



GÄVLE KOMMUN

Hållbar skolmobilitet

Handlingsplan 2020–2022

Förord

Gävle kommunkoncerns medverkar sedan 2017 i projektet SCHOOL CHANCE som till 85% finansieras av den europeiska regionala utvecklingsfonden, ERDF. Projektet är ett Interreg Europe projekt och kommunen Girona med stöttning av regionen Katalonien är ledande projektdeltagare. I projektet har kommuner eller regioner från flera EU-länder deltagit.

Målsättningen med projektet är att inkludera elevers självständiga resande i de regionala eller lokala policys som berör trafik och resande. Detta inte enbart för att bygga säkra skolvägar utan även för att satsa mer på mjuka åtgärder såsom kampanjer och andra mobilitetsinitiativ. Metoden för projektet har varit att genom bland annat studiebesök, temadagar och workshops utöva erfarenhetsutbyte mellan projektdeltagarna. Resultatet är en bank av goda exempel från projektdeltagarna som under andra fasen av projektet (år 2020-2021) ska anpassas till lokal kontext och implementeras i respektive land genom antingen lokala eller regionala handlingsplaner för hållbar skolmobilitet. Handlingsplanerna syftar till att hållbar skolmobilitet ska få mer utrymme i samhällsplaneringen och på samma gång öka antalet elever som väljer att gå, cykla eller åka kollektivt till grundskolan. Denna handlingsplan är ett resultat av Gävle kommuns deltagande i SCHOOL CHANCE.

Under åren 2020-2022 ska handlingsplanen implementeras och projektet följas upp och utvärderas.

SCHOOL CHANCE är en förkortning av "SCHOOL mobility CHALLENGE in regioNal poliCiEs"



Innehåll

Förord	2
Begrepp och förkortningar	4
Inledning	5
Bakgrund	5
Syfte	6
Projektmål SCHOOL CHANCE	6
Kommunövergripande mål	7
Nationellt mål om ökad och säker cykling	8
Agenda 2030	8
Genomförande	9
Roller och ansvar	9
Resvaneundersökning	10
Fortsatt arbete med hållbar skolmobilitet	10
Riktlinjer	11
Riktlinjer för fysiska åtgärder	11
Säkra skolvägar	11
Nybyggnation	12
Närhetsprincipen	12
Olika behov i olika åldrar	14
Riktlinjer för kommunikation	15
Om- och tillbyggnation	15
Barn och ungas inflytande	15
Riktlinjer för utbildning	16
Läroplanen och lärande för hållbar utveckling	16
Åtgärder	17
Fysiska åtgärder	17
Skolzoner	17
Kommunikationsåtgärder	19
Kommunikationskoncept för hållbara resor till och från skolan	19
Startpaket för vandrande och cyklande skolbuss	20
Skolspecifik resinformation	20
Utbildningsåtgärder	21
Trafikmiljö på skola	21
Trafikhjulet	21
Certifiering för hållbar skolmobilitet	22
Relaterade policydokument	23

Begrepp och förkortningar

Aktiva resor – Resor som kräver fysisk aktivitet, exempelvis gång eller cykling.

Allmän plats – Område som är avsett för ett gemensamt behov enligt detaljplan. En allmän plats kan till exempel vara en gata, ett torg eller en park. Ofta är kommunen huvudman och markägare av allmän plats.

Friyta – Barns friyta är omfattar den yta som barnen kan använda på egen hand vid sin utvistelse på till exempelvis en skolgård.

GFAB – Gavlefastigheter Gävle kommun AB.

Handlingskompetens – Kunskap, vilja och förmåga i kombination.

Hållbar utveckling - Är en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. De tre dimensionerna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet ingår i begreppet.

Hållbart resande - Resor som utförs med hållbara medel, exempelvis cykel, kollektivtrafik och till fots.

Högtrafik – Den tiden på dygnet eller veckan med mest trafik. Kan även kallas rusningstrafik.

Kvartersmark – All mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde. I det här dokumentet är det främst skolfastigheter som avses.

LG – Livsmiljö Gävle

Mobilitet – Mobilitet handlar om tillgänglighet, att kunna ta sig till en viss plats.

Oskyddade trafikanter – Trafikantgrupp av exempelvis gående och cyklister.

SG – Styrning och stöd Gävle

Säkra skolvägar – Trafiksäkra och trygga gång-och/eller cykelvägar för elever att färdas på mellan hemmet och skolan.

Trafikanordningar – Ett samlingsnamn för utrustning i trafikmiljö såsom pollare, bommar, räcken, farthinder och betongsuggor.

Trafiknoder – Plats där flera trafikslag möts, vilket gör det möjligt att byta transportsätt.

UG – Utbildning Gävle

Upphandlad skolskjuts – Kan antingen ske med ordinarie linjetrafik för kollektivtrafik eller med särskild beställningstrafik.

Vinterväghållning – Drift av vägar, gator och torg under vinterhalvåret, bland annat plogning och sandning.

Inledning

Bakgrund

Trenden i Sverige och i flera andra västerländska länder är att allt färre barn och unga går eller cyklar till skolan. Enligt Trafikverket gick eller cyklade 90 % av barn och unga på 70-talet och i nuläget är siffran nere på 52 %. Detta hänger naturligt ihop med att fler vårdnadshavare skjutsar till och från skolan.

Orsakerna till skjutsandet är flera, bland annat upplever många vårdnadshavare att skolvägen inte är trafiksäker. Skolorna upplever även problem med att det är för många fordon vid samma tid när många vårdnadshavare skjutsar i bil.

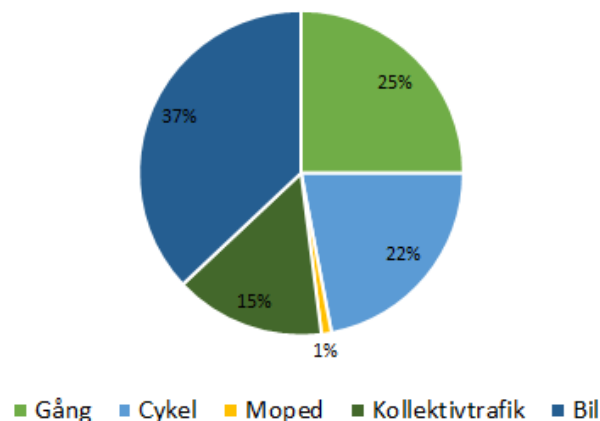
Gävle kommun har som målsättning att öka andelen resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik eftersom det är bra för hälsan, trafiksäkerheten och miljön. Fysisk aktivitet kan även ha en positiv effekt på inlärningsförmågan. Dessutom ska barn och unga i Gävle kommun ha inflytande över åtgärder i den fysiska miljön samt möjlighet till självständigt och hållbart resande.

Ökat hållbart resande bland barn och unga kan bidra till:

- Ökad andel självständig mobilitet
- Förbättrad hälsa genom fysisk aktivitet
- Säkrare trafiksituation vid skolor och förskolor
- Minskad klimatpåverkan
- Förbättrad inlärningsförmåga
- Högre målresultat i skolor och förskolor
- Ökad social trygghet genom starkare relationer mellan de barn/elever och vårdnadshavare som gör sällskap

I Gävle kommun finns cirka 90 förskolor och 35 grundskolor med totalt cirka 10 500 barn och elever. Inom Gävle kommunkoncern är flera aktörer inblandade i och ansvariga för trafikfrågor kopplat till grundskolor och förskolor. Det här dokumentet har tagits fram för att konkretisera arbetet.

