

Insatser för ökad och säker cykling bland barn och unga



NTF RAPPORT 2018:6

Insatser på mellanstadiet, gymnasiet och universitetet



Innehåll

Sammanfattning.....	3
1 Inledning.....	4
2 Bakgrund.....	4
3 Syfte.....	4
4 Metod.....	5
5 Resultat.....	5
5.1 Mellanstadiet.....	5
5.1.1 Manual för cykeldagar och lektionsförslag.....	5
5.1.2 Tävlingen #min skolväg.....	7
5.1.3 Skolpersonal: information, utbildning och dialog.....	7
5.1.4 Föräldrar: information, utbildning och dialog.....	8
5.1.5 Kommuner: återkopplande dialog.....	8
5.2 Gymnasiet: #Cykla mer.....	10
5.2.1 Föremätning av cykling och cykelhjälm användning.....	10
5.2.2 Aktiviteter i Jönköping.....	10
5.2.3 Aktiviteter i Köping.....	10
5.2.4 Aktiviteter i Mariestad.....	11
5.2.5 Tävlingen #cyklamer.....	11
5.2.6 Uppföljning och lärdomar.....	11
5.3 Universitetet: Hjälpa en hjälmlös.....	13
5.3.1 Uppföljning.....	13
6 Sammanfattande diskussion och slutsatser.....	15
7 Våra verktyg.....	16
Referenser.....	17
8 Bilaga 1. Kommuner.....	18

Sammanfattning

NTF har under år 2018 inom ramen för projektet *Ökad säker cykling för barn och unga* samarbetat med kommuner, skolor, lärare, föräldrar, studentkår, elevråd och försäkringsbolag för att tillsammans främja just ökad och säker cykling. Projektet har finansierats med stöd från Trafikverket och har bestått av tre delprojekt som vänder sig till olika målgrupper och därför använder olika metoder.

Mellanstadiet

Att få fler mellanstadieelever att cykla och skapa en säker trafikmiljö runt skolan kräver att såväl föräldrar, skola och kommun stöttar barnen och gör insatser för att barnen ska vilja och kunna cykla. NTF har tagit fram ett pedagogiskt material som mellanstadieskolor kan använda i den ordinarie undervisningen. Materialet består av en manual för hur skolan kan anordna en cykeldag, ett lektionsförslag i årskurs 5-6 kopplat till filmen *Cykelfeber*, samt verktyget/ tävlingen *#minskolväg*. Materialet finns att ladda ned kostnadsfritt på webbsidan *Trafikeniskolan.se*. Materialet har presenterats för 1 284 lärare och rektorer på 160 skolor runt om i landet. Vid dessa möten har NTF också lyft frågor om hur skolan kan bidra till ett ökat och säkert cyklande bland eleverna. Ungefär hälften av mellanstadieskolorna som NTF har träffat har rekommendationer om cykling, men få skolor ger rekommendationer till föräldrarna om att inte skjutsa sina barn i bil och bara några få skolor har cyklande/vandrande skolbuss.

NTF har också träffat föräldrar på föräldramöten och föräldraråd för att ha en dialog om barnens skolväg, fördelarna med cykling och varför föräldrarna inte ska skjutsa sina barn till skolan. Totalt har vi träffat 1 377 föräldrar på 46 skolor. På två tredjedelar av skolorna tycker inte föräldragrupperna att vägen till skola och fritidsintressen håller en fullgod säkerhetsstandard. Föräldrarna har beskrivit vilka specifika platser som är problematiska och NTF har återkopplat denna information till respektive kommun. NTF har därigenom i flera kommuner bidragit till att förändringar ska komma till stånd.

Gymnasiet

NTF inledde under våren ett samarbete med tre gymnasieskolor. Projektet inleddes med dialog om vad som kan få eleverna att börja cykla. Därefter planerades aktiviteter utifrån det. Aktiviteterna utformades olika på de olika skolorna och genomfördes under våren och början av höstterminen. Under september arrangerades också tävlingen *#cyklamer*, där det gällde för eleverna att registrera hur mycket de cyklade i en mobilapplikation. Elevernas engagemang har varit måttligt. På en av tre skolor kunde vi se att betydligt fler cyklade vid slutet av projektet. Generellt är det få som cyklar till skolan på gymnasiet. Många elever har långt till skolan och åker kollektivt. Andra övningskör eller har nyligen tagit körkort och är inte intresserade av att cykla. En lärdom från projektet är att tröskeln till en beteendeförändring behöver vara låg för att påverka gymnasieungdomar att cykla. I det här fallet hade fler elever behövt ha cykelavstånd till skolan. En bred förankring med kommun, rektor, elevråd, elev- och fritidssamordnare med flera är en framgångsfaktor i den här typen av projekt.

Universitetet

På Lunds universitet satte NTF upp en pop up butik och sålde kraftigt rabatterade kvalitetshjälm under en vecka i september. Projektet som kallades *Hjälpen hjälmlös* efter en dansk förlaga, möttes av entusiasm från studenterna. Målgruppen cyklar mycket. Många har nyligen flyttat hemifrån och cyklar i en ny stad. Kanske gör det att de också är mer öppna för en beteendeförändring. I en sms-uppföljning tre månader efter försäljningen svarade 85 procent att de fortfarande använde sin hjälm. 39 procent av dem var nya hjälmanvändare. Förhoppningsvis har de skaffat sig en vana som de fortsätter med resten av livet.

