
SKOLE CYKLINGS HÅNDBOG





TrygFonden



CYKLISTFORBUNDET

Rømersgade 5-7
1362 København K
T 3332 3121
www.cyklistforbundet.dk
dcf@dcf.dk

SKOLECYKLINGSHÅNDBOGEN

Håndbogen er finansieret af TrygFonden og Den Statslige Cykelpulje
Tekst: Anette Jerup Jørgensen og Erik Bølling-Ladegaard, Cyklistforbundet
Layout: Essensen.com
Tryk: Elbo A/S, Kolding
Oplag: 7000
ISBN 978-87-7897-031-2

IND HOLD

INTRODUKTION	5		
Målgrupper	5	Skærbæk Skole	52
Forudsætninger	7	Skansevejens Skole	54
Skolens cykelniveau	8	Seden Skole	56
Problemstillinger	8	Egumvejens Skole	59
Beredskab	8	Samlede erfaringer	61
Fremgangsmåde	9		
HANDLING	11	BAGGRUNDSVIDEN	63
Cykelpraksis	12	Hvorfor skolecykling og hvorfor nu?	63
Undervisning	23	Skolecyklings betingelser og barrierer	68
Cyklen	26	Barnet og cyklen – cykelsikkerhed	68
Trafikregulering	26	Trafiksikkerhed	71
Fysiske forandringer	33	Familiens transportvaner – og omgangskredsens	73
Proces	36	Skolevejen	74
		Skolen	79
		Kommunen	81
		Aktørerne – en oversigt	84
CASES	41	BILAG	87
Nørrebro Park Skole	42	Forløb og metode	87
Valby Skole	46	Kilder og henvisninger	91
Kirkebjerg Skole	49		



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

INTRO DUKTION

Børn cykler først og fremmest, fordi de kan lide det. Cykling for sundhed og for at reducere trængsel, miljø- og klimaproblemer, er ikke barnets gebet. Men at være selvkørende, at mærke fart, styring og kontrol, at bruge krop og sanser – det giver barnet en helt unik oplevelse af sig selv og sine omgivelser.

Dertil kommer, at børn, der cykler til skole, har bedre indlæringsevne end børn, der ikke cykler. Deres sundhed og trivsel er bedre. Samtidig er der stor sandsynlighed for, at børn, der får gode cykeloplevelser, er mere tilbøjelige til at vælge cyklen som dagligt transportmiddel senere i livet. Skolecykling er et fundament for vores cykelkultur, og cykling til skole bør være en naturlig del af børns opvækst.

Derfor har vi gennemført forskningsprojektet ”Tryk og sikker skolecykling”. Målet er at undersøge, hvordan man fremmer skolecykling og overvinder barrierer. Den viden, håndbogen indeholder, vil kunne udgøre et fælles grundlag for dialog og samarbejde mellem kommune, skole og hjem.

Projektet er ofte udført i et samarbejde mellem Cyklistforbundet, Syddansk Universitet og 25 skoler i otte kommuner. Det er finansieret af TrygFonden og Statens pulje til mere cykeltrafik 2009.

I projektets forløb er der gennemført en række foranstaltninger og aktiviteter på skolerne ud fra den enkelte skoles egen vurdering og ønske. Infrastrukturforbedringer og trafikreguleringer har været iværksat af kommunen og følger dennes tids- og investeringsplaner. I de tilfælde, hvor forbedringer og reguleringer er tidssammenfaldende med projektet, er effekterne heraf inddraget i projektet.

Projektets resultater, kombineret med den viden og erfaring vi har fra Cyklistforbundets børnekampagner, udgør indholdet i denne håndbog. Håbet er, at indholdet kan inspirere til at fastholde og videreudvikle skolecyklingen.

Håndbogen består af fem dele:

- Denne første del kan læses som en igangsættende indledning.
- Anden del er handlingsdelen. Her gennemgås de redskaber og aktiviteter, der er blevet afprøvet i forskningsprojektet. Det er projektets værktøjskasse.
- Tredje del indeholder syv cases som eksempler på, hvad der er sket på skolerne.
- I fjerde del præsenteres en baggrundsviden om skolecyklings betingelser. Denne viden kan anvendes i argumentationen for at sætte aktiviteter i værk.
- Femte del er bilag. Her gennemgås forløb og metode i forskningsprojektets to dele: Forskningsdelen på Syddansk Universitet og interventionsdelen styret af Cyklistforbundet. I bilaget er der desuden kilder og henvisninger.

MÅLGRUPPER

Hvis man har et ønske om, at børnene på skolen skal cykle mere end de allerede gør, kan denne håndbog være en hjælp. ”Man” kan være en færdselskontaktlærer eller en idrætslærer, en forælder eller en forældregruppe, skolebestyrelsen eller skoleledelsen, en politiker i kommunen eller en ansat i en af kommunens forvaltninger.

Alle kan som enkeltperson eller gruppe tage det første skridt. Målgruppen er dermed ret bred, idet håndbogen henvender sig til alle, der ønsker at gøre en indsats for skolecyklingen. Sagt mere specifikt indeholder håndbogen konkrete forslag til redskaber, der kan anvendes af de personer, der er i en position, hvor de kan skabe forandring.

Håndbogen henvender sig dermed primært til ansatte i trafik- og miljøforvaltningen, skoleforvaltningen og sundhedsforvaltningen i kommunen. Den henvender sig til skolerne, til de ansatte på skolen og til skolebestyrelsen. Den kan også læses og bruges af forældre, der er i tvivl om, hvorvidt de vil lade deres børn cykle til skole.

Cykeltræning, cykelsikkerhed og trafikikkerhed er forældrenes ansvar. Men skolen kan gøre meget for at understøtte og bidrage med cykeltræning, så også de børn, hvis forældre ikke træner med dem, lærer at cykle. Kommunen kan bane vejen for mere skolecykling ved at stille krav til skolerne om at formulere en trafikpolitik og i øvrigt sikre, at skolevejene er trygge og sikre. Når kommunens, skolens og forældrenes bestræbelser går i samme retning, kan man nå meget langt med skolecykling.

FORUDSÆTNINGER

Forudsætningerne for at mange børn cykler til skole er:

- At barn og cykel passer sammen, og at barnet er cykelsikkert.
- At barnet er så gammelt, at det kan overskue trafiksituationer – eller bliver fulgt af en voksen.
- At der er en positiv indstilling til cykling i hjem og omgangskreds.
- At skolevejen er tryk og sikker.
- At skolen lægger vægt på, at børnene cykler.
- At kommunen skaber de nødvendige fysiske rammer for skolecykling.

Hvis disse forudsætninger er til stede, vil der normalt være mange børn, der cykler til og fra skole. Hvis der alligevel kun er få børn, der cykler under sådanne optimale omstændigheder, skal der måske en god kampagne eller en event til at sætte gang i hjulene. Hvis forudsætningerne ikke er til stede, er det en god idé at sætte ind dér, hvor manglen er størst og falder tydeligst i øjnene. Det er det, denne håndbog handler om.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET



SKOLENS CYKELNIVEAU

HVOR MANGE BØRN CYKLER TIL SKOLE?

Dette spørgsmål kan være udgangspunkt for, om man vælger at sætte en forandringsproces i gang. Lands gennemsnittet ligger på 45 % af skolens samlede børnetal. Dette tal dækker naturligvis over store variationer, som kan henføres til en lang række lokale forhold. Ligger skolebørnenes cykelandel under gennemsnittet, kan det være argumentet for at gå i gang. Men også, hvis det ligger over, bør man overveje, om der kan være potentiale for forbedringer.

[SAMMENLÆGNINGER AF SKOLER OG STØRRE SKOLE-
OPLAND KAN I SIG SELV VÆRE ANLEDNING TIL AT GØRE EN
INDSATS FOR BARE AT HOLDE DET EKSISTERENDE NIVEAU.](#)

Hvis der ikke allerede findes et overblik på skolen over, hvor mange børn, der cykler, kan man gennemføre et par tællinger af antallet af parkerede cykler på skolens område. Sammenholdt med skolens elevtal giver det et indtryk af cykelandelen. Tæl f.eks. en ugedag med godt vejr og en anden med dårligere vejr. Tæl forår/forsommer eller tidligt efterår, da man her får et rimeligt retvisende billede af situationen.

Et andet udgangspunkt for handling kan være, at antallet af cyklende børn er faldende. Eller at antallet af børn, der bliver kørt, er stigende. Det generelle billede er, at andelen af børn, der cykler til skole faldt markant i 1990'erne. Over en længere periode, fra 1978 til 2000, blev antallet af børn, der blev kørt til skole i bil fordoblet. Siden har andelen af børn, der anvender cyklen som primært transportmiddel til skole ligget stabilt omkring 45 %.

Observerer man på skolen, at cykelstativer, der før var fyldt med cykler, gradvist bliver mindre anvendt, eller at trafiksituationen foran skolen gradvist er blevet mere kaotisk, kan det være begrundelser for at sætte ind.

PROBLEMSTILLINGER

Men der er andre faktorer, som kan danne grundlag for forandringskabende initiativer; f.eks.:

- Børnene klager over, at deres cykler bliver hæret.
- Cykelparkeringen er ikke optimal, cyklerne står i vejen og parkeres tilfældigt.

- Grupper af forældre ønsker, at deres børn får bedre cykelforhold.
- Kommunen er i gang med at udvikle en cykelpolitik.
- Skolen ønsker at styrke børnenes fysiske aktivitet.

[POINTEN ER, AT DET BEDSTE UDGANGSPUNKT FOR HANDLING ER ET KONKRET PROBLEM ELLER EN SAG, DER FALDER I ØJNENE, OG SOM MAN KAN SAMLES OM.](#)

Når problemet er defineret, drejer det sig om at undersøge hvilke tiltag, der kan igangsættes for at forbedre situationen, og at inddrage den eller de aktører, der skal i spil. Indsatsen kan rettes mod kommunens trafik- og cykelpolitik, dens skole- og skoleoplandspolitik, skolevejene i kommunen, skolens trafikarealer, skolens trafikpolitik og sundhedspolitik, forældrenes forbehold og egne transportvaner eller børnenes cykler og cykelevner.

BEREDSKAB

HVOR ER DER MULIGHEDER FOR AT FINDE ENGAGEMENT?

Find ud af, om skolecykling er et emne på skolen. Diskuteres det blandt børn, forældre, lærere, forældrebestyrelse eller står skolens tekniske servicemedarbejder i problemer til halsen med forkert parkerede cykler? Tag fat der, hvor der er noget, der rør sig. Saml en lille arbejdsgruppe, der sætter sig for at lokalisere problemerne, deres omfang og potentialet for forandringer.

Er der på skolen blandt lærere, forældre og børn, i kommunen hos politikere eller i forvaltninger, en basis for at sætte noget i gang – et ønske eller en interesse i at gøre en indsats for at gøre skolecyklingen på skolen bedre?

Den gruppe, der skal mobiliseres, afhænger delvist af, hvilke problemstillinger man tager fat i. Men både i forhold til emnevalg og gruppens sammensætning drejer det sig om ikke at se for snævert på problemstillingen.

Alle de faktorer, der har betydning for, om børn cykler til skole, hænger indbyrdes sammen. Når man påvirker én af faktorerne, smitter det som regel af på de andre. Derfor behøver man heller ikke som udgangspunkt at fokusere snævert på, om det nu er børnene, lærerne, skolebestyrelsen, politikerne osv., der skal mobiliseres. Tages emnet op, og er problemet tydeligt, viser beredskabet sig.



FOTO
ANNA BØLLING LADEGAARD
CYKLISTFORBUNDET

● **CYKELTRÆNING ER FORÆLDRENES ANSVAR. SKOLEN KAN GØRE MEGET FOR AT UNDERSTØTTE OG BIDRAGE MED CYKELTRÆNING, SÅ OGSÅ DE BØRN, HVIS FORÆLDRE IKKE TRÆNER MED DEM, LÆRER AT CYKLE.**

FREMGANGSMÅDE

Vi foreslår altså følgende fremgangsmåde:

- Vurdér cykelsituationen på skolen. Ligger den på, over eller under gennemsnittet på 45 %, eller er der et fald i antallet af cyklende elever?
- Vurdér, om der er et ønske om mere cykling til stede på eller omkring skolen eller i kommunen, og om dette ønske også omfatter viljen til aktivt at gøre noget.
- Vurdér, hvad hovedproblemet er og om det ligger hos børnene, forældrene, skolevejen, skolen eller kommunen.

Problemerne må gerne være bredt formuleret, og der kan igangsættes flere sideløbende initiativer. Det vigtigste er at få inddraget de aktører, der skal i sving, samt skabe en generel accept og bred opbakning i hele skolemiljøet.

I det følgende afsnit gøres der rede for hvilke typer af redskab, der kan tages i anvendelse og hvilke problemområder, de retter sig imod. Gennemgangen omfatter samtlige interventioner, der har været anvendt på skolerne i forbindelse med forskningsprojektet.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

HAND LING

Når man har lokaliseret det problemfelt, man vil gøre noget ved, skal man indkredse målgruppen og beslutte sig for hvilke typer af interventioner, der skal anvendes.

Vi har valgt at opdele interventionsredskaberne i grupper efter, hvordan de hovedsageligt anvendes. Cykelleg, kampagner og cykelprøver retter sig mod børnenes praktiske cykling og dermed deres cykelsikkerhed og trafikikkerhed. En række tiltag er rettet specifikt mod klasseundervisning med fokus på vidensformidling. Nogle få er rettet mod selve cyklen og dens vedligeholdelse. Disse tre typer tiltag er skole-interne og kan integreres i undervisningstiden og tilpasses til fagspecifikke undervisningsforløb. Læs mere i afsnittet om cases.

De skole-eksterne tiltag drejer sig om adfærds- og trafikregulering samt fysiske forandringer og vedligeholdelse af de fysiske omgivelser. Indsatser på disse områder kræver afbalancering af en række trafikale hensyn og er ofte forbundet med kommunens drifts- og anlægsbudget.

Opdelingen er naturligvis ikke vandtæt. Elementer fra praktisk cykling kan f.eks. indgå i klasseundervisningen. Og adfærdsregulering gennem fysiske forandringer er også almindeligt forekommende. Det er ikke et problem, men blot tegn på, at tingene hænger sammen.

Grupperne ser således ud:

- Tiltag rettet mod praksis: Cykelleg, cykelprøver og kampagner.
- Tiltag, der er beregnet specifikt til undervisning: Færdselsundervisning, herunder "Se min cykel", kampagnematerialer, der kan bruges i undervisningen og "Find din sikreste skolevej".
- Tiltag rettet mod cyklen: Værksted og kursus i vedligehold.
- Adfærdsregulering bl.a. gennem trafikregulering: Hastighedsregulering, trafikadskillelse, begrænsning af biler ved skolen, trafikpolitik, herunder hjælpolitik og voksenskolepatrulje.
- Fysiske forandringer, skiltning og generel markering af, at "dette er en skolevej". Infrastruktur i form af stier, kryds, cykelparkering og vedligeholdelse.

