

HÅLLBART OCH AKTIVT RESANDE FÖR BARN

FULLSTÄNDIG RAPPORT MED KÄLLHÄNVISNINGAR



KLIMATKOMMUNERNA
2021

KLIMAT
KIK
KOMMUNERNA



Titel: Hållbart och aktivt resande för barn

Utgivare: Klimatkommunerna 2021

Huvudförfattare: Alva Rosager

Innehåll

4	Inledning
5	Problembeskrivning
13	Varför borde barn resa hållbart och aktivt?
17	Vad kan göras och av vem?
23	Exempel: Göteborg
24	Exempel: Helsingborg
25	Exempel: Järfälla
26	Exempel: Karlstad
27	Exempel: Lomma
28	Exempel: Luleå
31	Exempel: Malmö
32	Exempel: Stockholm
33	Exempel: Uppsala
34	Exempel: Värmdö
35	Källförteckning



Inledning

Denna rapport är en kunskapssammanställning på ämnet hållbart och aktivt resande för barn. Med detta menar vi cykling och gång (och liknande transportmedel så som skateboard etc. men dessa diskuteras inte specifikt). Rapporten tar upp följande:

- *Hur ser situationen ut idag och varför ser den ut så? (problembeskrivning)*
- *Varför borde barn cykla eller gå?*
- *Vad skulle kunna göras åt problemet? (av föräldrar, skolor, kommuner, den nationella nivån samt föreningar)*
- *Konkreta exempel på hur kommuner jobbat med frågan*

Sammanställningen baseras framförallt på rapporter från myndigheter och intresseorganisationer, men även dokument från kommuner och viss personlig kommunikation med tjänstepersoner i kommuner.



Problembeskrivning

Allt färre svenska barn går eller cyklar medan allt fler får skjuts (Cykelfrämjandet, 2019a) Detta trots att en stor andel barn säger att de föredrar att cykla (Svenska cykelstäder, 2019).

Det är inte framförallt barns oförmåga som begränsar deras cykling, utan strukturella problem i hur vi har planerat vårt samhälle. Det finns en risk att man skuldbelägger barn för att de är barn istället för att ifrågasätta hur bilcentrerat vårt samhälle är (Trivector Traffic, 2017a).

Barn spenderar idag mycket av sin tid på geografiskt vitt spridda platser och även mycket tid passivt pendlande mellan platserna i bil. Detta innebär att barns vistelseplatser blir som satelliter, och de förlorar då känslan av geografiskt sammanhang (VTI, 2017a). Värt att nämna när det gäller detta är att det framförallt är förflyttning till fritidsaktiviteter som till större utsträckning sker med bil. Trots detta så är det framförallt resor till och från skolor som prioriterats för initiativ (ibid.), vilket kommer bli tydligt i denna rapport.

Gång och cykling har minskat - skjutsning ökar

Trenden visar att antalet barn som cyklar har minskat (Boverket, 2018). Flera kommuner har noterat att allt färre går och

cyklar och allt fler blir skjutsade, till exempel Stockholm (Stockholms stad, 2016) och Järfälla (Järfälla kommun, 2019a). På 70-talet gick eller cyklade nästan alla barn till skolan. Idag är det knappt hälften, och istället får många barn skjuts av sina föräldrar (Lapenkova, 2019). Andelen barn i åldern 7-14 år som cyklar har minskat från 24 procent i mitten av 90-talet till 15 procent 2014, enligt en rapport från VTI (2017a). En signifikant minskning av barns aktiva resande har alltså skett.

Var fjärde elev skjutsas idag till skolan (Pleijel, 2020; Trivector, 2020). Bara drygt hälften av elever reser aktivt till skolan, genom cykling eller gång (Trivector, 2020).

Brist på självständigt resande

Andelen som får sällskap av en vuxen när de tar sig till skolan fortsätter öka. 2012 fick ungefär en tredjedel sällskap av en vuxen när de gick eller cyklade till skolan (Trafikverket, 2012), och 2018 var denna siffra drygt hälften (Trafikverket, 2018). Det är fler barn som får gå själva till skolan än som får cykla. 2018 fick en dryg tredjedel av barn mellan 6 och 12 år inte gå till skolan utan vuxet sällskap, och den motsvarande siffran för att cykla till skolan på egen hand var nästan hälften (ibid.).



Ersättande färdssätt

Generellt har cykling bland barn och unga framförallt ersatts av ett ökat resande med kollektivtrafik och resor till fots, men cykling har även till viss del ersatts med bilresor (VTI, 2017a). Cykling minskar framförallt bland äldre barn, och denna åldersgrupp ersätter framförallt cyklandet med resor med kollektivtrafik. En förklaring till detta kan vara att högstadie- och gymnasieelever har större tillgång till gratis busskort än vad som brukade vara standard (VTI, 2017a). Färdssättet till en annan skola än den som barnet tillhör baserat på var hen bor är oftast med buss (Trafikverket, 2018).

Avstånd och förutsättningar för aktivt resande till skolan

De flesta resor i tätorter, där de flesta svenskar bor, är korta, och många skulle klara dem med cykel (Pleijel, 2020). Om man tittar på skolväg så har ungefär hälften av barn mindre än tio minuters resväg till skolan (Trafikverket, 2012; Trafikverket, 2018), alltså en distans som kan cyklas. Ungefär en fjärdedel av barn har mer än 20 minuter till skolan (Trafikverket, 2018), och cirka 6 procent har mer än 30 minuter (Trafikverket, 2012). Ungefär 60 procent av skolelever i Sverige bor inom 2 kilometer från sin skola (Trafikverket, 2012; VTI, 2017a) och över 80 procent bor inom 5 kilometer från skolan (VTI, 2017a). Detta visar att potentialen för att öka cyklandet bör vara stor.

Föräldrar har möjlighet att välja vilken skola deras barn går på, och detta fria skolval

bidrar till att allt fler skjutsas (Vägverket, 2005). Det fria skolvalet skapar barriärer mot aktivt och självständigt resande, då de valda skolorna ofta ligger längre bort. Bland de barn som går i den skola eller förskola som de hänvisats till på grund av sin adress har 70 procent kortare avstånd än 2 kilometer till skolan. Bland de som valt en annan skola eller förskola är det 30-45 procent som har ett så kort avstånd till skolan (VTI, 2017a). Detta gör att färre barn har möjlighet att cykla eller gå, och blir istället beroende av föräldrarnas skjutsande (Trivector Traffic, 2017a; VTI, 2017b; Westman, 2017).

En anledning till att barn skjutsas är lokalval. Det är inte helt ovanligt att skolor etableras i lokaler som var avsedda för andra ändamål. Där kanske inte infrastrukturen är helt korrekt planerad för barns behov och säkra gång- och cykelbanor kanske saknas (Trivector Traffic, 2017a; VTI, 2017a). Speciellt friskolor etableras ofta i äldre byggnader som inte byggts med utgångspunkt i att barn ska kunna ta sig till skolan till fots eller på cykel på ett självständigt och säkert sätt, vilket innebär att skjutsning blir nödvändigt (VTI, 2017a).

Skolors och aktiviteters placering

Skolors och fritidsaktiviteters placering kan ha stor betydelse för barns upplevelse och möjlighet att välja olika resesätt. Vid lokalisering av butiker har planeringsprocessen tagit hänsyn till hushåll som saknar bil, men samma fokus har inte lagts på de konsekvenser samhällsplanering får för barns



skolväg. Detta innebär att allt fler barn får långt till skolan och inte har sina klasskamrater nära (Vägverket, 2005). Vidare lokaliseras många fritidsanläggningar till periferin med långa avstånd till barns bostäder. Detta ställer krav på bilskjuts och kan exkludera barn till föräldrar utan bil från att delta i fritidsaktiviteter (ibid.).

Säkra cykelställ

Barn är ibland rädda att deras cyklar ska bli stulna eller vandaliserade om det inte finns bra cykelställ vid huset, skolan eller fritidsaktiviteten. Även att cykelställ ofta inte är vädersäkrade kan vara en faktor för att barn inte cyklar, om än troligtvis inte en avgörande sådan (VTI, 2017a).

Skolvägens (o)säkerhet

65 procent av svenska föräldrar till barn i grundskoleåldern anser att skolvägen är säker, men trots detta ökar skjutsandet (Westman, 2017). I Trafikverkets attitydundersökning (2018) ansåg knappt hälften av de tillfrågade föräldrarna att barnet har en säker väg till skolan, och strax över hälften anser att den är osäker. I Trafikverkets attitydundersökningar genom åren kan man se att den uppfattade osäkerheten ökar över tid. En tiondel av föräldrar med barn i åldern 6-12 ansåg i Trafikverkets attitydundersökning (2018) att trafikmiljön är mycket farlig för barnet. Också, nästan hälften av barn i undersökning upplever sin egen skolväg som osäker (VTI, 2017a).

Det är i regel föräldrarnas attityd och egna

vanor som avspeglas i barnens resande. Detta är särskilt fallet om den lokala trafikmiljön och normen inte främjar och understödjer cykling (VTI, 2017a). Vidare finns studier som visar både att det är föräldrarnas uppfattning som påverkar om barnen går eller cyklar mer än barnens egen uppfattning och att föräldrar ofta uppfattar barnens miljö som farligare än barnen gör. Utifrån detta kan man också se att den sammantaget viktigaste anledningen till att barn skjutsas är att föräldrarna anser att skolvägen är farlig (SKL, 2013).

Många föräldrar oroar sig för sina barns skolväg, och denna oro gör att man känner sig tvingad att skjutsa (NTF, u.å.a.). Att skolvägen upplevs som osäker gör alltså att skjutsandet av barn kvarstår och ökar (Boverket, 2018). Föräldrar är oroadade både gällande trafiksäkerheten på skolvägen och potentialen för överfall (Lapenkova, 2019). Det är dock inte alltid trafiksäkerheten som oroar mest, utan ibland kan det vara rädslan för vad andra vuxna kan göra mot deras barn som är den största oron (VTI, 2017a). Det finns dock ibland viss ovillighet bland föräldrar att ärligt förklara varför man väljer bilen. Under stressiga morgnar kan föräldrar rättfärdiga sitt egentligen onödiga körande med att säga att de delvis gör det av säkerhetsskäl (Westman, 2017).

