

Gå och cykla säkert till skolan



NTF RAPPORT 2020:8

Ett dialogprojekt med lärare i låg- och mellanstadiet samt kommunala trafikplanerare



SÄKER TRAFIK



Förord

NTF är en fri, självständig och ideburen 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 från hösten 2019 till slutet av 2020 är projektet *Gå och cykla säkert till skolan*. Projektet är i sin helhet finansierat av Trafikverkets Stöd till ideella organisationer.

Projektet har bidragit till de transportpolitiska målen genom att stötta skolor och föräldrar med pedagogiskt material om säker cykling och genom att föra dialog med kommuner om säkra skolvägar.

Göteborg, december 2020

Angela Aylward, projektledare

Kontakt:

angela.aylward@ntf.se

katarina.bokstrom@ntf.se

www.ntf.se

Innehåll

Sammanfattning	4
1 Bakgrund	4
2 Syfte	5
3 Metod och genomförande	5
4 Resultat.....	6
4.1 Information och dialog med pedagoger	6
4.2 Återkopplande dialog med kommuner	9
4.3 Material	10
4.4 Tävlingen #Minskolväg.....	10
4.5 Annonsering	11
5 Sammanfattande diskussion och slutsatser	12
5.1 Ett bidrag i arbetat med att nå de transportpolitiska målen och Agenda 2030.....	12
5.2 Lärdomar	12
6 NTF:s verktyg.....	13
Referenser	14
Bilaga 1 – Deltagande kommuner.....	15

Sammanfattning

Projektet *Gå och cykla säkert till skolan* är en fortsättning av ett delprojekt som NTF genomförde under 2018, *Insatser för ökad och säker cykling bland barn och unga*. Projektet har bidragit till uppfyllandet av de transportpolitiska målen genom att stötta skolor och föräldrar med pedagogiskt material om säker cykling, samt genom att NTF fört dialog med kommuner om säkra skolvägar. Syftet med projektet har varit att öka antalet barn som cyklar eller går till skolan samtidigt som antalet dödade och allvarligt skadade cyklister och gående minskar. Den primära målgruppen har varit barn i låg- och mellanstadieålder, vilka vi har nått genom lärare och föräldrar. Mer än tusen lärare har genom projektet fått tillgång till NTF:s pedagogiska material. Dialoger har förts om trafikmiljön runt skolan och en trafiksäker skolväg. På så vis har lärarna uppmuntrats att integrera trafiksäkerhet och aktiv mobilitet i undervisningen. Eftersom föräldrar har en avgörande roll i att förändra barns resandemönster har vi även vänt oss till föräldrarna för att få dem att reflektera över sina barns skolväg och vilken väg som är bäst att välja. Vi har i samband med detta genomfört ett aktivt påverkansarbete i kommunerna för att åstadkomma förändringar i trafikmiljön runt de skolor där pedagoger och föräldrar påtalat brister. Vi har både återkopplat med synpunkter från lärare och föräldrar, samt haft en generell dialog om säkrare cykelvägar.

Sammanlagt medverkade 33 kommuner och 100 skolor i projektet. Vi har träffat pedagoger i 100 möten med information om hur man kan arbeta med aktiva och säkra skoltransporter, till exempel genom att använda kartläggningsverktyget #Minskolväg, lektionsförslag på Trafikeniskolan.se och en manual för cykeldagar. Skolorna uppmuntrades att utifrån lokala förutsättningar ha egna rekommendationer kring resor med cykel och till fots. Kommunikation med föräldrar har skett vid föräldramöten och via skolornas intranät. Annonsering riktad mot föräldrar i de valda kommunerna har genomförts parallellt i sociala medier (Facebook och Familjeliv.se) och resulterat i att 3 802 föräldrar aktivt klickat in sig på information om hur man kartlägger sin skolväg och med tips om vandrande/cyklande skolbussar. Som ytterligare komplement till föräldramöten har pedagogisk personal spridit materialet till föräldrarna via skolornas egna kommunikationskanaler. Tävlingen #minskolväg där skolbarn kartlägger sin skolväg har genomförts av 223 barn under år 2020 och kartläggningsverktyget har utvecklats för att bli mer användarvänlig.

Undervisningsmaterialet och stödet har varit mycket uppskattat. Intresset från skolor och föräldrar visar att NTF är en viktig inspirationskälla och kunskapsförmedlare i arbetet med att få fler barn och unga att cykla säkert. Beteendeförändring förutsätter ett kontinuerligt och långsiktigt arbete. Här har NTF även varit ett stöd i trafikplanerarnas arbete, då vi kunnat påtala och bekräfta vilka åtgärder som kan öka trafiksäkerheten runt skolorna. Det är även värdefullt för kommunens tjänstemän att kunna ha denna återkoppling från skolorna i budgetdiskussioner med kommunens styrande politiker. Vi har även uppfattat en åtskillnad i hur involverade trafikplanerarna är i kommunens övriga arbete för ett mer hållbart resande. Detta kan medföra en skillnad i fokus och prioriteringar som rör cykling generellt.