Som afslutning på handlingsdelen omtales processerne, og hvordan man fastholder de nye cyklister, så de bliver ved med at cykle.

I denne opdeling er børnene, skolen og kommunen de direkte målgrupper. Forældrene kan evt. inddrages i værkstedskurser. Men de bør altid orienteres om alle projekter og tiltag, der igangsættes for at forbedre forholdene for skolecyklingen. Det er i forældrenes interesse og i den sidste ende deres ansvar, at deres børn kan cykle sikkert, og derfor er deres opbakning helt fundamental.

Den følgende gennemgang af redskaberne er inspiration til, hvad man som forældre, skoleleder, lærer eller ansat i kommunal forvaltning kan gøre for at få flere elever til at cykle til skole og i undervisningstiden. Det er altid en god idé at tilpasse redskabet til de lokale forhold i den enkelte kommune og på den enkelte skole.

CYKELPRAKSIS

Børnenes cykelevner er fundamentet for skolecyklingen. Mange børn kan allerede cykle, når de starter på skolen, men nogle forældre mener, at børn kan vente med at lære at cykle, til de når "trafiksikkerhedsalderen". Erfaringen viser, at jo tidligere børn lærer at cykle, des nemmere har de ved at blive sikre cyklister.

Hvis skolecyklingen skal fremmes, er både forældrenes og skolens engagement vigtig. Forældrene skal lære deres børn at cykle og vedligeholde og videreudvikle cykelfærdighederne ved jævnligt at cykle med deres børn. Skolen skal sikre, at cykling kommer ind i børnenes hverdag, og den har desuden en vigtig rolle i forhold til udvikling af børnenes trafiksikkerhed.

DET FØRSTE AFSNIT DREJER SIG OM UDVIKLING AF CYKELSIKKERHED GENNEM LEG OG TRÆNING. DERNÆST KOMMER ET AFSNIT OM TRAFIKSIKKERHED OG CYKELPRØVER. OG ENDELIG ET STØRRE AFSNIT OM NOGLE AF DE KAMPAGNER, DER KAN GENNEMFØRES FOR AT SÆTTE YDERLIGERE GANG I SKOLECYKLINGEN.

Skolerne i Danmark er forpligtet til at sikre børnenes færdigheder i trafikken under bekendtgørelsen for fælles mål. Jf. lovbekendtgørelse nr. 998 af 16. august 2010. Den seneste version kan til enhver tid findes på www.retsinfo.dk

Læs i øvrigt mere om love og regler i folderen "Sikker skoletrafik – love og regler". Udgivet af Rådet for Sikker Trafik i samarbejde med TrygFonden.

CYKELLEG OG CYKELTRÆNING

Børn skal være cykelsikre, før de kan blive trafiksikre. Derfor er det vigtigt at træne børnenes cykelsikkerhed.

Øvelse gør som bekendt mester, så træning og leg skal integreres i børnenes skoledag og gennemføres flere gange. Man kan sikre gentagelsen ved at indføre faste cykeldage, hvor man bruger cyklen i klassens time, i idrætstimerne eller cykler i emne- og temauger.

CYKELLEG

Cykelleg handler om at have det sjovt, og samtidig at blive sikker på cyklen. Cykelleg giver cykelsikkerhed.

Konceptet består i al sin enkelthed af en række kendte børnelege, der er omdannet til cykellege. Under legen indlæres balance, afstands- og fartbedømmelse, rum- og retningsans og alle former for manøvrer på cyklen. Børnene lærer hurtigt at tage hensyn til hinanden og reagere på andres adfærd. Cyklen bliver gradvist en forlængelse af barnets krop, og jo mere barnet leger, des mindre opmærksomhed og koncentration kræver selve cyklingen.

"Eleverne kan godt lide at cykeltræne. Vi har haft fast cykeldag om fredagen, hvor de skulle have deres cykler med. Vi har bare kørt rundt hernede i parken. Bare rundt og rundt og rundt og rundt. Kongens Efterfølger og alt muligt. Det har været fedt. Det har de godt kunnet lide."

Laila Bernth, Færdselskontaktlærer på Nørrebro Park skole i Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

ET BARN, DER PRIMÆRT ER OPTAGET AF AT HOLDE BALANCEN OG AF AT FÅ FØDDERNE TIL AT KØRE PEDALERNE RUNDT, ER IKKE KLAR TIL AT BLIVE SLUPPET UD I TRAFIKKEN.

Men kan man først lege "Kongens Efterfølger" og fange sæbebobler på cykel, er man godt på vej til at blive en cykelsikker cyklist. Cykelleg udgør en god forberedelse til, at børnene senere kommer ud og øver sig i trafikken.

Cykelleg henvender sig til børn i alderen 2-12 år. Børn helt ned til 2 år kan sagtens være med på de små løbecykler uden pedaler. Cyklistforbundets bog "20 Cykellege" indeholder inspiration og gode tips til at komme i gang. Hver enkelt leg er beskrevet med hensyn til, hvad den går ud på, hvordan den foregår, hvilke rekvisitter man har brug for, og hvor meget plads den kræver. De allerfleste lege kan gennemføres på skolens legeplads eller i skolegården.

Cykelleg i indskoling er naturligvis helt oplagt. Børnene synes, det er sjovt og udfordrende, og de lærer en masse, mens de leger. Erfaringer fra forskningsprojektet viser, at også på mellemtrinnet, hvor mange ellers begynder at cykle selv, er der på de fleste skoler et stort behov for at træne børnenes cykelsikkerhed. De fleste cykellege kan gradueres til forskellige aldersgrupper.

Der er udviklet legebeskrivelser til børn i alderen 6-12 år. Det er vigtigt, at legene løbende tilpasses børnenes alder og kunnen, så de bliver udfordret på det niveau, de er. Ellers synes de ikke, at det er sjovt! Både større børn og voksne kan faktisk have glæde af at få testet deres cykelsikkerhed med jævne mellemrum. Find materialet på www.cykelleg.dk

DEN MOBILE CYKELBANE

Selvom man er blevet 10-12 år, kan det stadig være svært at orientere sig i trafikken, give tegn og samtidigt holde balancen uden at slingre. En cykelbane kan derfor være et godt redskab

til at gøre eleverne mere trafik sikre på en sjov og udfordrende måde.

Rådet for Sikker Trafik har udviklet en mobil cykelbane målrettet 4.-6. klasse, hvor børnene lærer at holde balancen ved igangsætning og stop, give signal uden at slingre, orientere sig uden at ændre retning og styre cyklen i svære situationer.

Alle kommuner i landet har hver mindst én bane til rådighed, som skolerne kan låne gratis. Det tager 15-30 minutter at sætte banen op, og den fylder minimum 10 x 20 meter. Banen vejer

● ØVELSER PÅ CYKELBANER OG CYKELLEGE ER GODE REDSKABER TIL AT GØRE BØRN CYKELSIKRE.





FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

69 kg og kan f.eks. være i en stationcar. Banen er dermed nem at bruge i f.eks. idrætstimerne, på en temadag om trafik, i emneuger eller som optakt til Cyklistprøven i 6. klasse. Der kan kun være én elev ad gangen på banen. Man kan derfor med fordel kombinere cykelleg og cykelbanen, så hver elev får lov til at teste sig selv på cykelbanen, mens de andre elever leger.

Den mobile cykelbane er beregnet til mellemtrinnet. Læs mere om cykelbanen på www.sikkertrafik.dk/cykelbane

“Cykelbanen er et godt arbejdsredskab, som alle kan bruge uanset praktiske evner. Jeg synes, at det er meget oplagt at benytte sig af et så fint og gratis tilbud.”

Ib Busk Nielsen, lærer på Brenderup og Omegns realskole / I Materialeoversigt. Materialer til færdselsundervisningen 2013/2014. Rådet for Sikker Trafik.

CYKLIADEN

Cykliaden er en aktivitet, der sætter cykling på dagsordenen f.eks. som en alternativ måde at lave skolernes motionsdag på. Cykliaden er en slags skattejagt. Eleverne skal besøge en række poster, og på hver post skal de løse en opgave. Opgaverne udfordrer elevernes cykelevner eller deres cykelviden.

Man kan f.eks. lave ringridning på cykel. I normal ringridning skal en lille ring fanges på en lanse i fuld fart til hest. I cykelvarianten kan man f.eks. ramme en ophængt bold med en lanse eller et boldtræ. Man kan også få eleverne til at tippe en 13'er, dvs. besvare 13 spørgsmål om cykling. Man tester derved elevernes viden om, hvad der skal være på cyklen, og hvad man må i trafikken osv. Der er inspiration til mange opgaver og opgavebeskrivelser til Cykliaden på www.cykelviden.dk

Aktiviteten organiseres således, at lærerne placeres på hver sin post med en opgavevejledning og leder eleverne igennem opgaven. Alle klasser får et rutekort, der viser posternes placering og rækkefølge. Hvis der er mange hold, starter de ved forskellige poster.

Man kan gøre det til et større arrangement ved at lave det i samarbejde med andre skoler i lokalområdet, så både skoler og klasser konkurrerer mod hinanden.

Cykliaden er velegnet til mellemtrinnet og udskoling.

“Vi var ude på Amager Fælled og køre Cykliaden der. Vi havde en heldagstur, hvor vi kørte rundt til forskellige poster. Det var en super dag. Det var simpelthen så godt. Vi burde have sådan nogle cykelture for 4., 5., 6. og 7. hvert år.”

René Larsen, Færdselskontaktlærer på Lergravsparkens Skole i Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt “Tryk og sikker skolecykling”.

CYKLISTPRØVER

Rådet for Sikker Trafik har udviklet materialer til skolernes cyklistprøver. Rådet opfordrer alle kommuner til at få deres skoler til at gennemføre cyklistprøverne og til at udvikle en lokal trafikpolitik. Se www.sikkertrafik.dk/Skole/Undervisning

DEN LILLE CYKLISTPRØVE

Prøven er en god anledning til at give eleverne kendskab til færdselsreglerne og samtidig en mulighed for at træne og afprøve deres manørefærdigheder på cykel. Den teoretiske del består af samtale og diskussion om trafik i klassen, hvor trafikforløb bliver gennemgået på projektor eller interaktiv tavle. Den praktiske del bliver afviklet på en lukket bane som en slags stjerneløb. Eleverne er med til at designe og opstille banerne og får på den måde ejerskab og engagement i forhold til opgaven.

I den teoretiske del af prøven kan man også arbejde med Street View i Google Maps. Det er nemt at bruge og kan gøre undervisningen mere nærværende og levende for eleverne, da de kan relatere læringen til trafikken i deres eget nærområde.

Skolen bør inddrage forældrene i perioden inden prøven. Man kan f.eks. formulere den opgave, at de sammen med barnet skal tjekke cyklens sikkerhed og udstyr. Og man kan opfordre dem til at cykle med børnene og tale om, hvad de skal være opmærksomme på, og hvad de skal gøre, når de cykler på eksempelvis en vej uden cykelsti, i et lyskryds, ved en hovedvej, ved busstoppested mm.

Den lille cyklistprøve er rettet mod indskoling (2.-3. klasse).

DEN STORE CYKLISTPRØVE

Når eleverne når mellemtrinnet, begynder mange af dem at cykle alene eller sammen med kammerater. Det er derfor vigtigt, at både skole og forældre bakker op om eleverne og ruste dem bedst muligt til at færdes i trafikken på egen hånd. Den store cyklistprøve styrker elevernes viden om færdselsreglerne og øger deres risikoforståelse.

Konkret bliver eleverne vurderet på, om de kender færdselsreglerne, og om de kan omsætte dem til praksis i en køreprøve i trafikken. Der er en øveprøve tilgængelig på nettet. Læreren kan sende et link til øveprøven til forældrene via forældre-intra. Den er nem og hurtig at gennemføre – det er en god måde at involvere forældrene på. Øveprøven kan findes på www.sikkertrafik.dk/skole/undervisning/CP/forældre

Den store cyklistprøve er beregnet til mellemtrinnet (6.klasse).

“Det er nemt at sende et link til øveprøven til forældre-intra. Øveprøven er god og hurtig at gennemføre – det er en fin måde at række ud til forældrene på.”

Kirsten Malthe fra Skovlyskolen i Holte / I Materialeoversigt. Materialer til færdselsundervisningen 2013/2014. Rådet for Sikker Trafik.

KAMPAGNER

CYKELKAMPAGNER KAN VÆRE EN GENVEJ TIL AT FÅ FLERE ELEVER OP PÅ CYKLERNE. DET SKABER BEGEJSTRING AT CYKLE SOM EN DEL AF EN KAMPAGNE, HVOR MAN ER ET HOLD, DER STÅR SAMMEN OM AT CYKLE MEST MULIGT.

Der findes en række landsdækkende kampagner, som man kan gøre brug af. Man kan vælge at bruge dem, som de er, eller bygge videre på dem med lokale aktiviteter og arrangementer. Eller man kan udvikle sine egne lokale kampagner. Og endelig kan man købe kampagneaktiviteter fra private udbydere. Uanset hvad man vælger, er fællesskabet dét bærende element, der skaber nye cyklister.

“ALLE BØRN CYKLER” – ABC

ABC er Cyklistforbundets årligt tilbagevendende cykelkampagne for skolebørn i alle aldre. Formålet er at få flere elever til at cykle til og fra skole og til at cykle mere i det hele taget. I to uger i september samler klassen point ved at cykle så mange dage som muligt. Cykler man med hjelm, giver det ekstra point. Efter kampagnen trækkes der lod om mange store og mindre cykelpræmier – f.eks. cykler til en hel klasse eller en klassefest. Præmierne er således til hele klassen – også selv om der er børn, der ikke cykler. Men jo flere cykeldage, des større chancer.



Læs mere på www.abc-abc.dk

En af grundene til, at der hvert år deltager 6.000-7.000 klasser er, at lærerne nemt kan integrere kampagnens mange undervisningsmaterialer i undervisningen i forskellige fag. En anden grund er, at børnene godt kan lide at konkurrere med de andre klasser.

I 2012 deltog 142.000 elever i ABC. I 2013 er der tilmeldt 150.000 elever. Kampagnen betyder, at skoleeleverne cykler mere og dermed bliver sundere. Derudover cykler forældrene mere, og børnene bruger oftere cykelhjelme.

En gennemsnitsberegning viser, at der i en deltagerklasse på f.eks. 24 elever typisk er 12, der cykler inden kampagnen. Under kampagnen er der 18 cyklister og efter kampagnens afslutning er der 14.

COWI har i en evalueringsrapport beregnet, at kampagnen giver et stort samfundsøkonomisk overskud målt på bl.a. øget sundhed og mindre bilkørsel.

COWI (2013): Evaluering af ABC med fokus på samfundsøkonomiske effekter.

Mange steder laver kommuner og skoler ekstra cykelevents og aktiviteter i og omkring “Alle Børn Cykler” kampagnen, så der bliver sat yderligere fokus på børns cykelvaner. ABC medvirker hvert år til, at der kommer nye cyklister i sadlerne, og mange fortsætter med at cykle efter kampagnen.