Många föräldrar ser ett förändrat trafikklimate och ökad biltrafik som en stor kontrast mot vad de upplevde som en säker trafikmiljö i sin egen barndom (VTI, 2017a). Bristande faktisk och upplevd säkerhet i trafiken i kombination med föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga leder till



skjutsande (VTI, 2017b). Svenska föräldrar rättfärdigar sitt skjutsande med att säga att vägarna är för osäkra för andra resätt (Westman, 2017). Trafikmiljön runt skolan anses av föräldrar vara för farlig för barnen, på grund av alla bilar som rör sig i området (Cykelfrämjandet 2019b). Upp emot 45 procent av skjutsande föräldrar säger att de väljer att skjutsa sina barn på grund av trafiken (Westman, 2017). Föräldrar upplever att hastighetsgränser sällan respekteras, att det ibland saknas gång- eller cykelvägar och tillfredsställande gatubelysning också ibland saknas (Trivector Traffic, 2017a; Svenska cykelstäder, 2019). Farlig trafik som anledning till skjutsande ökade från 19 procent 2009 till 24 procent 2012 (Trafikverket, 2012). Särskilt föräldrar till yngre barn tycker att trafiken är ett stort hinder för barnen (Westman, 2017). Föräldrar väljer att skjutsa sina barn, eftersom det är lättare att anpassa sig till en farlig väg än att lyckas ändra trafikmiljön för att möjliggöra att barnen förflyttar sig på egen hand (Vägverket, 2005). Föräldrar väljer att begränsa sina barns rörelsefrihet och mobilitet för att skydda dem mot risken att bli skadade i en trafikolycka (Trafikverket, 2015a, VTI, 2017a).

Från 70-talet till det tidiga 2000-talet ökade antalet personbilar i Sverige med 84 procent. Detta har gett bilen en privilegierad plats i vårt samhälle (Vägverket, 2005). Vid planering av bostadsområden och serviceområden har man ofta räknat med bilen som givet transportmedel. Detta har gjort områden mer riskfyllda och problematiska för barn som förflyttar sig för egen maskin (ibid.).

56 procent av rektorer anser att trafiksäkerheten vid skolan är ett problem (Svenska cykelstäder, 2019). Vidare anser 72 procent att för många fordon vid samma tid är ett problem när föräldrar skjutsar (ibid.), och 43 procent av rektorer uppger att föräldrar som lämnar i bil är den största trafikrisken för elever vid sin skola (Trivector Traffic, 2017a).

Skador och dödsfall

Att röra sig i trafiken är farligare för barn än för andra grupper. Åldersgruppen 7-14 år har dubbelt så hög risk att skadas som cyklist i trafiken jämfört med andra åldrar (VTI, 2017a). Trafiken är dock väldigt säker, även för barn. Allt färre barn som går eller cyklar dödas i trafiken (Svenska cykelstäder, 2019). Antalet barn som dödas som fotgängare eller cyklister har faktiskt minskat med så mycket som 90 procent sedan 50-talet (Trivector Traffic, 2017a).

När barn skadas i trafiken beror det oftast på brister i infrastrukturen och dess skötsel (Svenska cykelstäder, 2019). De flesta olyckor för barn sker när de korsar vägar, kring parkerade bilar, vid backkrön och där sikten är skymd (Vägverket, 2005, Vägverket, 2006). Singelolyckor är dock den överlägset vanligaste olyckstypen bland cyklande barn. Detta är en förändring från att tidigare ofta ha involverat motorfordon till att nu vara cirka 85 procent singelolyckor (Trivector Traffic, 2017a). Mindre barn kan inte, på grund av sin fysik, parera en omkullkörning så som vuxna kan, och därmed är skallskador vanliga vid cykelolyckor bland barn (Vägverket, 2005).



Barn ska prioriteras

I en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling pekas barn och unga ut som prioriterade grupper (Trafikverket, 2020). Synen på barn som kompetenta personer som borde vara delaktiga i beslut om dem växer sig starkare (Sveriges kommuner och landsting [SKL], 2013). Detta är särskilt relevant nu när konventionen om barnens rättigheter finns i svensk lagstiftning. Detta kan även anses innebära att vår trafikmiljö borde anpassas till barn, istället för att barn ska anpassa sig till trafikmiljön (Svenska cykelstäder, 2019).

Brist på fysisk aktivitet

Barn och unga behöver minst en timmes fysisk aktivitet om dagen (Svenska cykelstäder, 2019), men den övergripande tendensen i Sverige är att unga är mer stillasittande än önskvärt (VTI, 2017a). Enligt WHO uppnår åtta av tio barn i världen inte den rekommenderade miniminivån fysisk aktivitet (Svenska cykelstäder, 2019). Av svenska 15-åringar är det endast 13 procent av pojkar och 9 procent av flickor som uppnår miniminivån. Bland barn mellan 11 och 15 år är 11-åriga pojkar de mest aktiva, men ändå är det endast 25 procent som uppnår miniminivån fysisk aktivitet (ibid.). Den unga generation riskerar att bli den första generationen i modern tid som får en kortare medellivslängd och sämre livskvalitet än sina föräldrar, på grund av bristen på aktivitet (ibid.; Pleijel, 2020; Trivector, 2020).

Hälsa är ojämlikt fördelad, och barn vars

vårdnadshavare antingen har en lägre inkomst eller är födda i ett land utanför Europa är överrepresenterade bland barn som rör sig för lite och har sämre kosthållning (Svenska cykelstäder, 2019).

Geografiska och årstidskillnader

Det finns geografiska skillnader kring hur barn reser. Barn som bor i tätorter cyklar och går mer än barn som lever på landsbygden, som istället åker mer buss och bil (VTI, 2017a). Detta är såklart förstående, då avstånden ofta är längre på landsbygden än i tätort.

Det finns även en årstidsberoende aspekt för barns resande. Andelen barn som cyklar är betydligt större på sommaren än på vintern (Trafikverket, 2012; Haninge kommun, 2017). I Trafikverkets rapport (2012) skrivs det att 29 procent av barn cyklar till skolan på sommaren, medan bara 12 procent gör det på vintern. Att gå eller få skjuts är alltid bland de vanligaste resesätten för barn, medan cykling endast tar sig upp dit på sommaren (Trafikverket, 2018).

Köns- och ålderskillnader

Det är vanligare att föräldrar låter pojkar cykla själva i trafiken än flickor (Svenska cykelstäder, 2019). Pojkar har övergripande högre sannolikhet att resa aktivt (Westman, 2017). Pojkar resar också oftare ensamma eller med en kompis, medan flickor oftare eskorteras av sina föräldrar till skolan.



Yngre barn cyklar mer än äldre. Cyklandet bland barn är störst i åldrarna 7 till 14 år. Dock får fler barn gå till skolan själva än cykla, särskilt bland yngre barn. 75 procent av barn som är 12 eller äldre får cykla, men motsvarande siffra bland 6-åringar är bara 5 procent (VTI, 2017a). Yngre barn är mer aktiva än de äldre barnen, och i pojkar är i alla åldrar mycket mer aktiva än sina jämnåriga flickor (VTI, 2017a).

Åldersrekommendationer begränsar

En bidragande orsak till att färre barn cyklar idag kan vara att NTF under decennier rekommenderade att barn skulle vara 12 år gamla för att få cykla till skolan på egen hand. Trots att NTF nu har flexibla rekommendationer som tar hänsyn till barnets individuella förmågor och trafikmiljön (NTF, u.å.b) finns den äldre rekommendationen fortfarande kvar i minnet hos många skolor och föräldrar, trots att den kan anses förlegad (Trivector, 2020).

Normer och vanor

Den lokala normen är viktig för hur föräldrar väljer att göra med skjutsning kontra aktivt resande för barnen. Vissa svårigheter kan uppkomma för de föräldrar som inte följer den lokala normen (VTI, 2017a). Om normen är att skjutas kan ett barn som cyklar få svårt att leka med barn som skjutas hem från skolan, då cykeln också måste komma hem på något sätt. Vidare kan det bli svårt för barn som skjutas på en skola där de flesta cyklar att ordentligt komma

in i gemenskapen, då andra barn cyklar till och från skolan tillsammans (ibid.).

Föräldrar som ofta tar bilen får det som en vana, vilket gör att de i morgonrushen inte ens överväger att ta ett annat resmedel (Westman, 2017). Detta kan ses som en negativ anpassning då föräldrar och barn som alltid tar bilen ser detta som en självklarhet även på korta sträckor som lätt hade kunnat gås eller cyklas (Björklid, u.å.).

Fler bilar i hushållen

Det är idag vanligare för hushåll att ha flera bilar än det brukade vara, och detta gör det enklare för föräldrar att skjutsa sina barn, då en bil oftare finns tillgänglig. Detta kan vara en potentiell anledning till det ökande skjutsandet (VTI, 2017b).

Praktiska skäl

Föräldrar tycker generellt att sina barns skolväg är tillräckligt trygg för att släppa ut barnen på egen hand, men ändå väljer många föräldrar att skjutsa, vilket de ofta uppger är av praktiska skäl (Westman, 2017, Lagercrantz, 2018). Barn och unga bestämmer sällan själva över sitt färdssätt, och föräldrar tycker ofta att det är praktiskt att lämna barnen med bil när de ändå är på väg till jobbet (Haninge kommun, 2017; VTI, 2017a). Även skjutsning till fritidsaktiviteter rättfärdigas av föräldrar genom att säga att det är det mest bekväma och praktiska för familjen (Trivector Traffic, 2017a).

Idag lever vi alla, men kanske särskilt småbarnsföräldrar, i ett tidskompakt samhälle där mycket ska lösas och tiden räcker inte



alltid till (Vägverket, 2005). Därmed är en viktig anledning till att föräldrar skjutsar att det finns ett vardagspussel som behöver lösas (Uppsala kommun, 2020b). Upplevelsen av tidsbrist och behovet av flexibilitet är viktiga anledningar som får människor att välja bilen. Den upplevda tidsvinsten som bilkörande innebär väger i regel tyngre än ekonomiska eller miljöargument (SKL, 2013). Särskilt för föräldrar är den upplevda tidsbristen central för beslutet att ta bilen. Bilåkandet kan legitimeras av skjutsandet av barn, vilket kan anses vara något som måste göras, och då får föräldrarna inte dåligt samvete för bilkörandet, vilket de kan få för sitt bilkörande i andra sammanhang (VTI, 2017a).