1 Bakgrund

Jämförelser av resvaneundersökningar från olika tidsperioder visar att barn och unga vuxna cyklar allt mindre (1). Barn mellan 6 och 14 år cyklar i genomsnitt 42 procent kortare sträcka nu än under mitten av 1990-talet. Ungdomar och unga vuxna i åldern 15–24 år cyklar i genomsnitt 46 procent kortare sträcka nu. Att den cyklade sträckan minskat beror inte på att barn och unga cyklar allt kortare sträckor, utan på att andelen personer som cyklar har minskat. Trots att cyklandet minskat bland barn och unga är de den åldersgrupp som gör flest resor med cykel. Cyklandet är störst i åldrarna 7-14 år (2).

Lyckligtvis är det inte många barn och unga som dör som cyklister i trafiken. Under femårsperioden 2015–2019 omkom en sexåring och två fjortonåringar på cykel (3). Antalet allvarligt skadade (ISS 9-) barn 0–17 år är däremot många fler. Det var 120 barn på cykel som skadades allvarligt under dessa fem år, det vill säga i genomsnitt 24 barn per år. I åldersgruppen 9–17 år innebär det två barn per år och årskull som skadats allvarligt vid cykling.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har på uppdrag av regeringen undersökt orsaker till att barn och unga cyklar allt mindre. De pekar på en rad olika faktorer, bland annat att barn har fått längre avstånd till fritidsaktiviteter och till skolan genom det fria skolvalet, fler bilar i hushållen, förändringar i hur barn leker och kommunicerar samt att föräldrarna inte har tid att gå och cykla med barnen. Föräldrar är mer oroliga för att släppa ut sina barn själva än man varit tidigare, vilket är paradoxalt eftersom trafiken blir allt säkrare. I VTI:s uppdrag låg även att föreslå åtgärder för ökat och säkert cyklande. Rapportförfattarna föreslår bland annat bättre infrastruktur och underhåll samt att höja planerarens kompetens avseende barn och ungas cyklande, att införa kunskapsmål om cykling i läroplanen, nationellt kampanjarbete och kommunalt samarbete om cykling för barn, att öka föräldrars trygghet och engagemang genom egen inventering av barnens skolväg, att se till att alla barn har tillgång till cykel, stödsäkra, trygga och lättillgängliga cykelparkeringar, samt att se över när och för vilka avstånd elever ska erbjudas gratis busskort. (2)

När många skjutsar sina barn till och från skolan med bil leder detta till trafikproblem vid skolorna och barnen missar naturliga tillfällen att röra på sig. Även barnens inställning till bilanvändande påverkas, en inställning som kan vara svår att påverka senare i livet. Försäkringsbolaget If genomför varje år en trafiksäkerhetsundersökning bland grundskolerektorer (4). Undersökningarna har visat en negativ utveckling där 60 procent av rektorerna år 2018 ansåg att trafiksäkerheten runt skolan var ett problem. Samma år uppgav 40 procent av dem att en större andel av föräldrarna än tre år tidigare skjutsade sina barn till skolan.

2 Syfte

Syftet med projektet är att bidra till ökad säker cykling bland barn och unga och därmed öka cyklandet och minska antalet dödade och allvarligt skadade cyklister.

3 Metod och genomförande

NTF bidrar med detta projekt till att barn och ungas säkra cyklande ökar. Metoden har varit dialogbaserad i kombination med en kampanj i sociala medier. Vi har i första hand vänt oss till kommuner som redan idag arbetar aktivt för att öka det säkra cyklandet inom kommunen. Några av kommunerna hade medverkat i tidigare projektet men mer än hälften var nya. I slutet av projektet genomfördes ett uppföljningsmöte med respektive kommun. En kampanj i sociala medier har bedrivits på Facebook och Familjeliv för att nå fler föräldrar i de utvalda kommunerna.

Val av kommuner och skolor

Initialt valdes 30 kommuner, se Bilaga 1. Av dessa var 23 nya kommuner som inte deltog i projektet 2018 (*Ökad och säker cykling på mellanstadiet*). I dialog med kommuner och skolläringarna valdes 100 skolor för besök på lärarmöten. För att nå målet om 100 skolbesök tillfrågades även skolor i tre kommuner ytterligare, utöver de initialt utvalda.

