

Klimatsmarta skolresor

Med målet att öka resandet med gång och cykel till skolan



Huddinge

Energimyndighetens titel på projektet – svenska Klimatsmarta skolresor	
Energimyndighetens titel på projektet – engelska Climate friendly school journeys	
Universitet/högskola/företag Huddinge kommun	Avdelning/institution Samhällsbyggnadsavdelningen
Adress Kommunalvägen 28, Huddinge	
Namn på projektledare Sarah Brunzell	
Namn på ev övriga projektdeltagare Emma Lidell	
Nyckelord: 5-7 st Barn, mobilitet, Mobility management, skolresor, bilfri skola	

Förord

Projektet Klimatsmarta skolresor har genomförts med finansiering från Energimyndigheten. Projektet är en vidareutveckling av Huddinges arbete med säkra skolvägar som finansieras av Huddinge kommun. Projektet Klimatsmarta skolresor har drivits av Trafik- och landskapssektionen på Huddinge kommun under ledning av Emma Lidell, trafikplanerare och projektledare 2019 och Sarah Brunzell, trafikplanerare och projektledare 2020.

Arbetet har inneburit ökad samverkan mellan förvaltningar, funktioner och kompetenser. Projektet hade inte varit möjligt att genomföra utan alla engagerade elever, pedagoger och skolpersonal som har deltagit. Särskilt tack till rektor Marianne Widercrantz som har varit ett stöd och en ständig påhejare i arbetet.

Tack också till Amanda Lindström och Eva-Lisa Saksi som är kommunikatörer på kommunstyrelsens förvaltning. Trafikplaneraren Cornelia Stanislawska har fungerat som biträdande projektledare under 2020 och har varit central i genomförandet av aktiviteterna under året. Trafikstudenten Boel Berg Wincent har understött arbetet genom att ta fram utredningar, rapporter och producera underlag under projektets gång.

Tack till alla kollegor på avdelningen som har deltagit i utvecklandet av nya arbetsformer och kommunikatörerna på Barn- och utbildningsförvaltningen som har bidragit med tid och viktiga inspel.

Innehållsförteckning

Förord.....	2
Innehållsförteckning	3
Sammanfattning	4
Summary	5
Inledning	6
Genomförande	7
<i>Kampanjer tillsammans med skolor</i>	7
<i>Läromaterial</i>	8
<i>Tävlingar</i>	8
<i>Engagera nya skolor</i>	9
<i>Fokus gåtåg</i>	10
<i>Resultatspridning</i>	11
<i>Projektdeltagare och referenspersoner</i>	12
Resultat	16
<i>Sammanfattning av resultatet</i>	16
<i>Måluppfyllelse</i>	16
<i>Effektmål</i>	18
Diskussion.....	30
Fortsatt arbete	34
Publikationslista.....	35
Referenser	35
Bilagor	35

Sammanfattning

Barn vill gå och cykla till skolan. Det visar Huddinges resvaneundersökningar (2019 och 2020) som har genomförts som en del i arbetet med Klimatsmarta skolresor.

För att minska transportsektorns energipåverkan vill Huddinge kommun påverka hur barn tar sig till skolan. Målet i Huddinge är att andelen barn som skjutsas med bil ska minska från dagens 21 procent till 15 procent år 2030. När vårdnadshavare slutar skjutsa får barnen mer motion, trafikmiljön förbättras och förhoppningsvis väljer även de vuxna bort bilen.

Klimatsmarta skolresor är en förlängning av ett befintligt arbete med säkra skolvägar. Genom en kombination av trafiksäkerhetsåtgärder, förbättrade gång- och cykelvägar och kampanjer är hypotesen att resan kan påverkas innan den har börjat. Klimatsmarta skolresor har bidragit till en större samverkan över förvaltningsgränser och ökat samarbete mellan olika yrkeskompetenser.

Under projektperioden har ingen direkt effekt på resandet kunnat fastslås. Däremot har andra lärdomar och slutsatser genererats som är viktiga i det fortsatta arbetet.

Resultaten från resvaneundersökningarna visar bland annat att barn som har nära till skolan, går och cyklar i större utsträckning än barn som bor långt från skolan. Det betyder att avståndet till skolan är en avgörande faktor för valet av färdmedel. Samhällsplaneringen kan bidra till att skolor, butiker och annan service finns nära hemmet. Men avstånden till skolan ökar, som en konsekvens av det fria skolvalet och avskaffad syskonförtur, vilket påverkar resvanor.

Det finns många föräldrar och barn som uppger att de vill förändra sitt resebeteende, till exempel genom att delta i ett gåtåg och gå tillsammans med egna och andras barn. Många som skjutsas med bil, menar att de skulle kunna tänka sig att lämna en bit ifrån skolan och gå den sista biten. Det är de personer som är öppna för förändring, som bör vara målgruppen för arbetet med beteendepåverkande åtgärder.

Det behövs nya metoder för att involvera skolorna i arbetet med hållbart resande. Digitala verktyg, nya kontaktvägar och utveckling av strategier, tillsammans med skolorna, är några områden att arbeta vidare med.

Summary

According to Huddinge municipality's travel survey (2019, 2020) that was carried out within the scope of the project Climate Smart Trips to School, children prefer to walk and cycle to school.

By influencing children's mode of transport to school, the municipality hopes to reduce the energy use in the transport sector. 21 percent of children travels to school by car today. The aim is to reduce this to 15 percent by the year 2030. A reduced car usage will result in more active children and better traffic environment around the schools. A positive side effect could be that families change their travel patterns and use more sustainable modes of transport.

The Climate Smart Trip to School project is an extension of the current Safe Routes to School project. The hypothesis is that it is possible to influence one's travel choices even before the journey starts such as implementing better traffic safety measures, improving pedestrian and cycle paths and by targeting travel behaviours through campaigns.

The project has resulted in collaborations between the different departments of the Municipality and across administrative boundaries. It has also led to increased cooperation, involving different professional groups.

Although no direct change on travel patterns could be made during the trial, there were lessons learnt and valuable conclusions made for further studies.

As shown by the travel survey, there is a close correlation between travel mode and distance between one's school and home. While most short trips are made by walking och cycling, longer trips see an increase in travel by car. In good urban planning, schools, shops and other necessary community services are located close to where one lives.

However, the consequence of the free school choice system and the abolishment of the sibling priority system, is an increased distance between where one lives and goes to school. This has negatively impacted travel behaviours.

There is potential to changing travel behaviour amongst guardians and school children. Many parents have shown interests in organising "walking trains" whereby adults walk their children to school. A large majority of guardians who currently drive to school has been positive to suggestions such as parking their cars a short distance away from the school and walking the last bit. The municipality should target at this group in their measures to encourage behavioural change in how children travel to school.

Innovative methods, such as digital tools, establishing new contacts and strategy development, are needed to encourage school children and their guardians to choose sustainable travel modes.

Inledning

Skjutsningen med bil till skolan bör minska till förmån för mindre energikrävande transportsätt som gång, cykel och kollektivtrafik. Biltrafik gör att områden runt vissa skolor i Huddinge upplevs otrygga. Stillasittandet bland barn ökar, vilket får konsekvenser för den fysiska och psykiska hälsan. Forskning visar också att aktiva barn presterar bättre i skolan (Westman, 2017) och mår bättre, både fysisk och psykiskt. En högre andel barn som går eller cyklar bidrar till att minska energianvändningen från transporter och lägger grunden för att gå eller cykla blir en vana.

När barn får frågan hur de vill färdas till skolan vill den stora majoriteten gå eller cykla till skolan och gärna tillsammans med kompisar, visar Huddinges resvaneundersökningar år 2017, 2019 och 2020. Samtidigt tror vi att barnens resvanor till skolan kan påverka hur deras vårdnadshavare reser, vilket därmed kan ge sekundära effekter på resandet.

Skjutsningen med bil har minskat i Huddinge sedan 2009, då mätningarna började, vilket tolkas som en effekt av arbetet med Säkra skolvägar (Huddinge, 2019). Arbetet med Säkra skolvägar är väl förankrat i Huddinge och i kommunens trafiksäkerhetsplan, som antogs 2017, fastslås målet om att endast 15 procent av Huddinges grundskoleelever skjutsas år 2030. Dessutom är barn och äldres målpunkter särskilt utpekade som prioriterade i trafiksäkerhetsplanen. Arbetet med Säkra skolvägar har visat på goda effekter i Huddinge och likartade arbetssätt har visat på goda resultat i andra kommuner. Andelen som skjutsas med bil har dock legat på samma nivå runt, 20 procent de senaste åren. För att nå målet om minskat skjutsande till skolan har kommunen sett ett behov av att utveckla metoder och arbetssätt som gör att fler barn går eller cyklar till skolan. Genom omvärldsbevakning kan metoder utvecklas och lärdomar utbytas.

Arbetsmetoderna kring Säkra skolvägar praktiseras idag bland annat i Stockholms stad, Nacka och Täby inom Stockholmsregionen. I Norge deltar många kommuner i arbetet med Hjertesone, som är ett initiativ från trafiksäkerhetsorganisationen Trygg Trafikk. Hjertezonen är en bilfri zon som skapas runt skolan. Genom så kallade ”mjuka åtgärder” uppmuntras vårdnadshavare att lämna med bil utanför zonen och barn som går eller cyklar belönas med uppmuntran. Det finns en sång om Hjertesone och barnen har t-shirtar med projektet logotyp. Enligt Trygg Trafikk har följden blivit färre bilar i anslutning till skolorna.

I Glasgow har ett försök med bilfria zoner runt ett antal skolor testats. Där upprätthålls zonerna genom ”hårda” åtgärder. Bilar som åker in i zonen kan riskera böter och lämning intill skolan är förbjudet under vissa timmar på morgnarna. Detta exempel är intressant att studera, men skiljer sig från Huddinges koncept som bygger på uppmuntran, snarare än piskor. En tidig utvärdering av försöket i Glasgow visar på goda effekter i form av markant färre bilar runt skolorna som medverkat i försöket.