Alle skolebørn kan deltage i ABC, men Cyklistforbundet anbefaler, at børn i indskolingen har følgeskab af en voksen eller en ældre søskende. Forældre til børn på mellemtrinnet opfordres til at cykle ruten igennem med deres barn flere gange for at vurdere, om barnet er modent nok til at cykle alene til skole eller sammen med kammerater.

Se mere om trafiksikkert barn under baggrundsviden på side 68-71.

Det er gratis for kommuner og skoler at deltage i ABC, men stadig flere kommuner vælger at gå aktivt ind som samarbejdspartnere. I 2013 har omkring 1/3 af landets kommuner hver betalt 500 kr. pr. skole til kampagnen. For denne pris får kommunerne og skolerne tilsendt ekstra materialer, der giver mulighed for at styrke kampagnen lokalt.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFÖRBUNDET

“LYS PÅ MED LUDVIG”

”LYS PÅ med Ludvig” er Cyklistforbundets kampagne for alle 4. klasser i hele landet. I 4. klasse begynder mange at cykle til skole på egen hånd, og i den alder er børnene meget motiverede for at lære at håndtere ansvaret for deres egen sikkerhed. Kampagnen bidrager til at øge børns synlighed og sikkerhed i trafikken ved at sætte fokus på cykellygter og reflekser.

”LYS PÅ med Ludvig” løfter ikke pegefingre, men giver gennem leg og undervisning børnene viden om, hvad synlighed betyder for deres sikkerhed i trafikken – og hvad de selv kan gøre for at blive set. Ved at uddanne lygtevante generationer af cyklister medvirker kampagnen til, at færre kommer til skade i trafikken. ”LYS PÅ med Ludvig” finder sted i november måned, når vintermørket bliver mærkbart.

Læs mere på www.lyspaa.dk

Materialerne fra ”LYS PÅ med Ludvig” kan anvendes på hele mellemtrinnet.



I 2012 deltog 40.000 elever i ”LYS PÅ med Ludvig”.

95 % af lærerne vurderer, at ”LYS PÅ med Ludvig” har øget elevernes opmærksomhed omkring lygter og reflekser.

91 % af lærerne vurderer, at ”LYS PÅ med Ludvig” har påvirket elevernes trafikksikkerhed i en positiv retning.

97 % af lærerne vurderer ”LYS PÅ med Ludvig” som en god eller rigtig god kampagne.

97 % af lærerne vil gerne melde en 4. klasse til ”LYS PÅ med Ludvig” igen.

Resultater fra Cyklistforbundets årlige kampagneevalueringer af ”LYS PÅ med Ludvig”.

JORDEN RUNDT PÅ 80 DAGE

Dette er en cykelkampagne, som kommuner kan tilbyde 6. og 7. klassetrin i grundskolen.

Konceptet lægger sig tematisk op ad Jules Vernes roman ”Jorden rundt på 80 dage” fra 1873. Målet er derfor at cykle 40.000 km på 80 dage. Eller at se hvor langt man kan komme inden for tidsrammen.

Ved hjælp af GPS-teknologi og venskabelig kappestrid motiveres de 12-13-årige til i 80 dage at cykle til skole, til fritidsinteresser og med familien og kammeraterne i fritiden. De tre klasser, der efter 80 dage har bidraget med flest kilometer til kampagnen, vinder penge til klassekassen.

For at holde elevernes interesse fanget, er der spurtpræmier ved hver af de 15 byer, som kampagnens virtuelle rejsende Dr. Glob passerer på sin rejse jorden rundt. Når Dr. Glob passerer en by, sender han et elektronisk postkort til sine hjælpere om den lokale kultur, historie og små pudsigheder, som han oplever på sin færd.

Lærerne kan anvende de elektroniske postkort som afsæt for undervisning i f.eks. historie og geografi.

Indtil nu er kampagnen blevet gennemført i Aarhus, Fredericia og Helsingør kommuner. 2/3 af deltagerne cyklede mere, end de ellers ville have gjort.

”Eleverne har været vildt optaget af kampagnen. Der har virkelig været knald på, og de har lagt meget energi i det. Vi førte i langt tid, men blev pludselig overhalet af Erritsø Centralskole. Det gav lige et ekstra boost til eleverne. I efterårsferien arrangerede de for eksempel selv en hel dag, hvor de mødtes og kørte stafet to og to med GPS'en. Vi har også brugt cyklen i skoletiden – for eksempel har de fået lov til at cykle med GPS'en, når de var færdige med en bestemt opgave i timerne. Det allerbedste ved kampagnen har været, at vi har fået nogle elever op på cyklen, som bestemt ikke var vant til at cykle, og at de tilmed har fået oplevelsen af, hvor fedt det er.”

Bodil Nordahl, klasselærer for den vindende klasse i Fredericia Kommune.

Læs mere om erfaringerne på www.80dage.dk/Erfaringer



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

● BØRN SKAL VÆRE CYKELSIKRE FØR DE BLIVER TRAFIKSIKRE.

Jorden rundt kan gennemføres for omkring 200.000 kr. pr. kommune det første år og derefter billigere de følgende år – og billigere, hvis man går flere kommuner sammen og anvender de samme GPS-enheder på skift.

Kampagnen er udviklet af VEKSØ Mobility, Aros Kommunikation og Attention8. Læs mere om kampagnen på www.80dage.dk

”Jeg cyklede ikke særligt meget før, der tog jeg bus-sen eller toget. Men nu cykler jeg til de forskellige ting i stedet for. Jeg spørger nogle gange min far, om han ikke vil cykle med. Så er det lige meget, hvor vi cykler hen, bare det er langt.”

Chloe Callaby, 6. A Borupgårdskolen, Helsingør Kommune.

Læs mere om erfaringerne på www.80dage.dk/Erfaringer

I Aarhus cyklede 83 % af de tilmeldte elever med den udleverede GPS.

62 % angiver, at de har cyklet mere de sidste 80 dage, end de plejer.

40 % angiver, at de har cyklet på ture, hvor de normalt ville have kørt i bil.

Evalueret lavet af VEKSØ Mobility for Aarhus kommune.

● **CYKLISTFORBUNDETS CYKELBANE** KAN LEJES AF KOMMUNER OG SKOLER OG ANDRE CYKELEVENTARRANGØRER.



FOTO
JONAS PEDERSEN
CYKLISTFORBUNDET

UPS: UDE PÅ SKRAMMER

Under overskriften "Stop så med at pakke dit barn ind i vat!" havde Eksperimentariat i København en aktiverende udstilling for børn i efteråret 2010. Børn skal øve sig for at kunne klare livets udfordringer, og voksne skal skabe rammer, hvor børnene kan udfolde sig og få de nødvendige knubs og erfaringer, uden at komme alvorligt til skade. Dette gælder i hjemmet, i trafikken og i skolen.

Cyklistforbundet bidrog til etablering af den indendørs cykelbane. Til gengæld fik de børn og forældre, som var med i forskningsprojektet i Københavnsområdet, fribilletter til udstillingen. Arrangementet var henvendt til børn i indskoling, på mellemtrin og udskoling. Selve cykelbanen var primært rettet mod børn i indskoling og på mellemtrin.

På banen blev alle de vigtigste cykelfærdigheder trænet. Der blev talt points og uddelt medaljer hver dag. Budskabet var, at hvis man er god på banen, så er man klar til at blive sluppet ud i trafikken, måske stadig ifølge med sin mor og far. Der var også fokus på anvendelse af cykelhjelm, og at den sidder rigtigt; og på om lys, bremses og reflekser er i orden.

CYKELSCORE

Dette er et koncept, kommunerne kan købe som en aktivitet, der skal få flere til at cykle mere. Der opstilles et antal checkpoints (en elektronisk boks) i kommunen, og en passage på cykel giver et point for hvert passeret punkt. Men kun ét pr. dag pr. boks. Ved at placere checkpoints strategisk på skolevejen kan man ansøre eleverne til at benytte en bestemt vej til og fra skole og på den måde lede dem væk fra farlige kryds eller trafikerede veje.

På cyklen bliver der påmonteret en chip, og når cyklen passeret et checkpoint, bliver man registreret i en afstand på op til 10 meter. Der kan også registreres på virtuelle checkpoints ved hjælp af en app til smartphones.

Hver registrering tæller og giver et lod i et virtuelt lotteri, hvor man f.eks. kan vinde gavekort til en oplevelse/biograftur, cykeludstyr og andre præmier.

Cykelscore er ikke kun rettet mod skolebørn, men kan også anvendes på virksomheder og i organisationer for at få medarbejderne til at cykle mere. Skoleelever og medarbejdere i en kommune konkurrerer om at have flest cykelregistreringer. Jo oftere man cykler til skole eller arbejde, jo større er chancen for at vinde en præmie. Arbejdspladserne og skolerne kan sammenlignes i forhold til hinanden, og de kan konkurrere imod sig selv eller hinanden – f.eks. klasse mod klasse og afdeling mod afdeling. Kampagnen er gennemført af bl.a. Fredericia Kommune, se www.cykelscore.dk

Cykelscore kan gennemføres for 100.000-130.000 kr. pr. skole inkl. fysisk checkpoint m. tilhørende RFID-chips til deltageres cykler, opstartsarrangement og lodtrækning hver anden måned – men ekskl. præmier. De efterfølgende driftsomkostninger svarer ca. til 50 øre pr. deltager pr. dag.

85 % synes, at konceptet er godt eller meget godt.
82 % har omtalt eller anbefalet konceptet.
53 % cykler oftere og/eller længere.
27 % motiveres af konkurrenceelementet.

Evalueringer af alle deltagers oplevelser af og respons på kampagnen. Lavet af Koefoed og Co. i 2012 og 2013 i Fredericia Kommune.

CYKELCOMPUTERMÅLINGER – HVOR MEGET CYKLER DU?

Skolen kan udvikle sin egen lokale kampagne som en selvstændig aktivitet eller som et supplement til en større kampagne. Målet kan være at fastholde fokus på cyklen, f.eks. efter afslutning af "Alle Børn Cykler".

Montering af cykelcomputere på skolebørnenes cykler kan virke enormt motiverende og få dem til at cykle mere end de ellers ville gøre. Eleverne kan konkurrere med hinanden indbyrdes eller klassevis om at cykle flest kilometer. De cyklede antal kilometer kan aflæses direkte på cykelcomputerne.

Cykelcomputermålingerne kan med fordel integreres i matematikundervisningen. Eleverne kan lægge deres respektive antal cyklede km sammen, regne det gennemsnitlige antal cyklede km ud mm.

Man kan også bruge apps, der kan spore og måle cyklede afstande, fx det gratis Endomondo. Cykelcomputermålingerne eller målinger via apps er brugbare på mellemtrinnet og i udskolingen.

"Som udgangspunkt ville vi måle, hvor langt de enkelte elever cyklede og bruge det i vores evalueringer af indsatser, men vi fandt ud af, at eleverne brugte registreringerne aktivt til at konkurrere med hinanden i, hvem der kunne få flest km registreret på cykelcomputerne, og at de faktisk cyklede mere end de normalt gør. Den indbyrdes konkurrence i klassen får eleverne til at øge cykelaktiviteten."

Anette Jerup Jørgensen, Projektleder på projekt "Tryk og sikker skolecykling", Cyklistforbundet.

TURKATALOG

Mange skoler vil egentlig gerne cykle mere med børnene. Men hvor tager man hen, hvor langt er der og hvordan er vejen derhen? Et inspirationskatalog med cykelture fra skolen til spændende destinationer kan sætte skub i sagerne. Det kan være i skoven, til et museum eller noget helt andet – gerne noget, som kan kobles til et undervisningsforløb. F.eks. kan man i historietimen cykle til det lokalhistoriske museum. I biologi kan man tage på felttur til en nærliggende mose.

For hver destination beskrives ruten, dens længde, sværhed og trafikbelastning. Oplysningerne sammenfattes med hvilke alderstrin, den er egnet til.

Kommunen eller skolen kan selv oprette ruterne på Google Maps. Ruterne kan printes eller tilgås via smart phone undervejs. Kataloget kan indarbejdes i skolens trivselsmappe, så eleverne og deres forældre også kan få glæde af cykelruterne uden for skoletiden.

Turkataloget henvender sig nemlig også til forældrene, fordi det kan fungere som en sjov og anderledes form for cykeltræning. Her er der fokus på destinationen og ikke på det at øve sig. Un-

Program Sikre Skoleveje i Københavns Kommune har lavet brochurer med foreslåede cykelture til forskellige destinationer i byen. Der er forslag til cykelture på Langelinje, Kalvebod Fælled og Holmen.

Se brochurerne og andre informationsmaterialer fra Sikker Skolevejssekretariatet på www.kk.dk/da/borger/trafik/sikre-skoleveje/informationsmateriale

dervejs kan man så i ro og mag tale om sikker adfærd i trafikken og øve barnets cykelfærdigheder.

Turkataloget kan med fordel kombineres med cykelcomputermålinger eller nogle af cykelkampagnerne, så børnene får ekstra inspiration til, hvor de kan hente kilometer.

Find eksempel på turkatalog på www.cykelviden.dk

Turkataloget kan anvendes i indskoling, på mellemtrin og i udskoling. Husk dog at overveje hvilke ruter, der er egnede til hvilke grupper.

● ET TURKATALOG KAN ANVENDES I SKOLETIDEN SÅVEL SOM I FRITIDEN. DET KAN VÆRE EN MÅDE AT GØRE FORÆLDRE OPMÆRKSOMME PÅ GODE CYKELRUTER I LOKALOMRÅDET



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

UNDERVISNING

Den praktiske cykling og kampagnerne bør ikke stå alene. Og da alle skoler har forpligtigelser i forhold til trafikundervisning og færdselslære, er det oplagt at kombinere teori og praksis. Det kan foregå gennem hele skoleforløbet, idet der er udviklet undervisningsmateriale til alle klassetrin.

FÆRDELSUNDERVISNING

Færdselsundervisningen er et obligatorisk emne i Undervisningsministeriets Fælles Mål 2009. (Fælles Mål 2009 er undervisningsministeriets samlede retningslinjer for de mål, der skal arbejdes hen imod i den danske folkeskole). Undervisningen er en god anledning til at sætte fokus på skolecykling. Skolebørnene får dermed viden om sikkerhed, risici og ansvar, når de færdes på cykel i trafikken med tilhørende praktiske øvelser. Ministeriets faghæfte 20 om færdselslære kan suppleres med materiale fra Cyklistforbundets børnekampagner og med materialer fra Rådet for Sikker Trafik www.sikkertrafik.dk/skole Se: Materialeoversigt. Materialer til færdselsundervisningen 2013/2014.

”Færdselslære er obligatorisk og ligger under fælles mål, så det skal der undervises i, men det har været lidt skjult for mine kollegaer, hvad det egentligt er, det indebærer. Det var det også for mig, da jeg startede.”

