

Utvärdering av  
**Gå och cykla  
till skolan**

eller

Stora mål och små resultat

eller

Bra tänkt, rätt gjort, men ändå...

**Mats Lönngren  
Mikom**

## **INNEHÅLL**

<b>Del 1 Sammanfattning och slutsatser</b>	<b>4</b>
<b>Del 2 Reflektioner och förslag</b>	<b>9</b>
Våndan med orealistiska mål	9
Bilen och koldioxiden – diffust och komplext	10
Legitima skäl	12
Att förstå människors behov	13
Strategi för framgång	15
Information och utbildning – trots allt	24
<b>Del 3 Utvärdering av Gå och cykla till skolan</b>	<b>26</b>
Kort projektbeskrivning	26
Utvärderingen	28
Ett bra projekt	29
Kännedom om projektet	31
Barnens skolvägar	35
Elevräkningar 1999-2002	38
Resor från skolan	41
Resor till skolbarnomsorg	41
Resor från skolbarnomsorg	43
Resor fördelade på kommundelar	44
Bilskjutsningen och dess komplexitet	46
Skolornas arbete med trafik	54
Förväntningar på kommunen	55

## Till läsaren!

Jag vill betona att den utvärdering du nu har i din hand inte nödvändigtvis ger en sann bild av en verklighet. Alla som genomför en utvärdering har en egen utgångspunkt, och en unik förförståelse. Detta färgar givetvis vilka frågor jag ställer, vad jag fokuserar på och vilka slutsatser jag drar. En annan utvärderare skulle kanske ha belyst delvis andra aspekter.

Jag själv har en biologisk grundexamen (agronom) kryddad med kortkurser och lång yrkeserfarenhet av kommunikation och information. Jag har jobbat med utvärderingar under 10 år och mitt fokus har ofta varit på två aspekter: hållbar utveckling och process, d.v.s. vad som hänt i själva arbetsprocessen inom projektet. Resultatfokusering är något jag brukar lägga mindre vikt vid, vilket kan tyckas märkligt. Men min syn är att resultat av ett projekt ofta blir tydliga först långt efter det att projektet genomförts. Därför är mitt fokus mycket på hur inblandade aktörer upplever att projektet genomförts, vad som kunde gjorts annorlunda och vad som är viktiga lärdomar att ta med sig till framtida projekt av närbesläktad art. De slutsatser jag drar och de frågor jag väcker kan förhoppningsvis ge näring till ett konstruktivt samtal om hur man bäst jobbar med de frågor som *Gå och cykla till skolan* haft fokus på – våra res- och transportvanor.

Jag har valt att ta med ett antal citat från de intervjuade för att göra rapporten mer levande. Det kan hända att personer inte är ordagrant citerade, men andemeningen är förhoppningsvis korrekt.

## Uppläggning av rapporten

Rapporten består av tre delar. Den inleds med en "Sammanfattning" i vilken redovisas några viktiga resultat av projektet, intryck av detsamma samt kort om lärdomar inför framtiden. I nästa del, "Reflektioner inför framtiden" fördjupas och problematiseras några aspekter från sammanfattningen. Den tredje delen "Utvärdering av *Gå och cykla till skolan*" är huvuddelen av rapporten där resultat från enkäter, mätningar och intervjuer redovisas och analyseras. Uppläggningsen innebär att vissa resonemang återkommer. Jag hoppas att du som läsare inte finner detta tjatigt utan att du inser att upprepningen innebär att resonemanget är värt att ta fasta på!

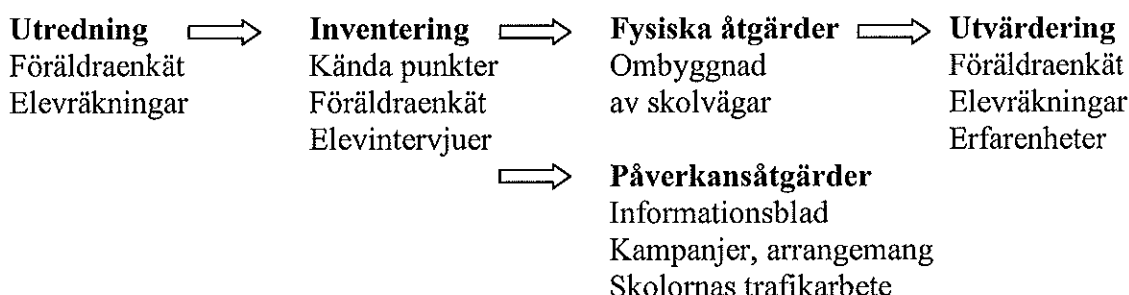
Mats Lönngren  
Ekeby, juni 2002

# Del 1.

## Sammanfattning och slutsatser

---

*Gå och cykla till skolans* primära syfte har varit att minska föräldrars bilskjutsande av elever i förskoleklass t.o.m. årskurs tre, till och från skolan. Projektet har pågått under tre år (99-02) och har genomförts enligt stegen i nedanstående figur. Projektet förlängdes med ett halvår och avslutades sommaren 2002.



Projektet är i många stycken väl genomtänkt och man har jobbat på ett systematiskt sätt med utredning, hårda och mjuka åtgärder, samt regelbundna uppföljningar. Man har vinnlagt sig om att först få kunskap om dagsläget som grund för vidare åtgärder. Därför genomfördes 1999 en omfattande föräldraenkät för att kartlägga hur barn tar sig till och från skolan, vilka skäl som anges för att skjutsa och vad som krävs för att få föräldrar att minska skjutsandet. Dessutom genomfördes elevräkningar vid elva skolor. Med enkäter och redan känd information som utgångspunkt skissades efterhand på möjliga förslag till ombyggnad av skolvägar för att göra dem mer trafiksäkra. Ombyggnader vid ett 30-tal punkter har genomförts under projektiden. Parallellt med dessa "hårda" åtgärder har bedrivits en aktiv beteendepåverkan, i form av skriftlig information, möten, mindre kampanjer och ett aktivt stöd till skolornas arbete med trafikfrågor. År 2002 genomfördes en ny enkät med i stort sett samma frågor som 1999 för att se vilka förändringar i resvanor som skett under projektiden.

Rapporten visar att arbetet har utförts på ett professionellt sätt. Huvudintrycket av projektet är gott, vilket både intervjuer med 13 skolkontakter och min egen analys av material och arbetssätt visar.

Trots det goda helhetsintrycket av projektets konstruktion och dess genomförande har resultatet i termer av uppnådda effekter blivit klent. Målen – bl.a. en minskning av skjutsningen med 26 procent – är långt ifrån nådda. Detta innebär inte självklart att projektet som sådant misslyckats. Man bör istället fråga sig vad som är realistiskt att förvänta sig av ett treårsprojekt när det gäller att förändra så svärpåverkade beteenden som våra resvanor. Detta resonemang utvecklas i rapporten.

Bilskjutsningen av skolbarn har enligt genomförda föräldraenkäter minskat något under projekttiden, från 17 procent till 15 procent. Detta gäller kommunen som helhet. En närmare analys av resvanorna inom respektive kommundel visar att denna minskning är osäker. Vid kommunens största skola, Nyvångsskolan i Dalby, har bilåkandet minskat markant. Om denna skola räknas bort har vi en situation där bilskjutsandet står kvar på samma nivå, eller t.o.m. ökat svagt. I sex av tio kommundelar har bilskjutsandet ökat något, i tre har det minskat något, i en är bilskjutsandet på samma nivå 2002 som 1999. Trenden sett över hela kommunen är med andra ord inte positiv, vilket indikerar att hittills gjorda insatser inom *Gå och cykla till skolan* inte räcker.

Betydligt färre barn går på egen hand till och från skolan nu, jämfört med 1999. Enda undantaget sett över kommundelarna är Dalby. Resultaten är dock svåra att tolka och förklara eftersom olikheter i enkätfrågans formuleringar sannolikt medfört att föräldrar tolkat frågan på olika sätt 2002 jämfört med 1999.

Positiva tecken finns. Fler barn går med sina föräldrar och fler barn cyklar med sina föräldrar 2002 jämfört med 1999. Detta kan ge barnen signaler om att det finns alternativ till bil – de lär sig ett sätt att förflytta sig som de har med sig när de blir trafikmogna.

Bilskjutsandet är mest utbrett i byarna. Sannolikt beror detta på något längre skolvägar för eleverna och att föräldrar i större utsträckning tar bilen till jobbet än vad man gör inne i Lund.

När föräldrar får svara på frågan vad som skulle få dem att minska sitt skjutsande handlar svaren framförallt om ökad säkerhet i olika former. Detta är faktorer som känns rimliga att svara för att legitimera sitt skjutsande, och det är faktorer där man som förälder "går fri" från ansvar för skjutsandet. Skolkontakterna är mer rättframma – de menar att trafiksäkerheten i de flesta fall är tillräckligt bra, och att det istället mer handlar om bekvämlighet, tidspress och dålig planering från föräldrarnas sida.

Projektet är som sagt väl genomfört. Men eftersom effekterna på resvanorna hittills ändå är så pass måttliga måste man fråga sig vad som ev. kunde ha gjorts annorlunda och vad som är viktigt att ta med sig till fortsatt beteendepåverkan i kommunen. Här följer kommunikativa aspekter som utvecklas ytterligare på olika platser i rapporten. Jag

väljer att fokusera på de "mjuka" åtgärderna, eftersom det är där de stora stötestenarna finns.

Djupare målgruppsanalys. Enkäter ger en grov, kvantitativ bild av målgruppen, men når inte ända fram och risk finns för felprioriteringar av åtgärder och argumentation. För en mer komplett förståelse förordar jag mer av samtal och dialog redan från start med representanter från målgruppen.

Processorientering och delaktighet. Ett processorienterat förhållningssätt innebär enligt mitt sätt att se det att man redan från start involverar målgruppen i projektet. Inte enbart genom enkäter, utan genom att gå ut i stadsdelar, bostadsområden och byar och samtala med föräldrar och barn om hur de tar sig till skolan, varför de gör som de gör och vad de ser som möjliga alternativ. För detta finns olika former av dialogmetoder. Syftet är att i så hög grad som möjligt göra föräldrar och barn delaktiga i den utveckling de själva är huvudpersoner i. Med dialoginriktade metoder har man också möjlighet att nå djupare insikter om vår livsstil – vårt förhållningssätt till tid, våra vanor och destruktiva beteenden. Samtal ger ofta aha-upplevelser som kan vara starten för nya vanor.

Samverkan och dialog. Ingen strategi är bättre än den svagaste länken. Det område som lyckats allra bäst i beteendepåverkan verkar vara Dalby (Nyvångsskolan). Området valdes ut som högprioriterat och man har också jobbat intensivt, både med hårda och mjuka åtgärder. Många möten, mycket dialog med skolpersonal och föräldrar har tydligen gett resultat. Dalby visar att det går att förändra trafikbeteendet! Kontakterna med skolledningen har dessutom varit mer frekventa än på de flesta andra skolor. En slutsats av detta skulle kunna vara att i framtida projekt i ännu högre grad söka samarbetsformer med skolledningen, åtminstone initialt, för att skapa en grund för projektets framgång. En ledning som inte stöttar projektet aktivt ger heller inte ett självklart mandat för medarbetare att jobba med frågan.

Centralt organiserad trafikstrategi. Rapporten visar att trafikbeteende är svårförändrat och därför kräver långsiktiga och uthålliga strategier. Detta ansvar kan inte enbart vila på skolorna, som har en hög belastning av ansvarsområden som det är. Skolornas arbete med trafikfrågor har också minskat i omfattning under senare år. Kommunen bör därför centralt organisera en kommunikationsstrategi och därigenom kontinuerligt stödja skolorna med personella resurser, informationsmaterial, externa kontakter och tillfälliga kampanjer. Avgränsade projekt och kampanjer måste bäras upp av en mer genomgripande och långsiktig strategi för att ge frukt. LundaMaTs är en föredömlig satsning, men bör i någon form permanentas om intentionerna ska bli verklighet.

Kraftsamling. Nyvångsskolan i Dalby är projektets godaste exempel på framgångsrik beteendepåverkan. Här har också projektledningen kraftsamlat både vad gäller hårda och mjuka åtgärder. För övrigt har inga tydliga prioriteringar av skolor skett, vilket kan ha varit en felaktig strategi. Mycket resurser till ett fåtal motiverade skolor skulle kunna ha gett en totalt sett större effekt. Det goda exemplets makt har också en långsiktig spridningseffekt som inte är att förakta.

Paketerad information. Ett par av kontaktpersonerna önskar sig ett "informationspaket". De skulle vilja ha ett tydligt och lättillgängligt material att använda i undervisning och på föräldramöten. Egentligen finns detta material redan i form av broschyrer, nyhetsbrev och argumentkatalog – alla lättlästa och tydliga. Men materialet kanske behöver struktureras och kompletteras så att det blir till en helhet. Med en handledning och en handledarutbildning skulle materialet kunna ingå som ett led i en långsiktig informationsstrategi om trafikbeteende och resvanor. Och uppenbarligen behöver det kommuniceras ännu tydligare att materialet faktiskt finns...

Variation. Skriftlig information är det traditionella sättet att påverka och har varit väl tillgodosett inom *Gå och cykla till skolan*. Lättläst, trevlig layout, roliga bilder, informativt. Problemet är att det inte hjälper hur perfekt skriftlig information är utformad, den har ändå mycket begränsad effekt på svårtillgängliga beteenden som resvanor. Ändå måste den finnas, men inte som huvudstrategi, utan som komplement i en varierad kommunikationsstrategi. Variation innebär att satsa på mer än skriftlig information. Vi tänker olika, vi har olika förkunskap, vi har olika livssituation. Därför bör en framgångsrik strategi innehålla många olika ingredienser – inte minst dialoginriktade samtalsmetoder. Men det finns mer – dramatisering, gatuteater, konst, sång och musik spelar mer på känslor vilket inte är att förakta när det gäller beteendepåverkan.

Vinster för målgruppen. För att ändra sitt beteende vill man uppleva någon form av personlig vinst. Vinsten kan visserligen vara av altruistisk karaktär, som minskad miljöpåverkan, men för de flesta behövs mer personliga vinster. Från början var fokus i argumentationen mer mot trafiksäkerhet och miljö, men efterhand som projektet fortskred skedde en förändring av argumentationen gentemot föräldrarna. Barnens hälsa blev huvudargumentet för att inte skjutsa sina barn, vilket sannolikt var ett klokt val. Även tidsvinster och förbättrad ekonomi är argument som använts inom *Gå och cykla till skolan* och som sannolikt kan utvecklas ytterligare för framtida projekt.

Timing. Det är viktigt att ett projekt kommer rätt i tiden för målgrupper och samarbetspartners. *Gå och cykla till skolan* verkar ha kommit rätt i tiden i flera skolors arbete. De har kanske haft idéer och tankar om att driva trafikfrågor, och då har *Gå och cykla till skolan* kommit lägligt. Den goda timingen är i förekommande fall dock snarast ett utslag av slumpen än av en medveten strategi. För de skolor som inte varit involverade i någon högre grad verkar timingen inte varit lika bra.

Befintliga kanaler. *Gå och cykla till skolan* har producerat mycket nytt material. Bra material. Men tidigare erfarenheter visar att det oftare är effektivare att använda sig av befintliga kanaler. Det är lättare att nå avsedda målgrupper i tidningar och skrifter som de redan läser än att få dem att läsa nya broschyrer och foldrar. Samma principiella resonemang gäller den muntliga kommunikationen – bättre att nå föräldrar på ordinarie föräldramöten än att skapa nya mötestillfällen speciellt för trafikfrågor.

Återkoppling. För att människor varaktigt ska ändra sina beteenden behöver de återkoppling på att deras beteendeförändring ger resultat – för miljön, för trafiksäkerheten, för den egna hälsan och ekonomin. Inom LundaMaTs olika projekt har

man jobbat mycket med att i "förtid" visa vilka vinster som skulle kunna uppnås. På sikt måste uppnådda effekter också kunna påvisas, dessutom kommuniceras tillbaka till målgruppen.



## Del 2.

# Reflektioner och förslag

---

I detta kapitel reflekterar jag över viktiga aspekter för att lyckas med beteendepåverkan. Jag börjar i problemets karaktär, relaterar det till målgruppernas behov och går sedan in på vilka konsekvenser detta får för val av strategi och metod. Jag är medveten om att jag ibland tar på mig en roll som förändringsguru, vilket jag inte är. Men se det som underlag för framtida strategier, ett inlägg baserat på mina erfarenheter och på vad jag noterat i samband med utvärderingen. Kanske slår jag in öppna dörrar, kanske håller du som läsare inte med, men dessa risker tar jag så gärna!

### Våndan med orealistiska mål

*Gå och cykla till skolan* är ett projekt som tagit sig an en oerhört svår uppgift – resultaten visar med all tydlighet hur svårpåverkat beteendet är. Projektet är väl genomfört metodmässigt, men effekterna på skjutsandet är små. Trots att projektet jobbat enligt konstens regler med både hårda och mjuka åtgärder har bilskjutsningen minskat marginellt. Trots att både fysiska åtgärder och information och kommunikation får goda omdömen av inblandade har effekterna varit små. Kan man av detta sluta sig till att det inte är någon idé att överhuvudtaget försöka påverka vårt förhållningssätt till bilen? Nej, så långt vill jag inte gå. Men jag vill sätta in projektet i ett sammanhang och problematisera situationen. Det går att ändra beteenden, men det gäller att ha realistiska mål och förväntningar på när målen ska nås.

Målen i projektet bedömer jag som orealistiska, åtminstone sett över projekttiden. Enligt ansökan för projektet skulle man minska körsträckan med 26 procent över en treårsperiod. Dessutom fanns en felaktighet i målen. Under samma period skulle koldioxidutsläppen minska med 48 procent, vilket givetvis är orimligt eftersom körsträcka och mängd utsläppt koldioxid har ett rakt samband. Under projektets gång korrigerades denna felaktighet så att målen blev samstämmiga – även koldioxidutsläppen skulle därmed minska med 26 procent. Koldioxidutsläppen från de transporter som avses skulle då minska från 188 ton till 140 ton, en minskning med 48 ton.