För att uppnå målet om minskad skjutsning med bil behöver arbetet med barns resande intensifieras och fler aktörer behöver kopplas in. Ökad kännedom kring vilka värderingar som styr att vårdnadshavare väljer att skjutsa behövs för att kunna genomföra åtgärder som kan påverka valet av färdmedel till skolan.

Arbetet kring barns resande bygger på hypotesen att förbättringar av den fysiska trafikmiljön kopplade till information och kampanjer är effektiva verktyg för att förändra resebeteenden. Detta arbetssätt bör implementeras i trafikplaneringsarbetet som utförs på Samhällsbyggnadsavdelningen i Huddinge kommun. Arbetet med barns resande och främjandet av gång och cykel ligger också i linje med målsättningarna för Agenda 2030 och Barnkonventionen, som blev lag den 1 januari 2020.

En annan hypotes i projektet grundar sig på bland annat på forskning av Jessica Westman Trischler, postdoktor i psykologi vid Centrum för tjänsteforskning vid Karlstads universitet. I sin doktorsavhandling *Drivers of Children's Travel Satisfaction* visar Westman Trischler att barn som går och cyklar till skolan mår bättre och presterar bättre i skolan, samtidigt som barn vill gå och cykla till skolan. Huddinge behöver vässa sin kommunikation kring barns skolresor och inte ensidigt fokusera på trafiksäkerhet och hur vårdnadshavare *inte* ska göra. Istället bör de positiva effekterna av att gå och cykla lyftas fram, med mer fokus på barnens upplevelse.

Projektet Klimatsmarta skolresor finansieras av Energimyndigheten. Huddinge kommun finansierar delar av arbetet. Huddinge är också medlem i Trafikkalendern som kan vara ett praktiskt stöd i arbetet, men som inte bidrar med ekonomiskt stöd.

Genomförande

Genomförandet av projektet Klimatsmarta skolresor har bestått av flera aktiviteter som har kategoriserats i fem arbetspaket. Arbetspaketen har varit Kampanjer, Läromedel, Tävling, Fokus gåtåg och det mest omfattande paketet har fått namnet Engagera nya skolor. Varje paket består av en eller flera aktiviteter. Nedan följer en beskrivning av vad som har genomförts.

Kampanjer tillsammans med skolor

Kampanjerna i projektet utgörs av aktiviteter som riktat sig till skolorna under en specifik tidsperiod. Fokus har varit att informera och engagera skolorna för en beteendeförändring hos barn och elever genom information och medverkan i aktiviteter. Två olika aktiviteter har genomförts tillsammans med skolorna under projektperioden.

Cykelkurs med diplom

Syftet med aktiviteten är att främja cykling samt att få en indikation på om eleverna kan cykla. Vidare syftar aktiviteten till att undervisa i trafik kunskap, understryka vikten av hjälmanvändning och lära ut om användning av lyse.

Aktiviteten var lekfull och rolig för barnen. Efter cykelkursen har alla barn som deltog tilldelats ett diplom där kursens moment framgår.

Aktiviteten har genomförts i samarbete med Sthlm Bike för elever i förskoleklass. Varje klass har fått 45 minuters undervisning, vilket visade sig vara lagom för barnen. Förskoleklassen har valts ut som målgrupp eftersom deras läroplan är mer flexibel än läroplanen för övriga årskurser. Dessutom är det bra att eleverna tidigt får med sig grundläggande cykelkunskaper och att pedagogerna får möjlighet att skanna av cykelkunskaperna i klassen.

Barn och utbildningsförvaltningen har informerat skolorna genom sina kanaler och Sthlm Bike har kontaktat alla pedagoger med ansvar för förskoleklass direkt.

Bilfria veckor

Huddinges skolor har, redan innan projektet påbörjades, genomfört en bilfri vecka under våren varje år. Tanken var att utöka till två bilfria veckor år 2020. Under de bilfria veckorna uppmanas föräldrar som skjutsar att låta barnen gå, cykla eller åka kollektivt till skolan. Under projektperioden har förbättringar av aktiviteten för att uppnå bättre genomslag diskuterats. En bilfri vecka genomfördes under 2019, men den ställdes in år 2020 eftersom budskapet kändes svårt att kommunicera under pandemin då till och med Trafikförvaltningen i Region Stockholm har avrått från resande med kollektivtrafik och uppmanat invånarna att ta bilen.

Läromaterial

Målet var att under projektet ta fram läromaterial som kan användas i undervisningen med teman kring trafikens påverkan på olika delar av samhället. Detta har gjorts i Göteborgsregionen genom arbetet med *På egna ben*. En förfrågan har skickats till På egna ben om att få använda deras material. Huddinge har fått grönt ljus att använda framtaget material, men däremot har Huddinge inte rätt att kopiera övningarna under egen flagg. Ett större arbete för att involvera pedagoger i framtagandet av ett studiematerial som är skraddarsytt för Huddinges elever kan komma att initieras.

Tävlingar

Gå- och cyklatävling

Gå och cyklatävlingen är en intern tävling i Huddinge som är kopplad till Trafikkalenderns nationella tävling. Tävlingen pågår under två veckor i september månad och är mycket populär bland eleverna som deltar. Huddinge har medverkat många år. Under projektet satsade kommunen på bättre priser för att locka fler att delta.

Barn och utbildningsförvaltningen har informerat skolorna genom sina kanaler och uppmanat skolorna att vara med.

Engagera nya skolor

Att engagera nya skolor är en ständigt pågående aktivitet som syftar till att skapa relationer med skolornas personal och elever. Varje år måste nya klasser värvas eftersom eleverna hela tiden byts ut.

Startpaket

Som ett led i att etablera arbetet med att gå och cykla till skolan får alla elever som börjar förskoleklass ett startpaket. Där finns information om hur man startar ett gåtåg, vad Huddinge gör för att fler ska gå och cykla till skolan, lite trafikrelaterat pyssel, en reflex och någon fin present. Under projektperioden har alla saker lagts i gymnastikpåsar med Huddinges logotype. Startpaketen delas ut i skolorna till samtliga elever i förskoleklass, på såväl kommunala som fristående skolor.

Resvaneundersökningar

Två resvaneundersökningar har genomförts under projektperioden. Resultatet redovisas rubriken *Resultat* och i separata rapporter som biläggs redovisningen (Bilaga 1 och 2). Syftet med undersökningarna var främst att få kunskap om hur barnen färdas till och från skolan. I enkäten ställdes även andra frågor om hur barnen skulle vilja resa, vad de gillar eller ogillar med sin skolväg, hur långt de har till skolan. Enkäten skickades ut till alla vårdnadshavare till barn i F-6 som är anslutna till Unikum, en skolplattform som används av Huddinges kommunala grundskolor. Ett separat mejl skickades till rektorerna på Huddinges fristående skolor.

I mars månad 2019 genomfördes kompletterande trafikräkningar och inventeringar av den fysiska miljön vid fem skolor i olika områden i Huddinge.

Möten med skolor

Under projektets början genomfördes ett möte med rektorer från två av Huddinges grundskolor. Dessa rektorer fungerade som referenspersoner under projekttiden och olika idéer har bollats med dem. Tyvärr slutade den ena rektorn sin anställning i Huddinge under projektperioden.

Utöver det har fysiska möten med rektorer med anledning av trafiksituationen på dessa skolor. Fler fysiska möten har inte blivit av då dessa har varit mycket svåra att få till när skolorna inte själva har upplevt ett behov och 2020 genomfördes inga fysiska möten. Kommunikationen med rektorerna har främst skett genom rektorsutskick via Barn- och utbildningsförvaltningen.

Under våren 2019 skickade en enkät ut till samtliga rektorer i kommunen. Syftet med enkäten var att kartlägga hur rektorerna upplevde trafiksituationen kring skolorna. I enkätundersökningen ställdes frågor om upplevd trafiksituation och infrastruktur kring skolan samt om planerade ombyggnationer.

Ta fram åtgärds paket fysiska åtgärder

Ett samarbete mellan olika funktioner kring investeringar i gatumiljön med fokus på barns målpunkter har tagits fram under projektperioden. Under 2019 och 2020

gjordes fördjupade trafikutredningar inom fyra geografiska områden. Områdena valdes ut eftersom det finns många målpunkter för barn där. Områdena inventerades avseende standard på gång- och cykelnät, trygghet och passager. Dessutom genomfördes dialoger med skolbarn i åldern 8–14 år. Under dialogerna fick barnen bland annat identifiera platser på väg till och runt skolan som de ogillade och gillade. Dessutom fick de möjlighet att lyfta sina tankar och idéer kring trafiken runt skolan. Under 2020 skickades digitala enkäter ut till eleverna. Arbetet resulterade i åtgärdslistor som låg till grund för kommande års investeringsbudget. Åtgärdsplanerna återkopplas sedan till de involverade skolorna tillsammans med information om aktiviteter och kampanjer.

Avlämningsplatser och kartor

Ett arbete med att ta fram förslag på avlämningsplatser har startat. Många vårdnadshavare har framfört att de upplever det som svårt att ta till sig informationen på de kartor som existerar idag och har delats som pdf:er eller i pappersformat. Informationen ska föras in som ett lager i kommunens GIS-verktyg ISY Map som finns att tillgå för allmänheten på huddinge.se. Det gör det enkelt att använda för kommuninvånarna.

Arbetet med att finna lämpliga avlämningsplatser är ständigt pågående. Eftersom investeringar kommer att samordnas på ett tydligare sätt framöver finns bättre möjligheter att i vissa fall tillskapa avlämningsplatser en bit från skolområdet.

