunen, skolledningen och föräldrar som tillsammans arbetat för att få igenom det olika åtgärderna.

Åtgärderna varierar beroende på skolans förutsättningar och kan handla om allt från informationskampanjer till trafikregleringar och fysiska åtgärder.



Figur 5-3. Avlämningsficka vid Gokstad skole. Bildkälla: Google Street view.

Vid Gokstad skole i Sandefjord har man främst arbetat med informationskampanjer av olika slag men även reglerat gatan närmast skolan med förbud mot motordrivna fordon (med undantag för bland annat varuleveranser) samt anlagt en avlämningsplats så att föräldrar som kör sina barn till skolan inte ska behöva köra hela vägen fram till entrén.



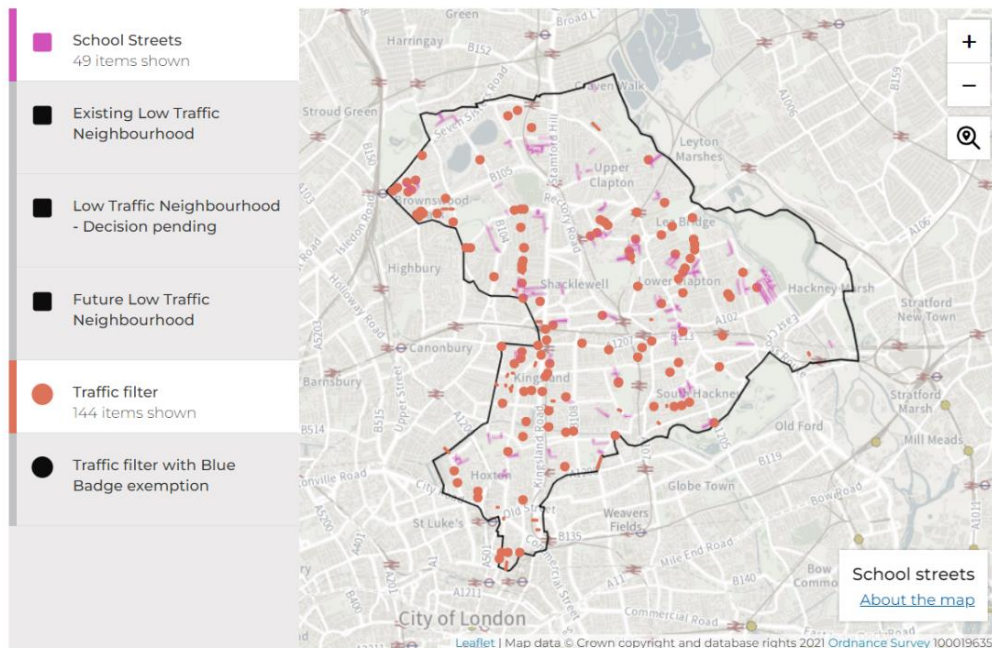
Figur 5-4. Förbud mot motordrivna fordon vid Gokstad skole. Det finns även information på såväl vägen som belysningsstolpar om att det är en hjertesone. Bildkälla: Google Street view.

Åtgärderna har mottagits väl och tack vare engagerade föräldrar och elever har även flera gå-grupper anordnats. Skolan uppskattar att 98 procent av eleverna går eller cyklar till skolan.

5.1.5 Storbritannien

London är den stad som har implementerat konceptet med säkra skolvägar i högst grad (Child health initiative & Fia Foundation, 2022) genom att i flera boroughs introducerat åtgärder för att främja barns aktiva mobilitet i projekt som kallas för *School Streets*. Motiveringen bakom projektet har varit både för att öka säkerheten för barn samt att minska mängden utsläpp i staden (Johnson, 2023).

Mest utvecklat är arbetet i Hackney där det finns flertalet vägar som reglerats med förbud mot motorfordon vid vissa tider på dygnet. I Hackney finns även ett stort antal så kallade trafikfilter där genomfart förbjudits för motorfordon (det finns dock vissa undantag för till exempel buss).



Figur 5-5. School streets och trafikfilter i Hackney, London. Bildkälla: Hackney Council.

Unikt för London är att de hanterar övervakning delvis med hjälp av kameror (School Streets Initiative, 2022), vilket innebär att de förare som trotsar förbudet straffas med böter. Detta minskar kravet på Polisövervakning som i andra städer har visat en sårbarhet med regleringen.



Figur 5-6. Trafikfilter med kameraövervakning i London. Foto: Jonas Pettersson

Utöver de åtgärder som utförts i London finns exempel i Storbritannien från Glasgow i Skottland (Glasgow city council, 2023) på "School Car Free Zones". De första försöken

på avstängningar utfördes i augusti 2019 men regleringen fick ökad spridning som del av satsningen Spaces for People, ett projekt som hade som huvudmål att förenkla gång och cykel i Glasgow när pandemin tvingade människor att hålla social distans. De bilfria zonerna skapas genom en tidsbunden reglering som förbjuder bilar att visas på specifika gator under hämta- och lämnatider, vilket uppehålls genom övervakning av Polisen. Många historier om projektets fördelar förmedlas ut men det kommer även rapporter om att Polisen saknar resurser för att övervaka samtliga regleringar och en del tjuvkörning därför utförs (Sandelands, 2022).

5.1.5.1 Hackneys Toolkit for professionals

Stadsdelen Hackney i London har samlat sina erfarenheter i en handbok kallad *School streets. Timed traffic restrictions. Toolkit for professionals* (Linton et al., 2019).

Rapporten är tydligt strukturerad utifrån fyra delar. Den första delen innehåller själva "verktygslådan" och består av fyra steg, som lyder:

- **Steg 1: Develop.** Detta steg behandlar arbeten i tidiga skeenden och råd om hur man exempelvis sätter ihop en arbetsgrupp, löser budget, hittar lämpliga skolor, samlar in data etc.
- **Steg 2: Engage.** Beskriver hur Hackney har marknadsfört sina skolgator och kommunicerat med allmänheten. Detta steg lyfter vikten av att nå ut tidigt med budskapet, innan åtgärder utförs.
- **Steg 3: Install and enforce.** Denna går in på åtgärderna som utförs. Författarna menar att ett "launch party" är ett bra sätt att sprida kunskap. De faktiska åtgärderna för att hindra bilar att köra in är:
 - Reglering genom skyltning (se bild nedan). Antingen genom en enkel skylt som beskriver regleringen eller genom en skylt med belysning som lyser när förbudet gäller (ett exempel hämtat från Skottland). Skyltning kan behöva kompletteras med övervakning av Polisen för att försäkra att det efterföljs.
 - Kamerasystem. London har infört ett system där kameror, likt hur fartkameror fungerar, registrerar bilar som bryter mot förbudet och skickar en böter med posten. Det är en erkänt kostsam metod för att övervaka regleringen.
 - Fysiska barriärer. Eftersom skolgatorna i Storbritannien ofta utförs på gator där vissa har undantag för regleringen, exempelvis transporter och utryckningsfordon, behövs hinder som går att flytta enkelt. Deras exempel gäller pollare som elektroniskt går att sänka under marken och flyttbara stängsel.
- **Steg 4: Review.** Uppföljning på arbetet bör ske genom studier utförda på plats där man ser resultatet. Det är lättare att utföra om man varit på plats innan och har något att jämföra med. Om resultatet är positivt lyfter de vikten av att kommunicera det utåt. Efter en testperiod bör det undersökas om åtgärder kan göras permanenta.



Figur 5-7. Exempel på utmärkning av bilfria zoner. Bildkälla: Hackney toolkit for professionals.

Rapportens andra del behandlar hur man kan använda resultatet från den första delen för att skapa ett spritt program med förankring hos befolkningen och politiker. Den tredje delen samlar specifika lärdomar Hackney erfarit i tabellform. Den fjärde delen innehåller diverse material, utöver deras "toolkit", som sprider Hackneys lärdomar, ex en FAQ. Ett appendix följer med användbar information, exempelvis kostnader för specifika objekt som de använt sig inför budgetering.

Rapporten sammanfattar förtjänstfullt hur Hackney gått till väga för att uppnå vad som får anses en framgång. Men den utgår ifrån en specifik, i detta fall brittisk, kontext. För att förenkla implementeringen av liknande koncept i Sverige kan fortfarande en handbok som utgår ifrån de utmaningar och möjligheter som finns här vara användbar. Något denna studie ämnar ta fram.

5.1.6 Frankrike

Paris har sedan 2019 reglerat flera gator till skolgator, eller "rues aux ecoles" (Child health initiative & Fia Foundation, 2022). Detta som del av borgmästare Anne Hidalgos ambition att förbättra luftkvaliteten, minska buller från trafiken och skapa en "15-minutersstad". Till skillnad från andra platser, exempelvis London där man reglerat bort motorfordon under begränsade tider, har många gator tidigt gjorts permanent bilfria i Paris. Utöver att regleringen syftar till att minska mängden biltrafik avser den även att skapa mervärden i form av ökad grönska, lektytor och sociala utrymmen. I vissa fall har flyttbara barriärer använts för att möjliggöra passage för utryckningsfordon och viss servicetrafik.

5.1.7 USA

Det lokala programmet för "school streets" i New York är ett exempel som visat på en negativ trend. Dessa har från början varit del av regleringen "Open streets" (New York City DOT, 2023) som även kan användas för att förbjuda bilar från diverse lokalgator,

exempelvis vid uteserveringar på sommaren. Under första halvåret av 2022 var det en nedgång från 101 till 38 skolgator i staden (Coburn, 2022B). Detta i en stad var man konstaterat att antalet olyckor generellt är högre utanför gator än andra sträckor (Coburn, 2022A) och det redan finns fungerande kameror som bötfäller bilister som överträder hastighetsregler (Coburn, 2022C).

En förklaring till det minskade antalet skolgator är ett bristande stöd till skolorna från staden. Skolorna saknar tydliga riktlinjer för hur de bör utformas och ekonomiskt stöd för att utföra eventuella åtgärder. Resultatet har blivit att flera skolor som tidigare varit del av programmet har hoppat av, deltagandet i programmet har varit frivilligt i staden till skillnad från i städer som London och Paris. Det är generellt privatskolor med god ekonomi som kunnat behålla sina skolgator vilket lett till en debatt om socio-ekonomiska dimensioner av programmet (Coburn, 2022B).

5.1.8 Sverige

5.1.8.1 Stockholm

Stockholms stad har tillfälligt testat införandet av bilfria zoner vid tre olika platser:

- Björngårdsskolan (se bild nedan)
- Norra Ängby skola
- Lofotens och Regnbågens förskolor

De bilfria zonerna fanns på plats från november 2023 till februari 2024 för att utvärdera utformningen och lära sig mer om konceptet. Syftet med projektet var att skapa en lugnare trafikmiljö kring skolan, få fler att gå och cykla och ge barn och unga fler aktivitetsytor i det offentliga rummet. Ytorna har möblerats med växter, sittmöbler



Figur 5-8. Tillfällig bilfri zon vid Björngårdsskolan i Stockholm. Bildkälla: AFRY.

och lekfulla inslag. Vid Björngårdsskolan har gatan reglerats som gågata samt möblerats för att skapa ytor för lek och vistelse. Vid Norra Ängby skola samt

förskolorna Lofoten och Regnbågsgatan har delar av gatan stängts av för att skapa lektytor, samt för att undvika genomfartstrafik.

Utformningen av de bilfria zonerna kommer att utvärderas under 2024 med ambition om att omarbota gatorna med permanenta åtgärder. Exempel på tillfälliga åtgärder som genomförts vid skolorna är:

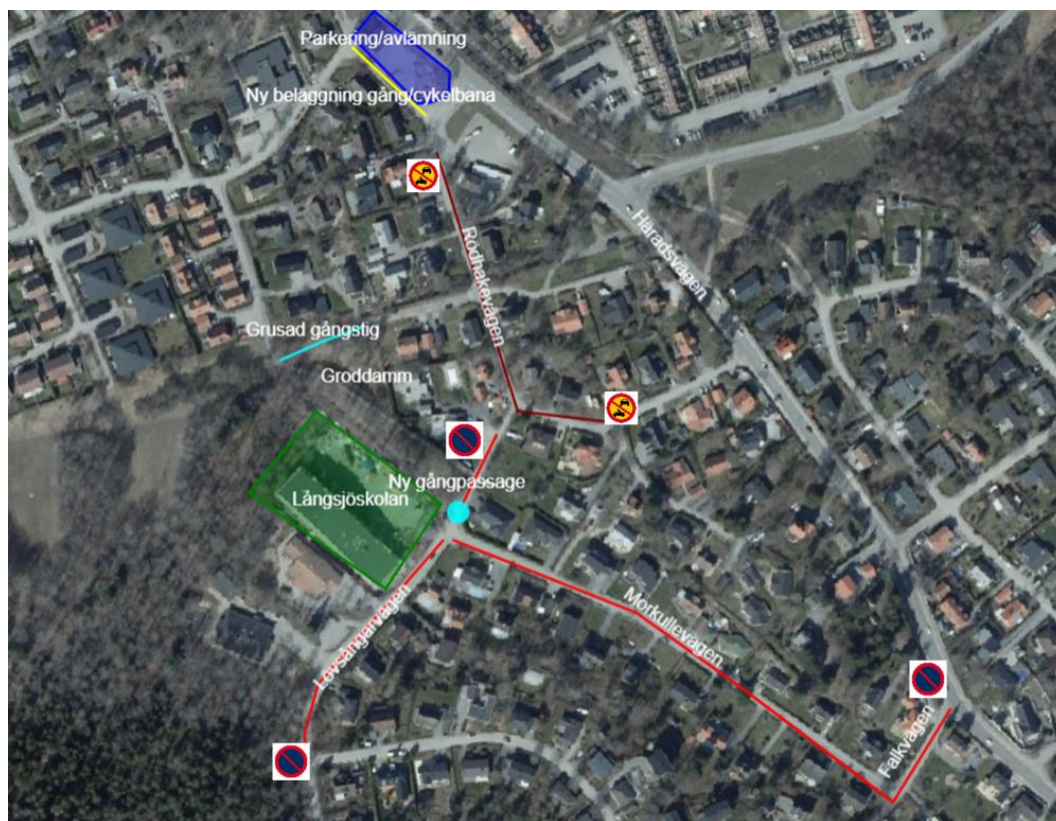
- Avstängning av hela gator
- Avstängning av ett körfält
- Borttagning av bilparkering
- Breddad gångbana
- Reglering med gågata

Redan 2020 genomförde Stockholms stad projektet *Framtidsgator* där gator vid skolor tillfälligt stängdes av för att ge plats åt lek och vistelse.

5.1.8.2 Huddinge – Långsjöskolan

Långsjöskolan har planerats som en bilfri skola och där har flertalet åtgärder tagits med för att begränsa biltrafiken och därmed förbättra förutsättningarna för andra typer av färdmedel.

En parkering/avlämningsplats har skapats en bit från skolan för att föräldrar inte ska behöva köra ända fram till skolan. Reglering med förbud mot motordrivna fordon och parkeringsförbud har också införts för att vidare styra trafiken i området vid skolan. Se bilden nedan.



Figur 5-9. Utformning och reglering vid Långsjöskolan. Bildkälla: Huddinge kommun.

Kommunen har även genomfört andra åtgärder för att främja aktivt resande som exempelvis ny beläggning på gång- och cykelbana, ny gångbana och cykelparkering vid skolan.

Åtgärderna har dock inte fått de effekter som eftersträvades. Förbudet mot motordrivna fordon har gjort att trafiken förflyttats till andra gator vilket medfört att boende i området hört av sig med synpunkter. Parkeringsförbudet har inte haft så stor effekt då föräldrar åker in och släpper av barnen, i stället för att använda avlämningsplatsen.

5.1.8.3 Enköping – Munksundsskolan

Munksundsskolan i centrala Enköping är en skola F-6 som stod klar 2018. Skolan är enligt politiskt beslut bilfri. Genom att endast tillåta behörig biltrafik (varutransporter, rörelsehindrade samt servicefordon eller liknande) på vägen som leder fram till skolan (Löparegatan) ska biltrafik i skolans absoluta närhet i stort sett undvikas. Hämtning och lämning av barn hänvisas till en parkeringsplats (reglerad korttidsparkering) utanför Enavallen. Parkeringsplatsen kopplas till skolan genom en gång-/cykelväg som dekorerats med fotspår för att upplevas som mer inbjudande. Inga fysiska åtgärder har vidtagits, endast reglering/skyltning samt kommunikation med skolans föräldrar.



Figur 5-10. Munksundsskolan. Nuläge. Bildkälla: Lantmäteriet. Redigerad av Sweco/AFRY.

Efterlevnaden av avlämningsrutinerna har dock visat sig bristfällig och många föräldrar lämnar sina barn på andra platser än den anvisade vilket skapar en rörig och otrygg trafiksituation i området. Huvudsakligen trafikeras lokalgatorna i ett villaområde söder om skolan. I en trafikutredning genomförd av AFRY föreslås åtgärder som syftar till att leda biltrafiken till lämpliga platser samt att skapa en trygg och säker trafikmiljö i stort.



Figur 5-11. Munksundsskolan. Föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder. Bildkälla: Lantmäteriet. Redigerad av Sweco/AFRY.

1. Hastighetssäkrad gång-/cykelpassage.
2. Ny utformning av vägkorsning med förskjuten körbana och nya passager.
3. Möblering eller målning av körbana.
4. Ny utformning av vägkorsning med förskjuten körbana och nya passager. Översyn av skyltning.
5. Vägvisning till rekommenderad avlämningsplats.
6. Möblering eller målning av gång- och cykelbana.
7. Vägvisning till rekommenderad avlämningsplats. Hastighetssäkrad vägkorsning.
8. Ny gång- och cykelbana.

5.1.8.4 Nacka – Björknässkolan

Nacka kommun har inga konkreta beslut om bilfria zoner vid skolor men arbetar aktivt med mobility management genom projekt och kampanjer som ska främja aktivt resande. De använder sig bland annat av trafikkalendern som ger tips på aktiviteter som barn och lärare kan genomföra.

Vid Björknässkolan har kommunen tagit fram reglering med förbud mot motordrivna fordon med undantag för transporter till skolan. Förbudet hade låg efterlevnad och rektorn på skolan gick då ut med en uppmaning till vårdnadshavare om att respektera förbudet. Kommunen placerade också ut en kantsten vid infarten för att göra det tydligare att förare inte ska köra in där, vilket har bidragit till en ökad efterlevnad.

I anslutning till infarten finns också en på- och avstigningsplats för att minska behovet av att köra ändra fram till skolan.



Figur 5-12. Förbud mot motordrivna fordon och kantsten vid infarten till Björknässkolan.
Bildkälla: Nacka kommun.

5.1.8.5 Söderköping – Albogaskolan, Bergaskolan

Albogaskolan i Söderköping var planerad för årskurs 4–6 men byggdes aldrig på grund av politiska beslut. Skolan skulle ha legat i tätortens utkant, i anslutning till Albogaleden som är en av Söderköpings större vägar. Under planeringsprocessen samarbetade många olika aktörer för att ta fram en trafiksäker lösning. Förslaget innebar en bilparkering och angöringsyta norr om skolan med infart och utfart direkt mot Albogaleden. Gång- och cykeltrafiken skulle nå skolan via en separat gång- och cykelväg väster om skolbyggnaden. Tack vare utformningen skulle biltrafik och oskyddade trafikanter hållas åtskilda samtidigt som tillgängligheten för alla trafikantgrupper skulle vara relativt god.



Figur 5-13. Albogaskolan - Söderköping, blocksskiss. Bildkälla: Arqly.

Ett annat exempel från Söderköping är Bergaskolan. Skolan ligger i centrala Söderköping på en smal landtunga mellan Storån och Göta kanal. Söderköpings innerstad består till stor del av gammal bebyggelse med smala gator, ofta belagda med kullersten. Med bil nås skolan endast via en enda väg (Ågatan). Eftersom gång-/cykelinfrastrukturen i centrala Söderköping uppvisar en hel del brister rör sig ofta gående och cyklister i gaturummet. Trafiksituationen runt skolan upplevs som otrygg och osäker, i synnerhet på morgon då (backande) bilar blandas med gående och cyklande barn. Hämtning av lämnning av barn hänvisas av den anledningen till en plats 300 meter söder om skolan, på andra sidan Storån. Samma plats används även som hållplats för skolskjutstrafiken. Något formellt förbud för biltrafik/avlämnning i direkt anslutning till skolan finns dock inte eftersom Ågatan behöver hållas öppen för boende i närområdet. Efterlevnaden av skolans på- och avstigningsrekommendationer har därför visat sig låg.



Figur 5-14. Bergaskolan - Söderköping. Bildkälla: Lantmäteriet. Redigerad av AFRY/Sweco.