Samordnad transport

Att samordna transport skulle kunna vara ett sätt att minska transportintensiteten vid skolor. I en undersökning svarade 60 procent av de tillfrågade föräldrarna att de hade grannar med barn i samma skola, men av dessa sa endast 18 procent att de samordnar skoltransport med dessa grannar (SKL, 2013).

Kulturella faktorer

Kulturella faktorer kan vara relevanta för varför barn från vissa sociala grupper inte cyklar, även om infrastrukturen är cykelvänlig (VTI, 2017a).

En kulturförändring har skett som gör att föräldrars närvaro vid fritidsaktiviteter är mer förväntad. Detta kan leda till att föräld-

rarna skjutsar eftersom de ändå också ska med till aktiviteten (Trivector Traffic, 2017a).

”Bra” föräldrar

Föräldrar väljer ofta att skjutsa på grund av att de tror att det är det bästa för barnen (Uppsala kommun, 2020b). Eftersom många föräldrar jobbar mycket vill de såklart träffa sina barn under sin lediga tid (VTI, 2017a). Bilar ger möjlighet att göra sällskap med sina barn (Westman, 2017) och att skjutsa blir ett sätt för föräldrar att visa omsorg (VTI, 2017a). Skjutsandet kan ge umgängestid med barn, men det är framförallt föräldrar som anser att bilen är en bra plats för umgänge. Barn föredrar å andra sidan umgänge med sina föräldrar i hemmet (ibid.).

Föräldrars agerande mot sina barn kan styras av de värderingar de uppfattar att andra har kring föräldraskap. Vad som anses lämpligt och säkert för föräldrar och barn konstrueras i relation till det sociala sammanhang man befinner sig i (VTI, 2017a). Svenska föräldrar är i regel barncentrerade, vilket leder till att föräldraskapet domineras av en önskan att vara en engagerad förälder. Dock har föräldrar ofta brist på tid, och skjutsa blir därmed både tid med barnet och en barncentrerad verksamhet (SKL, 2013). Daglig närvaro kan bli ett sätt att markera sitt engagerade föräldraskap, vilket ger incitament för föräldrar att skjutsa (ibid.). Att skjutsa kan alltså förknippas med ett aktivt och engagerat föräldraskap. Vidare har svenska föräldrar även en tendens att överbeskydda sina barn, och då blir bilen lätt en symbol för säkerhet och trygghet



(VTI, 2017a). Barn förväntas i vårt samhälle göra val som föräldrarna ska möjliggöra och stödja. Ett exempel på sådant är att barnens fritidsaktiviteter kan komma att styra familjens vardag, och att föräldrarna skjutsar för att möjliggöra barnens aktiviteter (SKL, 2013).

Barn är inte kapabla?

Det finns studier som visar att dagens föräldrar anser att deras barn är mer sårbara än de var i samma ålder. Bilen upplevs skydda barn från ont, och då det är en förälders uppgift att skydda sina barn influerar detta föräldrar att skjutsa sina barn (SKL, 2013). Den främsta orsaken att föräldrar inte låter sina barn cyklar är att de inte anser dem vara kapabla att hantera svåra trafiksituationer (Cykelfrämjandet, 2019a). Barn ses alltså ofta inte som kompetenta av sina föräldrar, vilket leder till att föräldrarna anser att barnen ska skyddas och därmed skjutsas för att undvika faror på vägen. Vissa föräldrar i en undersökning vill till och med övervaka sina barn med GPS för att se till att de är säkra (SKL, 2013).

Ansvarsfördelning

Det finns en problematik gällande ansvarsfördelningen för barns resande. Detta då de som känner till barns situation och har bäst insikt om deras behov sällan deltar i den fysiska planeringen (Vägverket, 2005). Svårigheter uppkommer i och med att det är stora delar av den kommunala verksamheten som påverkar barns situation, och ansvaret för olika åtgärder är fördelade på olika kommunala sektorer. Samverkan över gränserna mellan de olika förvaltningarna kan vara svårt, och olika kunskaper, till exempel om barns liv och problem, överförs inte från olika verksamheter till andra (ibid.).



Varför borde barn resa hållbart och aktivt?

God hälsa

Barn rekommenderas, som tidigare nämnt, röra sig minst 60 minuter om dagen för att säkerställa god hälsa (NTF, u.å.a.). Cykling, och andra former av fysisk aktivitet, har visats vara bra för barns fysiska och psykiska hälsa (Cykelfrämjandet, 2019a). Fysisk aktivitet bidrar till att utveckla skelett, muskler, leder, hjärta, lungor, koordination, motorisk kontroll samt att behålla en hälsosam vikt (VTI, 2017a). Fysisk aktivitet har dock även betydelse för det psykiska välbefinnandet, genom att förbättra kontrollen över symptom som oro, ångest och depression. Fysiskt aktiva ungdomar sägs också vara mer benägna att anamma ett mer övergripande hälsosamt beteende, och undvika tobak, alkohol och droger. Att aktivt resande, framförallt cykling, minskar kan alltså på flera sätt vara ett problem för hälsan (ibid.). Hälsovinster av att gå eller cykla uppväger tydligt riskerna för att råka ut för en olycka (Svenska cykelstäder, 2019). Genom att inte resa aktivt på grund av svåra trafikförhållanden finns det en risk att barn anpassar sig till en miljö och livsvillkor som är skadliga för dem i det långa loppet, vilket kan komma att försämra deras livskvalité (Björklid, u.å.).

Barn som skjutsas får såklart färre möjlighe-

ter till fysisk aktivitet, vilket alltså är negativt för deras hälsa. Barns ökande bilåkande kan ses som en fysisk inaktivitets-kris, eftersom låga nivåer av fysisk aktivitet kan kopplas till högre frekvens av fetma och hjärtkärlsjukdomar i barn och ungdomar (Westman, 2017). Därmed är det såklart bra att uppmuntra barn att resa aktivt, för motionens skull (Zachariasson, 2017a). Ökat bilresande, och därmed minskat aktivt resande, har även kopplats ihop med den ökning av psykisk ohälsa vi ser bland barn och unga idag (Karlstads universitet, 2018; Lagercrantz, 2018).

Mer fysisk aktivitet under dagen

Man har noterat en korrelation mellan aktivt resande och en högre nivå av aktivitet under resten av dagen. De barn som skjutsas är signifikant mindre aktiverade under skoldagen (Westman, 2017). De barn som går eller cyklar till skolan är i allmänhet mer fysiskt aktiva, i jämförelse med de barn som istället åker bil eller kollektivt (VTI, 2017a).

Bättre för miljön och klimatet

Självklart är gång och cykling bättre för miljön och klimatet än bilkörning; det behöver inte förklaras. Det är därmed viktigt att få barn att välja att resa aktivt, för att främja miljön och klimatet, och befästa



användning av hållbara transportsätt tidigt (VTI, 2017a; Zachariasson, 2017a). Förhoppningsvis kan detta leda till att de även som vuxna gör hållbara val, och låter bilen stå (Zachariasson, 2017a).

Bra vanor för livet

Vanor som skapas tidigt fortsätter ofta, och barn som går eller cyklar istället för att åka bil kan därmed ta med sig dessa vanor till vuxen ålder (Trivector Traffic, 2017b; Zachariasson, 2017a). För de barn som inte tränar på att cykla (eller åka buss) på egen hand blir steget större att göra det när de är äldre. Som vuxna kan de därmed komma att använda bil i större utsträckning (Lagercrantz, 2018). Det är viktigt att i tidig ålder befästa användningen av miljövänliga och hållbara transportsätt, så som cykling (VTI, 2017a). Detta är viktigt då det finns en chans att dessa hållbara vanor följer med upp i vuxen ålder (NTF, u.å.a).

Forskning visar på ett visst samband mellan mängden fysisk aktivitet som barn och mängden fysisk aktivitet som vuxen (VTI, 2017a). Därmed är det viktigt att barn får lära sig gå eller cykla på egen hand, så att de kan få detta som en självklar vana.

Minska trängsel och smittspridning

Det finns i alla tider många och bra anledningar för barn att resa aktivt till skolan, men det är en särskilt bra idé just nu, särskilt som alternativ till kollektivtrafik. Detta då spridningen av covid-19 ökar drastiskt (i skrivande stund) och att stå och trängas på en trång buss eller ett trångt tåg är därmed ett osäkert val och en dålig idé (Eriksson &

Fendert, 2020; Uppsala kommun, 2020a).

Bra skolresultat

Motion och frisk luft gör barn piggare och gör det möjligt för dem att vara mer koncentrerade, vilket såklart gynnar inläringen (Malmö stad, u.å.). Vidare, att inleda dagen med att röra sig har visat påverka skolresultaten positivt (NTF, u.å.a, Trivector, 2020, Törnsten, 2020). Ju mer barn rör på sig, desto bättre blir deras inläring och koncentration (Uppsala kommun, 2020b). Vidare, barn som reser aktivt har också lättare att koppla av på kvällarna, efter skolan (Trivector Traffic, 2017b). Å andra sidan, det har visats att barn som skjutsas till skolan blir tröttare under hela skoldagen (Lagercrantz, 2018).

Trafikkunskap

Att resa aktivt är ett bra sätt för barn att träna trafiksäkerhet och utveckla bättre trafikfärdigheter (ibid., Lagercrantz, 2018). Att vistas i trafiken tillsammans med vuxna, och till mindre del även med andra barn, är ett viktigt sätt för barn att lära sig om trafiken och hur de ska bete sig i den (Malmö stad, u.å.; Trivector Traffic, 2017b).

Singelolyckor är den vanligaste olycksformen för cyklande barn, och dessa olyckor förekommer ofta till följd av lek under cykling. Dock är den leken viktig för att ge barn möjlighet att testa gränserna och ge dem vidare färdigheter att säkrare hantera cykeln (VTI, 2017a).