Information med ny layout

Ett arbete om hur målet om minskad skjutsning till skolan ska kommuniceras har påbörjats. Ord som speglar vad projektet ska lyfta har tagits fram. En namntävling med syftet att ersätta namnet "Säkra skolvägar" har genomförts.

Fokus gåtåg

Ett gåtåg är ett organiserat samgående där flera familjer turas om att följa sina egna och andras barn till skolan. Huddinge delar ut en reflexväst till alla som deltar i ett gåtåg och skickar ut en broschyr om hur det går till i startpaketet till alla barn i förskoleklass. Utöver det finns information på huddinge.se/sakraskolvagar.

Tanken var att genomföra en stor utåtriktad kampanj om alla fördelar med gåtåg under projektperioden. Kampanjen inleddes på två skolor i september 2019, i samband med tävlingen Gå- och cykla till skolan. Representanter från projektgruppen pratade med vårdnadshavare och föräldrar och erbjöd vårdnadshavare som var intresserade att starta gåtåg att skriva upp sig på en lista. Under 2020 fanns ingen möjlighet att besöka skolorna på grund av pandemin.



Bild 1. Trafikplanerare Sarah Brunzell träffar elever på Balingsnässkolan, september 2019.

Som ett led i det arbetet med att främja gåtåg har Huddinge varit referenskommun i Trivector Traffics pilotprojekt som syftar till att ta fram en app för att starta gåtåg. Syftet med deltagandet var att bidra till att skapa ett verktyg som underlättar kommunikationen mellan gåtågsdeltagare och som på sikt kan leda till att fler gåtåg kommer igång.

Resultatspridning

Arbetet kring projektet Klimatsmarta skolresor har löpande delgetts andra kommuner, utbildare och organisationer. Informationspridning har skett på flera sätt.

Deltagande nätverk och konferenser

Huddinge är en aktiv deltagare i många nätverk med fokus på hållbart resande. Arbetet med Klimatsmarta skolresor har stärkt Huddinges profil som aktör inom Mobility Management med fokus på barns resande. Projektets innehåll, lärdomar och tankar har presenterats på flera konferenser.

- Tematräff barns resande för Stockholmsregionens nätverk ResSmart juni 2019
- Nätverket MMMiS – Tematräff om barns resande september 2019
- Skånskt cykelforum, september 2019
- Göteborg GR-seminarium med fokus på barn, september 2019
- Nätverket MMMiS om skjutsning till skolan och att omvandla parkering till något annat, november 2020

Dessutom var Huddinge inbokade på en konferens med fokus på Barnperspektivet vid fysisk planering som anordnades av Studia i mars 2020, den blev dock inställd på grund av Coronapandemin.

Intern informationsspridning

Politikerna i samhällsbyggnadsutskottet har fått löpande information om projektet. Kommunalrådet för Samhällsbyggnad har engagerats i arbetet genom att dela ut priset i gå- och cyklatävlingen. Arbetet och tillvägagångssättet har också spridits internt på Samhällsbyggnadsavdelningens sektioner. Efter avslutat projekt ska det redovisas för hela Samhällsbyggnadsavdelningen på ett avdelningsmöte.

Sociala medier och gammelmmedia

Utöver medverkan på konferenser har arbetet syns i sociala medier, på LinkedIn, Facebook, Instagram och Huddinges hemsida.

Projektet fick ett hedersomnämmande i SHIFT, Trivectors pris till organisationer som arbetar med hållbart resande.

Arbetet har fått uppmärksamhet bland annat i Dagens Nyheter, Huddinges lokaltidningar (Huddinge Direkt och Mitti Huddinge), Sveriges Radio och i fackförbundet Visions medlemstidning.

Projektdeltagare och referenspersoner

Under projektets gång har många personer med olika kompetenser involverats. Nedan listas de personer som på olika sätt har deltagit i Klimatsmarta skolresor under projektperioden.

Projektgrupp

Tabell 1. Deltagare i projektgrupp

Roll	Namn	Medverkan
Trafikplanerare	Sarah Brunzell	Projektledare 2020
Trafikplanerare	Emma Lidell	Projektledare 2019
Trafikplanerare	Cornelia Stanislawska	Projektdeltagare
Trafikplanerarstudent	Boel Berg Wincent	Projektdeltagare
Kommunikatör	Amanda Lindström	Projektdeltagare
Kommunikatör	Eva-Lisa Saksi	Projektdeltagare

Deltagare

Tabell 2. Deltagare i projektet

Roll	Namn	Medverkan
Trafikplanerare	Helena Ma	Granskat trafiklösningar, bidragit med kunskap och omvärldsbevakning
Trafikingenjör	Jon Hugmark	Trafikutredningar och fysiska åtgärder
Trafikingenjör	Andrija Ilic	Trafikutredningar och fysiska åtgärder, skyltning
Trafikplanerare	Jack Lu	Trafikutredningar och underlag
Kommunikatör	Hanna Modigh	Utskick rektorer och vårdnadshavare
Kommunikatör	Jin Lavesson	Utskick rektorer och vårdnadshavare, granskat språk och formuleringar
Fastighetsutvecklare	Huddinge Samhällsfastigheter	Efterfrågat trafikkompetens och kommunikationsinspel i ombyggnad- och utvecklingsprojekt för skolor och förskolor.

Referenspersoner

Marianne Widercrantz, rektor på Hörningsnässkolan och Ängsnässkolan samt Magnus Nyberg Blixt, som var rektor på Glömstaskolan, men som slutade under projektperioden, deltog som referenspersoner och bollplank för projektgruppen.

Skolor som medverkat i kampanjer eller tävling

Tabell 3. Medverkande skolor

Skola	Område	2019	2020
Annerstaskolan	Flemingsberg	X	
Kästaskolan	Flemingsberg	X	X
Visättraskolan	Flemingsberg	X	X
Källbrink	Fullersta	X	
Skapaskolan	Fullersta	X	X
Skogskällan	Fullersta	X	X
Stenmoskolan	Fullersta	X	X
Tomtbergaskolan/Kvarnbergsskolan	Fullersta	X	X
Glömstaskolan	Glömsta	X	X
Lindskolan	Glömsta		
Rosenhillskolan	Glömsta	X	
Vistaskolan	Glömsta	X	
Juringe friskola	Segeltorp		
Långsjöskolan	Segeltorp	X	
Segeltorpsskolan	Segeltorp	X	
Skansbergsskolan	Segeltorp	X	X
Balingsnässkolan	Sjödalen	X	X
Hörningsnässkolan	Sjödalen	X	X
Ängsnässkolan	Sjödalen	X	X
Mörtviksskolan	Skogås	X	X
Sjötorpsskolan	Skogås	X	
Edboskolan	Skogås	X	X
Snättringeskolan	Snättringe	X	X
Utsäljeskolan	Snättringe	X	X
Kräpplaskolan	Stuvsta	X	X
Kungsklippeskolan	Stuvsta	X	
Myrängsskolan	Stuvsta	X	
Solfagraskolan	Stuvsta	X	
Stenängsskolan	Stuvsta	X	
Trångsundskolan	Trångsund	X	X
Grindstuskolan	Vårby	X	X
Myrstugebergets friskola	Vårby		
Vårbackaskolan	Vårby	X	
Vårbyskolan	Vårby		
Antal deltagande skolor		31	18
Totalt antal skolor		35	35

Namntävlingsdeltagare

25 elever från Ängsnässkolan och Vistaskolan skickade in förslag på nytt namn för konceptet ”säkra skolvägar” och Youtubern Shazaam (John Landenfelt) spelade in klipp för att uppmuntra deltagande.

Barn som medverkat i work shops

Elever från Solfagraskolan, Kvarnbergsskolan, Vårbyskolan medverkade år 2019. År 2020 genomfördes en enkät som gick ut till barn på Edboskolan. Dialogerna genomfördes av Ramboll och Emma Lidell från Huddinge kommun deltog.

Studiebesök och omvärldsbevakning

Under hösten 2019 genomfördes ett studiebesök i Enköping där trafikavdelningens chef Oscar Forss visade Munksundsskolan som är en bilfri skola.

Projektmedlemmar har medverkat på ArkDes temakonferens om barnens plats i staden, 2019.

De kommunövergripande nätverken ResSmart och MMMiS (Möjligheter för Mobility Management i Samhällsplaneringen) har haft tematräffar om barns resande där Huddinge har medverkat.

Resultat

Sammanfattning av resultatet

- Nya koncept och aktiviteter har testats under projektperioden och en ny profil har tagits fram. Kommunikationen kommer framöver framförallt att fokusera på de positiva effekterna av att gå och cykla till skolan.
- Ett arbetssätt som kombinerar investeringar i trygga gång- och cykelvägar och trafiksäkerhetsgärder med aktiviteter och kampanjer har utvecklats. Metoden ska utvärderas om två år.
- Andelen barn som skjutsas med bil ligger på samma nivå som då projektet startade 2018.
- Avståndet till skolan är en av de avgörande faktorerna för valet av färdmedel.
- Engagemanget i skolorna påverkas mycket av arbetsbelastningen för skolpersonalen.
- Skolor är en utmanande aktör att arbeta med och arbetet bör anpassas mer utifrån skolpersonalens arbetssituation.

Måluppfyllelse

Projektmål:

- *Ta fram en metod/arbetsätt för hur kommunen kan arbeta systematiskt och effektivt för att främja att eleverna i grundskolan tar sig till skolan genom att gå, cykla eller åka kollektivt.*

Projektet Klimatsmarta skolresor har i stor utsträckning bidragit till att initiera och förstärka processer som gör att arbetet med barn i fokus blir en naturlig del av arbetet på Trafik- och landskapssektionen och Samhällsbyggnadsavdelningen i Huddinge kommun.