2017 utförde Trivector, på uppdrag av Gävle kommun, en resvaneundersökning för samtliga grundskolor inom kommunen med namnet "Så reser barnen till skolan i Gävle kommun". Resvaneundersökningen omfattade grundskolor och är ett underlag i SCHOOL CHANCE projektet och beskriver nuläget som Gävle ska arbeta med. Diagrammet nedan visar färdmedelsfördelningen vid resa till och från grundskolan:



Planeringen och utformningen av skolvägar och trafikmiljöer har tydliga konsekvenser för barn varför barnperspektivet alltid måste beaktas vid dessa frågor. Generellt sett krymper barns utrymme i staden vilket tyder på att barnens perspektiv inte väger tillräckligt tungt eller prioriteras i samhällsplaneringen. Barnkonventionen är inkorporerad i svensk lag sedan 1 januari 2020. I artikel 45 står bland annat att *vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa*. Barn och unga berörs i allra högsta grad av beslut i tekniska förvaltningar, till exempel i frågor gällande trafik, stadsplanering och miljö. Det behöver därför säkerställas att barnperspektivet är en utgångspunkt för samhällsplanering och därför även i arbetet med hållbar skolmobilitet.

Trafikstrategin (2008), Gävle kommuns riktlinjer för den strategiska trafikplanering, pekar ut arbetssätt som kan användas för att öka hållbart resande men saknar konkretisering gällande aktiviteter, ansvarsfördelning, tidsplan eller ekonomiska uppskattningar för de insatser som krävs. Detta skapar svårigheter gällande resurssättning till arbetet med realisering. Det har tidigare uppmärksammats ett behov av att samla och tydliggöra ramarna för hur kommunen ska agera i de frågor som rör hållbara resor till och från skola. Mot denna bakgrund valde Gävle kommun att ansöka om att vara en partner i EU Interreg-projektet SCHOOL CHANCE som pågår 2017–2021 med syfte att konkretisera arbetet och samla riktlinjer och ramar för arbetet med hållbar skolmobilitet.

I projektet deltar kommuner eller regioner från flera länder i EU. Huvudsyftet med projektet är att genom påverkansarbete lyfta in elevers aktiva och hållbara resor till och från grundskolan i lokala och regionala policys. Utöver policyarbete ska alla projektdeltagarna utbyta goda exempel på åtgärder som främjar aktiva skolresor och ta fram varsin handlingsplan för hur den egna kommunen/regionen ska jobba vidare med dessa verktyg. Den projektgrupp som arbetar med SCHOOL CHANCE i Gävle består av tjänstepersoner från Livsmiljö Gävle, Utbildning Gävle och Gavlefastigheter som i sina respektive verksamheter har möjlighet att påverka resor till och från grundskolan på olika sätt.

Syfte

Syftet med denna handlingsplan är att konkretisera hur Gävle kommunkoncern kan arbeta för att få fler elever att gå, cykla eller resa kollektivt till och från grundskolan¹.

Frågor som hanteras i handlingsplanen är:

- Hur kan Livsmiljö Gävle, Utbildning Gävle och Gavlefastigheter arbeta tillsammans för att uppnå målen?
- Vilka aktiviteter behöver genomföras tas fram och användas för att uppnå målen?
- När, var, hur och av vem bör dessa aktiviteter implementeras?

Projektmål SCHOOL CHANCE

Andelen hållbara resor till och från skolan ska öka med 5 % innan 2021.

¹ Handlingsplanen behandlar framförallt grundskoleelever och åtgärderna syftar till åtgärder vid grundskolor. Benämningen skola används ändå löpande i texten (till exempel för riktlinjer) och kan då även syfta på gymnasieskola och förskola.

Kommunövergripande mål

Gävle kommun har sedan 2019 fem kommunövergripande mål som gäller för hela kommunkoncernen. Fyra av dessa kan kopplas till arbetet med hållbar skolmobilitet.

Kraftigt förbättrade resultat i Gävles skolor

Elever som utövar fysisk aktivitet under morgonen har lättare att fokusera i skolan. Behovet av fysisk aktivitet och dagsljus är starkt kopplat till både sömn, psykiskt hälsa och prestationsförmåga. Grundläggande motion, såsom gång och cykling kan förbättra elevers inlärningsförmåga. Då tydliga trender visar att barn och unga rör sig mindre i vardagen blir det extra viktigt att förebygga goda resvanor. Att gå eller cykla till skolan är dessutom en aktivitet som i stor utsträckning är oberoende socioekonomisk bakgrund.

Trygghet, sammanhållning och en välfärd att lita på i hela kommunen

Att cykla och gå tillsammans bidrar till gemenskap och sammanhållning. Säkra skolvägar och en tydlig och trafiksäker trafiksituation kring skolan skapar förutsättningar för upplevd trygghet och möjligheter för barn och unga att röra sig fritt. Om elever får förutsättningar att själva ta sig till och från skolan skapar det möjlighet till handlingskraft och en trygghet i sig själva. Ökad gång och cykling kan i förlängningen även bidra till ökad tillgänglighet i kommunen när bilen inte behöver lika mycket utrymme. De barriäreffekter som bilismen ju fler resor som görs till fots och med cykel.

En modern samhällsplanering som möter nuvarande och kommande generationers behov

En modern samhällsplanering är en sådan som planerar och skapar fysiska förutsättningar hållbart resande. Det ska vara självklart att resa hållbart vid resor under 5 km och för att möjliggöra det behöver det vara praktiskt och gent att transportera sig med hållbara färdmedel. Lokalisering av bostäder i närhet till service, och då speciellt skola och kollektivtrafik, skapar förutsättningar för hållbara resor. Ökad gång och cykling bidrar till ett effektivare transportsystem och en hållbar stadsutveckling.

Det är inte bara viktigt att bygga infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik. Hela planeringsprocessen måste genomsyras av tanken att de oskyddade trafikanterna, och då framförallt barn och unga, ska kunna röra sig enkelt och tryggt mellan hemmet och samhällsservice. Vid skolor kan det röra sig om att det finns bra cykelparkeringar, bilfria zoner vid höga gångflöden och fungerande drift och underhåll av gång- och cykelbanor.

En ekologiskt hållbar och klimatneutral kommun

Ökad gång och cykling bidrar till minskad energianvändning och bättre miljö. Ett skifte från bilismen till mer hållbara alternativ är en förutsättning för att Gävle kommun ska kunna bli en klimatneutral kommun. Minskade resor med fordon på fossila bränslen leder även till minskad miljöpåverkan och miljöstörning. Attityden till hållbara reseslag behöver bli mer positiv för att åstadkomma en hållbar utveckling. Barn som börjar gå och cykla tidigt kan utveckla sina färdigheter och har högre tendens att fortsätta gå och cykla senare i livet.

Nationellt mål om ökad och säker cykling

Cykling ska öka enligt ett nationellt mål i Regeringskansliets cykelstrategi som bland annat syftar till att minska resandets miljöpåverkan, minska trängseln i tätorter och bidra till en bättre folkhälsa och trafiksäkerhet. Barn och unga nämns som en särskilt viktig grupp.