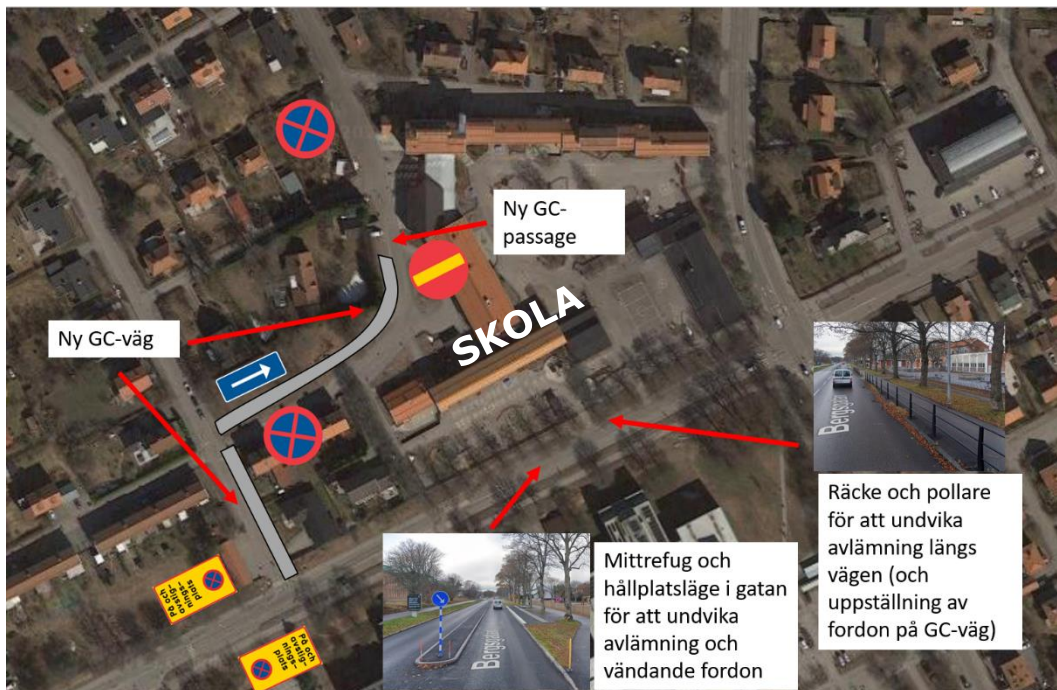
5.1.8.6 Gävle kommun

Gävle kommun har medverkat i *School Chance* som är ett EU-finansierat projekt. Syftet med Gävles medverkan var att skapa en samarbetsplattform mellan de olika kommunala aktörerna som berörs av arbetet med trafik vid skolor; Livsmiljö Gävle, Gävlefastigheter (GFAB) samt utbildning Gävle. Utifrån projektet arbetades en handlingsplan, *Hållbar skolmobilitet*, fram där förslag på fysiska åtgärder, kommunikationsåtgärder och utbildningsåtgärder med syfte att få fler elever att gå, cykla eller resa kollektivt till/från skolan sammanställs. Åtgärdsförslagen från handlingsplanen har därefter lyfts in i Gävles tekniska handbok. De benämns "Skolzoner" men ska inte betraktas som avgränsande zoner, snarare som åtgärder som är möjliga att implementera vid skolor. Exempel på skolzonåtgärder; staket, gång-/cykelstråk, enkelriktade gator, hastighetsbegränsningar, hastighetssäkringar, parkeringsreglering, på-/avstigningsplatser (droppzon), pollare, vägmarkeringar ("Skola"), säkra passager, belysningsåtgärder. Vilka och hur många åtgärder som lämpar sig vid en skola är plats-specifikt och varierar mellan olika skolor. Skolzonåtgärder har genomförts på flera platser i Gävle:

- Ulvsäterskolan
- Staffansskolan
- Strömsbroskolan
- Brynässkolan
- Sofiaskolan
- Solängsskolan

Solängsskolan (skola F-6) är den skola som har implementerat flest åtgärder:

- Räcke och pollare har monterats längs Bergsgatan för att undvika avlämning längs vägen och uppställning av fordon på GC-väg
- Busshållplats på Bergsgatan har byggts om (från fickhållplats till enkel stopphållplats) för att undvika avlämning och vändande fordon.
- Avlämningsplatser har iordningställts längs Bergsgatan omkring 100 meter väster om skolan.
- Ny GC-väg har byggts som kopplar samman skolans entré med Bergsgatan.
- Området närmast skolans entré har reglerats med stannandeförbud.



Figur 5-15. Solängsskolan - Gävle, genomförda skolzon-åtgärder. Bildkälla: Google Maps/Street view, redigerad av AFRY/Sweco.

5.1.8.7 Växjö

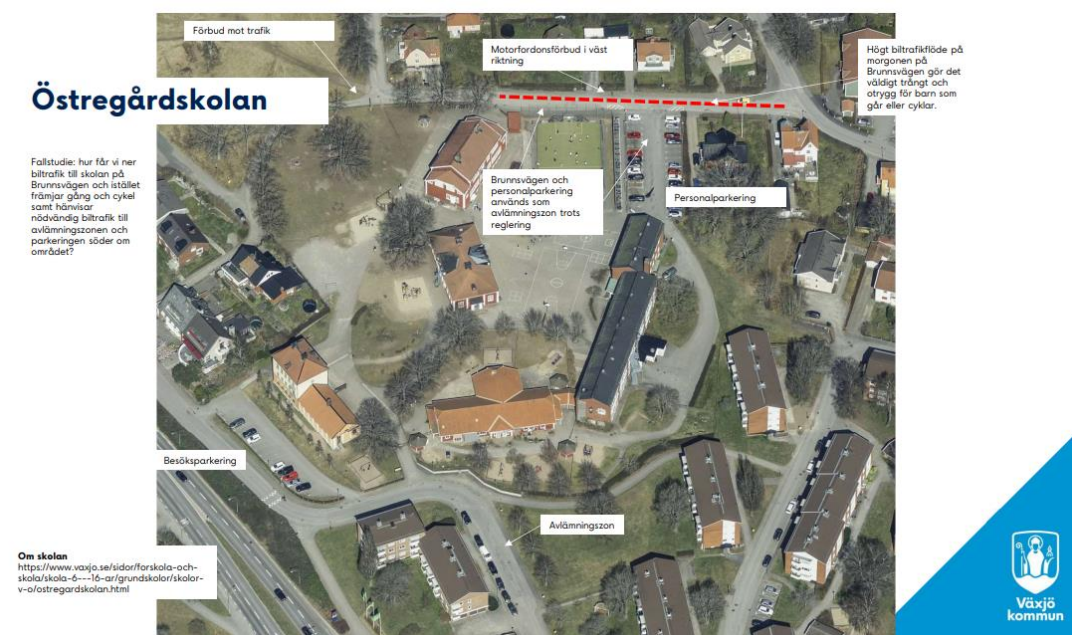
I Växjö kommun har det gjorts flera försök på åtgärder för att minska biltrafiken vid grundskolor. Ingen av dessa är dock en renodlad bilfri zon utan försök att reglera bort parkering vid specifika platser vid skolor kombinerat med alternativa på- och avstigningsplatser. Två tydliga exempel är grundskolorna Pär Lagerkvists skola och Östregårdsskolan.

Vid Pär Lagerkvists skola har Växjö kommun pekat ut två problem: att många lämnade av barnen precis utanför förskolan på skolans baksida (sydöstra sidan) och att många bilar och EPA-traktorer väljer att parkera på Bredvikvägen när parkeringarna är fulla (nordvästra sidan av skolan). För att åtgärda problemet togs ett förslag fram på att bygga ut skolans norra parkering som en ytterligare avlämningszon. Detta förslag byggdes inte då kommunen har en begränsad budget.



Figur 5-16. Pär Lagerkvists skola - Växjö. Bildkälla: Växjö kommun.

Vid Östregårdsskolan har kommunen uppmärksammat att många bilar lämnar av norr om skolan på personalparkeringen och Brunnsvägen. Kommunen har försökt åtgärda det genom att reglera enkelriktning väster om personalparkeringen samt införa parkeringsförbud på hela vägen. Som komplement till det har man gjort en alternativ avlämningszon och besöksparkering sydväst om skolan. Dessa åtgärder har inte fått önskat resultat då många föräldrar bryter mot regleringen och fortsätter lämna av på Brunnsvägen. Inga fysiska åtgärder har använts.



Figur 5-17. Östregårdsskolan - Växjö. Bildkälla: Växjö kommun.

5.2 Resultat från intervjuer

Nedan redovisas resultatet från intervjuerna uppdelat på de kategorier som framkom under bearbetningen av svaren.

5.2.1 Grundläggande arbete

Utredningar/undersökningar

Flera kommuner har arbetat med att ta fram utredningar och undersökningar som kan ligga till grund för eventuella åtgärder. Resvaneundersökningar är vanligt förekommande och används för att få en bild av hur fördelningen ser ut bland olika transportmedel, samt för att kunna samla in information om vilka brister som finns och önskemål om åtgärder för att exempelvis få fler att gå eller cykla.

Resvaneundersökningar kan även bidra med information om varför föräldrarna väljer att skjutsa barnen till skolan.

Politiska beslut

En del av de intervjuade kommunerna har politiska beslut om att det ska satsas på att anlägga bilfria zoner vid skolor men det innebär inte alltid att det finns en tydlig strategi för hur det ska genomföras. Å andra sidan har kommuner som saknar politiska beslut lyckats genomföra åtgärder som bidrar till en förbättrad trafiksituation vid skolor. Flera kommuner har uppdrag med att arbeta med trafiksäkerhet på en mer övergripande nivå och har därigenom tagit fram åtgärder som påverkar skolområden. För att arbeta mer specifikt med skolnära områden och åtgärder som styr bort trafik från dessa är det flera kommuner som anser att det skulle vara bra att ha politiska beslut att luta sig mot. För att lyckas med det skulle det vara bra att kunna visa upp exempel på lyckade satsningar som genomförts på andra platser, något som till stor del saknas i dagsläget.

Definition av begreppet "bilfria zoner"

Det är inte alltid möjligt att ta bort all biltrafik vid skolan, åtminstone inte under hela dygnet. Det är viktigt att definiera begreppet och dela upp det i olika typer av åtgärder utifrån det man vill uppnå, snarare än att det ska ha den negativa klang som "bilfri" kan föra med sig. Att göra andra ordval som exempelvis "lekgata" eller "främjande av aktiva transporter" kan bidra till en mer positiv bild av de valda åtgärderna genom att fokusera på de önskvärda effekterna snarare än de restriktioner som åtgärderna leder till.

Lokalisering av skolor i tidigt skede

Om det går att få med trafikperspektivet i tidigt skede och vara med och påverka placeringen är det lättare att skapa goda förutsättningar för att minimera biltrafiken vid skolan. Det kan dock vara svårt att påverka placeringen då det finns andra exploateringar som prioriteras högre, exempelvis bostäder. Känslan är att skolan i flera fall får placeras på den yta som blir över och då är det inte säkert att förutsättningarna för att begränsa biltrafiken.

Stöd i lagar och regler

Vid utformning av infrastruktur som främjar barnens rörelse och autonomi går det att inhämta stöd från lagar och regler, där miljö kvalitetsnormer barnkonventionen nämns som exempel. Det är dock viktigt att de som arbetar med frågorna känner till hur de kan tillämpas och vad de faktiskt innebär i praktiken. Hur står sig till exempel Barnkonventionen mot andra lagar?

5.2.2 Kommunikation

Mellan förvaltningar

Det är vanligt förekommande med meningsskiljaktigheter mellan olika förvaltningar. Genom dialog mellan samtliga inblandade går det att identifiera befintliga hinder och försöka hitta lösningar som gör det möjligt att anlägga de önskvärda åtgärderna. Om det finns en part som inte är med på banan så blir det väldigt svårt att få till en bra utformning. I en kommun gjordes försök med att skapa en gemensam arbetsgrupp för att förbättra samarbetet mellan olika förvaltningar men det blev svårt att uppnå en gemensam budget.

En annan fråga där åsikterna kan vara skilda är parkeringsplatser, där utbildningssektorn ofta vill ha parkeringar nära skolan för att underlätta för personalen medan trafikplanerare vill ha färre platser för att minska trafiken in till skolan.

En annan utmaning gällande parkeringsplatser är att kommunens styrdokument ofta kräver att de anläggs på kvartersmark vilket begränsar möjligheten att flytta dem till en lämplig plats. Där kan det gå att hitta lösningar genom att anlägga parkeringsplatserna på kvartersmark som inte ligger i direkt anslutning till skolan.

Det kan bli svårt att få bygglov för skolor om parkeringsnormen inte uppnås, vilket innebär begränsningar för hur restriktivt det går att vara med antal parkeringsplatser i anslutning till skolan.

Fysiska åtgärder som ska placeras på skolans mark kan komma att belasta utbildningssektorn vilket gör att de inte kan genomföras på grund av att andra åtgärder prioriteras högre.

Gävle kommun gick med i EU-projektet *School Chance* för att skapa en samarbetsplattform mellan olika förvaltningar och på så sätt arbeta mot att minska trafiken vid skolor.

Med skolor

För att kunna identifiera skolor som kan utformas med bilfria zoner är det viktigt att ta kontakt med anställda på skolan som ser hur trafiksituationen kan se ut vid skolan. Det gäller i första hand hur trafiken vid lämning och hämtning ser ut men kan också handla om till exempel hur leveranser sker för att kunna se över möjligheten att styra om dem vid behov. Skolan spelar även en viktig roll vid införandet av beteendeförändrande åtgärder, till exempel bilfria veckor eller gående skolbussar. De kan också känna till vad föräldrar och barn tycker om trafiksituationen och vad det finns för önskemål, alternativt bidra med att skicka ut enkäter för att genomföra resvaneundersökningar där sådana synpunkter kan samlas in. Skolan har också den bästa möjligheten att gå ut med information till föräldrarna, till exempel om nya åtgärder och vad de innebär. I vissa fall har skolan fått gå ut med vädjan till föräldrar om att följa gällande trafikregler om efterlevnaden upplevts bristfällig.

Vid kontakt med skolor är det viktigt att vara ute i god tid så att de som är ansvariga hinner anmäla skolan och planera de eventuella resurser som behövs för att medverka i arbetet.

5.2.3 Begränsande faktorer

Stark bilnorm

I många kommuner finns det fortfarande en stark bilnorm som gör att det blir svårare att genomföra åtgärder som begränsar framkomligheten för bilar. Detta återspeglas ofta i infrastrukturens utformning på så sätt att det är väldigt smidigt att ta sig fram med bil vilket i sin tur gör det svårare att bryta vanor, något som är viktigt att arbeta med parallellt med fysiska åtgärder. Beroende på det politiska läget kan det också vara svårt att få pengar till att genomföra bilfria zoner.

När många skjutsar sina barn till skolan ökar trafiken och trafiksituationen kan bli en bidragande faktor till att föräldrar inte vill att barnen ska ge sig ut på egen hand.

Osäkerhet hos föräldrar

I satsningar på att öka barnens autonomi är ett viktigt första steg att erkänna deras förmåga att ta sig självständigt till skolan. Rädsla och oro hos föräldrar kan vara en orsak till att inte fler barn går eller cyklar till skolan på egen hand och denna rädsla kan spås på av gamla rön som lever vidare, till exempel det som menar att barn inte är trafikmogna förrän vid 12 års ålder.

Infrastrukturens utformning påverkar hur unga barn som klarar av att orientera sig i trafiken. Om det till exempel är stora, högt trafikerade vägar blir det betydligt svårare att skapa bra gång- och cykelvägar till skolan vilket i sin tur försämrar förutsättningarna för att skapa bilfria zoner.

Föräldrars osäkerhet är inte enbart trafikrelaterad, det kan även handla om en oro kopplat till kriminalitet som barnen kan utsättas för på vägen till och från skolan.

Parkeringspolicy

Villkoren i kommunens parkeringspolicy kan skapa begränsningar genom att det ställs krav på ett visst antal parkeringsplatser som inte går att reducera genom mobilitetsåtgärder. Genom att ha mer anpassningsbara p-tal kan det gå att få ner antalet platser och i stället använda ytan till skolgård, samtidigt som färre fordon behöver trafikera området precis vid skolan. Parkeringsplatser för personal är också en fråga som påverkar utformningen av skolområdet.

Parkeringspolicyn kan även ställa krav på att parkering ska anordnas på kvartersmark vilket begränsar möjligheterna till att anordna parkeringsplatser som inte ligger i direkt anslutning till skolan.

Otydliga effekter

Eftersom det fortfarande är relativt nytt med bilfria zoner finns det sällan exempel på redan genomförda åtgärder med liknande förutsättningar som den aktuella skolan. Det kan därför vara svårt att veta på förhand hur effekterna kommer att se ut. Det bidrar till att det kan vara svårare att motivera åtgärder. Om det fanns tydligare exempel på utformning och dess effekter skulle det bli lättare att lyfta frågan till politiker och få en öronmärkt budget för denna typ av arbete.

Det fria skolvalet

Flera kommuner uttrycker att det fria skolvalet leder till ökade utmaningar på grund av att en del föräldrar inte väljer den skolan som ligger närmast, något som gör att behovet av att skjutsa barnen ökar.

5.2.4 Utformning av området vid skolan

Reglering

Olika typer av reglering är den åtgärd som testats mest. Det är enkelt att införa men efterlevnaden är oftast ganska låg. För att öka efterlevnaden har kommunerna testat olika åtgärder, bland annat tagit hjälp av parkeringsbevakning eller skolpersonal för att påminna om regleringen. Nacka kommun testade även att förstärka ett förbud med kantsten vilket visade sig ha en positiv effekt.

Flera kommuner har testat att anlägga parkeringsplatser en bit från skolan, alternativt hänvisat till befintliga platser som finns inom gångavstånd. Resultatet har varierat men gemensamt är att det är svårt att få alla att respektera hänvisningen. Det gör att en del biltrafik ändå hamnar utanför skolan eller att föräldrar kör in på andra vägar för att

parkera eller släppa av sina barn, vilket kan få negativa konsekvenser för trafiksäkerheten i det området.

Fysiska åtgärder

Fysiska åtgärder kan anläggas för att förstärka reglering (se exemplet ovan från Nacka kommun) men de kan också anläggas som fristående åtgärder som helt eller delvis förhindrar bilar från att ta sig fram till skolan.

I Gävle har de testat att sätta upp pollare och räcke för att undvika avlämning på olämpliga platser. Där har de även anlagt en ny gång- och cykelbana precis vid skolan för att skapa bättre förutsättningar för de oskyddade trafikanterna. De har även kompletterad gatan med vägmarkering "SKOLA" för att göra förare uppmärksamma om att det rör sig många barn i området.

I Stockholm testas bilfria zoner där gator vid ett antal utvalda skolor möblerats för att skapa mer plats för barnen i det offentliga rummet samtidigt som det blivit mindre attraktivt att köra där med bil. På vissa platser har biltrafiken även hindrats med fysiska hinder.

Fysisk åtgärd kan också syfta till att leda om trafik till en annan gata/entré vid skolan som bidrar till att en sida av skolan är mer anpassad för de oskyddade trafikanterna. Vid Anässkolan i Göteborg finns diskussioner om att testa detta.

Framkomlighet för fordonstrafik

Det finns oftast behov av framkomlighet för vissa typer av fordon; det kan till exempel handla om färdtjänst, leveranser eller driftsfordon. Detta ställer krav på en utformning som tillåter dessa fordon samtidigt som andra fordon begränsas. Det går att reglera på ett sätt som endast tillåter vissa typer av fordon men så länge det inte finns något fysiskt hinder finns det stor risk för att efterlevnaden blir bristfällig. En annan lösning som testats vid bland annat Anässkolan i Göteborg är att hänvisa leveranser till tider när eleverna är inne i skolan.

Påverkan på närområdet

Det är viktigt att inte bara se till hur eventuella åtgärder påverkar området närmast skolan. Begränsningar av trafik vid skolan kan göra att problemet flyttar sig till närliggande områden.

5.2.5 Kompletterande åtgärder

Helhetsperspektiv

För att få till en långvarig förändring är det viktigt att arbeta med ett helhetsperspektiv där beteendeförändrande åtgärder implementeras parallellt med bilfria zoner. Genom att göra det ökar chansen att det är färre som skjutsar sina barn till skolan och att trafikmängden därmed minskar. Vid bibehållen trafikmängd är risken stor att problemet förskjuts till andra platser när trafiken begränsas vid skolan. Många av de kommuner som deltog i vår intervjustudie har testat olika typer av åtgärder som ska syfta till att minska behovet av att skjutsa barnen till skolan, nedan listas ett antal exempel:

- Lånecyklar
- Cyklade skolbuss
- Vintercyklist
- Förbättrat gång- och cykelvägnät vid skolan
- Väderskyddade cykelparkeringar

Åtgärder som verkar på ett mer övergripande plan är också viktiga i omställningen; ju färre som kör bil desto lättare att få en lugn miljö vid skolorna. Det gör i sin tur att fler föräldrar vågar låta deras barn ta sig skolan på egen hand.

6 Diskussion

Att arbeta med bilfria zoner vid skolor kräver god planering och kommunikation för att bli lyckat. Den gemensamma bakgrunden till satsningarna är att åstadkomma en tryggare och säkrare miljö vid skolor, vilket gynnar eleverna på flera sätt.

För att skapa en utformning som är lämplig för den aktuella skolan är det viktigt att från början ha en målbild för vad som ska uppnås. Det kanske inte alltid är en helt bilfri zon som är målet och därför måste lämpliga åtgärder ses över för att matcha det den önskvärda effekten.

För att över huvud taget kunna arbeta med frågan är det viktigt att samtliga intressenter involveras och arbetar fram en gemensam värdegrund. De intervjuade tjänstepersonerna har upplevt utmaningar med det interna arbetet i kommunen. Det finns ofta motsättningar mellan olika förvaltningar som gör det svårt att komma vidare i arbetet och att hitta åtgärder som alla blir eniga om. Gävle kommun har genom projektet *School Chance* fått hjälp med att ta fram verktyg för att effektivisera samarbetet. Att ta hjälp av en extern part kan bidra med att hitta nya perspektiv och vägar till samarbeten som tidigare inte identifierats.

