

Cykla säkert till skolan



NTF RAPPORT 2018:9

Insatser för att få fler barn att cykla säkert till skolan



SÄKER TRAFIK



Innehåll

| | |
|--|----|
| Sammanfattning..... | 3 |
| 1 Inledning..... | 3 |
| 2 Bakgrund..... | 3 |
| 3 Syfte..... | 4 |
| 4 Metod..... | 4 |
| 5 Resultat..... | 5 |
| 5.1 Västerås..... | 5 |
| 5.2 Örebro..... | 6 |
| 5.3 Jönköping..... | 6 |
| 5.4 Nyköping..... | 7 |
| 5.5 Kungsbacka..... | 7 |
| 6 Sammanfattande diskussion..... | 8 |
| 6.1 Föräldramöten..... | 8 |
| 6.2 Inventering..... | 8 |
| 6.3 Utvärdering..... | 9 |
| 6.4 Samarbete..... | 9 |
| 6.5 Förslag på hur man kan påverka barns cyklande..... | 10 |
| 7 NTF:s verktyg..... | 11 |
| Referenser..... | 12 |
| Bilaga 1 – Inventeringsmall..... | 13 |
| Bilaga 2 – Utvärderingsenkät..... | 14 |

Sammanfattning

I pilotprojektet "Cykla säkert till skolan" har NTF arbetat med 21 skolor i fem kommuner: Kungsbacka, Västerås, Örebro, Nyköping och Jönköping. Projektet har vänt sig till föräldrar och eleverna när barnen går i årskurs fem och utvärdering/uppföljning när de går i årskurs sex. Projektet har haft både framgångar och motgångar.

För att få fler barn att cykla säkert till skolan krävs en säker infrastruktur och föräldrar som uppmanar barnen att cykla. Därför behövs en ökad kunskap och fler argument för varför man som förälder ska kräva att barnen har en säker skolväg och samtidigt uppmuntra sina barn att cykla säkert. Projektet ville prova om vi via dialog med skola och föräldrar, samt inventering av skolvägar ur ett cyklistperspektiv, kunde få fler barn att cykla till skolan.

Vi har deltagit på föräldramöten, inventerat skolvägar samt genomfört utvärderingar av hur barnen tagit sig till skolan före och efter dialogen. Vi har uppmanat föräldrar och elever att inventera sin skolväg praktiskt med hjälp av verktyget #Minskolväg.

Intresset från skolorna har varit mycket varierat. Vissa skolor har välkomnat oss och varit engagerade hela vägen, medan andra skolor haft ett dalande intresse på grund av tidsbrist, lärarbyten etc. Det finns även skolor där rektorerna har tackat ja till projektet men ändå inte fått med lärarna.

Vi kan se en ökning av cyklandet på några skolor. Om det beror på vårt projekt eller om det är en kombination av att skolan deltagit i andra cykelaktiviteter och att barnen är äldre och får cykla mer på egen hand, kan projektet inte avgöra.

Resultaten visar på svårigheten med att påverka föräldrar och elever via skolan, samtidigt som vi ser en del positiva resultat i ändrade cykelvanor.

1 Inledning

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. En av NTF:s viktigaste verksamheter är nationella projekt, projekt som delar av eller hela NTF-organisationen är delaktig i, ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

Ett nationellt projekt under åren 2017–2018 är projektet "Cykla säkert till skolan". Projektet är i sin helhet finansierat av det projektbidrag som betalas ut genom Trafikverkets stöd till ideella organisationer.

2 Bakgrund

Barn och unga vuxnas cyklande har minskat med över 40 procent under perioden 1995–2014, mätt i färdlängd per invånare. Det visar sig också genom att skolresorna på cykel blivit 48 procent färre. (1)