Slutsatser

Beteendeförändring förutsätter ett långsiktigt arbete. NTF har i detta projekt nått tusentals föräldrar, studenter, lärare och rektorer och kommuntjänstemän. Tillsammans är de nyckelpersoner för att få till en förändring så att fler barn och unga cyklar och cyklar säkert. NTF kan vara en resurs i detta arbetet som katalysator, kunskapsförmedlare och inspirationskälla.

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 år 2018 är projektet "Ökad och säker cykling för barn och unga". Projektet är i sin helhet finansierat av de medel som regeringen avsatte 2018 för information och kunskapshöjande åtgärder för att öka säkert cyklande bland barn, unga och utlandsfödda och som betalas ut genom Trafikverkets stöd till ideella organisationer.

2 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, och 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 antal 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 tidsperioden 2012–2016 omkom en 12-åring, en 14-åring, en 15-åring och två 17-åringar på cykel (3). Antalet allvarligt skadade (ISS 9-) barn 0–17 år är däremot många fler, 113 stycken under dessa fem år, närmare 23 barn i genomsnitt 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 tittat på 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 det blir allt säkrare i trafiken. 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 om 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, stöldsäkra, 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 så 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). Undersökningen visar på en negativ utveckling där så mycket som 60 procent av rektorerna år 2018 anser att trafiksäkerheten runt skolan är ett problem och 40 procent av rektorerna uppger att det är fler föräldrar som skjutsar sina barn idag än vad det var för tre år sedan.

3 Syfte

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

4 Metod

NTF vill med detta projekt bidra till att barn och ungas säkra cyklande ökar. För att nå resultat behöver man inom en kommun arbeta på flera fronter, med olika målgrupper och metoder. Aktiviteterna i de olika delprojekten genomförs i huvudsak i 50 kommuner i landet. I första hand vänder vi oss till kommuner som redan idag arbetar aktivt för att öka det säkra cyklandet inom kommunen. Vi prioriterar kommuner som rent geografiskt har goda förutsättningar för cykling (inte alltför stora avstånd, tillräckligt stor centralort etc.) och som arbetar med att utveckla infrastrukturen, driften och underhållet för säker cykling. I slutet av projektet genomförs ett uppföljningsmöte med respektive kommun.

I projektet arbetar NTF med olika metoder riktat till tre olika målgrupper: mellanstadieelever, gymnasieelever och högskole- och universitetsstudenter. Delprojekten som vänder sig till gymnasie- och högskole-/universitets elever är pilotprojekt.

För mellanstadieelever tar vi fram ett pedagogiskt material som kan användas av mellanstadielärare i den ordinarie undervisningen. Materialet presenteras för lärare på möten runt om i landet, samt publiceras på webbsidan *Trafikeniskolan.se*. NTF träffar också föräldrar på föräldramöten och föräldraråd för att prata med dem om ökad och säker cykling.

På gymnasiet prövar vi att i dialog med respektive skola hitta aktiviteter som kan motivera eleverna att cykla mer. Projektet består också av ett tävlingsmoment där eleverna registrerar hur mycket de cyklar i en mobilapplikation och kan vinna fina priser.

På högskolan/universitetet sätter vi upp en pop up butik under en vecka och säljer kraftigt rabatterade cykelhjälmar till studenter.

5 Resultat

Resultatet av projektet presenteras indelat på de tre olika målgrupperna. De kommuner där projektet genomförts listas i bilaga 1.

5.1 Mellanstadiet

När barn kommer upp i 11–12 års ålder kan de vara redo att cykla på egen hand till skolan om vägen dit har en säker utformning. I det här delprojektet har NTF träffat lärare och föräldrar för att tillsammans hitta vägar för att öka barnens cyklande under säkra former. NTF har tagit fram pedagogiska verktyg som skolan kan använda i undervisningen. Vi har diskuterat hur trafikmiljön ser ut runt skolan och återkopplat förslag på förbättringar till respektive kommun.

5.1.1 Manual för cykeldagar och lektionsförslag

NTF har tagit fram en manual som beskriver hur skolan kan gå till väga för att genomföra en cykeldag och ett lektionsförslag för årskurs 5-6 kopplat till filmen *Cykelfeber*. Allt finns att ladda ned gratis på *Trafikeniskolan.se*. Där finns också andra lektionsförslag om cykling för mellanstadiet som NTF har tagit fram med stöd av Trafikförsäkringsföreningen.

<https://trafikeniskolan.ntf.se/saker-cykling/>

En cykeldag kan vara ett bra sätt att få eleverna att få upp ögonen för cykling och samtidigt ta upp frågor om trafiksäkerhet. Till exempel kan skolan genomföra ett temaarbete om ökad och säker cykling där man inleder med att arbeta med några lektionsförslag. Temaarbetet kan sedan avslutas med en cykeldag.

Själva cykeldagen är indelad i fyra olika stationer. På station ett hålls en teoretisk lektion i klassrummet. Den teoretiska lektionen tar upp trafikregler och visar trafikskyltar, varför man ska ha hjälm och hur en säker cykel ser ut. Här finns ett bildspel och ett talmanus som läraren kan använda sig av. På station två går läraren igenom hur hjälmen ska sitta och kontrollerar att elevernas hjälmar är rätt inställda. På station tre, som genomförs utomhus, besiktar eleverna sina egna cyklar. På station fyra får eleverna testa att cykla olika teknikbanor. Totalt presenteras nio teknikbanor i manualen, men skolan kan välja vilka de vill använda. I materialet finns även en checklista för säker cykel som eleverna kan använda när de besiktar sina cyklar, ett föräldrabrev och ett schemaförslag för dagen. Allt för att det ska vara så enkelt som möjligt för skolan att genomföra en cykeldag på egen hand.