Ser man till de uppnådda effekterna av projektet så är det givetvis svårt att veta exakt hur mycket skjutsandet har minskat. De källor som finns är föräldraenkäten och

trafikmätningar vid elva skolor. Siffrorna skiljer sig dessutom en del år från år, bl.a. p.g.a. vädervariationer. Om vi väljer att titta på de barn som skjutsas alla dagar i veckan så har de minskat från 17 till 15 procent. Enligt verksamhetsrapporten från *Gå och cykla till skolan* 2001 var minskningen enligt då gjorda mätningar på ungefär 13 ton, alltså långt från målet på 48 ton. Då ska vi också vara på det klara med att 2001 var det bästa året enligt elevmätningarna, bilåkandet gick upp igen året efter. Det finns olika sätt att se på siffrorna, man kan göra olika antaganden och se olika på eventuella sideeffekter. Men hur man än räknar är det långt till målen vad gäller minskad körsträcka och minskade koldioxidutsläpp.

Det är inte lätt att sätta mål. Själv är jag av uppfattningen att kvantifierbara effektmål ofta är ett spel för gallerierna. Som projektansvarig tvingas man ta i lite extra för att det ska se bra ut för potentiella bidragsgivare. Ofta finns krav på kvantifierbara mål i bidragskriterierna. Jag menar att det borde räcka med tydliga aktivitetsmål. Efter moget övervägande vet man vad man vill göra, man vet hur det ska genomföras och då blir det viktiga att i efterhand följa upp vilka effekter som projektet gav. Om projektet är väl genomfört kan man då förhoppningsvis glädjas åt vissa positiva effekter på det beteende man ville påverka. Även om effekterna visar sig vara små får man ändå en feedback på att små steg i rätt riktning har tagits. När man från början formulerar effektmål på en alltför optimistisk nivå finns uppenbara risker för mentalt bakslag (både hos projektansvariga och hos målgruppen) när effekterna visade sig bli mycket mindre än de mål man satt upp. Men min skepsis över kvantifierbara effektmål förblir väl en from förhoppning i en projektvärld där siffrornas makt är stor och allt ska kvantifieras.

Jag är inte alls förvånad över den dåliga måluppfyllelsen – bilåkandet är ett av de mest svärpåverkade beteenden som finns. Ungefär lika svårt som att försöka få en vanerökare att sluta röka. Vi vet att det är farligt att röka, vi känner till de möjliga framtida konsekvenserna om vi fortsätter. Därför slutar vi röka... Eller? En sak är säker – information och upplysning är ett svagt instrument för att få människor att sluta röka. Samma sak gäller våra bilvanor.

## Bilen och koldioxiden – diffust och komplext

Att åka bil är något de flesta människor lärt sig att ta för givet. Bilen är en symbol för frihet, för rörlighet och en företeelse som gjort våra liv bekvämare. Vi har möjlighet att själva bestämma när vi ska förflytta oss och vart vi ska åka. Många människors liv är hårt tidspressade. Att ta bilen till jobb (och skola) upplevs av många som ett sätt att spara in på en knapp resurs – tid.

Vi vet att dagens bilar skadar miljön. Vi vet att de släpper ut koldioxid som ger växthuseffekt. Men växthuseffekten är ett diffust och komplext miljöproblem. Det kommer troligen att bli varmare p.g.a. utsläppen, vilket kan komma att få en rad konsekvenser i världen. Oklart exakt hur, var och i vilken omfattning. Vi ser inte utsläppen, koldioxiden i sig är inte farlig och den är osynlig. Vi är helt enkelt inte i mental kontakt med växthuseffekten.

Växthuseffekten är ett av flera miljöproblem som är förskjutna i tid och rum<sup>1</sup>. Den drabbar troligen kommande generationer mer än vår. Effekten av våra utsläpp idag kommer inte att visa sig med full kraft förrän flera årtionden framåt. Och den drabbar troligen någon annan mer än oss själva. Vi lever i en del av världen som t.o.m. kan få ett mer sympatiskt klimat. Vårt kärva klimat blir troligen lite mildare, vi kan odla vinrankor, sitta på uteserveringar längre tid på året.

Växthuseffekten är komplex. Det är ännu inte vetenskapligt belagt att vi har en ökande växthuseffekt. Även om de flesta forskare tror att det är på det viset, så finns det hela tiden ett antal aktörer som med enfaset påtalar brister i dagens klimatmodeller och att det dras för snabba slutsatser. Det är lätt att slå hål på något som inte är fört i bevis och som innehåller så många osäkra parametrar.

De positiva effekterna om vi minskar utsläppen är också förskjutna i tiden. Även om vi minskar utsläppen drastiskt fr.o.m. nu så dröjer det länge innan koldioxidhalten i atmosfären sjunker. De klimatförändringar som eventuellt redan är initierade kommer också att fortgå under en lång tid.

## **Socialt dilemma**

Ett annat dilemma är av social karaktär. Om jag väljer att minska mitt bilåkande för att minska mina koldioxidutsläpp, då kanske jag upplever att det ger mig lite mer besvär i tillvaron. Jag får ge avkall på min bekvämlighet. Vilka är mina upplevda vinster av detta? Möjligen upplever jag bara en frustration över att jag själv får tillbringa mer tid på cykeln eller gåendes – samtidigt som jag ser en biltrafik runt om mig med samma intensitet som tidigare. Min uppoffring kan kännas stor för mig personligen, men den eventuella miljövinsten blir ändå försvinnande liten i det stora hela. Det är lätt att finna argument för att fortsätta sitt bilåkande – så länge man upplever sig vara mer eller mindre ensam om att försöka ändra sitt beteende!

Man kanske förstår allvarligheten i det framtida hot som växthuseffekten innebär. Man kanske gör försök att ändra sina vanor. Informationsprojekt och kampanjer för upp en fråga på agendan och människor är inte dumma. De vill inte vara miljöbovar. De gör så gott de kan utifrån sin livssituation och sin kunskap. Många försöker. Men risken för återfall i gamla vanor är stor, inte minst med utgångspunkt från ovanstående resonemang. En viktig fråga blir därför hur man kan få människor att göra en varaktig beteendeförändring – trots att det vid en första anblick är svårt att finna omedelbara vinster av förändringen.

---

<sup>1</sup> Lars J. Lundgren, miljöhistoriker och avdelningsdirektör vid Naturvårdsverket, "Tiden och rummet som ekologiska fällor". 1990. Stencil.

## Legitima skäl

*Gå och cykla till skolan* har i den ursprungliga projektplanen utgått mycket från åtgärder och argumentation om trafiksäkerhet. En av huvudhypoteserna i projektet var att föräldrar känner sig tvingade att skjutsa p.g.a. trafikfarliga vägar. Därför har projektet, åtminstone inledningsvis, valt åtgärder som ska minska trafikfarorna, kombinerat med kommunikation i olika former kring dessa åtgärder, som ett huvudspår. I rapporten beskriver jag att hypotesen inte med säkerhet är helt överensstämmande med verkligheten.

Föräldrarnas enkätsvar har tagits som utgångspunkt för hårda och mjuka åtgärder. Detta är givetvis en riktig strategi – att lyssna på målgruppens synpunkter och ta hänsyn till dem. Bristande trafiksäkerhet var skäl som vägde tyngst i enkäten från 1999. Men frågan är om detta är hela sanningen? När man låter människor ange sina skäl för ett beteende som de kanske själva inte är helt överens med – bilåkning är ett sådant beteende för många eftersom man känner till konsekvenserna – då ligger det nära till hands att ange skäl som man själv, och samhället upplever som legitima. Då är det svårt att finna mer legitima skäl än trafiksäkerhet och omsorg om sina barn. Man anger inte gärna sin egen bekvämlighet, sin kaotiska tillvaro eller sin bristande förmåga till planering som skäl till beteendet. Man strävar efter att ställa sig i god dager – inte bara inför omgivningen utan också inför sig själv. Detta är ett allmänmänskligt fenomen som gäller de flesta företeelser. En kollega<sup>2</sup> har liknat fenomenet vid att skala en lök – längst ut finns de skäl som människan först anger vid en rak fråga. Men ju djupare man skalar desto mer personliga, och troligen också sannare, blir förklaringarna till att det aktuella beteendet. De skolkontakter jag samtalat med har sannolikt kommit djupare i löken i sina bedömningar av föräldrarnas bevekelsegrunder än vad föräldrarna själva gett uttryck för i enkäten. Kontaktpersonerna anger vanemässiga resvanor till och från jobbet, tidspress och bekvämlighet som tyngre skäl än vad enkätsvaren ger vid handen. Sannolikt närmare sanningen.

Det ska i rättvisans namn sägas att projektet efterhand fokuserat allt mindre på åtgärder och argumentation kring trafiksäkerhet, till förmån för argumentation om barns hälsa och rörelsebehov. Denna omdisponering är en del i projektets egen läroprocess och visar på en öppenhet inför möjligheten att tänka om utifrån den verklighet man möter. Trots förändring i argumentationen har beteendeförändringarna emellertid blivit små, vilket jag resonerar vidare kring i rapporten.

---

<sup>2</sup> Sindre Magnusson, 020529

## Att förstå människors behov

Grunden i all kommunikation, och i all beteendepåverkan, är att utgå från människors behov. För att lyckas måste man lägga ner möda på att sätta sig in i den situation målgruppen lever i, hur de tänker, vilka kunskaper de har, vilka vanor de har och varför. Möjligen är det orealistiskt att tro att man ska göra detta varje gång man bestämt sig för att kommunicera med en ny målgrupp i syfte att påverka dess beteende. Men processen måste åtminstone ske på ett tankemässigt plan, och kanske med hjälp av tidigare kunskap om den aktuella målgruppen. Jag tror att *Gå och cykla till skolan* har varit lite för snabbt med att dra slutsatser från enkäterna, att man i alltför hög grad har tagit föräldrarnas svar som sanningar. Hur skulle man gjort istället? Först vill jag gå igenom vad jag menar med behovsbegreppet.

I behovsteori kan man dela upp behov i verkliga, uttryckta, normativa och härledda. Verkliga behov är våra innersta som vi långt ifrån alltid är medvetna om. Ofta är de svåra att uttrycka, eller att ens känna igen som behov. Det handlar om grundläggande mänskliga behov som näring, värme, kärlek, sysselsättning, mm, mm. Uttryckta behov kan en människa uttrycka, antingen spontant eller som svar på en direkt fråga. Till exempel; Vad är skälen till att du skjutsar ditt barn till skolan? Normativa behov är behov som någon annan bestämmer. Det kan vara lagar och regler i samhället, det kan vara en människas egna normer som hon försöker göra till andras behov. Till exempel handlar utbildning ofta om normativa behov. Någon myndighet eller instans anser att människor har ett visst kunskapsbehov, eller att människor bör ha ett visst beteende. Det normativa perspektivet utgår från att någon tycker att ett visst beteende är mer önskvärt än andra och försöker överföra detta till ett behov hos en målgrupp. Behovet definieras inte från något som målgruppen upplevt, utan från vad någon annan upplever att målgruppen borde känna till eller göra.

Utan att göra någon form av behovsanalys är det sannolikt lätt att man som kommunikatör eller projektledare tillfredsställer normativa behov. Man utgår från egna normer eller från de normer som samhället sätter. I fallet *Gå och cykla till skolan* har miljöargument, trafiksäkerhetsargument och argument om barns hälsa varit de viktigaste. Är det dessa argument som målgruppen, d.v.s. föräldrar till skolbarn, upplever kan fylla deras behov?

Genom att fråga dem det berör, föräldrarna, vilka behov de har och vad de vill med sina liv så får man reda på deras uttryckta behov. Då har man betydligt mer under fötterna – människorna det berör har fått säga sitt, de har fått uttrycka behov och önskemål. Hamnar man då rätt? Kanske, kanske inte. Det finns ett fenomen som jag kallar de uttryckta behovens tyranni. Genom att ställa raka frågor och få raka svar hamnar man i en situation som visserligen ger en hel del nödvändig information om dem projektet berör, men som ändå kommer till vägs ände. Det är inte säkert att de frågor man ställt ger en sann bild av människors verkliga behov i den situation de lever. Vi har en tendens att svara som vi förväntas. Ännu osäkrare blir den information man får vid dylika frågor om det är människors långsiktiga behov man är intresserad av. Vi uttrycker ofta de omedelbara behoven, dem vi känner i stunden. De behov vi har på lång

sikt, t.ex. social och ekologisk hållbarhet, är vi inte i direkt kontakt med på samma sätt. Vår förmåga att distansera oss från vår egen verklighet är begränsad och därför finns risk att svaren på de frågor som ställs blir ett eko av vad som redan finns i verkligheten och som ryms i människors nuvarande kunskaper. Graden av nytänkande blir låg och man hamnar lätt i en situation där konservering av det befintliga kommer att segra. Därför är det en fördel om någon med överblick kan härleda långsiktiga behov som definitivt existerar, men som inte är uppenbara i stunden för målgruppen.

Härledda behov är något en människa har men kanske inte är fullt medveten om. Att härleda behov handlar om att gå bakom det människor säger. Det handlar om att förstå mer om en människas behov i en situation än hon själv har förmåga att ge uttryck för i stunden. För att lyckas härleda människors behov så sant som möjligt krävs en djup förståelse för den situation människan befinner sig i. Ett exempel: För att förstå behoven för föräldrar vid en skola krävs god kunskap om deras arbetssituation, hur deras tidsplanering ser ut, hur deras ekonomi ser ut, vad de har för drömmar, vilka problem de har, vilka glädjeämnen de har, m.m. Samma sak gäller givetvis de elever som studerar och den personal som arbetar vid skolan. För att förstå en dylik situation krävs andra typer av frågor än de som ger svar på de uttryckta behoven. Det krävs frågor av typen; Vad är viktigt för dig i ditt liv? Vad strävar du efter? Hur skulle du önska att en bra dag ser ut? Vad tycker du är mest problematiskt på morgonen? Hur vill du att din framtid ska se ut? Hur vill du att dina barns framtid ska se ut? Svar på dessa frågor är inte möjligt att få förståelse för vid en enkätanalys av det slag som genomförts inom *Gå och cykla till skolan*. En följdfråga till detta resonemang blir: Vems behov är det vi vill tillfredsställa och hur tar vi reda på dem på bästa sätt?

## Enkät eller samtal

Att förstå människors behov i syfte att påverka deras beteenden kräver en metod. *Gå och cykla till skolan* valde enkätformen. Enkäter kan ge svar på frågan VAD, t.ex. hur barnens resmönster ser ut och vilka skolvägar de har. Däremot är enkäter mindre bra på att ge svar på VARFÖR föräldrar och barn har de resvanor de har. En fördel med enkäter är att man når många människor på kort tid, man får ett underlag med möjlighet att dra statistiskt signifikanta slutsatser. Det är bra, men frågan är om inte enkätens begränsningar (beskrivna ovan) ändå gör att man skulle kunna använda motsvarande tid och pengar på ett sätt som gör att man kommer ännu djupare i förståelse av målgruppen. Jag är inte övertygad om att enkäten är så kostnadseffektiv som undersökningsmetod som ofta görs gällande.

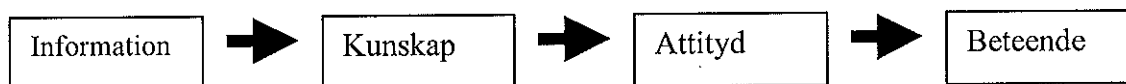
Det naturliga alternativet till enkäter är samtal i olika former. Vid samtal finns möjlighet att komma djupare, att korrigera frågan, att utveckla den, att invänta svar, att lyssna aktivt och därigenom få en kontakt med människor som uteblir vid enkäter. Jämförelsevis når man få människor vid samtalsformen, men det kan mycket väl räcka med 20-30 enskilda samtal för att man ska komma så långt i analysen att man känner att svaren kommer igen, att man känner en mättnad. Samtal hade förmodligen varit att föredra just när det gäller förståelsen för varför föräldrar skjutsar och vad som krävs för att få dem att skjutsa mindre. Däremot skulle samtalet inte fullt ut kunna ersätta enkäten

för inventering av alla trafikfarliga punkter i Lund. Där ger en bred enkät sannolikt bättre underlag än samtal, även om jag tror att ett antal samtal väl spridda över kommunen skulle kunna visa en viss mättnad även när det gäller trafikfarliga punkter.

## Strategi för framgång

Som sagts tidigare, *Gå och cykla till skolan* är ett projekt med en till synes genomtänkt strategi för beteendepåverkan. Men eftersom effekten vid slutet av projektet blivit betydligt mindre än förhoppningen var, finns anledning att fördjupa diskussionen om strategi och metod. Jag går inte in på de hårda åtgärderna – förändringar i trafikmiljön är genomförda med föräldrars och skolpersonals synpunkter som utgångspunkt. De flesta verkar också vara nöjda med förändringarna i trafikmiljön. Ändå är bilskjutsandet på nästan samma nivå som när projektet inleddes. Därför väljer jag här att utveckla samtalet om mjuka insatser.

Hur påverkar man beteenden? Vilka strategier och metoder är framgångsrika? *Gå och cykla till skolan* har föredömligt valt både hårda och mjuka metoder. Erfarenheter visar att det sällan räcker med upplysning och information, särskilt när det gäller beteenden som bilkörning som är ett exempel på beteende som är så invävt i vår samhällsapparat och vår livsstil. Bilen är en del av vår kultur. Det raka sambandet i kedjan i följande figur är då svårt att finna.



Det finns en övertro på sambandet mellan figurens komponenter. Information om växthuseffekt och hälsoproblem skulle enligt figuren ge oss ökade kunskaper därom och därmed skulle vi förändra våra attityder och med nya attityder i bagaget skulle vi ändra vårt beteende – vi skulle minska vårt bilåkande. Men sambandet gäller bara när de attityder som ska förändras inte är djupt rotade och när beteendeförändringen är liten och inte innebär uppoffringar, eller ännu hellre att den innebär vinster för oss. Så är inte fallet när det gäller de beteendeförändringar som *Gå och cykla till skolan* velat åstadkomma. Åtminstone upplever större delen av målgruppen inte detta – om så varit fallet hade effekterna varit mer påtagliga. Ett exempel där sambandet verkar ha fungerat är då vi svenskar började köpa oblekta kaffefilter och toapapper. Alternativet till klorblekt papper fanns plötsligt lätt tillgängligt, till ungefär samma pris, med samma funktion. Det var bara att sträcka handen till en annan hylla i affären och när vi väl fick information om detta så valde de flesta av oss den beteendeförändringen. Enkelt, okomplicerat, utan upplevd uppoffring. Dessutom gjorde vi en handling som kändes rätt. Att minska sitt bilåkande kan också kännas rätt, men innebär för de flesta så mycket mer konsekvenser som få är beredda att acceptera, åtminstone som svar på upplysning och information.