VTI har haft ett regeringsuppdrag för att ta fram en kunskapssammanställning kring varför barns cyklande minskar. Rapporten visar att det framför allt är barns och ungas fritidscyklande som har minskat, vilket kan förklaras av ökade avstånd till fritidsaktiviteter, föräldrars heltidsarbete och att barns vardag idag är mer institutionaliserad. Även cyklandet till skolan har minskat, bland annat då det fria skolvalet lett till ökade avstånd. Andra orsaker är fler bilar i hushållen, förändringar i hur barn leker och kommunicerar, bristande faktisk och upplevd säkerhet och trygghet i kombination med föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga. Cyklingen har minskat mest bland de äldre barnen. Då de främst ersatt sitt resande med kollektivtrafik, kan en förklaring vara att fler erbjuds gratis busskort. (2)

Naturskyddsföreningen har listat fem bra anledningar till att cykla till skolan (3):

1. Vägen till skolan och runt skolan blir tryggare och säkrare om fler cyklar istället för att bli skjutsade. Bullret minskar och barnen slipper mötas av trafikkaos.
2. Barnen blir piggare och håller sig lättare friska om de börjar dagen med en cykeltur eller en promenad. Det är bra för barnens inlärning och minne att röra på kroppen regelbundet.
3. Antalet hälsovådliga partiklar i närmiljön minskar, luften blir renare vilket bland annat ger större chans att slippa problem med luftvägarna.
4. Goda vanor som formas i barndomen hänger ofta med upp i vuxenlivet. Ett hälsosammare, roligare och miljövänligare sätt att transportera sig på än cykel är svårt att hitta.
5. Under en cykeltur eller en promenad finns tillfälle att prata med barnen och ge dagen en positiv start. När ni cyklar tillsammans lär sig barnen trafikregler och vilka faror som finns i trafiken. Det ger en större trafikmognad den dagen när de själva ska ut i trafiken.

Webb-verktyget #Minskolväg togs fram av NTF år 2016 i samarbete med Mercedes och användes i ett projekt för säkrare skolvägar. Verktyget består av en hemsida där man kan rita in sin skolväg med dess olika korsningar och passager, samt lägga in vilken typ av passage det är, vägens hastighetsgräns osv. Verktyget ger ett betyg per passage och ett betyg för den totala skolvägen. Syftet med #Minskolväg är dels att få föräldrar och barn att diskutera barnens skolväg, dels att ställa krav på en säker skolväg och/eller att välja en annan väg.

Verktyget #Minskolväg togs fram för att inventera barnens gång-resor. När vi nu också ville använda verktyget utifrån en cyklistperspektiv, behövde det utvecklas tekniskt samt att illustrationer av olika typer av sträckor behövde tas fram.

3 Syfte

NTF vill göra det mer attraktivt för barn att cykla säkert till skolan. Därför är syftet med projektet att prova en metod för att få fler barn att välja cykeln till skolan, samt att få färre föräldrar att skjutsa sina barn till skolan.

4 Metod

Projektet vill prova om NTF via dialog med skola och föräldrar, samt inventering av skolvägar ur ett cyklistperspektiv, kan få fler barn att cykla till skolan. Den bakomliggande hypotesen är att många föräldrar tror att vägen till skolan är sämre, det vill säga mindre trafiksäker, än den i verkligheten är. Om vi kan visa föräldrar att det finns säkra vägar till skolan kan detta vara ett tydligt och enkelt sätt att få fler barn att cykla till skolan.

Urval av kommuner och skolor

NTF valde ut fem kommuner, där vi tidigare har inventerat kommunens gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager). I dessa kommuner finns det därmed dokumenterat hur säkra GCM-passagerna i kommunen är. I de kommuner som valdes hade vi bra kontakt inom kommunen och kommunen hade en uttalad önskan om att öka cyklandet. Tillsammans med kommunen valde vi ut 4–5 skolor med elever i årskurs 5 och årskurs 6.

Teoretisk inventering

NTF tar fram en mall för inventering av cykelvägar, för att beskriva om cykeln kan vara ett attraktivt färdssätt, se Bilaga 1. Med denna mall som grund gör NTF en teoretisk bedömning av femteklassarnas skolvägar utifrån ett cyklistperspektiv, i första hand för de elever som finns inom skolans upptagningsområde.

#Min skolväg

Verktyget #Minskolväg var anpassat för gångtrafikanter med inventering av korsningar/passager. Verktyget anpassas för cykling, så att man på ett enkelt sätt kan inventera även sträckor och cykelvägar.