Våra lektionsförslag om cykling för mellanstadiet

Årskurs 4

Säker cykel

Hur kom du till skolan idag?

Äggfallet

Årskurs 5-6

Skolväg och trafik Kombinera gärna

med tävlingen #Min skolväg

Ökad säker cykling med

filmen Cykelfeber

Temadag trafik

Tidsåtgång: 1-2 x 40 minuter.

Ökad säker cykling

MED FILMEN CYKELFEBER

Avsedd för:
årskurs 5-6



Kopplat till ämne/kursplan:

Idrott och hälsa "Kulturella och geografiska förhållanden i närmiljön som påverkar och möjliggör valet av fysiska aktiviteter".

Svenska "Beskrivande, förklarande, instruerande och argumenterande texter".

Biologi "Hur den psykiska och fysiska hälsan påverkas av sömn, kost, motion, sociala relationer och beroendeframkallande medel".

Geografi "Hur val och prioriteringar i vardagen kan påverka miljö och bidra till en hållbar utveckling".



Säker trafik

Manual för cykeldag, årskurs 4-6




Säker trafik

www.ntf.se

5.1.2 Tävlingen #min skolväg

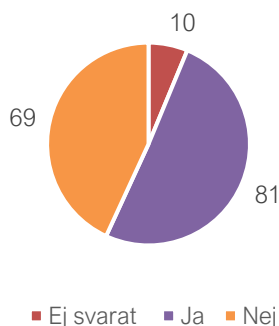
#Min skolväg är ett webbaserat verktyg där elever och föräldrar tillsammans kan kartlägga barnens skolväg och få ett betyg på hur säker skolvägen är. Inom ramen för projektet utvecklades verktyget så att eleverna även kan kartlägga sin skolväg på cykel. #Min skolväg är också en tävling där eleverna kan tävla individuellt eller klassvis. Vinnaren får 10 000 kr till klasskassan. Tävlingen genomfördes under september till december. Målet är att inspirera och utbilda om barns väg till skolan och att öka medvetenheten kring riskerna i barns skolväg. I sin tur hoppas vi att det ska leda till en aktiv diskussion om hur dessa risker kan förebyggas och kringgåas och hur trafiksäkerheten kan ökas.



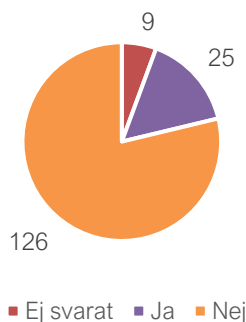
5.1.3 Skolpersonal: information, utbildning och dialog

NTF har besökt 160 skolor för att utbilda skolpersonal och presentera vårt pedagogiska material. Totalt har vi träffat 1 284 lärare, rektorer och annan skolpersonal. Skolmaterialet har tagits emot väl av lärarna som generellt tycker att det är användbart och bra. Flera lärare har uttryckt att de önskar att de hade mer tid för trafikundervisning.

Antal skolor som har rekommendationer kring cykling



Antal skolor som har rekommendation att inte skjutsa i bil/ samåka om man måste skjutsa



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

Ungefär hälften (48 procent) av skolorna som vi träffat har rekommendationer kring cykling. Den vanligaste rekommendationen är att eleverna kan cykla till skolan själva från årskurs fyra, men det finns även skolor som rekommenderar från årskurs tre eller fem. Andra rekommendationer som skolorna har är att barnen ska ha hjälm, använda cykelbanan, använda anvisade cykelparkeringar och låsa sina cyklar. Dessutom att barnen inte får cykla på skolgården eller leka med cykeln på väg till och från skolan.

På nästan fyra av fem skolor anser lärarna att det finns säkra och attraktiva cykelparkeringar. Merparten av skolorna, 126 stycken (nästan 80 %), saknar rekommendationer om att inte skjutsa sina barn med bil eller att samåka till skolan. Endast 25 skolor har sådana rekommendationer. På 114 skolor (ca 70 %) finns en avlämningsplats på lagom avstånd från skolan och på 35 skolor finns det inte. På några skolor berättar lärarna att avlämningsplatserna inte används av föräldrarna, trots att de finns. Det förekommer också att busshållplats och avlämningsplats är förlagda till samma plats, vilket inte är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Endast sju skolor har cyklande eller vandrade skolbuss.

På några skolor har personalen också tagit upp att eleverna inte använder cykelhjälm och att

trafiksituationen runt skolan är kaotisk på morgonen.

Skolorna arbetar väldigt olika med cykling. En skola har till exempel med hjälp av stöd från en stiftelse köpt in cyklar och hjälmar som eleverna kan använda. En annan skola bedriver en cykelkampanj varje vår och kommer att använda sig av NTF:s material i nästa års kampanj. På en skola är pensionärer engagerade morgon och kväll för att hjälpa till vid korsningar. Många initiativ har också initierats efter NTF:s besök. Till exempel har några skolor själva tagit upp frågor om cykling och trafiksäkerhet med föräldrarna på föräldramöten. En skola har skickat hem information till föräldrarna om att eleverna ska använda cykelhjälm. På en skola där trafikmiljön är ett stort problem fortsätter NTF att arbeta tillsammans med kommunen och skolan för att komma fram till en lösning.