Motverka en osäker och ohälsosam trafikmiljö

När för många föräldrar skjutsar kan det uppstå en osäker trafikmiljö runt skolan precis vid de tider då flest barn rör sig i området (NTF, u.å.a). Detta kan leda till en ond cirkel, då föräldrar till barn som går eller cyklar kanske börjar skjutsa för att de anser att trafikmiljön är osäker, och då gör trafikmiljön ännu värre för de barn som reser aktivt (Zachariasson, 2017a). Om färre barn skjutsas innebär det en bättre miljö samt säkerhet och trygghet vid skolor (Trivector Traffic, 2017b).

Trafik är den främsta orsaken till buller och även den dominerande källan till luftföroreningar (Trivector Traffic, 2017a; Svenska cykelstäder, 2019). Buller kan leda till trötthet, nedsatt koncentration och sämre prestationsförmåga. Barn och deras utveckling är särskilt känsliga för påverkan från buller. Vidare, luftföroreningar är giftiga och bidrar till hjärt- och kärlsjukdomar samt kan försämra lungfunktion och påverka lungornas utveckling. Även detta är barn särskilt känsliga för (ibid.). Aktivt resande förknippas med fördelar som minskad trängsel, mindre buller och en tystare miljö, en säkrare miljö, samt renare luft och bättre luftkvalitet (Malmö stad, u.å.; VTI, 2017a).

Socialisering

Barn som inte skjutsas får på vägen möjlighet att lära känna människor i sin närmiljö (Lagercrantz, 2018). Forskare menar att barn som skjutsas kanske får mindre social träning, då de inte får möjlighet att interagera med andra (förutom sina egna föräld-

rar) på vägen (SKL, 2013). Att delta i fysisk aktivitet kan alltså ha betydelse för ungas sociala utveckling, till exempel genom att skapa tillfälle för identitetsskapande, att bygga självförtroende, social interaktion samt integration (VTI, 2017a).

Vikten av vänskap i barndomen kan inte övervärderas (Westman, 2017). Att resa till skolan tillsammans ger barn en möjlighet att umgås, bestämma aktiviteter för resten av dagen och känna sig socialt inkluderade (ibid., Lagercrantz, 2018). De barn som skjutsas går miste om den här möjligheten och riskerar därmed att exkluderas från sociala aktiviteter och känna sig socialt utanför (Trivector Traffic, 2017a; Lagercrantz, 2018).

Självförtroende och självständighet

Genom att röra sig självständigt kan barn komma över sina rädslor gällande närmiljön och få bättre självförtroende (Svenska cykelstäder, 2019).

Att ta sig till skolan på egen hand gör att barn blir mer självständiga (Lagercrantz, 2018, Uppsala kommun, 2020b), och skjutsning innebär å andra sidan att barnen blir mindre självständiga (SKL, 2013; Trivector Traffic, 2017a). Detta då barnen förlorar naturliga möjligheter att utforska sin närmiljö och att interagera med kompisar på egen hand (Karlstads universitet, 2018). Vidare är den ökade skjutsningen ett potentiellt problem för barns självständiga mobilitet, då de förlorar förmågan att förflytta sig på egen hand (VTI, 2017a).



Överbeskyddande föräldrar gör att barn blir rädda och inte tror sig kunna anta utmaningar (VTI, 2017a). Barn som inte får röra sig självständighet får sämre möjlighet att skapa sig en uppfattning och bekvämlighet med sitt område (Westman, 2017). Vidare är ett antagande som kan göras att barn som skjutsas i högre grad uppfattar platser som otrygga, vilket kan innebära att de begränsar sin egen rörelsefrihet (SKL, 2013). Barn som kan förflytta sig på egen hand har möjlighet att göra avstickare och stanna till när de vill, och på så sätt utforska sin miljö (Lagercrantz, 2018). Vidare, just cykling hade kunnat ge barn en möjlighet till en signifikant ökad rörelsefrihet, då det ger

barn möjlighet att förflytta sig relativt långa sträckor på egen hand (VTI, 2017a; Cykelfrämjandet, 2019a).

Barnen vill!

Att resa aktivt uppfattas av barn som av högre kvalitet än att resa med bil, särskilt om de kan socialisera med andra barn på vägen (Westman, 2017), och barn som inte får skjuts blir mer nöjda med hela skoldagen (Lagercrantz, 2018). Specifikt så tycker många barn att det är roligt att cykla (Pleijel, 2020), och många barn vill cykla i större utsträckning än de faktiskt gör och får för sina föräldrar (VTI, 2017a).



Vad kan göras och av vem?

Föräldrar

Föräldrar har en viktig roll i att träna cykling både motoriskt och trafikmässigt med sina barn. Till exempel kan man följa med några gånger för att peka ut potentiella faror och bedöma hur väl barnet klarar sig i trafiken. Detta är ett sätt att exponera barnen för trafikmiljöer, så de kan träna på att hantera dem och till slut kunna hantera dem på egen hand (Trivector Traffic, 2017a). Föräldrar kan även såklart se till att barnet kan vägen (Zachariasson, 2017b), och även kolla upp alternativa vägar, för att se vad barnet skulle möta om hen valde en annan väg hem (SVT 2017b). Föräldrar kan även uppmuntra och lära sina barn att kliva av och gå med cykeln över korsningar, för att göra det säkrare (ibid.). Man kan även utnyttja de kommunikationsmöjligheter som finns med mobiltelefoner, och hålla kontakten med barnen på vägen (VTI, 2017a).

Föräldrar kan vara engagerade och ta ansvar för sina barns aktiva resande (Boverket, 2018). Föräldrar kan ha en aktiv dialog med sitt barn om dess förutsättningar och kompetenser i trafiken (VTI, 2017a). Vidare måste föräldrar vara de som ändrar vanor och faktiskt tar steget att uppmuntra och släppa iväg sina barn (Pleijel, 2020). Man måste försöka se till att barnet har gott om tid på sig på morgonen (Zachariasson, 2017b)

och kan till att börja med till exempel välja ut en veckodag som är mindre stressig och gå eller cykla tillsammans till skolan den dagen (Uppsala kommun 2020b). Föräldrar kan även vara engagerade och aktiva gentemot skola och kommun om det är relevant (Trivector Traffic, 2017b), och till exempel kontakta kommunen om barnen klagat på brister i skolvägens infrastruktur (Vägverket, 2006).

Föräldrar kan även gå samman med andra föräldrar och organisera vandrande eller cyklande skolbussar där barnen samlas på en plats och tar sig till skolan tillsammans, gärna med en förälder som sällskap om det behövs (Uppsala kommun, 2020b). Detta kan även göras relativt fritidsaktiviteter, där man med andra föräldrar kan starta cyklande eller gående idrottsbussar (eller liknande) (VTI, 2017a).

Som föräldrar ska man kolla att barnets cykel är funktionell och säker, och även att barnet har en funktionell cykelhjälm (Zachariasson, 2017b). Detta är viktigt inför den allmänna cykelsäsongen, men även inför cykelutflykter med skolan. Inför sådana kan man ta upp och diskutera vikten av att kontrollera barnens cyklar på föräldramöten (Vägverket, 2006). Föräldrar kan vidare se över inte bara sina barns resval, utan



även sina egna (Haninge kommun, 2017).

Även om du som förälder måste skjutsa finns det sätt att ändå förbättra situation. Till exempel kan man köra en kortare bit av vägen och släppa av barnet tidigare, då lite motion ändå är bättre än ingen (NTF, u.å.a, Uppsala kommun, 2020c). Man kan som förälder även ta med barnets grannkompisar i bilen och som föräldrar turas om att köra flera barn från området till skolan, för att på så sätt minska trafikintensiteten runt skolan (Uppsala kommun, 2020c).

Skolor

Skolor kan i den utsträckning de har möjlighet arbeta för att skapa en trygg trafikmiljö runt skolan, och för att skolan och dess närområde ska vara stimulerande för cykling (Trivector Traffic, 2017a). Vidare kan man, på de sätt man har möjlighet till, vidta åtgärder för att uppmuntra och göra det lättare för barn att gå och cykla till skolan (Eriksson & Fendert, 2020). Skolor kan även vara öppna för att vara samrådspartners vid vägplanering, om de tillfrågas (Vägverket, 2005).

Skolor kan även se över hur skolgården är planerad gällande varutransporter, cykeltrafik och personalparkering (Vägverket, 2005), och försöka se till att cykelparkering är separerad från bilparkeringen, så att barn inte behöver korsa bilarnas färdväg på väg in till skolan (Isaksson, 2017). Att se till att cykelparkeringen känns trygg med tak, belysning, et cetera är också viktigt (NTF, 2018).

Skolor kan anordna cykelkurser, för att

verka för att alla barn ska kunna cykla och därmed främja integration och jämställdhet mellan barn från olika bakgrunder (NTF, 2018). Vidare borde man kunna integrera cykling inom ramen för de befintliga lärandemålen i ämnet idrott och hälsa, och på den vägen säkerställa att alla barn har grundläggande färdigheter i cykling (Trivector Traffic, 2017a).

Skolor kan vara positiva och välja att medverka när kommunen tar initiativ till samarbeten (Vägverket, 2005), och får gärna också själva ta det första steget gentemot kommunen (Trivector Traffic, 2017b). Det är viktigt att skolor etablerar ett samarbete med kommun gällande dessa frågor, men ett samarbete med föräldrar är såklart också viktigt (Boverket, 2018). Skolor kan med fördel samarbeta med föräldrar, kommun och barn för att till exempel göra en kartläggning av skolområdet och gemensamt föreslå åtgärder för en säkrare trafikmiljö (Vägverket, 2006).