Förstärkt arbetsgrupp

Under flera år har arbetet med säkra skolvägar skötts av en tjänsteperson. Klimatsmarta skolresor har bidragit till att en arbetsgrupp har formats och att barnperspektivet lyfts allt mer i det interna arbetet samt blivit ett självklart fokusområde i trafikplaneringen. I arbetsgruppen ingår idag trafikplanerare, som arbetar med planering och Mobility management, trafikingenjörer som arbetar med investeringar och trafikföreskrifter och kommunikatörer. Bredden av kompetenser ger högre kvalitet i arbetet och större möjligheter att arbeta proaktivt.

Fördjupat samarbete inom kommunorganisationen

Projektet har lett till ett fördjupat samarbete över förvaltningsgränser. Framst har Samhällsbyggnadsavdelningens samverkan med Barn- och utbildningsförvaltningen utvecklats. Många diskussioner har förts om roller, rollfördelning och samarbete över förvaltningsgränser. Beslut har förankrats på chefsnivå och kommunikationsenheterna har startat ett samarbete med stående avstämningar där projektuppdraget kring Klimatsmarta skolresor har varit

centralt. Trafik- och landskapssektionen har numera en kanal till vårdnadshavare och barn genom skolplattformen Unikum, som används av kommunala skolor och administreras av Barn- och utbildningsförvaltningen. Det innebär att information inte alltid behöver förmedlas via rektorer, vilket underlättar kommunikationen. Att Barn- och utbildningsförvaltningens kommunikatörer numera är aktiva parter projektet är viktig för framtida arbete.

Projektet har bidragit till ökat samarbete med det kommunala fastighetsbolaget Huddinge Samhällsfastigheter. Trafik- och landskapssektionen får numera möjlighet att tycka till och medverka i redan i planeringsskedet, vid utbyggnad eller ombyggnad av befintliga skolor. Det innebär att förändringar i utformning på skolområden kan mötas upp med investeringar på allmän plats. Barnperspektivet implementeras allt mer i Huddinge samhällsfastigheters kommunikation. Trafik- och landskapssektionens trafikplanerare har under projektperioden varit en aktiv part i utbyggnaden av flera skolor samt i utformning av trafikmiljön i direkt anslutning kring tillfälliga skollokaler.

Systematiskt arbete med förbättring av barnens skolvägar

Ett mer systematiskt arbete med investeringar i trafiksäkerhet och infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik har startat. Detta sammankopplar åtgärder i gaturummet med kampanjer och information. Arbetet kommer att utvärderas, men de förväntade effekterna på resandet blir synliga först på längre sikt. Underlag som samlats in vid inventeringar, trafikräkningar och resvaneundersökningar skapar bättre förståelse för trafiksituationen runt Huddinges skolor.

Implementering av ett sammanfogat arbetssätt skapar en systematik kring investeringar. Det finns en styrka i att åtgärda ett helt geografiskt område istället för att ”dutta” på olika ställen. Det skapar också en förutsägbarhet i vilka investeringar som ska genomföras framöver och ger möjligheter att tidigt koppla på kommunikationsinsatser. Detta kommer att underlätta kopplingen mellan åtgärder som stärker tryggheten och framkomligheten på Huddingebarnens skolvägar och information, kampanjer och aktiviteter som främjar cykel och gång.

Ny handledning för barn och trafik

En skriftlig handledning med fokus på hur planering av gaturummet kring barns målpunkter bör se ut har påbörjats. Handledningen kommer att tydliggöra vad planerare bör beakta inom trafikplanering från ett barnperspektiv. Den kommer inte bli helt klar i år, men projektet har lett till att arbetet är igång och att barnperspektivet blir en ännu viktigare parameter i planeringen. Huddinge har också anmält intresse att medverka i Svenska Cykelstäders projekt ”Cykelvänlig skola”.

Kommunikation med målgrupper

Under projektet har frågan om hur Huddinge kommunicerar kring barns resande varit central. Idén om att stärka de positiva effekterna av att gå och cykla istället för ett ensidigt fokus på trafiksäkerhet har utvecklats. Tidigare har kommunikationen med skolor, elever och vårdnadshavare fokuserat på att man *inte* ska skjutsa med bil.

Fyra nya ledord för arbetet har tagits fram. Orden är; glädje, gemenskap, hälsa och klimat. Med en ny profil och ett nytt budskap är målet att förändra vad kommunen lyfter fram som argument för att gå och cykla. Fem piktogram, som speglar de fyra orden och rimmor med Huddinges profil, har arbetats fram. Piktogrammen finns i *Bilaga 3*. Dessutom har övrigt profilmaterial också setts över.

I samband med utvecklingen av kommunikationen har själva namnet ”Säkra skolvägar” också utvärderats. Tankar om att byta namn på konceptet har lyfts. En namntävling där elever från Huddinges skolor fick möjlighet att skicka in namnförslag genomfördes. Tävligen presenterades av youtubern John Landenfelt som går under namnet ”Shazaam”. Shazaams presentation av namntävlingen finns att se på youtube ([Shazaam uppmanar dig att ge oss dina namnförslag! - YouTube](#)).

Totalt inkom 25 förslag och fem av dessa valdes ut. Idémakarna belönades med varsin biobiljett.

Förslag från namntipstävling

Tabell 4. Inkomna namnförslag

Namnförslag som valdes ut	Namn
Gyckla = gå + cykla	Elev och skola okänd
TÄNK PÅ FRAMTIDEN	Elev Ängsnässkolan
Naturfighten	Elev Ängsnässkolan
Konditionmästarna	Elev Ängsnässkolan
Sanus Walking (latin + engelska = Hälsosam gång)	Elev Vistaskolan

Efter diskussioner har projektgruppen landat i att förslagen troligtvis blir namn på framtida kampanjer inom ramen för arbetet med barns mobilitet. Däremot kommer inget av namnförslagen ersätta ”Säkra skolvägar”. Det kan vara så att namnet ”Säkra skolvägar” är så inarbetat att ett namnbyte endast förvirrar alla inblandade. Det lutar nu åt att istället fylla det gamla namnet med nya associationer.

Effektmål

Inom projektet sattes följande tre effektmål upp:

- *Testa koncept för nya aktiviteter*
- *Skjutsningen till skolan med bil ska minska från ca 19 procent till 15 procent år 2030.*
- *Samtliga 35 grundskolor i Huddinge ska delta i arbetet med säkra skolvägar*

Mål: Testa koncept för nya aktiviteter

Under projektperioden har nya aktiviteter testats och det befintliga konceptet utvärderats.

Cykelskola med diplom

Den nya aktiviteten *Cykelskola med diplom* har engagerat många skolor som inte tidigare har deltagit i andra aktiviteter. Genom cykelskolan har även Huddinges friskolor blivit mer aktiva. Engagemanget har främst berott på att det har funnits ett intresse och ett behov av aktiviteten. Dessutom har mycket kraft lagts på kommunikationen kring aktiviteten. Först kontaktades via rektorerna via rektorsutskick och därefter fick klassföreståndarna för samtliga förskoleklasser i kommunen mejl med uppföljande samtal från Sthlm Bike som genomförde cykelskolan. Värdet av en direktkontakt med klassföreståndarna för att rekrytera deltagare ska inte underskattas. Totalt deltog ungefär 1700 barn från 21 olika skolor, under de två år som cykelskolan genomfördes.



Diagram 1. Antal medverkande skolor i cykelskola 2019 och 2020

De blå staplarna i diagrammet visar antal skolor som deltog i cykelskolan 2019 och 2020. De röda staplarna visar hur många av dessa skolor som var friskolor. Aktiviteten blev lyckad och trots den rådande pandemin var intresset att delta stort även under 2020. Sthlm Bike, som ledde cykelskolan justerade kurstillfällena efter de restriktioner som gällde under våren 2020. Detta gjorde att cykelskolan kunde genomföras trots pandemin. För att undvika resor med kollektivtrafik fick de deltagande klasserna möjlighet att genomföra kursen i närheten av sin skola. Dessutom erbjöds en digital variant av kursen.

Det finns inte finansiering för cykelskolan år 2021. Nu utreds möjligheten att bygga en cykelpark eller trafiklekplats i Huddinge. Cykelparken skulle kunna användas av skolor och privatpersoner för att träna färdigheter i cykling och trafikregler.

Gåtåg

Fokus på att starta fler gåtåg har varit en av aktiviteterna för att uppnå projektmålen. Det finns flera aktiva gåtåg i kommunen idag, vi har dock ingen exakt siffra på det totala antalet aktiva gåtåg. När nya gåtåg startas skickar reflexvästar till gåtågsdeltagarna om de kontaktar kommunen.

I de senaste resvaneundersökningarna (2019 och 2020) visar svaren att det finns potential för att fler gåtåg startas. Ungefär 30 procent av de tillfrågade barnen och vårdnadshavarna kan tänka sig att delta i ett gåtåg och hela 19 procent av vårdnadshavarna kan tänka sig att anordna ett gåtåg. I undersökningen anges tidsbrist och ointresse som de primära skälen till att föräldrarna väljer bort gåtåg.

Under projektperioden startades ett antal nya gåtåg, men någon kraftig ökning kunde inte uppmätas. Effekterna av de utåtriktade aktiviteter som genomfördes blev små i förhållande till tidsinsatsen som krävdes. Istället planeras en digital gåtågskampanj under 2021.

Mål: Skjutsningen till skolan med bil ska minska

Andelen som skjutsas till skolan har inte påverkats under projektperioden och således har ingen energibesparing kunnat fastställas.