Dialog med föräldrar och skola

Vid möte med skolan och på ett föräldramöte för årskurs 5 under höstterminen 2017 informeras skolpersonal och föräldrar om projektet. Verktyget #Minskolväg presenteras och föräldrar/barn uppmanas att inventera sin skolväg med hjälp av verktyget. NTF beskriver fördelarna med att cykla till skolan, med fokus på de individuella fördelarna.

Under vårterminen 2018 görs ett utskick, via skolan om så är möjligt, till föräldrarna där resultaten av den teoretiska bedömningen av barnens skolvägar presenteras.

Utvärdering

Under 10 skoldagar i början av höstterminen 2017 respektive 2018 får eleverna svara på hur de tagit sig till skolan, se Bilaga 2. Detta sammanställer läraren och skickar in till NTF. Syftet är att kunna utvärdera om projektet bidragit till att fler cyklar till skolan.

Återkoppling till kommuner och föräldrar

Efter den sista utvärderingen av hur barnen kommit till skolan, presenteras resultaten, de teoretiska bedömningarna av skolvägarna och sammanställningen av inventeringarna som gjorts av elever/föräldrar med #Minskolväg för respektive kommun. Dialogen med kommunen är också av intresse för projektets resultat, då den skulle kunna leda till trafikmiljöförbättringar i framtiden.

I samband med ett föräldramöte för årskurs 6 på hösten 2018 presenterar NTF resultaten av projektet.

5 Resultat

Resultaten nedan har sammanställts per kommun.

Projektet har genomförts på fyra skolor i Västerås, tre skolor i Örebro, fyra skolor i Jönköping, fem skolor i Nyköping och fem skolor i Kungsbacka. Resultaten av hur NTF lyckats genomföra projektet på de olika skolorna har varit mycket varierande. Det gäller både möjligheten att få delta vid föräldramöten, att få föräldrar/elever att använda #Minskolväg och att få utvärderingarna genomförda som det var tänkt.

5.1 Västerås

Projektet kom igång sent så det första föräldramötet skedde på vårterminen 2018 på alla fyra skolorna och då presenterades verktyget #Minskolväg. På föräldramötena var föräldrarna intresserade och ställde frågor. Det fanns dock inget större intresse hos elever och föräldrar att inventera skolvägarna via verktyget #Minskolväg.

NTF gjorde inventeringarna av elevernas skolvägar och var ute och tittade på cykelbanor, gång- och cykelpassager, hastighetsgräns på vägen etc. Bedömningen av elevernas skolvägar presenterades i en karta.

Utvärderingen av hur barnen kom till skolan genomfördes före och efter projektet. Inga skillnader kan påvisas.

De uppföljande föräldramötena i årskurs 6, där resultaten presenterades, hölls under höstterminen 2018, men det var svårt att få tid att komma på föräldramötena. Skolan har ibland andra prioriteringar än trafiksäkerhet.

Resultatet av undersökningen av hur barnen kommit till skolan och de teoretiska bedömningarna av skolvägarna presenterades för kommunen hösten 2018. Samarbetet med Tekniska kontoret har varit bra.

5.2 Örebro

Tillsammans med kommunen inbjöds samtliga skolor med årskurs 5 och 6 i hela kommunen, men endast tre var intresserade av att delta i projektet.

På en skola har vi kunnat arbeta utifrån den planerade metoden. Föräldramötet genomfördes på hösten 2017, inventeringen genomfördes och presenterades under våren 2018 via utskick till föräldrarna och det uppföljande föräldramötet hölls hösten 2018.

På de två andra skolorna kom projektet i gång så pass sent att skolorna redan hade haft föräldramöten hösten 2017. Vi provade att bjuda in till ett specifikt möte endast för detta på en av skolorna, men inga föräldrar anmälde sig. Istället skickades information om projektet, #Minskolväg och säkra skolvägar till föräldrarna på båda skolorna via skolans ordinarie veckobrev. Inventeringen genomfördes som planerat på båda skolor.