5.1.4 Föräldrar: information, utbildning och dialog

NTF har haft 45 träffar med föräldrar på föräldramöten och föräldraråd. Totalt har vi träffat 1 377 föräldrar. På mötena har föräldrarna fått information om fördelarna med att barnen cyklar och vad som krävs för säker cykling. Trafiksituationen runt skolan har diskuterats.



Drygt en tredjedel av föräldragrupperna, 17 grupper, tycker att gång- och cykelvägnätet till skolan och till fritidsaktiviteter håller en god säkerhetsstandard, 12 föräldragrupper anser inte det och enligt 16 föräldragrupper är det tveksamt. Föräldrarna pekar framför allt ut passager med höga hastigheter som ett problem som behöver åtgärdas. Även cykelbanor, farthinder och staket utanför skolan, bättre belysning och bättre drift och underhåll lyfts.

Drift och underhåll av skolvägarna varierar på de olika skolorna. Ungefär hälften av föräldragrupperna tycker att det ser bra ut och lika många har synpunkter. Synpunkterna rör snöröjning, sandupptagning på våren

och potthåll i vägen/cykelbanan som inte åtgärdas.

Merparten (88 procent) av föräldragrupperna tycker att det finns säkra och attraktiva cykelparkeringar. Den låga hjälmanvändningen lyftes som ett problem av flera föräldragrupper.

På några skolor har föräldramötena väckt idéer som lett till konkreta åtgärder. På en skola föreslog till exempel en av föräldrarna att de ska ordna en cykelkamp mellan klasserna i vår för att få fler barn att cykla och minska skjutsningen till skolan. På en annan skola där föräldrarna hade synpunkter på cykelparkeringen ordnade rektorn direkt en bättre cykelparkering.

5.1.5 Kommuner: återkopplande dialog

NTF har fört en återkopplande dialog med 50 kommuner i slutet av projektet. Vi har förmedlat hur skolpersonal och föräldrar ser på trafikmiljön, drift och underhåll. Kommunerna är många gånger medvetna om de problem i trafikmiljön som NTF har förmedlat. Ibland finns redan planer på åtgärder. Andra gånger har ärendet fastnat någonstans på vägen, till exempel i dialogen med fastighetsbolaget som äger skolan, eller med Trafikverket som ansvarar för vägen. NTF:s möte med kommunen aktualiserar då frågan på nytt. Några kommuner arbetar redan aktivt med frågan. En kommun beskriver till exempel hur de har kartlagt barnens skolväg och sett att barnen viker av från cykelbanan och kör på vägen för att slippa en uppförsbacke. Utifrån det kommer kommunen bygga om cykelbanan så att den får en annan dragning.

Vi har även lyft fördelarna med sopsaltning av gång- och cykelbanor vintertid. De flesta kommunerna känner till metoden med sopsaltning, men små kommuner uppger att den är för dyr för dem. Kommunerna har ofta utpekade cykelstråk där drift och underhåll är prioriterat, men dessa stråk är i huvudsak dragna för att passa vuxna cykelpendlare. NTF har ställt frågan om kommunen även kan prioritera andra cykelvägar, som elevernas skolvägar. Ungefär en tredjedel av kommunerna uppger att de kan prioritera fler vägar än de stora cykelstråken, en tredjedel har inte möjlighet till det och en tredjedel har inte svarat.

Några kommuner har börjat fundera över aktiviteter som främjar cykling, som till exempel att anlägga en cykellekpark där barn kan leka med cyklarna och samtidigt träna på trafikregler, eller införa temadagar som avslutas med att barnen får ett cykelkörkort. En kommun är särskilt intresserad av den information som samlas in genom #Min skolväg, för att ta del av hur barnens skolväg ser ut och använda det som ett underlag i planeringen.

5.2 Gymnasiet: #Cykla mer

Vad kan få gymnasieelever att cykla mer? Kan den egna hälsan och miljön vara argument som får fler att börja cykla? Kan en tävling och möjligheten att vinna pengar vara en drivkraft för att ändra vanor? NTF samarbetade i det här projektet med tre gymnasieskolor, Erik Dahlbergsgymnasiet i Jönköping, Ullvigymnasiet i Köping och Vänersgymnasiet i Mariestad. Projektet inleddes med dialog, där man tillsammans med skolorna diskuterade vad som kan få eleverna att börja cykla och planerade aktiviteter därefter.

5.2.1 Föremätning av cykling och cykelhjälsanvändning

En föremätning genomfördes i början av projektet för att mäta hur många elever som cyklade till skolan och hur många av dem som använde hjälm. Mätningen visade att få elever cyklar. På Ullvigymnasiet där det går 1 040 elever iaktogs 59 elever som cyklade till skolan. Tre av dem använde hjälm (5 %). På Erik Dahlbergsgymnasiet går 1 522 elever och vid NTF:s mätning iaktogs 31 elever som cyklade till skolan. Tre av dem bar hjälm (10 %). På Vänersgymnasiet där det går ca. 100 elever genomfördes föremätning genom handuppräckning i årskurs ett och två, det vill säga de klasser som även går kvar på skolan under höstterminen. Metoden valdes för att även fånga in de som cyklar till skolskjutsen. Av 62 tillfrågade elever cyklade 13 till och från skolan eller skolskjutsen. Vid NTF:s kompletterande hjälm-mätning iaktogs bara tre elever som cyklade till skolan, ingen av dem bar hjälm.