Laila Bernth, Færdselskontaktlærer på Nørrebro Park Skole i Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryk og sikker skolecykling”.

UNDERVISNINGSMATERIALE FRA ”ALLE BØRN CYKLER” OG ”LYS PÅ MED LUDVIG”

Cyklistforbundet har i samarbejde med TrykFonden udviklet gratis online tilgængelige materialer til børnekampagnerne ”Alle Børn Cykler” og ”LYS PÅ MED LUDVIG”. Materialerne sætter fokus på cyklen og cykling og tilbyder sjove og inspirerende ideer og rammer for færdselsundervisning i forskellige fag.

Læreren kan benytte undervisningsmaterialerne med tilhørende lærervejledninger, som gør det lettere at bringe emner om cykling ind i klasseværelserne. Materialerne følger faglige mål og er inddelt i fag og klassetrin. På kampagnesitet www.abc-abc.dk/laerer kan man finde materialer til henholdsvis indskoling, mellemtrin og udskoling. Der findes materialer til fagene dansk, musik, UEA (uddannelses-, erhvervs- og arbejdsmarkedsorientering), idræt, matematik, billedkunst, færdselslære, engelsk og tysk. Der er f.eks. et forslag til eleverne i udskoling om at lave en kampagne, der skal få flere unge til at bruge cyklerne.

På kampagnesitet for ”LYS PÅ MED LUDVIG” kan man finde ideer til færdselsundervisningen i 4. klasse. Selv om kampagnen er rettet mod 4. klasser, kan materialet sagtens bruges som inspiration til færdselsundervisningen på hele mellemtrinnet.

Se mere på www.lyspaa.dk/LYSe ideer til undervisningen Her er der materialer til brug i dansk, matematik, natur og teknik og klassens time.

Kampagnerne kører på bestemte tidspunkter af året, men undervisningsmaterialerne er tilgængelige hele året til inspiration og brug, når det passer ind i klassernes egne årsplaner.

”Vi har lavet ”Tjek op på cyklerne” i Natur/teknik. Vi brugte en time som optakt til, at vi skulle på cykeltur. Jeg hentede nogle aktivitetsark inde på kampagnens (”LYS PÅ MED LUDVIG”) hjemmeside. Der var en tjekliste med sådan noget som – har jeg reflekser? Sidder kæden stramt? Den har jeg brugt flere gange i forskellige klasser. Der er rigtig meget at finde i ”LYS PÅ MED LUDVIG”, hvis man bruger det fuldt ud. Vi har plukket det ud, som vi lige kunne bruge.”

Anders Dagens, Klasselærer på Seden Skole i Odense Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryk og sikker skolecykling”.

SE MIN CYKEL

”Se min cykel” er et eksempel på et konkret initiativ, der er født på en af skolerne, som deltog i forskningsprojektet ”Tryk og sikker skolecykling”. Gennem dette projekt udviklede skolen sin egen færdselsundervisning.

Eleverne skaber og udstiller værker inspireret af titlen ”Se min cykel”. Arbejdet med værkerne og udstillingen sætter cyklen som transportmiddel på dagsordenen og skaber opmærksomhed hos børn og forældre.

Eleverne kan få frie tøjler i billedkunstundervisningen til at anvende forskellige materialer som pap, papir, ståltråd, gips, ler mm. Der kan også tages forskellige medier i brug: lydoptagelser og videofilm om cykling. Kun skolens budget og rådighed over udstyr og materialer sætter grænser. Værkerne kan til slut udstilles på skolen, på det lokale bibliotek eller som en del af en vandreudstilling i kommunen evt. i samarbejde med andre skoler.

”Se min cykel” er beregnet til undervisning i billedkunst på mellemtrinnet.

● TRINMÅL FRA FÆLLES MÅL 2009. FÆRDSELSUNDERVISNINGEN SKAL LEDE FREM MOD, AT ELEVERNE HAR TILEGNET SIG KUNDSKABER OG FÆRDIGHEDER, DER SÆTTER DEM I STAND TIL AT:

	EFTER 3. KLASSETRIN	EFTER 6. KLASSETRIN	EFTER 9. KLASSETRIN
SIKKER I TRAFIKAL ADFÆRD	kende færdselsregler med henblik på at bevæge sig sikkert som fodgænger i lokalområdet	kende færdselsregler som fodgænger og cyklist i kendt og ukendt område	kende færdselsregler i relation til egen og andres færden
	fortælle om handlemuligheder i relation til forskellige trafikanters adfærd	beskrive forhold, der har betydning for egen og andre trafikanters adfærd	vurdere faktorer, der har betydning for egen og andre trafikanters sikkerhed
	balancere og manøvrere på cykel i lukket område	beskrive sammenhængen mellem egen og andre trafikanters adfærd	vurdere hensigtsmæssig, rigtig eller forkert adfærd i forskellige trafiksituationer
		orientere sig sikkert på cykel i kendt og ukendt område, herunder overholde vigepligtsregler, følge afmærkning og placere sig rigtigt på vejen	
SAMSPIL OG RISICI	kende til bløde og hårde trafikanter	kende til betydningen af hastighed, vejgreb og udsyn, samt begreberne reaktionstid, bremselængde og standselængde	vurdere risici i forbindelse med køretøjer, trafikanter og veje
	give eksempler på, hvad der har betydning for egen sikkerhed i trafikken herunder mødet med andre trafikanter	kende til egne og andre trafikanters ansvar og forpligtelser, styrker og svagheder	beskrive risikofaktorer i konkrete trafikale situationer
	fortælle om døgnets og årstidernes betydning for trafikanter	give eksempler på risiko i forhold til forskellige tidspunkter og årstider	bedømme risiko i forhold til forskellige tidspunkter og årstider
	give eksempler på sikker cyklist adfærd	kende til sikker cyklistadfærd i samspil med andre trafikanter	beskrive egen og andre trafikanters ansvar og forpligtelser
ANSVARLIGHED I TRAFIKKEN	give eksempler på handlinger, der viser god og dårlig trafikadfærd	beskrive årsager og virkning af uhenigtsmæssig adfærd i trafikken	beskrive og vurdere forskellige holdninger til ansvarlighed i trafikken
	give eksempler på de mest basale forholdsregler ved tilskadekomst i trafikken, herunder at tilkalde hjælp	kende til forskellige stimulanser, der påvirker den trafikale adfærd	beskrive risiko ved sammenblanding af stimulanser og trafik
		kende til forholdsregler ved tilskadekomst i trafikken, herunder alarmering og almindelig førstehjælp	beskrive og vurdere forholdsregler ved ulykker, herunder standsning af ulykken og livreddende førstehjælp

FIND DIN SIKRESTE SKOLEVEJ

Grundlaget for "Find din sikreste skolevej" er et kort over veje og kryds i skoledistriktet, hvor vejledende cykelalder er angivet i form af prikker i forskellige farver. Kategoriseringen er lavet med udgangspunkt i de aldersangivelser, der er anvendt i folderen "Gør dit barns skolevej sikker – til fods eller på cykel", som er udviklet i forbindelse med Odense Cykelby-projektet.

Det er vigtigt at understrege, at der er tale om vejledende aldersangivelser, og at forældrene altid bør vurdere deres eget barns modenhed og trafikikkerhed.

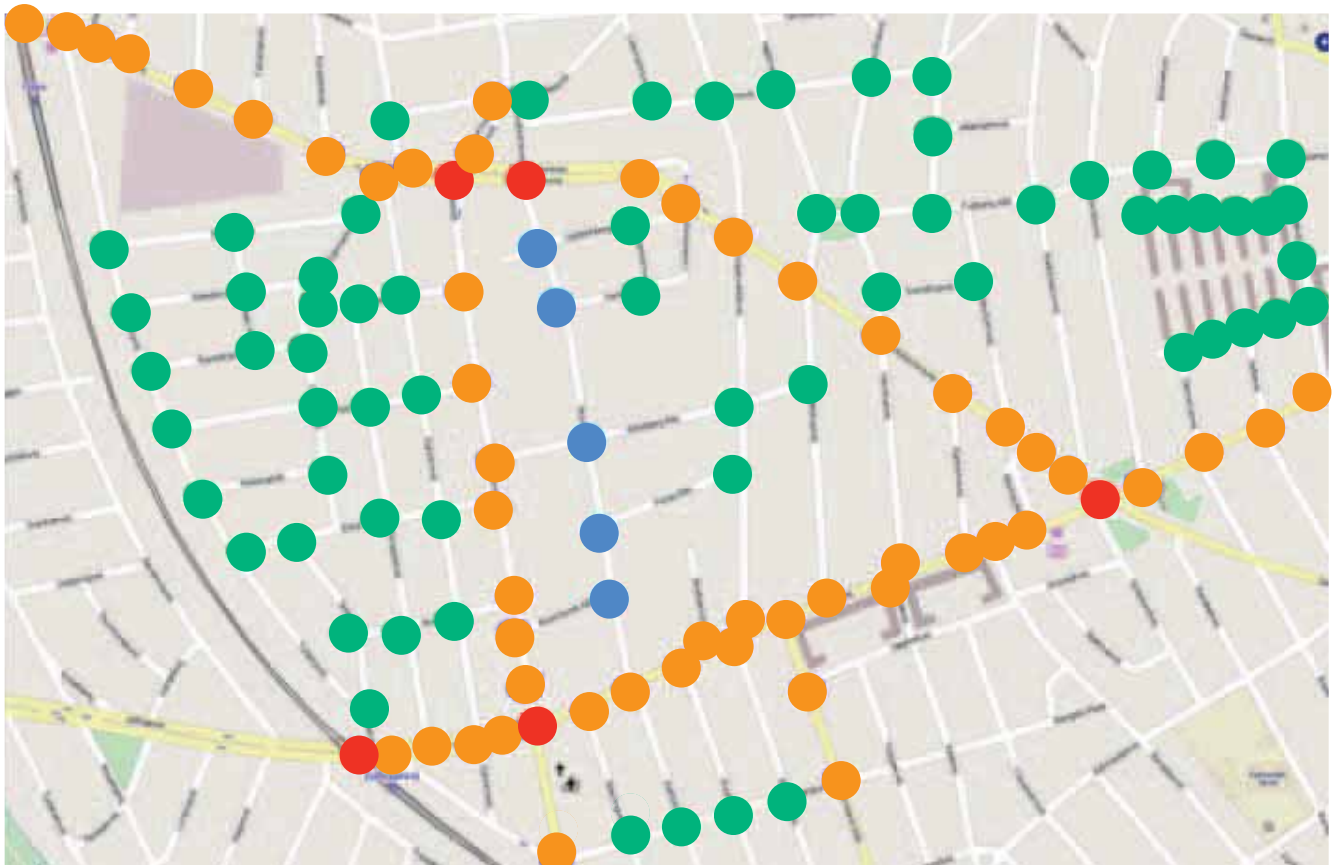
Se afsnittet om trafikikkerhed i håndbogens 4. del.

Kommunen eller skolen kan selv lave kortene i papirversion ved brug af Google Maps eller som elektroniske kort ved brug af Google Earth. I små skoledistrikter fungerer det fint med kort i

papirversion. I mere geografisk spredte og større skoledistrikter er det nødvendigt med elektroniske kort, fordi det er vanskeligt at få alle veje med på en A4-side. Kortet kan anvendes som en del af færdselsundervisningen til at sætte fokus på cykling og cykelmuligheder omkring skolen. Barn og forældre kan med fordel få til opgave sammen at finde barnets sikreste skolevej som forberedelse til undervisningen.

"Find din sikreste skolevej" er anvendeligt i færdselsundervisningen på mellemtrinnet og i udskolingen.

"Find din sikreste skolevej" er en god anledning til i færdselsundervisningen at gå ud i trafikken og tage en snak om, hvordan man bedst gebærder sig på nogle af de usikre eller utrygge steder på skolevejen. F.eks. hvordan kommer man sikkert gennem et kompliceret kryds? Hvor vil det evt. være relevant at stå af cyklen og bruge fodgængerovergangen?



● 8-10 ÅR ● 10-11 ÅR ● 10-12 ÅR ● 11-12 ÅR

Kortet over Kirkebjergs skoledistrikt er udarbejdet i Cyklistforbundets sekretariat i efteråret 2011. Det er vigtigt, at de, der tegner kortene, tager ansvar for løbende opdatering – eller gør opmærksom på, at kortet har tidsbegrænset gyldighed. Find flere eksempler på kort og find eksempler på lærervejledninger og forældreorientering på www.cykelviden.dk

FORMÅLET MED "FIND DIN SIKRESTE SKOLEVEJ" ER AT GØRE BØRN, FORÆLDRE OG LÆRERE BEVIDSTE OM CYKELMULIGHEDERNE I SKOLEDISTRIKTET.

Måske føles den hurtigste vej til skole utryg, hvis der f.eks. ikke er cykelsti, eller hvis barnet skal krydse en meget trafikeret vej. En lille omvej kan evt. give barn og forældre tryghed og dermed mod på at begynde at cykle til skole, og få lærerne til at cykle med eleverne i skoletiden.

"Find din sikreste skolevej" er et godt værktøj på skoler, hvor skolevejen objektivt set er sikker, men hvor forældrene alligevel er utrygge. Kortet kan give stof til eftertanke hos forældre, der har ventet længe med at tage hul på cykel- og trafiktræningen.

Som forælder er man ofte usikker, når det handler om at beslutte, hvornår det er sikkert for barnet at cykle alene. Man træffer derfor ofte det, man opfatter som det sikreste valg: SEN START. Hvis en forælder til en 10-årig ser, at barnets skolevej vurderes som sikker for en trafiktrænet 8-årig, kan det måske give dem et skub i forhold til at komme i gang med at øve sig.

Om tryghed og sikkerhed og om trafiksikkerhed, se 4. del: Baggrundsviden.

CYKLEN

CYKLENS VEDLIGEHOLDELSE

Skolen kan arrangere et kortvarigt kursus i de mest gængse reparationer som f.eks. det at lappe en cykel, pumpning og tryk i slangen, smøre og stramme kæden, sætte kæden på, når den er faldet af, tjekke cyklens for- og baglygter osv. Kurset kan laves som et led i færdselsundervisningen for mellemtrin og udskolingseleverne eller for forældre i forbindelse med et forældremøde.

Det er vigtigt, at børnenes cykler er funktionsduelige for, at de kan anvendes til transport til og fra skole og i undervisningstiden. Ved at give cyklerne et tjek og lære børnene – og deres forældre – elementær vedligeholdelse og måske at håndtere de mest gængse reparationer, er det mere sandsynligt, at cyklerne bliver brugt.

Ud over de ting, børn og forældre selv kan klare, kan kurset indeholde orientering om cyklens øvrige vedligeholdelse og funktionskrav. Hvornår er det, man skal have cyklen på værksted, for at få tjekket gear, bremses og nye dæk, kæde, tandhjul og kuglelejer mv.?

Skolebørnene medbringer deres egne cykler, der får et tjek af funktionsduelighed og lovlighed. Mange cykler bliver repareret

på stedet. Og hvis børnene har fået reflekser, cykellygter eller andet udstyr med hjemmefra, kan det også monteres.