Information/ utbildning till skolpersonal

NTF informerade vid 100 möten om hur man kan arbeta med aktiva och säkra skoltransporter, t ex genom att använda kartläggningsverktyget #Minskolväg och lektionsförslagen på Trafikeniskolan.se. Manualen för cykeldagar presenterades. Skolorna uppmuntrades att utifrån lokala förutsättningar ta fram egna rekommendationer kring resor med cykel och till fots. En särskild folder producerades med "kortinfo" om materialet för utdelning till fler lärare på skolan.

Möten med föräldragrupper

Sammanlagt kunde nio möten med föräldragrupper genomföras. Målet var att genomföra 30 möten med föräldrar, men det var inte möjligt på grund av pandemin. Istället åtog sig pedagogisk personal att sprida materialet till föräldrarna via skolornas egna kommunikationskanaler. Under de möten som genomfördes lyftes de lokala förutsättningarna att cykla och gå säkert till skolan samt till olika fritidsanläggningar i närområdet.

Förstärkt kommunikation med föräldrar

Digital kommunikation via Facebook och Familjeliv riktades till föräldrar i de utvalda kommunerna. Annonseringen gjordes i maj samt ytterligare en Facebookannons i samband med skolstart i augusti. Annonseringen gjordes på temat "vandrande och cyklande skolbuss" och vid klick på annons slussades föräldern till en undersida till NTF med bra tips och idéer för att underlätta startande av en vandrande eller cyklande skolbuss (maj) samt information om tävlingen #Minskolväg (augusti).

Tävling #Minskolväg och utveckling av kartläggningsverktyget

Tävlingen #Minskolväg genomfördes för fjärde gången under hösten 2019, med samma verktyg och upplägg som 2018. Våren 2020 utvecklades verktyget ytterligare, framför allt med avseende på målgruppsanpassning och användarvänlighet av webbgränssnittet. Fokus lades på att göra en användarvänlig mobilversion och att inventeringen av skolvägen ska kunna göras även om man inte deltar i tävlingen. På så vis utvecklades ett verktyg som kan användas oberoende av tävlingssäsong. Både 2019 och 2020 utsågs en vinnande klass och en enskild elev utsågs till "Klassens hjälte" och vann pengar till en skolresa. 223 elever deltog i tävlingen 2020.

Dialog med kommuner

Mötena med skolpersonal och föräldrar dokumenterades enligt en mall och presenterades för kommunen. Återkopplingen till kommunerna handlade till exempel om specifika platser som bedömdes behöva trafiksäkerhetsåtgärder, bilfria zoner, avlämningsplatser en bit från skolan m.m. Vidare samtalades omkring drift och underhåll av gång- och cykelvägar och kommunernas ambitionsnivå avseende dessa verksamheter. Fördelarna med sopsaltning som vinteråtgärd på cykelbanor dryftades särskilt.

4 Resultat

4.1 Information och dialog med pedagoger

Totalt har vi träffat 818 lärare och rektorer fysiskt och 120 personer digitalt. Ytterligare pedagoger, som inte kunnat närvara vid det aktuella mötestillfället, har nåtts genom att kollegor har åtagit sig att sprida materialet. Materialet har tagits emot väl av lärarna som generellt tyckt att det är användbart och bra. Flera lärare har uttryckt att de önskar att de hade mer tid för trafikundervisning. En skola önskar hjälp med att ta fram teoriprov och frågor anpassade för gång och cykling som eleverna kan göra via dator.



På mötena har frågor lyfts om hur skolan kan bidra till ökad och säker cykling bland eleverna. Finns det till exempel rekommendationer, attraktiva cykelparkeringar och cyklande/ vandrande skolbuss?

En fjärdedel av de besökta skolorna har rekommendationer kring cykling, till exempel att cykla från årskurs tre eller fyra och/ eller att använda cykelhjälm. Någon skola krävde föräldrarnas påskrift. Flera skolor uppgav att man aktivt tagit ställning till att inte ha rekommendationer, eftersom elevernas cykelmognad är individuell och cykelvägarna är olika säkra till skolan. Någon skola hade en policy, men den efterlevdes inte. En annan hade problem med elever som inte använde cykelhjälm, och att äldre syskon följde med i målsmans ställe.

Så här svarade en skola:

”Det är stor skillnad på att cykla till skolan på en avskild cykelbana jämfört med på en trafikerad väg med många korsningar. Dessutom är ju barn olika mogna att bedöma risker, hastigheter, avstånd och andra personers avsikter i trafiken. Utöver det är barnen olika motoriskt utvecklade och skickliga på att cykla. När ett barn är moget att cykla självständigt är därför något som måste bedömas från fall till fall.”