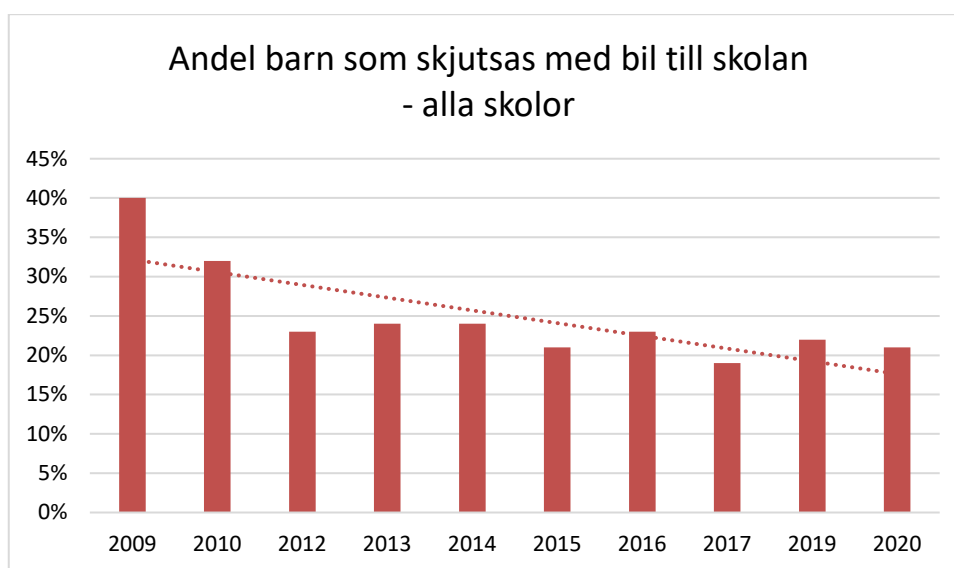


Diagram 2. Andelen elever som skjutsas med bil 2009–2020

Diagrammet ovan visar att andelen som uppgav att de skjutsade med bil är i princip oförändrad under projektperioden.

Antalet som besvarade resvaneundersökningen 2019 var 950 elever och vårdnadshavare från 25 olika skolor. År 2020 inkom 2581 svar, 1631 fler svar än 2019. Svar inkom från totalt 32 olika skolor i kommunen. 2452 svar kom från kommunala skolor, 10 svar från friskolor och 119 svarande har inte uppgett skola. Resultatet 2020 visar att 21 procent av barnen skjutsas till skolan. Det innebär en minskning med 1 procentenhet från förra året. Vår bedömning är att en förändring

inte kan säkerställas statistiskt. Vi ser inte heller en ökning av skjutsningen med bil till följd av pandemin.

Resultatet i resvaneundersökningarna

Resvaneundersökningen 2019

Undersökningen 2019 visar att 70 procent av eleverna i årskurs F-6 går eller cyklar till skolan och att 22 procent åker bil. 31 procent av barnen i årskurs F-3 skjutsas med bil till skolan jämfört med 10 procent av barnen i årskurs 4–6. Resultatet visar också att nyttjandet av avlämningsplatser en bit från skolan är näst intill obefintligt.

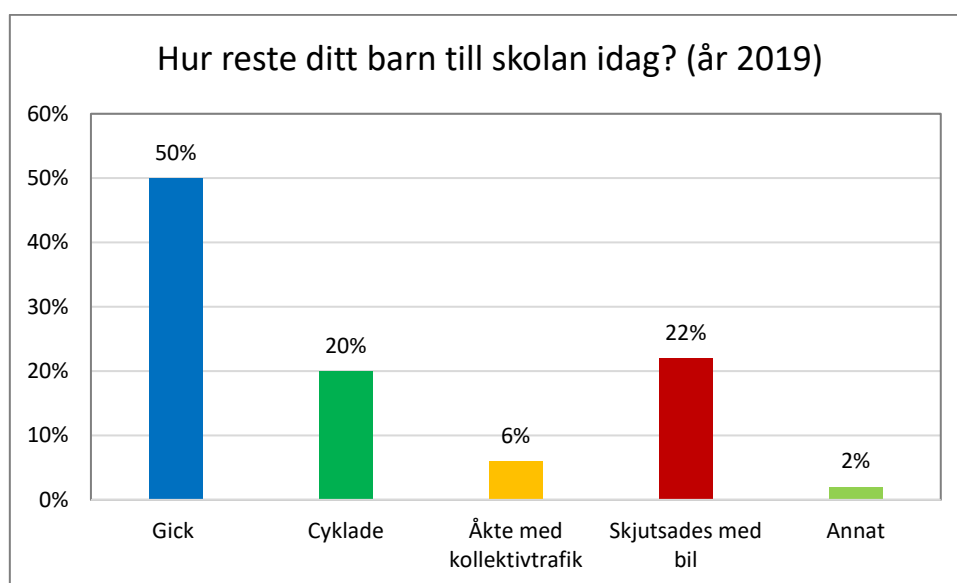


Diagram 3. Färdmedelsfördelning för hur barnen tog sig till skolan 2019

Diagrammet visar färdmedelsfördelningen för hur barnen reser år 2019. Undersökningen visar också att i stort sett alla barn som bor inom två kilometer från skolan går eller cyklar till skolan. 80 procent av barnen som bor mer än två kilometer från skolan skjutsas.

En mer djupgående resvaneundersökning genomfördes på en enskild skola i Huddinge under våren 2019. Fördelningen mellan färd sätt stämmer bra överens med den övergripande resvaneundersökningens resultat och de trafikräkningar som har genomförts som komplement till enkäterna.

Enligt undersökningen på den enskilda skolan visar svaren att 90 procent av barnen vill gå och cykla till skolan. Fritextsvaren på frågan om vad barnen tycker om med sin skolväg redovisas nedan. Svaren presenteras i ett ordmoln där ord som används ofta får en större teckenstorlek än ord som inte nämns så ofta.



Bild 2. Ordmoln som visar vad barn gillar med sin skolväg

Ordmolnet ovan visar att ord som ”nära” och ”skogen” har använts i stor utsträckning.

När frågan om vad de inte gillar med sin skolväg besvaras hänvisar många elever till en specifik vägsträcka som en otrygg del av deras skolväg. Vägar som ogillas har mycket trafik eller saknar gång- eller cykelbana. Dålig belysning anges också i hög utsträckning. Undersökningen visar att de vanligaste anledningarna till att vårdnadshavare skjutsar sina barn är att barnen hämtas eller lämnas på väg från annat håll. Tidsbrist samt att det är en omväg att inte lämna med bil anges också som vanliga anledningar. 49 procent kan tänka sig att använda en avlämningsplats en bit från skolan. På frågan om vad som skulle motivera föräldrar som i skjutsar sina barn med bil att förändra valet av färdmedel anges tätare busstrafik flest gånger.

På frågan om varför vårdnadshavare går eller cyklar med sina barn anger flest anledningar som att det är bra för barnens hälsa, lagom avstånd mellan hem och skola samt att de värnar om klimatet.

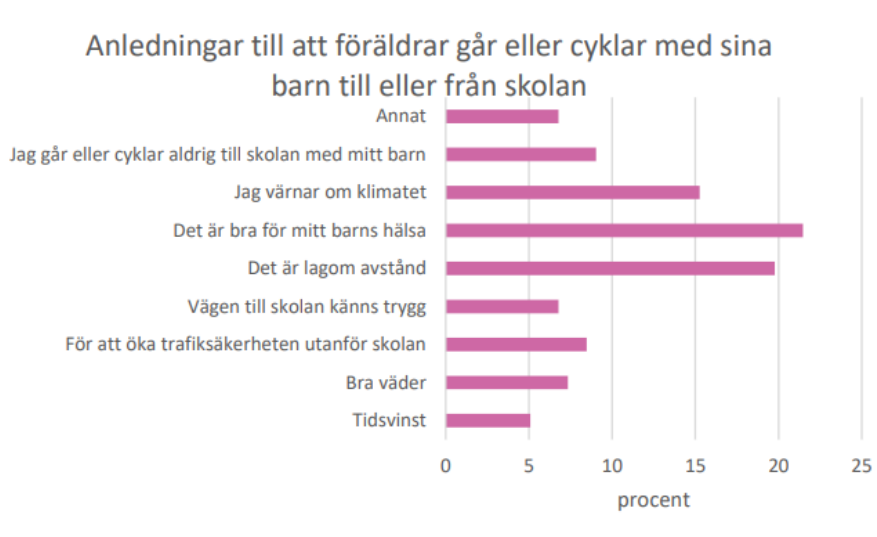


Diagram 4. Anledningar till att föräldrar går eller cyklar med sina barn (2019)

Diagrammet ovan visar vilka anledningar som vårdnadshavare anger till att de inte skjutsar utan går eller cyklar till skolan med sina barn.

Resvaneundersökningen 2020

Enkäten skickades ut till alla vårdnadshavare till barn i F-6 som är anslutna till Unikum, en skolplattform som används av Huddinges kommunala grundskolor. Ett separat mejl skickades till rektorerna på Huddinges fristående skolor. Enkäten bestod av både färdiga svarsalternativ och frisvarsfrågor. Det övergripande resultatet visar att andelen barn som skjutsas med bil inte har förändrats sedan den senaste mätningen.