5.2.2 Aktiviteter i Jönköping

I Jönköping har dialogen förts med skolledning och elevråd. Tillsammans har de bland annat kommit fram till att de ville ha en tävling mellan lärare och elever och att arrangera en pop-up-cykelverkstad på skolgården. Pop-up verkstan genomfördes i maj i samarbete med Länsförsäkringar och Haralds cykel och reparation. Eleverna fick möjlighet att få sina cyklar servade, NTF delade ut ringklockor och informerade om ökad säker cykling och höstens tävling. Efter sommaren har NTF haft nära kontakt med skolan, som har spridit information om tävlingen och uppmuntrat eleverna att delta. Lärarna har varit engagerade i projektet och ställde upp med ett lag i tävlingen för att utmana eleverna. Länsförsäkringar har engagerat sig i projektet och bidragit med priser (cykelhjälm och cykelsäkerhetskit) till skolans fem bästa elever.

5.2.3 Aktiviteter i Köping

I Köping har NTF haft dialog med kommunens miljökontor och tekniska kontor, elevrådet, skolans elev- och fritidssamordnare, skolsköterska och rektor. Utgångspunkten har varit att lägga ett cykelperspektiv på kommunens och skolans befintliga aktiviteter, till exempel i samband med kommunens arrangemang på bilfria veckan, eller på skolans idrottsdagar. Engagemanget för projektet har varit stort och både skolan och miljökontoret har gått in med extra priser i tävlingen (biobiljetter, samt utlottning av en cykel). Rektorn har tillsett att all personal



Elever testar olika sorters hjälmar i NTF:s monter på Ullvigymnasiets fredagshappening.

har fått information om tävlingen både före och efter sommarlovet, och att lärarna har informerat sina klasser. Lärarna har också ställt upp med ett lag i tävlingen för att utmana eleverna. NTF har varit på skolan och informerat eleverna vid storsamlingar. Under den Europeiska Trafikantveckan, v 37, genomfördes en fredagshappening på skolan, där eleverna fick ta emot cykelkartor och NTF visade nya snygga och moderna hjälmar, "tunga huvudet" etc. Miljökontoret informerade om cykling ur ett miljöperspektiv och visade upp cykeln som de lottade ut. Skolan visade filmen Bike vs. cars i undervisningen. Lärarna har uppmuntrat eleverna att cykla och att testa kommunens nyanlagda MTB-spår.

5.2.4 Aktiviteter i Mariestad

I Mariestad ställdes frågan till eleverna om vad som skulle kunna få dem att börja cykla, en tredjedel av eleverna svarade på enkäten. Av enkäten framgick att eleverna trodde att det skulle vara svårt att få dem att börja cykla, men att en tävling med ett individuellt pris skulle kunna vara en metod. Dialog har framför allt förts med idrottsläraren och rektorn på skolan. OS-cyklisten Bernt Johansson som kommer från Mariestad bjöds in och höll ett föredrag för eleverna för att motivera dem att cykla mer. Vid samma tillfälle informerade NTF om tävlingen och Länsförsäkringar sponsrade med ett tiotal hjälmar som delades ut till de elever som var först med att registrera sig i tävlingen.



5.2.5 Tävlingen #cyklamer

Under september genomfördes tävlingen #cyklamer. Eleverna uppmanades att cykla och registrera hur långt de cyklade genom appen Strava. Strava är en väletablerad gratis-app för cyklister, som också ger möjlighet för eleverna att interagera med och peppa varandra, och för NTF som administratör att kommunicera med de tävlande. Valet av en väletablerad app grundades dels på att den bedömdes vara tekniskt pålitlig, men också att eleverna skulle kunna använda den även efter tävlingens slut. Totalt deltog 78 elever från 21 klasser i tävlingen. I prispoten låg 3 300 kr per skola. Priset var tänkt som ett individuellt pris till den elev som presterat bäst. Utifrån önskemål på Erik Dahlbergsgymnasiet och Ullvigymnasiet delades priset istället ut till klasskassan.

5.2.6 Uppföljning och lärdomar

Efter att tävlingen var slut mätte NTF hur många elever som cyklade till skolan för att se om projektet haft effekt. På Ullvigymnasiet i Köping såg man en förändring. Där cyklade 93 elever, jämfört med 53 elever vid föremätningen. På Erik Dahlbergsgymnasiet

och Vänersgymnasiet kunde inte eftermätningen visa på någon förändring i cyklandet. Hjälm användningen var på en låg nivå vid både för och eftermätning på samtliga skolor, det rör sig om 0-6 elever med hjälm på respektive skola.

Projektet avslutades med en utvärderande dialog med respektive skola. Skolorna uppger att de har haft stor användning av projektet i arbetet med vardagsmotion, där cykling har lyfts fram som något roligt och positivt. Projektet har gett skolorna uppmärksamhet som skolor som satsar på cykling och hälsa. I Köping har projektet resulterat i att skolan, miljökontoret, tekniska kontoret och NTF har utvecklat ett fint samarbete. På frågan varför inte projektet fått större genomslag bland eleverna har skolorna bland annat lyft att projektperioden bröts av i och med sommarlovet. Samtidigt lyfts att det krävs god framförhållning om aktiviteter ska kunna integreras med skolans ordinarie aktiviteter. Många elever tyckte att appen var för krånglig och orkade inte registrera sig. En del elever uppgav att de tränar så mycket ändå, andra att de inte orkar, att det är skönare att ta bussen, att det är kallt/ svettigt att cykla och så vidare. En del klasser har svag klassammanhållning och eleverna i de klasserna har inte känt sig motiverade att tävla för att vinna pengar till klasskassan. Gymnasieskolorna har stora upptagningsområden och många elever bor så långt från skolan att de har busskort. Alla elever har inte heller tillgång till en cykel, framför allt nyanlända. Många elever kör moped, bil eller A-traktor till skolan och elever som nyligen tagit körkort vill köra bil. Eleverna hade gärna velat välja mellan att gå eller cykla i tävlingen. Flera av skolorna ligger så att det inte är optimalt att ta sig dit med cykel. Skolorna beskriver att många utomstående organisationer vill bedriva projekt och tävlingar för deras elever och att skolorna inte har möjlighet att delta i allt. Eleverna beskriver också att de är trötta på att tävla. I det här fallet var projektet intressant för skolan för att det fanns en lokal samverkan med kommunen och NTF. Samtidigt menar åtminstone en skola att det är svårt att nå fram till målgruppen