Agenda 2030

Det är i detta sammanhang viktigt att nämna Agenda 2030, FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling, som sätter ramarna för miljöarbetet och påverkar således arbetet med hållbar skolmobilitet. Arbetet med målen syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser.

Arbetet med hållbar skolmobilitet och projektet SCHOOL CHANCE bidrar främst till:

3. God hälsa och välbefinnande
4. God utbildning för alla
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
11. Hållbara städer och samhällen
13. Bekämpa klimatförändringarna
17. Genomförande och globalt partnerskap



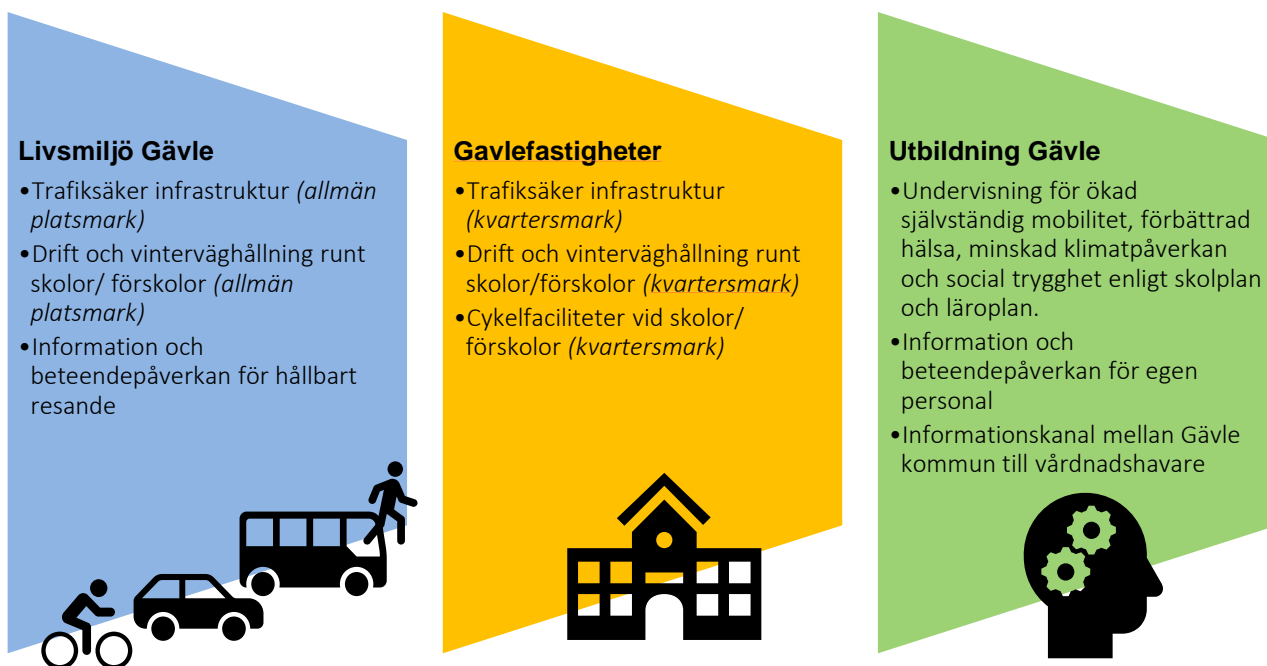
Genomförande

Roller och ansvar

För att nå målen och genomföra åtgärderna som presenteras i handlingsplanen krävs engagemang från flera aktörer. En avgörande förutsättning är att berörda sektorer och bolag i Gävle kommunkoncern samarbetar. Respektive verksamhet behöver avsätta resurser för planering och verkställande av de aktiviteter som kommunkoncernens nämnder och styrelser har beslutat att genomföra.

Den lokala projektgruppen för SCHOOL CHANCE har tagit fram denna handlingsplan och åtgärderna som finns beskriven i den. För att etablera ett långsiktigt samarbete skapas **Skolmobilitetsgruppen**, som ersätter de lokala projektgruppsmötena från och med 2020. Syftet är att arbeta med främjandet av hållbart resande till och från grundskola, och öka samarbetet mellan parterna.

I figuren nedan presenteras huvudaktörerna inom Skolmobilitetsgruppen, Gävle kommunkoncern, och respektives ansvar relaterat till hållbar skolmobilitet. Ansvarsfördelningen presenteras i åtgärdslistan (se bilaga). Under respektive åtgärd i kapitlet om åtgärder nedan presenteras även huvudansvarig part.



Även Styrning och stöd Gävle (SG) har ett visst ansvar som främst handlar om kommunövergripande mål och visioner.

I övrigt finns det nätverk och samverkansgrupper som med fördel kan vara delaktiga i arbetet med denna handlingsplan och när det gäller hållbar skolmobilitet:

- GFAB och LG har stående **trafikmöten** om trafikmiljön kring skolor där diskussioner om fysiska trafiklösningar vid befintliga och planerade skolor förs. Vid behov bjuds även processledare för hållbart resande in.
- Ett **hållbarhetsombuds nätverk** med hållbarhetsombud från alla UGs verksamheter samt vuxenutbildningen och korttidshemmen finns för att samverka kring lärande för hållbar utveckling. Nätverket används framförallt för informationspridning och erfarenhetsutbyten. Detta nätverk kan användas till att förankra och inspirera till användande av åtgärderna som presenteras i denna handlingsplan. Nätverket kan även fungera som referensgrupp för arbetet med handlingsplanen.
- En **miljö- och hållbarhetspedagog-grupp** med representanter från Gävle Energi, Gästrike Återvinnare, Gävle Vatten och UG träffas för att ta fram ett så kallat hållbarhetsspår. Det är ett gemensamt erbjudande till förskolor och grundskolor. Gruppen har genom sina respektive uppdrag kontakt med pedagoger, vårdnadshavare och elever. Här kan information och erbjudanden kopplade till handlingsplanen spridas. Framtida idén är att Trafikhjulet, när det erbjuder mer utvecklande uppgifter, kan inkluderas i hållbarhetsspåret.

Resvaneundersökning

För att se om arbetet med denna handlingsplan ger effekt på andel hållbara resor ska en resvaneundersökning göras som kan jämföras med resultatet från den undersökning som utfördes 2017 på grundskolor inom kommunen. 2017 var det 62 % av eleverna som reste hållbart, och enligt projekt målet inom SCHOOL CHANCE ska andelen som reser hållbart öka med 5% innan 2021.

Fortsatt arbete med hållbar skolmobilitet

Genom arbetet med handlingsplanen finns möjligheten att få fram en palett med åtgärder som kan användas när trafikproblem uppstår vid skolor. Detta gäller både fysiska och beteendepåverkande åtgärder. Utvärdering av handlingsplanens föreslagna åtgärder behöver göras för att se om de har eftersträvd effekt. Att tydliggöra riktlinjer, förhållningssätt och tekniska beskrivningar av goda trafikmiljöer kring skolorna underlättar även vid nybyggnation eller större ombyggnationer kring eller på skolor. Det skapar förutsättningar för hållbar skolmobilitet.