Hvis kurset inddrager forældrene er det en god idé at knytte afviklingen af cykelværkstedet til andre etablerede aktiviteter. Fra projektet ved vi, at det fremmer fremmødet, hvis arrangementet afholdes i forbindelse med et forældremøde.

Er den tekniske servicemedarbejder på skolen god til de gængse cykelreparationer, kan man evt. spørge ham eller hende om hjælp til at gennemføre et værkstedskursus. Det kan også være kommunen, som inviterer et antal skoler til at deltage i et fællesarrangement. Dette kan gøres i samarbejde med Cyklistforbundets lokalafdeling eller evt. en lokal cykelhandler.

"Den der cykeldag vi havde, hvor Allan Carstensen (Cyklistforbundet) kom med sine hejseting og ordnede alle ungerne cykler og tjekkede cykelhjelme – det var en fantastisk dag. Ej, hvor eleverne hyggede sig. Det kunne de rigtigt godt lide. Sådan noget vil de gerne have mere af, hvor de kan få lov at være kreative."

Laila Bernth, færdselskontaktlærer på Nørrebro Park skole, København / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

TRAFIKREGULERING

Generelt har børn brug for et så overskueligt trafikbillede som muligt, og trafikregulering er et relevant redskab til at skabe overskuelighed.

DER ER MANGE FORSKELLIGE VÆRKTØJER AT GRIBE TIL, NÅR MAN VIL ÆNDRE TRAFIKANTERS ADFÆRD OG FORBEDRE TRYGHEDEN OG SIKKERHEDEN PÅ SKOLEVEJEN. MAN KAN LAVE HASTIGHEDSDÆMPENDE TILTAG, BEGRÆNSE BILTRAFIKKEN VED SKOLERNE OG ÆNDRE PÅ REGLERNE FOR AFSÆTNING OG PARKERING VED SKOLERNE.

HASTIGHED

Når man sænker hastighederne i biltrafikken, øger det både sikkerheden og trygheden på skolevejen. Hastighedsdæmpende foranstaltninger er derfor et godt værktøj til at fremme skolecykling. Der kan f.eks. på kortere strækninger ud for skolerne etableres lokale hastighedsgrænser. Dynamisk skiltning kan på skoleveje være en hensigtsmæssig løsning, eftersom der oftest kun er et reelt behov for hastighedsbegrænsning inden for afgrænsede tidsrum på dagen, ugen og året.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

Andre hastighedsdæmpende foranstaltninger kan være at lave hævede flader foran skolen.

Der kan også etableres bredere fortov, hævede sidevejsoverkørsler og fodgængerheller. Alle er tiltag, der skærper bilisternes opmærksomhed på de bløde trafikanter på skolevejen og omkring skolen.

En trafiksanering, hvor den tilladte hastighed (rød ring med hvid baggrund og sorte tal) reduceres med 25 %, får antallet af cyklende børn til at stige med 5 %, mens andelen af børn i bus og bil falder med 10 %. Det svarer nogenlunde til, at den tilladte hastighed sættes til 30 km/t på alle lokalveje.

Søren Underlien / Turen til skole. Dansk Vejtidskrift, marts 2005.

BEGRÆNSNING AF BILTRAFIK

Begrænsninger af biltrafikken øger trygheden og sikkerheden på skolevejen og omkring skolen.

Biltrafikken kan begrænses ved at nedlægge parkeringspladser ved skolen. Det reelle parkeringsbehov afhænger af skolens størrelse og beliggenhed samt vej- og stinet omkring skolen og det kollektive transporttilbud. En del af p-pladserne behøver måske ikke at ligge tæt på skolen.

Trafikken kan desuden begrænses ved ensretning, periodisk indkørselsforbud eller standsnings- og parkeringsforbud. Man kan etablere bilfri zoner omkring skolerne og dermed prioritere trafikarealerne og adgangen til skolen for gående og cyklende, permanent eller i afgrænsede tidsrum. Bilfri zoner kan f.eks. etableres ved fysisk lukning af indkørsler og vejstrækninger med bomme eller ved skiltning.

Ved de fleste skoler vil der være behov for afsætningsmuligheder i nærheden af skolen for børn, der bliver kørt til skolen i bil.

"Kys og kør" pladser kan være en løsning. De skal naturligvis placeres således, at de ikke generer den gående og cyklende trafik, men ikke længere væk end, at børn og voksne føler sig trygge ved at bruge dem.

Hvis man vælger at begrænse biltrafikken omkring skolen, skal valg af løsning altid baseres på en vurdering af konsekvenserne for de forældre, som har brug for at køre deres børn til skole i bil, for eventuelle beboere i området samt for varelevering, renovationskøretøjer, udrykningskøretøjer mv.

TRAFIKPOLITIK

Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at alle skoler udarbejder en trafikpolitik, og at kommunerne understøtter dette arbejde. En trafikpolitik er et godt værktøj til at få nedskrevet nogle regler og retningslinjer, så man kan få styr på trafikken omkring skolen, parkeringsforhold, cykelhjelpolitik samt hvor og hvordan færdselsundervisningen skal varetages på skolen. Stadig flere skoler har en nedskrevet trafikpolitik og flere undersøgelser viser, at skoler, der har en trafikpolitik, har mere færdselsundervisning end de skoler, der ikke har.

Hvis man gerne vil have flere elever til at cykle til skole eller i skoletiden, kan trafikpolitikken være et godt redskab til at sætte

fokus på skolecykling, lave konkrete handlingsplaner og uddelegere ansvaret for at løfte opgaverne.

Læs mere om, hvordan man laver en trafikpolitik og find inspiration i andre skolars trafikpolitikker på www.sikkertrafik.dk/trafikpolitik

93 % af forældrene synes, at det er en god idé, at skolen har en trafikpolitik.

Læs mere på www.sikkertrafik.dk

Trafikpolitikken er opdelt i fire emnegrupper:

- På vej – Hvordan vil skolen gerne have trafikforholdene i og omkring skolen?
- Undervisning – Hvordan sikres færdselsundervisningen igennem hele skoleforløbet?
- Rollemodeller – Hvordan vil skolen gerne have, at forældre og lærere handler i trafikken?
- Samarbejde – Hvordan og om hvad samarbejder skolen med politi og kommune?



FOTO
SØREN HYTTING
CYKLISTFORBUNDET

Trafikpolitikken kan bidrage til at målrette arbejdet med at give børn og unge gode trafikvaner ved at sætte fokus på adfærd og sikkerhed. Politikken hjælper med til at fordele rollerne og koordinere skolens sikkerhedsindsatser. Og den giver mulighed for at engagere hele vejen rundt.

Forudsætningen er, at alle – ledere, lærere, teknisk servicemedarbejdere, forældrebestyrelse, forældre og børn – som minimum bliver orienteret om og i bedste fald bliver hørt i processen med trafikpolitikken tilblivelse. For at trafikpolitikken kan blive et levende adfærdsregulerende instrument i skolen, er det vigtigt, at politikken udmøntes i konkrete handlinger, der følges op og revideres løbende.



Man kan f.eks. tage emnet op på fælles forældremøder på tværs af klassetrin eller på den enkelte classes forældremøde. Et diskussionspunkt kan være, hvordan forældre og børn i den enkelte klasse i fællesskab kan bidrage til at gøre handlingsanvisningerne i trafikpolitikken til gængse handlemåder i og omkring skolen.

Trafikpolitikken er relevant på alle klassetrin.

TRYGHED OG SIKKERHED

Forældre er ofte utrygge ved børnenes skolevej. Dels kan de være utrygge ved trafiksituationen på skolevejen og omkring

skolen, dels kan de være i tvivl om, hvor gamle deres børn skal være, før de kan cykle til skole.

Barnets alder er dog kun en af flere faktorer. Det er vigtigt, at de voksne er i stand til at vurdere barnets cykelfærdigheder og modenhed. Det er forskelligt, hvornår børn aldersmæssigt evner at cykle sikkert i trafikken alene eller sammen med en voksen.

Tryghed og sikkerhed er ikke det samme. Tryghed bygger på følelser og fornemmelser, mens den reelle sikkerhed bygger på kendsgerninger og uheldsstatistikker. Utrygheden kan muligvis reduceres ved en gennemgang af skolevejen sammen med en trafikkyndig fra skolen eller kommunen. Gennemgangen kan evt. følges op af tekniske forbedringer og reguleringer.

Se afsnittet om tryghed og sikkerhed i håndbogens 4. del: Baggrundsviden.

VOKSENSKOLEPATRULJE

Skolepatruljer, som består af elever landet over, hjælper hver dag tusindvis af børn sikkert over vejen i morgentrafikken ved skolerne. Skolepatruljerne sender et signal om trafiksikkerhed, og børn og forældre kan føle sig mere trygge ved skolevejen.

Læs mere om skolepatruljeordningen på www.sikkertrafik/skole/skolepatrulje

Forældrene kan selv bidrage aktivt til at skabe tryghed på skolevejen ved at blive en del af en voksenskolepatrulje. Voksenskolepatruljen følger samme principper for patrulje som den gængse skolepatrulje. Men i stedet for udskolings elever bemander forældrene skolepatruljen.

Det er en god måde at give forældrene ejerskab til og ansvar for at skabe en tryk trafiksituation omkring skolen – også de dage, hvor de ikke selv står patrulje.

”Vi har lavet voksenskolepatrulje, hvor forældre fra indskolingen har været inddraget. Det har vi gjort to gange i maj og her i oktober og de har været helt fantastiske.”

Laila Bernth, Færdselskontaktlærer på Nørrebro Park Skole i Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryk og sikker skolecykling”.

Skolen kan formulere det som en generel opfordring, at alle forældre bør deltage i bemanning af skolepatruljen på skift. Det kan være en fordel at introducere opfordringen for forældrene i indskolingen, da de som nye forældre på skolen ofte er mere modtagelige overfor skolens forventninger, end de mere garvede.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

CYKELHJELM

Det kan være vanskeligt at få eleverne til at bruge cykelhjelm, og det bliver som regel sværere, jo ældre de bliver. Rådet for Sikker Trafiks hjemtællinger viser, at andelen af skolebørn, der kører med hjelm falder, jo ældre eleverne bliver.

BRUG AF HJELM BLANDT SKOLEBØRN

Skolebørn 6-9 år – 85 %
Skolebørn 10-12 år – 62 %
Skolebørn over 12 år – 28 %

Rådet for Sikker Trafik: Cykelhjelmrapport 2013.

HJELMVÆRKSTED MED MODESHOW

Et hjelmværksted kan bidrage til at ændre på elevernes holdning til brug af hjelm på de lave klassetrin. På værkstedet kan

eleverne dekorere deres hjelm med tags og tegninger for at gøre den til noget helt særlig. Værkstedet kan gennemføres som et led i færdselsundervisningen eller i klassens time.

Forløbet kan afsluttes med et hjelmmodeshow med catwalk og det hele, hvor læreren kårer den sejeste drenge- og pige-hjelm. Der kan hurtigt gå sport i, hvem der kan lave de fedeste finesser.

OBS!

Brug tusch – ikke klistermærker eller andet, der påklæbes. Klistermærker er ikke tilladt ifølge standard for cykelhelme. Det skyldes, at producenten af cykelhelmen ikke kan garantere, at cykelhelmen lever op til standarden og virker efter hensigten, hvis der er klistret ting på den. Men man kan også komme rigtig langt med nogle farverige tuscher.

Hjelmværkstedet kan anvendes i indskolingen og på mellemtrin.

LÅNEHJELME

Skolens hjelmpolitik bør indgå i dens trafikpolitik. Og mange skoler har en politik, der siger, at alle elever skal bruge hjelm,



FOTO
RÅDET FOR SIKKER TRAFIK

når de er på cykeltur i skoleregion. Elever, der glemmer hjelmen, kan gøre det vanskeligt at gennemføre en tur. Hvis skolen har et klassesæt lånehjelme, kan man gøre det lettere at komme af sted, da glemte hjelme ikke længere er et problem.

Skolen kan søge forskellige fonde f.eks. TrygFonden om midler til at købe hjelme. Lav en aftale med den tekniske servicemedarbejder eller den lokale cykelhandler om at give hjelmene et eftersyn med jævne mellemrum for at sikre, at de altid er klar til brug.

Lånehjelme kan anvendes i indskoling, på mellemtrinnet og i udskoling.

”Lånehjelme, det har vi. Det er helt perfekt. Vi fik 25 fra TrygFonden. Der står TrygFonden på, så vi ved lige præcis, at det er en af vores, når eleverne har glemt at aflevere dem. Det betyder, at alle kan komme med ud at cykle, for vi cykler ikke med nogen, der mangler en hjelm, så det er godt, at vi har dem. Også når vi laver emneuger om cyklisme, hvor 4., 5., og 6. klasse alle sammen skal ud at cykle, så er det guld værd at have lånehjelme.”

Mette Lykke Olesen, Klasselærer på 4Kløverskolen i Nyborg Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryg og sikker skolecykling”.

FYSISKE FORANDRINGER

Fysiske tiltag i form af udbygning, forbedring og vedligeholdelse af infrastrukturen er vigtige elementer i bestræbelserne på at få flere til at cykle til og fra skole. Det drejer sig om kommunens skoleveje, om skolens trafikarealer og adgangsveje samt om, hvordan børnenes cykler parkeres.

Indsatsen på skolevejene kan omhandle skiltning, belysning, oversigtsforhold, cykelstier, cykelbaner samt sikring af kryds mellem stier og veje.

Vejreglerne skal naturligvis respekteres og er udgangspunktet for skolevejens fysiske udformning. Vejreglerne for veje og stier mv. i byområder, kaldet Byernes trafikarealer, er inddelt i 12 hæfter. Her fås inspiration til trafiksaneringer og fysiske forbedringer.

Se www.vejregler.dk

Yderligere inspiration til og regler for udformning af de fysiske tiltag kan findes i ”Idekatalog for Cykeltrafik 2012” udgivet af Cycling Embassy of Denmark og i ”Håndbog i cykelstiinspektion”

og ”Cykelparkeringshåndbogen”, begge udgivet af Cyklistforbundet. Desuden har Kræftens Bekæmpelse udgivet manualen ”Sund og cykelvenlig skolevej”. Her er en kort gennemgang af de mest gængse redskaber til forbedring af skolevejen.

Det kan være en god idé at sikre synlighed og genkendelighed af skolevejene, så man som trafikant i en kommune nemt kan se, hvornår man befinder sig på en skolevej. Nogle kommuner udarbejder samlede koncepter for fysiske tiltag på skoleveje. Det sikrer en ensartethed og genkendelighed og giver en oversigt over de løsninger og den kvalitet, kommunen ønsker.