Beteendevetenskaplig forskning visar entydigt informationens begränsningar som beteendeförändrare. Ändå fortsätter vi att jobba som om forskningen hade fel. Vi informerar, vi upplyser med alla till buds stående medel i tron att det ska ge resultat – någon gång. Viss effekt har det, men ytterst måttlig. Kanske fortsätter vi med information eftersom det är en metod som det är lätt att finna enighet kring. Alla kan ställa upp på att ge pengar till informationsåtgärder, det är okontroversiellt både politiskt och ekonomiskt och det känns ändå som man gör något.

Jag säger inte att vi ska sluta att informera, men jag menar att man i större utsträckning än hittills måste se informativa åtgärder i sitt rätta sammanhang och se realistiskt på dess effekter. I *Gå och cykla till skolan* har man som sagt varit klok nog att inte förlita sig enbart till information. Huvuddelen av budgeten har gått till fysiska åtgärder i trafikmiljön vilket stämmer väl med teorier och erfarenheter om hur man bäst lyckas påverka trafikbeteendet. Men ändå...

### Argument som biter

Lars J. Lundgren<sup>3</sup> menar att tre faktorer måste vara uppfyllda för att människor ska ändra sitt beteende, se nedanstående figur.



Människor måste veta varför beteendet behöver förändras, d.v.s. ha relevant kunskap. De måste vilja förändra beteendet, d.v.s. att de måste ha incitament och på något vis uppleva en vinst av beteendeförändringen. Dessutom måste de kunna genomföra beteendeförändringen – de måste ha en praktisk möjlighet.

När det gäller projekt *Gå och cykla till skolan* så vet sannolikt de allra flesta varför de ska ändra sitt beteende. Åtminstone ur miljösynpunkt. Möjligen saknar många föräldrar kunskaper om vilka konsekvenser skjutsandet har för deras barns kondition och hälsa. De kan göra förändringen, rent praktiskt. Projektet har dessutom underlättat genom att satsa över sex miljoner på trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder. Ändå är det säkert så att många upplever att de inte kan förändra sitt beteende, de kanske har en livssituation där faktisk möjlighet och upplevd möjlighet inte är identiska. Viljan att förändra sitt beteende är dock den faktor i figuren som sannolikt brister mest, något som också

<sup>3</sup> ur Varför löser inte politikerna miljöproblemen. I Att veta och att göra. 1996. Naturvårdsverkets förlag.



bekräftas av enkätsvaren. Var tredje förälder svarar att de inte vet om de skulle kunna tänka sig att förändra sina bilresor till och från skolan överhuvudtaget!

Vad säger oss resonemanget? Vad måste till för att nå längre än man, trots ett väl genomfört projekt, gjort i *Gå och cykla till skolan*. Kunskap finns som sagt, men sannolikt hade man kunnat jobba ännu tydligare utifrån hälsoargument. Argument måste beröra människor – en grundläggande sanning i informationsarbete.

Miljöargument är något som de flesta egentligen håller med om är viktiga. Men miljöfrågorna är samtidigt diffusa och komplexa. De hotbilder som målas upp ligger ofta ett tag fram i tiden. Frågorna omges ofta av känslor av hopplöshet – det betyder ändå inget vad lilla jag gör i det stora hela. Det finns alltid möjlighet att hänvisa till att de små utsläpp av t.ex. koldioxid vi har i Sverige är försumbara i relation till storutsläppare som USA, Japan och resten av EU. Man drabbas av Iorismen, man blir som åsnan Ior som upplevde sig som ytterst betydelselös i den stora, stora, världen. I dagens miljödebatt finns det också möjligheter (med industrilobbyn som understödjare) att finna argument för att många miljöhot är överdrivna. Därför är det svårt att driva ett beteendeförändrande arbete enbart med utgångspunkt från långsiktigt altruistisk argumentation – människor är i regel sig själva närmast och om den egna vanan och bekvämligheten ifrågasätts utifrån något som kanske inte är vattentätt, då är det lätt att ta motargument till sig och fortsätta i väl invanda hjulspår.

Trafiksäkerhetsargument är givetvis relevanta i sammanhanget. Föräldrar orsakar delvis själva trafikfaror vid och på väg till skolorna genom att skjutsa sina barn och därmed bidra till en ökad trafikintensitet. Men känslan av att inte kunna påverka själv kan ändå vara påtaglig. Om bara man själv ändrar sig och låter sitt barn gå eller cykla, då minskar inte trafiken märkbart. Samtidigt kanske ens eget barn utsätts för större fara än när man skjutsade barnet ända till skolporten. Det är samma problematik som med miljö – en form av socialt dilemma. När man själv gör en beteendeförändring som är långsiktigt positiv om tillräckligt många gör samma beteendeförändring – då drabbas jag själv negativt om jag blir ensam om att ändra beteendet. Jag får ingen bättre miljö och ingen större trafiksäkerhet. Däremot får jag en mindre bekvämlighet, kanske mer tidspress och kanske större risker för mina barn. Alltså ligger det nära till hands att fortsätta skjutsa barnen. Det behöver inte vara så, men upplevelsen hos många föräldrar kan vara så.

Hälsoargument och argument om barnens rörelsebehov och övervikt ligger däremot människor nära. De berör, de angår. Ingen vill att ens barn ska bli överdrivet feta eller att de ska bli åderförkalkade vid 12 års ålder. Man vill att ens barn (och man själv) ska må bra. Barnens hälsa engagerar många skolor idag och frågan vinner också gehör hos föräldrar. Flera av de skolor jag varit i kontakt med beskriver ett aktivt arbete för att öka barnens rörelse. Men det är inte alltid som detta arbete kopplas till barnens förflyttningar till och från skolan. Några gör det aktivt, men här upplever jag att en stor potential finns. Hälsoargumentet i fokus, med tydlig och forskningsrelaterad information om farorna med stillasittande, kombinerat med åtgärder att underlätta för barn att ta sig själva eller tillsammans med föräldrar på ett säkert sätt är sannolikt den strategi som har störst chanser att vinna gehör.

Att koppla detta resonemang till miljöargument går också givetvis alldeles utmärkt. Integrering av olika typer av argument är klokt. Olika människor tar till sig olika argument. Dessutom finns säkert effektivitetsvinster att göra genom en tydligare och mer medveten samkörning av miljö-, hälso- och trafiksäkerhetsargument, både vad gäller argumentation gentemot föräldrar och i undervisningen. Enligt flera kontaktpersoner på skolorna är det så och så med denna integrering idag. Hälsoarbete för barnen finns på många skolor i form av extra gymnastiklektioner, längre raster och mer utevistelse, men är ofta frikopplat från barnens resor till och från skolan.

### Bra argument, men för mycket information

*Gå och cykla till skolan* har under projektiden alltmer fokuserat på argument om hälsa. Inte minst den skriftlig informationen visar att hälsoargument fått en stor plats. Med andra ord – "rätt" argumentation har funnits, ändå har man inte nått fram som man hoppats. Varför?

Jag tror att en orsak till att effekterna blivit så små på föräldrars/barns trafikbeteende handlar om att det inom projektet funnits en alltför stor tillit till att bra utformad skriftlig information verkligen påverkar våra beteenden (enligt tidigare resonemang). Visserligen har projektledaren vid många möten också muntligt förmedlat argument om barnens rörelsebehov och deras vikande kondition. Men det är en sak att få en aspekt berättad för sig på ett möte och kanske t.o.m. hålla med om den, det är en annan att ta steget fullt ut och förändra sitt beteende utifrån vad argumentet påtalar. Muntlig information i traditionell föreläsningsform har också begränsningar när det gäller beteendepåverkan. Vägen från kunskap över attityd till beteendeförändring är lång och krokig. För att få större beteendeeffekter krävs sannolikt andra mjuka åtgärder än traditionell skriftlig och muntlig information. Samtal, värderingsövningar och fokusgrupper, kombinerat med "tunga fakta" förmedlade av "tunga faktabärare" (t.ex. läkare) är sannolikt att föredra. Varaktiga beteendeförändringar förutsätter dessutom långsiktighet i förändringsarbetet. Mer om alternativa strategier under kommande rubriker.

Lundaborna kan ändra sitt beteende. De har ett val och i fallet skoltransporter finns möjligheter för de allra flesta föräldrar att minska skjutsandet. Men som sagt, den egna upplevelsen styr beteendet. Om man upplever trafikfarorna som alltför stora, om man upplever att man inte hinner med sitt liv utan bil, om man har en livsstil där bilen är en självklar ingrediens – då är det kanske inte ett alternativ att sluta köra, även om möjligheten de facto existerar. För de människor där detta resonemang gäller (vilket troligen är ganska många) biter inte information. Man har för många attityder och värderingar som fungerar som filter för att kunskapen om bilismens våndor skulle göra att man ändrar sitt beteende<sup>4</sup>. Man rationaliserar bort argument och fakta, man hänvisar till sin egen situation. Allt för att legitimera det beteende man har.

Sammantaget: Kunskap finns i stor utsträckning, faktiska möjligheter finns. Återstår de tyngsta stötestenarna – den upplevda känslan att ha svårt att ändra sitt beteende

<sup>4</sup> se vidare "Information i företag och samhälle" av Heinz Leymann. 1985. Studentlitteratur.

tillsammans med en allmän ovilja p.g.a. upplevda förluster av bekvämlighet och frihet. Hur få bort dem? Hur jobba för att till slut uppnå ett minskat skolskjutsande med bil i Lund?

### Långsiktighet, kontinuitet och samstämmighet

Eftersom människors bilbeteende är så trögt att förändra som rapporten visar är det viktigt att anamma en långsiktig strategi. Man kan inte förvänta sig stordåd vad gäller Lundabornas trafikbeteende på några få år. Uthållig utveckling kräver uthålliga strategier.

Visst är det bra med avgränsade projekt och kampanjer i syfte att lyfta en fråga till en tydlig plats på agendan. Intensiva kampanjer kan ge beteendeförändringar på kort sikt, människor får en ökad medvetenhet om sina vanor, kan se möjligheter att ändra dem. Men när kampanjen slutar är risken stor att många faller tillbaka i sitt gamla beteende. Väl etablerade vanor har en förunderlig kraft att göra sig påminna och återetableras i våra liv. Dessutom kommer hela tiden nya barn, och nya föräldrar, in i skolans värld. Man kan inte förvänta sig att dessa ska ha tagit del av den information som tidigare barn och föräldrar gjort. Man kan heller inte förvänta sig att de vanor som ev. har etablerats bland de föräldrar som varit med i detta projekt ska spridas utan vidare insatser. Särskilt inte när det gäller så svårpåverkade vanor som bilåkning.

En parallell kan dras till rökningen i samhället. Under årens lopp har en mängd informationskampanjer genomförts i syfte att minska rökningen – med olika framgång. Ofta har kampanjerna varit i stort sett verkningslösa, ibland har man sett en momentan nedgång i rökandet. Men nya ungdomar kommer upp i "rökålder" och deras drivkrafter att vara en i gänget, att ha en identitet, är så starka att rökningen totalt sett i samhället inte minskat så mycket som de välkända hälsoeffekterna borde ha åstadkommit.

Vad jag säger är att om man vill åstadkomma en varaktig trend mot mindre bilskjutsande måste arbetet permanentas. Detta är också något som flera av kontaktpersonerna vid skolorna tagit upp. Jag vet inte vilka planer Lunds kommun har, men vill man nå målen (och på sikt kanske ännu längre) så behövs ett långsiktigt kommunalt handlingsprogram för beteendepåverkan på resvanor i allmänhet och skolresor i synnerhet. Exakt hur ett sådant program skulle kunna utformas är inte min uppgift, men Lunds kommun bör inleda ett samtal mellan förvaltningar och nämnder i syfte att forma en "samordnad trafikbeteendestrategi".

I en samlad strategi bör också tas hänsyn till andra faktorer som påverkar resandet och kommunens roll i detta. Ett exempel är de nationella incitamenten för olika beteenden som bland annat påverkas av bensinpriser, lagar och förordningar. Här har varje kommunal politiker en icke föraktlig möjlighet att påverka via gängse politiska kanaler. Ett annat exempel är inomkommunala beslut som påverkar resvanorna. Lunds kommun får allt fler friskolor. Utan att värdera friskolornas för- och nackdelar i övrigt är det tveklöst så att de ökar resandet. Enligt projektledningen för *Gå och cykla till skolan* skjutsas över 90 procent av friskoleeleverna med bil till sina skolor – föräldrarna har

valt skolan utifrån andra kriterier än närmaste skolväg. Ytterligare ett exempel från skolvärden är de rekommendationer som skolorna ger föräldrarna. Majoriteten av Lunds skolor har rekommendationer att barn inte ska cykla förrän från årskurs fyra. Detta är, både enligt projektledning och undertecknad, en tvivelaktig rekommendation. Barns trafikmognad sker vid olika åldrar och den som rimligen har bäst överblick på detta är barnets föräldrar. Erfarenheter från en kommunal del som inte har denna rekommendation visar också att där är cyklandet i låga åldrar vanligt, utan påtalade problem! En rekommendation tolkas lätt som en "lag" av många föräldrar. Rimligt vore istället att rekommendera föräldrar att cykla med sina små barn, att gå tillsammans med dem, att starta en vandrande skolbuss. Och att rekommendera dem att inte åka bil till skolan!

Jag vill gärna ge ytterligare nyckelord på vägen, viktiga ingredienser i ett långsiktigt program för förändring av trafikbeteende. De första nyckelorden är egentligen redan behandlade – upprepning, kontinuitet och konsekvent politik!

### Samtalet i fokus

Jag har tidigare nämnt samtalet som en bra metod för att få kläm på människors behov och därmed som ett sätt att förstå hur man bäst kan lägga upp en långsiktig strategi. Genom att på djupet förstå hur människor tänker och varför de har sina vanor så är det lättare att nå fram med rätt argument. Det är det som kallas målgruppsanpassning<sup>5</sup>. Men samtal i olika former har också andra funktioner.

Samtalet är ett sätt att göra de människor som berörs delaktiga i utvecklingen. Renodlad information i skrift, via Internet och andra medier är enkelriktad – från sändare till mottagare. Samtalet innebär ett möte som ger möjlighet att skapa en förtroendefull relation mellan sändare och mottagare. Och en situation där sändaren också blir mottagare av viktig information – i detta fall från föräldrar, barn och skolpersonal.

Samtal har också en direkt påverkan på alla som deltar aktivt. Denna påverkan är som regel mycket effektivare än den som kan uppnås genom att sprida skriftlig information. I dagens informationsöverflöd lider inte människor av informationsbrist. Deras största problem är snarare att de har fullt sjå att hålla information ifrån sig. Utbudet av information ökar ständigt, men vår förmåga att ta information till oss är densamma som hos stenåldersmänniskan. Vi måste sälla, och då sällar vi all information som inte känns absolut nödvändig. Men möten mellan människor åstadkommer mer djupgående effekter än nog så proffsiga broschyrer kan åstadkomma.

Trafikbeteende är invävd i vår livsstil. Information biter dåligt på sådana beteenden. En människa måste ges möjlighet att reflektera över sitt sätt att leva, sitt förhållningssätt till tid, sin planering och vad som är bärande värden i livet. I ett sökande samtal människor emellan finns möjlighet att komma närmare dessa bärande värden. Detta tar tid, men om ambitionen är att åstadkomma varaktiga beteendeförändringar så ser jag inga genvägar.

<sup>5</sup> se vidare "Konsten att informera om miljön". Ulrich Nitsch 1998. Institutionen för landskapsplanering, Sveriges lantbruksuniversitet.

Kampanjer kan visserligen ibland ge snabba effekter på beteendet, men återfallsfrekvensen i gamla vanor är som regel hög.

I viss mån slår jag kanske in en öppen dörr – *Gå och cykla till skolan* har haft många möten och många samtal, inte minst med föräldrar. De möten jag fått refererade av kontaktpersoner har dessutom präglats av ett lyssnande klimat. Jag vill ändå påstå att det finns en potential för mer av den varan. Samtal kan innebära så mycket. Samtal som metod innebär något annat än de erfarenheter många av oss har av möten utan mening. Beroende på vad syftet är så väljer man samtalsmetod. I boken *Dialog*<sup>6</sup> finns många samtalsmetoder beskrivna på ett sätt som gör att man som tjänsteman, lärare eller eldsjäl själv kan lägga upp formerna för ett möte. Exempel är sökkonferenser för att finna gemensamma visioner, öppet forum för att generera nya idéer och olika metoder för att bryta intresse- och åsiktsmotsättningar.

I boken beskrivs också viktiga spelregler för att göra samtalet kreativt och konstruktivt – att gå laget runt, att hålla tider, att göra upp en gemensam dagordning, att lyssna utan att avbryta, att utvärdera mötet, att fördela ansvar, osv.

Genom att sätta samtalsmetoder i system kan kommunen långsiktigt skapa relationer till sina målgrupper som grundar sig på delaktighet och medplanering – nyckelord som efterlyses i ännu högre grad av flera intervjuade.

## Mjukt eller hårt?

Inom *Gå och cykla till skolan* har satsats ca. 6,5 milj. kronor på fysiska åtgärder längs skolvägarna. Detta är enligt "skolboken" en riktig strategi, men om man tolkar effekterna så kanske någon undrar. Vad hade hänt om man satsat även dessa 6,5 miljoner på väl genomtänkta mjuka åtgärder, eftersom det är på den mjuka sidan (attityder, värderingar) som de tunga hindren verkar finnas? Den faktiska möjligheten att ta sig trafiksäkert till skolan finns ju i de flesta fall, men den upplevda möjligheten är en bristvara.

Inom projektet gjorde man efterhand en viss omdisponering av medel från fysiska åtgärder till mjuka. Den ursprungliga hypotesen om att det är bristande trafiksäkerhet som är det största hindret reviderades, vilket denna rapport visar var ett riktigt beslut. Men om man tagit steget fullt ut och satsat alla pengar på mjuk beteendepåverkan? Delar av rapporten antyder att detta skulle kunna leda till ännu större effekter på beteendet. Jag tror dock att för att få trovärdighet i argumentationen måste man som kommun också visa att man gör något konkret, att man förändrar den fysiska miljön för att underlätta för människor att förändra sitt beteende. Precis som tidigare resonemang visar. Även om människor redan har en faktisk möjlighet att ändra sina resvanor, så kan dessa möjligheter bli ännu tydligare genom att det kommer en ytterligare förbättring längs skolvägen.

<sup>6</sup> Dialog. 1996. Ingrid Olausson. Svenska dagbladets förlag.

## Vinster för målgruppen?

Även om jag vurmar för samtalet som metod, inser jag naturligtvis att skriftlig information är och förblir omistligt som ett av flera medel för påverkan. Men vad ska den innehålla? Vilka budskap är framgångsrika?