I kommande revidering av Trafikstrategin ska lärdomar, förhållningssätt, riktlinjer och förslag på åtgärder från denna handlingsplan implementeras. De fysiska åtgärderna som testats och ger en positiv effekt i form av god trafikmiljö kring grundskola ska beskrivas i den tekniska handboken³ som omfattar bland annat utformning av trafikmiljöer på allmän plats inom Gävle kommun.

En ny handlingsplan för hållbar skolmobilitet förväntas tas fram när åtgärderna i denna handlingsplan är genomförda. Detta kommer ske genom Skolmobilitetsgruppen.

³ Livsmiljö Gävle arbetar med att ta fram en teknisk handbok som ska innehålla regler för byggande, drift och underhåll på offentlig mark. De som genom avtal äger rätt att utföra arbeten på och i kommunens allmänna mark ska vid sin planering, projektering, upphandling och genomförande av projekt se till att kraven och anvisningarna i Teknisk handbok uppfylls.

Riktlinjer

Gävle kommunkoncern har i flera strategiska dokument berört hur arbetet med att möjliggöra en ökning av antalet gående och cyklister ska se ut. Förutom de kommunala dokumenten måste hänsyn tas till styrdokument för förskola och skola, Trafikverkets krav och råd för utformning av trafikmiljöer samt Plan- och bygglagen. I detta avsnitt beskrivs några av de lagar, förordningar och riktlinjer som finns samt hur de kan påverka det fortsatta arbetet med hållbar skolmobilitet.

Riktlinjer för fysiska åtgärder

Säkra skolvägar

Säkra skolvägar är en viktig förutsättning för att barn och unga ska kunna gå och cykla till skolan. Utöver säkerhetsaspekten behöver även den upplevda tryggheten hanteras.

Faktorer som bidrar till säkra skolvägar i Gävle kommun:

- Säkra skolvägar bör finnas hela vägen fram till skolan. Säkra skolvägar bör finnas mellan skolan och närliggande hållplatser för kollektivtrafik samt avlämningsplatser/droppzoner.
- Hastighetssäkrade passager bör finnas där många elever passerar på väg till och från skolan, samt på sträckor som trafikeras av linjetrafik. Intensivbelysning bör användas på platser där det i annat fall kan vara svårt att uppfatta gående som är på väg att korsa gatan.
 - Där hastighetssäkring inte är ett alternativ kan det istället anordnas en planskild passage.
- Ytor för gående och cyklister ska om möjligt separeras från motortrafik för att reducera risken för att konflikter ska uppstå mellan olika trafikslag. Detta kan göras med exempelvis refuger eller att smalna av körbanan vid passager.
- En gång- och cykelväg av hög standard ska vara separerad från motortrafik med skyddszon av exempelvis avvikande markbeläggning så som plattor och gräs eller dike, där det behövs.
- Cykelvägnätet ska vara sammanhängande och tydligt, och cykelvägar bör leda till cykelparkeringar nära entréer till målpunkter.
- God standard på skötsel och underhåll av gång- och cykelvägar
- Skolvägar ska vara väl belysta och ha god sikt.
- Trafikmiljön i anslutning till skolor bör vara tydlig och uppmärksamma trafikanter om att de passerar en skola.
- I anslutning till busshållplatser vid grundskolor bör det finnas möjlighet att passera körbanan på ett säkert sätt.
- Säkra gångvägar bör även ordnas inom skolområdet mellan exempelvis skola och matsal, idrottshall eller liknande.

Nybyggnation

Vid etablering av nya skolor är det viktigt att analysera områdets gång- och cykelvägnät för att säkerställa tillgång till säkra skolvägar.

Vid lokalisering av nya skolor kan följande faktorer ge goda förutsättningar för hållbart resande:

- Placering med god tillgänglighet till separerade gång- och cykelvägar.
- Lokalisera skolor längs viktiga stråk för hållbara transportmedel för att skapa bättre förutsättningar för vårdnadshavare som är på väg till arbete eller annan sysselsättning.
- Närhet till hållplats för kollektivtrafik med god turtäthet, det vill säga max 200 meter till närmsta busshållplats, helst trafikerad av linje med turtäthet på minst 30 minuter i högtrafik.
- Lokalisering som gör att flertalet elever får gång- och cykelavstånd mellan bostad och skola.
- Skolor placeras vid viktiga pendelstråk för gående, cyklister och kollektivtrafiken.
- Skolor bör ej placeras på en återvändsgata eftersom det alstrar mycket trafik.
- Skolor kan med fördel placeras i närhet av trafiknoder eller andra områden med god tillgång till kollektivtrafik.
- Skolgården ska utformas så att elever inte behöver korsa gator för att nå lektyor. Skolgården bör inte heller användas av korsande trafikanter.

Närhetsprincipen

Ambitionen bör alltid vara att det ska vara mer lättillgängligt att gå, cykla och åka kollektivt till skolan än att åka bil. Detta gäller även för skolans personal. För att skapa fysiska förutsättningar vid skolan för denna lättillgänglighet bör funktionerna vara placerade i följande ordning, den första närmast skolan:

1. Gångväg
2. Cykelparkering
3. Hållplats för kollektivtrafik/upphandlad skolskjuts
4. Droppzon
5. Korttidsparkering
6. Personalparkering och övrig parkering

Listan ovan är en utveckling av den prioritering som nämns i Gävle kommuns parkeringspolicy⁴.

Utöver prioriteringen enligt ovan ska särskild hänsyn tas till tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, exempelvis riktlinjer gällande avstånd mellan entréer och parkering för rörelsehindrade.

Gångväg

Området närmast skolbyggnaden ska vara fredad från samtliga fordon inklusive cykel. Elever ska kunna känna sig trygga med att vistas utanför skolan utan att det uppstår konflikt med fordon. Elever som är beroende av upphandlad skolskjuts behöver kunna ta sig fram till en tillgänglig gångväg.

Cykelparkering

Cykelparkeringar ska placeras närmare entréer än andra fordon, men placeringen ska inte uppmuntra till cykling på skolgården. Cykelparkeringarna

⁴ I Parkeringspolicyen är prioriteringen parkering för cykel närmast, hållplats för kollektivtrafik näst närmast, yta (eller parkering) för lämning och hämtning i tredje hand och parkering för personal i sista hand.

bör ge möjlighet till ramlåsning (mer utförlig beskrivning om cykelparkeringar står skrivet i Cykelplan 2020). Belysningen vid cykelparkeringarna ska vara god. Vid förskolor kan väderskydd ordnas för barnvagnar, cykelkärror och lådcyklar.

Hållplats för kollektivtrafik

Hållplats för kollektivtrafik bör finnas i nära anslutning till skolan. Acceptabelt gångavstånd mellan hållplats och skola beror på elevernas ålder men en generell riktlinje är att avståndet till närmaste busshållplats ska vara max 200 meter. Från busshållplatsen ska det finnas en säker gångväg till skolan. Där elever behöver korsa vägar med intensiv motortrafik ska övergångsställe övervägas. Passage över väg där bussen går ska vara säkrad till 30 km/h.