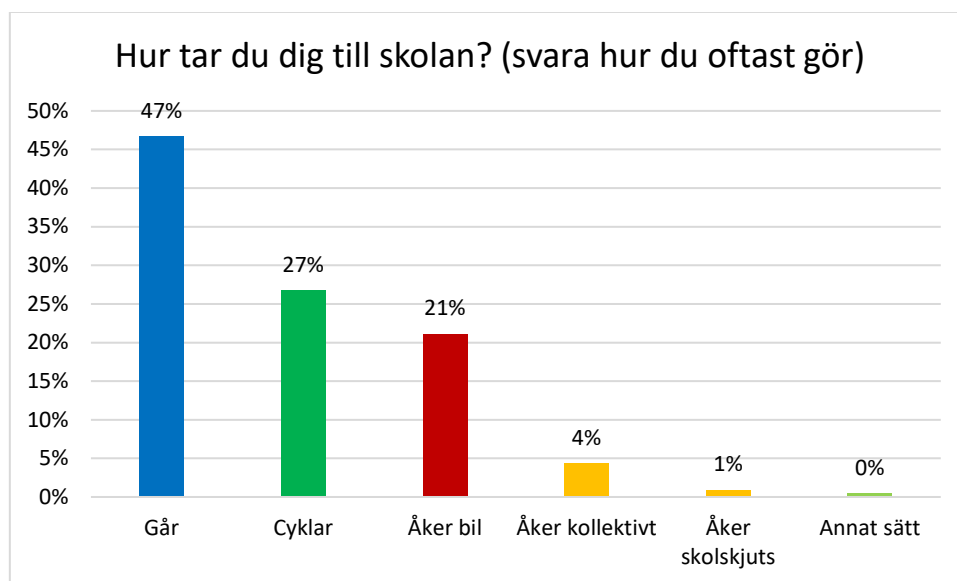


Diagram 5. Färdmedelsfördelning för hur barnen tog sig till skolan (2020)

Diagrammet visar färdmedelsfördelningen av resor till skolan 2020.

På frågan om hur barnen skulle vilja ta sig till skolan anger majoriteten av barnen att de vill gå och cykla till skolan.



Diagram 6. Svar på hur barnen skulle vilja ta sig till skolan (2020)

Diagrammet visar att majoriteten (78 %) av barnen vill gå eller cykla till skolan.

När svaren från hur barnen tar sig idag kombinerades med hur långt de har till skolan visade sig ett tydligt samband. De kortaste resorna, under 1 km, görs i högst utsträckning till fots, medan resor mellan 1–2 km i störst utsträckning görs med cykel. För resor över 3 km är bilen det vanligaste färdmedlet. Få verkar ha nyttjat kollektivtrafik under vare sig 2019 eller 2020. Den låga andelen som reser med kollektivtrafik kan alltså inte direkt förklaras av minskat resande under den rådande pandemin. Endast 10 svar i resvaneundersökningen hänvisar till förändrade resvanor till följd av pandemin.

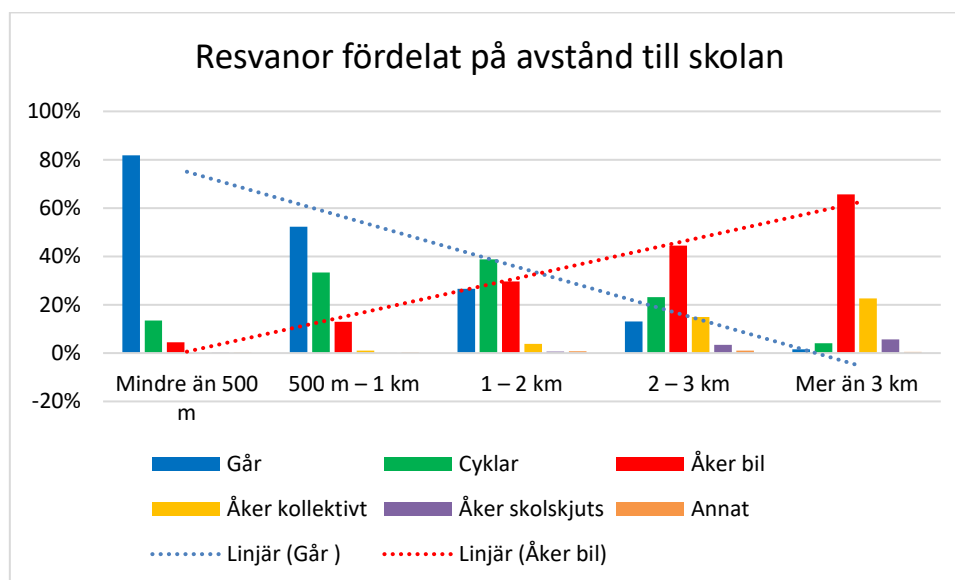


Diagram 7. Resvanor till skolan fördelat på avstånd till skolan (2020)

Diagrammet visar ett tydligt samband mellan avstånd till skolan och val av färdmedel.

Vårdnadshavare uppgav att den vanligaste anledningen till att de skjutsade med bil till eller från skolan var att barnet lämnades eller hämtades på väg från annat håll. Näst vanligast var dåligt väder följt av tidsbrist och att barnet är för litet för att gå eller cykla ensam. Vårdnadshavare som brukar lämna sina barn med bil varje dag angav följande skäl till att de skjutsar:

- Att avståndet är för långt för att låta barnet gå eller cykla
- Att barnet lämnades eller hämtades på väg från annat håll
- Tidsbrist
- Att trafiken är för farlig för att låta barnet gå eller cykla
- Att barnet är för litet för att gå eller cykla ensam

Mål: Samtliga 35 grundskolor i Huddinge ska delta

Arbetet med att engagera fler och nya skolor har varit utmanande under projektperioden. Arbetsbelastningen för personalen i skolan uppges vara hög. Under 2020 och rådande pandemi har sjukfrånvaron ökat och kärnverksamheten i skolan har prioriterats. Ledningen för Barn- och utbildningsförvaltningen har kommit med direktiv om att inte belasta skolpersonal och rektorer med fler arbetsuppgifter. Hög arbetsbelastning för skolpersonalen har även tidigare varit ett hinder i arbetet, men som har varit ännu mer kännbart under projektperioden.

Trots hög sjukfrånvaro och tuff arbetsbelastning är det har många skolor visat intresse för att medverka i aktiviteter och de som deltar är positiva till det som har genomförts. År 2019 deltog 33 av 35 skolor i en eller flera aktiviteter under året, utöver att startpaketet som förmedlades till alla barn i förskoleklass vid skolstart. Under 2020 minskade deltagandet i aktiviteter och en aktivitet ställdes in.



Diagram 8. Antal skolor som har deltagit i minst en aktivitet under året utöver utskick till förskoleklass

Diagrammet visar antal skolor som har deltagit i en eller flera aktiviteter under 2017, 2019 och 2020. I Huddinge finns 35 grundskolor med årskurserna F-6.

Gå- och cyklatävlingen är en tydlig indikator på skolornas engagemang i arbetet med barns resande. Antalet medverkande skolor och antalet elever som har deltagit i tävlingen har minskat drastiskt de senaste åren. Förklaringen är troligtvis

främst att skolpersonalen väljer bort tävlingen då den innebär administration i form av resedagbok, rapportering av resultat och uppföljning samt prisutdelning och att genomföra prisaktiviteter. Tävlingen är mycket uppskattad av barnen och viktig i arbetet med hållbart resande. Huddinge bör utveckla en modell för att genomföra tävlingen med minimal arbetsbelastning för skolpersonalen. Diagrammen nedan visar antal deltagande skolor och antal deltagande elever i gå- och cyklatävlingen de senaste tre åren.

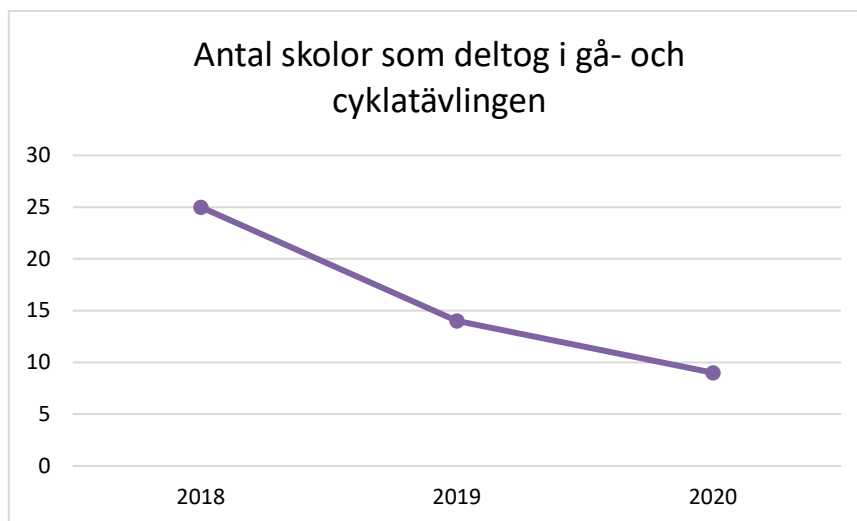


Diagram 9. Antal skolor som deltog i Gå- och cyklatävlingen mellan 2018–2020.

Diagrammet visar att antalet skolor som har deltagit i gå- och cyklatävlingen har minskat sedan 2018.



Diagram 10. Antal elever som deltog i Gå- och cyklatävlingen mellan 2018–2020.

Diagrammet visar att antalet elever som har deltagit i gå- och cyklatävlingen har minskat sedan 2018.

Deltagandet i resvaneundersökningarna vittnar om en annan trend.