På en av dessa skolor var det få elever som cyklar, de flesta går till och från skolan. Utifrån inventeringen i #Minskolväg konstateras att eleverna har mycket bra skolvägar. Eleverna har enbart gång- och cykelbanor och en gång- och cykelbro över vägen till skolan. Trots detta blir 1–3 elever av 17 skjutsade med bil till skolan. Ett uppföljande föräldramöte genomfördes höstterminen 2018 och föräldrarna var intresserade. På skolan är många föräldrar utlandsfödda, så det uppföljande föräldramötet tolkades till tre olika språk.

Föräldramötet på den tredje skolan genomfördes höstterminen 2018 och föräldrarna var mycket intresserade. De hade varit i kontakt med kommunen för några år sen då de ville göra någonting åt bilarnas hastighet på genomfartsvägen.

Utvärderingen av hur barnen färdades till skolan är genomförd före och efter projektet. Inga skillnader av de som cyklar kan påvisas på en skola och en ytterst liten ökning på de andra skolorna.

Kommunsamarbetet har varit bra och de tycker att det var synd att inte fler skolor var intresserade. Men de kan förstå att skolorna har mycket annat på sin agenda. Kommentarer kring inventeringen av skolvägarna var inte så många, kommunen är medvetna om en del problem.

5.3 Jönköping

I Jönköping har NTF arbetat med fyra skolor, med varierat resultat. Ett återkommande problem är när lärare byts och projektet inte lämnas över från en lärare till en annan.

Eftersom insäljningen gick trögt, så hade skolorna redan haft föräldramötena på hösten 2017 innan de bestämde sig för att vara med i projektet. Föräldrarna fick information om projektet, #Minskolväg och information om säkra skolvägar skickat till sig via veckobrev.

En av skolorna har inga elever som cyklar till skolan. Vid diskussion med skolans lärare om varför det är så, så har hon inga bra svar att ge. Det är ingen fråga som skolan arbetar med och det fanns inte heller något intresse från skolan att få "hjälp" från NTF att lyfta frågan. Det är ett litet samhälle som har ett visst antal elever som åker skolskjuts till skolan. Det har även byggts om vid platsen för hämtnings/lämning, så att inga köer uppstår utan det är smidigt och lätt att lämna barnen med bil. Detta kan vara en orsak till att det inte är några elever som cyklar till skolan. Det är ett antal elever som går till skolan.

Inventeringen är gjord på samtliga skolor och har presenterats för föräldrarna via lärarens veckobrev.

På två av skolorna fick vi komma på det uppföljande föräldramötet hösten 2018. Till övriga två skolor skickades informationen ut via veckobrev.

Utvärderingen av hur barnen kom till skolan är genomförd före och efter projektet på tre av fyra skolor. En skola visar på en ökning från 18 procent till 30 procent av eleverna som cyklade till skolan, den andra skolan visade inga skillnader före och efter. På en skola finns inga elever som cyklar. En skola har endast gjort föremätning. Trots påstötningar lämnades eftermätningen aldrig in av läraren.

När vi träffade kommunen så var de positiva till att vi genomfört detta projekt, men de var även lite rädda för konsekvenserna av "röda" passager** – rädda att den röda färgen sticker ut på kartorna och att den vägen då ser mycket farlig ut. De insåg att lärarna inte har tid/möjlighet att engagera sig i dessa frågor.

***Röda passager är passager vars utformning i Trafikverkets GCM-handbok bedöms som osäkra. Det innebär att det är en lägre andel än 85 procent som kör max 30 km/tim, och därför är de inte tillräckligt säkra för barnen att passera till skolan. Verktuget #Minskolväg uppmanar dem att välja en annan väg.*

5.4 Nyköping

Alla skolor i kommunen kontaktades och till slut hade vi med oss fem skolor. Projektets insäljning skedde via skolornas rektorer. Eftersom insäljningen gick trögt hade skolorna redan haft föräldramötena på hösten 2017 innan de bestämt sig för att vara med i projektet.

I Nyköping har vi på två skolor inventerat barnens skolvägar i #Minskolväg. På övriga tre skolor har vi inte fått adresserna till var barnen bor, och det har då inte varit möjligt att inventera barnens skolvägar. Vi har dock åkt till området och gjort en "inventering/översyn" i närområdet kring skolan.