Effektiv informationen bör som sagt innehålla ett budskap som gör att mottagaren kan uppleva någon form av vinst med den önskade beteendeförändringen. Sannolikt är det bristen på detta som gör att så många informationskampanjer inte når uppsatta beteendemål. Budskap utgår ofta från samhällets normativa behov och blir därmed opersonliga och skapar inga individuella incitament. Per-Olow Sjöden<sup>7</sup> menar att det ofta är lönlöst att påverka vissa beteenden genom att satsa på kunskapsförmedling. Detta gäller inte minst komplexa beteenden av karaktären bilåkning. Sjöden menar att information fungerar utmärkt om anledningen till att man har ett visst beteende enbart är informationsbrist. Detta gäller knappast våra bilvanor! Sjöden menar att det kvittar hur mycket information vi får om bilåkningens avigsidor – de flesta fortsätter att köra ungefär som vanligt. Han anser istället att det är bättre att gå raka vägen på beteendet. Människor måste uppleva vinster för sig själva om de ska ändra sitt beteende. Vilka vinster kan det handla om när det gäller bilåkning? Nedan listas några möjliga vinster.

- ekonomiska
- hälsomässiga
- tidsmässiga

Detta är tre potentiella vinster som alla ligger nära människan, de är personliga och mer eller mindre omedelbara.

All minskning av bilåkning ger i regel pengar över i kassan. Vad som sedan är tillräckligt stora vinster är upp till var och en att bedöma. Ju bättre ekonomi ett hushåll har – desto större måste vinsterna vara för att påverka beteendet. Särskilt stora kan vinsterna visa sig bli om familjen kan avvara en bil vid ändrade res- och skjutsningsrutiner. Här blir resonemanget annorlunda jämfört med t.ex. ekologiska livsmedel. Där vet vi att familjer med god ekonomi väljer ekologiska, dyrare, produkter i högre grad än låginkomsttagare. När det gäller bilåkande ligger det närmare till hands för låginkomsttagaren att minska sitt bilberoende eftersom det har en relativt sett större inverkan på hans ekonomi. Det finns dessutom en problematik med effektivitetsvinster som ger pengar över. Vad används pengarna till? Är det alternativa beteendet mer eller mindre hållbart än det ursprungliga? I värsta fall åker vi mindre bil, sparar pengarna och lägger det på flygresor till avlägsna badparadis och släpper därmed ut ännu mer koldioxid. Men det är en helt annan diskussion...

De hälsomässiga aspekterna har berörts på andra platser i rapporten, främst de för barnen. Men de finns även för föräldrarna – att visa detta på samma sätt som gjorts inom andra projekt i inom LundaMaTs kan skapa tillräckligt starka incitament för en del

<sup>7</sup> Ny livsstil... På livstid? Hinder och möjligheter för beteendeförändring och vidmakthållande. ur Livsstil och miljö – värderingar, val, vanor. 1999. Naturvårdsverket.

föräldrar att ställa bilen och ta cykeln eller att gå till jobb och skola. Att få information om att man kan äta 10 kg choklad per år om man ställer bilen är också ett sätt att göra informationen lättsam. Rolighetsfaktorn är inte att förakta – miljömänniskor och miljöarbete har fortfarande tydliga präktighetsstämplar att tvätta bort.

Många upplever att det är just tidsvinster som gör att de skjutsar sina barn till skolan – särskilt när de ändå tar den till jobbet. Men detta kan vara en illusion. Genom att t.ex. organisera sin dag på ett nytt sätt kan det innebära tidsvinster och mer kvalitetstid att inte skjutsa sina barn varje morgon. Försök med vandrande skolbuss visar att flera föräldrar upplevde att de fick lugnare morgnar eftersom de inte behövde gå med "vandringsbussen" mer än någon gång per vecka.

Vinster av ett nytt beteende kan också vara av mer banalt slag. Att få gåvor, vara med i utlottningen av fina priser kan få åtminstone några att prova ett nytt beteende. Detta kan vara nog så viktigt – det finns alltid några människor som inser att det nya beteendet faktiskt var riktigt sympatiskt. För dessa räcker det att få en liten puff i rätt riktning, på ett undermedvetet plan har de förmodligen redan varit på väg att etablera nya vanor.

## Befintliga kanaler

Lika svårt som det är att nå fram med skriftlig information, lika svårt kan det vara att skapa nya möten. Detta vittnar flera av de intervjuade kontaktpersonerna om. Man har ibland försökt att få föräldrar att komma på särskilda trafikkvällar, med klenat deltagarresultat. Inte alls oväntat – att nå ut med budskap genom att skapa nya kanaler och möten är svårt i ett samhälle som kännetecknas av stort informationsutbud och stressade människor.

Bättre då att använda sig av de kanaler som redan finns etablerade. Föräldrar går i regel på ordinarie föräldramöten och föräldraråd. För vissa en självklarhet, för andra kanske lite av en plikt. Men nästan alla barn har någon förälder på plats och därmed vore det önskvärt att smyga in nytt innehåll och nya metoder i dessa sammanhang. I vilken utsträckning det finns plats för detta på ordinarie föräldramöten vet jag inte, men jag talar om en idealsituation!

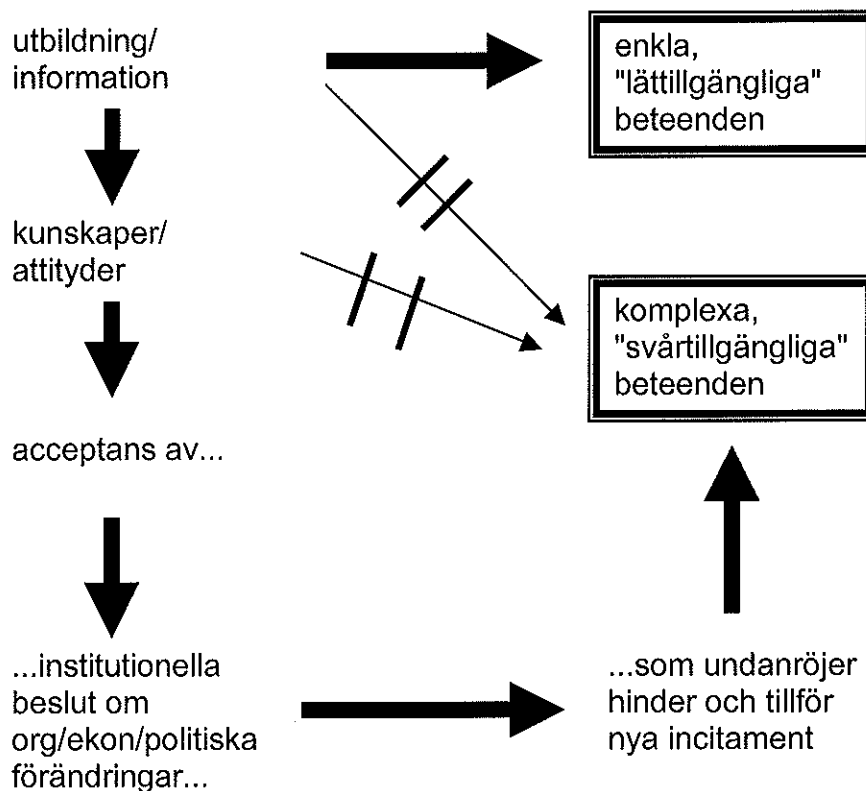
Strategin att utnyttja befintliga kanaler gäller givetvis också skriftlig information. Ibland behövs säkert nya skrifter och broschyrer, men ju mer av informationen som kan förmedlas via väl inarbetade medlemsblad, lokaltidningar, dagstidningar, desto större chans att informationen blir läst.

Bredspridning av skriftlig information röner i regel låg uppmärksamhet. Skriftlig, specialgjord information behövs dock – främst som komplement, att dela ut på möten, eller att bifoga i redan etablerade kanaler. *Gå och cykla till skolan* har valt egna broschyrer och nyhetsbrev i stor utsträckning. Trots detta har man nått en god kännedom om projektet, vilket delvis säkert beror på att spridningskanalen varit personlig – barnen har förmedlat informationen till föräldrarna. Men en hög kännedom om ett projekt säger föga om vilken beteendepåverkan som uppnåtts!

## Information och utbildning – trots allt

Genom att visa människor att ett nytt beteende är möjligt och att det faktiskt kan ge vinster så behöver man inte bry sig lika mycket om att servera information som förändrar deras kunskaper och attityder, menar Sjödén. Dessutom kan det vara så att när man väl provat ett nytt beteende så blir man nyfiken på företeelsen i sig och därför börjar söka information själv. Och det finns inget sätt som är så effektivt för att få människor att etablera nya kunskaper som när de gör det på eget initiativ!

För den skull kan det finnas en långsiktig anledning att bedriva information och utbildning i syfte att ändra kunskaper och attityder, vilket visas i nedanstående figur.



Samband mellan utbildning/information – kunskaper/attityder – beteenden (fritt efter Sjödén).

Information fungerar då beteendeförändringen är enkel, då tillgängliga alternativ finns, och då man inte upplever några uppoffringar. Komplexa och svårtillgängliga beteenden låter sig däremot inte påverkas nämnvärt av information och utbildning. De flesta håller med om att man inte kan skapa ett hållbart samhälle med mindre än att de institutionella ramarna förändras. Skatter, avgifter och lagar behöver styras om så att konsument, organisationer och näringsliv tvingas agera mer hållbart. Överfört på bilåkande innebär



det att människor måste styras till att köra mindre bil med hjälp av t.ex. högre bensinpris (skatter och avgifter) eller restriktioner i form av tullar eller drivmedelsransonering. Detta sker genom politiska beslut och för att skapa en långsiktig jordmån för detta krävs medborgare som förstår varför besluten fattas och accepterar dem. För att nå denna acceptans långsiktigt är enträgen information och folkbildning viktiga ingredienser.

# Del 3.

## Utvärdering av Gå och cykla till skolan

---

### Kort projektbeskrivning

Projekt *Gå och cykla till skolan* är ett delprojekt inom LundaMaTs (MiljöAnpassat TransportSystem i Lund). Projektet startade 1998 och är ett pilotprojekt om elevers skolväg. Här följer endast en kort-kort beskrivning av projektet. För mer detaljerad information om syfte, mål och metoder hänvisas till den digra dokumentation som kan tillhandahållas av projektledare Christina Nilsson på Tekniska förvaltningen. Det går också bra att gå in på projektets hemsida under [www.lund.se](http://www.lund.se).

### Syfte

Det övergripande syftet med projektet har varit att minska bilskjutsandet av barn till och från skolorna och därigenom minska utsläppen av koldioxid och andra miljöstörande avgaser. Genom att se över skolvägarna och göra dem säkrare har man velat få ett större antal barn att ta sig till och från skolan för egen maskin. Detsamma gäller transporterna till och från barnens fritidsaktiviteter. Målsättningen har varit att minska körsträckan för transporter mellan hem och skola med 26 procent. Samtidigt har målet varit att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen med 48 procent, vilket inte är rimligt eftersom det är ett i stort sett rakt samband mellan körsträcka och utsläpp av CO<sub>2</sub>. Misstaget upptäcktes dock snabbt och i första verksamhetsrapporten 1999 sattes CO<sub>2</sub>-målet på samma nivå som målet för minskning av körsträcka (26 %).

### Målgrupp

Den primära målgruppen har varit föräldrar till elever i förskoleklass, årskurs 1, 2 och 3. sekundär målgrupp har varit skolelever i årskurs 4-9.

## Innehåll

Projekt *Gå och cykla till skolan* har bedrivits med start hösten 1998 och avslutning sommaren 2002. Projektet har omfattat fem delar.

### Utredning kring utgångsläget

Utredningen har bestått av en enkät som gått till samtliga föräldrar i den primära målgruppen för att utröna hur många skolbarn som skjutsas med bil idag och av vilka skäl. Denna enkät har gått ut vid två tillfällen, 1999 och 2002, för att kunna göra jämförelser över tiden. Dessutom har räkningar av antalet skjutsade barn och antalet parkerade cyklar gjorts vid ett urval av skolor under samma tidsperiod varje år under projekttiden, sammanlagt fyra gånger.

### Inventering av skolvägarna

Inventeringen utgår från redan kända kritiska punkter och sträckningar och kompletterades med synpunkter och önskemål från föräldrar och skolbarn som bl.a. inhämtats från föräldraenkäten.

### Åtgärdsprogram för ombyggnad till säkrare skolvägar

Ett åtgärdsprogram för ombyggnad och förbättringar av skolvägar togs fram med utgångspunkt från utredning och inventering. Detta program bestod av 44 prioriterade punkter som resulterat i fysiska åtgärder vid ett 30-tal av dessa punkter. Samordning har skett med projekt *Cykelkommunen Lund*. Av projektets budget på 9 milj. kr har 6,5 milj. gått till fysiska åtgärder i form av bättre belysning, fartdämpande åtgärder, övergångsställen, mm.

### Påverkansåtgärder

Utifrån resultat av enkäten har olika informationsinsatser och kampanjer genomförts med syfte att medvetandegöra och påverka föräldrarna att minska skjutsningen av sina barn till och från skolan – diskussioner, informationsinsatser och kampanjer om miljö och trafiksäkerhet. Enligt den ursprungliga hypotesen var bristande trafiksäkerhet föräldrars huvudargument för att skjutsa sina barn, men under projektets gång har det skett en förskjutning av argumentationen från trafiksäkerhet till barns hälsa och kondition. Verksamhetsrapporter visar också att, i enlighet med förändrad argumentation, det under projektets gång har skett en omfördelning av resurser från hårda till mjuka åtgärder.

### Utvärdering av projektet

En löpande uppföljning har skett under projekttiden i form av elevräkningar och uppföljande enkäter. Kortare redovisningar av genomförda åtgärder – fysiska och påverkans – har skrivits regelbundet och redovisats för ledningsgruppen. Verksamhetsrapporter har skrivits varje år där genomförda åtgärder och uppnådda resultat i skjutsningsfrekvens och miljövinster redovisats. Föreliggande rapport utgör en del av den slutliga utvärderingen av projektet.

Projektet förlängdes med ett halvår. Det sista året har ägnats mycket åt att försöka få skolorna att på egen hand ta över projektets intentioner. Enligt projektledningen har detta medfört att det utåtriktade arbetet gentemot föräldrarna blivit lidande under samma period.

## Utvärderingen

### Syfte

Projektledningen har önskat att utvärderingen ska ge svar både på resultat- och processnivå – både hur det gått och varför det gått som det gått.

Ett viktigt syfte med utvärderingen har varit att relatera intervjusvar (se nedan), enkätsvar och mättingsresultat till alla de fysiska åtgärder och påverkansåtgärder som genomförts under projektiden. I vilken utsträckning har åtgärderna lett till ett förändrat trafikbeteende?

Utvärderingens slutsatser ska dels ses som ett led i en läroprocess för *Gå och cykla till skolan* och dess vidare verksamhet, dels för liknande projekt inom och utanför Lunds kommun.

### Genomförande

Jag har i stort sett jobbat enligt följande.

1. Genomläsning av all relevant dokumentation kring projektet som minnesanteckningar från möten, projektplaner, verksamhetsrapporter, informationsmaterial, enkätresultat och observationsresultat.
2. Jag har intervjuat 13 kontaktpersoner för projekt *Gå och cykla till skolan* från skolor i Lunds kommun för att få mer kött på benen vid analysen av enkäter och mätningar. Intervjuerna har genomförts med två syften. För det första att få en bild av hur projektet har uppfattats i skolornas värld, vad som varit bra, vad som ev. kunde ha gjorts annorlunda. För det andra har jag försökt fånga upp vilka behov skolorna har av stöd i sitt arbete med trafikfrågor och på vilket sätt kommunen skulle kunna stödja detta arbete i framtiden. Jag har också intervjuat ett par andra personer med kännedom om projektet.

Urvalet av personer har skett i samråd med projektledare Christina Nilsson. intervjupersonerna har varit skolledare, lärare och annan personal på ett antal skolor i kommunen. Samtalen har genomförts som löst strukturerade telefonintervjuer med ett antal frågor som utgångspunkt. Samtalen har emellertid haft en sökande karaktär i syfte att finna de aspekter på projektet som varit särskilt intressanta, vilket medfört att inget samtal varit det andra helt likt. Metoden är kvalitativ, vilket innebär att jag sökt efter

särskilt intressanta kvalitativa aspekter. Det relativt låga antalet intervjuer innebär att det inte går att dra några statistiskt signifikanta slutsatser.

3. Analys av enkätsvar, observationsresultat och intervjuvar. Resultat från föräldraenkäterna från 1999 och 2002 är en viktig bas i rapporten. Enkäten var i stort sett likadan vid båda dessa tillfällen. Den har delats ut till samtliga föräldrar med barn i årskursen fr.o.m. förskoleklass t.o.m. årskurs 3. Enkäten förmedlades via skolklasserna, där barnen fick i uppgift att ta hem enkäten till sina föräldrar. Man bör ha i åtanke att det i de flesta fall är olika föräldrar som svarat på enkäterna de olika åren.

En dylik utvärdering har dels ett förutbestämt syfte som handlar om att relatera uppnådda resultat till mål (uppnåendefokus), dels att söka svar på varför det gått som det gått (genomförandefokus). Jag har dessutom haft ett öppet förhållningssätt där man som utvärderare är öppen för helt nya infallsvinklar och lärdomar som ofta dyker upp under tiden för intervjuer och analys.

4. Rapportskrivande. Jag har utgått från en sammanställning av enkätsvar jag fått från Christina Nilsson och de reflektioner hon gjort. Ibland finns Christinas ursprungliga text kvar, kompletterad med mina reflektioner och med intervjuresultat. Den analys jag här presenterar är från ett urval av enkätfrågor som jag funnit mest relevanta. Jag har t.ex. valt att inte beröra transporter till och från fritidsaktiviteter, eftersom mitt fokus för hela utvärderingen varit skolvärlden. Men de resonemang jag för är oftast applicerbara även på fritidsaktiviteter.



Resterande del av rapporten är en sammansmältning av resultat och analys från enkäter och mätningar, med resultat och analys från intervjuer med skolkontakter.

## Ett bra projekt

Omdömena om projekt *Gå och cykla till skolan* bland de intervjuade är genomgående positiva. Visserligen är det flera av de intervjuade som haft kontakt bara genom hantering av enkäterna, men det är ändå slående att det knappast ges någon negativ kritik alls. Detta kan troligen inte vara ett utslag av försiktighet – jag beskrev mig själv som en utomstående utvärderare som inte hade några kopplingar till projektet. Jag sade också att jag var nyfiken på all form av kritik – positiv som negativ.