Skolor har direkta kontaktvägar till föräldrar, och kan använda detta för att försöka påverka. Till exempel genom att informera föräldrar om hur viktigt det är att barn är mer fysiskt aktiva för att kunna koncentrera sig bättre i skolan (SKL, 2013, NTF, 2018). Brev kan skickas ut till föräldrar för att påpeka hur deras agerande bidrar till en osäkrare trafikmiljö runt skolan. I ett sådant brev kan specifika exempel vara extra hjälpsamma (SKL, 2013). Skolor kan också lämna ut material till föräldrar till barn som börjar skolan, för att redan från början försöka etablera att en god förälder inte nödvändigtvis är den som skjutsar hela vägen fram till dör-



ren (ibid.). Skolor kan även utnyttja föräldramöten för att ge information och påverka föräldrar (Vägverket, 2006). Föräldrar med barn med samma eller liknande skolväg kan också uppmuntras att diskutera och reflektera tillsammans på föräldramöten (Vägverket, 2005).

Något som skulle kunna göra stor skillnad om skolor kan genomföra det är att ta fram individuella skolvägsplaner för varje barn (SKL, 2013). Självklart är detta mycket arbete, men om möjlighet finns får det gärna göras.

För att underlätta vid de tillfällen föräldrar måste skjutsa kan skolan skapa en karta över var föräldrar bäst, säkrast och lämpligast kan ställa bilen, för att motverka det kaos som ofta uppstår runt skolor (SKL, 2013). Skolor kan också gärna uppmuntra föräldrar till att starta gemensamma cyklande eller vandrande skolbussar (VTI, 2017a). Alternativt kan skolor peka ut uppsamlingsplatser där barn kan mötas varje morgon för att sedan ta följe till skolan (Boverket, 2018).

Kommuner

Kommuner har stora möjligheter på detta område, och kan på olika sätt vidta åtgärder för att uppmuntra till och göra det lättare för barn att gå och cykla till skolan (Eriksson & Fendert, 2020). Det är inte bara skolresor som är viktiga dock, och kommuner borde nog därmed ge samma vikt till fritidsresor som till barns resor till och från skolan (VTI, 2017a).

Kommuner kan, i den utsträckning de har

rådighet, se till att skolors cykelparkering är separerad från bilparkeringen, så att barnen inte behöver passera bilarna på vägen in på skolan (Isaksson, 2017).

Kommuner behöver använda stadsplanering som verktyg för att prioritera, skapa och utveckla säkra (gång- och) cykelvägar (VTI, 2017a; Pleijel, 2020). Planering måste vara utifrån fotgängares och cyklisters förutsättningar från start (Boverket, 2018). Det räcker inte att skapa säkra miljöer, utan cyklingen och gången måste ges samma eller bättre förutsättningar än bilen (VTI, 2017a). Säkra gång- och cykelvägar behöver särskilt säkras till skolor och fritidsaktiviteter, till exempel genom bilfria zoner och sänkta hastigheter (Törnsten, 2020). Även att bygga cykelöverfarter och hastighets-säkrade upphöjda cykelpassager där barn behöver passera kan vara nödvändigt (Trivector Traffic, 2017a). Gång- och cykelvägar får med fördel gärna utformas utifrån barns perspektiv, för att uppmuntra till nyfikenhet och upptäckande på vägen (VTI, 2017a). Tillgänglighet med gång och cykel samt trafiksäkerhet ska has i åtanke vid placering av nya skolor (SKL, 2013; Trivector Traffic, 2017a; Järfälla kommun, 2019a).

På vissa platser kan det behövas fartkameror och tydlig skyltning om att det finns barn i området, för att påverka bilister (Trafikverket, 2018).

Drift och underhåll av cykelvägar kan behöva förbättras. Detta då de flesta av barns olyckor på cykel är singelolyckor som kan kopplas till brister i infrastrukturen (Trivector Traffic, 2017a). Framkomligheten på



HÅLLBART OCH AKTIVT RESANDE FÖR BARN

gång- och cykelvägar behöver säkerställas, genom till exempel snöröjning och halkbekämpning på vintern, och att löst grus med mera tas bort på sommaren (Vägverket, 2006). Man behöver även se till att sikten är god och inte skymms av till exempel träd, buskar eller snövallar (ibid.). Vid underhåll ska såklart inte bara cykelpendlingsstråk prioriteras, utan även de vägar som barn rör sig på (VTI, 2017a).

Kommunen kan peka ut och skapa uppsamlingsplatser där barn kan mötas för att sedan ha följe till skolan till fots eller på cykel (Boverket, 2018). Kommunen kan även ta initiativ till cyklande eller vandrande skol- eller idrottsbussar (VTI, 2017a).

Att skapa cykellekplatser är ett sätt kommunen att ge barn i kommunen möjlighet att genom lek skapa positiva vanor och beteendemönster (Boverket, 2018).

Kompetensen om barns och ungas behov behöver höjas bland planerare, så att barns aktiva och hållbara resande prioriteras vid planering av byggnation och infrastruktur (VTI, 2017b). Vidare krävs större samverkan mellan och inom olika förvaltningar och funktioner inom kommunen vid planering, byggande och förvaltning, för att se till att barns behov tas i åtanke i alla steg (Boverket, 2018). För att få med barnperspektivet kan det även vara bra att inkludera skolledning, föräldrar, lärare och barn- och skolförvaltningen et cetera i arbete med trafikplanering (Trivector Traffic, 2017b). Ett sätt att göra detta kan vara att göra en kartläggning över barns skolvägar i samarbete med barnen, skolpersonal och föräldrar, för

att på sätt förstå vad barnen uppskattar och var konflikterna finns (Vägverket, 2005). För att verkligen kunna lyfta vikten av barns resor kan det vara en bra idé att inom kommunen anställa en särskild ansvarig som fokuserar på skolvägar (och kanske annat resande som barn gör) som en stor del av sin tjänst (Trivector Traffic, 2017b).

Politiska planer och mål behöver styra mot hållbara resor och transporter där gång och cykel prioriteras. Det krävs ett målinriktat arbete som genomsyrar flera politikområden, så som samhällsplanering, infrastruktur, folkhälsa, et cetera. Politiken måste ha viljan att vara konsekvent så att de goda intentionerna blir verklighet (Boverket, 2018).

Kommunen behöver kommunicera kring och samordna vägplanering med Trafikverket, då de har ansvar för olika delar av infrastrukturen (Vägverket, 2005; Boverket, 2018). Detta för att säkerställa att infrastrukturen är enhetligt fungerande.

Kommunen kan använda översiktsplan och detaljplaner för att ge utrymme för åtgärder gällande gång och cykling (Boverket, 2018). Inom detta arbete kan man se till att konsekvenser för barns resande utreds (Vägverket, 2005). Att sedan arbeta fram en god cykelplan eller skolvägsplan kan vara användbart för att skapa en länk från översiktsplanen till vidare arbete, och ge stöd till detaljplaneringen (Boverket, 2018).

Den förvaltning i kommunen som ansvarar för trafikplanering kan samarbeta med och försöka engagera skolor, föräldrar och föreningslivet, för att ta ett gemensamt ansvar



HÅLLBART OCH AKTIVT RESANDE FÖR BARN

för att underlätta hållbara transporter för barn (Trivector Traffic, 2017a; VTI, 2017a; Boverket, 2018). Inom detta kan kommunen välja ut särskilda skolor (eller föreningar) varje år att arbeta mer fokuserat med (Trivector Traffic, 2017b). Detta kan vara ett sätt att möjliggöra för barn och unga, och deras föräldrar, att medverka i processer som påverkar dem (VTI, 2017a). Vidare kan kommunen i detta arbete försöka påverka föräldrar de kommer i kontakt med, för att få dem att bli mer villiga att släppa ut barnen (SKL, 2013). Om möjlighet och intresse finns skulle kommunen även kunna försöka engagera representanter från ideella föreningar som kan hålla i vandrande eller cyklande skol- eller idrottsbussar, för att säkerställa en kontinuitet, istället för att "bussarna" är beroende av en roterande pool föräldrar som behöver nyrekryteras med jämna mellanrum (VTI, 2017a).

Kommunen kan sträcka ut en hand till fastighetsägare för att utbilda och samarbeta för att säkerställa goda möjligheter för boende att förflytta sig aktivt (Boverket, 2018).

Om det anses att ålderrekommendationer för när barn får cykla till skolan på egen hand behövs kan kommunen ta ansvaret för att sätta sådana, istället för att det läggs på skolorna (Trivector Traffic, 2017a). Kommunen kan även ta fram material om trafik som kan delas ut i skolorna (Trivector Traffic, 2017b). Kommunen kan utöka det ansvar den redan har för skolskjuts till att även inkludera vilka miljöer som anses lämpliga för barn att gå och cykla i, och utfärda rekommendationer utifrån detta (Trivector Traffic, 2017a).

Kommuner kan ta initiativ till och genomföra lokala gå- och cykeldagar alternativt bilfria veckor på skolor (Trivector Traffic, 2017b).

Något som har stor påverkan på föräldrars känsla av att de behöver skjutsa är morgnens tidsstress. Därmed kan kommuner kanske fundera över arbetstider och starttider inom alla sina egna verksamheter, för att göra det lättare för föräldrar att inte behöva tidsoptimera varenda minut, och ge dem möjlighet att gå eller cykla med sina barn till skolan istället (VTI, 2017a).

Slutligen, kommuner kan välja att gå med i nätverk så som Klimatkommunerna eller Svenska cykelstäder, för att ta del av goda exempel på hur andra kommuner arbetat och få tips och råd för sitt eget arbete.

Föreningar

Föreningar som anordnar fritidsaktiviteter som riktar sig till barn och unga kan arbeta för att underlätta för hållbara och aktiva transporter till sina aktiviteter. Föreningar kan med fördel samarbeta med kommuner gällande detta (Trivector Traffic, 2017a).

Föreningar kan försöka ta initiativ till vandrande eller cyklande idrotts- eller "föreningsbussar" (VTI, 2017a). Föreningar borde, i den utsträckning de kan, försöka planera aktiviteter, i tid och rum, så att det är möjligt att gå eller cykla till aktiviteten (Trivector Traffic, 2017a).

Föreningar kan även delta i eller arrangera tävlingar som uppmuntrar till hållbart resande. Exempel på detta är till exempel



Uppsalas arbete med initiativet Klimatkampen (Uppsala kommun, 2020e), vilket kan läsas om nedan.

Nationell nivå

Även på nationell nivå krävs en tydlig politisk vilja och ett målinriktat arbete för att satsa på cykel och gång (Boverket, 2018).