Droppzon

Med droppzon (på- och avstigningsplats) avses angöring där vårdnadshavare kan stanna bilen för att eleven ska kliva ur bilen och gå sista vägen till skolan på egen hand. Droppzon ska därför inte ordnas vid förskolor. Droppzonen ska placeras i anslutning till en gångbana med säkra passager så att eleverna kan gå på en fredad väg den sista biten till skolan. Droppzonen kan ordnas en bit ifrån skolan men avståndet bör inte överstiga 400 meter. Droppzonen regleras med parkeringsförbud. Droppzonen ska placeras med hänsyn till trafikalstringen, så att droppzonen placeras innan, och inte efter, skolan.

Parkering

Antalet parkeringar för cykel och bil ska ordnas i enlighet med Gävle kommuns parkeringstal, i första hand på kvartersmark. Parkering för rörelsehindrade ska kunna ordnas inom 25 meter från entré och parkeringsbehovet för eventuella servicefordon ska tillgodoses.

Vid utrymmeskonflikt mellan parkeringsbehov och friyta ska friytan säkerställas enligt plan- och bygglagen.

Korttidsparkering

Korttidsparkering ska ordnas för vårdnadshavare som går in i skolan för att hämta eller lämna elever och barn. De yngre eleverna har generellt ett behov av att följas av en vuxen. Parkeringarna ska vara reglerade i tid, riktlinjen är 20 minuter, för att öka parkeringens tillgänglighet och undvika långtidsparkerare med annat ärende. Tidsbegränsningen kan gälla delar av eller hela dygnet beroende på om parkeringarna går att samnyttja. Parkeringarna ska i första hand ordnas på kvartersmark.

Personalparkering

Cykelparkeringarna bör placeras i närheten av personalentréer och uppnå samma kvaliteter som nämns i avsnittet ovan om cykelparkering. I kommunens resepolicy framgår det att kommunkoncernen om möjligt bör tillhandahålla väderskyddade cykelparkeringar vid alla arbetsplatser. Personalparkering för bil bör vara skild från övriga parkeringar och placeras på ett längre avstånd. Bilparkeringar kan placeras på ett avstånd upp till 700 meter och ska i vissa områden vara avgiftsbelagd med marknadsmässig prissättning.

Varustransporter

Trafiksäkerheten kring skolan försämras av stora antal personbilar i området men även av de tyngre fordon som behöver komma ända fram till skolbyggnaden. Varumottagning och avfallshantering bör vara separerad från gång- och cykelvägar och vistelseytor. Det är önskvärt att separera dessa fysiskt och där det inte är möjligt bör transporterna av varor och avfall planeras så att de inte sker i samband med att eleverna rör sig på samma yta.

Olika behov i olika åldrar

Beroende på ålder och mognad har barn och unga olika förutsättningar att agera på ett trafiksäkert sätt. Deras syn och hörsel är inte fullt utvecklad, och förmågan att uppmärksamma risker är begränsad. Om de ges erfarenhet av att gå, cykla och resa kollektivt med en vuxen skapas bättre förutsättningar för att resa självständigt redan vid en yngre ålder.

Förskola

Barn i förskola förväntas bli följda in i byggnaden av vårdnadshavare eller annan vuxen. De som reser till förskolan med bil har ett behov av att parkera, därför ska inte droppzoner ordnas vid förskolor. Cykelparkering ska ordnas för personal och vårdnadshavare, men förskolebarn antas inte cykla själva i så hög grad.

Lågstadiet

Elever i lågstadiet anses generellt inte ha en sådan trafikmognad att de kan gå eller cykla själva till skolan, men detta beror på avstånd och trafikmiljö. De som går eller cyklar tillsammans med en vuxen i lågstadiet ges goda förutsättningar för att kunna resa själv till skolan i mellanstadiet. Droppzoner för angöring med bil är ett alternativ som möjliggör att eleverna går själva den sista sträckan.

Mellanstadiet

Vid 9–10-års ålder är många elever mogna att ta sig fram som gångtrafikanter i trafiken och vid cirka 12 år klarar de flesta att cykla i en mer komplicerad trafikmiljö. Både kvantitet och kvalitet på cykelparkering är viktigt.

Högstadiet

Elever i högstadiet är generellt mogna nog att ta sig till skolan på egen hand. Både kvantitet och kvalitet på cykelparkering är viktigt. Vid 15 års ålder kan eleverna skaffa förarbevis för moped och mopedbilklass 1 vilket kan medföra nya resvanor. Gävle kommuns riktlinjer för parkering är samma för samtliga stadier i grundskolan och avser inte att tillgodose parkering för att elever ska kunna ta sig till skolan med egna motorfordon.

Riktlinjer för kommunikation

Pedagoger, elever och vårdnadshavare är högt prioriterade målgrupper för kommunikationsinsatser för hållbart resande. Flera av de åtgärder som presenteras i handlingsplanen bygger på vårdnadshavares och andra vuxnas engagemang och beteende. Kommunikationsåtgärderna avser att uppmuntra detta engagemang och öka kunskapen kring trafik och hållbart resande.

Resvanor grundas i tidig ålder och skjutsning av elever till skolan kan påverka det totala resmönstret för vårdnadshavare. Genom att underlätta och uppmuntra till gång och cykel till och från skolan uppmuntras en aktiv livsstil som sedan kan fortsätta upp i vuxen ålder.

Kommunikationen ska utgå från klarspråksprincipen; det vill säga formuleras på ett sätt som är lättförståeligt och utan att använda en terminologi som förvanskar budskapet. Identifierade målgrupper nås genom att:

- Informationen görs tillgänglig genom att använda olika uttryck (text, bild, animation, film, ljud)
- Använda korrekta kanalval
- Tillgängliggöra materialet på andra språk, exempelvis engelska
- Budskapet är koncist i syfte att skapa en röd tråd och säkerställa igenkänning

Kommunikationen kan ske genom olika kanaler, till exempel:

- Direktdialog vid event, invigningar, prova-på-aktiviteter med mera – till exempel genom närvaro vid andra aktiviteter som ordnas av Gävle kommun eller av andra aktörer
- Sociala medier
- Riktade utskick till skolpersonal, elever och vårdnadshavare
- Nudgingbudskap på allmän plats och skolgårdar

Om- och tillbyggnation

Kommunikationsplaner för ombyggnationer och infrastrukturförändringar kring skolor behöver inkludera information om skolvägar och alternativa färdvägar för samtliga trafikslag under byggnationstiden.

Målgrupperna för informationen är vårdnadshavare, elever och personal. Det är LG och/eller GFAB som ansvarar för om- och tillbyggnationer, beroende på om de sker på allmän plats eller kvartersmark, och har därmed även ansvar för kommunikationen. Samverkan och gemensamma utskick ska eftersträvas.

Barn och ungas inflytande

Det finns många skäl att involvera barn och unga i aktiviteter och åtgärder kring hållbara resor till och från skolan. Genom deras deltagande i beslutsprocessen ges beslutsunderlaget fler dimensioner som kan ge ökad kvalitet och användbarhet av aktiviteten eller investeringen. När de ges tillfälle att ge sin syn och vara delaktiga i processen används *barnens perspektiv*. Det skiljer sig från vad som kallas för *barnperspektivet* som är mer vanligt förekommande, då utgår besluten utifrån de vuxnas syn på barnen. När barn och unga ges utrymme och ansvar för att till exempel utforma kommunikationsmaterial eller designa skolgården leder det till ökat "empowerment", de känner att de äger frågan vilket resulterar i ett ökat engagemang. Eleverna ska under sin skolgång tränas i demokratiska processer och behöver därför praktiskt få prova på detta på olika

vis i undervisningen, på så sätt ges de möjlighet att utveckla sin handlingskompetens.