I den handbok som tagits fram i samband med den här rapporten (se bilaga 1) finns därför förslag på såväl tekniska lösningar som en arbetsprocess som kan ge riktlinjer för hur arbetet kan läggas upp. Förhoppningen är att det ska kunna hjälpa till att hitta strukturer och samarbetsmöjligheter som kan leda till att främja arbetet med att skapa mer inbjudande skolmiljöer. För att få till bra samarbeten är det viktigt att skapa en gemensam målbild och strukturera upp och bearbeta de frågor som måste utredas för att bana väg mot ett möjligt samarbete. Det finns flera viktiga frågor men två av de mest centrala handlar om förvaltning och finansiering. Denna rapport besvarar inte alla dessa frågor men kan förhoppningsvis bidra till att fler börja ta dessa diskussioner för att kunna komma vidare i arbetet.

Bilfria zoner vid skolor är ett brett begrepp som innefattar flera olika typer av utformningar. Det finns ingen nationellt etablerad definition av begreppet men nedan följer några av de inriktningar som går att välja:

1. **Lekgata** – Huvudsakligt syfte är att skapa yta för lek och vistelse. Dessa områden är belägna nära skolor och har vanligtvis låg hastighetsbegränsning och särskild markering för att påminna förare om att vara uppmärksamma på barnen.
2. **Skolgata (School street)** – Huvudsakligt syfte är att skapa en säker resväg till skolan som upplevs som trygg av dess användare. Begränsningar av framkomligheten för motorfordon genom olika kombinationer av reglering och fysiska åtgärder. Åtgärderna kan gälla antingen under hela dygnet eller vid exempelvis skoldagens början och slut.

Vid marknadsföring och kommunikation om åtgärderna är det sannolikt bättre att använda namnet för inriktningen snarare än begreppet bilfri zon då det kan inge en negativ klang. Det är bättre att fokusera på de positiva effekter som eftersträvas snarare än på de begränsningar som införs.

Utifrån kunskapssammanställningen har två huvudsakliga inriktningar identifierats; *separering av trafikslag* och *begränsning av framkomlighet för motorfordon*. Vid separering av trafikslag är målet inte nödvändigtvis att minska biltrafiken, fokus ligger i stället på att tydligt separera trafikslagen för att öka trafiksäkerheten och på så sätt göra det mer attraktivt för oskyddade trafikanter. Om man i stället väljer att arbeta med begränsning av framkomlighet för motorfordon är det huvudsakliga målet att minska biltrafiken vid skolområdet för att fler ska känna sig trygga med att välja aktiva färdmedel som gång eller cykel.

Att öka trafiksäkerheten är såklart eftersträvänsvärt eftersom det gör att risken för olyckor minskar men att enbart satsa på den typen av åtgärder ger troligtvis ingen större påverkan på färdmedelsfördelningen. Bakgrunden till införande av bilfria zoner är sällan inrapporterade olyckor vid en skola, det handlar snarare om att öka den upplevda tryggheten. I dagens samhälle finns det stora problem med otillräcklig fysisk aktivitet hos barn och unga vilket kan medföra en rad negativa effekter på bland annat hälsan. Genom att skapa bilfria zoner förbättras förutsättningarna för att resa aktivt vilket är positivt för såväl hälsan som autonomi. En övergång mot mer aktivt resande går även hand i hand med den, av många, önskvärda utvecklingen mot ökade andelar hållbart resande i samhället.

I dagsläget är det många föräldrar som skjutsar sina barn till skolan. Anledningen till detta beteende varierar men baseras ofta på människors livspussel, vanor och värderingar. Oavsett anledning så kan en förändring av skolområdets utformning bidra till ett förändrat beteende om rätt typer av åtgärder implementeras.

En slutsats som denna studies resultat lett till är att åtgärder för att minska biltrafiken har större chans att bli välfungerande ju tidigare i processen de beaktas. En av de mest grundläggande förutsättningarna som behöver studeras vid den här typen av arbete är den geografiska placeringen av skolan. Möjligheten att införa olika typer av åtgärder påverkas väldigt mycket av var i staden skolan placeras. Anslutande vägar och kringliggande verksamheter kan ställa krav på framkomlighet för olika typer av fordon vilket begränsar valet av möjliga åtgärder för att minska biltrafik i närheten av skolan. Ett problem som flera respondenter lyfte var att valet av placering många gånger styrs av andra faktorer än trafiksäkerhet och tillgänglighet. Om placeringen av skolan styrs av ekonomiska incitament riskerar den att få ett mindre attraktivt läge, kanske i närheten av mer trafikerade vägar vilket försvårar arbetet med bilfria zoner. För att få till bästa möjliga utgångsläge är det därför viktigt att vara med och påverka placeringen i den mån som är möjlig. Frågan om bilfria zoner bör också introduceras i tidigt skede. Skolans placering påverkar inte bara förutsättningarna för att skapa bilfria zoner, det påverkar även skolans attraktivitet och tillgänglighet över lag vilket bland annat inkluderar förutsättningar för att skapa säkra skolvägar och stimulerande miljöer för eleverna.

Vid befintliga skolor står förutsättningarna redan fast från början och åtgärder får anpassas utifrån detta. Beroende på skolans lokalisering kan det gå att implementera effektiva åtgärder även vid befintliga skolor men möjligheterna begränsas när det inte finns med i planeringen från början.

Många av respondenterna som deltog i studien upplever att det är svårt att veta vilka åtgärder som är lämpliga och ger de önskvärda effekterna då det saknas goda exempel från andra skolor med liknande förutsättningar, som visar effekterna av olika åtgärder. Eftersom förutsättningen för skolor kan skilja sig åt väldigt mycket är det svårt att ta fram färdiga koncept som funkar för flera skolor, däremot går det att visa

hur enskilda åtgärder har fungerat vid tidigare försök. I vårt arbete har vi gjort en omvärldsbevakning för att ta fram såväl de bästa exemplen på åtgärder som gett bra effekt, som exempel på mindre lyckade åtgärder för att belysa de svårigheter och utmaningar som finns inom arbetet. En generell lärdom finns i det första exemplet som applicerades i Bolzano, Italien: Att även åtgärder som möter motstånd vid dess implementering kan nå framgång om de kvarstår under lång tid och ger befolkningen en möjlighet att vänja sig vid de nya förutsättningarna.

De åtgärder som kan användas går att dela upp i två olika kategorier; *Reglering och utmärkning* samt *Fysiska åtgärder*.

Reglering och utmärkning används för att styra trafiken vid skolan, exempelvis genom att förbjuda motorfordon helt eller under vissa tider på dygnet. Reglering med utmärkning är relativt enkelt att genomföra men desto svårare är det att få hög efterlevnad och därmed den önskade effekten (exempel på detta kan vi se på Östregårdsskolan i Växjö som nämnts tidigare). För att få till en ökad efterlevnad kan övervakning bli nödvändig men polisen kan inte alltid vara på plats och det blir en sårbarhet i utformningen. Därför är det ofta nödvändigt med fysiska åtgärder, antingen som komplement till reglering eller som fristående åtgärd.

En återkommande åtgärd är på- och avstigningsplatser som syftar till att minska behovet av att köra ända fram till skolan. För att de ska användas är det viktigt att de placeras på ett strategiskt sätt, så att de inte innebär någon nämnvärd omväg eller att de på annat sätt är svåra att ta sig till (som vi tidigare sett vid Bergaskolan i Söderköping). Om det dessutom införs begränsningar för parkering vid skolan är det extra viktigt att på- och avstigningsplatsen får en attraktiv placering för att inte fordon ska parkeras på olämpliga platser. Goda anslutningar med gångbana sista biten till skolan är också avgörande för nyttjandegraden.

Mindre åtgärder som kantstenar kan användas för att förstärka reglering och bidra till nudging av förare, genom att förtydliga den önskvärda körvägen. Dessa åtgärder har inte alltid så stor effekt men är enkla att genomföra. Ett bra exempel på detta har belysts tidigare med den nya kantstenen vid Björknässkolan i Nacka. Andra enklare åtgärder som kan användas för att förtydliga utformningen är vägmarkeringar, som exempelvis kan informera om att det är skolområde.

Det finns mer effektiva åtgärder som exempelvis bommar och pollare, vilka kan användas för att helt hindra bilars framfart. De kan dock vara svåra att genomföra då det oftast finns bilar som behöver komma in till skolan, exempelvis leveranser eller färdtjänst.

Exakt vilka kombinationer av åtgärder som fungerar bäst går inte att svara på då skolor har olika förutsättningar. Det krävs en utredning för respektive skola för att kunna ta fram lämpliga åtgärder. Något som dock är viktigt att ha med sig är att den största effekten kommer från en kombination av fysiska åtgärder, reglering och beteendepåverkande åtgärder.

För att lyckas med en omställning av färd sätt till skolan, som de flesta ändå verkar arbeta mot, är det viktigt att arbeta med fysisk utformning vid skolan men för att nå en tydlig och långvarig omställning är det också nödvändigt att arbeta med beteendeförändringar på mer övergripande nivå. Flera av denna studies respondenter har pekat på detta och lyft olika metoder att arbeta med frågan. Det kan innefatta kampanjer som syftar till att öka medvetenheten hos förare eller som erbjuder möjlighet att testa ett annat färdmedel under en begränsad tidsperiod. En annan

aspekt som är viktig att belysa är barnens och de ungas viljor och önskemål, det är trots allt de som är huvudpersonerna i det här arbetet och de som vinner mest på att kunna ta sig aktivt och självständigt till skolan. Större satsningar som att bygga ut gång- och cykelbanor samt trafiksäkra korsningspunkter är också en del av det beteendeförändrande arbetet.

En viktig del i såväl insamlande av synpunkter som för kommunikationen om planerade åtgärder är kontakt med skolans personal. De kan hjälpa till med att dela ut enkäter eller få kontakt med elever och vårdnadshavare för att kunna genomföra intervjuer. När åtgärderna sedan ska genomföras är det också till hjälp att skicka ut information om vad som gäller under byggtiden samt hur det är tänkt att trafikanter ska bete sig när åtgärderna färdigställts. Detta leder till att vårdnadshavare och elever får ökad förståelse för de förändringar som genomförs och förhoppningsvis en ökad acceptans för de nya resvanor som efterfrågas. Några av respondenterna upplevde att det kan vara svårt att få till samarbete med skolor på grund av tidsbrist hos lärare och rektorer. Det finns inte heller alltid ett intresse av åtgärder från skolans sida, något som kan bero på att de inte upplever några problem med trafiksäkerheten. En annan utmaning, som kanske främst är kopplad till mer beteendeförändrande satsningar, är att skolans läroplan inte alltid inrymmer fler moment som exempelvis trafikutbildning.

Att ta hjälp av eleverna i planeringen är inte bara hjälpsamt för att hitta bra lösningar, det är också en rättighet som bör infrias. FN:s konvention om barnets rättigheter har 54 artiklar som fastställer de grundläggande rättigheterna för alla barn. Konventionen antogs av FN:s generalförsamling 1989 och har ratificerats av nästan alla länder i världen. En av konventionens centrala principer är att alla barn har rätt till en trygg och säker miljö. Genom att införa bilfria zoner vid skolor kan man skapa en sådan miljö genom att minska trafikfarorna och förbättra luftkvaliteten. Konventionen betonar också vikten av att barnens rörelsefrihet och hälsa främjas, vilket kan uppnås genom att ge dem möjlighet att cykla eller gå till skolan i stället för att behöva åka bil.

Konventionen betonar vikten av att lyssna på barns åsikter och ta hänsyn till deras behov och önskemål, vilket kan kopplas till planering av bilfria zoner runt skolor. Det innebär att barn har möjlighet att delta i planeringen och vuxna bör ta hänsyn till deras perspektiv när de utformar bilfria zoner.

Genom att införa bilfria zoner vid skolor främjas barnens rätt till utbildning. Konventionen fastställer att alla barn har rätt till utbildning och att utbildningen ska vara tillgänglig för alla utan diskriminering. Genom att skapa en trygghet och säker miljö vid skolor och förskolor kan man främja tillgängligheten till utbildning för alla barn.

Sammanfattningsvis är införandet av bilfria zoner vid skolor en viktig åtgärd för att främja barnets rättigheter enligt FN:s konvention om barnets rättigheter. Genom att skapa en trygg och säker miljö, främja barnens hälsa och rörelsefrihet, och ta hänsyn till barnens synpunkter kan man skapa en mer inkluderande och rättvis samhällsmiljö för alla barn att växa och utvecklas i.

Ett återkommande tema bland respondenterna var överhuvudtaget en upplevd svårighet att implementera konceptet med bilfria zoner på grund av bristande lagar och riktlinjer. Som trafiktjänsteman på kommunal nivå finns det utmaningar att få igenom sina idéer när de kommer i konflikt med andra aktörer. Tydligare riktlinjer på nationell nivå kring *hur* och *varför* man kan skapa bilfria zoner hade gjort det lättare för lokala aktörer att driva sina argument. Internationellt kan vi se hur konceptet

skolgator har haft stora utmaningar i en stad som New York där skolor arbetat efter egna initiativ men saknat tydligt stöd på kommunal och statlig nivå.

7 Slutsatser

Bilfria zoner vid skolor har stor potential att bidra till positiv förändring av trafiksituationen vid skolor vilket skapar förutsättningar för att fler elever kan resa aktivt till skolan. Detta innebär positiva hälsovinster samt utveckling av barn och ungas rörelsefrihet. En förändring av barnens resmönster kan också ge utslag på den totala fördelningen av transporter vilket är önskvärt med tanke på de mål som finns kopplat till hållbart resande.

För att uppnå detta krävs god planering, gärna redan innan skolan anläggs. Involverade förvaltningar och andra intressenter måste tidigt i arbetet etablera en gemensam värdegrund som skapar möjlighet till samarbete.

7.1 Framtida studier

I nuläget är det svårt att tydligt kunna urskilja vilka kombinationer av åtgärder som leder till de önskvärda effekterna, mer kunskap behövs om hur åtgärderna som lyfts i denna studie bäst implementeras i svenska stadsmiljöer. För att tydligare se effekterna av olika typer av åtgärder vore det önskvärt att fler kommuner genomför bilfria zoner och kartlägger effekterna av dessa.

Vidare kunskapssammanställning och utveckling av handbok kan bidra till tydligare riktlinjer för arbetsprocess och utformning vilket gör det lättare för kommuner att satsa på bilfria zoner vid skolor.

8 Spridning och implementering

Spridning av resultatet kommer att ske på flera sätt. Det kommer dels spridas internt inom AFRY och Sweco för att kunna tillämpas i uppdrag som handlar om trafikutformning vid skolor.

Vi planerar även att skicka in abstracts till flera konferenser, exempelvis Transportforum och den nationella cykelkonferensen, i hopp om att få presentera och på så vis sprida resultaten från studien till andra inom branschen.

Rapporten och den tillhörande handboken kommer att skickas ut till samtliga respondenter som deltagit i studien.

Vi har dessutom tagit kontakt med Svenska Cykelstäder och Cykelfrämjandet för att få hjälp med att sprida resultatet, genom exempelvis webinarium och nyhetsutskick.

9 Referenser

9.1 Rapporter

Child health initiative & FIA Foundation. (2022). *School streets: putting children and the planet first*. London: Child Health Initiative's Advocacy Hub.
<https://www.fiafoundation.org/media/hr3fmhin/school-streets-report-pages.pdf>

Forward, S. (2023). *Barns skolresor – ett föräldraperspektiv*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1735697/FULLTEXT01.pdf>

Linton, T., O'Reilly, D., Humbert, D. & Burwell, C. (2021). *School streets. Timed traffic restrictions. Toolkit for professionals. 2021 edition*. London borough of Hackney.
<https://drive.google.com/file/d/1UVVmMxxgFBIKSgE-h9sZn3s4sP7wKWmC/view>

Niska, A. (2017). *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1168229/FULLTEXT01.pdf>

Rosager, A. (2021). *Hållbart och aktivt resande för barn*. Klimatkommunerna
<https://klimatkommunerna.se/wp-content/uploads/2021/02/barns-hallbara-resande-kort-1.pdf>

Rutberg, S., Lindqvist, A-K. & Henriksson, M. (2023). *Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationella rekommendationer för aktiva skolresor: en barnkonsekvensanalys*. Luleå Universitet & VTI. <http://ltu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1729434&dswid=9554>

Stigell, E., Nilsson, A., Åström, J. (2017). *Säkrare cykling för barn i tätort – vägledning för barns cykling till skolan*. Trafikverket TRV2016/19946.
https://www.trivectortraffic.se/wp-content/uploads/2020/08/2017_87-sakrare-cykling-for-barn-i-tatort_v_1-0_180119.pdf

9.2 Akademiska texter

Davis, A. (2020). *School Streets Closures and Traffic Displacement Project: A literature review with semi-structured interviews*. Edinburgh Napier University

Janssen, I. & Leblanc, A.G. (2010). *Systematic Review of the Health Benefits of Physical Activity and Fitness in School-Aged Children and Youth*. *Int J Behav Nutr Phys.*

Lang, T. & Tåqvist, L. (2020). *Det fria skolvalets geografi – En GIS-baserad studie av skolresor i Göteborg*. [Kandidatuppsats]. Göteborgs Universitet.
https://gupea.ub.gu.se/bitstream/handle/2077/66234/gupea_2077_66234_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Westman, J. (2017). *Drivers of Children's Travel Satisfaction*. [Doktorsavhandling]. Karlstad Universitet. <http://kau.diva-portal.org/smash/get/diva2:1150591/FULLTEXT02.pdf>

9.3 Tidskriftsartiklar

Carlsson, A. (8 september 2023). Stopp för bilar vid skolan – nu ska barnen cykla eller gå. *Göteborgs Posten*. <https://www.gp.se/nyheter/q%C3%B6teborg/stopp-f%C3%B6r-bilar-vid-skolan-nu-ska-barnen-cykla-eller-q%C3%A5-1.109305757>

Eiback, A. (22 mars 2023). Allt fler skjutsar sina barn till skolan: "Ett jätteproblem". *Göteborgs-Posten*. <https://www.gp.se/nyheter/g%C3%B6teborg/allt-fler-skjutsar-sina-barn-till-skolan-ett-j%C3%A4tteproblem-1.94157323>.

Hultman, A. (17 november 2022). Nya styret: Inför bilfria zoner utanför skolor. *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/RGjEMW/rodgrona-vill-se-bilfria-zoner-utanfor-skolor-i-stockholm>

Johnson, R. (3 mars 2023). School streets programs surging in some cities but other have more homework to do. *Momentum MAG*. <https://momentummag.com/school-streets-programs/>

Olofsson, E. (1 mars 2023). Ny forskning på LTU: Ängsliga föräldrar gör att barn rör sig för lite. *SVT Nyheter*. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/norrbottnen/ny-forskning-fran-ltu-angsliga-foraldrar-orsak-till-att-barnen-ror-sig-for-lite>

Pihl, K. (25 mars 2023). Skjutsade barn en framtida ohälsobomb. *Göteborgs-Posten*. <https://www.gp.se/ledare/skjutsade-barn-en-framtida-oh%C3%A4lsobomb-1.95316232>

Sandelands, D. (23 november 2022). Glasgow school car-free zones 'need more enforcement' as safety fears raised. *Glasgow live*. <https://www.glasgowlive.co.uk/news/glasgow-news/glasgow-school-car-free-zones-25588653>

Wigen, M. (7 mars 2023) Forskarna: Barn bör gå eller cykla till skolan. *Aftonbladet*. <https://www.aftonbladet.se/family/a/wAxzpd/barn-bor-ga-eller-cykla-eller-ga-till-skolan-enligt-forskare>

9.4 Digitala publikationer

Coburn, J. (24 maj 2022A). 'ALWAYS SCARED': Dangerous streets outside city schools threaten children. *NYC Streetsblog*. <https://nyc.streetsblog.org/2022/05/24/danger-zones-chaotic-school-streets-threaten-city-children>

Coburn, J. (28 juni 2022B). 'School streets' program withering, parents blame lack of city support. *NYC Streetsblog*. <https://nyc.streetsblog.org/2022/06/28/school-streets-program-withering-parents-blame-lack-of-city-support>

Coburn, J. (1 augusti 2022C). NYC can learn from car-free school streets in Paris London and Tirana?!. *NYC Streetsblog*. <https://nyc.streetsblog.org/2022/08/01/new-york-far-behind-other-cities-in-building-car-free-school-streets>

Glasgow city council. (25 augusti 2023). *Spaces for people: Expansion of car free zones*. <https://www.glasgow.gov.uk/26208>

Folkhälsomyndigheten. (29 december 2023). Rekommendationer för fysisk aktivitet och stillasittande. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/mat-fysisk-aktivitet-overvikt-och-fetma/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/riktlinjer-och-rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/>

Hackney Council. (14 september 2023). *School Streets*. <https://hackney.gov.uk/school-streets>

Klüft, C., Hasselberg, P., Lindqvist, A-K. & Rutberg, S. (3 september 2023). Debatt: "Hälsoriskerna som följer av stillasittande borde oroa oss". *Cykelfrämjandet*.