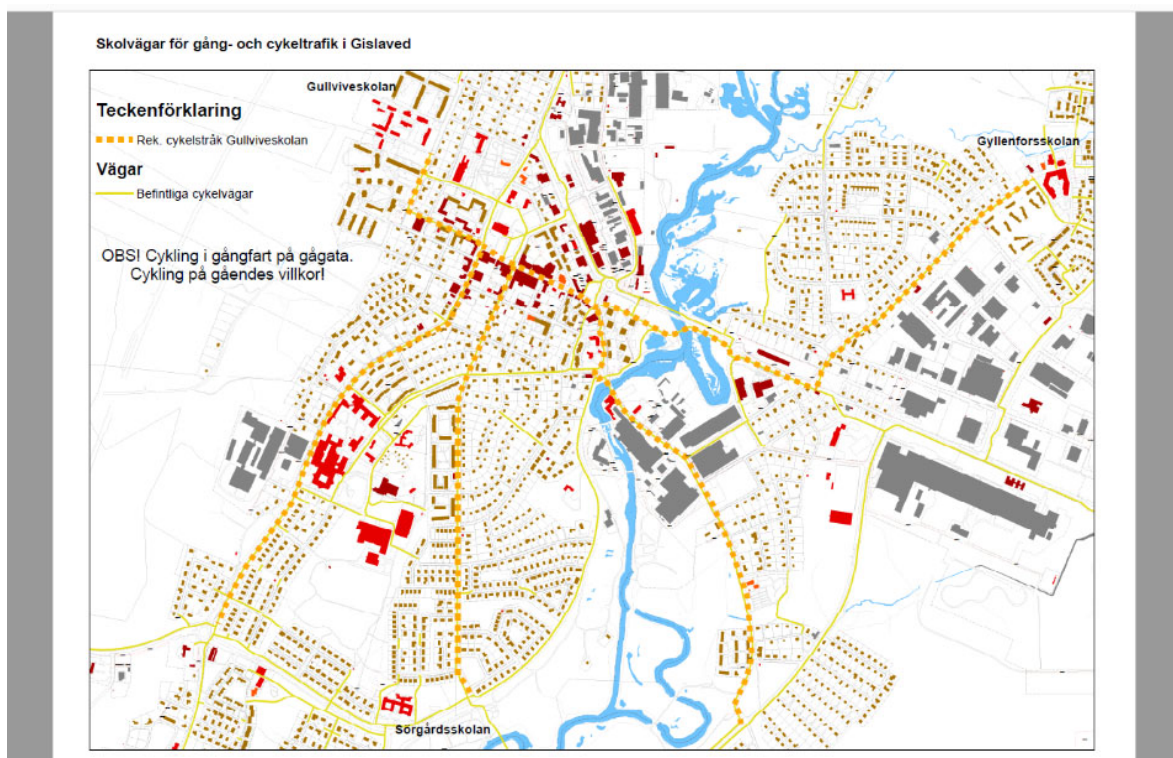
Några skolor lyfte fram att alla elever inte kan cykla och/ eller har en egen cykel. Det är också svårt för en ensam lärare att cykla med en hel klass. Andra synpunkter som framkom var att det kan behövas en servicestation med både cykelpump och multiverktyg för cyklar någonstans i kommunen, exempelvis om däcken behöver luft eller sadeln justeras. Det fanns även önskemål om en kurs i cykelservice för cyklister som vill kunna grundserva sin cykel så att den fungerar så bra och säkert som möjligt, och där man också kan lära sig att laga en punktering själv.

Endast fem skolor hade rekommendationer som rörde samåkning till skolan, och i ett par av dessa fall handlade det om regler för lärarnas skjutsande av elever.

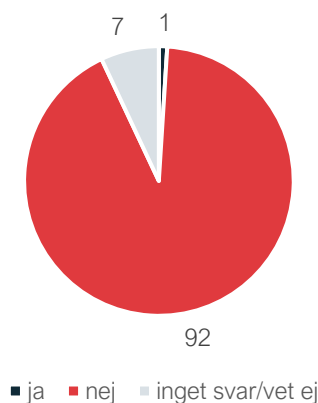
En skola hade en karta över den säkraste vägen tillgänglig för föräldrar, ett resultat av ett samarbete mellan trafikplanerarna och Barn- och ungdomsförvaltningen. Så beskriver Jonny Sveningsson, skolskjutsansvarig i Gislaveds kommun, bakgrunden till beslutet:

”Från höstterminen 2017 har skolorganisationen i Gislaved och Smålandsstenar förändrats. Fem F–6-skolor blev tre F–3-skolor och två 4–6-skolor i Gislaved och Smålandsstenar. I och med detta så fick vissa elever en längre skolväg till skolan. Tillsammans med trafikhandläggaren på Tekniska kontoret, tog Barn- och utbildningsförvaltningen fram kartor som visar den lämpligaste skolvägen för gång- och cykeltrafiken från olika bostadsområden i Gislaved och Smålandsstenar. Dessa kartor visas varje terminsstart för eleverna i skolan och ligger även på kommunens hemsida”.