Deltagandet kan även ske vid sidan av skolverksamheten. I Gävle finns det idag olika forum där barn och unga ges möjlighet till delaktighet och inflytande. I dessa forum kan olika frågor som rör hållbara skolresor tas upp. Som exempel kan nämnas att skolorna har elevråd där frågor som rör den egna skolan kan lyftas, och det finns ett centralt elevråd där det finns möjlighet att ta upp frågor av skolövergripande karaktär. Gävle kommun har också ett ungdomsråd där ungdomar som är intresserade kan engagera sig och delta i olika beslutsprocesser.

Riktlinjer för utbildning

Genom utbildning kan eleverna utveckla sina trafikkunskaper och attityder kring trafik och hållbarhet. Eleverna görs mer medvetna om trafikens påverkan på sig själva, sin närmiljö och samhället i stort, och förstår sin egen roll i trafiken.

På varje förskole- och rektorsområde finns minst ett hållbarhetsombud, och i flera fall hållbarhetsrepresentanter, som stödjer chefer och kollegor i arbetet med lärande för hållbar utveckling. Dessa kan med fördel involveras i arbetet och undervisningen rörande hållbara resor och innehållet i denna handlingsplan.

Läroplanen och lärande för hållbar utveckling

I grundskolans läroplan beskrivs lärande av trafik och trafiksäkerhet i flera hänseenden, och det är rektorns ansvar för att integrera trafik i undervisningen. I Lgr 2011 står det att *i undervisningen i olika ämnen integrera ämnesövergripande kunskapsområden, exempelvis miljö, trafik, jämställdhet, konsumentfrågor, sex och samlevnad samt riskerna med tobak, alkohol och andra droger.*

De mål i läroplanen som berör hållbar skolmobilitet är att varje elev efter genomgången grundskola:

- har fått kunskaper om samhällets lagar och normer, mänskliga rättigheter och demokratiska värderingar i skolan och i samhället.
- har fått kunskaper om förutsättningarna för en god miljö och en hållbar utveckling.
- har fått kunskaper om och förståelse för den egna livsstilens betydelse för hälsan, miljön och samhället.

Även hållbar utveckling är framskrivet i läroplanen, där arbetet med trafikfrågor är en viktig del. Lärande för hållbar utveckling innebär inte i första hand ett nytt ämnesinnehåll för skolan, utan handlar snarare om förhållningssätt och metoder, samt om att väva in nya och övergripande perspektiv i den existerande undervisningen.

En strategi för lärande för hållbar utveckling beslutades av utbildningsnämnden 2015. Den säger bland annat att alla skolor och förskolor ska uppnå antingen "Grön Flagga" eller "Skola för hållbar utveckling". Klimat, hälsa och hållbart resande är ämnen som ingår.

Åtgärder

Detta kapitel beskriver de åtgärder som Gävle kommunkoncernen planerar genomföra under handlingsplanens tidsperiod. En mer utförlig åtgärdslista återfinns i bilagan, där varje åtgärd har en beskrivning av metod, genomförandetid samt inblandade parter.

Fysiska åtgärder

Skolzoner

Det är inte alla barn och unga som vet hur de ska bete sig i trafikmiljöer och det händer att de leker och busar vid olämpliga platser. Därför är det viktigt att uppmärksamma passerande fordonsförare om att de kör förbi en skola. Detta kan göras genom särskild utformning av gaturummet i direkt anslutning till skolans fastighet, genom att ordna skolzoner. Den fysiska utformningen kan även hindra förare av motorfordon att köra på ytor ämnade för gående och cyklister.

Det är många som har åsikter om trafiksäkerheten kring skolor och varje år får Gävle kommun in många ärenden från rektorer, vårdnadshavare och medborgare som vill att trafiksituationen vid olika skolor förbättras. Implementeringen av skolzoner ger en tydlig signal från kommunen om vikten av god trafikmiljö kring skolorna samtidigt som ärendehantering för synpunkter från kommunens invånare minskas när trafiksituationen tydliggörs och förbättras.

En skolzon måste utformas efter de fysiska förutsättningar som finns vid respektive skola. På en plats kanske det är viktigast att markera ett välanvänt övergångsställe medan det vid nästa skola är av större vikt att få bort biltrafik från skolgården.

Exempel på utformning:

- En skolzon i anslutning till en skola som ligger i slutet av en återvändsgata utformas med huvudsyfte att hindra motorfordon från att fortsätta in på skolgård eller gång- och cykelväg och att separera oskyddade trafikanter från motorfordon.
- En skolzon i anslutning till en skola som ligger i direkt anslutning till en genomfartsled bör utformas för att sänka genomfartstrafikens hastighet, markera korsningspunkter (exempelvis övergångsställen) och hindra motorfordonsförare från att stanna eller parkera på olämpliga platser.

När kommunen i framtiden utformar trafikmiljön kring skolor är syftet att modellen som utvärderas i denna åtgärd beskrivs i den tekniska handboken så att kommunen får ett liknande utseende och liknande funktion vid alla skolor.

Trafikreglering

Hastigheter

I anslutning till skolor ska hastighetsbegränsningen 30km/h övervägas. Det nuvarande användandet av 30 km/h förbi skolor där hastighetsbegränsningen i vanliga fall är högre kallas för skol-30. I dagsläget innebär skol-30 att det är max 30 km/h förbi skolan under den tiden som elever rör sig i området.

Tidsintervallet kan dock skilja mellan olika platser. Under år 2020 kommer en

översyn ske över vilka skolor som ska ha skol-30. Tidsintervallet kommer då justeras så att det inte skiljer sig från plats till plats.

Upprepning av vägmärken ska generellt undvikas. Behovet kan dock finnas vid skola och i de fall kan en kombination med varningsmärket "barn" och/eller tilläggsmerke med texten "SKOLA" användas.

Skolgården kan även regleras som gångfartsområde.

Parkering

Korttidsparkering för vårdnadshavare som hämtar och lämnar med bil bör finnas i närhet till skolan. Det är dock viktigare att prioritera elevernas gång- och cykellvägar framför dessa korttidsparkeringar. Tidsbegränsning under tiden för hämtning och lämning är nödvändig för att parkeringarna ska kunna användas av fler och samnyttjas med exempelvis boende i området.

Droppzonen bör finnas vid skolor där elever kan gå sista biten själva, finns en droppzonen kan antalet korttidsparkeringar minskas. Ska dropzonen inkluderas i konceptet kring skolzon är det viktigt att fundera över utformning – till exempel om den ska målas i gult eller tydliggöras på annat sätt.

Fysisk utformning

För att öka efterlevnaden bör den fysiska miljön i anslutning till skolan utformas så tydligt som möjligt. Färgen gul ska vara återkommande i skolzoner och de trafikordningar som sätts upp ska vara gula när det är möjligt. Genom att använda färgen gul på anordningar vid skolor kan det bli något som känns igen av fordonsförare och som bidrar till en lugnare trafikmiljö.