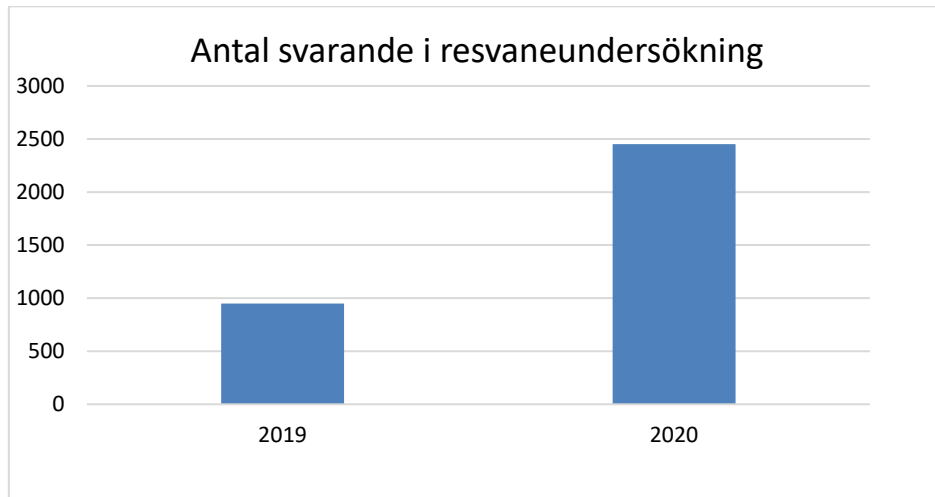


Diagram 11. Antal respondenter i resvaneundersökningen 2019 och 2020

Diagrammet visar antalet respondenter ökade rejält mellan resvaneundersökningen år 2019 och 2020. Skillnaden var att 2020 års undersökning gjordes via ett direktutskick till vårdnadshavare medan 2019 års undersökning förmedlades genom utskick via skolorna.

Tabellen nedan visar vilka skolor som har deltagit i resvaneundersökningen 2019 respektive 2020. Deltagande indikeras med ett kryss.

Tabell 5. Skolor som har medverkat i resvaneundersökning 2019 och 2020.

Skola	Område	2019	2020
Annerstaskolan	Flemingsberg	x	x
Kästaskolan	Flemingsberg		x
Visättraskolan	Flemingsberg	x	x
Källbrink	Fullersta	x	x
Skapaskolan	Fullersta		x
Skogskällan	Fullersta	x	x
Stenmoskolan	Fullersta	x	x
Tomtbergaskolan/Kvarnbergsskolan	Fullersta	x	x
Glömstaskolan	Glömsta	x	x
Lindskolan	Glömsta		
Rosenhillskolan	Glömsta	x	x
Vistaskolan	Glömsta	x	x
Juringe friskola	Segeltorp		
Långsjöskolan	Segeltorp	x	x
Segeltorpsskolan	Segeltorp	x	x
Skansbergsskolan	Segeltorp	x	x
Balingsnässkolan	Sjödalen		x
Hörningsnässkolan	Sjödalen	x	x
Ängsnässkolan	Sjödalen	x	x
Mörtviksskolan	Skogås	x	x
Sjötorpsskolan	Skogås	x	x
Edboskolan	Skogås	x	x
Snättringeskolan	Snättringe	x	x
Utsäljeskolan	Snättringe	x	x
Kräpplaskolan	Stuvsta	x	x
Kungsklippeskolan	Stuvsta		x
Myrängsskolan	Stuvsta		
Solfagraskolan	Stuvsta	x	x
Stenängsskolan	Stuvsta	x	x
Trångsundskolan	Trångsund	x	x
Grindstuskolan	Vårby		x
Myrstugebergets friskola	Vårby		x
Vårbackaskolan	Vårby		x
Vårbyskolan	Vårby		x
Antal deltagande skolor RVU		23	32
Totalt antal skolor i kommunen		35	35

Sammanfattningsvis innebär resultatet kring målet att engagera fler skolor att antalet skolor som har deltagit i aktiviteter gick upp 2019 i förhållande till 2018

för att sedan åter minska 2020. Däremot ökade antalet barn och vårdnadshavare som har besvarat resvaneundersökningen 2020 i jämförelse med tidigare år. Det är tydligt att resvaneundersökningarna väcker frågor kring det egna resandet och trafikmiljön kring skolorna för både barn och vårdnadshavare. Detta har märkts genom att det har kommit in många ärenden kopplade till skolvägar under perioderna som undersökningarna har pågått.

Diskussion

Projektet Klimatsmarta skolresor har bidragit till att nya koncept och aktiviteter har testats under projektperioden och att en ny profil har tagits fram. Däremot har ingen effekt på andelen elever som skjutsas med bil kunnat påvisas. Projektet visar att avståndet till skolan är en avgörande faktor för valet av färdmedel.

Det har varit en utmaning att engagera nya skolor. Under 2019 ökade deltagandet för att sedan avta under 2020. Skolornas uppdrag är främst att bedriva undervisning och därför kan skolor vara utmanade och resurskrävande att arbeta tillsammans med. Kommunikationen till barn och vårdnadshavare måste ske på flera sätt än endast via skolan.

Budskapet framöver kommer att sätta de positiva effekterna av att gå och cykla till skolan i fokus. Arbetet med kampanjer och informationsåtgärder kommer att tydligare kopplas samman med exempelvis förbättrade gång- och cykelvägar till skolan.

Utmaning att engagera skolor

Trots mer tid och större fokus på barns resande har inte den negativa trenden med dalande engagemang från skolornas sida kunnat brytas helt under projektperioden. Det väcker frågor om hur arbetsmetoden ska utformas när skolor är länken för att nå barn och vårdnadshavare. I Huddinge menar skolpersonal att de har en ansträngd arbetssituation och att läget förvärrades under 2020 då sjukfrånvaron var hög. Personalen upplever att många arbetsuppgifter, som ligger utanför deras undervisningsuppdrag ”läggs på dem”. Ökad administration på många områden upplevs betungande. Det innebär att samarbetet måste utformas på ett annat sätt. Arbetet med beteendeförändrande åtgärder ska ge energi och ses som ett bidrag till undervisningen, inte en börda.

Samarbetet med skolorna bygger i stor utsträckning på nätverkande och personliga kontakter. När medarbetare byts ut kan samarbetet påverkas eftersom arbetet är beroende av engagemang och intresse att prioritera frågorna, från alla inblandade parter.

Vända trenden

För att vända trenden behöver nya metoder testas för att nå barn och vårdnadshavare. Digitaliseringen skapar nya kontaktvägar och kan leda till minskad administration för skolpersonalen. Vid tävlingar som exempelvis Gå- och cyklatävlingen finns kanske redan befintliga digitala verktyg och hemsidor som kan användas för att logga resandet och sammanställa resultat. Eleverna kan i så fall ha en mer aktiv roll i att hjälpa skolpersonalen att föra statistik. Direktutskick till vårdnadshavare är en annan metod som har blivit möjlig sedan samarbetet med kommunikationsavdelningen på Barn- och utbildningsförvaltningen har förbättrats.

Det finns dock för- och nackdelar med alla sätt för att nå målgrupperna, som primärt är barn och vårdnadshavare. I den senaste resvaneundersökningen finns

tendenser till att svarsfrekvensen bland vårdnadshavare varierade mellan olika geografiska områden. Sociala parametrar kan ha påverkat svarsfrekvensen. Språkliga hinder, förtroende för offentliga institutioner kan vara faktorer påverkar deltagandet i enkätundersökningar. Därför måste olika metoder tillämpas för att engagera brett och nå barn från olika bakgrunder.

En annan fråga är vilka skolor som kommunen ska fokusera på i arbetet med att minska skjutsningen. Ett enkelt svar vore att satsa mest på de skolor där andelen som skjutsas med bil är högst. Bilinnehav är dock starkt kopplat till inkomstfaktorer och boendeform. Barn i områden med många småhus och inkomster över genomsnittet tenderar att skjutas i högre utsträckning än barn i områden med lägre inkomster där flerbostadshus dominerar. En tjänsteperson ska bygga avvägningar på jämlikhetsprinciper med alla kommuninvånarens bästa för ögonen. Hur prioriteringar kring fokus ska ske är en svår avvägning i allt arbete med Mobility Management. Ensidigt fokus på att omvända de som kör bil i högst utsträckning riskerar att förstärka en redan existerande ojämlikhet.

Avstånd till skolan

Huddinges resvaneundersökningar visar att det finns ett starkt samband mellan avståndet till skolan och valet av färdmedel. De kortaste resorna, under 1 km, görs i högst utsträckning till fots, medan resor mellan 1–2 km i störst utsträckning görs med cykel. Av barnen som har över 3 km till skolan skjutsas hela 2/3 med bil. Få verkar ha nyttjat kollektivtrafik under vare sig 2019 eller 2020. Den låga andelen som reser med kollektivtrafik kan alltså inte direkt förklaras av minskat resande under den rådande pandemin. I den senaste resvaneundersökningen, från 2016, står kollektivresor för 4 procent av det totala resandet inom Huddinge kommun.

Samhällsbyggnadsavdelningen kan genom långsiktig planering skapa förutsättningar för att det finns skolor nära bebyggelsen. Det finns dock andra faktorer som påverkar avståndet till skolan, vilket får stor påverkan på resandet. Det fria skolvalet gör att elever nödvändigtvis inte går på en skola nära hemmet. Det kan även gälla barn som bor på flera adresser. Brist på blandad bebyggelse och bostadsutbud kan försvåra möjligheten att bo kvar nära skolan vid förändrad livssituation.

En annan aspekt som påverkar avståndet till skolan är Huddinge kommuns riktlinjer kring närhetsprincipen. Kommunen tillämpar den så kallade relativa närhetsprincipen vilket innebär att; om två barn söker samma skola och det bara finns en plats, så är det barnet som har längst till den önskade skolan som får platsen.

Enligt ett beslut i Högsta förvaltningsdomstolen strider den så kallade syskonförturen mot skollagen. Detta innebär att barn i samma familj kan placeras i olika skolor, vilket kan ge längre avstånd och behov av hämtning och lämning på olika platser.

Bestämmelserna ovan är exempel på regler inom en sektor som får stor påverkan på transportsystemet. Ur ett transportperspektiv är långa avstånd till skolan ett hinder i upprättandet ett energieffektivt transportsystem.