och engagera dem i en tävling inom ramen för ett så här litet projekt. Upprepning och långsiktighet krävs för att förändra resvanor. Sammanfattningsvis drar NTF följande lärdomar från projektet:

- En bred förankring med kommun, rektor, elevråd, elev- och fritidssamordnare med flera är en framgångsfaktor i den här typen av projekt. Det förutsätter en lång planeringsperiod.
- För att påverka gymnasieungdomar behöver tröskeln till en beteendeförändring vara låg. I det här fallet hade skolorna behövt ha ett optimalt läge för cykling och fler elever hade behövt ha cykelavstånd till skolan.
- En tävling kan vara ett bra sätt att uppmuntra elever att cykla, men priset bör vara individuellt och det ska vara så enkelt att tävla som det bara går. Även budskap om fördelarna med att cykla bör fokusera på fördelar för individen.

5.3 Universitetet: Hjälpen hjälmlös

Högskole- och universitetsstudenter cyklar mycket, men hjälmanvändningen är låg. Studenter har ofta dåligt med pengar och de antas också vara känsliga för grupstryck. Om man kan påverka dem till att börja använda cykelhjälm grundlägger man en vana som kan hålla hela livet. Samtidigt är de en grupp i samhället som kan fungera som förebild för såväl yngre som äldre. Vad kan få den här gruppen att använda cykelhjälm i högre utsträckning?

I Danmark har organisationen Sikker Trafik under flera år framgångsrikt genomfört konceptet "Hjælp en hjelmløs". Projektet går ut på att under kort tid sälja kraftigt rabatterade hjälmar till studenter, exempelvis utanför en universitetsinstitution. Studenterna uppmanas att köpa hjälmar tillsammans. I det här delprojektet lånade NTF det danska konceptet för att testa om det fungerar i Sverige. NTF sålde cykelhjälm för en hundralapp till studenter vid Lunds universitet under en vecka i september. Eleverna fick information om erbjudandet genom universitetets sociala mediekkanaler. Projektet uppmärksammades också av studentradion, Sydsvenskan och Skånska Dagbladet. Ett par studenter arvoderades för att hjälpa till vid försäljningen.

Under vecka 37 slog NTF upp en pop up butik vid entrén till LUX (humanist- och teologifakulteten) i Lund, dit många studenter kommer med cykel. Intresset bland studenter och allmänheten var stort och alla 500 hjälmar såldes. Studenterna mötte kampanjen med kommentarer som "Bra initiativ", "Tack!" och "Ni gör ett jättebra jobb!". Studenterna fick hjälp att prova ut och ställa in hjälmen rätt och i tältet kunde de också titta på information om fördelarna med att välja en hjälm med rotationsskydd. Totalt 500 hjälmar köptes in och samtliga hjälmar hade sålts i slutet av veckan.