Vi har skickat information om projektet till lärarna, men om de vidarebefordrat det till föräldrarna är osäkert. Det har varit oerhört svårt att få tag i lärarna, trots rektorernas hjälp. På en skola byttes lärarna ut, vilket försvårade kommunikationen.

Inventeringen i #Minskolväg renderar en så kallad Heatmap, där det blir varmare färg dvs rött där många barn rör sig. De rödmarkerade områdena som visas i kartan gjorde att en rektor inte ville skicka ut resultatet till föräldrarna under vårterminen, då hon ansåg att föräldrarna kunde tolka det som att det röda visade på dåliga vägar. Vi bestämde att vi skickade ut information till föräldrarna under våren, men vi utelämnade inventeringskartan. Kartan skulle presenteras på höstens föräldramöte i stället. Vi fick inte komma på höstens ordinarie föräldramöte, så vi skulle bjuda in till ett eget föräldramöte endast för detta. Men inga föräldrar var intresserade av att delta på det mötet. Den här skolan genomförde inte eftermätningen av hur många barn som cyklar till skolan, trots påstötningar.

På en skola genomförde vi utskick på vårterminen 2018 om barnens skolvägar. På hösten genomförde vi föräldramöte med en ytterligare presentation av inventeringen, utvärderingen och en diskussion om säkra skolvägar. Tyvärr var det ganska få föräldrar på plats.

Utvärderingen av hur barnen kommer till skolan är genomförd före och efter projektet på en skola. Resultaten visar inga skillnader i hur många barn som cyklade till skolan. Två skolor har enbart gjort föremätningen av hur många barn som cyklade till skolan och två skolor har inte gjort någon mätning alls. Rektorerna var positiva till projektet, men lärarnas intresse var lågt.

Kommunen tycker att det är ett intressant projekt, men att det var synd att inte skolorna var mer intresserade.

5.5 Kungsbacka

I Kungsbacka har vi arbetat tillsammans med fem skolor. I den här kommunen har projektet i princip följt den tänkta metoden. Insäljningen fungerade bra och därför kunde vi delta som planerat på föräldramöten på alla fem skolor under hösten 2017.

En skola har en engagerad föräldraförening som årligen genomför "Ljusets dag" (trafikdag) i samarbete med skolan. Skola har också deltagit i "På egna ben" som genomförs årligen under vecka 37 - 41 i

bland annat Kungsbacka kommun. Den satsningen anordnas av "Hållbart resande väst" och är en återkommande utmaning för mellanstadieelever att ta sig till skolan på egna ben.

Vinnare i NTF:s tävling #Minskolväg blev en elev på en av dessa skolor. Hans klass deltar inte i projektet. Elevens mamma deltog dock på föräldramötet 2017 då vi tipsade om att inventera barnens skolväg tillsammans med dem. Alltså engagerar sig föräldrar och barn. En av eleverna på en skola tog sig till skolan med elskoter 2018 och frågan väcktes om vad som gäller. Läraren nämnde också att det är status med diverse fordon och att eleverna tar sig med dem till skolan även om det inte är tillåtet.

På två av fem skolor genomfördes uppföljande föräldramöten på hösten 2018. På de övriga tre skolorna var det lärarbyten, ointresse, sjukdom med mera som gjorde att de uppföljande mötena inte blev av.

Utvärderingen av hur barnen kom till skolan är genomförd före och efter projektet med olika resultat. På två skolor var det i princip oförändrat resultat av hur barnen cyklar till skolan (31 % före och 29 % efter, respektive 43 % före och 42 % efter). På tre skolor ser vi en ökning av cyklandet:

| | | |
|---------|-----------------|------------------|
| Skola A | 74 procent före | 79 procent efter |
| Skola B | 14 procent före | 25 procent efter |
| Skola C | 55 procent före | 73 procent efter |

Två trafikingenjörer och en trafikplanerare medverkade på uppföljningsmötet med kommunen. De upplevde också att det är svårt att komma in i skolorna samt att skolorna är intresserade men ändå inte.