SKILTNING OG BELYSNING

Øget belysning af skolevej og stinet kan mange steder øge sikkerheden og trygheden for de børn, der går og cykler til skole. I nærheden af skolen bør der altid skiltes tydeligt, så de trafikanter, der færdes i området, er særligt opmærksomme på skolebørn i trafikken. Skiltningen kan suppleres med en belyst forgængerovergang og et aktivt skolesignal, som tydeliggør tilstedeværelsen af bløde trafikanter.

STIER

Hvis skolevejens trafik er behersket og overskuelig, kan man overveje at blande trafikanterne. Men de fleste skoleveje anvendes også til andre formål, og gennemkørende trafik og travle forældre i bil vil ofte betyde, at den bedste løsning er trafikadskillelse. Det betyder, at cyklisternes arealer skal markeres, som cykelbane eller -sti. I det åbne land kan problemer med tæt og tung trafik bedst løses med cykelsti i eget tracé, dvs. adskilt fra kørebanen med en rabat.

Den løsning, der vælges, afhænger af trafikens art, fart og mængde. I byområder vil en egentlig cykelsti med kantsten altid være at fortrække. Den øger cyklisternes tryghed fordi den markerer en fysisk adskillelse. Og den øger deres sikkerhed, fordi den reducerer antallet af ulovlige bilparkeringer på cyklisternes område. Bilparkering på skolevejenes cykelstier og -baner udgør en sikkerhedsrisiko, som bør reduceres mest muligt.

KRYDS

Skoleveje, der krydses af tværgående trafik, er en særlig udfordring for de cyklende skolebørn. Nogle steder afkortes cykelstien, så den ophører i en vis afstand fra krydset. Fordelen er, at cyklist og bilist færdes på samme areal og dermed bliver opmærksomme på og kan tage hensyn til hinanden. Cyklisten kan evt. placere sig på venstre side af biler, der skal dreje til højre.

Afkortet cykelsti kan imidlertid være et problem for børn og ikke mindst forældre, som ofte mener, deres børn ikke kan håndtere dette. Problemet øges, hvis der er meget køkørsel, idet det kan føles – og være faretruende – at cykle ind mellem to rækker biler. Til skoleveje vil fremført cykelsti derfor ofte være at foretrække. Problemet er dog, at højresvingende biler nemmere

overser cyklister, der skal lige ud. Den risiko kan reduceres med før-grønt for cyklister og tilbagetrukket stopstreg for biler.

Det er vigtigt, at cyklisterne og cykeltrafikken er optimalt synlige i krydsene, og at cyklisterne selv via udformningen af krydsene bliver opmærksomme på de andre trafikanter. Mange blå baner kan forvirre bilisterne, som måske fokuserer på afmærkningen frem for på cyklisterne.

Som det fremgår, er der ingen patentløsning på, hvordan disse kryds skal udformes. Vi anbefaler, at kommunens vejteknikere tager konkret stilling til hver enkelt kryds og støtter sig til den viden, der eksisterer på området.

Sikkerhed og tryghed på stier og i kryds er et stort emne, som ikke kan behandles fyldestgørende her.

En undersøgelse, som Vej og Park i Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns kommune har gennemført i 2006 med hjælp fra konsulentfirmaet Trafitec, behandler emnerne. Resultaterne findes i tre rapporter: "Effekter af cykelstier og cykelbaner", "Effekter af overkørsler og blå cykelfelter" og "Cyklisters oplevede tryghed og tilfredshed".

Rapporterne er tilgængelige på www.vejpark.kk.dk, www.trafitec.dk og på www.cykelviden.dk

Rapporterne er kommenteret af Pablo Celis på www.arkiv.cykelviden.dk. Og af kommunen og Trafitec i artiklen: Sikkerhed og tryghed på cykelstierne i København. Dansk Vejtidskrift, marts 2007.

CYKELPARKERING

Vil man fremme skolecykling er det vigtigt, at der er gode cykelparkeringsfaciliteter ved skolen. Cykelparkering bør placeres tæt ved skolens indgange og indrettes således, at de er trygge og attraktive at anvende for elever, ansatte og forældre. Gode råd til indretning af attraktiv cykelparkering kan findes i Idekatalog til cykeltrafik 2012 og Cykelparkeringshåndbogen, Cyklistforbundet 2007. Udgangspunktet er, at det skal være nemt at parkere, og parkeringen må ikke indebære en omvej.

Hvis det er nødvendigt at lokalisere parkeringen, så man skal bevæge sig frem og tilbage, er det en god idé at gøre den attraktiv f.eks. ved en overdækning. Men cyklerne skal være synlige fra skolens vinduer og friarealer, så de ikke bliver stjålet eller udsat for hærværk. Stativerne skal være solide og holde cyklen, så den ikke bliver skadet. Endvidere skal der være tilstrækkeligt med cykelstativer til både børn og voksne.

ANLÆG OG VEDLIGEHOLD

Cyklistforbundets "Håndbog i Cykelstiinspektion" indeholder retningslinjer for og forslag til, hvordan den bedst mulige cykelinfrastruktur udformes, anlægges og vedligeholdes. En god cykeloplevelse er meget afhængig af, om infrastrukturen er i orden. Håndbogen indeholder forslag til, hvordan kommunen får overblik over sit stisystem og dets kvalitet, indsamler erfaringer om gode og dårlige løsninger og får et overblik over vedligeholdelsesopgaver og deres prioritering.



Håndbogen kan med fordel anvendes i forhold til kommunens skoleveje, idet disses kvalitet er afgørende for, hvor mange børn, der cykler. Det drejer sig om belægning, overkørsler, op- og nedkørsler, krydsregulering, almindelig vedligeholdelse og rengøring, afvanding og beskæring af bevoksning, der hindrer overblik osv. Der bør gøres noget særligt for skolevejene, der kan anses som en investering til sikring af den fremtidige cykelkultur.

Et særligt afsnit i stiinspektionshåndbogen handler om vedligeholdelse og om, hvordan man bedst tager hensyn til cyklister og cykeltrafik, når der skal gennemføres vejarbejder. Ligeledes anbefales det, at snerydningen sætter fokus på de tohjulede, som er betydeligt mere udsatte end den firhulede trafik ved snefald. Sne og is udgør et særligt problem for yngre cyklister.

KOMMUNIKATION

Kommunen skal altid følge op på fysiske forandringer med kommunikation. Forbedringer, der ikke kommunikeres, bliver ikke bredt kendt og dermed ikke anvendt i fuldt omfang. Større forbedringer fortjener særlig kommunikationsmæssig opmærksomhed.

Skolevejsforbedringer kan med fordel annonceres og fejres i forbindelse med start på "Alle Børn Cykler" kampagnen eller "LYS PÅ med Ludvig", hvis det passer tidsmæssigt. Cykellegepladser for børn kan fejres med et stort cykellegearrangement, og forbedring af det rekreative stinet kan åbnes i forbindelse med Store Cykeldag, som retter sig mod familierne og deres søndagscykeludflugt. (Store Cykeldag er 2. søndag i juni og afholdes hvert år over hele landet). Belysningsforbedringer kan annonceres som et aften/natløb for de store børn.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET



PROCES

Erfaringerne fra forskningsprojektet viser, at der er en række procesmæssige forhold, man skal være opmærksom på, når man går i gang med at forbedre forholdene for skolecyklingen. Her er de samlet under nedenstående tre overskrifter. I næste afsnit er de tillige belyst gennem casebeskrivelserne.

TIDSPUNKT OG TIDSHORISONT

Når man som ansat i en kommunal forvaltning eller som leder, lærer eller forælder i skolen ønsker at sætte fokus på skolecykling, bør man overveje tidspunkt og tidsperspektiv. Hvis der er tale om initiativer og aktiviteter, der kræver politisk stillingtagen og kommunale midler, skal man i gang i god tid, inden de kommunale budgetter vedtages.

Kommunens budgetforhandlinger foregår hen over sommeren og vedtagelsen ligger i efteråret. Det drejer sig om budgettet for det følgende år. Skal man derfor have "noget med i budgettet" for det kommende år, skal der varmes op i løbet af vinter og forår året før. Økonomisk tunge initiativer tager som minimum et år fra idé til realisering, ofte mere. Mindre omkostningstunge aktiviteter og initiativer, der kan besluttes administrativt og/eller inden for eksisterende budget, vil være hurtigere at gennemføre.

Også skolen har sin årscyklus. Aktiviteterne for det kommende skoleår og årsplanerne bliver lagt året før. Skolerne planlægger langsigtet og kan have svært ved at tage nye projekter eller ideer op i løbet af et skoleår. Sørg derfor for at sparke processen i gang i god tid inden et nyt skoleår.

Forældrebestyrelserne er på valg hvert andet år, og udskiftning af forældrerepræsentanter kan have indflydelse på gennemførelse af nye og igangværende projekter.

Forældrenes horisont er mere umiddelbar og deres initiativlyst og forandringspotentiale er præget af en lang række individuelle og private forhold, f.eks. køb af bil, nyt arbejde, flytninger, skilsmisser, økonomisk formåen mm. Børnenes planlægningshorisont er nu. De fleste synes, at det er sjovt at cykle og får de muligheden, griber de den gerne.

SAMLET SET ER DET EN GOD IDÉ AT FORBEREDE STØRRE INITIATIVER I LØBET AF FORÅRET MED HENBLIK PÅ AT FÅ DEM GENNEMFØRT OMKRING DET FØLGENDE FORÅR. MINDRE INITIATIVER KAN FORMODENTLIGT IGANGSÆTTES LØBENDE, NÅR DER OPNÅS ENIGHED OM DEM.

INDDRAGELSE OG EJERSKAB

Når man har besluttet, at der skal gøres noget, er næste skridt at vurdere, hvem i kommunens forvaltninger og i skolen, der skal involveres. Hvem skal orienteres, hvem skal høres og hvem skal inddrages for at fremme skolecyklingen. Skolens færdselskontaktlærer vil ofte være det naturlige omdrejningspunkt for denne organisering og formidling.

Det er vigtigt at skabe engagement hos andre. En enkelt ildsjæl er sjældent tilstrækkeligt til at opnå større eller vedvarende resultater.

ENGAGEMENTET SKABES VED AT SÆTTE FOKUS PÅ DE POSITIVE EFFEKTER AF, AT ELEVERNE CYKLER TIL SKOLE OG I UNDERVISNINGSTIDEN OG VED AT GIVE NOGLE BILLEDER AF, HVORDAN HVERDAGEN KAN SE UD, HVIS DET LYKKES AT FÅ BØRNENE TIL AT CYKLE MERE.

Find argumenter under baggrundsviden i denne håndbog under afsnittet: Hvorfor skolecykling og hvorfor nu? Side 63 og frem.

Ansatte i kommunale forvaltninger, skoleledere, lærere, tekniske servicemedarbejdere og forældre kan have forskellige interesser og forskellige forbehold, når det handler om at få børn til at cykle til skole og i undervisningstiden. Det er vigtigt at skabe klarhed over, hvad de forskellige interessenter gerne vil opnå, hvilke ressourcer man vil bidrage med, og hvordan man sikrer, at alles interesser varetages og alle forbehold inddrages.

Inddrag folk i processen, når det er relevant og og altid så tidligt i processen, at de har mulighed for at få indflydelse på, hvad der skal ske, hvornår og hvordan. Lad flertallet bestemme, hvad der skal gøres og drop ideen om styring oppefra eller udefra. Jo bedre og bredere de konkrete handlingsplaner er forankret i skolen, jo større chance er der for, at det lykkes at få børnene til at cykle mere. Det er meget forskelligt fra skole til skole, hvem der er idémagere og hvem, der er gode til at omsætte ideer til handling. Lad folk gøre det, de er bedst til, men sørg for, at gruppen indeholder begge typer. Læs om konkrete forløb under afsnittet om cases.

● DET ER EN GOD IDÉ AT KOMMUNIKERE OM AKTIVITETER, DER KAN FREMME SKOLECYKLING. KOMMUNIKATION KAN VÆRE MED TIL AT SKABE BEVIDSTHED OM INDSATSER OG RESULTATER.



FOTO
JANUS KOHL ANDERSEN
CYKLISTFORBUNDET



Det er vigtigt at sikre et bredt ejerskab. Hold et opstartsmøde med de potentielt bærende kræfter i forandringsprocessen. Få italesat hvad problemet er, og hvordan det kan håndteres. Lav gerne en konkret handlingsplan og fordel ansvaret for opgaverne. Husk at mødes løbende og evaluer forløbet for at sikre, at engagementet fastholdes. Hvordan går det? Hvad lykkes? Hvad lykkes ikke? Og hvorfor? Der kan være grus i maskineriet, og problemer og løsninger kan ændre sig. Så tilpas handlingsplanerne undervejs og vær åben over for at skrotte ideer, der ikke har den tilsigtede virkning.

Det er nemmest at fremme skolecykling, hvis der er en ledelsesmæssig forankring gennem hele forløbet, hvis der er sat tid og ressourcer af til projektet, og hvis der er en bred forankring i skolen og/eller de relevante kommunale forvaltninger. Det er risikabelt at lade processen afhænge af engagementet hos en enkelt ildsjæl eller nøgleperson.

Det brede ejerskab kan sikres ved, at alle relevante parter bliver involveret i handlingsplanerne i et eller andet omfang. Gør man samtidigt en indsats for at motivere og tiltrække ildsjæle og stærke nøglepersoner, skaber man grobund for en god forandringsproces. Det brede ejerskab sikrer, at den enkelte ikke bliver overbelastet, og at processen ikke går i stå, hvis en af drivkræfterne finder andre græsgange.

FASTHOLDELSE

Nye vaner rodfæstes gennem kommunikation og kampagner. Kommunikation er ofte en undervurderet faktor i forandringsprocesser. Det er imidlertid et godt redskab til at skabe bevidsthed

hos de involverede parter om den proces, der er i gang, og om de resultater, der løbende opnås.

Kommunikation bidrager til at fastholde nyetablerede vaner. Deltagelse i årligt tilbagevendende cykelkampagner kan ligeledes sikre mod tilbagefald til gammel sædvane. Kampagnerne kan desuden bruges til at fastholde skolens eller kommunens fokus på skolecykling.

DET ER EN GOD IDÉ AT KOMMUNIKERE LØBENDE, OG HVER GANG NOGET LYKKE I PROCESSEN. ET SUCCESFULDT UNDERVISNINGSFORLØB. EN VELLYKKET CYKELTRÆNING. ET GODT FORÆLDREARRANGEMENT. EN ETABLERET TRAFIKPOLITIK. EN ÆNDRING AF DE FYSISKE RAMMER VED SKOLEN.

Det er samtidigt en anledning til at rose de ildsjæle og nøglepersoner, som får ting til at ske. Ved at kommunikere succeserne bredt ud, fastholdes interessen hos de involverede parter og giver dem ny lyst og energi til at fortsætte.

Dokumentation af indsatser og resultater er en vigtig del af kommunikationen. Det kan gøres meget enkelt med udgangspunkt i spørgsmålene: Hvad har vi gjort? Hvor mange har deltaget? Hvad var resultatet? Hvilken effekt? Er det en succes? Hvad er det næste, der skal ske?