Till viss del kan det vara så att en del kontaktpersoner inte har mycket att säga p.g.a. att de inte känner projektet så väl. Detta märks bland annat på hur aktiva skolorna varit i projektet. Alla skolor har varit med och delat ut och samlat in enkäter. Därutöver har många av "intervjuade skolor" fått del av fysiska åtgärder. Några har drivit ett aktivt påverkansarbete med temadagar om trafik för elever och med trafikfrågor på föräldraråd. Graden av involvering i projekt *Gå och cykla till skolan* varierar men är svår att mäta. Flera av de intervjuade skolkontakterna har inte heller haft helt lätt att

särskilja *Gå och cykla till skolan* från andra närbesläktade projekt som drivits av Lunds kommun, t.ex. aktiviteter i *Cykelkommunen Lund*. Detta är inte alls märkligt eftersom de personer som fungerat som skolkontakter i många fall varit rektorer eller studierektorer och därför har många olika ansvarsområden. Projekt av liknande karaktär smälter då lätt ihop.

Projektledaren själv är inte rakt igenom nöjd med projektets kontakter med skolorna. Hon upplever att flera skolor varit oengagerade och inte brytt sig om att delta. Så är det säkert, vilket delvis framkom under intervjuerna. Skolans värld är som sagt hårt belastad.

En förklaring till den positiva bild av *Gå och cykla till skolan* som framkommit kan också vara att man som intervjuad inte vill ge sken av att vara oengagerad – man vill visa att man vet vad man talar om. Och man vill visa en allmän välvilja. Projektets intentioner är ju också svårt att ha negativa uppfattningar om och har man då bristande kunskap om projektet så svarar man gärna i svepande positiva termer.

Dock – det som har sagts har nästan uteslutande varit positivt. Därför är det ingen överdrift att säga att projektledningens kontakter med skolorna verkar ha skötts på ett mycket professionellt sätt. Att alla inte engagerat sig behöver inte belastas projektets utformning eller på vilket sätt kontakterna skötts med skolorna. Det är sannolikt naivt att tro att alla skolor skulle ha engagerat sig lika mycket, hur bra projektet än lagts upp.

### **För lite kraftsamling?**

Projektledaren gör en självkritisk betraktelse över hur arbetet gentemot skolorna skett. Hon menar att det hade varit bättre med en kraftigare prioritering av skolor. Det goda exemplet Nyvångsskolan ger henne rätt. Vid denna skola har satsats mer än vid någon annan skola, både vad gäller hårda och mjuka åtgärder. Effekterna på beteendet är också störst vid denna skola. Resurser är alltid en begränsande faktor och därför kan ibland en större total effekt uppnås genom att kraftsamla resurserna till de skolor där man bedömer chanserna som störst att lyckas. Istället för att satsa brett över hela kommunen, med små beteendeeffekter, kan rätt strategi vara att välja ut de mest motiverade skolorna och där satsa helhjärtat. Skolledningens motivation och tillgång på eldsjälar är två faktorer som blir viktiga vid en sådan prioritering. En fördel med att satsa på "vinnande hästar" är att det ger mycket mer energi och motivation för projektledningen att arbeta vidare. Stora effekter på trafikbeteendet ger också stort genomslag i media och därmed skapas incitament för andra skolor att hänga på. Strategin handlar om att låta det goda exemplrets makt råda.

### **Kompetent ledning**

Projektledaren Christina Nilsson får genomgående mycket positiva omdömen. Hon beskrivs som engagerad, entusiasmerande, lyssnande, saklig, kunnig och drivande. De

intervjuade har upplevt att det varit lätt att få kontakt med henne och att hon alltid varit positivt inställd till att hjälpa de skolor som velat ha stöd.

*"Christina har varit lysande. Jag har inte varit med om något kommunalt projekt som drivits så engagerat."*

*"Christina ska ha en guldstjärna!"*

### **Bra åtgärder med föräldrars delaktighet**

Att projektet innehållit både mjuka och hårda åtgärder beskrivs av flera som positivt. Det räcker inte att bara gå ut med information och argument om man ska bli trovärdig, säger några. Därför har det upplevts som positivt med en så stor budget till rejäla åtgärder för ökad trafiksäkerhet. De flesta verkar också nöjda med de åtgärder som vidtagits i skolornas närhet. Dessutom uttrycker flera tillfredsställelse med det sätt som åtgärderna kommit till på. Föräldrarnas svar på enkäterna har legat till grund för den första prioritering som tekniska förvaltningen gjort på särskilt besvärliga närtrafikmiljöer. Föräldrar och personal har på vissa skolor blivit inbjudna att delta på möten för att komma med förslag på åtgärder. På sådana möten har personal från projektledning och tekniska förvaltningen deltagit. Samtalsklimatet har beskrivits som lyssnande (med något undantag). Föräldrarnas och personalens synpunkter har tagits på allvar och de förslag som tekniska förvaltningen har presenterat har oftast mottagits positivt, enligt kontaktpersonerna. I några fall har föräldrar "knorrat" över detaljer som borttagna trafikljus eller att det inte satts upp trafikljus. Dessa knorrningar har dock lugnat ner sig då representanter för projektet har förklarat varför man valt de lösningar man gjort. Även i de fall då stämningen stundtals varit infekterad har projektledningens hänvisningar till modern trafiksäkerhetsforskning och andra relevanta fakta, fallit i god jord och skapat förståelse för planerade åtgärder. En kontaktperson beskriver hur en infekterad situation med missnöjda föräldrar vändes till en konstruktiv process som präglades av lyssnande och förståelse.

*"Processen var välskött av Christina – det var mycket infekterat innan med skrivelser och missnöje."*

Sammantaget verkar projektet ha vinnlagt sig om att skapa delaktighet för föräldrar och personal.

### **Kännedom om projektet**

Enligt föräldraenkäten från 2002 är projekt *Gå och cykla till skolan* väl känt bland berörda föräldrar. I föräldraenkäten svarar 22,2 procent att de känner till projektet väl och 61,3 procent har hört talas om projektet. 16,5 procent känner inte alls till *Gå och cykla till skolan*.

Flera av de intervjuade kontaktpersonerna beskriver att projektet blivit mycket uppmärksammat, både bland personal, föräldrar och i media. De menar att projektet är relativt känt och att det i sig är ett gott betyg.

Frågan om kännedom är ställd exakt som frågan i utvärderingen av LundaMaTs-arbetet, vilken genomfördes våren 2001. Kännedomen är enligt föräldraenkäten mycket högre än på samma fråga i LundaMaTs-enkäten (tabell 1).

Tabell 1. Kännedom om Gå och cykla till skolan

	Föräldraenkät 2 i Gå och cykla till skolan	Gå och cykla till skolan i LundaMaTs
Känner väl till	22,2 %	10,6 %
Hört talas om	61,3 %	29,1 %
Känner inte alls till	16,5 %	60,3 %

N: 1721 Bortfall: 85

Några förklaringar till den stora skillnaden:

- LundaMaTs-enkäten vände sig till en bred allmänhet (pensionärer, ungdomar, barnlösa, föräldrar med äldre barn etc.) medan föräldraenkäten vände sig just till skolbarnsföräldrar.
- Föräldraenkäten genomfördes ett år senare än LundaMaTs-utvärderingen och projektet hade därmed haft ytterligare ett verksamhetsår på sig för att bli känt.

Svaren från föräldraenkäten kan tolkas som att projektet fått en mycket stor kännedom och att informationsinsatser m.m. därför har lyckats. Så kan det mycket väl vara, men man bör ha i åtanke att i och med att föräldrarna fått enkäten i sin hand har de också i samma ögonblick fått kännedom om projektet. Första sidan av enkäten är ett informationsblad som kort beskriver *Gå och cykla till skolan*. Därför är det svårt att utifrån dessa siffror uttala sig om föräldrarnas kännedom om projektet innan de tog del av 2002 års enkät. Man skulle också kunna säga att det är lite märkligt att så mycket som 16 procent, d.v.s. ungefär 270 svarande, säger sig inte känna till projektet, trots att de just fått enkäten med tillhörande information om projektet i sin hand!? Frågorna och svaren visar att enkäter har många fällor som gör att resultaten bör tolkas med en sund skepsis. Erfarenheter av enkätarbete visar också att svarande på enkäter har en tendens att svara välvilligt på dylika frågor.

*Gå och cykla till skolan* har fått stor uppmärksamhet utanför kommunen. Dels p.g.a. sina egna kvalitéer, dels p.g.a. att Lund har uppmärksamats via andra projekt och dessutom blev utsedd till årets cykelkommun 2001. Projektledaren har enligt egen uppskattning lagt tre månaders arbete på att *"skicka broschyrer och filmer och vidarebefordra uppgifter för fakturering till vår administration"*. Hon har dessutom under perioder ägnat *"hela dagar åt att prata i telefon"* med olika intresserade från övriga Sverige. Detta upplevdes som frustrerande och givetvis inte på kort sikt till gagn för själva projektet. Men på lång sikt, för trafikbeteendefrågan ur ett nationellt perspektiv, har det sannolikt varit väl använd tid. Pionjärer får finna sig i att bli



utnyttjade. Det externa intresset är ett säkert tecken på att projektet varit nyskapande och har förhoppningsvis fått efterföljare runt om i landet.

## Kännedom om projektet fördelat på kommundelar

Projektet har rönt störst uppmärksamhet i Dalby och Södra Sandby (tabell 2). Detta överensstämmer med det förväntade, då projektet haft störst aktivitet just i dessa två kommundelar.

Tabell 2. Resultat från föräldraenkät 2, våren 2002, i %

	Lund	S Sandby	Dalby	Genarp	Veberöd	Totalt
Känner väl till	21	28	31	18	13	22
Har hört talas om	60	56	63	75	70	61
Känner inte alls till	18	16	6	7	17	17

N: 1691 Bortfall 115

Projektledaren för *Gå och cykla till skolan* har bl.a. deltagit i föräldramöten, personalmöten och skolrådsmöten på tre skolor i gamla kommundelen Dalbys område och tre skolor inom gamla kommundel Södra Sandbys område. Jämförande fordonsräkningar och hastighetsmätningar har gjorts mellan Nyvångsskolan i Dalby och Byskolan i Södra Sandby.

I Dalby har både Nyvångsskolan (kommunens största skola) samt Hagalundsskolan engagerat sig i projektet. Utanför Nyvångsskolan har speciella beteendeobservationer gjorts och resultaten har underrättats föräldrar på föräldramöten och i ett speciellt informationsblad. En omfattande trafiksanering av Nyvångsområdet genomfördes år 2000 där *Gå och cykla till skolan* bidrog med nära en miljon, av de två miljoner som saneringen kostade. En speciell trafikgrupp inom föräldrarådet på Nyvångsskolan har samarbetat med projektet och bl.a. fått vara med och lämna synpunkter på utformningen av trafiksaneringen. Skolledningen har aktivt stöttat projektet, vilket sannolikt varit av avgörande betydelse. Under större delen av projektets gång har kontaktpersonen (rektor) varit mycket engagerad i dessa frågor. Ingen fråga får större spridning än vad ledningens engagemang ger utrymme för skulle man kunna säga. Detta har visat sig i mängder av projekt genom åren. Ledningen har alltid ett problemformuleringsprivilegium som är svårt att överskatta. Om ledningen är besjälad av projektets intentioner så får frågan hög prioritet, frågan hamnar på dagordningen och medarbetare får mandat att jobba med frågan.

På Byskolan i Södra Sandby har tre trafikedagar genomförts i samarbete mellan projektet, skolan och kommunala trafiksäkerhetsprogrammet. Även på denna skola har beteendeobservationer gjorts. En hastighetssänkning från 50 till 30 km/t genomfördes hösten 2000 utanför Byskolan. Intressant att notera är att inga fysiska åtgärder ännu genomförts i Södra Sandby vid tiden för enkäten.

Framgångarna för *Gå och cykla till skolan* i Dalby och Södra Sandby visar på sanningshalten i påståendet att det är viktigt att höras och synas. Att variera,

målgruppsanpassa och skraddarsy information, samt att jobba med olika mötesformer för att skapa delaktighet bland de berörda föräldrarna är viktiga ingredienser för att lyckas. Detta har tydligen varit fallet i nämnda kommundelar, vilket också bekräftas av samtal med berörda kontaktpersoner för projektet på dessa skolor.

## Informationskanaler

Den mest framgångsrika informationskanalen har varit projektets egna informationsblad till föräldrar, som distribuerats via skolorna. Inte mindre än 70 procent har fått sin kunskap om projektet den vägen (tabell 3).

Tabell 3. Kunskap om projektet, föräldraenkät 2002

Kunskap om projektet genom...	Ja	Nej
Informationsblad	70 %	30 %
Massmedia	18 %	82 %
Föräldramöten	15,5 %	84,5 %
Vänner och bekanta	5 %	95 %

Detta antyder att projektet har lyckats väl när det gäller utformning och distribution av skriftligt informationsmaterial. Ofta har broschyrer och foldrar en tendens att hamna i papperskorgar och återvinningskärl. Men projektets skriftliga material är enkelt och kortfattat, och i flera fall har man vinnlagt sig att skraddarsy skriftligt material för speciella skolor. Texten är lättläst och utformningen tilltalande utan att vara påkostad i överkant. Samtidigt har projektet valt en distributionskanal som är personlig. Material har distribuerats via skolorna, där elever har fått enkäter och broschyrer i sin hand för att förmedla till sina föräldrar. Kanske inte alltid helt pålitlig, men när den når fram så tar föräldrar sannolikt del av informationen. Tveklöst betydligt effektivare än via post och direktreklam. Många av de intervjuade beskriver det material som delats ut till föräldrar och skolor som mycket användbart. Några kommenterar också att det väckt positiva reaktioner från föräldrar. Lättlästa broschyrer, roligt och tankeväckande bildmaterial.

Endast ett par av de intervjuade har någon form av negativ kritik på materialet. Ett par efterlyser ännu mer material till föräldrar att dela ut. En kontaktperson kritiserar materialet om överviktiga barn. Han menar att materialet väckte negativa reaktioner, främst bland föräldrar till överviktiga barn. Att det dessutom var barnen själva som fick distribuera materialet till föräldrarna gjorde att flera av barnen kände sig utpekade. Frågan är känslig och måste hanteras mer varsamt enligt den intervjuade. Enligt kontaktpersonen var lärarkollegiet vid skolan enigt i kritiken mot materialet. Jag lyfte därför frågan bland många av de andra kontaktpersonerna, men ingen annan hade några speciella synpunkter på materialet om överviktiga barn. Detta kan i några fall bero på att kontaktpersonerna inte tagit aktiv del av materialet.

Broschyren "De unga blir tjockare och svagare" är mycket informativ med en kombination av fakta om barns minskade rörelse och konsekvenser av detta. Dessutom finns konkreta förslag på hur deras rörelse kan öka genom t.ex. vandrande skolbuss. Det som väckt reaktioner är ett par bilder – skämtsamma bilder på feta barn. Roliga för den normalviktige, men kanske känsliga för den överviktige. Risken finns att barn som ser

bilderna känner sig utpekade. Risk finns att föräldrar får skuldkänslor. Frågan är känslig på så sätt att det handlar om en delikat balansgång mellan att uppmärksamma en viktig fråga för föräldrarna och att trampa på ömma tår. Var ligger den rätta balanspunkten?

För övrigt instämmer jag i de omdömen som många av kontaktpersonerna ger det skriftliga informationsmaterialet. Den skriftliga informationen har alltså bidragit till att målgruppen fått en tämligen god kännedom om projekt *Gå och cykla till skolan*. Sedan är det en helt annan sak i vilken utsträckning det skriftliga materialet har haft någon påverkan på målgruppens beteende, en fråga som berörs på flera platser i rapporten.

## Barnens skolvägar

I detta avsnitt beskrivs först en del bakgrundsfakta från enkäterna. Därefter enkäternas resultat som beskriver barnens sätt att ta sig till och från skola och skolbarnsomsorg, varvat med kontaktpersonernas tankar och reflektioner från undertecknad.

### Skolvägens längd

Barnens skolväg överensstämmer i stort sett med 1999 års föräldraenkät. Medianlängden är nu liksom 1999 exakt en km och medellängden nästan 1,4 km (1,3 km år 1999).

Vanliga avstånd på skolvägen är just en km, vilket 25 procent av skolbarnen har, samt en halv km, vilket 18 procent av eleverna har. Dessutom är det många som har ännu kortare väg. Endast fem procent har längre skolväg än fem km. Med andra ord finns det goda möjligheter för de flesta barnen att gå eller cykla till och från skolan om man ser bara till avståndet. Att gå 1-2 kilometer är något en normal 6-åring klarar utan större problem. Och de som har över två km har rätt till skolskjuts. Ändå skjutsas mellan 15-20 procent av barnen till och från skolan alla dagar i veckan. Därutöver är det ca. 20 procent som skjutsas 1-4 dagar i veckan.

### Klockslag då barnen lämnar hemmet resp. kommer hem

Majoriteten av skolorna i Lunds kommun börjar undervisningen klockan 8.20. Det finns dock några skolor som valt att börja kl. 8.00, 8.15 eller 8.30. Den vanligaste tidpunkten då barnen lämnar hemmet är kl. 8.00 (41 %), följt av kl. 7.45 (19 %) och kl. 8.15 (18 %). Endast sju procent av barnen lämnar hemmet före kl. 7.00. Siffran antyder att väldigt få barn har skolbarnsomsorg på morgonen.

Majoriteten av skolbarnen – nära 80 procent – har skolbarnsomsorg efter skoldagens slut, vilket förlänger elevernas "arbetsdag". Nära 96 procent av barnen kommer dock hem före klockan 17.00 på eftermiddagen. Den vanligaste tiden då skolbarnen kommer hem är kl. 16.00 (18,5 %), följt av kl. 16.30 (17 %) och kl. 16.15 (10 %).

Vid intervjuer med kontaktpersoner på skolor i Lund har framkommit att några skolor diskuterat att införa flextid för elever. Detta skulle kunna göra att föräldrar har större möjligheter att anpassa sina egna tider till skolans och därmed i större utsträckning följa sina barn till skolan, eller få mer tid att organisera t.ex. vandrande skolbussar.