Exempel från Gislaveds kommun:



Finns cyklande eller vandrande skolbuss?

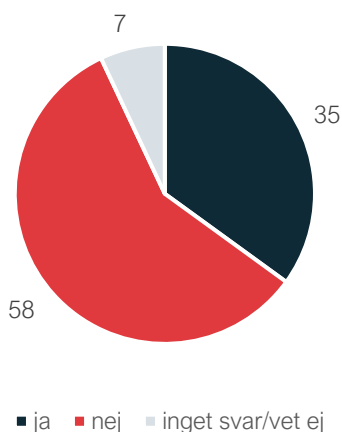


Endast en av de tillfrågade skolorna hade kännedom om att de har en cyklande eller vandrande skolbuss, något de beslutat starta under 2020.

En skola uttryckte att de inte hört talas om konceptet. Ett par skolor upplevde att det skulle vara för krångligt för dem att organisera.

NTF:s information i frågan kan sannolikt ge en effekt på sikt med fler skolor som uppmantrar föräldrarna att organisera detta.

Lyftes synpunkter på skolvägens trafiksäkerhet?



Det var 35 procent av skolorna som hade konkreta synpunkter på trafikmiljön runt skolorna och/eller skolvägarna. Dessa synpunkter har NTF förmedlat till respektive kommuns trafikplanerare eller motsvarande, vilket sannolikt kan påverka planarbetet i fortsättningen.

Dialogen med lärare och föräldrar kan sannolikt leda till ökad medvetenhet om frågorna, så att skolledare eller föräldrar kan ta fler egna kontakter med kommunens trafikansvariga framöver.

I synnerhet föräldramötena drabbades negativt av pandemins inskränkningar vad gäller fysiska möten och endast 66 föräldrar kunde träffas personligen. Detta har kompenseras genom att lärare och rektorer har åtagit sig att sprida informationsmaterialet via sina ordinarie kommunikationskanaler eller intranät. Sannolikt har därför fler föräldrar nåtts genom att materialet gjorts tillgängligt digitalt. Föräldrarna har även uppmanats att kontakta NTF med frågor eller funderingar kring sina barns skolväg.

Exempel på synpunkter till kommunen:

- Behövs gång- och cykelväg på grund av tung trafik
- Mer belysning, särskilt vintertid
- Bättre gång- och cykelvägsskyltning
- Osäkra passager vid korsningar
- Varutransporter måste vända på skolgården vilket innebär stora risker
- Hastighetsbegränsningen borde vara 30km/tim utanför skolan
- Kaotisk trafiksituation, för mycket bilar vid hämtning och lämning
- För liten parkering
- Busshållplats med bussar som blockerar personbilstrafiken från skolan
- Väg vid skolan som borde stängas för tung trafik

- Rörigt i samband med hämtning och lämning
- Ont om cykelparkeringar
- Finns en del osäkra vägar där cykelbana saknas, man får cykla på trafikerad väg.

Föräldraansvaret

Utöver synpunkter till kommunen lyfte några skolor föräldraansvaret. Föräldrar bör uppmuntra sina barn att cykla, och träna upp deras motorik och färdighet genom att cykla tillsammans med dem. Det är viktigt att de får NTF:s information om barns trafikmognad, hjälmanvändning med mera.

NTF:s synlighet i skolan

En ljuspunkt under pandemin var att en del skolor såg ett extra värde i att kunna bedriva undervisning utomhus så mycket som möjligt och då är ju trafik och cykling perfekta teman. Lärarna tyckte därmed att det var passande med NTF:s pedagogiska material och gav mycket positiv feedback.

4.2 Återkopplande dialog med kommuner

NTF hade en återkopplande dialog med 31 kommuner i slutet av projektet. Vi förmedlade då hur skolpersonal och föräldrar ser på trafikmiljön, samt drift och underhåll. Kommunerna är många gånger medvetna om de problem i trafikmiljön som NTF förmedlade. Ibland finns redan planer på åtgärder. I ett fall utlovades direkt att ett problem skulle åtgärdas. I flertalet fall fördes ett resonemang som trafikplanerarna kunde ta med sig i kommande budgetplanering. Det förekom också flera diskussioner kring att införa bilfria veckor runt skolorna.

Sopsaltnings som vinterväghållning för cyklister

Av 30 kommuner anser 25 att de är medvetna om sopsaltnings fördelar, men 16 kommuner har gjort ett ställningstagande kring att inte använda metoden, oftast med hänvisning till att den är kostsam. Fem av de tillfrågade kommunerna använder sopsaltnings idag. En kommun sopsaltade tidigare under tre års tid, men har nu upphört med metoden eftersom den sliter på cyklarna och är kostsam.