5.3.1 Uppföljning

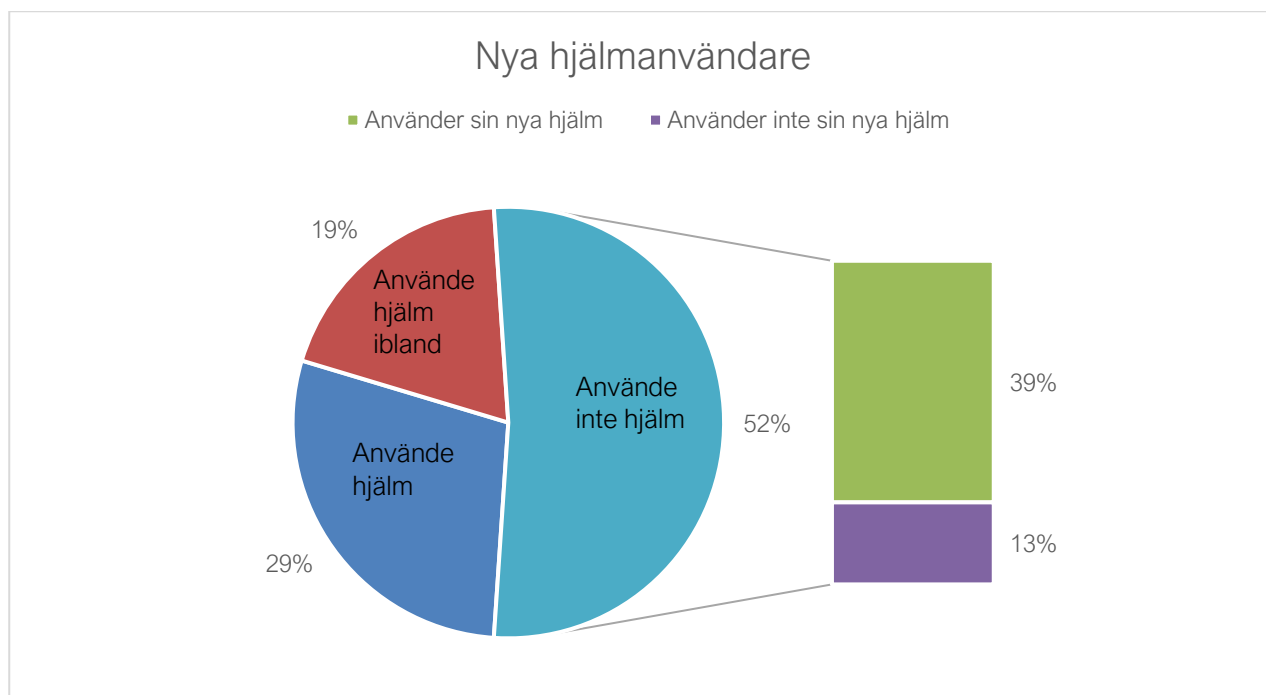
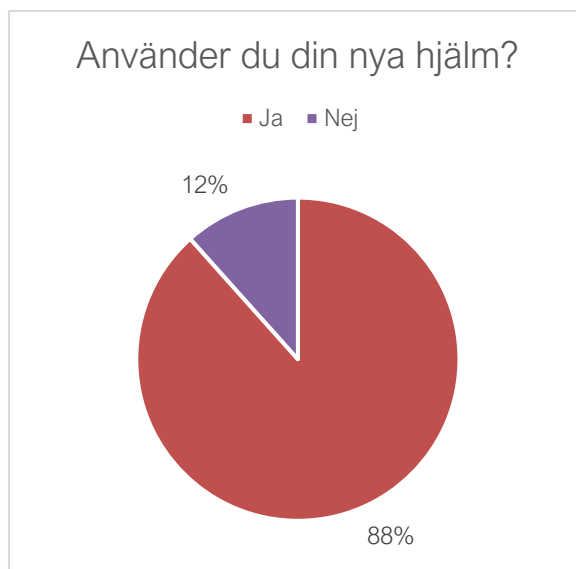
En första sms-uppföljning skickades ut till totalt 472 telefonnummer tre veckor efter försäljningstillfället. En påminnelse skickades ut några dagar efter det första sms:et. Totalt svarade 310 personer. Av dem var 242 (78 %) studenter. Det var totalt 274 personer (88 %) som uppgav att de använde sin hjälm. Bland gruppen studenter var det också 88 procent som uppgav att de använde sin hjälm. På frågan om de kommer att fortsätta att använda hjälmen när de cyklar svarade 278 personer ja (90 procent), 29 vet ej och 3 nej.



En andra uppföljning genomfördes två månader efter försäljningstillfället. Även denna gång sändes sms och påminnelse-sms till totalt 472 telefonnummer. Det var 280 personer som svarade. Av dem var 221 (79 %) studenter. Det var totalt 239 personer (85 %) som uppgav att de fortfarande använde sin hjälm. På frågan om de kommer att fortsätta att använda hjälmen när de cyklar svarade 240 personer ja, 34 vet ej och 6 nej.

Vid den andra uppföljningen ställdes också frågan om svarspersonen brukade använda hjälm innan hen köpte sin nya hjälm. Av 280 svarande uppgav 146 personer (52 procent) att de inte brukade använda hjälm. Av dem svarade 109 personer att de använder sin nya hjälm. Det innebär att 39 procent av svarspersonerna har gått från att inte använda hjälm till att göra det.

På frågan om de som inte tidigare använt hjälm kommer att fortsätta att använda hjälm när de cyklar, svarade 111 personer ja, 30 svarade att de inte vet och fem svarade nej. I gruppen som svarat att de brukade använda hjälm ibland uppgav 51 personer att de nu använder sin hjälm och tre personer att de inte gör det. Tittar vi på gruppen studenter är andelen som inte använde hjälm tidigare högre och andelen nya hjälmanvändare är också något högre. Totalt är det 126 studenter (42 procent) som inte använde hjälm tidigare och som har förändrat sitt beteende så att de nu använder cykelhjälm. Av de 45 studenter som uppgett att de använder hjälm ibland svarar 42 att de använder sin nya hjälm.



6 Sammanfattande diskussion och slutsatser

Det finns ett stort intresse bland skolor och kommuner för ökad och säker cykling, men vi ser också att det finns många hinder för att barn och unga ska cykla mer och cykla säkert.

På mellanstadiet anser föräldrarna på två av tre skolor som NTF har träffat att vägen till skola och fritidsintressen inte håller en fullgod säkerhetsstandard. En säker infrastruktur är en förutsättning för att barn ska cykla säkert och för att fler föräldrar ska låta sina barn cykla till skola och fritidsaktiviteter. Många kommuner är medvetna om problemen och arbetar med förbättringar. Ungefär hälften av skolorna har rekommendationer om cykling. Få skolor ger rekommendationer till föräldrarna om att inte skjutsa sina barn i bil och få skolor har cyklande/vandrande skolbuss. Här skulle skolorna kunna ta en aktivare roll. Att få fler mellanstadiebarn att cykla och skapa en säker trafikmiljö runt skolan kräver att såväl föräldrar, skola och kommun stöttar barnen och gör insatser och åtgärder för att barnen ska vilja och kunna cykla. I delprojekten har NTF i flera kommuner haft en pådrivande roll för att lyfta frågan, ringa in vilka hinder som behöver överbryggas och driva på för att det ska ske.