<https://cykelframjandet.se/nyheter/2023/10/09/halsoriskerna-som-foljer-av-stillasittande-borde-oroa-oss/>

Lemmens, L. (12 oktober 2018). *'Schoolstraat' voortan opgenom in Wecode*. Pol info. <https://polinfo.kluwer.be/NewsView.aspx?id=VS300646695&contentdomains=POLINFO&lang=nl>

Miljöpartiet. (30 augusti 2023). *Bilfria zoner*. <https://www.mp.se/malmo/just-nu/bilfria-skolor/>

New York City DOT. (4 oktober 2023). *Open streets*. <https://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/openstreets.shtml>

NTF (u.å.). *Barn som trafikanter*. <https://ntf.se/ntf-anser/barn-som-trafikanter/>

School Streets Initiative. (juni 2022). *How to start with school streets*. <http://schoolstreets.org.uk/how/>

Svenska Cykelstäder. (22 augusti 2022). *Allt färre barn cyklar till skolan när föräldrarna väljer bilen*. <https://svenskacykelstader.se/allt-farre-barn-cyklar-till-skolan-nar-foraldrarna-valjer-bilen/>

9.5 Övriga källor

Etis Mobility Portal. (4 juni 2014). *Bolzano: School streets*. [Video]. Youtube. [Bolzano: School streets](#)

10 Bilagor

10.1 Bilaga 1 – Handbok

Handbok för bilfria zoner vid skolor



AFRY
AF PÖYRY

SWECO



Förord

Som förälder och entusiast av aktiva transporter har konceptet bilfria zoner vid skolor alltid varit tilltalande. Idén med en handbok väcktes i ett diskussionsforum på Svenska Cykelstäder där jag uppmärksammade att det saknades tydliga exempel på hur det går att arbeta med bilfria zoner vid skolor.

Utifrån intervjuer med tjänstepersoner på svenska kommuner och en internationell omvärldsbevakning har vi i arbetsgruppen sammanställt denna handbok som innefattar två delar; en arbetsprocess som kan användas vid framtagande av åtgärder samt exempel på utformningar som testats hittills.

Förhoppningen är att detta ska kunna komma till nytta för tjänstepersoner i kommuner som vill arbeta med den här typen av frågor.

Handboken är baserad på omvärldsanalys och intervjuer som genomförts i projektet men är inte framtagen tillsammans med de kommuner som deltagit.

Handboken är framtagen som en del av ett skyltfondsprojekt som genomförts på ämnet och för den som är intresserad av att läsa mer finns hela rapporten på Trafikverkets hemsida.

- Jonas Pettersson, uppdragsledare



Innehåll

Definition av begreppet ”bilfri zon”	4
Arbetsprocess	6
Steg 1: Grundläggande arbete	8
Steg 2: Planering	10
Steg 3: Utformning	12
Steg 4: Uppföljning	14
Exempel från Sverige	16
Enköping	18
Nacka	20
Stockholm	22
Söderköping	24
Växjö	26
Exempel från andra länder	
Bolzano	28
London	30
Paris	32
Åtgärdslista	34
Reglering och utmärkning	36
Fysiska åtgärder	40
På- och avstigningsplats	48

Definition av begreppet "bilfri zon"

En bilfri zon vid en skola kan komma i många olika former. I rapporten som vi tagit fram i samband med denna handbok finns följande definition:

"Att implementera en bilfri zon vid en skola innebär att på en begränsad sträcka hindra trafik med motorfordon, antingen permanent eller under vissa tidsluckor på dygnet. [...] Det går att utföra antingen med hjälp av reglering eller genom att placera ut fysiska hinder. Utformningen kan i vissa fall likna en förlängning av skolgården men ofta ser det ut som en vanlig gata där man fortfarande kan gå eller cykla hela vägen fram till skolan. Det är vanligt att en bilfri zon kombineras med en alternativ avlämningsplats, en på- och avstigningsplats. Utmaningar kan gälla hur man stänger av trafik utan att hindra relevanta transporter och/eller funktioner."



Arbetsprocess



- **Vilken funktion har skolans vägar i det övergripande vägnätet?**
- **Hur ser trafiken ut kring skolan idag?**
- **Har utredningar gjorts i förväg?**
- **Vad finns det för underlag till grund för åtgärderna?**
- **Hur ser visionen ut för framtidens trafik runt skolan?**
- **Hur löser man ett bra samarbete mellan förvaltningar?**
- **Hur hanterar man begränsande faktorer?**
- **Vill man arbeta med kortvariga projekt eller permanenta åtgärder?**

x



- **Vill man arbeta med fysiska åtgärder, reglering eller en kombination av de två?**
- **Hur löser man på- och avstigningsplatser?**
- **Kan kompletterande åtgärder utföras?**
- **Utvärdera vad som fungerat och vad som inte fungerat.**
- **Finns det andra likartade projekt man kan ha dialog med?**
- **Om resultatet är lyckat, sprid det!**

**Steg 1:
Grundläggande
arbete**



Vilken funktion har skolans vägar i det övergripande vägnätet?

- Var skolan ligger i staden, rent geografiskt, påverkar transportvalen för barn.
- Ibland kan åtgärder behövas innan en väg når skolan för att ändra transportslag.
- Man behöver även fundera på om vägarna efter skolan har en viktig funktion för vägnätet.

Hur ser trafiken ut kring skolan idag?

- Det är viktigt att fundera på hur barn tar sig till skolan idag och vilka transportslag de väljer.
- Om det finns transporter, exempelvis för mat eller tillgänghetsfordon, behöver deras behov tillgodoses innan åtgärder utförs.

Har utredningar gjorts i förväg?

- I tidigare studier dras ofta slutsatser och rekommendationer tas fram. Dessa kan tillämpas i det nya projektet.

Vad finns det för underlag till grund för åtgärderna?

- De lagar och regler som går att använda i trafikmiljöer har sin grund i Trafikförordningen och Vägmärkesförordningen. Samarbete med sakkunniga tjänstemän är relevant för att få till åtgärder som är grundade i dessa.
- På många orter finns det en politisk vilja att stötta projekt som förbättrar trafiksäkerheten vid skolor och barns hälsa. Bilfria zoner kan vara en del av dessa.

**Steg 2:
Planering**



Hur ser visionen ut för framtidens trafik runt skolan?

- Det är bra att tydligt formulera vad ändamålet är med att minska biltrafiken runt skolan.
- Ibland kan bilfria zoner vara en del av ett större projekt med åtgärder i närområdet.

Hur löser man ett bra samarbete mellan förvaltningar?

- Såväl politiker som sakkunniga inom skolor och trafik kan behöva samarbeta vid utformning av trafikmiljöer kring skolor. Det är viktigt att försäkra om att det råder samsyn om vad ändamålet är.

Hur hanterar man begränsande faktorer?

- Mängden åtgärder begränsas av budget för det specifika projektet. Det är viktigt att väga över att om man har möjlighet att finansiera de åtgärder som önskas utföras.
- Befintliga normer inom trafiken kan skapa en motvilja bland invånare mot åtgärder som hindrar bilars framkomlighet. Det kan vara viktigt att kommunicera fördelarna med minskad biltrafik.
- Inom flera kommuner finns riktlinjer om att all parkering måste ske på kvartersmark. Policys av det slaget kan behöva ses över för att möjliggöra alternativa på- och avstigningsplatser

Vill man arbeta med kortvariga projekt eller permanenta åtgärder?

- Ofta testas bilfria zoner i tillfälliga projekt som kan utvärderas innan man vet ifall de fungerar.
- Internationellt finns exempel från Paris där man byggt permanenta åtgärder från början vilket sändt en tydlig signal om stadens ambition att minska biltrafiken.

Steg 3: Utformning



Kölängens förskola, Knivsta. Foto: Anders Bobert/Sweco.

Vill man arbeta med fysiska åtgärder, reglering eller en kombination av de två? (tabell över olika utformningar finns på följande sida)

- Fysiska åtgärder som hindrar motorfordon från att ta sig fram är det effektivaste sättet att införa bilfria zoner men då behöver framkomlighet för viktiga transporter försäkras.
- Reglering har nackdelen att det kräver övervakning för att försäkra efterlevnad. Något som visat sig vara en svaghet i internationella exempel.

Hur löser man med på- och avstigningsplatser?

- Genom att placera på- och avstigningsplatser en bit från skolan kan trafikmiljön runt skolan förbättras och det blir lite mindre bekvämt för föräldrar att använda bilen när de transporterar sina barn.

Kan kompletterande åtgärder utföras?

- Kampanjer och evenemang kan användas, exempelvis rabatter på kollektivtrafik. Men de tenderar att ha en kortvarig effekt om de inte kombineras med åtgärder i miljön.

Steg 4: Uppföljning



Bildkälla: Hackney toolkit for professionals

Utvärdera vad som fungerat och vad som inte fungerat.

- Kvantitativt material kan bestå av exempelvis mätningar av mängden fordon och hastigheter eller enkäter med människor som rör sig i området.
- Kvalitativt material kan bestå av fotografier.
- Om man gjort förundersökningar har man något att jämföra med för att se ett tydligt resultat.

Finns det andra likartade projekt man kan ha dialog med?

- Bilfria zoner har inte funnits länge. Vidare kunskap i området kan utvecklas om samtal sker mellan olika skolor gällande deras erfarenheter, exempelvis på skolkonferenser.

Om resultatet är lyckat, sprid det!

- London har många lyckade exempel på bilfria zoner vid skolor. De har gjort ett bra arbete med att marknadsföra dessa så att andra kan lära sig av deras exempel.

Städer som implementerat bilfria zoner vid skolor

Exempel från Sverige:

- Enköping
- Nacka
- Stockholm
- Söderköping
- Växjö

Exempel från andra länder:

- Bolzano-Bozen, Italien
- London, Storbritannien
- Paris, Frankrike



Utvalda städer som visas i handboken.

Enköpings kommun

Munksundsskolan i centrala Enköping är, enligt politiskt fattade beslut, bilfri. Vägen upp till skolan tillåter endast behörig biltrafik (varutransporter, servicefordon och liknande) medan hämtning och lämning av barn hänvisas till en korttidsparkering vid idrottsplatsen intill. Parkeringen är kopplad till skolan via en säker gång-/cykelväg. Efterlevnaden av skolans avlämningsrutiner har dock visat sig låg. Problematiken har blivit som mest påtaglig i villaområdet söder om skolan då en stor del av morgontrafiken söker sig dit för komma närmre skolbyggnaden. I en nyligen genomförd trafikutredning föreslås därför flera åtgärder som syftar till att förbättra trafiksituationen i området.



Munksundsskolan. Nuläge. Bildkälla: Lantmäteriet. Redigerad av Sweco/AFRY.

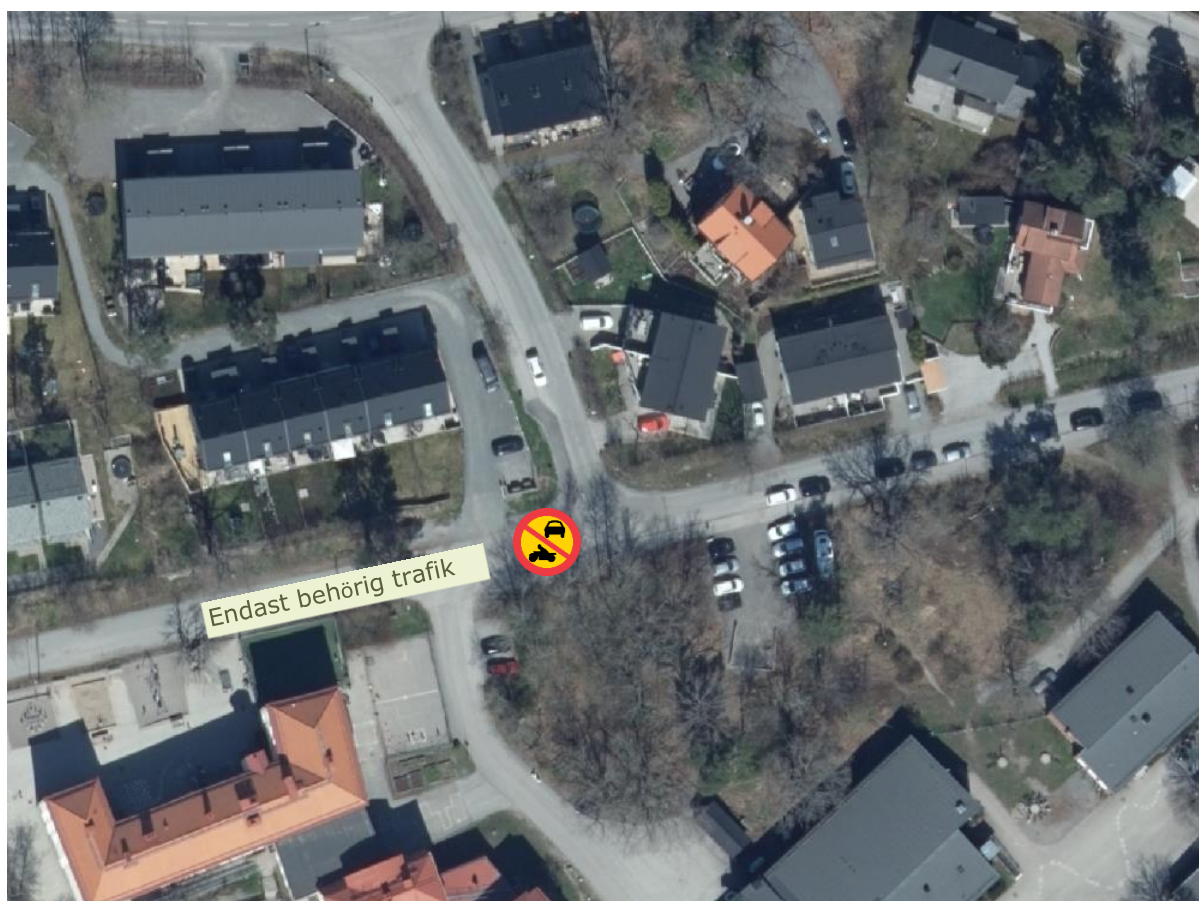
Föreslagna åtgärder

1. Hastighetssäkrad gång-/cykelpassage.
2. Ny utformning av vägkorsning med förskjuten körbana och nya passager.
3. Möblering eller målning av körbana.
4. Ny utformning av vägkorsning med förskjuten körbana och nya passager. Översyn av skyltning.
5. Vägvisning till rekommenderad avlämningsplats.
6. Möblering eller målning av gång- och cykelbana.
7. Vägvisning till rekommenderad avlämningsplats.
Hastighetssäkrad vägkorsning.
8. Ny gång- och cykelbana.



Munksundsskolan. Föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder. Bildkälla: Lantmäteriet. Redigerad av Sweco/AFRY.

Nacka kommun

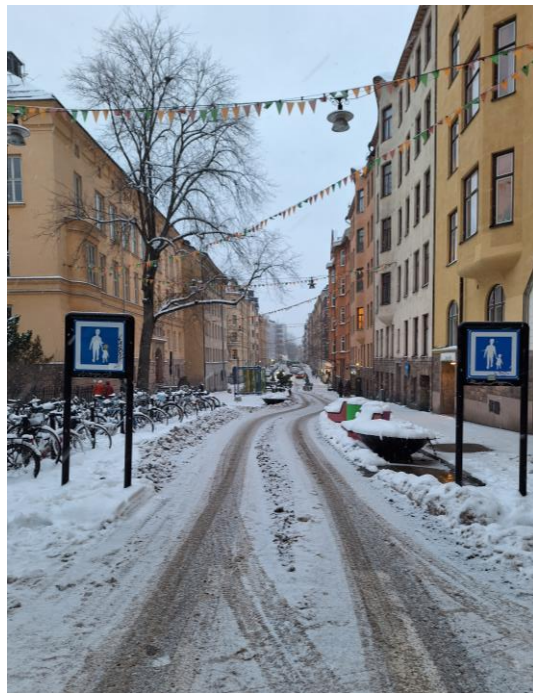


Förbud mot motordrivna fordon och kantsten vid infarten till Björknässkolan. Bildkälla: Nacka kommun.

Vid Björknässkolan har man försökt leda om trafiken så den inte kör direkt utanför skolan.

- För att tillskapa en bilfri miljö närmast skolan tillåts endast varutransporter samt boende trafikera gatan närmast skolan. Övriga motorfordon förbjuds genom utmärkning; C3 *Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II.*
- Skolan upplever att efterlevnaden av trafikreglerna lämnat en del övrigt att önska varför infarten till skolområdet byggts om. Ny kantsten tydliggör korsningens linjeföring och visar att det inte är lämpligt/tillåtet att åka in på skolområdet. Parallellt med ombyggnationen gick skolans rektor ut med information och bad vårdnadshavare respektera trafikreglerna på platsen.

Stockholms stad



Tillfälligt bilfri zon utanför Björngårdsskolan i Stockholm. Bildkälla: AFRY.

Stockholms stad har under hösten 2023 utformat bilfria zoner vid tre olika platser:

- Björngårdsskolan (bilder på föregående sida)
- Norra Ängby skola
- Lofotens och Regnbågens förskolor

Utformningen av de bilfria zonerna kommer att utvärderas under 2024 med ambition om att omarbete gatorna med permanenta åtgärder. Exempel på tillfälliga åtgärder som genomförts vid skolorna är:

- Avstängning av hela gator
- Avstängning av ett körfält
- Borttagning av bilparkering
- Breddad gångbana
- Reglering med gågata

Mer informationen om projektet finns här:

<https://vaxer.stockholm/projekt/sodermalm/pilotprojekt-stockholms-lekgator/>

Redan 2020 genomförde Stockholms stad projektet Framtidsgator där gator vid skolor tillfälligt stängdes av för att ge plats åt lek och vistelse.

Projektets lärdomar går att läsa mer om här:

<https://smartagator.wordpress.com/2021/04/15/utvarderingsrapport-for-stockholms-framtidsgator/>

Söderköpings kommun



Albogaskolan - Söderköping, blockskiss. Bildkälla: Arqly.

I Söderköping har man övervägt olika typer av bilfria zoner vid flera skolor:

Albogaskolan (endast planerad, ej byggd, se skiss till höger). När skolan planerades försökte kommunen i ett tidigt skede arbeta med frågan hur man kan förenkla för gång och cykel till skolan.

- En separat gång-/cykelväg väster om skolbyggnaden skulle göra det möjligt för gående och cyklister att nå skolans huvudentré utan att komma i konflikt med biltrafik.
- Även skolans bilparkerings planerades i direkt anslutning till skolbyggnaden och med god koppling till en större genomfartsled (Albogaleden).
- Lösningen hade inneburit en tydlig separering mellan å ena sidan gående/cyklister, å andra sidan biltrafiken. Trafiklösningen hade sannolikt varit relativt trafiksäker samtidigt som framkomligheten hade varit god för såväl gående och cyklister som bilister.

Bergaskolan (se bladet Illustration av på- och avstigningsplats).

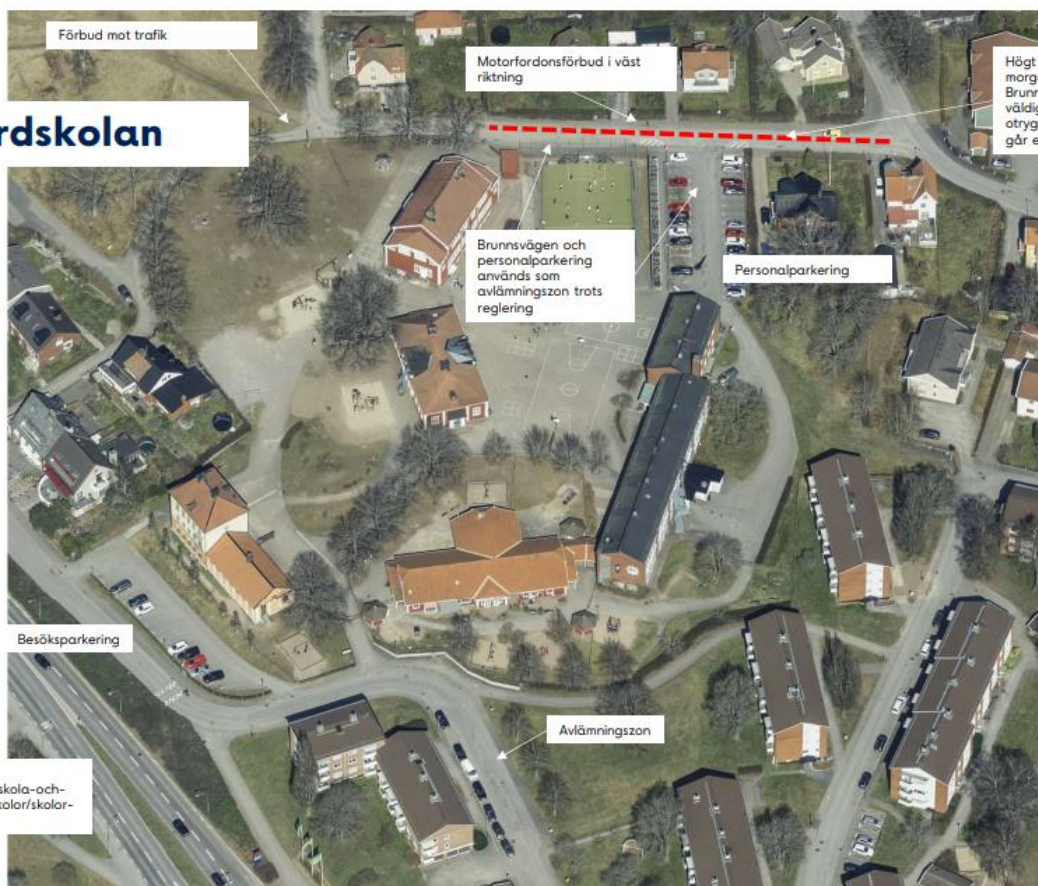
- Skolan är lokaliserad i trång innerstadsmiljö och nås med bil endast via en mycket smal gata (Ågatan), med en ännu smalare trottoar. Trafiksituationen runt skolan upplevs som otrygg och osäker med många bilar på en liten yta samtidigt som gående och cyklister rör sig i gaturummet.
- Skolan hänvisar hämtning och lämning av skolbarn till en plats 300 meter från skolan, på andra sidan Storån.
- Eftersom Ågatan även trafikeras av boende i området väljer kommunen att inte förbjuda biltrafik på gatan vilket leder till en dålig efterlevnad av skolans hämta-/lämnarekommendationer.