6 Sammanfattande diskussion

Detta projekt har varit ganska motigt från början till slut på flera av skolorna. Vi har varit tvungna att påminna oss under resans gång om att det är ett pilotprojekt. Resultaten visar på svårigheten med att påverka föräldrar och barn via skolan, samtidigt som vi ser en del positiva resultat i ändrade cykelvanor.

6.1 Föräldramöten

Det var i vissa fall omöjligt att få komma på föräldramöten. Eftersom projektet beviljades först i juni 2017 så blev insäljningen först i augusti, vilket medförde att de flesta skolor redan hade haft sitt föräldramöte för hösten 2017 när det var klart att de skulle delta i projektet. Det är generellt svårt att komma in på föräldramöten på skolor och att dessutom få klart att de ska delta i ett projekt precis vid skolstart är mycket svårt. Vid skolstart finns mycket annat som ska fungera, och ett trafiksäkerhetsprojekt är inte högsta prioritet för skolan. Med längre framförhållning och tidigare projektstart hade projektet troligen fått bättre resultat.

På de föräldramöten där vi har deltagit, har föräldrarna varit mycket intresserade, vilket är glädjande. Sen händer dock i stort sett ingenting, känslan är att föräldrarna vill att någon annan ska lösa trafiksäkerhetsproblemen åt dem.

Tiden vi har fått på föräldramöten har varierat mellan 10–30 minuter, oftast mellan 10–15 minuter. Att kunna entusiasmera föräldrarna till att inventera sina barns skolvägar och engagera sig i trafiksäkerhetsfrågor är inte helt lätt på så kort tid.

6.2 Inventering

Inventeringen som ingick i projektet skulle genomföras teoretiskt via Google Maps eller liknande verktyg. Det fungerade ganska bra i de områden där vi som inventerare har en god lokalkännedom. I de fall vi inte känner till området blir det svårt att avgöra vilka vägar eleverna väljer för att ta sig till skolan. Områden kring vissa skolor finns inte med i GoogleMaps, så där var vi tvungna att göra en inventering på plats.

Inventeringen blir i vissa fall ganska icke-relevant eftersom vi inte har lokalkännedom om området. Det hade varit bättre om vi inventerat skolvägarna på plats tillsammans med eleverna. Då hade vi dessutom fått in barnens synpunkter kring hur de upplever sina skolvägar. Och det hade troligen väckt föräldrarnas intresse på ett bättre sätt. Det kändes inte alltid bra att på föräldramötet presentera skolvägar som vi har "gissat" och som kanske inga barn använder. Det känns inte som om föräldrarna fick ut särskilt mycket av vår inventering, mer än att vi kanske väckte en tanke kring barnens skolväg.

Verktyget #Minskolväg var inte anpassat efter cykling vid projektstarten och krävde därför en hel del teknisk utveckling.

6.3 Utvärdering

Skolorna som har varit med i projektet har inte alltid haft tiden och intresset att göra utvärderingarna, dvs ta reda på hur eleverna tog sig till och från skolan. Det skulle varit bättre och mer effektivt om vi hade gjort mätningarna själva. Hur det logistiskt skulle fungera att vi åkte till klasserna och genomförde mätningarna vet vi inte, men då hade de i alla fall blivit av.

Totalt har 16 av 21 skolor har genomfört båda mätningarna. På fyra av skolorna har cyklingen ökat.

6.4 Samarbete

Samarbetet med kommunen har fungerat bra, men samarbetet med skolorna har varit mycket varierande. I flera fall så var rektorn intresserad och tackade ja, men sen är inte läraren intresserad och då fallerar allt.

Vi har varit helt beroende av att läraren engagerar sig och är delaktig i projektet. Så har inte varit fallet på flertalet skolor. Det har heller inte gått att byta ut en skola eftersom projektet bygger på att projektet genomförs under drygt ett läsår. Ett annat problem som uppstått är att lärare har bytts ut under projektets gång, vilket heller inte är något som vi kan styra över.