Flera mellanstadielärare som vi har träffat uttrycker att det borde finnas mer tid för trafikundervisning. NTF:s lektionsförslag kan vara ett stöd för lärarna och ge dem en idé om hur de kan integrera trafikundervisning i den ordinarie ämnesundervisningen. För att säkerställa att alla elever får de kunskaper om trafiksäkerhet som krävs för säker cykling krävs dock tydliga kunskapsmål om trafiksäkerhet i läroplanen. I avsaknad av det, hänger det på den enskilda läraren eller skolan om eleverna får trafikundervisning eller ej.

På gymnasiet har många elever långt till skolan och åker kollektivt. Många övningskör eller har tagit körkort och är inte intresserade av att cykla. Det har varit svårt att engagera dem i projektet. För att påverka gymnasieungdomar behöver tröskeln till en beteendeförändring vara låg. I det här fallet hade skolorna behövt ha ett optimalt läge för cykling och fler elever som bor på cykelavstånd till skolan. På en av tre skolor kunde vi se att betydligt fler cyklade vid slutet av projektet. Det som utmärkte den skolan var att projektet var förankrat brett med kommun, rektor, elevråd, elev- och fritidssamordnare med flera. Det är tydligt att det är en framgångsfaktor i den här typen av projekt.

Bland universitetsstudenter fanns en stor entusiasm för projektet. Hjälpen blev en hjälmlös och samtliga 500 hjälmar tog slut på en vecka. Studenterna upplevde projektet som en schysst grej och 39 procent av de som köpte en hjälm var nya hjälmanvändare. Målgruppen cyklar mycket. Många har nyligen flyttat hemifrån och cyklar i en ny stad. Kanske gör det att de också är mer öppna för en beteendeförändring. Efter tre månader svarade 85 procent att de fortfarande använde sin hjälm. Förhoppningsvis har de skaffat sig en vana som de fortsätter med resten av livet.

Beteendeförändring förutsätter ett långsiktigt arbete. NTF har i detta projekt nått tusentals föräldrar, studenter, lärare och rektorer och kommuntjänstemän. Tillsammans är de nyckelpersoner för att få till en förändring så att fler barn- och unga cyklar och cyklar säkert. NTF kan vara en resurs i detta arbetet som katalysator, kunskapsförmedlare och inspirationskälla.

7 Våra 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 Trafiken i skolan samlar vi allt vårt pedagogiska material. Under rubriken Säker cykling samlar vi lektionsförslag och material om säker cykling för mellanstadiet: <https://trafikeniskolan.ntf.se/saker-cykling/>

#minskolväg och tävling

I #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 #Minskoväg för tredje gången, där klassen och en enskild elev kunde vinna pengar till en skolresa eller liknande. www.minskovag.se

Manual för cykeldagar

Manualen är enkel att följa och kan användas av skolan på egen hand. Cykeldagen innehåller praktiska pass och ett teoripass. Manualen och presentationsmaterialet finns på: www.trafikeniskolan.se

Brainy bikes - digitalt spel för ett ökat och säkrare cyklande

Brainy bikes är ett pedagogiskt spel till mobilen som gör cyklingen extra rolig och spännande för barn i åldern 10–13 år. Spelet finns att ladda ned i appstore eller Google play.

Filmen Cykelfeber

Filmen är cirka 20 min och till den finns ett lektionsförslag publicerat på Trafikeniskolan.se <https://trafikeniskolan.ntf.se/media/38183/o-kad-sa-ker-cykling.pdf>

Boka en träff med NTF lokalt

Det är lättare att komma igång med trafikfrågorna om det är flera lärare på skolan som arbetar med samma sak. Kanske kan ett temaarbete avslutas med en cykeldag? För att entusiasmera lärare kommer NTF gärna till skolan och presenterar allt material. Under 2019 har vi möjlighet att besöka er utan kostnad. Ett besök tar cirka en timme. Helst vill vi samla alla lärare på skolan eller i alla fall en större grupp. Skicka e-post till info@ntf.se för att boka ett möte.

Referenser

1. Trafikanalys (2015) Cyklandets 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. Strada (2017) Egen bearbetning av Strada-uttag.
4. If (2018) Trafikfarorna ökar runt Sveriges skolor. My news desk, 2018-08-16.

8 Bilaga 1. Kommuner

Arboga
Boden
Bollnäs
Borlänge
Essunga
Fagersta
Gislaved
Gnosjö
Gotland
Grums
Gävle
Härnösand
Jönköpings
Kalix
Karlshamns
Karlstad
Kramfors
Leksand
Lidingö
Lidköping
Luleå
Lycksele
Mariestad
Mullsjö
Hallstahammar
Nynäshamn
Olofström
Piteå
Sala
Sandviken
Skellefteå
Skurup
Skövde
Sollefteå
Solna
Sunne

Surahammar
Söderhamn
Sölvesborg
Trelleborg
Täby
Umeå
Uppsala
Vänersborg
Vännäs
Västerås
Växjö
Ängelholm
Örnsköldsvik
Östhammar

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

Aneby
Falköping
Falun
Habo
Kristinehamn
Kungsör
Köping
Lidingö
Lund
Mjölby
Mölndal
Norberg
Sala
Skinnskatteberg
Storfors
Årjäng
Älvdalen