Kommunikationen kan ske via f.eks. informationsbreve, nyhedsfoldere og evalueringer, skoleintra og den lokale presse.



FOTO
RÅDET FOR SIKKER TRAFIK



FOTO
RÅDET FOR SIKKER TRAFIK

CASES & PRAKSIS

Casebeskrivelserne belyser redskabernes praktiske anvendelse.

Der gøres for hver case rede for skolens udgangspunkt og baggrund, hvilke interventioner, der er taget i anvendelse og den proces, der dermed sættes igang.

På alle skolerne er det elever fra mellemtrinnet, der har været de aktive deltagere.

De før- og efter-målinger, der er grundlag for resultaterne på de enkelte skoler, udgør typisk 10-15 % af det samlede elevtal. På de store skoler lidt mindre og på de små skoler lidt mere.



NØRREBRO PARK SKOLE – KØBENHAVNS KOMMUNE

RESUMÉ

Der er fokus på skolecykling fra forældrebestyrelse, skoleledelse og færdselskontaktlærer. Når dette engagement kombineres med en række tiltag, og når færdselskontaktlæreren er en ildsjæl, der sætter handling bag ordene, kan det flytte meget. Men der er grænser for rækkevidden af en enmandshær. Er der ikke bred opbakning i lærergruppen, har selv en stor palet af initiativer og tiltag begrænset effekt.

UDGANGSPUNKT

Nørrebro Park Skole er en byskole i København med 662 elever fordelt på tre spor. Skolen er placeret mellem tre gader, hvoraf Jagtvej er den mest trafikerede. En stor del af oplandet ligger på den anden side af Jagtvej, og derfor skal mange elever krydse den for at komme i skole.

Skolebestyrelsen er bekymret for børnenes sikkerhed. Forældrene ser gerne, at eleverne cykler, men er bekymret for børnenes svingende cykelfærdigheder og den tætte trafik – ikke kun på kørebanen, men også på cykelstierne i myldretiden. Desuden er der problemer med hærværk og tyveri af cykler i bydelen og ved skolen. De elever, der cykler, kører derfor på gamle, slidte og dårligt vedligeholdte cykler. Det mindsker deres lyst til at cykle.

Der er fra forældrebestyrelsen og ledelsen på skolen et ønske om at forbedre trafiksituationen omkring skolen, og at få eleverne til at cykle bedre og mere. Men ledelsen og lærerne mangler viden om, hvordan man kan sætte færdsel på dagsordenen i undervisningen.

● BØRN FRA NØRREBRO PARK SKOLE TRÆNER BALANCE OG MANØVRE VED AT KØRE LIGEUD MELLEM TO STREGER, HVOR AFSTANDEN BLIVER MINDRE OG MINDRE.



FOTO
CYKLISTFORBUNDET



FOTO
CYKLISTFORBUNDET

HANDLINGER

Københavns Kommune har gennemført et trafikreguleringsstiltag sideløbende med forskningsprojektet, nemlig forlængelse af førgrønt ved fodgængerfeltet over Jagtvej. Forud for forskningsprojektet var en fodgængertunnel nær skolen desuden blevet renoveret.

I løbet af forskningsprojektet blev der gennemført en lang række andre initiativer: Deltagelse i "Alle Børn Cykler" og "LYS PÅ med Ludvig", Cykliaden, voksenskolepatrulje, trafikpolitik, cykeltræning i form af én fast cykeldag om ugen og cykelleg, cykelværksted for børn, lånehjelme og modeshow med hjelme.

CYKELVÆRKSTED

For at imødegå problemet med dårligt vedligeholdte cykler, blev der afholdt et cykelværksted ved Cyklistforbundets cykelmekaniker. Han gennemgik elevernes cykler og talte med dem om betydningen af, at dækkene er pumpet og kæden er smurt osv. Forud for arrangementet var forældrene blevet orienteret om værkstedet, så flere elever havde lygter og reflekser med, som de fik sat på deres cykler. Efter cykelværkstedet var der cykeltræning.

CYKELTRÆNING

På baggrund af elevernes svingende cykelfærdigheder, blev der gennemført forskellige former for cykeltræning på skolen. Der blev bl.a. indført en fast ugentlig cykeldag, hvor eleverne legede cykellege. Cykellegene blev også brugt til at fylde pauser og

ventetid ud, når eleverne var på cykeltur. Derudover blev der gennemført et cykeltræningsforløb ved Cyklistforbundet med en lille event, hvor der kom en BMX-rytter og viste eleverne nogle "flatland tricks" og lod nogle af drengene prøve. For at sikre, at alle elever kunne deltage i træningen, donerede forskningsprojektet en cykel til en elev, som ingen cykel havde. Drengen blev så glad for at cykle, at forældrene senere købte en ny cykel til ham, da den donerede cykel blev for lille.

TRAFIKPOLITIK

I forbindelse med implementering af interventionerne stillede Københavns Kommune krav om, at skolerne udarbejdede en trafikpolitik. På Nørrebro Park Skole har cykling fået en central rolle i trafikpolitikken. Skolen har gjort et stort stykke arbejde for at sikre en bred forankring ved at lave trafikpolitikken i samspil mellem forældrebestyrelsen, skolens ledelse og færdseksontaktlæreren.

"Forældrebestyrelsen har været dybt involveret i trafikpolitikken og i nogle af de andre ting, hvor forældrene også skulle inddrages. Forældrebestyrelsen har sørget for, at forældrene blev inddraget. Der har været stor opbakning."

Laila Bernth, færdseksontaktlærer på Nørrebro Park Skole, Københavns Kommune.



FOTO
CYKLISTFORBUNDET

● **CYKLIADEN VAR ET FÆLLES ARRANGEMENT FOR NØRREBRO PARK OG LERGRAVSPARKENS SKOLE PÅ AMAGER FÆLLED. ELEVERNE KØRTE RUNDT TIL FORSKELLIGE POSTER OG KONKURREREDE MOD HINANDEN OM AT OPNÅ FLEST POINT.**

Efterfølgende er den skriftlige version blevet godkendt af alle parter. Trafikpolitikken kan findes på skolens hjemmeside og udleveres til forældre i indskolingen.

Trafikpolitikken indeholder retningslinjer for, hvordan man bør opføre sig i trafikken til og fra skole. Den gælder også for forældre, der kører deres børn i bil. Der er endvidere retningslinjer for færdselsundervisningen på alle klassetrin. På hvert klassetrin afholdes en trafiktest i slutningen af skoleåret.

”Der er nogle af lærerne, som er irriteret over, at færdsel er blevet hypet for meget. Og det er blevet hypet meget. Det er der ingen tvivl om, at det er. Alle sejl har været sat til. Det har været et fokuspunkt for ledelsen og skolebestyrelsen i det sidste skoleår at få gennemført de forskellige aktiviteter og få lavet trafikpolitikken”.

Laila Bernth, færdselskontaktlærer på Nørrebro Park skole, Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryk og sikker skolecykling”.

VOKSENSKOLEPATRULJE

Der er eksempler på, at elever i skolepatruljen er blevet overfuset af cyklister og har været vidne til færdselsuheld på skolevejen. Det har gjort nogle af eleverne utrygge ved at være skolepatrulje. Skolen har tidligere haft gode erfaringer med lærertilstedeværelse og besøg af politiet i morgenmylde ved skolen. Erfaringen viser, at trafikanterne har større respekt for skolepatruljen, når der er voksne til stede. Derfor indførte Nørrebro Park Skole forsøg med en voksenskolepatrulje, som på skift bemandes af forældre fra indskoling. Der blev stillet krav om, at alle indskolingsforældre skal stå skolepatrulje. Det har været en stor succes og er efterfølgende blevet til en permanent ordning, som både forældre og elever er glade for.

PROCES

Det øgede fokus på skolecykling i forbindelse med forskningsprojektet har betydet, at cyklingen blandt de målte elever er steget med 4 % (se skemaet). Nørrebro Park Skole er et eksempel på, at en ildsjæl kan udrette rigtig meget, men også, at der alligevel er grænser for rækkevidden af en enmandshær. Færdselskontaktlæreren på Nørrebro Park Skole var meget ambitiøs og idérig og har udviklet og implementeret mange tiltag. Skolen har lavet flere aktiviteter end nogen anden skole i projektet, og langt de fleste er blevet gennemført med stor succes. Med den massive indsats, der er gjort på Nørrebro Park Skole kan det undre, at fremgangen ikke er større. Det er formentligt et samspil mellem den massive trafik, der er på skolevejen – også på skolevejens cykelstier – og det, at tiltagene ikke var bredt forankret i lærergruppen. Nogle af lærerne mente, at der var for meget fokus på cykling, og at det var vigtigere, at børn lærte at læse, skrive og regne. Men behøver det at være et enten – eller?

Tabellen viser ændringer i omfang af skolecykling på mellemtrinet på Nørrebro Park Skole fra start til slutmåling.

(Læsevejledning: De to øverste procenttal repræsenterer et fald i skolecykling, det tredje tal er neutralt og de to nederste er væksten. Samlet viser tallene en stigning på godt 4 %)

Børnene er blevet spurgt: Hvor ofte cykler du til eller fra skole?

	Antal	Procent
Fra altid til aldrig	1	1,37
Fra altid til nogle gange	12	16,44
Uændret	44	60,27
Fra nogle gange til altid	10	13,70
Fra aldrig til altid	6	8,22
Total	73	100
Nettotilvækst		+4

Tallene stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt "Tryk og sikker skolecykling". Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.



FOTO
CYKLISTFORBUNDET

VALBY SKOLE – KØBENHAVNS KOMMUNE

RESUMÉ

En række fysiske og praktiske tiltag, kombineret med et sammenhængende forløb med forskellige former for skolecyklings-tiltag, kan få eleverne til at cykle mere. Valby Skole har bl.a. lavet en cykelaktivitetsuge, "Find din sikreste skolevej" og cykeltræning med cykelleg og cykelbane i skolegården. Et stærkt ledelsesengagement kan flytte en del, men det kan være vanskeligt at skabe forandringer i børns cykelvaner, hvis missionen om at fremme skolecykling ikke er bredt forankret på skolen.

UDGANGSPUNKT

Valby Skole er en byskole i det ydre København med 607 elever fordelt på tre spor. Skolen ligger ud til den relativt tæt befærdede Valby Langgade, der gennemskærer skoledistriktet. Søndre Fasanvej/Toftegårds Allé udgør også en trafikal barriere. Mange af eleverne skal krydse disse veje for at komme i skole. Der er en del tung trafik mod det indre København, og en del trafik passerer skolen for at komme til det nye center, Spinderiet.

Flere forældre føler sig derfor utrygge ved at lade børnene cykle. Samtidig er der kaotiske tilstande om morgenen, når forældrene afleverer deres børn i bil.

Valby Skole havde inden forskningsprojektet iværksat en bevægelsesstrategi og var derfor meget interesseret i at få flere til at cykle til skole.

HANDLING

I forbindelse med Københavns Kommunes program "Sikre Skoleveje" blev der udført en del fysiske interventioner for at øge trygheden omkring skolen:

- Der blev etableret "kys og kø" pladser
- Et fodgængerfelt blev flyttet
- Der blev etableret en hævet flade ved et kryds samt forbedret belysning
- Der blev opsat skoleskilte
- Der blev indført parkeringsforbud ved skolen

Sideløbende hermed blev der i relation til "Tryk og sikker skolecykling" gennemført en række aktiviteter: Cykeltræning, Cykliaden, "Find din sikreste skolevej" og trafikpolitik, samt deltagelse i Cyklistforbundets kampagner: "Alle Børn Cykler" og "LYS PÅ med Ludvig".

Disse aktiviteter blev organiseret i en tretrinsraket med fokus på en aktivitetsuge i foråret som start på cykelsæsonen, en event inden sommerferien og en opfølgning i september med "Alle Børn Cykler" kampagnen. Modellen var et forsøg på at skabe øget fokus og synergi i stedet for at strø tiltagene ud over hele projektperioden.

"Cykeltræning. Det, synes ungerne, er sjovt. Der var en, som aldrig havde cyklet før, som egentlig kom efter det og fik oplevelsen af, at det var sjovt at cykle. Det var en god oplevelse."

Thomas Damgaard, Pædagogisk leder, Valby Skole, Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

CYKELAKTIVITETSUGE

Cykelaktivitetsugen var et sammenhængende forløb, hvor eleverne skulle finde deres mest sikre skolevej, træne på en cykelbane i skolegården og lege cykelleg. Konkret fik alle 4. og 5. klasser et undervisningsmodul med "Find din sikreste skolevej" og et cykeltræningsforløb på 1½ time (2 undervisningsmoduler). Ledelsen var fra starten af meget interesseret i "Find din sikreste skolevej", da skoledistriktet gennemskæres af trafikerede veje. Skoledistriktets cykelsikkerhed blev kortlagt, og kortet blev suppleret af et undervisningsoplæg til lærerne til brug i klassens time og et brev til forældrene. Tilbagemeldingerne fra lærerne var positive. Kortet til "Find din sikreste skolevej" fungerede godt. En klasselærer fortalte, at eleverne fik snakket om rigtig mange ting, f.eks. lastbiler og busser. Kortet over skoledistriktet og undervisningsmaterialet indgår fremadrettet som et fast tilbud i færdselsundervisningen, så alle elever og deres forældre forholder sig til deres skoleveje og det at cykle.

Cyklistforbundet varetog cykeltræningen (cykelbane og cykelleg). Eleverne var særligt begejstrede for at lege Ståtrold på to hjul, Sænke cykler og Kongens Efterfølger.

Om legenes indhold og organisering: [se www.cykkelleg.dk](http://www.cykkelleg.dk)

"Sådan en bane, som man kan lege og teste på – det synes børn er sjovt. Når man snakker cykling, kan det hurtigt blive noget med regler og trafik og fokus på, hvor mange fejl man laver. Det at gøre cykeltræning til leg, gør det anderledes. Cykelbanen er noget helt særligt. Der er rutsjebaner på legepladser over det hele, men hvor kan man lige få lov at cykle på sådan en bane? Det kan man ikke umiddelbart. Derfor er det sjovt. Værdien af, at man ikke har prøvet det før – det giver noget."

Thomas Damgaard, Pædagogisk leder, Valby Skole, Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

● **FODGÆNGERFELT VED RUGHAVEVEJ I VALBY FØR OG EFTER KØBENHAVNS KOMMUNE ETABLEREDE HÆVET FLADE FOR AT ØGE TRYGHEDEN FOR BØRNENE PÅ SKOLEVEJEN.**





På trods af, at ikke alle elever havde husket at få deres cykel med, lykkedes det at engagere og motivere de fleste. De fulgte også interesseret med i, hvordan kammeraterne klarede sig på den mobile cykelbane.

Der var planlagt yderligere tiltag, som det ikke lykkedes at få gennemført. Det var f.eks. meningen, at eleverne med udgangspunkt i "Find din sikreste skolevej" selv skulle vurdere og finde den bedste rute ud til Cykliaden på Damhusengen. Dette lykkedes imidlertid ikke, bl.a. på grund af manglende overskud hos lærerne. Forældrene blev også inviteret til et fremtidsværksted med fokus på skolecykling. Men arrangementet måtte aflyses på grund af for få tilmeldinger.