Det finns ett generellt problem med att sköta vinterväghållningen "överallt samtidigt". De större centrala stråken måste prioriteras. En kommun uttrycker det som att man saknar specifika mål, och därmed också en budget för ett mer hållbart resande med en ökad andel som går och cyklar. Hade en sådan funnits hade det möjliggjort fler insatser direkt riktade till skolor, till exempel skolreseplaner och översyn av gång- och cykelvägar runt skolor. NTF:s besök resulterade i att trafikplaneraren lovade att lyfta frågan igen till sina chefer.

En annan kommun uttrycker att man prioriterar vissa utvalda gång- och cykelvägar, men att man inte har något specifikt fokus på gång- och cykelvägar runt skolorna om det inte går en större led förbi. Kommunen jobbar med hållbart resande, men inte Trafikkontoret så specifikt. Detta var även fallet i en annan kommun – Trafikkontoret såg sig inte som en uttalad aktör i det hållbara resandet. Anledningen var att trafikplaneringen inte berörs direkt i hållbarhetsmålen, så till vida det inte handlar om att underlätta för gång- och cykeltrafik i samband med ombyggnation runt skolor. Trafikplanerarnas involvering varierar dock och ett annat exempel är en trafikingenjör som precis vid tiden för projektet skrev en rapport om trafiksäkerheten vid skolor, och just hade skrivit in vandrings skolbuss som ett alternativ, med rekommendation från NTF.

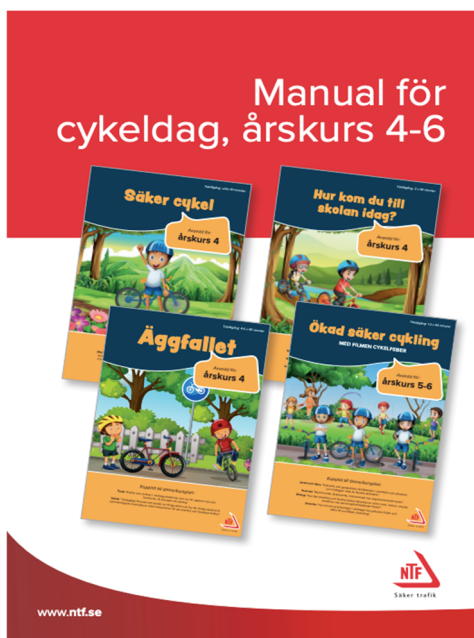
En glesbygdskommun lyfter fram de ideella krafterna som viktiga. Vid en av byskolorna finns det eldsjälarna som hjälper till extra med säkerheten, främst med ytterligare sandning och plogning av snö m.m.

4.3 Material

Inför pedagogmötena producerades en ny folder för att marknadsföra både trafikensskolan.se och tävlingen #Minskolväg (se bild till höger). Foldern gavs till lärarna att delas ut efter mötena till kollegor som inte kunde närvara under själva mötet.

Tre olika presentationer togs fram, en riktad till lärarna, en riktad till föräldrarna och en riktad till kommunernas trafikansvariga.

Lektionsmaterialet och manualen för cykeldagar som producerades under 2018 visades för pedagogerna (se bilder nedan).



4.4 Tävligen #Minskolväg

#Minskolväg är ett webbaserat verktyg med vilket elever och föräldrar tillsammans kan kartlägga barnens skolväg och få ett betyg på hur säker den är. Inom ramen för projektet utvecklades verktyget så att eleverna även kan kartlägga sin skolväg på cykel. #Minskolväg är också en tävling där eleverna kan tävla individuellt eller klassvis. Vinnaren får 10 000 kronor till klasskassan. Målet är att inspirera och utbilda om barns väg till skolan och att öka medvetenheten kring riskerna i barns skolväg.



4.5 Annonsering



Annonsering gjordes i sociala medier för att förstärka kommunikationen till föräldrar vid cykelsäsongen på våren samt vid skolstart inför höstterminen.



Att gå och cykla till skolan har bara fördelar
– för hälsan, trafiksäkerheten och miljön.

[Ta reda på mer!](#)

Kartlägg din skolväg under hösten och tävla
om 10 000 kronor till klassen.



[#minskolvag.se](#)

Resultat Facebook rörliga barn 4-17 maj

Klick: 1202

Räckvidd: 102 624 personer

Exponeringar: 223 031

Kostnad: 6,99 kronor per klick

Resultat Facebook rörliga barn 19-20 maj

Klick: 110 klick

Räckvidd: 20 280 personer

Exponeringar: 25 507

Kostnad: 9,86 per klick

*Resultat Facebook rörliga barn 1 september-
14 september*

Klick: 1 954 länkklick

Räckvidd: 102 561

Exponering: 245 967

Kostnad 5,12 per klick

Resultat Familjeliv 4-17 maj

Klick: 536 klick

Räckvidd: 70 593

Exponeringar: 300 154

Kostnad: 69,96 kr per klick



Sammanfattande resultat

3 802 personer har aktivt klickat på länken och landat på NTF:s webbsida om vandrande/cyklande skolbussar ntf.se/vandrande-skolbuss/ samt tävlingen minskolvag.se/.