Barns resvanor påverkas av den nationella familje-, arbetsmarknads- och transportpolitiken. Därmed bör den nationella nivån ha barns perspektiv, och hur deras möjligheter till hållbart och aktivt resande påverkas, i åtanke när de arbetar med dessa områden (VTI, 2017a).

Trafikverket behöver samordna och samarbeta med kommuner gällande vägplanering och vägnätet. Detta för att se till att gång och cykel prioriteras av alla nivåer (Vägverket, 2005; Boverket, 2018). När staten sätter upp övergripande nationella vägplaner ska barns transportmöjligheter prioriteras (Vägverket, 2005).

Om rekommendationer för när barn ska anses kunna cykla till skolan på egen hand anses behövas, kanske staten borde vara avsändare av sådana, så att det inte läggs på kommuner eller skolor. Staten har en hög legitimitet och om statliga rekommendationer finns skulle förutsättningarna bli mer lika för alla svenska barn (Trivector Traffic, 2017a).

För att säkerställa alla barns lika möjligheter att få lära sig cykla borde kunskapsmål om cykling införas i läroplanen (VTI, 2017b).



Exempel: Göteborg

Göteborgs stad arbetar med både fysiska och beteendepåverkande insatser för att få fler föräldrar att gå, cykla eller åka kollektivt med barnen istället för att skjutsa dem (Göteborgs stad, u.å.). Vilken insats som väljs avgörs beroende på skolans behov och situation. Ibland behövs fysiska åtgärder, ibland beteendepåverkande, och inte sällan behövs både och. De fysiska åtgärder som Göteborgs stad arbetar med är bland annat hastighetsdämpande åtgärder; säkra gångpassager, gång- och cykelstråk; 30-zoner med skyltning eller 30-målningar i gatan; begränsade stopp- parkerings- och genomfartsmöjligheter; och bättre cykelparkeringar (ibid.).

Göteborgs stad arbetar också med en rad beteendepåverkande åtgärder, och försöker till exempel just nu skapa fler initiativ för vandrande skolbussar, i alla stadsdelar (Göteborgs stad, u.å.). Kommunen arbetar löpande med skolreseplaner på olika skolor, som ett sätt att försöka öka resandet med gång, cykel och kollektivtrafik till och från skolor. Detta påbörjas av en inventeringsfas som följs av målsättning och planering av såväl fysiska som beteendepåverkande åtgärder. När åtgärderna genomförts följs målen upp.

Göteborgs stad har också ett projekt vid namn "Låt gå!" där de arbetar med att få de föräldrar som vanligtvis "vaneskjutsar" att börja fundera över sitt beteende (Göteborgs stad, u.å.). Inom detta arbete har de tagit fram en broschyr samt en film med samma innehåll som kan ges till föräldrar alternativt visas på föräldramöten. Denna kommunikation riktar sig till skjutsande föräldrar till barn i lågstadieåldern, med uppmaningen att trafikträna sina barn så att de så småningom kan ta sig till skolan för egen maskin (ibid.).

Material

[Låt gå! Funderingsbok för dig som skjutsar barn till skolan](#)



Exempel: Helsingborg

Helsingborgs stad har flera projekt på området, framförallt genom Miljöverkstaden.

Ett av sätten Miljöverkstaden arbetar är genom att tillsammans med skolor ta fram skolreseplaner. Arbetet är ett sätt att få skolpersonal, föräldrar och elever att arbeta aktivt med frågor som trafiksäkerhet och minskad biltrafik (ibid.). Man arbetar från rektor och neråt (Bastholm, 2020). Skolreseplanen innehåller en beskrivning av skolan, en kartläggning av hur resorna till och från skolan ser ut idag, syfte och mål och konkreta och tidsatta förslag på åtgärder.

Skolreseplaner visar vilka problem och hinder som finns och en strategi arbetas fram för att skapa bättre förutsättningar (Helsingborgs stad, u.å.a). Åtgärderna handlar mer om infrastruktur jämfört med andra projekt (Bastholm, 2020). Skolreseplaner kan bland annat hjälpa till att öka säkerheten vid skolan, öka trafikkunskapen hos eleverna och förbättra miljön (Helsingborgs stad, u.å.a).

Miljöverkstaden driver projektet "Tar mig till skolan", för att inspirera elever i årskurs 1 och deras föräldrar att välja bort bilen och istället gå eller cykla. Pedagoger från Miljö-

verkstaden besöker klasserna och hjälper till att ta fram en plan för hur de kan förändra sina trafikvanor. Alla som anmäler sig är med i tävlingen "Vem tar sig till skolan på det mest hållbara sättet?". Priset för vinnande klass brukar vara ett besök på Tekniska museet i Helsingör.

I Helsingborg har det funnits en Barntrafikskola sedan 50-talet. 2010 togs den över av Helsingborgs stad (Helsingborgs stad, 2020). På Barntrafikskolan undervisar personal från Miljöverkstaden skolelever i trafiksäkerhet. Skolor och förskolor kan boka tid för undervisning eller besöka Barntrafikskolan för att öva. Under sommaren hålls sommarkurser för barn mellan 5 och 8 år som kan cykla utan stödhjul. Den som vill kan också besöka Barntrafikskolan med egen cykel utanför skoltid (ibid.).

I projektet "Cykla är kul!" riktar sig Miljöverkstaden till årskurs 3 och fokus ligger på rörelse, hälsa, klimat och miljö. I projektet ingår en resevaneundersökning, en lektion om hälsa, rörelse och kost, att klasserna arbetar med det material som kommunen delar ut och slutligen med en balansbana för cykel för att väcka elevernas cykelintresse (ibid.).



Exempel: Järfälla

Järfälla kommun arbetar aktivt med att få fler barn att gå och cykla till skolan på ett säkert sätt, och har tagit fram riktlinjer för säkra skolvägar. Dessa riktlinjer redogör för hur Järfälla kommun arbetar med trafikmiljön kring skolor (Järfälla kommun, 2019b).

Riktlinjer har satts upp på en rad olika områden varav bland annat placering av skolor, parkering och drift och underhåll. Några av de riktlinjer som Järfälla kommun satt upp är att skolornas trafikmiljö bör tas i åtanke redan i planeringsstadiet av nya samt provisoriska skolor; att vid alla skolor ska cykelparkering finnas och nybyggnation av skolor ska följa parkeringsnormen för cykelparkeringar; och att barns vistelseställen på skolor ska vara fysiskt åtskilda från varumottagningen och sophantering (Järfälla kommun, 2019a).

Projektet "Säkra skolvägar" är ett övergripande samarbete mellan park- och gataavdelningen, barn- och ungdomsnämnden samt fastighetskontoret. Arbetet inleddes med att kommunens park- och gataavdelning träffade ett antal skolor och höll dialog, för att förstå hur skolans närområde upplevs. Omgivningen kring alla kommunens skolor inventerades under sommaren

2018 och utifrån resultatet skapades en prioriteringslista som kommunen arbetar utefter (Järfälla kommun, 2019b). Kommunen arbetar aktivt med 2-5 skolor årligen, och har gjort en områdesfördelning för att aktivt arbeta med skolor i alla kommuner (Järfälla kommun, 2019).

Om en skola i kommunen är med i den nationella gå och cykla-tävlingen är den också automatiskt med och tävlar om priser som ges ut från Järfälla kommun till den skola som har störst andel elever som går, cyklar, åker kollektivt eller blir avlämnad vid en avlämningsplats. Den bästa skolan vinner 5000 kr (Järfälla kommun, 2019a).

Material

[Riktlinjer för säkra skolvägar](#)



Exempel: Karlstad

Karlstads kommun har systematiskt arbetat med projektet "Min skolväg" sedan hösten 2017. Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten för att fler ska känna sig trygga med att gå eller cykla till skolan (Karlstads kommun, 2020a).

Inom projektet inventeras skolvägar vid skolor tillsammans med elever som får beskriva svårigheter längs vägen. Inventeringen används som underlag för planering av åtgärder och arbete med hastigheter (ibid.).

Inom projektet "Min skolväg" anordnades under september 2020 en utmaning för alla barn i kommunen i förskoleklass upp till årskurs 6 vid namnet "Gå och cykla till skolan" (Karlstads kommun, 2020b).

I utmaningen samlade eleverna poäng genom att ta sig till skolan på alla sätt förutom att skjutas med bil, och pris delades ut till alla deltagare, med lite finare pris till de som samlat ihop mer poäng (ibid.). Utmaningen var mycket lyckad då uppemot 1000 elever deltog, och en tredjedel av vårdnadshavarna angav att kampanjen gjorde att barnen åkt mindre bil till skolan (Karlstads kommun, 2020c). Karlstads kommun uppskattade att kampanjen minskade antalet bilar vid skolorna med cirka 115 stycken per dag, vilket motsvarar en utsläppsminskning på 15 procent (ibid.).



Exempel: Lomma

Lomma kommun har från november 2018 fram till slutet av 2020 genomfört en satsning för en miljövänligare och hälsosammare väg till skolan (Lomma kommun, 2020a). Detta har genomförts på en skola i kommunen med stöd från Energimyndigheten. Projektet är ett intrakommunalt samarbete mellan samhällsbyggnadsförvaltningen och förvaltningen för utbildning, kost, kultur och fritid i kommunen (ibid.).

Många olika aktiviteter genomfördes under projektets gång, bland annat en dag då alla barn utmanades att ta sig till skolan hållbart, en inspirationsföreläsning om barns mobilitet för föräldrar och en cykeldag på ett centralt torg i kommunen.

Dagen då alla barn utmanades att ta sig till skolan hållbart genomfördes genom att barnen uppmanades att just den dagen komma till skolan med cykel, till fots eller genom att åka kollektivt. Framme på skol-

gården möttes barnen sedan av en festlig stämning, musik och frukt, vilket blir ett sätt att lyfta och fira barnens hållbara val. Detta fungerade väl, och nästan alla elever antog utmaningen.