Vi skulle ha behövt träffa eleverna för att väcka deras intresse av att göra en inventering av skolvägarna. Vi skulle då även ha kommit in på skolorna på ett annat sätt och kanske haft lättare att prata allmänt om trafiksäkerhet/cykling. Om personal och elever känner igen oss kanske det även skulle varit lättare att få vara med på föräldramöten.

En solskenshistoria från Örebro kommun finns i alla fall:

På tisdagskvällen var NTF på skola 2 och visade skolvägarna på föräldramötet. Alla elever bor nära skolan och de har gång- och cykelbanor och broar över vägarna - perfekta skolvägar - bara "gröna" korsningar och vägar.

Kvällen efter var NTF på föräldramöte på skola 1. Innan mötet startade kom det fram en kvinna och sa på lite knagglig svenska:

-Jag lyssnade på dig i skola 2 i går. Jag har en son på den skolan och en dotter på den här skolan. Vi bor vid skola 1, har flyttat hit nyligen och vill inte byta skola till sonen sista året. Så min sons nya skolväg var inte med i din inventering över skola 2:s elever. Så jag försökte i går att börja en inventering, men förstod inte riktigt appen. Har du tid att visa mig nu?

Det är bra att vi genom denna historia kan få vetskap om att vi har nått fram med vårt budskap och fått föräldrar att förstå vikten av att engagera sig i sina barns skolvägar. Enskilda föräldrar har engagerat sig, även om det inte syns i den kvantitativa utvärderingen.

6.5 Förslag på hur man kan påverka barns cyklande

Här följer NTF:s förslag på hur man kan påverka barn till att cykla mer.

Trygghet

Barn i årskurs 5 och 6 är rätt självständiga men det är ändå föräldrarna som styr barnens val. Många gånger är det känslan av otrygghet hos förälder eller barn (eller båda) som gör att barnen inte cyklar.

På en skola var det en elev som ville cykla till skolan, men inte fick för sin mamma eftersom mamman var rädd att något skulle hända. I sådana fall är en "cyklande skolbuss" en lösning. En cyklande skolbuss går ut på att föräldrar turas om att följa sina och andras barn till och från skolan genom att cykla tillsammans.

Att få föräldrarna att tillsammans med sitt barn inventera barnets skolvägar för att upptäcka eventuella hinder, faror och så vidare, och då välja en alternativ väg, kan göra att både barn och föräldrar blir mer trygga. NTF som utomstående part skulle också kunna genomföra inventeringen tillsammans med barnen, för att diskutera säkerhet/trygghet och säkra skolvägar för att därefter ha dialog med föräldrarna och kommunen.

Att prioritera att cykelparkeringen är en trygg publik plats med belysning, tak och så vidare är en viktig aspekt. Det gör att det blir svårare att stjäla cyklar, att cykelsadeln är torr mm vilket gör att cyklandet blir mer attraktivt.

Hälsa och miljö som argument

Att prata mer med föräldrarna om hur viktigt det är att barnen är mer fysiskt aktiva kan vara en lösning, men man når inte alla föräldrar med denna vinkling.

Vissa föräldrar går att nå med miljö-argument, hur bra det är för miljön att cykla. De (ofta) korta sträckorna från hemmet till skolan som man skjutsar sitt barn med bil är inte miljövänliga.

Lära sig cykla

De flesta barn som är födda i Sverige lär sig cykla i tidig ålder, medan barn som flyttar till Sverige inte alltid kan cykla. Att ha cykelkurser för barn i skolan som inte kan cykla är bra både för integrationen och trafiksäkerheten. Här krävs samarbete mellan hemmet, skolan och kommunen för att stötta dessa barn med material och resurser, så att de får möjlighet att lära sig cykla på ett trafiksäkert sätt.

Problem med långa avstånd på grund av det fria skolvalet

Det fria skolvalet kan ställa till en del problem, ur ett cykelperspektiv. På exempelvis en friskola har många barn ganska långt till skolan. De får ofta inte skolskjuts och de kan inte cykla på grund av avståndet, vilket gör att de måste skjutas med bil av föräldrarna. Det här problemet är svårt att hitta en lösning på. I vissa fall skulle gratis busskort kunna vara en lösning, om det går buss-turer från hemmet till den aktuella skolan.