Växjö kommun

Östregårdskolan

Fallstudie: hur får vi ner biltrafik till skolan på Brunnsvägen och istället främjar gång och cykel samt härvisar nödvändig biltrafik till avlämningszonen och parkeringen söder om området?

Om skolan
<https://www.vaxjo.se/sidor/forskola-och-skola/skola-6---16-ar/grundskolor/skolor-v-o/ostregardskolan.html>



Östregårdsskolan - Växjö. Bildkälla: Växjö kommun.

Växjö kommun identifierade problem med höga trafikflöden vid Östregårdsskolan. Även om en helt bilfri zon inte infördes, startade kommunen ett projekt för att förbättra situationen genom att följande åtgärder vidtogs:

- Ta bort parkeringsmöjligheter och införa enkelriktad trafik på Brunnsvägen norr om skolan och väster om personalparkeringen.
- Anlägga en alternativ avlämningszon för elever samt en besöksparkering sydväst om skolan.

Trots genomförda åtgärder uppnåddes inte den önskade effekten. Avsaknaden av övervakning från polis och parkeringsvakter fick följande konsekvenser:

- Parkeringsförbudet på Brunnsvägen efterlevdes inte.
- På personalparkeringen ignorerades skyltningen som markerar att endast skolans anställda får parkera där.

Resultatet är vanligt för åtgärder som endast består av trafikreglering:

- När förbud ska upprätthållas genom övervakning, skapas ett beroende av polisens och parkeringsövervakningens närvaro, vilket kan vara problematiskt då de ofta har svårt att vara på plats den tid som behövs.
- Det är inte ovanligt att bilister bryter mot regleringar under korta stunder när överträdelserna inte beivras.
- Eftersom skolans avlämningszon är placerad längre från skolan än Brunnsvägen upplevs Brunnsvägen som en mer attraktiv avlämningsplats.
- Fysiska åtgärder som försvårar framkomligheten på Brunnsvägen hade sannolikt bidragit till en högre efterlevnad av platsens trafikregler.

Bolzano-Bozen



Skolgata i Bolzano. Bildkälla: Metamorphosis/Youtube.

Det första exemplet på en skolgata finns i den italienska staden Bolzano i Sydtyrolen.

- 1989 implementerades en reglering som hindrade bilar att ta sig fram. Detta var den första i världen av sitt slag.
- Regleringen förbjuder bilar att passera gatan vid 10 skolor under hämta-/lämnatider för barnen, samtidigt som skolpersonal har tillåtelse att blockera gatan tillfälligt med hjälp av skyltar likt i bilden till vänster.

Exemplet från Bolzano visar att det kan ta tid att framgångsrikt implementera en bilfri zon.

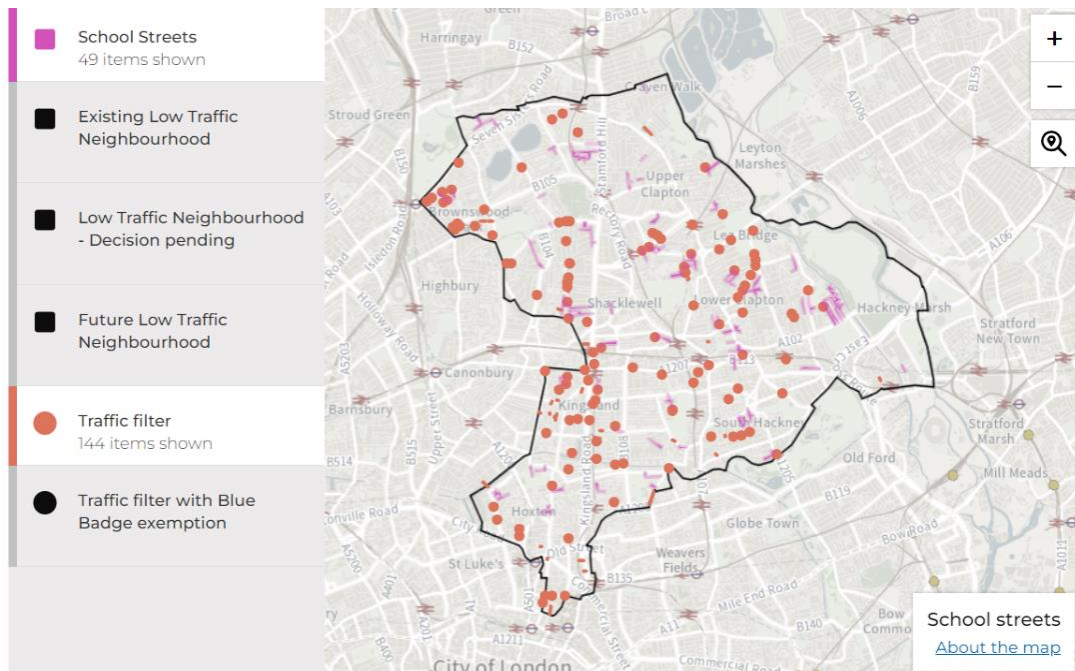
- Enligt lokala aktörer har det tagit 10 år att få regleringen välfungerande.
- Resultatet har blivit en halvering av trafikolyckor vid skolor. I dagsläget bedöms 80 procent av barnen ta sig till skolan genom att gå, cykla eller åka kollektivtrafik, varav 45 procent går.

Se gärna youtube-klippet *Bolzano: Schoolstreets*, publicerat av Eltis mobility portal, för mer inspiration

London



Trafikfilter med kameraövervakning i London. Foto: Jonas Pettersson



School streets och trafikfilter i Hackney, London. Bildkälla: Hackney Council

London är den stad med flest skolgator.

- De bilfria zonerna har skett samtidigt i flera olika stadsdelar (boroughs) och har administrerats av de lokala styrena i respektive borough.
- År 2022 översteg antalet skolgator i London 500 stycken.

London har uppvisat teknisk innovation när det gäller åtgärder för att uppehålla zonförbud.

- Kameraövervakning används vid vissa zoner för att säkerställa att regleringen inte bryts. Om en bil blir tagen av dessa kameror skickas böter via post till bilens förare. Kamerorna kan även användas för att övervaka hastighetsefterlevnaden övriga tider på dygnet.
- Även pollare som går att sänka under marken när regleringen inte gäller har använts vid vissa platser.

London har arbetat med att sprida kunskap om hur man nått sina framgångar.

- Stadsdelen Hackney, vars skolgator varit bland de mest lyckade, har tagit fram en egen handbok där de beskrivit sin egen metod och ger tips hur andra skolor kan införa liknande projekt.
- Ett av deras ledande budskap lyder: *Berätta för andra om era framgångar!*

Paris



Bilfri gata i Paris. Bildkälla: Scarabocchio, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons.

Paris har sedan 2019 reglerat flera gator till skolgator, eller "rues aux ecoles".

- Dessa som del av borgmästare Anne Hidalgos ambitiösa mål att minska biltrafiken i Paris.
- Åtgärder har motiverats med en önskan att förbättra luftkvaliteten, minska buller från trafiken och skapa en "15-minutersstad".
- Projektet visar hur skolgator kan fungera som en del av större projekt.

Paris har varit ovanligt aggressiva vid implementeringen av skolgator.

- I stället för att, som man gjort på många andra platser, driva pilotprojekt med små åtgärder och bedöma dess framgång har många åtgärder varit permanenta redan från början.
- Satsningarna har fördelen att de varit väldigt tydliga med vad stadens ambition är: Att minska biltrafiken och stärka de hållbara transportslagen.

Åtgärdslista

I det här kapitlet ges förslag på åtgärder som kan användas för att skapa bilfria zoner runt skolor. Åtgärdslistan består av såväl svenska exempel från studiens intervjuer som av internationella exempel från omvärldsbevakningen. Åtgärdena kan delas in i två övergripande kategorier:

- Reglering och utmärkning
- Fysiska åtgärder



Gata med förbud mot motordrivna fordon i Hackney, London. Foto: Jonas Pettersson.

Reglering och utmärkning

Vid de flesta bilfria zoner används någon typ av trafikreglering. De har olika för- och nackdelar, några av dessa nämns på följande sida.

Utomlands är det vanligt att skolor skapar ett förbud att passera under vissa tider. Bilden på följande sida visar två exempel från London och Glasgow.

På sida 38–39 sammanställs trafikregleringar som har stöd i Trafikförordningen och Vägmarkesförordningen och som därmed går att tillämpa i en svensk kontext.



Exempel på utmärkning av bilfria zoner. Bildkälla: Hackney toolkit for professionals.

Fördelar med reglering:

- Tydligt för trafikanter vad man får och inte får göra.
- Ger polisen möjlighet att bötfälla vid överträdelser.

Nackdelar med reglering:

- Svårt att skapa efterlevnad av reglering.
- Kan bli resurskrävande om övervakning krävs för att skapa efterlevnad.

Regleringar	Tillåter	Tillåter ej
Gågata	Gående, cykel (gångfart), leveranstrafik (gångfart)	Biltrafik utan leveransanspråk o.dyl.
Gångfartsområde	Gående, samtliga fordon (gångfart)	-
Gångbana	Gående	Bilar, cykel, leveranser etc.
Gång- och cykelbana	Gående, cykel, moped klass II	Bilar, leveranser etc.
Förbud mot trafik med annat fordon än moped klass II	Gående, cykel, moped klass II	Bilar, leveranser etc.
Förbud mot trafik med fordon	Gående	Bilar, cykel, leveranser etc.
Förbud mot infart	Gående	Bilar, cykel, leveranser etc.
Hastighetsbegränsningar	-	-

LTF	Utmärkning	Övrigt
Ja	Zonmarkering med E7 Gågata och E8 Gågata upphör där zonen slutar	Kan kompletteras med exempelvis förbud mot fordonstrafik vissa tider
Ja	Zonmarkering med E9 Gångfartsområde och E10 Gångfartsområde upphör där zonen slutar	Lagstadgade utformningskrav
Nej	D5 Påbjuden gångbana eventuellt kompletterad med vägmarkering	
Nej	D6 Påbjuden gång- och cykelbana eller D7 Påbjudna gång- och cykelbanor om de är separerade. Eventuellt med kompletterande vägmarkering	
Ja	C3 Förbud mot trafik och annat motordrivna fordon än moped klass II	Kan användas såväl vid enkelriktning eller som ett alternativ till Påbjudna transportval
Ja	C2 Förbud mot trafik med fordon	Avser bägge körriktningarna
Ja	C1 Förbud mot infart med fordon	Möjlig tilläggstavla som tillåter cykeltrafik om gatan ej är enkelriktad.
Ja	C31 Hastighetsbegränsning	Kan tidsbegränsas

Fysiska åtgärder



Bilfri zon vid en skola i Haag. Bildkälla: City of The Hague



Möblering av gata i Washington Heights. Bildkälla: Street Lab.

Fysiska åtgärder kan utgöra ett komplement till trafikregleringar. Genom att skapa en tydlig trafikmiljö blir det ofta enklare för trafikanter att uppmärksamma och respektera gällande trafikregler. Exempelvis kan infartsförbud kombineras med kantsten eller avvikande beläggning för att tydliggöra att det är olämpligt eller otillåtet att trafikera en plats med motorfordon.

Fysiska åtgärder kan även användas utan omedelbar koppling till platsens gällande trafikregler men ändå bidra till en tydligare och säkrare trafikmiljö. Till exempel kan staket mellan gång- och körbana förebygga avlämning av barn på olämpliga ställen och en ändamålsenlig gatubelysning bidrar till en bättre trafikmiljö sett ur såväl säkerhets- som trygghetssynpunkt.

I andra länder är det vanligt att personal tillåts ställa ut tillfälliga staket, likt bilden på föregående sida. I Sverige är det vanligare att man arbetar med permanenta åtgärder. En lista på åtgärder som kan användas finns på sida 42–47.

På vissa platser har man även arbetat med möblering i gaturummet. I det som kallas lekgator utgör möbleringen en förlängning av skolgården. Men vanliga objekt som cykelställ och parkbänkar kan placeras, likt "chikaner", för att hindra bilar från att kunna köra raka vägen förbi en skola.

Fysiska åtgärder

Beskrivning

Staket	Kan placeras på olika typer av platser.
Pollare	Pollare som blockerar framkomlighet in på gata. Kan användas för att helt blockera en väg eller på sidan av en väg för att smalna av ett körfält.
Gatsten/utfart	Alternativ för att förstärka gatans linjeföring. Kan även användas för att utgöra en gräns mot exempelvis skolområdet.
Kameraövervakning	Använda sig av ett kamerasystem för att övervaka en reglering, exempelvis ett tidsbegränsat förbud att köra motorfordon på en gata.
Lokalisering av parkering	Prioriteringsordning med avseende på närhet till skolbyggnad. Exempelvis 1. Cykelparkering, 2. Buss/skolskjuts, 3. På-/avstigning, 4. Övrig parkering.

Eftersträvad effekt

Kommentar

Staket kan dels användas för att hindra trafik på otillåtna platser (GC-banor, skolgårdar etc), dels för att förebygga avlämning från gata på olämpliga platser.

Kan användas för att visuellt förstärka att obehörig trafik inte kör in på skolgården, att avgränsa en målad gång- och cykelbana eller att försvåra att bilar passerar mellan busskuddar vid övergångsställen m.m.

I London har pollare som elektroniskt kan sänkas under marken använts vid tidsbegränsade regleringar.

Kantstenen kan antingen syfta till att uppmärksamma trafikanter om gällande trafikregler men den kan även signalera till trafikanter att det är olämpligt (men tillåtet) att köra in på området med bil. Den har även en hastighetsdämpande effekt.

Se sidan om Nacka för inspiration

Skapa efterlevnad av en reglering som är svår att övervaka. Genom att skicka böter i efterhand till de som blir tagna av kameran skapas kunskap om en reglering på sikt.

Det är en kostsam lösning men har tagits i bruk i London.

Dels är prioriteringsordningen en fråga om god miljö och hög trafiksäkerhet närmast skolan. Prioriteringsordningen kommunicerar även en tydlig prioritering av hållbara transportmedel före bilen. Den som väljer bilen får acceptera ett längre gångavstånd.

Fysiska åtgärder

Beskrivning

Vägmålning

Exempelvis ordet "Skola".

Belysning

Bidra med adekvat belysning vid varje plats. Inventera platser för att skapa kunskap om var extra belysning kan behövas.

Säkra passager

Bör hastighetssäkras till max 30 km/h.

Separering/kanalisera flöden till olika delar av skola

Trafikmiljön vid skolan utformas så att gående och cyklister inte kommer i kontakt/konflikt med motorfordon.

Hastighetsdämpande åtgärder

Se följande blad:

Eftersträvad effekt

Kommentar

Syftar till att uppmärksamma trafikanter på att skolbarn kan röra sig i trafikmiljön vilket gör det lämpligt att höja uppmärksamheten och sänka farten.

God belysning bidrar till att aktiva resenärers upplevda trygghet. Det minskar också risken för olyckor.

Tydliga passager och gångstråk hjälper barnen att korsa gator på platser som bedöms som trafiksäkra. Hastighetssäkring av passager/övergångsställen innebär generellt en förhöjd trafiksäkerhet samt väjningsbenägenhet.

Ökad trafiksäkerhet och trygghet.

Inte nödvändigtvis en åtgärd som tydligt prioriterar gående eller cyklister. Åtgärden kan även gynna tillgängligheten för biltrafik.

Hastighetsdämpande åtgärder

Beskrivning

Vägbulor/förhöjda överfarter	"Bulor" i vägen vilka består av ramper i båda körriktningar som tvingar bilister att sänka hastigheten.
Sidoförskjutningar, "chikaner"	Hinder vid sidan av gatan som tvingar bilister att svänga sidleds i körningen. I vissa fall omöjliggör de även för två bilar att mötas vilket tvingar den ena att stanna och släppa förbi den andra.
Avsmalning	Att minska bredden på ett körfält, exempelvis genom att bredda en gångbana och flytta dess kantsten. Kan användas för att minska antalet körfiler.
Möblering	Placera objekt i gatan som hindrar framkomlighet. Det kan innebära allt från parkbänkar till cykelställ till lekanordningar som en förlängning av skolgården
ITS-skyltning	Intelligenta transportsystem är digitala skyltlösningar som kan se ut på olika sätt. Ett vanligt exempel är lysande skyltar som berättar vilken hastighet ett fordon passerar i.
Fartkamera	Uppsatt kamera som fotograferar bilar som passerar i för hög hastighet. Sänder böter till personer som blir fotograferade av kameran.

Eftersträvad effekt

Kommentar

Vägbulor är den mest effektiva åtgärden för att få bilister att sänka hastigheten. En vägbula som är byggd enligt den standard som anges i exempelvis Göteborgs Tekniska handbok säkrar hastigheten till 30 km/h.

Sidoförskjutningar säkrar hastigheten till 40 km/h.

Sidoförskjutningar är en möjlighet som kan användas på platser där de geotekniska förutsättningarna gör att man inte kan bygga vägbulor.

Minska hastigheter. Kan även användas för att skapa efterlevnad av enkelriktning.

I exemplet från Växjö i tidigare blad har en enkelriktning byggts på en väg med låg efterlevnad. En avsmalning av körfältet hade kunnat vara en kompletterande åtgärd för att stärka regleringen.

Objekt i vägen kan båda agera fysiska hinder som bilar måste sänka hastigheten för att ta sig runt samt agera som visuella signaler som får bilister att känna att de inte bör ta sig fram på en plats.

Om man vill använda möblering för att skapa en lekgata där barn förväntas vistas är det viktigt att försäkra sig om att möbleringen fungerar väl för att begränsa bilisters framkomlighet. Annars uppmanar bara utformningen barn att röra sig i en osäker trafikmiljö.

Olika effekter beroende på vilken typ av ITS-system som används.

Kunskapen kring effekter av ITS-system är relativt låg. Man vet exempelvis inte om skylten som visar hastighet faktiskt har en dämpande effekt på hastigheter.

Få bilister att anpassa sin hastighet på utvalda punkter.

Fartkameror är inte vanliga i stadsmiljöer då administrationen av dem kräver samarbeten med Trafikverket och Polisen.

På- och avstigningsplats

En återkommande lösning för svenska bilfria zoner är att erbjuda ett alternativ för hämtning och lämning med bil på en annan plats som inte ligger i direkt anslutning till skolans entré.

Detta kan innebära att man tillhandahåller en alternativ parkeringsplats (se sida 42–43) eller hänvisar till en zon där föräldrar tillfälligt kan stanna och följa sina barn till skolan.

En viktig insikt från tidigare initiativ är att för att dessa på- och avstigningsplatser ska vara effektiva bör de kompletteras med åtgärder som begränsar biltrafiken i närheten av skolan.

Bilden nedan illustrerar Bergaskolan i Söderköping. Skolans rekommenderade avlämningszon är placerad omkring 300 meter söder om skolan. Skolområdet nås via gångstråk i parkmiljö.

Då gatan fram till skolan (Ågatan, röd pil) även behöver trafikeras av boende inom/öster om området väljer kommunen att inte stänga gatan för trafik med motorfordon. Den anvisade avlämningszonen är följaktligen endast en rekommendation och avlämning i direkt anslutning till skolan är både möjligt och fullt tillåtet. Resultatet har blivit en intensiv biltrafik utanför skolan i samband med skolstart och trafikmiljön upplevs som otrygg och osäker.



Bergaskolan - Söderköping. Bildkälla: Lantmäteriet. Redigerad av Sweco/AFRY.

Avslutningsvis

Vi hoppas att denna handbok kan ge nya insikter eller bidra med stöd i ert arbete med trafiksituationen vid skolor i er kommun.

Med detta arbete vill vi påbörja arbetet mot en mer omfattande handbok och hoppas därför att det finns intresse av att arbeta vidare på ämnet för att ta fram fler användbara exempel och förslag på åtgärder som skapar en säker och trygg trafikmiljö vid skolor, så att barn och unga får möjlighet att resa mer självständigt och aktivt.