Under cykeldagen på Centrumtorget i Lomma var det musik från Kulturskolans blåsorkester, tal av kommunstyrelsens ordförande och många roliga cykelrelaterade aktiviteter så som en teknikbana man kunde prova, tipspromenad med frågor om trafiksäkerhet och el- och lådcyklar som kunde testcyklas. Cykeldagen fungerade som inledning av Trafikantveckan 2019 (Lomma kommun, 2020b).

Vårdnadshavare på projektskolan hade också möjlighet att kostnadsfritt låna en elcykel i en vecka för att förhoppningsvis upptäcka fördelarna med cykling (Lomma kommun, 2020a).



Exempel: Luleå

I Luleå kommun drivs det framgångsrika folkhälsoprojektet "Jag tar mig framåt" tillsammans med Luleå tekniska universitet sedan 2016 (Luleå kommun, 2020). Målet med projektet är att främja barns hälsa, öka trafiksäkerheten och bidra till en bättre och hållbarare miljö.

Projektet handlar om att eleverna ska cykla eller gå till och från skolan i fyra veckor. Under projektets gång mäter och räknar klasserna ut hur långt eleverna tillsammans har cyklat eller gått (ibid.).

De aktiva skoltransporterna kombineras med "gamifierade" uppdrag, som hjälper eleverna att lära sig om till exempel vårtecken och sophantering på ett annorlunda sätt (Luleå tekniska universitet, 2017). Detta främjar lärandet och berikar undervisningen.

I projektet används också konceptet "empowerment" som innebär att barnen, föräldrarna och lärarna varit med och påverkat projektets utformning.

För att möta föräldrarnas oro parades barnen ihop i grupper på vägen till och från skolor baserat på var de bor, vilket lett till

att barnen byggt nya kompisrelationer och den psykosociala miljön på skolan har förbättrats (ibid.).

Från och med hösten 2019 har projektet spridits och omfattar nu alla elever i åk 2 och åk 5 i Luleå kommun (Luleå kommun, 2020).



Exempel: Lund

Genom att arbeta med barns väg till och från skolan vill Lunds kommun skapa hälsosamma och trygga miljöer för att gynna barns utveckling och lärande. Kommunen försöker stötta skolor i arbetet bland annat genom att erbjuda undervisningsmaterial och arrangera beteendepåverkande kampanjer.

Lunds kommun mäter även trafikflöden, underhåller gång- och cykelvägar och jobbar för att förbättra den fysiska miljön runt skolor.

Kommunen informerar om åtgärder föräldrar och skolor kan göra för att främja sunda skolvägar. Till exempel uppmuntrar Lunds kommun föräldrar att starta vandrande eller cyklande skolbussar, och erbjuder en mall man kan använda för att sätta upp terminsschema för detta.

2020 var temat för Trafikantveckan "Fossilfria resor för alla". Lunds kommun specificerade sitt tema till "Låt barnen styra!" och genomförde en enkät om barn och ungas möjligheter i trafiken. Kommunen arrangerade också en gå- och cyklautmaning som runt 1000 elever i förskoleklass till årskurs 6 på kommunens skolor deltog i.

Klasserna gjorde en resvaneundersökning och samlade sedan poäng i utmaningen genom att utföra uppdrag.

Eleverna ritade sin skolväg på en digital karta och lämnade kommentarer om sin skolväg. Detta material kunde sedan användas av medarbetare på Lunds tekniska förvaltning som underlag i planeringen.

Vid två skolor i kommunen stängdes en gata av och en tillfällig barnvänlig trafikmiljö byggdes upp i stället.



Tips från Lund: Vandrande/cyklande skolbuss

En vandrande/cyklande skolbuss är när flera familjer turas om att följa sina egna och andras barn till skolan på ett organiserat sätt. Om den består av fem familjer innebär detta att varje familj får ansvar att följa barnen till skolan en dag i veckan, istället för varje dag. Det skapar också gemenskap mellan barnen som går tillsammans och du lär känna barnen bättre. Tips för att komma igång:

- Börja gå med barnets bästa kompisar eller grannens barn.
- Börja med en eller två dagar i veckan.
- Bestäm vilka dagar och tider som gäller.
- Bestäm hållplatser - tid och plats.
- Sätt upp rutiner för vad som gäller om ett barn eller en förälder är sjuk.
- Gör ett schema för hela terminen.

Material

[Mall för vandrande/cyklande skolbuss](#)



Exempel: Malmö

Malmö stad arbetar med projektet "Vänlig väg till skolan" och har utförligt beskrivit projektet, för att möjliggöra inspiration och överföring till andra kommuner. Tre fokus-skolor per läsår har valts ut. Skolorna skriver under en avsiktsförklaring och förbinder sig att arbeta aktivt med frågan under läsåret. Malmö stad har valt att arbeta med barn i förskoleklass till åk 2, då det ofta är de mindre barnen som inte kan ta sig till skolan på egen hand och därmed skjutsas.

Tanken med projektet är att skolorna själva ska arbeta aktivt, men kommunen fungerar som stöd och bidrar med samordning, upplägg och material. Då och då hålls avstämningsmöten och seminarium med representanter från fokusskolorna för att diskutera och utbyta erfarenheter.

Projektet inleds med att eleverna får mäta sin skolväg, och dessa uppgifter används sedan för att räkna ut hur långt barnen har gått och cyklat tillsammans. Varje dag rapporterar barnen hur de kommit till skolan, och sträckorna som gått eller cyklats läggs ihop. När eleverna tillsammans kommit upp i 100 kilometer klistrar de upp ett fotsteg på en karta över Europa. En gång i månaden redovisar klasserna hur många procent som

tar sig till skolan på respektive sätt genom handuppräckning, och resultatet ger Malmö stad en fingervisning om hur trenden går.

Kommunen satsar på att nå föräldrar genom skolpersonalen och barnen, men även genom föräldramöten, tryckt informationsmaterial och nyhetsbrev.

Projektet genomsyrar barnens vardag under ett helt läsår, och de belönas för sin insats. Malmö stad har sett goda resultat och fått positiva kommentarer. Skjutsningen på de tre pilotskolorna minskade med 19 procent, och då kontinuitet såklart är avgörande för en långsiktig effekt så driver Malmö stad vidare projektet "Vänlig väg till skolan".

Material

[Vänlig väg till skolan - så funkar det](#)



Exempel: Stockholm

Stockholms stad satsar på att skapa säkrare och tryggare miljöer runt skolorna. För att få barnens perspektiv bjuder kommunen in barn till diskussioner, gåturer och workshoppar. Barnens idéer används sedan bland annat som diskussionsunderlag i plan- och strategiarbete. Stockholms stad samverkar i sitt arbete med föräldraföreningar, elevråd och skolledningar.

För öka kunskapen om andra sätt att resa och inspirera fler att välja att gå eller cykla informerar staden om olika resealternativ, håller seminarier och utbildningar och arrangerar bilfria veckor och cykeldagar på stadens skolor. Kommunen satsar även på att förbättra trafikmiljön och säkerheten runt skolor, till exempel genom fysiska åtgärder så som hastighetsdämpande åtgärder; säkra övergångsställen och avlämningsplatser; bättre cykelparkeringar; begränsade möjligheter för stopp, parkering och genomfart; och bättre belysning.

Stockholms stad har också skapat en plan för säkra och trygga skolvägar. Planen innehåller tre övergripande mål: skapa säkra och trygga skolvägar; skapa möjligheter för nya resvanor och öka andelen gående och cyklister; och skapa ett stadsgemen-

samt synsätt i arbetet som påverkar skolvägarna. Inom de olika målområdena sätts ett antal åtgärder upp, bland annat: utveckla en process för prioritering av skolor; olika skolstartstider; introducera vandrande/cyklande skolbussar; ta fram skolreseplaner; och utöka samarbetet med berörda förvaltningar.

Material

[Plan för säkra och trygga skolvägar](#)



Exempel: Uppsala

Uppsala kommun arbetar med hållbart och aktivt resande för barn på flera olika sätt. Kommunen deltar i gå och cykla till skolan-tävlingen som under fjorton år har arrangerats av Trafikkalendern. Denna tävling riktar sig elever i förskoleklass samt årskurs 1-6. Uppsala kommun delar ut priser till deltagare från kommunen.

Uppsala kommun anordnar också en cykelaktivitet för förskolebarn vid namn "Buslätt att cykla rätt". Detta har arrangerats på olika platser och tillfällen, och ger förskolebarn möjlighet att på ett lekfullt sätt få lära sig om hur de ska bete sig i trafiken. Aktiviteten tar ungefär 30 minuter och går ut på att barnen delas upp i mindre grupper som turas om att cykla, fika, rita och lära sig mer om vägmärken. Barnen får låna cyklar av olika slag samt hjälm. Aktiviteten avslutas med att deltagarna får ett körkort där de får färglägga vilka vägmärken de lärt sig.

Uppsala kommun anordnar även en tävling för hållbart resande på fritiden. Tävlingen heter "Klimatkampen" (hette tidigare Klimatmatchen) och har pågått sedan 2016. Klimatkampen är en tävling för alla barn- och ungdomar mellan 10 och 16 år som är med i en förening. Genom att gå, cykla, åka

kollektivt eller samåka till fritidsaktiviteten samlar laget tillsammans ihop poäng. Poängen baseras på hur mycket växthusgas som släpps ut vid varje resa. Ju mindre utsläpp desto högre poäng per resa. Ju fler poäng laget samlar ihop desto större möjlighet att vinna priser. De tre lagen som samlar mest poäng vinner prispengar och alla som deltar får också reflexpåsar. Slutpoängen omvandlas till ett snittresultat baserat på mängden deltagare, så att alla lag får samma förutsättningar.



Exempel: Värmdö

Värmdö kommuns trafikplanerare har sedan 2017 arbetat aktivt med projektet "Säkra skolvägar" för att öka trafiksäkerheten och tryggheten på vägen mellan hem och skola.

Hittills har de bland annat gett ut ett säker skolväg-paket till alla barn som börjar förskoleklass i kommunen; inventerat och utrett den fysiska trafiksäkerheten i samråd med skolorna; utformat enkäter om trafiksäkerhet och resebeteenden; och mätt trafikflöden. Kommunen har även tagit fram utbildningsmaterial till skolorna och ett dokument för att inspirera föräldraföreningar att utveckla sitt arbete med trafiksäkerhet.