7 NTF:s verktyg

Här följer länkar till några webbplatser där man kan ta del av NTF:s material eller annat som kan vara till nytta för att få barn och unga att cykla mer och cykla säkrare.

Trafiken i skolan

På webbplatsen *Trafiken i skolan* samlar vi allt vårt pedagogiska material. Under rubriken *Säker cykling* samlar vi lektionsförslag och material om säker cykling för mellanstadiet.

trafikeniskolan.ntf.se/saker-cykling/.

#Minskolväg och tävling

I verktyget #Minskolväg kan barn och föräldrar dokumentera alla korsningar och sträckor på väg till eller från skolan med hjälp av en mobiltelefon och få en samlad bedömning av hur säker skolvägen är.

Hösten 2018 genomfördes tävlingen #Minskolväg för tredje gången, där klassen och en enskild elev kunde vinna pengar till en skolresa eller liknande, se www.minskolvag.se.

Spelet Brainy Bikes

I spelet Brainy Bikes gör barnen banor i spelet genom att cykla, cykelturen blir helt enkelt en bana i spelet. Genom att spela har barnen roligt samtidigt som de lär sig trafiksäkerhet. Spelet kan laddas ner gratis via AppStore och GooglePlay, läs mer på <https://brainybikes.se/>.

Referenser

- (1) Trafikanalys (2015). Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna. Rapport 2015:14 https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2015/rapport-2015_14-cyklandets-utveckling-i-sverige-1995-2014.pdf
- (2) Niska A., Anund A., Ihlström J., Wallén Warner H., Henriksson M., Eriksson J., Svedberg W., Wehtje P. (2017) Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning. VTI rapport 958. Statens väg- och transportforskningsinstitut. https://www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/cykling-bland-barn-och-unga_1168229
- (3) Naturskyddsföreningen. Fem bra saker med att cykla till skolan. <https://www.naturskyddsforeningen.se/skola/allmant-skolmaterial/artikel/fem-bra-saker-med-att-cykla-till-skolan>

Bilaga 1 – Inventeringsmall

Inventera skolvägarna

Med denna mall som grund gör NTF-förbunden en teoretisk bedömning av elevernas i årskurs 5 skolvägar utifrån ett cyklistperspektiv, i första hand för de elever som finns inom skolans upptagningsområde. Elevernas adresser tillhandahåller läraren.

Vid den teoretiska bedömningen ska man titta på om det finns cykelbana eller inte, vilken hastighetsgräns det är på vägen, finns vägen med i kommunens cykelkarta som rekommenderad väg, är GCM-passagera säkra, finns det cykelöverfarter osv.

Resultaten ska kunna presenteras i en karta med inritade skolvägar, markerade om de kan ses som säkra, godtagbara eller osäkra.

-
- Titta på kommunens hemsida om det finns cykelkartor eller liknande. Fråga kommunen om ni inte hittar den på hemsidan. Be att få stora kartor från kommunen så att ni kan redovisa på kartor till skolor och kommun vid behov.
 - Ett av de verktyg vi tar hjälp av i vår inventering är #Minskolväg. I #Minskolväg så anger man själv vilken hastighetsgräns det är på den aktuella vägen. Vi vet kanske inte alltid vad det är för hastighetsgräns på vägen, så gå in och kontrollera det, samt vilken ÅDT vägen har, i NVDB <https://nvdb2012.trafikverket.se/setransportnatverket#>
 - Andra hjälpmedel för att veta hur det ser ut på platserna: Ta reda på mer fakta om platserna genom att gå in på Google Maps (kolla datumen på när det är filmat så att kartorna är aktuella).
 - Titta på GCM-inventering på platserna i Arcgis (om vägen är tillräckligt stor så den är GCM-inventerad). Det går att trycka på de runda "nålarna" samt fyrkanterna för att få fram information om platserna.
<http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=fd28363ef80d4120ad19955abe8227ab>
 - Vill man får man givetvis åka och titta på platserna i verkligheten. Valfritt, men det kan vara värdefullt.