5 Sammanfattande diskussion och slutsatser

5.1 Ett bidrag i arbetet med att nå de transportpolitiska målen och Agenda 2030

Sverige har uttalat höga ambitioner på såväl nationell som internationell nivå avseende genomförandet av Agenda 2030. För att kunna nå de 17 globala hållbarhetsmålen krävs en mångfald av insatser, såväl mer omfattande som mindre omfattande. Ett viktigt exempel på angelägna aktiviteter på nationell nivå är de som syftar till att åstadkomma olika slags beteendeförändringar som leder till såväl minskad miljöpåverkan som ökad hälsa. Det av NTF genomförda projektet utgör just en sådan, inom området transporter.

Projektet har bidragit till uppfyllandet av samtliga transportpolitiska mål, avseende säkerhet, miljö, hälsa och tillgänglighet. Ett minskat bilåkande till förmån för ett ökat cyklande reducerar miljöpåverkan och trängsel, samt ökar tillgängligheten i det offentliga rummet.

Cykling som rörelseaktivitet stärker ungas hälsa och kondition och bidrar dessutom positivt till koncentrationen (5). NTF:s närvaro bland pedagoger, föräldrar och kommuner är både en förstärkning och påminnare om cyklings många goda effekter och att den behöver ske på ett säkert sätt. Detta ökar sannolikheten för att skolor och föräldrar uppmuntrar barnen att cykla till skolan och samtidigt säkerställer skolvägens trafiksäkerhet. NTF:s påverkan på kommunernas trafikplanerare skapar därtill en skyndsammare process för åtgärdande av brister och utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.

Undervisningsmaterialet och stödet har varit mycket uppskattat, trots de speciella omständigheterna med pandemin. Intresset från skolor och föräldrar visar att NTF är en viktig inspirationskälla och kunskapsförmedlare i arbetet med att få fler barn och unga att cykla säkert. Beteendeförändring förutsätter ett kontinuerligt och långsiktigt arbete. Här har NTF även varit ett stöd i trafikplanerarnas arbete, då vi kunnat påtala och bekräfta vilka åtgärder som på bästa sätt kan öka trafiksäkerheten runt skolorna. Det finns även ett värde för kommunens tjänstemän att kunna ha denna återkoppling från skolorna i budgetdiskussioner med kommunens styrande politiker.

Det är ofta ett enträget införsäljningsarbete som krävs för att få tillträde till pedagogernas tid. När vi väl fått audiens är det viktigt att ta tillfället i akt att efterfråga pedagogernas erfarenheter och synpunkter. Detta har projektet visat är ett framgångsrikt sätt att bedriva påverkansarbetet på och det kommer i framtiden att kunna utvecklas ytterligare. Vi har även uppfattat en åtskillnad i hur involverade trafikplanerarna är i kommunens övriga arbete i hållbart resande. Detta kan medföra en skillnad i fokus och prioriteringar som rör cykling generellt. Det finns därför anledning att vidare undersöka hur och om en ökad involvering från trafikplanerarna skulle gagna kommunernas satsningar på det hållbara resandet.

5.2 Lärdomar

Några viktiga lärdomar från projektet har varit:

- Med föräldrar som målgrupp visade sig annonsering på Facebook avsevärt mer kostnadseffektivt än annonsering via Familjeliv.se. Facebookkampanjen ledde till att många fler klickade sig vidare på ntf.se, där de fann information om vandrande/cyklande skolbuss.
- Många kommuner uttryckte att fördelar finns med sopsaltning som vintervägunderhåll, men att det är en för dyr metod. Saltet sliter även på cyklarna.
- Vandrande/cyklande skolbuss som koncept är inte etablerat bland skolorna. Det upplevs som krångligt att organisera. Här kan NTF vara en hjälp genom att "kicka igång" ett engagemang på föräldramöten.
- Många skolor vill undvika att ha rekommendationer/ policy kring cykling. Här kan NTF vara en hjälp i att sprida goda exempel på hur en policy kan utformas, men som fortfarande bejaktar det faktum att utvecklingen av barns trafikmognad sker individuellt och att barns skolväg är olika säker.
- Lärarna har uttryckt ett intresse av någon form av onlinetest inom cykling och trafiksäkerhet. Detta är en utvecklingsmöjlighet för trafikensskolan.se.