Farthinder

Hastighetsdämpande åtgärder kan användas för att säkerställa en låg hastighet i anslutning till skolor. Framst gäller detta vid övergångsställen, cykelöverfarter samt gång- och/eller cykelpassager eftersom gångtrafikanter och cyklister är hänvisade att dela utrymme med motorfordon där. Farthinder har även en dämpande effekt på trafikhastigheten i stort, vilket är önskvärt vid utformning av gatumiljöer kring skolor där elever rör sig självständigt. I samband med införande av en skolzon ska därför behovet av hastighetsdämpande åtgärder ses över och där det är lämpligt bör farthinder anläggas. Passager, övergångsställen och cykelöverfarter kan med fördel förtydligas vid skolor med hjälp av gula trafikordningar i refug eller på ömse sidor om gatan.

Pollare

Pollare används för att avgränsa och hindra trafik av olika slag från att passera men kan också användas för att markera, exempelvis med en avvikande färg och/eller reflexer. När pollare används i trafikmiljön ska drift och underhåll tas i beaktande. Det måste vara möjligt att röja snö samtidigt som det inte bör vara för långt emellan hindren.

Bommar

Bommar kan användas för att avgränsa skolgården eller för att hindra smittrafik på gång- och cykellvägar i anslutning till skolan. Det är viktigt att en bom inte hindrar de oskyddade trafikanterna från att ta sig fram och vem som ska ha möjlighet att öppna och stänga bommen måste undersökas innan anläggning.

Kantsten

En hög kantsten kan tydliggöra var det är tillåtet att köra bil och inte. Ska kantstenen höjas bör tillgängligheten alltid beaktas och vid behov ska kanstenen nollas för att gående och cyklister ska kunna ansluta till ytan innanför.

Avvikande underlag och målning

Avvikande underlag i form av till exempel bullerräfflor eller beläggningstyp som skiljer sig från omkringliggande beläggning kan användas för att uppmärksamma trafikanter om att de passerar ett skolområde eller korsar en passage som ofta används av elever. Målning i gata med exempelvis "skola" eller "skolzon" kan även tydliggöra skolområde. Avvikande underlag och linjemålning är dock svåra att drifva, dyrt att underhålla och svårt att återställa efter grävningar om inte tydliga riktlinjer för återställning finns. Målad text på gatan kan användas där det syns bra men måste målas om ungefär vartannat år.

Huvudansvarig part: Livsmiljö Gävle

Kommunikationsåtgärder

Kommunikationskoncept för hållbara resor till och från skolan

All kommunikation om åtgärder kopplade till hållbar skolmobilitet bör kommuniceras på ett sätt som är igenkännbart och särskilt anpassat till målgruppen. Kommunikationsinsatserna samlas under ett gemensamt kommunikationskoncept med ett särskilt grafiskt material inom ramarna för Gävle kommuns ramar. Ett namn för konceptet bör tas fram.

Arbetet med kommunikationskonceptet innebär även att ta fram och sprida ett inspirerande informationspaket till vårdnadshavare som ska uppmuntra och inspirera till gång och cykling. Informationen kan vara både allmän, exempelvis individuella och samhälleliga fördelar, och skolspecifik genom att kombineras med skolspecifik reseinformation (se åtgärdsbeskrivning nedan). Hälsa och målresultat i skolan ska understrykas. Informationen kan även innehålla olika utmaningar, kampanjer, erbjudanden eller liknande. Konceptet bör stämma överens med innehållet i Kommunikationsstrategi för hållbart resande (2018).

Detta ska tas fram:

- Konceptnamn
- Grafiskt material – hur informationen presenteras och en särskild layout samt bilder som hör till konceptet.
- Samlad information om hållbar skolmobilitet.
- Mallar för utskick och färdiga presentationsmaterial för olika tillfällen ska tas fram.
- Arbetsmetod och mallar för kommunicering av om- och tillbyggnationer (gäller både kvartersmark och allmän platsmark).

Samtliga parter i skolmobilitetsgruppen kan stå som avsändare för informationen och använda sig av material i kommunikationen utåt och internt rörande hållbar skolmobilitet. Elever kan även vara med och bidra till utskicken.

Att ha god kännedom om hållbart resande och varför det är viktigt för såväl eleverna som miljön ökar chanserna att vårdnadshavare och eleverna väljer gång och cykel.

Huvudansvarig part: Livsmiljö Gävle

Startpaket för vandrande och cyklande skolbuss

Vårdnadshavare kan uppleva det som osäkert att låta elever gå själva till skolan. Då kan så kallade vandrande eller cyklande skolbuss vara ett alternativ. Ett flertal elever som bor nära varandra och går på samma skola går eller cyklar tillsammans med ett par vuxna. De vuxna turas om att följa tåget till och från skolan enligt ett eget schema. Hur många vuxna som bör delta beror på antalet och åldern på eleverna som ska följas.

Vårdnadshavarna ansvarar själva för att starta upp och driva tågen. För att uppmuntra och underlätta detta ska Livsmiljö Gävle ta fram ett startpaket. Startpaketen kan bland annat innehålla information, reflexer, administrationsmallar och reflexvästar. Skolorna kan sedan uppmuntra till vandrande eller cyklande skolbuss. För att åtgärden ska bli framgångsrik krävs konsekvent och högkvalitativ kommunikation.

Att få vårdnadshavare att själva ta ansvar för hållbara resevanor hos eleverna underlättar kommunens arbete med trafikplanering kring skolor. Väljer fler att gå eller cykla minskar en stressig trafiksituation vid hämtning och lämning på skolan samt att parkeringsbehovet minskar. Genom att kommunen stödjer vårdnadshavare med startpaket och följer upp aktiviteten ökar möjligheterna till att goda resevanor etableras. Får inte vårdnadshavare stöttningen från kommunen finns en risk att de själva inte tar tag i eller inser möjligheterna kring vad vandrande eller cyklande skolbuss kan ge.

Huvudansvarig part: Livsmiljö Gävle

Skolspecifik resinformation

Skolspecifik resinformation ska bland annat visa cykelvägnätet i området, närmsta hållplats samt hur trafikmiljön kring skolan ska användas. Genom att ta fram material om skolspecifik information för respektive skola kan de fysiska åtgärderna nyttjas på bättre sätt. Informationen kan användas vid exempelvis skolstart och möten för vårdnadshavare samt finnas tillgänglig på gavle.se på respektive skola och förskolas hemsida. Informationen kan med fördel kombineras med allmän information hållbart resande, och användas i samband med ombyggnationer. En plan för hur denna information ska hållas uppdaterad behöver tas fram.

Att ha god kännedom om resvägar och eventuella hinder och ombyggnationer som påverkar skolvägen underlättar för vårdnadshavare och elever att resa till och från skolan på hållbara sätt. Det ska vara enkelt att välja hållbara alternativ och det ska finnas god kännedom om befintliga cykel- och gångvägar. Saknas den kännedomen ökar tröskeln att välja gång och cykling istället till förmån för bilen.

Huvudansvarig part: Livsmiljö Gävle

Utbildningsåtgärder

Trafikmiljö på skola

Aktiviteten handlar om att öka barn och ungas deltagande och förståelse kring utformning av trafikmiljön på deras skola. Detta görs genom samtal och diskussion mellan representanter från Gavlefastigheter och elevråd på skolan.