## Att gå till skolan

Resultatet av föräldraenkäten visar två stora förändringar, som båda är svåra att förstå och förklara. Det gäller barn som alltid går på egen hand till skolan, en grupp som enligt enkätsvaren har minskat från 43 procent till 26 procent, samt gruppen barn som aldrig går på egen hand till skolan, som har ökat från 35 till 54 procent (tabell 4). Båda dessa resultat pekar på en kraftig minskning av antalet barn som går till skolan. Resultaten är märkliga eftersom någon kraftig ökning av andra färdssätt eller annan frekvens inte finns.

Tabell 4. Barn som går på egen hand till skolan

Går på egen hand till skolan	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	54	35
Några dagar per månad	7	8
1-4 dagar i veckan	13	14
Alla dagar i veckan	26	43
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall: 78      1999: N:2101 Bortfall: 218

Däremot visar resultaten att fler barn går med förälder eller annan vuxen (tabell 5) till skolan och att fler barn cyklar med förälder eller annan vuxen. Denna ökning kan dock inte förklara hela minskningen av gruppen barn som går utan sällskap av vuxna.

Tabell 5. Barn som går till skolan med förälder eller annan vuxen

Går med förälder eller annan vuxen till skolan	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	52	56
Några dagar per månad	15	18
1-4 dagar i veckan	17	13
Alla dagar i veckan	16	13
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall: 110      1999: N: 2101 Bortfall: 408

Resultat av enkäter ska alltid tas med nypor av salt. Visserligen är frågorna ställda på samma sätt vid bägge tillfällena, men det finns ändå källor till fel. Instruktionerna har förändrats något och blivit tydligare, bortfallet var lägre 2002. Det är nya barn och därmed i stor utsträckning nya föräldrar 2002, vilket kan bidra till att tolkning av frågor och svarsalternativ förändrats. Förutsättningarna har delvis varit annorlunda. År 1999 utlovades fysiska åtgärder längs skolvägarna där hänsyn skulle tas till föräldrarnas synpunkter. Detta kan ha gjort föräldrarna mer benägna att svara vid den första enkäten.

Det som förbryllar projektledningen mest är att resultatet 2002 verkar orimligt utifrån de iakttagelser man gjort i samband med elevräkningar. Man menar att det faktum att över hälften av barnen aldrig går till skolan utan vuxens sällskap är en mycket hög siffra. Att bara vart fjärde barn går till skolan på egen hand är också en mycket låg siffra, alldeles för låg enligt intrycken på plats, anser projektledningen. Den samlade bilden av elevräkningarna vid elva skolor visar dock på en god överensstämmelse mellan enkätresultatet och mätningar, se annat avsnitt.

Frågan hänger kvar i luften – i vilken grad är det faktiska förändringar av gåendet vi upplever, i vilken grad är det olika sätt att utifrån tolkningsskillnader svara på enkäten som gett de stora förändringarna i enkätsvaren? De mest intressanta resultaten är dock skjutsningsfrekvensen med bil, se kommande avsnitt.

### Att cykla till skolan

Andelen barn som cyklar själva till skolan är lika liten 2002 som 1999 (tabell 6). Det är ovanligt att barn i de undersökta årskurserna cyklar.

Tabell 6. Barn som cyklar till skolan på egen hand

Cyklar på egen hand till skolan	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	87	85
Några dagar per månad	4	5
1-4 dagar i veckan	5	6
Alla dagar i veckan	4	4
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall:113 1999: N: 2101 Bortfall: 442

Andelen barn som cyklar med förälder eller annan vuxen har ökat, både vad avser alla dagar i veckan eller ett varierat antal dagar i veckan (tabell 7). Ju oftare barnen cyklar med föräldrar, desto större ökning. Andelen barn som aldrig cyklar med vuxen har minskat.

Tabell 7. Barn som cyklar till skolan med förälder eller annan vuxen.

Cyklar med förälder eller annan vuxen till skolan	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	66	73
Några dagar per månad	13	13
1-4 dagar i veckan	13	10
Alla dagar i veckan	8	4
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall: 115 1999: N: 2101 Bortfall: 448

Trenden är positiv. Fler föräldrar cyklar med sina barn än tidigare vilket ger dessa barn signaler om att det är så man kan ta sig till och från skolan. På sikt, när barnen är trafikmogna finns förhoppningsvis ett inlärt beteende från tidiga år som blir naturligt för dem att utveckla på egen hand. Det är ju nämligen så att det inte bara är i unga år som barn blir skjutsade.

## Att bli skjutsad

Skjutsandet med bil har minskat några procent (tabell 8). Detta värde bekräftar det som noterats i räkningarna av antalet skjutsade skolbarn vid elva (av 43) referensskolor i kommunen.

Tabell 8. Barn som skjutsas till skolan i bil.

Skjutsas i bil till skolan	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	48	48
Några dagar per månad	18	16
1-4 dagar i veckan	19	19
Alla dagar i veckan	15	17
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall: 89      1999: N: 2101 Bortfall: 374

Enligt räkningarna var det 16,9 procent av barnen som skjutsades 1999 och 14,8 procent 2002, i princip identiskt med enkätens siffror om barn som blir skjutsade alla dagar i veckan. Detta skulle tala för att enkätresultat och mätningar visar på samma resultat. Å andra sidan är det både 1999 och 2002 19 procent av föräldrarna som enligt enkäten skjutsar sina barn 1-4 dagar i veckan. Detta borde rimligen ha gett utslag vid mätningarna på skolorna i form av högre siffror än de observerade. När det gäller mätningarna finns dock en viktig källa som minskar deras trovärdighet och det är vädrets variation. Detta kommenteras i nästa avsnitt.

## Elevmätningar 1999-2002

Under veckorna 5 - 6 mellan 1999 – 2002 har räkning av antalet barn som skjutsas till sin skola genomförts. Huvudmålgruppen för projektet är elever fr.o.m. förskoleklass t.o.m. årskurs tre. Vid själva räkningstillfället är det naturligtvis svårt att avgöra ålder och/eller vilken årskurs eleven tillhör. Det är därför det totala elevantalet på skolan som fått råda.

En till tre personer har i anslutning till skolans början, med en halvtimmes marginal före och efter skolstart, visuellt räknat in de elever som skjutsas med personbil. Vid tre av skolorna har även skolbussåkande barn räknats. Därefter har antalet cyklar vid respektive skola räknats. Undersökningen är gjord på samma platser varje år. Undersökningen är grundad på en tidigare inventering av möjliga platser att släppa av barn på och överblickbarheten av dessa. Procentsatserna utgör andelen av skolans totala elevunderlag. Uppgiften barn per bil finns från år 2000.

## Hela kommunen

Sett över perioden som helhet är utvecklingen positiv. Skjutsningen har minskat från 16,9 procent 1999 till 14,8 procent 2002 räknat på det totala elevantalet (tabell 9).

Tabell 9. Samlad bild i procent av elevantalet (elva skolor i Lunds kommun)

Antal elever				Skjutsade barn				Barn/bil		
1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	2000	2001	2002
2773	2756	2733	2880	16,9%	16,8%	11,4%	14,8%	1,3	1,2	1,3

Parkerade cyklar			
1999	2000	2001	2002
19,0%	26,9%	26,2%	13,0%

Den samlade bilden av de fyra mätningarna visar en minskning av antalet skjutsade barn på 2,1 procent jämfört med 1999 som var första mätåret. Värt att observera är att skjutsningsfrekvensen gick upp år 2002 jämfört med år 2001. Antalet cyklar parkerade på skolorna har ökat sedan mätningarna från 1999 men gick ner år 2002, vilket stämmer överens med den ökade skjutsningsfrekvensen detta år. Detta kan ge en bild av att skjutsandet av barn faktiskt är på väg att öka igen. Så är sannolikt inte fallet, eftersom vädrets makter är en faktor som spelar stor betydelse, särskilt för de föräldrar som anger att de ibland skjutsar sina barn. Enligt enkäten är just väder och vind faktorer som är särskilt avgörande vid beslut att skjutsa eller inte skjutsa. Hur var då vädret under de olika åren. Tabell 10 är en sammanfattning av de väderdata jag fått från projektledningen.

Tabell 10. Vädret under mätperioderna

År	Mätdagar	Temperatur	Nederbörd
1999	3	+3 till +7 grader	2 dagar uppehåll 1 dag duggregn
2000	3	+4 till +5 grader	2 dagar uppehåll 1 dag duggregn
2001	9	+1 till +3 grader, en dag -9	8 dagar uppehåll 1 dag lätt snöfall
2002	6	+5 till +7 grader	1 dag uppehåll 1 dag efter regnig natt 4 dagar regn

Tabellen visar att vädret varit klart sämst vid ett av mätåren, nämligen 2002. Detta kan mycket väl vara den enda förklaringen till att skjutsningsfrekvensen gått upp detta år, samtidigt som antalet parkerade cyklar minskat markant. Regn och några få plusgrader kan få den mest vädertålige att falla till föga för sin bekväma sida. För mig är det ändå förvånande att skjutsningsfrekvensen gått upp så pass lite som den har från 2001 (11,4 %) till 2002 (14,8 %). År 2002 har ändå en lägre skjutsningsfrekvens än åren 99-00 då vädret enligt observationerna var något bättre. Detta skulle kunna antyda att det är en fortsatt trend mot mindre skjutsande som vi ser, men att den brutits tillfälligt av en mätvecka med tämligen miserabelt väder. Året innan (2001) hade lägst skjutsningsfrekvens (11,4 %), men då var också vädret det allra bästa sett över de fyra observationsåren.

Antalet observationsdagar har varierat mellan åren. För att få riktigt säkra observationsresultat skulle behövas längre mätserier. De relativt få mät dagarna, kombinerat med vädrets variationer gör att jag ser det som svårt att dra några säkra slutsatser av mätningarna. Jag lämnar en stor brasklapp – vilken tolkning andra gör står dem fritt.

## Utanför tätorten

Skjutsningsfrekvensen är klart högre i omkringliggande byar än inne i Lund, se tabell 11. Inte så konstigt – barnen har ofta något längre skolväg och en kanske ännu viktigare faktor är att många föräldrar använder bilen till jobbet.

Det totala elevantalet utanför Lunds tätort har stadigt ökat sedan 1999. Antalet barn som skjutsas har minskat med 3,1 procent över samma period. Dock med en stark nedgång under 2000 och 2001 för att sedan öka igen under 2002, vilket står i överensstämmelse med ovan förda resonemang om vädrets variationer.

Tabell 11. Elevmätningar på skolor utanför Lunds tätort

Antal elever				Skjutsade barn				Barn/bil		
1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	2000	2001	2002
995	1046	1067	1084	28,7%	26,9%	18,7%	25,6%	1,2	1,4	1,3

Parkerade cyklar				Skjuts m. Buss			
1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
13,0%	12,6%	9,3%	14,5%	19,8%	17,1%	15,0%	9,8%

## Inom staden

Antalet barn som skjutsas till skolan inom Lunds tätort har minskat med 2,1 procent (tabell 12). Intressant att notera är att skjutsningsfrekvensen har fortsatt att minska även under det risiga vädret 2002. Är det så att avstånden inom Lunds tätort är så pass korta att vädret har mindre betydelse för boende i stan än i omkringliggande byar? Samtidigt antyder det låga antalet parkerade cyklar att antalet barn som cyklar till skolan har minskat kraftigt. Kan detta förklaras av att man hellre går än cyklar vid regnigt väder?



Tabell 12. Elevmätningar på skolor inom Lunds tätort

Antal elever				Skjutsade barn			
1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
1778	1710	1666	1796	10,3%	10,6%	9,2%	8,20%

Barn/bil		Parkerade cyklar				
2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
1,4	1,3	1,3	22,4%	35,6%	37,3%	12,5%

Mer detaljer om skjutsningsfrekvenser m.m. finns att läsa i sammanställningar som kan tillhandahållas hos Tekniska förvaltningen.

## Resor från skolan

När det gäller barnens resor från skolan är tendenserna desamma som vid resor till skolan. Därför redovisas dessa siffror inte i tabellform i denna utvärdering då de inte tillför så mycket nytt. Samma stora förändring vad gäller barn som går på egen hand finns i enkätsvaren. Gruppen som aldrig går hem på egen hand från skolan har ökat från 31 procent till 53 procent. Gruppen som alltid går hem på egen hand från skolan har minskat från 36 procent till 20 procent. Någon motsvarande kraftig ökning av annat färdmedel eller annan frekvens finns inte.

Andelen barn som cyklar hem själva är lika liten 2002 som 1999. Andelen barn som cyklar med förälder eller annan vuxen har ökat, både vad avser alla dagar i veckan eller ett varierat antal dagar i veckan. Andelen barn som aldrig cyklar med vuxen har också minskat. Här finns alltså samma svagt positiva trend som vid cykling med förälder till skolan. Andelen barn som alltid eller 3-4 dagar i veckan hämtas med bil från skolan har minskat något litet (från 21 procent 1999 till 19 procent 2002) och följer alltså samma trend som skjutsningen till skolan. Annat är inte att vänta – den dag man skjutsar sitt barn till skolan är det naturligt att också hämta det. Eftersom man har bilen (och barnet rimligen inte har någon cykel i skolan) så blir det ett naturligt val, förutsatt att tiderna passar.

## Resor till skolbarnsomsorgen

I tabell 13 nedan redovisas barnens resor till skolbarnsomsorgen på morgonen före skoldagens början. Det är ovanligt att skolbarnen har skolbarnsomsorg före skoldagen – tidigare redovisade resultat om när barnen lämnar hemmet på morgonen antyder detta. Däremot vistas barn ofta i skolbarnsomsorgen på lov dagar och studiedagar. Vid dessa tillfällen är det ju en majoritet av skolbarnen som ska till skolbarnsomsorgen på morgonen.

Tabell 13. Barn som går på egen hand till skolbarnomsorgen

Går på egen hand till skolbarnomsorgen på morgonen före skolan	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	84	18
Några dagar per månad	2	2
1-4 dagar i veckan	4	6
Alla dagar i veckan	10	74
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall: 709 1999: N: 1483 Bortfall: 236

Resultatet visar en kraftig förändring när det gäller de barn som aldrig respektive alltid går utan sällskap av vuxen till skolbarnomsorgen. Resultatet visar att endast vart tionde barn går till skolbarnomsorgen varje morgon år 2002, en minskning från 74 procent 1999. Denna förändring är inte rimlig, utan förklaringen ligger troligen i brister i enkäten 1999. Den gången ställdes frågan om barnens resor till skolbarnomsorgen endast som till resp. från – utan att skilja på om det gällde på morgonen före skolan eller på eftermiddagen efter skolan. Det är därför troligt att de föräldrar som 1999 svarade på frågan till skolbarnomsorgen avsåg förflyttning efter skoldagen, medan de som svarat 2002 har fått frågan uppdelad så att inget sådant missförstånd uppstått. De tio procent av barnen som går på egen hand är alltså de som verkligen går på morgonen och alltså har skolbarnomsorg innan skoldagen börjar. Dessa barn går upp ganska tidigt, det är mörkt ute och föräldrarna åker kanske hemifrån tidigt för att de pendlar långt till sina arbeten. Det är därför troligt att många av dessa barn skjutsas i bil och att få går. Troligen är förhållandena 2002 i realiteten ganska lika de som rådde 1999. Att det skulle skett en så dramatisk minskning av elever som går på egen hand som enkäterna antyder förefaller orimligt.

Bland övriga resultat kan nämnas att nästan alla, 96 procent, aldrig cyklar på egen hand och 81 procent heller aldrig cyklar med förälder. Sammanlagt 14 procent cyklar med sina föräldrar eller annan vuxen från några dagar i månaden till fyra dagar i veckan (tabell 14). Detta är en rejäl ökning jämfört med 1999, då motsvarande siffra endast var sju procent, och visar på samma positiva trend som vid cykling med föräldrar till skolan.

Tabell 14. Barn som cyklar med sina föräldrar till skolbarnomsorgen

Cyklar med förälder el annan vuxen till skolbarnomsorgen på morgonen före skolan	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	81	91
Några dagar per månad	6	4
1-4 dagar i veckan	8	3
Alla dagar i veckan	5	2
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall: 715 1999: N: 1483 Bortfall: 436

År 2002 uppgavs 70 procent aldrig bli skjutsade med bil till skolbarnomsorgen, en försämring från 83 procent 1999 (tabell 15). Tio procent skjutsas alltid 2002 jämfört

med sju procent 1999. Men som sagt, dessa resultat är p.g.a. olika formuleringar inte fullt jämförbara.

Tabell 15. Skjutsning av barn till skolbarnsomsorgen

Skjutsas i bil till skolbarnsomsorgen på morgonen före skolan	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	70	83
Några dagar per månad	9	4
1-4 dagar i veckan	11	6
Alla dagar i veckan	10	7
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall: 707 1999: N: 1483 Bortfall: 424

## Resor från skolbarnsomsorgen

Cirka 80 procent av barnen har skolbarnsomsorg efter skoldagens slut. Det är därför av större intresse att se på hur barnen tar sig hem från skolbarnsomsorgen än hem från skolan.

Även i det här fallet har barn som aldrig går på egen hand hem från skolbarnsomsorgen (tabell 16) ökat kraftigt samtidigt som andelen barn som alltid går har minskat kraftigt. Tendensen är alltså densamma som vid resor till skolan. Möjliga förklaringar, se tidigare avsnitt.

Tabell 16. Barn som går hem från skolbarnsomsorgen på egen hand.

Går på egen hand från skolbarnsomsorgen på eftermiddagen	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	56	35
Några dagar per månad	11	14
1-4 dagar i veckan	16	22
Alla dagar i veckan	17	29
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall: 579 1999: N: 1483 Bortfall: 262

Att gå hem från skolbarnsomsorgen tillsammans med en vuxen är ungefär lika vanligt 2002 som 1999. Att cykla hem från skolbarnsomsorgen på egen hand är lika ovanligt 2002 som 1999. Att cykla hem från skolbarnsomsorgen tillsammans med vuxen har ökat något. År 2002 cyklar 20 procent en dag i veckan eller fler tillsammans med vuxen, 1999 var siffran 15 procent. Denna positiva trend överensstämmer med den förändring som skett till skola och skolbarnsomsorg.

Andelen barn som hämtas med bil från skolbarnsomsorgen har minskat, både vad gäller gruppen som hämtas varje dag och bland dem som hämtas några av veckans dagar (tabell 17). Siffrorna följer tämligen väl de som gäller skjutsning till skolan på morgonen.