Handboken är framtagen av:

Alemdina Alkawas

alemdina.alkawas@sweco.se

Sweco Nyköping

Pontus Fjällman

pontus.fjallman@afry.com

AFRY Göteborg

Martin Gelinder

martin.gelinder@sweco.no

Sweco Oslo

Jonas Pettersson

jonas.m.pettersson@afry.com

AFRY Göteborg

Jonas Rydström

jonas.rydstrom@sweco.se

Sweco Norrköping



AFRY
AF PÖYRY

SWECO 

10.2 Bilaga 2 - Intervjuguide

Intervjuguide: Bilfria zoner vid skolor

Börja med att prata kort om vårt skyltfondsprojekt, vad syftet är osv, varför intervjuer genomförs och vad vi hoppas landa i under slutet av projektet.

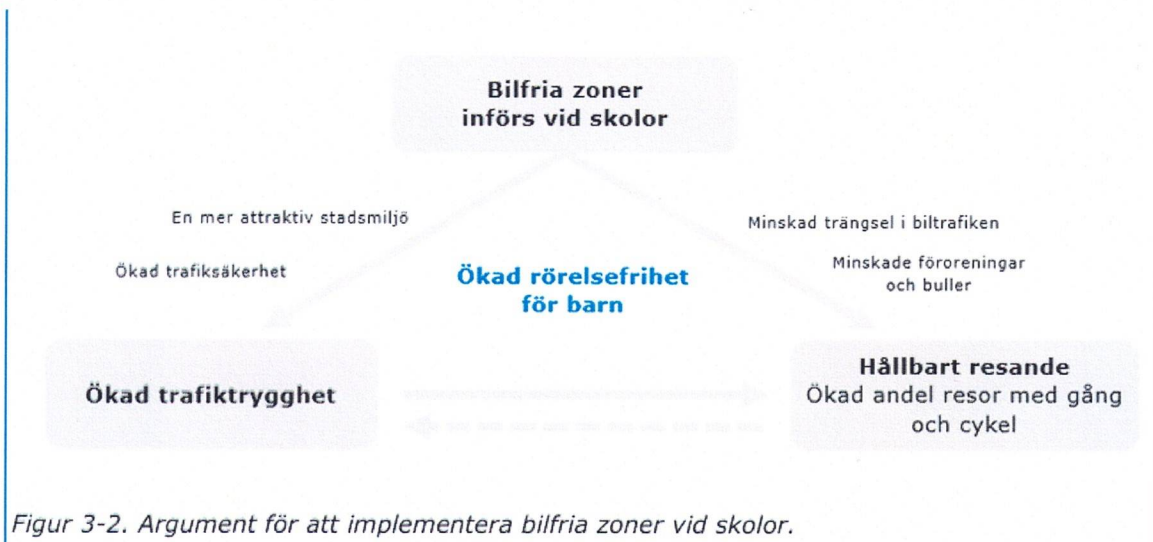
1. Berätta om hur kommunen arbetar med trafik vid skolor; vilka politiska beslut har fattats, vilka projekt har genomförts?
2. Har ni genomfört något projekt med "bilfria zoner" vid skolor?
 - 2.1 Om ja, berätta mer om era projekt.
 - 2.1.1 Vilka typer av åtgärder (fysiska eller genom reglering).
 - 2.1.2 Bakomliggande motiv (har exempelvis olyckor rapporterats vid skolan?)
 - 2.1.3 Effekt av åtgärderna (både positiva och negativa)
 - 2.1.4 Hur har kommunikationen med skolan (och föräldrar/barn) sett ut?
 - 2.2 Om nej, varför inte? (ex. Ser inte nytta, saknar budget/mandat/kunskap osv).
 - 2.2.1 Har det funnits förslag på åtgärder som inte blivit godkända/inte kunnat genomföras?
3. Finns det planer på hur planerade (nybyggnation) skolor kan anpassas för bilfria zoner.
4. Vilka utmaningar har ni stött på under arbetet som lett till där ni är idag?
 - 4.1 Vad skulle kunna ha underlättat arbetet?
 - 4.2 Vad önskar ni att ni visste från början?
5. Finns det visioner om ytterligare åtgärder?
 - 5.1 Vad krävs för att det ska kunna bli verklighet?
 - 5.2 Finns det något som skulle kunna underlätta det vidare arbetet och vad skulle det i så fall vara?
6. Ser ni arbetet med bilfria zoner vid skolor som en bra metod för att få fler att resa aktivt/hållbart till skolan?
 - 6.1 Vilka kompletterande åtgärder anser ni kan vara lämpliga för att ställa om resvanor till mer aktiva/hållbara resor (informationskampanjer, cykelservice med mera)?

Medborgarförslag: Skapa en trafikreducerad zon rund Skogsbo skola

Motivering:

En trafikreducerad zon rund Skogsbo skola skulle:

- Öka säkerheten för barnen och andra personer som rörs i området (vid lämnings- och hämtningstider är trafiksituationen översiktlig och därmed riskabel.
- Förbättra luftkvaliteten i skolområdet
- Sänka ljudnivån i skolområdet
- Motivera fler föräldrar att skjutsa barn med cykel eller gå till fots, eller tillåter barnen att cykla eller gå själv till skolan. Delvis blir det mindre bekvämt att ta bilen och delvis skulle föräldrarna känna sig tryggare med en skolväg som är säkrare för barnen. Det skulle leda till det följande:
 - Förminskat CO₂ utsläpp
 - Ökat fysisk aktivitet för barnen



Figur 3-2. Argument för att implementera bilfria zoner vid skolor.

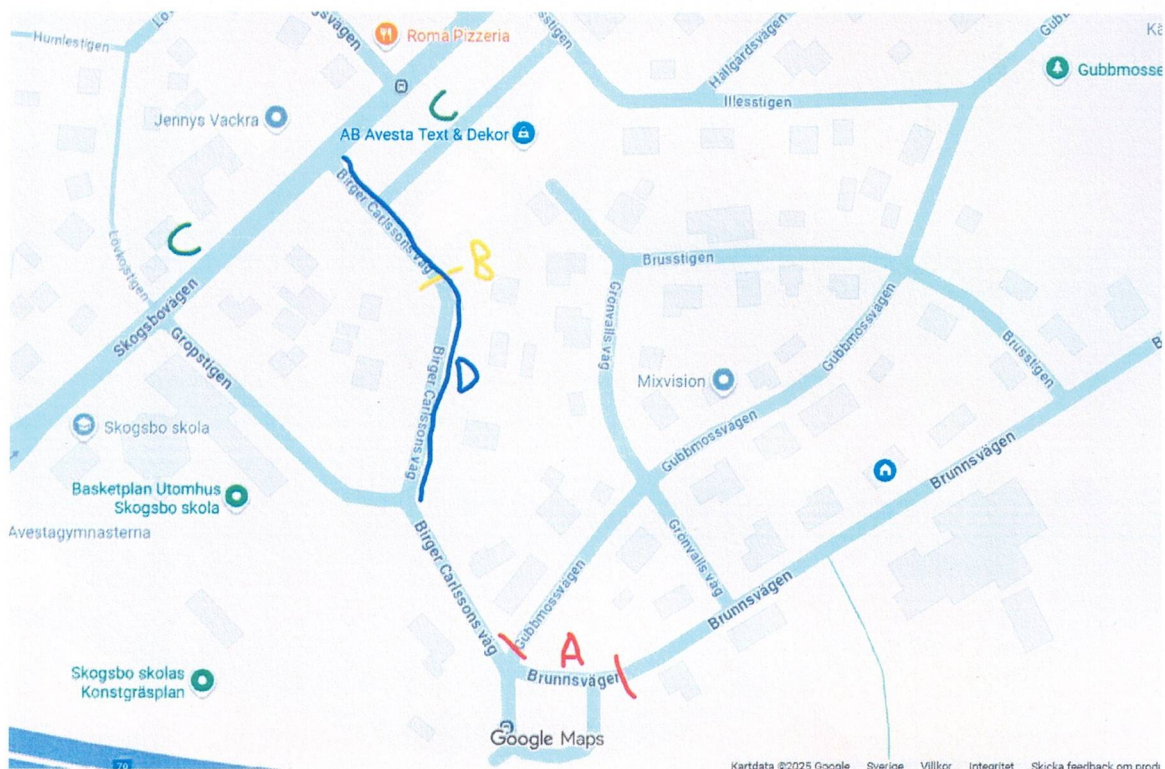
Källa: [Bilfria zoner vid skolor](#), AFRY och Sweco rapport, 2024

Genomförandet (förslag - se "Bilfria zoner vid skolor" för fler alternativ):

- Gör Brunnsvägen och Gubbmossvägen till återvändsgränder (röda sträck A på kartan). Trafikvolymen på Brunnsvägen kommer att minskas tydligt, vilket gör vägen säkrare för barnen som ska gå eller cykla till skolan. I nuläget är det till exempel farligt för de barnen som måste korsa Brunnsvägen för att komma till cykelvägen längs vid Brunnsvägen, eftersom det finns hög trafikvolym, för hög

hastighet och inga belysta eller markerade övergångsställen. Boende i slutet av Brunnsvägen och Gubbmossvägen (som inte är många) kan nå sina hus via Skogsbovägen, Get Johannas vägen och Brunnsvägen eller genom småvägarna (Illestigen, Garpestigen).

- Begränsa framkomlighet på Birger Carlssonsväg efter infarten till "gamla tempos" parkeringen (gult sträck B på kartan). Tillåt bara boende vid Birger Carlssons väg, Gropstigen, skolbussar och skolpersonal att köra in mot skolan. Föräldrar som skjutsa med bilen kan parkera på gamla tempos parkering, på ytorna mellan Uggelbergsvägen och Lövkoststigen (gröna C på kartan) eller på hemköps parkering (alla dessa parkeringsplatser används redan i dag av föräldrarna).
- Skapa en säker gång- och cykelväg längs med Birger Carlssons väg till skolan.
- Se över busshållplatsen för skolbussen, så att den inte innebär en säkerhetsrisk. Skolbussen kan använda slingan i slutet av Birger Carlssons väg / början av Brunnsvägen för att vända och köra ut igen genom Birger Carlssons väg.



H. Stratmann

Hannah Stratmann

§ 36 Hannah Stratmanns medborgarförslag om att skapa en trafikreducerad zon runt Skogsbo skola

Dnr 2025-000401912

Sammanfattning

Hannah Stratmann inkom 10 oktober 2025 med medborgarförslag om att skapa en trafikreducerad zon runt Skogsbo skolan. I syftet att förbättra luftkvaliteten, öka säkerheten för framför allt barn som rör sig i området och att motivera flera till ökad fysisk aktivitet genom att välja att gå eller cykla.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås att skicka medborgarförslaget till Tillväxt Avesta och Bildningsstyrelsen för yttrande.

Beredning/ behandling

- Hannah Stratmanns medborgarförslag om att skapa en trafikreducerad zon runt Skogsbo skola 10 oktober 2025
- Kommunfullmäktige 24 november 2025 § 136

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att skicka medborgarförslaget till Tillväxt Avesta och Bildningsstyrelsen för yttrande.

Utdrag skickas till
Bildningsstyrelsen
Tillväxt Avesta

Handläggare:
Jerker Olofsson

Yttrande avseende Medborgarförslag om en trafikreducerad zon runt Skogsbo skola

Bakgrund

Hannah Stratmann föreslår i ett medborgarförslag att en trafikreducerad zon skapas vid Skogsbo skola. Detta ska ske genom att

1. Brunnsvägen och Gubbmossvägen blir återvändsgränder
2. Endast boende, skolbussar och skolpersonal får använda Birger Carlssons väg in från Skogsbovägen. Föräldrar som lämnar barn vid skolan ska i stället parkera på ”Gamla Tempos parkering” eller på Hemköps parkering
3. Skapa en säker gång- och cykelväg längs Birger Carlssons väg
4. Se över busshållplatsen för skolbussen
5. Skolbussen ska åka både till och från skolan längs Birger Carlssons väg genom att vända i anslutning till den nyaste skolbyggnaden längst upp på vägen

Ärendet

Förvaltning och Skogsbo skola delar uppfattningen att det särskilt vid skolstart ofta är en något stökig trafiksituation kring skolan bland annat eftersom många elever skjutsas med bil. Skolan välkomnar därmed förslag till förbättrad trafiksäkerhet. Varken skola eller förvaltning har specialistkompetens att bedöma förslagen ur ett tekniskt perspektiv eller hur det kommer att påverka trafikflöden direkt och indirekt. Emellertid ger medborgarförslaget utformning anledning till oro ur några aspekter

- Skolan har vid flera tillfällen haft kontakt med Hemköp som inte har uppskattat förhållandet att det i flera fall parkeras på Hemköps parkering när elever lämnas på morgonen. Det är en uppenbar risk att det blir ett vanligare beteende.
- Att bussen vänder i övre änden av Birger Carlssons väg har funnits med som alternativ när lämningsområdet senast gjordes om. Vid det tillfället ansågs det som ett dåligt alternativ eftersom det dels blir för trångt för bussen, dels för att bussen behöver korsas gång- och cykelvägen som en stor del av skolans elever använder på sin väg till skolan.
- Skolan upplever den nuvarande lösningen på hållplatsen för skolbussen som väl fungerande och säker där eleverna inte behöver passera lämningszonen på ett osäkert sätt.

Sammanfattning

Bildningsförvaltningen uppskattar alla förslag till en säkrare trafiklösning kring Skogsbo skola men bedömer att stora delar av förslaget antingen inte ligger inom förvaltningens kompetensområde, inte är genomförbara, eller leder till andra trafikfaror.

- Förvaltningen har sålunda inga invändningar mot en gång-och cykelväg längs Birger Carlssons väg, men har inte kompetens att bedöma huruvida det är tekniskt möjligt eller vilka konsekvenser det skulle få. Inte heller kan förvaltningen överblicka konsekvenserna av en begränsad tillgänglighet till Birger Carlssons väg från Skogsbovägen.
- Likaledes finns inga invändningar mot förslagen om återvändsgränd men förvaltningen har inte kompetens att bedöma konsekvenserna av en sådan åtgärd
- Förvaltningen uppfattar att nuvarande lösning är väl fungerande när det gäller hållplatsen
- Förvaltningen avstyrker att bussen ska vända i slutet på Birger Carlssons väg

Förslag till beslut

- Punkt 1-4 anses besvarad och punkt 5 avstyrks.

Rubrik på medborgarförslaget

Återöppna Jularbomuseet

Det är med glädje jag läser om Avesta Kommuns numer mycket goda ekonomi. Så god att man vill avsätta ca. 4,2 miljoner till att öppna ett nytt (mycket rymligt med sina 700 kvadratmeter) museum för fotbollströjor. Dessutom räknar man med en driftskostnad på ca. 3,5 miljoner om året. Dessa siffror är lite olika beroende på var man läser, men de kan väl ge en fingervisning av vad notan kommer att sluta på.

Med en så god kommuneekonomi har jag ett förslag. Ett som bara skulle kosta en bråkdel av det planerade Tröjmuseet. Ett återöppnat Carl Jularbo museum. Till skillnad mot fotbollströjor har vi i Avesta något att verkligen vara stolta över och visa upp, nämligen Avestasonen Calle Jularbo. Med sina 1600 skivinspelningar är han innehavare av ett fortfarande oslagbart rekord. Dessutom är han nog den enda artist som nämnt Avesta i en komposition. Avestaforsens brus. Det tidigare Jularbomuseet gav rika möjligheter att lära känna musikern och personen Calle Jularbo. Bl.a. i form av olika dragspel, bilder och installationer. När museet fanns kom busslaster med folk som enbart ville se och höra mer om Calle Jularbo. Dessutom fanns då också möjlighet till guidning vilket gjorde att besöket blev ännu mer uppskattat. Placeringen i den lilla byggnaden i Gamla Byn och med ett café där du kunde sitta och avnjuta en kopp kaffe fulländade upplevelsen. Detta var i mina ögon en liten grön oas i stan. Varför man stängde ner detta är för mig en stor gåta.

Men som det heter. Tänk om. Gör rätt.

Krister Yngvesson f.d. Kulturarbetare och besviken kommuninvånare

Avesta 1 februari 2026

Bifogat material

Här kan du bifoga filer som komplement till ditt förslag. Det kan vara bilder eller ritningar t ex.

 **Återöppna Jularbomuseet.docx** (16 KB)

Samtliga filer ovan finns bifogade i detta dokument, se bifogade filer.

§ 42 Krister Yngvessons medborgarförslag om att återöppna Jularbomuseet

Dnr 2026-000139912

Sammanfattning

Förslagsställaren föreslår att Avesta kommun återöppnar Carl Jularbo-museet för att lyfta fram en kulturpersonlighet med stark koppling till Avesta. Museet bedöms ha stor potential som besöksmål med rika möjligheter för utställningar, guidning och kulturförmedling, och föreslås återinföras som en värdefull del av kommunens kulturutbud.

Förslag till beslut

Medborgarförslaget skickas till bildningsstyrelsen för beredning och beslut.

Beredning/ behandling

- Medborgarförslaget inkom 24 januari 2026

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige beslutar att medborgarförslaget skickas till bildningsstyrelsen för beredning och beslut.

Utdrag skickas till
Bildningsstyrelsen

Handläggare:
Kajsa Hartig, kulturchef

Beslut - Krister Yngvessons medborgarförslag om att återöppna Jularbomuseet

Dnr 2026-000139912

Sammanfattning

Krister Yngvesson har lämnat in ett medborgarförslag om att Avesta kommun ska återöppna Carl Jularbo-museet. I förslaget lyfts Calle Jularbo fram som en betydelsefull kulturpersonlighet med stark koppling till Avesta, bland annat genom kompositionen *Avestaforsens brus*. Det tidigare museet beskrivs som ett uppskattat besöksmål med föremål, bilder, installationer, guidning och café i Gamla Byn.

Kultur Avesta delar uppfattningen att Calle Jularbo är en viktig del av Avestas kulturhistoria och att hans liv och gärning bör synliggöras. Ett återöppnande av Jularbomuseet som separat museum bedöms dock inte vara aktuellt i nuläget, eftersom det skulle kräva ett långsiktigt åtagande för lokaler, drift, bemanning, samlingsförvaltning, tillgänglighet, säkerhet och underhåll.

Det finns ett beslut som är taget i Bildningsstyrelsen att flytta Jularbomuseet till Avestaparken. Beslutet kommer att verkställas i form av en utställning i Avestaparken med invigning 5 juni 2026

Ärendet

I medborgarförslaget framförs önskemål om att återöppna Carl Jularbo-museet. Calle Jularbo är en av Sveriges mest välkända dragspelare och har en stark lokal förankring i Avesta. Hans musikaliska arv är en del av både den lokala kulturhistorien och den svenska populärmusikens historia. Kultur Avesta bedömer därför att det är angeläget att Jularbo fortsatt uppmärksammas i kommunens kulturutbud.

Bedömning

Kultur Avesta bedömer att medborgarförslaget lyfter en angelägen fråga om hur Calle Jularbo och hans betydelse för Avesta kan synliggöras. Jularbo är en viktig del av kommunens kulturarv och hans koppling till platsen bör vara synlig i det offentliga kulturutbudet.

Ett återöppnande av Jularbomuseet som separat museum bedöms dock inte vara aktuellt. Ett museum innebär inte enbart en utställningsyta, utan också ett långsiktigt ansvar för drift, bemanning, föremålshantering, dokumentation, försäkring, säkerhet, tillgänglighet, programverksamhet, kommunikation och löpande underhåll. För att ett sådant museum ska kunna bedrivas med kvalitet och hållbarhet krävs en tydlig organisatorisk och ekonomisk grund.

Kultur Avesta har därför valt att i stället synliggöra Calle Jularbo genom en mindre och mer avgränsad utställning i Avesta Parken, med möjlighet till framtida utveckling. Utställningen har tagits fram genom verkställighetsbeslut och öppnar den 5 juni 2026.

Avesta Parken bedöms vara en lämplig plats för en sådan presentation. Platsen har en tydlig koppling till musik, nöjesliv, folkparkstradition och publika kulturmöten. Genom placeringen kan berättelsen om Calle Jularbo sättas in i ett sammanhang där musik, folklig kultur och gemensamma upplevelser står i centrum.

Den aktuella lösningen, med en mindre utställning, med möjlighet till framtida utveckling, i Avesta Parken, innebär just nu ett mer avgränsat och resurseffektivt sätt att uppmärksamma Calle Jularbo. Utställningen hanteras inom ramen för Kultur Avestas befintliga uppdrag och genom verkställighet.

Förslag

- Medborgarförslaget anses besvarat.

2026-02-24

Till huvudmännen som är parter i DalaWux primärt samverkansavtal

DalaWux politisk samverkansgrupp har 2026-02-04 beslutat att rekommendera parterna att godkänna nedanstående revidering av Primärt samverkansavtal.

Nuvarande lydelse:	Föreslagen lydelse från och med år 2026:
<p>" 5. Interkommunal ersättning</p> <p>Ersättning mellan parterna i samverkansområdet baseras, om inget annat avtalats, på bestämmelserna i skollagen om interkommunal ersättning.</p> <p>För att öka förutsägbarhet och underlätta planeringen bör särskilt fokus, inom ramen för denna avtalssamverkan, vara att arbeta fram en gemensam prislista eller en prismodell. En sådan modell kan, men behöver inte, baseras på statsbidragsnivåer.</p> <p>Politisk samverkansgrupp DalaWux beslutar om ev. rekommendation till huvudmännen vad gäller prislista alternativt prismodell. Respektive huvudman tar därefter ställning till och beslutar om prislista eller prismodell. "</p>	<p>" 5. Ekonomisk modell</p> <p>Ersättning för varje utbildning, mellan kommunerna inom det primära samverkansområdet, är identisk med statsbidragsnivåerna för respektive utbildning, och betalas ut av huvudsökande kommun enligt ansökningsunderlag, efter genomförd utbildning.</p> <p>Varje kommun ansvarar för sina utbildningars kostnader, med tillhörande administration, och eventuell medfinansiering.</p> <p>För avsteg från ovanstående krävs överenskommelse mellan samtliga kommuner. "</p>

Förslaget till revidering godkänns.