Resultatet i resvaneundersökningarna

Huddinges trafiksäkerhetsplan som antogs 2017 har ett mål om att max 15 procent av Huddinges elever skjutsas till skolan med bil år 2030. Idag skjutsas ungefär 20 procent av eleverna med bil, vilket motsvarar cirka 2000 barn. Ingen förändring av resandet har skett under projektperioden. Inom ramen för projektet har utformningen av enkäten bearbetats och ny information har kommit fram. Det har också funnits mer tid att bearbeta resultatet och att hitta nya kontaktvägar för att nå respondenter i undersökningen. Olika typer av frågor och formuleringar har testats och därför finns det vissa skillnader i formuleringar i undersökningarna mellan åren. Detta gör att resultaten inte är statistiskt säkerställda.

Målet med förändringen av frågorna var att fånga verkligheten. Med frågor om önskade resvanor hoppas projektgruppen kunna synliggöra en överflyttningspotential mellan färd sätt. I resvaneundersökningarna ger en grupp barn och vårdnadshavare uttryck för att de vill förändra sina resvanor. Förändringsbenägna personer bör vara målgruppen för kommunikationen.

Cykelskola lika viktig som simundervisning

Under projektperioden genomfördes en cykelskola i samverkan med Sthlm Bike som riktades sig till elever i förskoleklass. Cykelskolans utvärdering visade att den nådde skolor som annars inte brukar medverka i arbetet med Säkra skolvägar. Sthlm Bike, som genomförde kursen, riktade sig direkt till klassföreståndarna och gick inte genom rektorerna i sin förfrågan. Det visade sig vara effektivt för att få många att anmäla sig.

Projektet har visat att engagemang för frågor om trafik och hållbart resande finns inom skolorganisationen. Skolpersonalens arbetssituation och rektorernas arbetsbelastning kan innebära att detta engagemang inte fångas upp. Fler kontaktvägar ger större möjligheter att tillvarata intresset och kunskapen hos pedagoger och personal.

Cykelkunskaper är idag inte en del av kärnuppgiften i skolan. Sthlm Bike menar att trafikkompetens och att kunna cykla är minst lika viktigt som att kunna simma. Projektet Klimatsmarta skolresor har bidragit till en förståelse om att det behövs ett nytt synsätt om cykeln ska kunna utmana bilen som trafikslag. Att barn tränas i cykelfärdigheter och trafikregler skulle kunna vara en naturlig del i arbetet med Nollvison. Det finns många idéer om kampanjer som syftar till att lära vuxna människor så kallat ”cykelvett”. Svårigheter att samsas i trafiken beror ofta på bristfällig infrastruktur för cyklister, men de brister i trafikkompetens som finns bland trafikanter skulle kunna avhjälpas om barn tidigt fick träna mer på hur man beter sig när man vistas i trafiken. Cykelskolan är helt klart ett utmärkt koncept för att främja cykling.

Eftersom det inte finns finansiering för en cykelkurs nästa år undersöker Huddinges Trafik- och landskapssektion möjligheten att bygga en cykelpark eller trafiklekplats. Detta kan vara ett sätt och inspirera närboende till att lära sig cykla och få kunskap om trafikregler och trafikens påverkan på miljö och människa.

Förstå varför barns färdmedelsval är viktiga ur ett samhällsperspektiv

Projektet Klimatsmarta skolresor har syftat till att förändra resvanor hos elever i Huddinges skolor och på så sätt minska energianvändningen inom transportsektorn. Om barnens resvanor förändras kan det även påverka vårdnadshavarnas resvanor, som i sin tur kan bidra till ett transportsystem som har lägre utsläpp av växthusgaser och är mer energieffektivt än dagens system. Förståelsen om att allt hänger ihop är viktig att förmedla. Till synes små beslut, som inte är direkt kopplade till resande, kan få stora konsekvenser för människors färdmedelsval.

En utmaning under projektet har varit att internt och externt förmedla arbetet med Klimatsmarta skolresor på ett sätt som sätter det i ett större sammanhang. Inom Samhällsbyggnadsavdelningen jobbar olika funktioner i olika skeden i samhällsbyggnadsprocessen. Det innebär ibland att åtgärder inte alltid utvärderas mot en gemensam målbild. Olika förvaltningar har olika uppdrag och större samordning krävs därför för att verka som en kommun. Trafikkampanjer som är riktade mot skolor har ofta betraktats som något som läggs på skolornas uppdrag. Genom förbättrat samarbete över förvaltningsgränser kan aktiviteterna istället ses som positiva bidrag i undervisningen.

Att ha barnen i fokus i samhällsplaneringen innebär att bryta med gamla tankesätt och planeringsprinciper. Att utgå från barnen är att planera för personer som behöver tydlighet i trafiken, tillräckligt utrymme att vistas och leka på och som aldrig kör bil. Det som är bra för barn är bra för väldigt många andra grupper och förutsätter en exploatering som ger tillräckligt utrymme för hållbara transportmedel. Huddinges trafikstrategi slår fast att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Planering utifrån ett barnperspektiv fångar en del av de mål och riktlinjer som styr arbetet redan idag. Att implementera barnperspektivet kan vara vägledande i implementeringen av trafikstrategin.

Idag står den unga generationen i framkant med krav på snabb förändring. Kommunen kan bidra genom att skapa förutsättningar för omställning och förbereda för ett samhälle som är organiserat utifrån planetens villkor. Arbetet med barn i fokus bidrar i den riktningen.

Fortsatt arbete

Förlängningen av arbetet med Klimatsmarta skolresor måste vara anpassat efter elevernas och skolpersonalens vardag. Huddinge kommun behöver hitta arbetssätt, arbeta med digitalisering och verktyg som minskar behovet av administration. För att diskutera hur arbetet bör utformas kommer representanter från Huddinges skolor inbjudas till en workshop om hur Säkra skolvägar bättre kan sammanfogas med skolornas undervisning och verksamhet. Workshopen planeras att genomföras under 2021.

Huddinge har anmält intresse att delta i Svenska Cykelstäders satsning *Cykelvänlig skola*. På så sätt kan den planerade handledningen för barn och trafik som har påbörjats i Huddinge utvecklas. Dessutom kan Huddinge bidra med kunskap och förvärvade erfarenheter från projektet Klimatsmarta skolresor.

Kommunikationen om Säkra skolvägar med fokus på att gå och cykla ska utgå mer från barnens inställning om att det är kul, härligt och skapar samvaro. Ett arbete med konceptutveckling och nya aktiviteter kommer fortgå. En idé om att låta skolor anmäla intresse till att vara med i ett försök med bilfri zon har uppkommit i projektet. Vi tror på idén att fråga skolorna vilka som vill vara med och jobba utifrån existerande engagemang istället för pålagor. Genom att titta på varje skolas förutsättningar, närmiljö, undersöka vilka positiva beteenden som finns och hur vi kan förstärka dessa hoppas vi på ett lyckat projekt.

I Norges exempel med Hjertesoner är skolbarnen viktiga aktörer för att upprätthålla de bilfria zonerna. Skolorna har tryckt upp t-shirtar med stora hjärtan på och skrivit sånger om den bilfria hjärtzonen. Barnen är involverade i att komma på sätt att uppmuntra de som går och cyklar. På en skola har de tagit fram en röd tumme som pekar nedåt som visas för vårdnadshavare som kör in i den bilfria zonen. Att engagera barnen och låta deras idéer vara vägledande är viktigt.

Det hade varit intressant att mer noggrant undersöka samband mellan hur barn reser och hur deras vårdnadshavare sedan tar sig till sin sysselsättning. Detta har inte undersökts på ett djupare plan inom ramen för Klimatsmarta skolresor, men bör ingå i uppföljningen av det planerade försöket med bilfria zoner.

Klimatsmarta skolresor har gett ny energi och input. Vi ser fram emot att fortsätta utveckla konceptet kring barns resande framöver och dela med oss av våra lärdomar.

- Emma Lidell och Sarah Brunzell, Huddinge kommun 2020-12-28

Publikationslista

Resvaneundersökning 2019

Sammanställning av resultatet i Resvaneundersökningen 2019, författare Sarah Brunzell. (Bilaga 1)

Resvaneundersökning 2020

Sammanställning av resultatet i Resvaneundersökningen 2020, författare Boel Berg Wincent (Bilaga 2)

Föredrag på Skånskt cykelforum 2019, Emma Lidell

Presentation för Skånskt cykelforum i september 2019 (Bilaga 4)

Referenser

Huddinge Säkra skolvägar Resebarometer 2019. [Resebarometer - säkra skolvägar \(huddinge.se\)](http://huddinge.se) (Hämtad 2020-12-15)

Regionala cykelkansliet Stockholmsregionen. Potential för arbetspendling 2020. [Potential för arbetspendling med cykel i Stockholms län \(arccis.com\)](http://arccis.com) (Hämtad 2020-12-15)

Trygg Trafikk Hjertzone 2019. [Hjertesone - tryggere skolevei • Trygg Trafikk](http://tryggtrafikk.no) (Hämtad 2020-12-15)

Westman Jessica 2017. *Drivers of Children's Travel Satisfaction* Diss. Karlstads universitet. [Drivers of Children's Travel Satisfaction \(diva-portal.org\)](http://diva-portal.org)

Bilagor

Bilaga 1. Sammanställning Resvaneundersökning 2019

Bilaga 2. Sammanställning Resvaneundersökning 2019

Bilaga 3. Piktogram

Bilaga 4. Presentation Barns resande i Huddinge Skånskt cykelforum 2019

Bilaga 5. Presentation Information om Säkra skolvägar 2020

Bilaga 6. Presentation om Bilfri skola Enköping

Bilaga 7. Trafiksäkerhet och tillgänglighet - Utredning 2019

Bilaga 8. Trafiksäkerhet och tillgänglighet - Utredning 2020

Bilaga 9. Rapport Trafikräkning 2019

Huddinge kommun
141 85 Huddinge

Besök Kommunalvägen 28
08-535 300 00
www.huddinge.se