Tabell 17. Skjutsning av barn från skolbarnomsorgen

Hämtas i bil från skolbarnomsorgen på eftermiddagen	Procent 2002	Procent 1999
Aldrig	45	42
Några dagar per månad	16	15
1-4 dagar i veckan	24	25
Alla dagar i veckan	15	18
Total	100	100

2002: N: 1806 Bortfall: 567 1999: N: 1483 Bortfall: 333

## Resor fördelade på kommunelar

Det finns givetvis stor variation i resvanor mellan kommundelarna. Enkäten för 1999 visade att skjutsning i bil är vanligare i byarna än inne i Lunds tätort. I 2002 års enkät har studerades enbart två typer av resor: till skolan på morgonen och hem från skolbarnomsorgen på eftermiddagen. Detta resmönster berör flest antal barn.

Tabell 18. Tabellen visar respektive färdmedels andel av resandet till skolan som sker alltid eller ofta (3-5 dgr/v), fördelat på kommunelar, samt förändring sedan förra enkäten, (%)

	Går själv 2002	Går själv 1999	Går med vuxen 2002	Går med vuxen 1999	Cyklar själv 2002	Cyklar själv 1999	Cyklar med vuxen 2002	Cyklar med vuxen 1999	Körs i bil 2002	Körs i bil 1999
Centrum	21	29	32	38	3	0	10	10	16	15
Norr	27	45	22	16	16	15	17	10	14	11
Väster	20	47	28	15	4	9	23	14	14	12
Söder	30	39	26	20	1	5	14	9	13	15
Ö:a Torn	30	57	14	10	12	5	18	5	11	12
Linero										
Torn	31	58	16	6	4	4	10	3	11	9
Dalby	36	34	13	13	3	3	5	2	30	38
Södra Sandby	43	55	13	9	1	1	2	1	25	25
Genarp	27	33	14	8	1	1	4	1	38	22
Veberöd	20	30	11	8	2	2	3	7	37	32

Tabell 18 visar stora förändringar vad gäller antalet barn som går på egen hand (se tidigare resonemang). Denna grupp har minskat kraftigt i alla delar av kommunen utom i Dalby. Resultat från 2002 års enkät visar bl.a. att det är en större andel barn som nu går själva i Dalby och Södra Sandby, än på Torn och Östra Torn-Linero. Utvecklingen visar att de stora satsningar på hårda åtgärder i Dalby och på mjuka åtgärder både i Södra Sandby och Dalby verkar ha haft effekt. Dessutom har det funnits engagerade personer på skolorna som drivit trafikfrågan gentemot föräldrar. Projektet *Cykelkommunen Lund* har dessutom haft Södra Sandby som en viktig målort för olika insatser att minska arbetspendlingen med bil och istället öka cyklingen. Sakerligen har detta fått positiva effekter som kan vara svåra att särskilja från *Gå och cykla till skolan*.

Men det är egentligen inte så viktigt. Utvecklingen i Dalby och Södra Sandby visar att hög aktivitet i arbetet med mjuka åtgärder kan påverka människors transportvanor!

Andelen barn som går med förälder eller annan vuxen har ökat i alla kommundelar utom i Centrum. Fortfarande är det dock flest barn som har följe med vuxen i just Centrum. Detta är rimligt med tanke på tät trafik och få separerade gång- och cykelbanor i Centrum. I övrigt har andelen barn som går med vuxen ökat med 3-6 procentenheter på de flesta kommundelar och med hela 13 procentenheter på Väster, där minskningen av barn som går själva var som störst. Vid intervjuer med skolkontakter har det framkommit att det på Väster under perioder har florerat rykten om fula gubbar och mystiska personer i skolornas närhet. En kontaktperson menar att när ett rykte väl är igång så är det omöjligt att stoppa, oavsett sanningshalten. Ryktet sprids blixtnabbt och påverkar givetvis föräldrarnas förhållningssätt till sina barns skolvägar en tid framöver.

Andelen barn som cyklar på egen hand är låg i alla kommundelar utom på Norr och på Östra Torn-Linero, vilket bekräftas av kontaktpersoner jag samtalat med. På Norr cyklade barnen i relativt stor utsträckning även 1999, men ökningen på Östra Torn-Linero är stor, ca. sju procentenheter (från fem till tolv procent), vilket innebär mer än en fördubbling av det faktiska antalet! Här finns flera skolor som inte har någon rekommendation till föräldrar om när barnen tidigast ska börja cykla. De menar att det är föräldrarnas sak att avgöra när barnen kan ta sig till skolan på cykel för egen maskin. Många lågstadie- och förskoleelever vid dessa skolor cyklar, uppgav kontaktpersonerna.

Även andelen barn som cyklar tillsammans med vuxna har ökat, i alla kommundelar utom Centrum och Veberöd. Ökningen är som kraftigast inom Östra Torn-Linero, där andelen ökat med 13 procentenheter (från fem till 18 procent), alltså mer än en tredubbling! Även på Väster cyklar betydligt fler barn med vuxna år 2002 jämfört med 1999.

Det är inte särskilt populärt att cykla i byarna, varken på egen hand eller tillsammans med vuxna. I byarna kör man i stället betydligt mer bil. Avstånden till skolorna är i genomsnitt något längre. Andelen föräldrar som kör bil till arbetet är sannolikt högre. Sammantaget blir det naturligt att fler barn i byarna skjutsas än i Lunds tätort.

Andelen barn som skjutsas till skolan med bil uppvisar större variation. Denna grupp har ökat i de flesta kommundelar; trots att kommunen som helhet uppvisar ett minskat skjutsande. I Dalby har andelen barn som alltid eller ofta skjutsas minskat med åtta procent. Det handlar om många barn, räknat i antal. Kommunens största grundskola är Nyvångsskolan i Dalby. Andelen barn som skjutsas i Genarp har ökat kraftigt, med 16 procent. Men i Genarp är antalet barn inte alls lika stort.

I dessa skiftningar mellan kommundelar och skolor finns allvarliga tecken. Är det så att en mycket aktiv satsning på förändrat trafikbeteende vid en enda skola ensam skapat de positiva siffrorna? Ja, det verkar inte bättre. I sex gamla kommundelar har bilskjutsandet ökat från 1999 till 2002, om än svagt. Om man tar bort Nyvångsskolan i Dalby ur statistiken så skulle vi ha fått en mindre ökning av skjutsandet för hela kommunen. Åtta procentenheters minskning vid en så pass stor skola ger stort genomslag i kommunen.

Vad visar detta? Att arbetet i de flesta kommunalar varit alltför defensivt om syftet är att ändra föräldrars beteende? Troligen. Att det finns möjligheter att ändra beteenden om man är beredd att arbeta lika offensivt som i Dalby? Ja, det verkar så!

### Från skolbarnsomsorg fördelat på kommunalar

Tabell 19 visar respektive färdmedels andel av resandet hem från skolbarnsomsorg 2002 som sker alltid eller ofta (3-5 dgr/v), fördelat på kommunalar. Någon jämförelse med 1999 finns inte, då dessa värden inte redovisades på detta vis vid det tillfället.

Tabell 19. Barns resor från skolbarnsomsorg fördelat på kommunalar

	Går själv 2002	Går med vuxen 2002	Cyklar själv 2002	Cyklar med vuxen 2002	Körs i bil 2002
Centrum	14	26	2	10	10
Norr	19	16	9	9	9
Väster	9	20	3	18	8
Söder	16	24	1	8	10
Ö:a Torn Linero	15	13	7	12	10
Torn	18	14	3	7	13
Dalby	16	11	2	2	20
Södra Sandby	18	12	1	2	17
Genarp	11	4	0	3	27
Veberöd	9	9	0	1	30

Tabellen visar ett resandemönster som i stort stämmer med tidigare resultat: Det är ovanligt att barn cyklar utan sällskap av vuxna, det är i byarna som föräldrar i störst utsträckning använder bil och i lägst utsträckning cyklar.

## Bilskjutsningen och dess komplexitet

I detta kapitel diskuterar jag skälen till att skjutsa och vilka förändringar som krävs för att minska skjutsningen. Jag har föräldrarnas enkätsvar som utgångspunkt och relaterar dessa till intervjuerna med skolkontakterna.

### Minskning eller ökning?

Mätresultat och enkätsvar visar på en liten minskning av antalet barn som skjutsas till och från skolan. Minskningen är dock så liten att den inte kan anses som helt säker. Därför kan det vara intressant att höra de intervjuade kontaktpersonernas spontana reflektioner över skjutsandet – har det minskat eller ökat? Givetvis är detta inte heller någon säker källa, men den är intressant eftersom de som intervjuats sitter "mitt i smeten". De har en god inblick i den dagsaktuella trafiksituationen och de har i de flesta fall ett stort antal år att jämföra med.

Hälften av de intervjuade tror sig skönja en svag minskning av skjutsandet av barn. Detta handlar enligt flera mest om en känsla, inte om fakta. Ett par säger att trafiken runt skolan visserligen minskat något, men att det med tanke på alla de åtgärder som genomförts är mindre än man hoppats på. En säger att trafikrytmen visserligen blivit lugnare runt skolan men hyser ändå tvivel till att antalet skjutsningar verkligen minskat. Hon menar att det lika gärna kan bero på att åtgärderna i sig har gjort att antalet "struligheter" i närheten av skolan minskat, att trafiken i sig flyter på bättre, men att det för den skull kan vara lika många bilar i omlopp som tidigare.

Nästan lika många har inte märkt någon förändring i bilfrekvensen runt skolorna. Ett par säger att den är fortsatt alltför hög. Ett par, som jobbar i särskilt trafiksäkra miljöer menar att skjutsningen är fortsatt låg, att trafiksituation är bra och att de allra flesta barnen går eller cyklar. Intressant är att det inte går att notera något tydligt samband mellan de intervjuades svar på frågan om upplevd ökning eller minskning av skjutsandet och huruvida åtgärder är gjorda vid skolan eller inte. Är detta ett tecken på att åtgärder har mindre betydelse för skjutsningsfrekvensen än man vill tro? Eller är det ett tecken på att beteendeförändringar släpar efter, att åtgärderna i sig är nödvändiga, men att beteendeförändringar är mer långsiktiga än att de går att skönja vid tiden för projektets slut?

### Skäl till skjutsning

I 2002 års enkät till föräldrar anges följande skäl som de vanligaste till att man skjutsar sina barn till och från skolan. Jag har slagit ihop procentsatserna för "Har stor eller avgörande betydelse" och "Kan ibland ha viss betydelse". I fallande procentsatser:

1. Mörker	47%
2. Regnigt och blåsig väder	46%
3. Kör ändå förbi på väg till jobbet	44%
4. Kör ändå förbi på väg från jobbet	43%
5. Skolvägen är trafikfarlig	41%
6. Vägen är otrygg - hotfulla personer	37%
7. Det finns inga säkra vägar att promenera på	35%
8. Skolan rekommenderar ej cykling	32%

Resultatet från 1999 visar att det starkaste skälet för att föräldrar skjutsar sina barn då var att skolvägen är trafikfarlig – vilket 40 procent ansåg hade stor eller avgörande betydelse, samt att det finns inga säkra vägar att promenera på – vilket 34 procent ansåg hade stor eller avgörande betydelse. Det tredje viktigaste skälet var att föräldrarna ändå körde förbi skolan på väg till eller från jobbet (29 procent). Därefter följde mer tillfälliga skäl som regn, mörker, tungt att bära (27 procent). Endast tio procent ansåg att det var tidsbristen som hade stor eller avgörande betydelse. Skälen är alltså i stort sett desamma som vid 1999 års enkät – annat är knappast att vänta. I mitt tycke bristfällig redovisning av denna fråga vid enkäten från 1999 gör dock en mer exakt jämförelse svår.

En distinkt skillnad går att notera – dålig eller obefintlig belysning utmed skolvägen tycks ha minskat som upplevd fara betraktat. Möjligen avspeglas här det faktum att en stor del av åtgärderna i projektet varit just ny belysning på skolvägar där sådan tidigare inte funnits. Drygt en miljon av de 6,5 miljonerna till fysiska åtgärder har gått till förbättrad belysning.

## Väder, vanor och otrygghet

Väder och mörker kommer alltså högt, samt passande körrutiner till jobbet och otrygghet i form av trafik och "skummisar". Detta är föräldrarnas egen beskrivning av skälen till att skjutsa. Hur väl stämmer detta med skolkontakternas uppfattning?

De flesta av de intervjuade kontaktpersonerna menar att föräldrar skjutsar eftersom de ändå tar bilen till jobbet. Detta i kombination med att man har en stressig och inrutad tillvaro gör att det blir enklast att ändå köra svängen förbi skolan. Då är barnet garanterat i säker hamn. Att gå eller cykla med barnen ter sig för dessa föräldrar som ett alltför tidsödande projekt, menar de intervjuade.

*"Det är tidspressat på morgonen. Det tar för lång tid att först följa barnen till skolan, sedan hem och sedan sätta sig i bilen till jobbet."*

Några, men ändå påfallande få, tar upp bristande säkerhet som ett viktigt argument för föräldrar som skjutsar. De menar att skolvägen i de flesta fall är tillräckligt säker för att det ska kunna skjutas i betydligt mindre utsträckning än vad som är fallet idag.

Intressant nog är det nästan ingen av de intervjuade som nämner regn, blåst och mörker – faktorer som enligt föräldraenkäten har stor betydelse. Dessutom noterar jag att många skolkontakter framför sina argument med stor säkerhet – de ger ett intryck av att veta vad de talar om. Desto mer intressant att det finns en diskrepans mellan vad föräldrar själva uppger som skäl till att skjutsa och vad skolpersonalen anser är skälen. Till detta finns det åtminstone två möjliga förklaringar. Det kan vara så att skolkontakterna inte har så bra koll på föräldrarnas bevekelsegrunder som de påstår. Men det kan också vara så att de i själva verket har mycket bra koll och att det istället är enkätsvaren som är missvisande. Jag tror mest på det senare.

## Enkäter och självbedrägeri

Enkäter är en företeelse som överhuvudtaget finns anledning att hysa en viss skepsis över. Riskerna för feltolkningar är stora eftersom det inte finns någon möjlighet att korrigera frågor eller att förklara dem för den svarande. I enkäter som handlar om attityder och beteenden i relation till kända företeelser har många svarande en tendens att placera sig själva i en fördelaktig dager, detta visar inte minst enkäter som undersökt betalningsvilja för ekologiska livsmedel och öppna landskap. Enkäter lockar inte sällan fram olika grader av självbedrägeri. Vissa frågor är säkert okomplicerade och neutrala,



men frågorna om hur ofta och framförallt varför man skjutsar sina barn till skolan befinner sig i riskzonen. Det ligger nära till hands att ange skäl som man själv upplever som legitima. Trafiksäkerhet, mörker, dåligt väder och fula gubbar är alla legitima att hävda. Genom att ange dessa skäl gör man sig själv som förälder fri från ansvar för skjutsningen. Man skyller i stället på faktorer i omgivningen som man själv inte upplever sig ha möjlighet att påverka. Därmed blir det beteende man har, och kanske någonstans är medveten om att det inte är så lyckat, legitimt. Man får alibi för sina vanor. Vi människor är mästerliga på att söka rationella skäl som legitimerar vår omedelbara behovstillfredsställelse!

Mätningar, observationer och enkäter under projektperioden visar en svag minskning av antalet föräldrar som skjutsar sina barn. Minskningen varierar mellan olika skolor och i olika kommuner och är dessutom inte entydig i enkätredovisningen. Med andra ord, hittills har man egentligen inte kunnat skönja någon säker minskning av skjutsandet – trots att mängder av åtgärder är genomförda på särskilt utsatta punkter i Lundatrafiken. Kan det vara så att föräldrar anger trafikfarlig miljö lite av slentrian, att det är ett naturligt skäl att ta till? Men de verkliga skälen kanske är de som skolkontakterna tar upp – stress, rutinmässiga vanor och att man ändå tar bilen till jobbet. Bakom argumenten anar både flera av skolkontakterna och undertecknad en dos av bekvämlighet. Men detta är ju inte något som folk svarar i en enkät. Dessutom fanns inte bekvämlighet och föräldrars egen stress och vanor som alternativ att fylla i på enkäten, vilket får anses som en miss. Det borde åtminstone ha funnits ett öppet svarsalternativ på denna, ganska grundläggande fråga. Det är först genom en djupare förståelse av varför människor beter sig som de gör som det kan finnas en reell möjlighet att påverka deras beteende!

### **Vad krävs för att minska skjutsandet?**

Föräldrarna ombads i enkäten 2002 svara på frågan om vad som skulle kunna få dem att minska skjutsandet till och från skolan (tabell 20). I enkäten fanns 15 fasta svarsalternativ och dessa formulerades utifrån svaren på en liknande fråga i föräldraenkäten från 1999. Den gången ställdes frågan som en öppen fråga. År 1999 ansåg fyra av tio att förbättrad trafiksäkerhet skulle kunna få dem att minska skjutsandet.

Tabell 20. Vilka åtgärder som föräldrarna anser skulle ha betydelse för att minska bilskjutsandet, i procent. Tabellen är från 2002 års enkät.

Förändringsfaktorer	Ja	Nej	Vet ej
Bättre egen planering eftersom det är tidsbrist på morgonen som styr	16	68	16
Om vi fick garantier att bilarna körde saktare	28	54	18
Gång- och cykelväg hela vägen till skolan	42	43	15
Belysning längs hela skolvägen	36	49	16
Att barnet fick skolskjuts	13	69	18
Säkrare skolbusshållplatser	9	69	22
Kortare restid med skolskjuts	8	70	22
Bättre anpassade avgångstider för skolskjutsen	7	68	25
Kortare arbetsdagar för egen del	29	56	15
Trafikundervisning i skolan	36	48	16
Om man visste att det inte fanns hotfulla personer	39	43	18
Närmare till skolan	32	54	14
Barnet äldre och mer trafikmoget	59	28	12
Säkrare och tryggare gång- och cykeltunnlar	41	44	15
Inget alls	11	55	34

Som synes handlar många av föräldrarnas svar om att olika former av trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder skulle få dem att minska sitt skjutsande och om andra argument som minskar deras upplevda otrygghet. Sex i topp handlar alla om "säkerhet" och "trygghet" i olika former.

- barnet äldre och mer trafikmoget
- gång- och cykelväg hela vägen till skolan
- säkrare och tryggare gång- och cykeltunnlar
- om man visste att det inte fanns hotfulla personer
- trafikundervisning i skolan
- belysning längs hela skolvägen

Alla förändringsfaktorer är dessutom av karaktären att de är opåverkbara, åtminstone direkt, för föräldrarna. Ansvar läggs istället på faktorer utanför föräldrarnas egen sfär. De förändringsfaktorer som föräldrarna anger innebär heller inga större beteendeförändringar för dem!