Underskrift:	
Namnförtydligande:	
Kommun/kommunalförbund:	

Efter underskrift ombeds ni skicka blanketten via mejl till: **social-arbetsmarknadsnamnden@borlange.se**

Revidering av primärt samverkansavtal DalaWux

Sammanfattning av ärendet

Dalarnas kommuner samverkar inom kommunal vuxenutbildning genom Primärt samverkansavtal DalaWux, beslutat av kommunfullmäktige i Borlänge den 18 juni 2024 (§ 139). Samverkan syftar till att erbjuda ett gemensamt och attraktivt utbud av yrkesutbildningar och att stärka kompetensförsörjningen i regionen.

I dagsläget bygger ersättningsmodellen på interkommunal ersättning genom fakturering mellan kommunerna. Systemet skapar ekonomisk osäkerhet och är svårt att prognostisera, särskilt under frisöksmodellen där invånare fritt kan söka utbildning inom hela samverkansområdet. Den föreslagna revideringen ersätter nuvarande modell med en ersättningsprincip baserad på Skolverkets fastställda statsbidragsnivåer. Förändringen bedöms skapa ökad förutsägbarhet, bättre ekonomisk stabilitet och mer ändamålsenliga planeringsförutsättningar för kommunerna.

Beskrivning av ärendet

Dalarnas kommuner bildar ett primärt samverkansområde för den regionala yrkesinriktade vuxenutbildningen. Avsikten är att erbjuda invånarna, oavsett hemkommun, ett brett och attraktivt utbud av vuxenutbildning och samtidigt bidra till arbetsmarknadens kompetensförsörjning. Samverkan formaliseras genom Primärt samverkansavtal DalaWux, beslutat av kommunfullmäktige i Borlänge den 18 juni 2024 (§ 139), varigenom de deltagande kommunerna etablerar ett primärt samverkansområde med ett samlat och gemensamt erbjudande av yrkesämnen och sammanhållna yrkesutbildningar inom kommunal vuxenutbildning.

Avtalet innebär att kommuninvånare i Dalarna har likvärdig rätt till det gemensamma utbudet av yrkesutbildning i samverkansområdet, genom en frisöksmodell. I dagsläget betalar hemkommunen interkommunal ersättning (IKE) för de invånare som antas till utbildning i annan kommun inom samverkansområdet. Svårigheten att prognostisera de ekonomiska konsekvenserna - antalet elever och IKE till andra kommuner - är bakgrunden till förslaget att revidera samverkansavtalet.

Genom förslag till revidering av avtalet ersätts interkommunal ersättningen – det vill säga fakturering mellan kommunerna – med en ersättningsmodell som baseras på de av Skolverket fastställda statsbidragsnivåerna för respektive utbildning.

Anordnande kommun rekviderar statsbidraget för genomförda utbildningar och behöver inte fakturera elevers hemkommuner. Den nya modellen ger tydligare och mer stabila ekonomiska planeringsförutsättningar. Sammantaget skapas en mer förutsägbar och hållbar ekonomisk struktur för kommunerna, samtidigt som den minskar den ekonomiska osäkerhet som kännetecknar nuvarande system.

Samverkan mellan kommunerna bedöms främjas av ovanstående och de administrativa processerna förenklas, vilket möjliggör ett mer effektivt resursutnyttjande. Kommunernas incitament att marknadsföra det gemensamma utbudet ökar, vilket bedöms leda till att fler invånare i Dalarna tar del av det gemensamma utbildningsutbudet. Att frisöket ökar är positivt för medborgarna och bidrar till att förbättra kompetensförsörjningen i hela regionen.

Förslaget till revidering av samverkansavtalet

Nuvarande lydelse:	Föreslagen lydelse från och med år 2026:
<p>" 5. Interkommunal ersättning</p> <p>Ersättning mellan parterna i samverkansområdet baseras, om inget annat avtalats, på bestämmelserna i skollagen om interkommunal ersättning.</p> <p>För att öka förutsägbarhet och underlätta planeringen bör särskilt fokus, inom ramen för denna avtalssamverkan, vara att arbeta fram en gemensam prislista eller en prismodell. En sådan modell kan, men behöver inte, baseras på statsbidragsnivåer.</p> <p>Politisk samverkansgrupp DalaWux beslutar om ev. rekommendation till huvudmännen vad gäller prislista alternativt prismodell. Respektive huvudman tar därefter ställning till och beslutar om prislista eller prismodell. "</p>	<p>" 5. Ekonomisk modell</p> <p>Ersättning för varje utbildning, mellan kommunerna inom det primära samverkansområdet, är identisk med statsbidragsnivåerna för respektive utbildning, och betalas ut av huvudsökande kommun enligt ansökningsunderlag, efter genomförd utbildning.</p> <p>Varje kommun ansvarar för sina utbildningars kostnader, med tillhörande administration, och eventuell medfinansiering.</p> <p>För avsteg från ovanstående krävs överenskommelse mellan samtliga kommuner. "</p>

Föreslagen lydelse ovan innebär att när elever läser i annan kommun än hemkommunen kan de göra det utan fakturering behöver göras mellan kommunerna. Detta förenklar administration och underlättar ekonomiska prognoser. Den ekonomiska regleringen föreslås gälla statsbidragsår 2026, vilket förutsätter att samtliga huvudmän i samverkansområdet beslutar i enlighet med förslaget.

Förslaget anger även att avsteg kan göras i samförstånd, om behov uppstår i framtiden, utan att samverkansavtalet behöver revideras.

Konsekvenser för kommunens ekonomi

Förslaget till beslut bedöms inte medföra negativa ekonomiska konsekvenser för kommunernas ekonomi. Även om en ny ersättningsmodell kan medföra betydande fördelar är det fortsatt mycket viktigt att kommunerna aktivt planerar och dimensionerar det totala utbudet av regionala yrkesutbildningar tillsammans. Detta är en central förutsättning för att reformens intentioner ska kunna uppnås. Den gemensamma planeringen och dimensioneringen syftar också till att öka resurseffektiviteten, vilket i sin tur kan leda till besparingar, exempelvis genom att utbildningsplatserna inom samverkansområdet fylls bättre. Det är därför av stor vikt att kommunerna följer intentionerna i samverkansavtalet och löpande arbetar med planering och dimensionering av regional yrkesutbildning i nära samverkan. Om detta inte sker finns risk för oönskade negativa ekonomiska effekter och att reformens målsättningar inte uppnås.

Beslutsunderlag

Primärt samverkansavtal DalaWux

Förslag till beslut

Bildningsstyrelsen beslutar att

1. Reviderat primärt samverkansavtal DalaWux godkänns.

Handläggare:
Björn Hansson

Ansökan om stöd till Ung Företagsamhet

Ung företagsamhet är en verksamhet som verkar för ungdomars entreprenörskap. I gymnasieskolan erbjuds elever att prova på företagande genom att under ett läsår utveckla och driva ett s.k. UF-företag. Elever som har drivit UF-företag startar i större utsträckning företag och har lättare att få arbete jämfört med ungdomar som inte gör det.

Ung företagsamhet i Dalarna drivs som en ideell förening och behöver för sin verksamhet ekonomiskt stöd. Tillväxt Avesta och bildningsförvaltningen brukar dela på kostnaden för stödet till Ung Företagsamhet. Utöver Avesta kommuns kostnad för det sökta stödet har bildningsförvaltningen kostnader för bl.a. lokalt lärarstöd.

Ung Företagsamhet är en viktig och bra verksamhet som både Tillväxt Avesta och bildningsförvaltningen tänker fortsätta att stödja och arbeta med.

Bidraget till UF-Dalarna tas ut i förhållande till kommunens befolkningsstorlek med fem kronor per invånare. I ansökan ges två valmöjligheter, d.v.s. att teckna avtal på ett eller tre år. Då detta är en verksamhet som vi tänker fortsätta med så är det lämpligt att teckna ett treårsavtal. Treårsavtal är enkelt för oss och bra för UF-Dalarna. Tecknar vi ett treårsavtal så blir den årliga avgiften för Avesta kommun 111 830 kr för åren 2026, 2027 och 2028.

Ärendet är avstämt med Tillväxt Avesta om fortsatt 50/50 delning av kostnaden mellan Tillväxt Avesta och bildningsförvaltningen.

- *Förslag till beslut*

Bildningsförvaltningen tecknar tillsammans med Tillväxt Avesta, ett 3-årigt avtal med UF-Dalarna på nivån 111 830 kr/år avseende åren 2026, 2027 och 2028. Avgiften delas 50/50 mellan Tillväxt Avestas och bildningsförvaltningen.

ANSÖKAN AVSER: HYRESHÖJANDE ÅTGÄRDER

Enhet/enhetschef:

Datum

Avstämd med förvaltningschef:

Projektnamn:

Tidplan:

Syfte:

Ekonomi	Kvalitetshöj	Myndighetskrav
x	x	

Finansieringsform:

Investering	Leasingavtal	Hyresavtal
		x

Gå till adm uppg

	Budget	Plan	Plan	Totalt
	År 1 tkr	År 2 tkr	År 3 tkr	
Investering/leasingobjekt				
Utgift				0
Inkomst				0
Netto	0	0	0	0

Avskrivningstid år
Leasing/hyrestid år

Driftkalkyl tkr (nivåförändring helårseffekt)	År 1 tkr	År 2 tkr	År 3 tkr	Totalt
Ökade kostnader	0	0	0	0
<i>Avskrivningar</i>	0	0	0	0
<i>Ränta</i> 2,75%	0	0	0	0
<i>Leasingavgift</i>				0
<i>Hyra</i>	0			0
<i>Övrig kostnad</i>				0
Minskade kostnader				0
Summa förändrade kostnader	0	0	0	0
Finansiering				
Inom befintliga ramar	0			0
Ofinansierat	0	0	0	0

Åtgärd:
 Hyresökning av lokaler för Corneliusskolan, vuxutbildning och SFI i egen regi

Konsekvens om investeringen ej genomförs:
 Bildning kommer inte kunna genomföra utbildningen om lokalerna inte hyrs

Administrativa uppgifter till ekonomisystemet

Enhet/enhetschef:

Projektnamn:

Tidplan:

startmånad	slutmånad
2026-04	2026-12

Detaljbudget för investeringen

Konto	Identitet <i>Ifylles av red enheten</i>	Belopp i tkr
60100		
60100		
60100		
Kvar att budgetera		

Kapitaltjänstkostnader skall belasta

Identitet	Aktivitet	Fri
47031	30%	
47032	40%	
47033	30%	

Administrativa uppgifter

Identitet
Ifylles av red enheten

Organisationskod	Personkod	Rappk	SCB	Verksamhet	Stinv
470	471		476	6581	

Granskning/kontering		Beslutsattest	
För-/leternamn		För-/leternamn	
Tony Boholm		Marie Hjelm	

ANSÖKAN AVSER:

INVESTERINGSBUDGET

Enhet/enhetschef:	Fritid/Anna-Lena Pligg		
	Datum		
Avstämd med förvaltningschef:	x		
Projektnamn:	Avestavallen - Konstgräs		
	Startmånad	Slutmånad	
Tidplan:	2026-01	2026-12	
	Ekonomi	Kvalitetshöj	Myndighetskrav
Syfte:		x	
	Investering	Leasingavtal	Hyresavtal
Finansieringsform:	x		

Fyll även i adm uppgifter nedan till ekonomisystemet

Gå till adm uppg

	Budget	Plan	Plan	Totalt
	År 1 tkr	År 2 tkr	År 3 tkr	
Investering/leasingobjekt				
Utgift				0
Inkomst				0
Netto	0	0	0	0

Avskrivningstid **15** år
Leasing/hyrestid år

Driftkalkyl tkr (nivåförändring helårseffekt)	År 1 tkr	År 2 tkr	År 3 tkr	Totalt
Ökade kostnader	0	0	0	0
<i>Avskrivningar</i>	0	0	0	0
<i>Ränta</i> 2,75%	0	0	0	0
<i>Leasingavgift</i>				0
<i>Hyra</i>				0
<i>Övrig kostnad</i>				0
Minskade kostnader				0
Summa förändrade kostnader	0	0	0	0
Finansiering				
Inom befintliga ramar				0
Ofinansierat	0	0	0	0

Åtgärd:

Byte av konstgräs på Avestavallen

Konsekvens om investeringen ej genomförs:

Verksamhet kommer inte kunna bedrivas på fotbollsplanen vilket påverkar föreningar

Administrativa uppgifter till ekonomisystemet

Enhet/enhetschef:

Projektamn:

Tidplan:

startmånad	2026-01
------------	---------

slutmånad	2026-12
-----------	---------

Detaljbudget för investeringen

Konto	Identitet <i>Ifylles av red enheten</i>	Belopp i tkr
41050		
Kvar att budgetera		0

Kapitaltjänstkostnader skall belasta

Identitet	Aktivitet	Fri
42101		

Administrativa uppgifter

Identitet

Ifylles av red enheten

Organisationskod	Personkod	Rappk	SCB	Verksamhet	Stinv
480	463		340	3210	

Granskning/kontering

Beslutsattest

För-/lefternamn	För-/lefternamn
Åsa Åman	Anna-Lena Pligg

§ 46 Gemensam dokumenthanteringsplan personaladministration 2026

Dnr 2026-000144004

Sammanfattning

Projektet Digital medarbetarresa har som syfte att förenkla och digitalisera personaladministrationen i kommunen. Målet är att minska tiden som behöver läggas på hanteringen av personalhandlingar och samtidigt uppnå en mer rättssäker och informationssäker hantering - från upprättande till arkivering av en handling. För projektet Digital medarbetarresa har projektgruppen i samverkan med kommunens förvaltningar tagit fram en kommungemensam dokumenthanteringsplan för personaladministration.

Ärendet

Kommunen har idag inte en enhetlig hantering av personalhandlingar. Det skapar svårigheter att efterleva krav på informationssäkerhet, rättssäkerhet, hantering, gallring och bevarande för arkivering. För att få en säkrare och enklare hantering av personalhandlingarna har HR-enheten upphandlat verksamhetssystemet Microweb personalarkiv. Systemet är godkänt för att vara ett mellanarkiv och hantera handlingar fram till dess de ska överlämnas till kommunarkivet. För att nå målet med enklare personaladministration, uppfylla lagkrav och få systemet att fungera som tänkt behöver hanteringen och gallringsfrister för personalhandlingarna vara likadan över kommunens förvaltningar. Projektgruppen har därför tagit fram ett förslag till kommungemensam dokumenthanteringsplan för personaladministration.

I arbetet har projektgruppen arbetat för att minimera förändringar för redan fungerande arbetssätt. En viss risk uppstår alltid när lokala avvikelser arbetas bort. Risker har och kommer fortsätta att hanteras genom samverkan med berörda förvaltningar och utbildning i systemet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige

- att anta den kommungemensamma dokumenthanteringsplanen för personaladministration.
- att den kommungemensamma dokumenthanteringsplanen blir gällande för alla kommunens förvaltningar.

Beredning/ behandling

- Dokumenthanteringsplan personaladministration 2026



- Tjänsteskrivelse - Dokumenthanteringsplan personaladministration 2026
- Kommunstyrelsens arbetsutskott 30 mars 2026 §52
- Kommunstyrelsen 13 april 2026 §68

Kommunfullmäktiges beslut

kommunfullmäktige beslutar

- att anta den kommungemensamma dokumenthanteringsplanen för personaladministration.
- att den kommungemensamma dokumenthanteringsplanen blir gällande för alla kommunens förvaltningar.

Utdrag skickas till
HR-chef
Administrativ chef



Dokumenthanteringsplan personaladministration

Dokumenttyp	Plan
Dokumentnamn	Dokumenthanteringsplan personaladministration
Antagen av:	Kommunfullmäktige 2026-04-27
Diarienummer	2026-000144
Giltighetstid	2 år
Gäller för	Avesta kommun
Sammanfattning	Dokumenthantering av personalhandlingar, rättssäker och enhetlig användning.
Granskad	
Reviderad	
Dokumentansvarig	HR-chef
Webbansvarig	HR-chef
Publiceras	Extern och intern webb
Relaterade dokument	

Inledning

En dokumenthanteringsplan är ett styrdokument. Det är också ett verktyg för verksamheterna för att skapa en rättssäker och enhetlig hantering av handlingar inom organisationen. Både sådana handlingar som ska bevaras för all framtid och sådana som ska gallras. Denna plan är till för hantering av samtliga personalhandlingar inom Avesta Kommun samt en rekommendation för kommunens bolag. Kommunens handlingar skapas på olika typer av informationsbärare analogt och digitalt. Information och handlingar ska bevaras och gallras så som de uppstår, så en handling som uppstår digitalt ska den helst också bevaras digitalt. Det betyder att om en handling ska gallras så ska den gallras överallt. Personalhandlingar som innehåller sekretessbelagda uppgifter ska alltid registreras/diarieföras av respektive förvaltning, sekretessbelagda uppgifter kan vara exempelvis uppgifter om en persons hälsa. Personalhandlingar ska förvaras primärt som digitala personalakter i Microweb personalarkiv. Personalakter i Microweb arkiveras till Microweb mellanarkiv när personal slutar på en förvaltning. 5 år efter att personal slutat slutarkiveras handlingarna hos e-arkivet.

Samtliga verksamheter måste se till att de har fysiska närarkiv för handlingar som av någon orsak inte kan förvaras i Microweb eller annat IT-system. Närarkivet måste uppfylla de krav som ställs i Avesta arkivreglemente på fysiskt skydd mot skada och intrång.

Så läser du dokumenthanteringsplanen

Kolumnerna förvaringsplats och förvaringssätt bildar ihop en sökfunktion. Med hjälp av informationen i kolumnerna ska du veta var en handling finns och hur du söker fram den. Kolumnen Förvaringsplats är den fysiska eller logiska plats en handling eller en informationsmängd förvaras på eller i. Exempelvis i ett specifikt system eller i ett specifikt analogt närarkiv.

Kolumnen förvaringssätt är sättet någonting förvaras. Exempelvis i ärendeakter, kronologiskt i diarium, register i personnummerordning, kronologiskt per år, kronologiskt i pärm och så vidare.

Gallring och rensning

Att gallra är när allmänna handlingar förstörs. Det inkluderar att förstöra sökfunktioner och samband mellan information. Att rensa är när handlingar och information förstörs som inte uppfyller kraven för allmän handling i Tryckfrihetsförordningen. För att allmänna handlingar ska få gallras måste de finnas med i dokumenthanteringsplanen. Det är viktigt att gallring sker direkt när den ska det. Det är precis lika viktigt att handlingar och information som ska vara kvar skyddas. I dokumenthanteringsplanen finns en kolumn som heter Bevaras/gallras, här specificeras hur länge en handling ska finnas kvar - gallringsfrist.

- Bevara – ska finnas kvar för alltid
- Gallras 2 år (eller 5 år, 10 år etcetera) - ska förstöras efter 2 kalenderår. Det innebär att informationen eller handlingen ska finnas kvar i det antal år som uppges plus innevarande år. Så en handling som upprättades 2022 som ska gallras efter 2 år, ska gallras i januari 2025.
- Vid inaktualitet – informationen eller handlingen ska förstöras när den inte längre behövs i verksamheten eller andra skäl som uppges i anmärkningskolumnen.
- Gallras efter upphörd anställning (+ 2 veckor) - Betyder att informationen och handlingarna ska förstöras när personen inte längre är anställd på den förvaltning som hen var anställd. I systemet Microweb har vi lagt en 2 veckors säkerhetstid för att skydda mot eventuella systemfel eller buggar så att information som behövs inte förstörs i förtid.