Under samtalet diskuteras hur eleverna upplever trafikmiljön kring och på skolan samt om eleverna har andra synpunkter, tex om det finns för få cykelställ eller var dessa kan placeras. Genom att ha denna dialog med elever ökar vi barn och ungas inflytande i utformningen av deras trafik- och utemiljö. Utifrån deras egna perspektiv och erfarenheter kan, om möjlighet finns, närmiljön och trafiksituationen förändras.

Aktiviteten sker inför planerad om- eller nybyggnation av skola för att kunna ta del av elevernas synpunkter som blir en del av beslutsunderlaget i byggprojektet. Genom dialog ges möjlighet till hållbara lösningar som fungerar över tid för den verksamhet som finns i lokalerna. Kontakt med elevråd angående trafikmiljön kan även ske vid upplevda problem intill skolan.

Huvudansvarig part: Gavlefastigheter

Trafikhjulet

På kommunens hemsida finns ett antal utbildningsaktiviteter i en samling som kallas för Trafikhjulet. Trafikhjulets syfte är att inspirera och stödja pedagoger att väcka elevernas intresse och förståelse för trafik och hållbart resande. Trafikhjulet är ett levande material som utvecklas och utökas löpande, och omfattar aktiviteter för förskola och grundskola.

Exempel på aktiviteter som finns i Trafikhjulet:

- Rita vägmärken
- Reflexexperiment
- Cykelorientering
- Designa egna bostadsområden

Huvudansvarig part: Livsmiljö Gävle

Certifiering för hållbar skolmobilitet

En del av SCHOOL CHANCE-projektet är att ta fram en certifieringsmetod för hållbar skolmobilitet. I Gävle är många skolor och förskolor redan anslutna till hållbarhetscertifieringen "Grön Flagg" där organisationen Håll Sverige Rent godkänner och administrerar certifieringarna. "Grön Flagg" är ett utbildningsverktyg och en certifiering som kan användas av skolor och förskolor för att aktivt arbeta långsiktigt med hållbar utveckling i undervisningen och i dagliga aktiviteter. Istället för att utveckla en helt ny metodik har Gävle kommun i projektet valt att ta hjälp av Håll Sverige Rent för att få fram ett nytt tema inom "Grön Flagg" som kopplar till hållbar skolmobilitet.

Aktiviteterna som kopplar an till det nya temat om hållbar skolmobilitet är:

- Skräpplockning på väg till skolan
- Säkra skolvägar
- Hälsa och säkerhet

Gävle kommunkoncern kommer genom skolmobilitetsgruppen aktivt marknadsföra och uppmuntra användning av det nya temat för skolor som idag är anslutna till "Grön Flagg" och de som är intresserade av att påbörja arbetet.



Relaterade policydokument

Nedan listas kommunövergripande dokument som påverkar eller påverkas av handlingsplanen för hållbar skolmobilitet på olika sätt.

Översiktsplan Gävle stad 2025 (2009)

Översiktsplan omfattar Gävle stad och ska ge vägledning för beslut om användningen av mark- och vattenområden, den framtida bebyggelse-utvecklingen samt redovisa hur kommunen avser att tillgodose områden av riksintresse. Översiktsplanen behandlar bland annat hur kommunikationer till skolor ska ordnas.

Miljöstrategiskt program (2014, rev. 2020)

Gävle kommuns ambition är att Gävle ska vara en av de bästa miljökommunerna i Sverige. Det miljöstrategiska programmet styr och samordnar kommunorganisationens miljöarbete. Programmet fokuserar på den miljömässiga dimensionen av hållbarhet, och är indelat i målområdena Klimatneutral kommun 2035, Robusta ekosystem samt Ren och giftfri vardag.

Socialt hållbarhetsprogram (2019)

Socialt hållbarhetsprogram för Gävle kommun tar ett samlat grepp gällande arbetet med social hållbarhet. Arbetet ska utvecklas och systematiseras, och mänskliga rättigheter ska tydligare integreras. Programmet är indelat i fyra områden: Trygghet, jämställda och jämlika villkor, delaktighet och inflytande samt icke-diskriminering. Barn och unga beaktas särskilt i programmet.

Kommunikationsstrategi hållbart resande (2018)

Kommunikationsstrategin för hållbart resande klargör riktningen för arbetet med hållbart resande i Gävle. I den framgår vad som ska förmedlas och vilka kanaler och metoder som ska användas. Vid framtagandet av kommunikationsstrategin har det utgått ifrån att resultatet från SCHOOL CHANCE skulle ingå som en del av kommunikationen som inriktar sig till pedagoger, barn, unga och vårdnadshavare - en målgrupp som är högt prioriterad i kommunikationstrategin.

Trafikstrategin del 1 (2008) och **Trafikstrategin del 2** (2014) (samt kommande revidering)

Trafikstrategin är en typ av hållbar mobilitetsplan och beskriver hur Gävle ska arbeta med en gemensam vision för den strategiska trafikplaneringen. Den består av "Vision och mål" (2008) och "Handlingsplan" (2014). Resultatet av arbetet med denna handlingsplan ska utgöra underlag i framtagandet och revidering av Trafikstrategin för att inkludera barnperspektivet och hållbar skolmobilitet i planeringen för en hållbar utveckling.

Cykelplanen (förväntat antagande 2020)

Cykelplanen ska vara vägledande för Gävle kommuns framtida cykelsatsningar. Syftet är att höja statusen på cykeln i trafiksystemet och uppnå mål om ökat cyklande, bland annat hos barn och unga. Säkra skolvägar är också ett utpekat fokusområde för ökad och säker cykling.

Strategi lärande för hållbar utveckling inom utbildning Gävle (2015)

I utbildningsnämndens strategi för lärande för hållbar utveckling står att hållbar utveckling ska genomsyra hela Utbildning Gävles verksamhet och att skolor och förskolor ska uppnå någon av certifieringarna "Grön Flagg" eller "Skola för hållbar utveckling".

Resepolicy för Gävle kommunkoncern (2018)

Resepolicy är ett styrinstrument med syfte att bland annat uppnå ett mer kostnadseffektivt, miljöanpassat och säkert resande. Policyen gäller alla resor och transporter som företas i tjänsten eller betalas av Gävle kommun, för alla anställda i sektorer och kommunala bolag. I policyen framgår det att kommunkoncernen bör tillhandahålla väderskyddade cykelparkeringar vid alla arbetsplatser och ska generellt vara restriktiv mot gratis bilparkeringsplatser.

Parkeringspolicy - Riktlinjer för parkering i Gävle kommun (2015)

Parkeringspolicy beskriver parkeringens roll i samhällsplaneringen och redovisar kommunens vilja i parkeringsfrågor. Parkeringspolicy innehåller mål för parkering i kommunen och förslag till konkreta verktyg för hur målen ska nås. I policyen finns en närhetsprincip som gäller för parkering vid skolor. Närhetsprincipen har vidareutvecklats i denna handlingsplan.

Parkeringstal för cykel och bil (2014)

Dokumentet innehåller riktlinjer för hur många parkeringsplatser som ska ordnas i samband med om-, till- och nybyggnation, och utgör stöd i detaljplanearbetet och bygglovshandläggningen. Parkeringstal beskriver förväntad efterfrågan på antalet parkeringsplatser för cykel och bil per vald enhet. I dokumentet anges därmed hur många parkeringar som ska ordnas utifrån antal elever, barn och personal i skola och förskola.