Redovisningen av 1999 års enkät ger inga siffror, men de faktorer som föräldrar anger skulle kunna ändra deras skjutsningsfrekvens är samma som 2002. Barnets ålder och trafikmognad tycks vara en stark förändringsfaktor. Detta argument var också vanligt – men inte vanligast – i den öppna frågan 1999. Ett bra gång- och cykelvägnät med tunnlar är andra förändringar som föräldrar uppgav kan få dem att minska skjutsandet, samt minskad risk för hotfulla personer.

Jämfört med 1999 tycks det 2002 vara större uppmärksamhet på otrygghet och risk för överfall. Detta är kanske inte så märkligt. I och med att projekt *Gå och cykla till skolan* varit igång har trafikfrågor, inte minst säkerheten, kommit i fokus under en treårsperiod. Då blir det naturligt att i högre utsträckning svara i riktning mot trafiksäkerhet på den andra enkäten. Det är också intressant att notera att det trots mängder av

trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder inte är så att föräldrarna är mer nöjda med skolvägarnas säkerhet idag, jämfört med 1999, se vidare tabell 21.

I Lunds kommun som helhet är 27 procent missnöjda med skolvägens säkerhet, 20 procent varken missnöjda eller nöjda och 49 procent är nöjda med skolvägens säkerhet. I 1999 års enkät redovisades ingen total siffra för kommunen.

Tabell 21. Nöjda resp. missnöjda med skolvägens säkerhet 2002 jämfört med 1999, i %

	Centrum 2002	Centrum 1999	Norr 2002	Norr 1999	Väster 2002	Väster 1999	Söder 2002	Söder 1999	ÖT/Linero 2002	ÖT/Linero 1999
Missnöjda	43	49	16	11	25	25	28	31	17	14
Delvis	22	24	16	12	25	21	21	15	22	21
Nöjda	32	22	63	67	47	48	48	51	58	61
Bortfall	3	4	5	9	3	7	3	3	3	4
Total	100	99	100	99	100	101	100	100	100	100

	Torn 2002	Torn 1999	Dalby 2002	Dalby 1999	S.Sandby 2002	S.Sandby 1999	Veberöd 2002	Veberöd 1999	Genarp 2002	Genarp 1999
Missnöjda	25	18	32	45	29	24	40	29	47	--
Delvis	16	12	25	16	9	14	26	22	20	--
Nöjda	56	62	36	35	58	57	33	45	30	--
Bortfall	3	8	7	5	4	5	1	5	3	--
Total	100	100	100	101	100	100	100	101	100	--

Den grundläggande hypotesen för hela projektet *Gå och cykla till skolan* var att barn skjutsas till och från skolan med bil då föräldrar anser att skolvägen är alltför trafikfarlig. Hypotesen bygger alltså på att föräldrar mer eller mindre känner sig tvingade att skjutsa p.g.a. trafikfarliga skolvägar. Förbättrade och mer säkra skolvägar skulle därför minska bilskjutsandet. Mycket talar för att denna hypotes bara delvis stämmer med verkligheten.

Mest nöjda med skolvägens säkerhet är föräldrarna i f.d. kommundel Norr, följt av Östra Torn/Linero, något som också bekräftas av samtal med skolkontakter. År 2002 upplever föräldrarna skolvägen som säker i högre utsträckning i Centrum och Dalby, de två tidigare kommundelar där missnöjet med säkerheten på skolvägarna var som störst 1999. I övrigt tycks missnöjet med skolvägarnas säkerhet ha ökat – trots ombyggnader! Antalet trafikfarliga punkter som anges av föräldrar har minskat, samtidigt som det allmänna missnöjet över trafiksäkerheten längs skolvägarna ökat. Hur är detta möjligt?

Att tro att föräldrar i grund och botten skulle vara mer missnöjda efter det att vägar på en mängd platser de facto har förbättrats är orimligt – istället handlar det åtminstone delvis om att förutsättningarna vid de båda enkäterna har förändrats. En del av förklaringen ligger sannolikt i en ökad uppmärksamhet överlag på trafiksäkerheten vid skoltransporter. Föräldrar blir mer medvetna om sina barns väg till och från skolan i och med samtal i föräldraråd, informationsmaterial och mediabevakning, så trots ökad faktisk säkerhet (färre farliga punkter) har den upplevda säkerheten rent generellt

minskat. Att den upplevda säkerheten minskat kan visa sig vara en besvärlig effekt av ett projekt som bl.a. syftat till att öka säkerheten längs skolvägarna. Ökad uppmärksamhet på trafiksäkerhet riskerar, i värsta fall, leda till att frågan får så stora proportioner i folks medvetande att den leder till motsatt effekt, d.v.s. att man skjutsar sina barn mer än tidigare...! Förhoppningsvis är detta en tillfällig effekt som kan överbryggas genom ett långsiktigt och kontinuerligt påverkansarbete.

Generellt kan sägas att det verkar finnas mycket osäkerhet hos föräldrarna kring vad som skulle kunna få dem att minska bilskjutsandet. Var tredje förälder svarar att de inte vet om de skulle kunna tänka sig att förändra dessa bilresor alls! Den höga andelen nej bland svaren tyder också på att föräldrarna inte är särskilt förändringsbenägna när det gäller skjutsning av sina barn. Förändringsoviljan är inte alls förvånande, vilket jag antytt på flera ställen tidigare. Våra transportvanor är i hög grad invävda i samhällsstrukturen och därför svåra att förändra. De handlar om så mycket mer än säkerhet och väder. De handlar om hela vår livsstil, vilket kan få den mest optimistiske att misströsta. Jag menar för den skull inte att det finns anledning att sluta med ett aktivt arbete för att förändra dessa vanor.

Hur stämmer föräldrarnas uppfattning om vad som skulle få dem att ändra sina skjutsningsvanor med skolkontakternas erfarenheter? Alla skolkontakter fick svara på frågan vad de tror krävs för att föräldrarna ska sluta skjutsa sina barn till skolan. Några insåg vidden av frågan och sade att de verkligen inte hade några svar. Om de hade haft lösningen hade de fått nobelpriset eller något liknande, menar de. Och visst, detta är ju egentligen huvudfrågan för hela projektet och för det mesta av dagens miljöarbete; Hur kan vi få människor att ändra sina destruktiva beteenden? De flesta av kontaktpersonerna svarade emellertid på frågan.

### ***Information, upplysning och tjat..***

Många av kontaktpersonerna svarade med traditionellt använda påverkansmedel – information i olika former, vilket kan bero på att man själv i skolans roll inte har så mycket andra styrmedel att ta till. Framförallt menar kontaktpersonerna att det är via hälsoargument som man kan nå fram till föräldrarnas attityder och beteenden. Barnens allt sämre kondition, ökande bensörhet och åderförkalkning i låga åldrar, sömnrubbningar och försämrade koncentrationsförmåga är forskningsrön som måste komma till föräldrars fulla kännedom, menar flera av de intervjuade.

*"Medicinsk information från läkare, den tar man till sig. Man vill inte att ens barn ska bli åderförkalkade."*

### ***Säkrare skolvägar***

Några av kontaktpersonerna tar upp säkrare skolvägar som en väg till minskat skjutsande. Men det är bara tre av 13 personer som direkt svarar att trafiksäkerheten måste förbättras ytterligare, och de tar inte upp det som en huvudstrategi. Återigen – det

verkar som om trafiksäkerheten av de flesta kontaktpersoner uppfattas som relativt bra och inte som en huvudorsak till fortsatt bilskjutsande. Detta ligger i linje med tidigare resonemang. Föräldrarna tar själva gärna till argument som handlar om trafiksäkerhet, de är legitima skäl att ange för ett beteende man säkert delvis är medveten om inte är önskvärt ur samhällets synpunkt. Kontaktpersonerna svarar inte i egen sak, varför man kan förvänta sig att de svarar mer rättframt.

### **Temposänkning**

Några av skolkontakterna lyfter frågan till ett samhällsplan. De menar att beteendet att skjutsa sina barn bara är en spegling av det samhälle vi lever i. Det högt uppdrivna tempot i samhället gör att man som förälder dras med och själv driver upp tempot för att hinna med alla plikter och göromål. Vårt samhälle måste tänka om och försöka dra ner på tempot, en strategi som ett par av de intervjuade själva nämner men i samma andetag skrattar åt eftersom de inser hur omöjligt det låter. Ett samhälles förhållningssätt till tid ruckar man inte på i första taget. Kanske då lättare att utgå från respektive individ i samhället, vilket några av kontaktpersonerna är inne på.

*"Det behövs en förändring i hur föräldrar tänker. Vad är det värt för uppoffringar för mig för att mitt barn ska gå i större utsträckning. Det handlar om att värdera att inte skjutsa högre än att skjutsa. Direkt kan det upplevas som en nackdel. Hur ska man få föräldrar att istället uppleva fördelar med att inte skjutsa, t.ex. förbättrad hälsa hos barnen och att inte släppa ut avgaser."*

*"Föräldrarna måste tänka till. Annars får barnen vanor som inte är bra för dem själva."*

*"Det handlar om prioritering av tid. Vissa föräldrar tar sig den tiden, de som idag går med barnen till skolan."*

Föräldrarna själva anser dock inte i någon högre utsträckning (tabell 20) att bättre tidsplanering skulle få dem att skjutsa i större utsträckning. Återigen – att bättre planera sin tid lägger ansvaret för beteendeförändringen hos föräldern vilket kan förklara den låga andelen föräldrar som ser detta som en viktig förändringsfaktor.

En viktig strategisk fråga för fortsatta satsningar på trafikbeteendet är hur man kan påverka människors förhållningssätt till tid. Finns det en grogrund för omvärdering av tiden? Eller gör vi oss själva till hjälplösa offer i en utveckling där allt går snabbare och snabbare?

Ett par av de intervjuade tar upp en metod som skulle kunna underlätta för en del föräldrar att i större utsträckning göra sällskap med sina barn. De funderar på att införa flextid på skolan. Detta skulle göra att fler föräldrar får möjlighet att både hinna med att vandra/cykla med sina barn och hinna med att ta sig till sina arbeten. Frågan är i vilken utsträckning flextid ändrar vårt förhållningssätt till tid. Kanske är det bara ett sätt att pressa in ännu mer aktivitet under ett dygn som aldrig kan få mer än 24 h?

## Skolornas arbete med trafik

En del skolor jag varit i kontakt med har ett regelbundet arbete med trafikfrågor, andra nästan inget alls. Flera kontaktpersoner beskriver en situation för skolorna med mängder av ansvarsområden och tillhörande aktiviteter som gör att trafikfrågorna fått stryka på foten. Frågan har varit mer prioriterad än den nu är. Idag finns områden som känns mer angelägna som IT, kvalitetsfrågor, pedagogik, mobbing mm. Trafik har kommit i skymundan menar flera av de intervjuade. Detta visar sig också när kontaktpersonerna beskriver personalens engagemang i trafikfrågor. På några skolor beskrivs det som stort, på andra som måttligt eller lågt. Inte så märkligt kan tyckas – skolans värld är en värld som hela tiden får nya uppgifter. Personalen måste sovra och trafikfrågor upplevs kanske inte som något akut som måste genomföras. Fokus förskjuts till andra arbetsuppgifter och därmed dalar engagemanget.

I stort sett alla kontaktpersoner menar dock att skolan har ett ansvar och en viktig roll att fylla i det arbete och den undervisning som har barnens skoltransporter i fokus. Flera tar ordet borde i sin mun, att skolorna borde agera mer än idag. Många synpunkter beskriver information som en viktig roll.

*"Vi kan upplysa – inte tvinga."*

*"Vi kan påtala för föräldrar."*

*"Vi har temadagar och tar ibland in trafikpoliser."*

*"Vi kan visa videofilmen om vandrande skolbuss."*

*"Vi har ett stort ansvar att informera. Men vi måste samarbeta med föräldrarna."*

Information i olika former är huvudsåret på frågan. Innehållet och formerna varierar. Tre huvudargument beskrivs av de intervjuade som informationen bör ta fasta på. Man bör minska på bilskjutsandet av barn av följande skäl – trafiksäkerhet, miljö och barnens rörelsebehov. Det argument som nästan alla intervjuade för fram som huvudargument är barnens behov av rörelse. Miljö och säkerhet nämns också men i regel i andra och tredje hand. Flera intervjuade menar också att argument som handlar om barns hälsa och deras rörelsebehov är mest övertygande. Jag kan inte annat än hålla med.

Ett par av de intervjuade beskriver vikten av kontinuitet i trafikarbetet. De menar att det i och för sig är bra med kampanjer och projekt men att det bör finnas en handlingsplan för detta arbete. Något som sker rutinemässigt varje år. De menar att det tar tid att ändra beteenden och när det dessutom kommer nya barn och nya föräldrar hela tiden kan man inte nöja sig med att jobba stötvis med denna fråga.

En intervjuad påpekade vikten av att fånga upp sådan kunskap som genereras från forskningshåll. Många läkare har idag gott om information om barns hälsa och den är viktig att göra lättillgänglig för föräldrar, menar hon.

Vandrande skolbuss är ett intressant försök inom ramen för *Gå och cykla till skolan*. Närboende föräldrar samordnar en vandring med sina barn till skolan och får därmed ansvaret för vandringen någon dag per vecka. En väl fungerande skolbuss ger barnen motion, föräldrar mer egen tid och mindre morgonstress. På Flygelskolan fanns under ett par år en "buss" igång, men enligt de kontaktpersoner jag samtalat med finns idag ingen formaliserad vandrande skolbuss. Vandrande skolbuss kräver samordning och organisation. Vem ska organisera detta? Kanske kan initiativ till dylika arrangemang tas på föräldramöten? Eller är det en uppgift som bör ligga centralt på kommunen? Eller ska man hoppas att upplysning och information, tillsammans med goda exempel på hur man kan organisera, ska vara tillräckligt för att föräldrar själva ska ta detta ansvar?

## Förväntningar på kommunen

Skolorna bedriver alltså ett eget arbete med trafikfrågor – i varierande omfattning. Samtidigt finns det anledning att fundera över i vilken utsträckning kommunen centralt kan bistå skolorna i detta arbete.

## Fysiska åtgärder

De flesta av de intervjuade har naturligt nog förväntningar på att kommunen fortsätter att förbättra skolvägarna ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det ska sägas att flera av de intervjuade är positiva till hur Lund driver detta arbete idag. Man är medveten om att Lund har blivit utsedd till årets cykelkommun 2001 och att många miljoner satsats på att förbättra cykelstråk och att minska trafikfarorna vid hårt belastade punkter. Men givetvis kan detta arbete bli ännu bättre, vilket framförs från flera av de intervjuade. Säkra cykelstråk hela skolvägen är viktigt för att kunna argumentera gentemot föräldrar, menar några.

Föräldraenkäten visar ju också att det är säkerheten längs skolvägen som föräldrar själva anser som den tyngsta förändringsfaktorn. Även om jag själv hyser en viss skepsis till "ärligheten" i föräldrarnas argumentation så är det givetvis så att säkerheten inte kan lämnas därhän. Ett kontinuerligt förbättringsarbete är en självklarhet i en trovärdig cykelkommun.

## Delaktighet i planering

Enligt de intervjuade har projekt *Gå och cykla till skolan* präglats av delaktighet för föräldrar och personal. Samtidigt betonas vikten av delaktighet i framtiden av flera. Man vill vara med från start när ombyggnader planeras. Man vill vara med och tycka till när vägar och cykelvägar planeras i områden som ännu inte är byggda. En intervjuad:

*"Det är viktigt att ta hänsyn till oss på den lokala enheten vid förändringar. Vi vill vara med och påverka från början. Det var intressant att sitta tillsammans och diskutera i detta projekt. Det var en bra process, ett gott exempel på delaktighet."*

Som utvärderare vill jag ändå påstå att delaktigheten kunde varit större. Samtal i olika former kunde satts ännu mer i system som metod för att skapa en långtgående delaktighet, se vidare andra avsnitt.

## **Fortsatta kampanjer och projekt**

Eftersom projekt *Gå och cykla till skolan* fått goda omdömen av kontaktpersonerna är det naturligt att de vill ha mer av den varan. Några kontaktpersoner tar upp hur viktigt det är att någon utifrån kommer och driver en fråga, kommer med idéer och entusiasm. Bara att det är en person som inte hör till arbetsplatsen är viktigt. Det är som bekant svårt att bli profet i sin egen hemstad.

En intervjuad tycker att gratis cykelhjälm vore en vettig kampanj att driva för tekniska förvaltningen. En annan tycker att *Gå och cykla till skolan* lika gärna kunde riktas mot äldre barn eftersom det, enligt henne, är många som skjutsas också högre upp i åldrarna.

## **Kontinuitet**

Ett par av de intervjuade tar upp problemet för skolan att hålla trafikfrågan levande. Bristen på tid i en hårt prioriterande arbetsverklighet är svår att tackla. Dessutom har det blivit svårare att engagera personer som traditionellt burit upp mycket av skolornas arbete med trafikfrågor – närpoliser och trafikpoliser. Dessa har sannolikt liknande prioriteringsproblem som skolorna själva. Därför menar kontaktpersonerna att det vore önskvärt att kommunen från centralt håll hjälper skolorna att skapa kontinuitet. En kontaktperson menar att projektmodellen kan vara kortsiktigt effektiv men att den är flyktig och behöver kompletteras med någon form av handlingsplan. En sådan handlingsplan skulle kommunen centralt, tillsammans med skolorna, kunna utforma.

Ett förslag från en annan intervjuad skulle kunna utgöra en beståndsdel i ett dylikt handlingsprogram. Hon vill ha ett informationsmaterial "*serverat på silverfat*"! Detta material skulle bestå av fakta, OH-bilder, förslag på upplägg vid föräldramöten mm. Ett material som lätt skulle kunna användas av respektive klasslärare. Materialet finns egentligen i stor utsträckning redan. Men det behöver kanske kompletteras, paketeras och framförallt kommuniceras till dem det berör.

Men det räcker inte med material. Behovet av personer utifrån, tjänstemän från kommunen, läkare, poliser m.fl. som med auktoritet och sakkunskap kan argumentera för vådan av bilskjutsande till och från skolan, står högt på mångas önskelista till kommunen. En centralt organiserad strategi för detta skulle kunna öka skolornas kontinuitet i arbetet med trafikfrågor. Som en intervjuad säger:



*"Gå och cykla till skolan har varit bra på så sätt att det varit uthålligt. Det har pågått under ganska lång tid. Men det måste göras om och om igen..."*

C

C

C

C