Definitionslista:

- Adato - Rehabiliteringsverktyg
- Assesio - System för personlighetstester
- Ciceron - diarietföringsystem
- HR - HR-enheten/Personal
- KK - Kommunkansli
- Microweb minasidor – personalsystem
- Personec - Lönesystem
- Sysarb - system för lönekartläggning
- Timecare- Schema/planeringssystem
- WinLAS/Lasia- personalsystem

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
LEDA, STYRA OCH ORGANISERA								
Lokala avtal/ kollektivavtal	Ciceron, Närarkiv HR	Avtalsakt- År	Ja	-	10 år (ciceron) 2 år (närarkiv)	Bevaras		Diarieförs i Ciceron när handlingarna är upprättade.
Policy/ Riktlinjer	Ciceron	Ärendeakt-År	Ja	-	10 år	Bevaras		
Jämställdhetsplaner	Ciceron	Ärendeakt-År	Ja	-	10 år	Bevaras		
Handlingsplan för jämställda löner	Ciceron	Ärendeakt-År	Ja	-	10 år	Bevaras		
Kompetensförsörjningsstrategi	Ciceron	Ärendeakt-År	Ja	-	10 år	Bevaras		
Kompetensförsörjningsplan	Ciceron	Ärendeakt-År	Ja	-	10 år	Bevaras		
Delegationsordning	Ciceron	Ärendeakt- År	Ja	-	10 år	Bevaras		
Hantera Samverkan/Förhandling								
Protokoll facklig samverkan på avdelningsnivå	Närarkiv på respektive enhet	Kronologisk per avdelning-månad/år	Nej	När protokollet är justerat	2 år	Bevaras		
MBL §11 och §12 samt andra som berör organisationen	Närarkiv på respektive förvaltning Ciceron	Ärendeakt-År	Ja	När protokollet är justerat	2 år 10 år (Ciceron)	Bevaras		Diarieförs i Ciceron när handlingarna är upprättade.
Anteckningar arbetsplatsträffar	Server G: i mapp för respektive enhet	Kronologisk per avdelning-månad/år	Nej	-	-	Gallras 2 år		Respektive enhet ansvarar för förvaringen av sina anteckningar
Skyddsombud/arbetsplatsombud/ huvudskyddsombud - blanketter	Närarkiv, pärm	Efternamnsordning	Nej	-	-	Gallras vid inaktualitet		
Förtroendemannaunderrättelser	Närarkiv, pärm	Efternamnsordning	Nej	-	-	Gallras vid inaktualitet		
Hantera Löner								
Löneöversyn, Lönesättningslistor/ Protokoll	Ciceron Personec - Förhandling	Ärendeakt- År	Ja	När handlingen är upprättad	2 år 10 år (ciceron)	Bevaras		
Lönekartläggning/arbetsvärdering	Ciceron Sysarb	Ärendeakt- År	Ja	När handlingen är upprättad	2 år 10 år (ciceron)	Bevaras		
Handlingsplan för liten eller utebliven löneutveckling	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor (Microweb)	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
ARBETSMILJÖ								
Bedriva systematiskt arbetsmiljöarbete								
Skyddsrondsprotokoll	Ciceron KIA	Ärendenummer. Kronologiskt - År & Löpnummer	Ja	När handlingen är upprättad	10 år (ciceron)	Bevaras		.
Fördelning av arbetsmiljöuppgifter (arbetsmiljödelegering)	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Medarbetarundersökning (endast verktyg och sammanställning)	B-Engaged Ciceron	Ärendeakt- År	Ja	När handlingen är upprättad.	2 år 10 år (ciceron)	Bevaras		
Riskbedömningar inklusive handlingsplan	KIA	Kronologisk-År & Löpnummer		När handlingen är upprättad.	2 år	Bevaras		
Tillsynsprotokoll Arbetsmiljöverket	Ciceron	Ärendeakt- År	Ja	När handlingen är upprättad.	2 år 10 år (ciceron)	Bevaras		
Meddelande/Inspektionsärenden Arbetsmiljöverket	Ciceron	Ärendeakt- år	Ja	När handlingen är upprättad.	2 år 10 år (ciceron)	Bevaras		
Årlig Sammanställning av SAM	Ciceron	Ärendeakt-År	Ja	När handlingen är upprättad.	2 år 10 år (ciceron)	Bevaras		
Arbetsmiljöutredningar/kartläggningar	Ciceron	Ärendeakt- År	Ja	När handlingen är upprättad.	2 år 10 år (ciceron)	Bevaras		
Hantera tillbud								
Anmälan tillbud	KIA	Löpnummer	Nej	-	-	Bevaras		Förvaras och bevaras i system.
Tillbud årssammanställning	Ciceron KIA	Ärendeakt-År	Ja	-	10 år	Bevaras		Diarieföras i Ciceron när handlingarna är upprättade. Förvaras i KIA
Hantera personalförsäkring								
Försäkringsuppgift AMF, KPA eller övriga bolag	-	-	-	-	-	Gallras omgående		Uppgifterna bevaras hos leverantör. AG kan ta del av information digitalt

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
KOMPETENSFÖRSÖRJNING								
Rekrytera personal								
Rekryteringsunderlag, behovsanalys, beslut om rekrytering, kravprofil och annons (kungörelser), Lista på kandidater som sökt tjänst	Visma recruit, Ciceron	Ärendeakt-År & Referensnr	Ja	-	10 år (ciceron)	Bevaras		Vid avslutad rekrytering ska underlaget tas ut och diarieföras i ciceron i ärendeakt.
Ansökningshandlingar, för person som blir anställd. CV, Personligt brev, bilagda intyg och betyg	Visma recruit, Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Vid anställning förs handlingarna över i Microwebb med integration. Gallras i Visma recruit efter 2 år.
Ansökningshandlingar, för person som inte blir anställd. CV, Personligt brev, bilagda intyg och betyg	Visma recruit	Referensnummer	Nej	-	-	Gallras 2 år		Sparas och gallras i system Enligt möjligheten att överklaga enligt 6 kap. 4 § andra stycket diskrimineringslagen och till 64 och 65 §§ MBL ska de bevaras i 2 år innan de kan gallras.
Arbetsstillstånd	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		Arbetsstillstånd har en giltighetstid på två år. Nya tillstånd behöver begäras in innan det föregående går ut.
Intervju och referensprotokoll	Närarkiv	Ärendenummer	Nej	Efter avslutad rekrytering	-	Gallras 2 år		I de fall protokollen förs i Visma recruit gallras det i system efter 2 år.
Urvalstester	Assessio	Namn	Nej	-	-	Gallras 2 år		Sparas och gallras i system. Sekretess enligt OSL 39 Kap. 5a §
Intresseanmälningar och spontanansökningar	Post E-post Sociala medier	-	Nej	-	-	Gallras efter retur		Returneras digitalt direkt till sökande. Post returneras fysiskt.
Överklagan kring rekrytering - Ansökningshandlingar från den klagande	Visma recruit, Ciceron	Ärendeakt – år	Ja	-	2 år 10 år (ciceron)	Bevaras		Vid överklagan tas underlaget ut ur Visma

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
- Beslut - Överklagan - Skadestånd								recruit och diarieförs i Ciceron.
Ingå anställning								
Konsultavtal visst uppdrag	Närarkiv HR Ciceron	Ärendeakt- År	Ja	När handlingen är upprättad.	2 år 10 år (ciceron)	Bevaras		Diarieförs när rekryteringen är avslutad.
Anställningsavtal, chef tidsbestämt förordnande	Addo, Personec, Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Upprättas i Personec, signeras i Addo och förs över i integration till Microweb .
Anställningsavtal	Addo, Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Upprättas i Personec, signeras i Addo och förs över i integration till Microweb.
Arbetsbeskrivning	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Sekretessförbindelse	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Fullmakt, postöppning	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Gallras efter avslutad anställning + 2 veckor		
Kvittenser och avtal; nycklar, särskild utrustning	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	-	-	Gallras efter avslutad anställning + 2 veckor		
Samtyckesavtal; personuppgiftsbehandling, publicering webbplats	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Inaktuell handlingstyp. Hanteringen gäller för de som redan finns i personalakterna.
Körtillstånd, arbetsfordon	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	-	-	Gallras efter avslutad anställning + 2 veckor		
Utdrag ur belastningsregistret, kopia, LSS, socialtjänst med särskilda krav	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		Se rutin.

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Utdrag ur belastningsregistret, övrigt	-	-	Nej	-	-	-		Se rutin.
Anställningserbjudande, migrationsverket	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Anmälan om anställning av asylsökande, migrationsverket	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Introduktionsschema/checklista	-	-	Nej	-	-	Gallras vid inaktualitet		Gallras när introduktionen är genomförd
Hysesavtal parkeringsplats/motorvärmare och uppsägning av densamma	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras efter avslutad anställning + 2 veckor		En kopia skickas med SEFOS till Lön.
Pågående anställning								
Återtagande av samtycke personuppgiftsbehandling och publicering webbplats.	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Inaktuell handlingstyp. Gäller endast för de som redan finns i personalakterna innan 2026.
Uppsägning av hyresavtal parkeringsplats/motorvärmare	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras efter avslutad anställning + 2 veckor		1 kopia skickas med SEFOS till Lön.
Anmälan bisyssla	WinLAS/Lasia	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	-	-	Gallras efter avslutad anställning		Förvaras och gallras i system. Årsvis uppföljning. Signerat underlag skannas in i WinLAS/Lasia
Gåva, gratifikationsförteckning	WinLAS/Lasia, Närarkiv Kommunkansli	Ärendeakt	Nej	När handlingen är upprättad.	1 år	Bevaras		Se särskild rutin.
Medarbetarsamtal, lönesamtal	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Enskilt avtal om arbetstider/förmåner	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		1 kopia till lön med SEFOS
Kompetensutveckla								
Behörighetsgivande utbildning, intyg på/bevis - intern	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej		5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Behörighetsgivande utbildning, intyg på/bevis - extern	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Ansökningshandlingar utbildning, antagningslistor med bilagor – underlag till ledighet för studier	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 1 år		
Delegationsunderlag, praktisk medicinsk delegering	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 10 år		
Interna utbildningar. Program, deltagarlista och unikt studiematerial	Infocaption, Ciceron	Ärendenummer – år	Ja	Vid avslutad utbildning	10 kalenderår	Bevaras		Efter avslutad utbildning tas material ut ur Infocaption och diarieförs i ciceron. I de fall det handlar om studieresor, arbetsrotation bör samma underlag diarieföras.
Kompetensutvecklingsplan	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Hantera omställning								
Omplaceringsutredning - Turordningslista - Omplaceringsutredning inklusive bilagor - Omplaceringserbjudande - Förhandlingsprotokoll	Ciceron	Ärendenummer – år	Ja	-	10 kalenderår	Bevaras		Diarieförs i ciceron när ärendet är upprättat.
Kopia omplaceringsutredning - Turordningslista - Omplaceringsutredning inklusive bilagor - Omplaceringserbjudande	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Kopia på utredningen med bilagor och turordningslista läggs i berörda personers digitala personalakt.

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
- Förhandlingsprotokoll								
Förflyttningsblankett vid sammanslagning av avdelningar, enheter	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Särskilda anställningsformer								
Beslut, arbetsmarknadsåtgärder	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Kopia till lön med SEFOS
Beslutsunderlag, bidrag arbetsförmedlingen - inklusive handlingsplan	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Bekräftelse av anställning, arbetsförmedlingen	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		
Rekvisition av lön, arbetsförmedlingen	-	-	Nej	-	-	Gallras 2 år		Hanteras av Löneservice i Norberg
Extratjänster, blankett, arbetsförmedlingen	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras efter upphörd anställning + 2 veckor		
Förordnande av teamledare, tillfälligt	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Överenskommelse om arbetsprövning, med bilagor	Närarkiv	Personakt, kronologisk	Nej	När handlingen är upprättad	5 år efter avslutad praktik	Bevaras		Om ingen anställning ligger som underlag, hanteras överenskommelserna analogt.
Överenskommelse om arbetsprövning, med bilagor - praktik	Närarkiv	Personakt, kronologisk	Nej	När handlingen är upprättad	5 år efter avslutad praktik	Bevaras		Om ingen anställning ligger som underlag, hanteras överenskommelserna analogt.
Yrkesintroduktion, migrationsverket	Närarkiv	Personakt, kronologisk	Nej	När handlingen är upprättad	5 år efter avslutad praktik	Bevaras		Om ingen anställning ligger som underlag, hanteras överenskommelserna analogt.

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Anställningsavtal särskilda anställningsformer. Kontaktperson, Förtroendevald, Familjehem, Uppdragstagare	Addo, Personec	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Signeras i Addo, ligger i personec under hela anställningstiden + 5 kalenderår.
Anställningsavtal Ferie	Närarkiv Arbetsmarknads enheten	Pärm, personnummer, kronologiskt	Nej	När handlingen är upprättad	2 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Avtal praktikplats, migrationsverket	Närarkiv	Personakt, kronologisk	Nej	När handlingen är upprättad	5 år efter avslutad praktik	Bevaras		Om ingen anställning ligger som underlag hanteras överenskommelserna analogt.
Skyddad identitet								
Beslut om sekretessmarkering, Skatteverket	Microweb, Ciceron	Digital personalakt, kronologiskt och Ärendeakt	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning 10 kalenderår Ciceron	Bevaras		Diarieförs i ärendeakt i Ciceron. Hela akten omfattas av OSL 21 Kap. 3§ och 3a§ Slutarkiveras analogt.
Handlingsplan sekretessmarkerad person, med bilagor	Microweb, Ciceron	Digital personalakt, kronologiskt och Ärendeakt	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning 10 kalenderår Ciceron			Diarieförs i ärendeakt i Ciceron. Hela akten omfattas av OSL 21 Kap. 3§ och 3a§ Slutarkiveras analogt.
Hantera samverkan och förhandling								
MBL §11 och §12 samt andra som berör enskilda medarbetare	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Disciplinära åtgärder								
Personalanteckning, disciplinärende	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Klargörande samtal	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Skriftlig varning, inklusive mottaningsbekräftelse, kallelse, överlägningsprotokoll, varsel och underrättelse	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Avstängning, inklusive överläggningsprotokoll	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Misskötsel, dokumentation och underlag	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Underrättelse om utredning av jäv, och utredning om jäv, med bilagor	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt, Ärendenummer (ciceron)	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning 10 år (ciceron)	Bevaras		
Hantera LAS								
LAS-varsel som resulterar i avslut	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
LAS varsel som inte resulterar i avslut	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		
Anmälan om företrädesrätt	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Företrädesrätten gäller 9 månader från det att besked lämnats om att tidsbegränsad anställning inte ska förlängas
BEMANNING								
Tidrapportera								
Tjänstgöringsrapport, tillfälligt anställda	Personec, Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Tjänstgöringsrapport, Ferie	Närarkiv	Personnummer, kronologiskt	Nej	-	2 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Förskjuten arbetstid	Personec	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 7 år		Förvaras och gallras i system
Frånvaro								
Ansökan om ledighet, under 6 månader	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		Inkluderar facklig och partiell ledighet.

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Ansökan om ledighet, 6 månader eller mer	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Inkluderar facklig och partiell ledighet.
Ansökan 80 80 100	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		1 kopia till Lön med SEFOS
Ansökan 80 90 100	Personec, Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		1 kopia till Lön med SEFOS
Hantera schemaläggning								
Arbetstidsschema	Timecare, Personec	Datum, personnummer				Gallras 2 år		Sparas och gallras i system
Semesterlistor	Server G	Kronologisk-År				Gallras vid inaktualitet		
Löneunderlag								
Löneunderlag - Tidrapporter - Vård av barn - Enskild angelägenhet - Friskvårdstimme - Arbetstidsförkortning - Sjukanmälan - Friskänmälan - Resor - Andra avdrag och tillägg	Personec	Kronologisk per år	Nej	-	-	Gallras 7 år		Förvaras och gallras i system
Flextidssammanställningar	Personec	Kronologisk per år	Nej	-	-	Gallras 2 år		Förvaras och gallras i system
Förskottsutbetalning- anmälan & underlag	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		
Tidredovisning/tidsammanställningar	Personec	Kronologisk-År	Nej	-	-	Gallras 2 år		Förvaras och gallras i system
Anteckningar om jour, övertid och mertid	Personec	Personnummer	Nej	-	-	Gallras 2 år		Förvaras och gallras i system
Övertidsrapporter	Personec	Kronologisk-År	Nej	-	-	Gallras 2 år		Förvaras och gallras i system
Lönesättningsblankett	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		1 kopia skickas till lön med SEFOS

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Löneväxling, ansökan	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		1 kopia till lön med SEFOS
Skatteuppgifter, jämkningsbeslut	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		1 kopia till lön med SEFOS
Intern lönespecifikation	Personec	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	-	-	Gallras 7 år		Förvaras och gallras i system
Matriklar	Wicroweb, närarkiv	Digital personalakt, analog personalakt. Kronologiskt.	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Inaktuell handlingstyp. Gäller för de som finns i befintliga akter.

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
PERSONALHÄLSA								
Frånvaro, sjukdom								
Läkarintyg, ej rehab	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		
Sjuklönekostnad beslut, försäkringskassan	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 10 år		
Rehabilitering								
Rehabilitering i samverkans-blankett	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Mötesanteckningar, Rehab	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Handlingsplan	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Rehabiliteringsutredning	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Plan för återgång i arbete	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Läkarintyg, Rehab	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	-	Bevaras		Bevaras ihop med ärendet.
Läkarutlåtande, företagshälsovården	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Löpande anteckningar	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Överenskommelse, Rehab	Adato, Ciceron	Digital personalakt, kronologiskt, Ärendeakt - ärendenummer	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Förvaras i Adato. Diarieförs i Ciceron när handlingen är upprättad.
Avslutande dokumentation, Rehab	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Utredning, korttidsfrånvaro	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Ansökan och beslut, särskilt högkostnadsskydd	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 10 år		
Utlåtande och beslut från Försäkringskassan/ Arbetsförmedlingen	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Arbetsförmågebedömning, intern	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Arbetsförmågebedömning, företagshälsovården	Adato	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	-	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Omreglering sjukersättning, full/partiell	Adato, Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		1 kopia till lön med SEFOS
Livränta vid arbetsskada	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Medicinska kontroller								
Drogtester, medgivande	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	-	-	Gallras efter upphörd anställning + 2 veckor		
Drogtester, provsvar	-	Sjukvårdsjournal	Nej	-	-	-		Ska ej tas emot. Förvaras endast hos företagshälsovården.
Hälsodeklaration, tuberkulos	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Friskvård								
Rekvisition terminalglasögon, med bilagor kvitton	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	-	Gallras 10 år		
Dödsfall								
Livränta, efterlevande	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Intyg om dödsfall	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Försäkring	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Hantera arbetsskada								
Anmälan arbetsskada	KIA	Löpnummer	Nej	-	-	Bevaras		Sekretess OSL 21 kap. 1§ Förvaras idag i system
Arbetsskador årssammanställning	Ciceron KIA	Ärendeakt-År	Ja	-	10 år	Bevaras		Diarieförs i Ciceron när handlingarna är upprättade. Förvaras i KIA

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
UPPHÖRANDE AV ANSTÄLLNING								
Hantera egen uppsägning								
Uppsägning på egen begäran/pension	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Överenskommelse om avslut av anställning	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Ja	Vid avslutad anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Avtackningsgåva	Närarkiv Kommunkansliet	Ärendeakt	Nej	-	1 år	Bevaras		Se rutin
Hantera uppsägning från arbetsgivaren								
Varsel och beslut om uppsägning på grund av personliga skäl	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid upphörd anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Varsel om uppsägning som inte resulterar i avslut	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid upphörd anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		
Varsel och beslut om avskedande	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid upphörd anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Underrättelse om uppsägning med bilagor och mottagningsbekräftelse	Microweb, Cicéron	Digital personalakt, kronologiskt, Ärendeakt	Ja	Vid upphörd anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Gäller när arbetstagare inte går att nå. Diarieförs i Cicéron när handlingarna är upprättade.
Varsel om avskedande som inte resulterar i avslut	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid upphörd anställning + 2 veckor	-	Gallras 2 år		
Avgångsvederlag	Microweb, Cicéron	Digital personalakt, kronologiskt, Ärendeakt	Ja	Vid upphörd anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning 10 år (cicéron)	Bevaras		Diarieförs när handlingarna är upprättade.

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Avslut av anställning- checklista	WinLAS/Lasia	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	-	-	Gallras efter upphörd anställning		
Hantera tjänstepension								
Pensionsansökan, pensionsbrev med bilagor och beslut	-	-	Nej	-	-	Bevaras		Hanteras av Löneservice NBG
Pensionsansökan, särskild ålderspension (garantipension) med beslut och överenskommelse	-	-	Nej	-	-	Bevaras		Hanteras av Löneservice NBG
Hantera avtalspension								
Pensionshandlingar med bilagor.	-	-	Nej	-	-	Bevaras		Hanteras av Löneservice NBG Kan ha olika avsändare.

Handling	Förvaringsplats	Förvaringssätt	Ska Diarieföras	Till när-/mellanarkiv	Till slutarkiv	Bevaras/ Gallring	Ändrat Datum	Anmärkning
Hantera övriga frågor, intyg								
Anställningsintyg								
Tjänstgöringsbetyg	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid upphörd anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		
Tjänstgöringsintyg	-	-	-	-	-	Gallras 2 år	2023-01-03	Hanteras av Löneservice NBG genom arbetsgivarintyg.nu
Begäran från annan myndighet								
Begäran om information om anställningsförhållanden, Kronofogden/Försäkringskassan	Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	Vid upphörd anställning + 2 veckor	-	Gallras 5 år		
Övrigt								
Korrespondens av vikt	Outlook, Microweb	Digital personalakt, kronologiskt	Beroende på ärende	Vid upphörd anställning + 2 veckor	5 år efter avslutad anställning	Bevaras		Korrespondens om arbetstagare som är av vikt för ett ärende som inte är arbetsmaterial eller går att hitta i annan bevarad dokumentation. Sparas ner i system som det uppkom i som originalfiltyp och PDF-A och laddas upp i Microweb. Personuppgifter om arbetstagare får inte hanteras i teams.
Korrespondens, rutinmässig och av minnesanteckningskaraktär	Outlook, Teams	Kronologiskt	Nej	-	-	Gallras 1 år		Sparas och gallras i system
Personalkort, kontaktuppgifter anhöriga	Personec	Digital personalakt, kronologiskt	Nej	-	-	Gallras vid inaktualitet		Sparas och gallras i system. Inaktuella uppgifter gallras vid ersättning av nya.