- Våren är en lämplig tid att besöka skolor eftersom många vill göra utomhusaktiviteter då.
- Kommunens trafikplanerare är inte alltid involverade i satsningarna på det hållbara resandet. Det riskerar att medföra att trafiksäkerhetsfrågorna hamnar i ett "stuprör" jämte andra hållbarhetsfrågor, istället för att integreras. Här finns en utvecklingspotential som NTF kan hjälpa till att uppmärksamma kommunerna på.

6 NTF:s verktyg

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

Trafiken i skolan

På webbportalen Trafiken i skolan har NTF samlat allt det pedagogiska material som successivt utvecklats under ett antal år. Under rubriken Säker cykling samlar vi lektionsförslag och material om säker cykling för mellanstadiet: trafikeniskolan.ntf.se/saker-cykling/

#Minskolväg och tävling

Med karläggningssverktyget #Minskolväg kan barn och föräldrar dokumentera alla korsningar på väg till och från skolan med hjälp av en mobiltelefon och därmed få en samlad bedömning av hur säker skolvägen är. minskolvag.se/

Manual för cykeldagar

Den av NTF utarbetade manualen för cykeldagar är enkel att följa och kan användas av skolan på egen hand. Cykeldagen omfattar såväl olika praktiska moment som ett teoripass. Manualen och presentationsmaterialet finns på: trafikeniskolan.ntf.se/lektionsforslag/lektionsforslag-ak-4-6/ak-4-6-cykeldag-manual/

Filmen Cykelfeber

Filmen är cirka 20 min och till den finns ett lektionsförslag publicerat på Trafikeniskolan.se trafikeniskolan.ntf.se/lektionsforslag/lektionsforslag-ak-4-6/ak-5-6-okad-saker-cykling/

Nyfiken i trafiken och filmen Gå säkert

Materialet Nyfiken i trafiken vänder sig till lärare och elever i årskurs 1-3, med flera lektioner för varje årskurs. Till arbetsområdet finns även den nyproducerade filmen *Gå i trafiken*, där Minna som är sju år berättar om sina tre bästa tips i trafiken. trafikeniskolan.ntf.se/lektionsforslag/lektionsforslag-ak-1-3/ak-1-3-nyfiken-pa-trafiken/

Vandrande/cyklande skolbuss

Inspiration och tips för att sätta igång: ntf.se/vandrande-skolbuss/
www.youtube.com/watch?v=I7u1mB4athE&feature=youtu.be

Referenser

1. Trafikanalys (2015) Cyklandetets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella Resvaneundersökningarna. Rapport 2015:14.
2. Niska A., Henriksson M., Anund A., Eriksson J., Ihlström J., Svedberg W., Wallén Warner H., & Wehtje P. (2017) Cykling bland barn och unga. En kunskapssammanställning. VTI Rapport 958. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
3. Transportstyrelsen (2020) Erhållet uttag från olycksdatabasen Strada över personer på cykel skadade i polis- och sjukhusrapporterade olyckor 2015-2020.
4. If (2018) Trafikfarorna ökar runt Sveriges skolor. My news desk, 2018-08-16.
5. svenska.yle.fi/artikel/2017/08/19/motion-ar-till-stor-nytta-for-din-hjarna-forbattrar-minnet-och-stresstaligheten

Bilaga 1 – Deltagande kommuner

Alingsås
Bjuv
Borås
Båstad
Enköping
Gislaved
Götene
Hammarö
Hofors
Håbo
Kungälv
Kävlinge
Köping
Landskrona
Ludvika
Luleå
Nyköping
Nässjö
Ovanåker
Oxelösund
Sundsvall
Sunne
Timrå
Töreboda
Uddevalla
Umeå
Vetlanda
Vindeln
Vänersborg
Västerås
Älvsbyn

Kommuner där vi besökt skolor, men ej har återkopplat till kommunen:

Ale
Grums

Kontakta oss lokalt

Blekinge: blekinge.ntf.se
Dalarna: dalarna.ntf.se
FyrBoDal: fyrbodol.ntf.se
Gotland: gotland.ntf.se
Gävleborg: gavleborg.ntf.se
Halland: halland.ntf.se
Jämtland: jamtland.ntf.se
Jönköping: jonkoping.ntf.se
Kalmar: kalmar.ntf.se
Kronoberg: kronoberg.ntf.se
Norrbotten: norrboten.ntf.se
Skaraborg: skaraborg.ntf.se
Skåne: skane.ntf.se
Stockholm: stockholm.ntf.se
Sörmland: sormland.ntf.se
Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)
Värmland: varmland.ntf.se
Väst: vast.ntf.se
Västerbotten: vasterbotten.ntf.se
Västernorrland: vasternorrlan.ntf.se
Västmanland: vastmanland.ntf.se
Örebro: orebro.ntf.se
Östergötland: ostergotland.ntf.se



SÄKER TRAFIK