Trafikplanerarna har upprättat dialog med föräldraföreningar och skolor kring att ta fram kartor över lämpliga avlämningsplatser kring skolor. Värmdö kommun har utfört slangmätningar i närheten av kommunens grundskolor, och tillgängliggjort resultatet för allmänheten.

Värmdö kommun har också testat att låta eleverna vid en skola i kommunen starta sina dagar en halvtimme senare, för att minska morgonköer i området. Detta var tänkt att underlätta den smått kaotiska tra-

fiksituationen som ibland uppstått. Projektet pågick under läsåret 18/19.

Den första uppföljningen gjordes i slutet av 2018, och visade på blandade resultat. Körtiden mellan punkter i området hade minskat, men skolans personal upplevde inte att trafiksituationen märkbart hade förbättrats. Försöket innebar också att fler elever hade behov av fritidshemmet på morgonen, vilket krävde fler pedagoger. Elever som åkt skolskjuts fick förlängd väntetid på morgnarna, men elever som bodde nära uppskattade sovmorgonen.

Senare utvärdering som också inkluderade vårdnadshavares åsikter visade att fler föräldrar var positiva och ansåg att trafiken blivit tryggare kring skolan än de som tyckte tvärt om, men resultatet var fortfarande mycket blandat. Detta blandade resultat ledde till att projektet förlängdes till 2020, för att kunna ge bättre förståelse.

Material

[Utbildningsmaterial för skolor](#)

[Infobrev till föräldraföreningar](#)



Källförteckning

Trafikverket, [forskningsammanställning](#), oklart när

Björklid, P. u.å. [Forskning om barn och trafik](#) [Hämtad 2020-11-25].

Boverket rapport, 2018. [Lärande exempel cykling](#)

Boverket. 2018. [Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen: Exempelsamling](#) (RAPPORT 2018:15). [Hämtad 2020-11-25].

Cykelfrämjandet, 2019b, [Cykelskolbussarna-vision](#)

Cykelfrämjandet. 2019a. [Vision och motiv](#). [Hämtad 2020-11-25].

Cykelfrämjandet, 2019a. [Cykelskolbussarna i Göteborg](#)

Cykelfrämjandet. 2019b. [Cykelskolbussarna i Göteborg](#). [Hämtad 2020-11-25].

Debattartikel av miljöpartister från Sundbyberg, 2020 [Gör det lättare att cykla till skolan](#) Eriksson, T & Fendert, A. 2020. DEBATT: Gör det lättare att cykla till skolan. Mitt i. 14

augusti. [Hämtad 2020-11-25].

Eskilstuna kommun poster till föräldrar, 2018. [Trafiksmart skola](#)

Eskilstuna kommun. u.å. [Skolvägen – en del av skoldagen](#). [Hämtad 2020-11-25].

Göteborgs stad. u.å. [Låt gå! Funderingsbok för dig som skjutsar barn till skolan](#). [Hämtad 2020-11-25].

Haninge kommun. 2017. [Trygga och säkra skolvägar: Resvaneundersökning för elever och vårdnadshavare vid HagaLyckeby skola](#). [Hämtad 2020-11-25].

Huddinge kommun. 2020. [Säkra skolvägar](#). [Hämtad 2020-11-25].

Engagerad cykelbloggare, 2017 <https://bicycling.se/blogg/att-cykla-till-skolan/>

Isaksson, K. 2017. [Att cykla till skolan](#). Bicycling [blogg], 6 september. [Hämtad 2020-11-25].

Järfälla kommun plan, 2019. Järfälla kommun. 2019. [Säkra skolvägar](#). [Hämtad 2020-11-25].

Karlstads kommun. 2020. [Gå och cykla till skolan](#). [Hämtad 2020-11-25].

Karlstads universitet. 2018. Sammanfattning av avhandling. [Barn som själva tar sig till skolan mår och presterar bättre](#). [Hämtad 2020-11-25].

Lagercrantz, A. 2018. Vill du dina barn väl? Skjutsa dem inte till skolan. Svenska dagbladet. 2 februari. [Barn som inte skjutsas till skolan presterar bättre](#) [Hämtad 2020-11-25].

Lapenkova, M. 2019. SVT Nyheter. 25 januari. [Forskare: Därför ska du inte skjutsa ditt barn till skolan](#). [Hämtad 2020-11-26].

Lomma kommun. 2020. [Satsning för smartare väg till skolan](#). [Hämtad 2020-11-25].

Luleå kommun. 2020. [Jag tar mig framåt](#). [Hämtad 2020-11-25].

Luleå tekniska universitet. 2017. [Nytt projekt för aktiva skoltransporter](#). Tillgänglig: [Hämtad 2020-11-25].

Malmö stad. projektbeskrivning. u.å. [Vänlig väg till skolan: så funkar det](#). [Hämtad 2020-11-25].

Nacka kommun broschyr till föräldrar, 2017 <https://www.nacka.se/4a8a93/globalassets/stadsutveckling-trafik/dokument/f-klasserna-folder-2017.pdf>

Nacka kommun. u.å. [Gå och cykla till skolan!](#) [Hämtad 2020-11-25].

[Projektet #MinSkolväg](#) som drivs av NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) [Hämtad 2020-11-25].

NTF rapport, 2018. [Cykla säkert till skolan](#). (NTF RAPPORT 2018:9). [Hämtad 2020-11-

25].

Debattartikel av miljöpartist från Göteborg. Pleijel, K. 2020. [Skjutsa inte barnen till skolan - låt dem cykla!](#). GT. 18 augusti. Tillgänglig: [Hämtad 2020-11-25].

[På egna ben-utmaningen](#) [Hämtad 2020-11-25].

Stockholms stad plan, 2018. [Plan för säkra och trygga skolvägar](#). [Hämtad 2020-11-25].

Stockholms stad. 2019. [Säkra och trygga skolvägar](#). [Hämtad 2020-11-25].

Svenska Cykelstäder. 2019. [Låt barnen styra! Fakta och nyckeltal kring barn och ungas cykling](#). [Hämtad 2020-11-25].

Sveriges kommuner och landsting [SKL]. 2013. [Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?](#) [Hämtad 2020-11-25].

Trafikverket rapport, 2012 <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363662/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket rapport, 2012. [Barns skolvägar 2012 \(TRV 2010/21715\)](#). [Hämtad 2020-11-26].

Trafikverket. 2015a. [Barns rörelsefrihet](#). [Hämtad 2020-11-26].

Trafikverket. 2015b. Barns mognad och trafikbeteende. [Hämtad 2020-11-26].

Trafikverket. 2018. Attitydundersökning: [Barns skolvägar 2018](#). [Hämtad 2020-11-26].

Trafikverket, 2020 Trafikverket. 2020. [Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik](#). [Hämtad 2020-11-26].

Trivector rapport, 2017. Trivector Traffic. [Säkrare cykling för barn i tätort: Vägledning för barns cykling till skolan \(Rapport 2017:87, Version 1.0\)](#). [Hämtad 2020-11-26].

Lunds kommun, 2017 Lunds skolvägsstrategi

Trivector Traffic. 2017b. [Superbra skolvägar i Lund: Strategi för säker och hållbar väg till förskola och skola i Lunds kommun \(Rapport 2017:71, version 0.9\)](#). [Hämtad 2020-11-25].

Trivector. 2020. [Låt barnen styra sin egen väg till skolan](#). [Hämtad 2020-11-26].

Svenska cykelstäder, 2020 . Törnsten, E. 2020. [Fakta och nyckeltal kring barn och ungas cykling](#). [Hämtad 2020-11-25].

Uppsala kommun, 2020a. [Elever bör cykla till skolan för minskad smittspridning](#). [Hämtad 2020-11-26].

Uppsala kommun, 2019. [Säkra skolvägar](#). [Hämtad 2020-11-26].

Uppsala kommun, 2020b <https://www.uppsala.se/kampanjsidor/lat-barnen-styra/>

Uppsala kommun. 2020c. [Låt barnen styra - cykla mera](#). [Hämtad 2020-11-26].

Uppsala kommun, 2020c <https://www.uppsala.se/gator-och-trafik/cykel/buslatt-att-cykla-ratt/>

Uppsala kommun. 2020d. [Buslätt att cykla rätt](#). [Hämtad 2020-11-26].

Uppsala kommun. 2020b, 2020e. [Klimatkampen](#). [Hämtad 2020-11-26].

Uppsala kommun. 2019. [Gå och cykla till skolan](#). [Hämtad 2020-11-26].

Vägverket kunskapsöversikt, 2005 <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364191/FULLTEXT01.pdf>

Vägverket. 2005. [Barnen och vägplaneringen: En kunskapsöversikt \(Publikation 2005:27\)](#). [Hämtad 2020-11-26].

Vägverket publikation, 2006 <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364192/FULLTEXT01.pdf>

Vägverket. 2006. [Skolan medverkar i barnkonsekvensanalys – genom studier i när-samhället](#) (Publikation 2006:11). [Hämtad 2020-11-26].

VTI rapport, 2017 <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1168229/FULLTEXT01.pdf>

VTI. 2017a. [Cykling bland barn och unga: En kunskapssammanställning](#) (VTI rapport 958). [Hämtad 2020-11-26].

VTI. 2017b. [Svårt få tid för cykling i barns inrutade vardag](#). [Hämtad 2020-11-25].

Westman, J. 2017. [Drivers of Children's Travel Satisfaction. Doktorsavhandling. Karlstads universitet](#). [Hämtad 2020-11-25].

Zachariasson, H. 2017a. [Då kan ditt barn börja cykla till skolan](#). SVT Nyheter. 13 september. [Hämtad 2020-11-26].

SVT, 2017b. Zachariasson, H. 2017b. [5 tips: Så lär du ditt barn att cykla själv till skolan](#). SVT Nyheter. 13 september. [Hämtad 2020-11-26].



Klimatkommunernas kunskapssammanställning

Hållbart och aktivt resande för barn

baseras framförallt på rapporter

från myndigheter och intresseorganisationer,

men även dokument från kommuner samt viss

personlig kommunikation med kommuntjänstepersoner.