PROCES

På Valby skole er cyklingen steget med 2 %. Med de mange tiltag kan det undre, at effekten ikke er blevet større. En af grundene kan være, at projektet ikke har været bredt forankret i skolen.

Skoleleder, skolebestyrelse og den pædagogiske leder, som skulle sikre implementeringen af tiltagene, var alle meget begejstrede for projektet og ideen om at styrke skolecykling. Men ikke alle lærere, som skulle løfte opgaverne, var lige begejstrede. Nogle af lærerne følte, at projektet blev trukket ned over hovedet på dem. De, der synes, det har været spændende, har deltaget aktivt i de forskellige aktiviteter, mens de andre modvilligt har løftet de arbejdsopgaver, der blev pålagt dem. Det har også været vanskeligt at få forældrene til at engagere sig i projektet. Som nævnt måtte fremtidsværkstedet aflyses på grund af for få tilmeldinger.

Tabellen viser ændringer i omfang af skolecykling på mellemtrinnet på Valby Skole i perioden mellem start og slutmåling.

Børnene er blevet spurgt: Hvor ofte cykler du til eller fra skole?

	Antal	Procent
Fra altid til aldrig	1	1,82
Fra altid til nogle gange	12	21,82
Uændret	28	50,91
Fra nogle gange til altid	8	14,55
Fra aldrig til altid	6	10,91
Total	55	100
Nettotilvækst		+2

Tallene stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt "Tryk og sikker skolecykling". Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

KIRKEBJERG SKOLE – KØBENHAVNS KOMMUNE

RESUMÉ

Når mange fysiske interventioner kombineres med andre aktiviteter på en skole, hvor der er et stærkt fokus på skolecykling fra skoleledelsen, kan det fremme skolecykling. Skoleledelsen har prioriteret tid og ressourcer til at støtte lærerne, der skulle gøre ord til handling, og har løbende kommunikeret om vigtigheden af skolecykling til forældrene og eleverne via skoleintra, nyhedsbreve og artikler i den lokale presse. Det har dog været vanskeligt at få forældrene til at deltage i de forældrerettede skolecyklingsaktiviteter.

BAGGRUND

Kirkebjerg Skole ligger i Vanløse i udkanten af København. Skolen ligger i et villakvarter præget af små, smalle veje og i udkanten af et erhvervsområde med en del mindre virksomheder. Disse håndværksvirksomheder genererer en del varevognskørsel. Ved en nærliggende privatskole ankommer mange af børnene i bus. Begge dele skaber trafikal utryghed for skolens børn og

forældre. Dertil kommer, at villakvarteret er omkranset af større og meget trafikerede veje som Jyllingevej og Slotsherrensvej, som mange af eleverne skal krydse på vej til skole.

Ved projektets start stod skolen over for et nyt byggeri, der skulle udvide skolen til fem spor. Byggeaktiviteten skabte yderligere trafik. Og på længere sigt vil de mange nye elever også have en trafikskabende effekt. Det kunne øge incitamentet for at få flere til at cykle, men kan også igangsætte en negativ spiral.

Skolen ønskede at skabe løbende opmærksomhed om skolecykling. Formålet med de valgte tiltag var at give forældre og elever tryghed samt lyst og ejerskab i forhold til skolecykling. Skolen var fra begyndelsen opmærksom på vigtigheden af, at aktiviteterne skulle forankres hos lærerne. Skolens informations- og udviklingsmedarbejder var bl.a. ansat til at være tovholder på projektet og kunne gå aktivt ind i processen og dermed aflaste lærerne og ledelsen. Der var derfor stor opbakning fra skoleledelsen, der også formidlede aktiviteterne via nyhedsbreve til personale, forældre og elever, på skolens intranet, ved morgensang samt til lokalpressen.

● **KONKURRENCEELEMENTET KAN VÆRE EN STÆRK MOTIVATIONSFAKTOR FOR BØRN.** HER ER DET ELEVER FRA KIRKEBJERG SKOLE, SOM VINDER OVER ELEVER FRA VALBY SKOLE I CYKLIADEN PÅ DAMHUSENGEN.



FOTO
CYKLISTFORBUNDET

Skolen havde på daværende tidspunkt tre spor. I dag er der 793 elever fordelt på fire spor.

HANDLINGER

På Kirkebjerg Skole blev der udelukkende gennemført aktiviteter rettet mod cykelpraksis og trafikundervisning. Der blev ganske vist forberedt en række fysiske tiltag som etablering af en hævet flade foran skolen, parkeringsforbud ved skolen, ensretning af vejen op mod skolen og etablering af "kys og kø" zoner for at fjerne biltrængslen fra skolens hovedindgang. Ligeledes var der planlagt etablering af fortov og kantsten og bedre belysning. Endelig var der et ønske om ændret signalføring i et nærtliggende kryds samt holdeplads på en af de store veje i nærheden af skolen, hvor forældre i bil kan sætte børnene af.

Disse tiltag nåede dog ikke at blive udført under forskningsprojektet pga. forsinkelse i skoleudbygningen og er i skrivende stund endnu ikke gennemført.

Skolens aktiviteter bestod derfor af udarbejdelse af trafikpolitik og -handleplaner, deltagelse i Cyklistforbundets kampagner "Alle Børn Cykler" og "LYS PÅ med Ludvig". Disse aktiviteter var for hele skolen. For mellemtrinnet gennemførtes yderligere UPS!: Ude på skrammer og Cykliaden, "Find din sikreste skolevej", Hvor meget cykler du? (cykelcomputermålinger) og et forløb i billedkunst: Se min cykel, hvor elevernes produktioner efterfølgende blev udstillet i Vanløse Kulturhus.

HVOR MEGET CYKLER DU? – CYKELCOMPUTER-MÅLINGER

Skolen havde søgt og fået støtte af Miljøpunkt Vanløse til at indkøbe cykelcomputere og præmier. Udsigten til præmierne virkede meget motiverende på eleverne, men tyverier og fejl i cykelcomputerne lagde en dæmper på entusiasmen. I forlængelse af "Hvor meget cykler du?" udarbejdede Cyklistforbundet et digitalt turkatalog for at få elever og forældre til at cykle sammen – både i classesammenhæng og i fritiden. Ruterne blev lavet i Google Maps og tog udgangspunkt i skolen og seværdigheder i nærmiljøet. Turkataloget indeholdt også to ruteforslag til skolens hytte i Birkerød, hvortil 6. klasserne hvert efterår cykler. Kataloget er indarbejdet i skolens trivselsmappe til videre brug.

CYKLIADEN

Kirkebjerg Skole deltog i Cyklistforbundets event Cykliaden, som blev afholdt på Damhusengen for Kirkebjerg og Valby Skole. På dagen deltog klassernes lærere og et antal vikarer for at have tilstrækkeligt med voksne til at følge de elever, der cyklede til eventen. Både lærere og elever var meget engagerede i dagens aktiviteter. Skolen har efterfølgende fået tilsendt drejebogen for eventen. Den er tilgængelig på personaleintra. De vil fremover forsøge at gennemføre eventen hvert andet år, så alle elever på mellemtrinnet får oplevelsen.

"Det er rart med traditioner – er der noget, som man synes er sjovt, som samtidigt gavner et godt formål og kan give nogle gode oplevelser i klassen, så er det alle tiders. Cykliaden kan sagtens blive en sådan tradition."

Søren Cloos, skoleleder på Kirkebjerg Skole i Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

SE MIN CYKEL

Forløbet i billedkunst blev gennemført stort set på skolens eget initiativ. Klasserne producerede billeder/kollager/videoindslag under temaet "Se min cykel". Resultaterne spændte fra abstrakte cykelpositive billeder til meget regelorienterede input a la "husk din hjelm – det er hul i hovedet at køre uden". De fleste af værkerne blev udstillet i Vanløse Kulturhus. Alle elever blev inviteret til at besøge udstillingen sammen med deres forældre og fik tilbud om gratis drikkevarer i Kulturhusets cafe. Fremmødet af børn med forældre var ret begrænset, men aktiviteten var i lokalavisen to uger i træk.

FORÆLDREINDDRAGELSE

Der var enkelte tiltag, som det ikke lykkedes at gennemføre. Skolen var meget interesseret i at inddrage forældrene og ville arrangere et cykelværksted for forældre for at gøre dem opmærksomme på vigtigheden af, at barnets cykel er køreklar. Arrangementet blev udbudt, men måtte aflyses på grund af for få tilmeldinger.

"Vi prøver at lægge alle de ting, der er blevet udviklet i forbindelse med "Tryk og sikker skolecykling" ud som tilbud til færdselsundervisningen og fortælle, at I kan gøre sådan her. Som ledelse er vi også blevet mere opmærksomme på, hvordan man udnytter klassens tid på skolen. Der er jo en masse af de der timeløse fag og emneområder, som færdsel også er, hvor vi kan sætte fokus på cykling".

Søren Cloos, skoleleder på Kirkebjerg Skole i Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

PROCES

Kirkebjerg Skole har opnået det bedste resultat blandt de tre københavnske skoler, der er gennemgået i casene, nemlig en 7 % forøgelse af skolecyklingen. Skolen har været meget opmærksom på at italesætte skolecykling generelt og tage spe-



● VÆRKER FRA UDSILLINGEN “SE MIN CYKEL” I VANLØSE KULTURHUS.

cifikke initiativer overfor forældre, lærere og elever. Det skete ikke kun via skolens intranet og ved morgensang, men også gennem artikler om skolecyklingstiltagene i lokalaviserne, som mange af forældrene læser.

Den traditionsrige morgensang har været god som informationsplatform – f.eks. er det jo skægt at få overrakt en præmie foran en hel skole. Lærerne skal opdateres jævnligt og skal varsles i god tid, inden en aktivitet løber af stablen, men så bakker de også op. Det væsentligste har været, at skolen – fordi den havde tilknyttet en informations- og udviklingsmedarbejder – var i stand til at minde om skolecykling jævnligt og opdatere dokumenterne på hjemmesiden og skoleintra.

Det var vanskeligt at få forældrene til at deltage i cykelværkstedet, men skolen gjorde meget for at informere forældrene i løbet af hele skoleåret. Forældrene er meget interesserede i aktiviteter og vil gerne bakke op om indsatser på deres børns skole, men det er vanskeligt at få dem til at komme på skolen udenfor skoletiden, hvis det ikke lige handler om egen klasse. Derfor er der størst succes med de arrangementer, der ligger omkring det traditionelle skole/hjem-samarbejde eller før, under eller efter et forældremøde.

Tabellen viser ændringer i omfang af skolecykling på mellemtrinnet på Kirkebjerg Skole i perioden mellem start og slutmåling.

Børnene er blevet spurgt: Hvor ofte cykler du til eller fra skole?

	Antal	Procent
Fra altid til aldrig	3	2,8
Fra altid til nogle gange	11	10,28
Uændret	72	67,29
Fra nogle gange til altid	16	14,95
Fra aldrig til altid	5	4,67
Total	107	100
Nettotilvækst		+7

Tallene stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt “Tryk og sikker skolecykling”. Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Datarapport for projekt “Tryk og sikker skolecykling”. Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

SKÆRBÆK SKOLE – FREDERICIA KOMMUNE

RESUMÉ

Selv på en skole, hvor der i forvejen er et stærkt fokus på skolecykling kan man få flere til at cykle ved at øge indsatsen. Skærbæk Skole lægger stor vægt på bevægelse og sundhed og på skolecykling specifikt. Der er bred opbakning til at få eleverne til at cykle mere fra skolens ledelse, lærere og forældrebestyrelse. Forældrene sørger for, at børnene har nye og funktionsduelige cykler til rådighed og får mulighed for at bruge dem. Med en række nye tiltag har de fået flere elever til at cykle eller cykle mere.

UDGANGSPUNKT

Skærbæk Skole er en oplandsskole i en mindre by i Fredericia Kommune. Der er 256 elever fra 1.-6. klasse, fordelt på to spor. Skolen står overfor en sammenlægning, som fylder meget i hverdagen for skolens ledelse og lærere. Byen har vokseværk og oplever problemer med stigende trafikmængde, som skaber utryghed. Skolen oplever også store problemer med trafikafvikling pga. forældre, som kører deres børn til skole i bil. Især om vinteren. Byen har ingen lysregulering eller andre "avancerede" trafikplanlæg, og trafikken er meget begrænset uden for myldretiden. Derfor bliver eleverne nemt uopmærksomme i trafikken. Men mange børn på Skærbæk Skole cykler i sommerhalvåret, og mange forældre prioriterer skolecykling og investerer i nye cykler til deres børn.

Cyklen anvendes på skolens ekskursioner. Skolen deltager fast i cyklistprøverne og bruger den mobile cykelbane til at øve på forud for cyklistprøverne.

HANDLING

Skolen har deltaget i "Alle Børn Cykler" og Cykelscore. Derudover "Find din sikreste skolevej", trafikpolitik samt cykeltræning i form af cykelleg.

"Trafikpolitikken blev lavet, fordi kommunen stillede krav om, at den skulle laves. Den har været oppe i forældrebestyrelsen og er blevet meldt ud til forældrene. Den tidligere skoleleder lavede et forslag til den ud fra, hvad er det for nogle behov vi har, og er der noget, som vi har brug for at få lavet om på. Så er den blevet gennemgået blandt lærerne, og så har den været oppe at vende nogle gange på forældrebestyrelsesmøderne, og så er det så blevet vedtaget, at det er sådan trafikpolitikken er. Derefter er den blevet lagt ud på skolens hjemmeside og givet til forældrene."

Carsten Bonde Jensen, konstitueret skoleleder, Skærbæk skole i Fredericia Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

TRAFIKPOLITIK

Fredericia Kommune har stillet krav om, at alle skoler i kommunen skal have en trafikpolitik. Der er blevet udarbejdet et første udkast til trafikpolitikken ud fra en guide på Rådet for Sikker Trafiks hjemmeside. Udkastet er blevet gennemgået for lærerne og forældrene i skolebestyrelsen, som har haft mulighed for at kommentere og stille forslag. Skolen anbefaler, at man cykler fra 3. klasse, men gerne før, bl.a. for at få mulighed for at cykle i skoven med eleverne. Trafikpolitikken indeholder desuden en regel om, at alle cykler med hjelm. Har man ikke sin egen, kan man låne en af skolens. Efter involvering af lærere og forældrebestyrelse er trafikpolitikken blevet vedtaget og lagt ud på skolens hjemmeside og givet til forældrene. Trafikpolitikken er ikke blevet drøftet på forældremøder eller lignende.

CYKELSCORE

Skolen har fået et tjekpoint placeret ved skolen. Lærerne har præsenteret kampagnen for eleverne og de, der har haft lyst, kunne få sat en chip på cyklen. Eleverne har således deltaget efter frivillighedsprincippet. Mange elever har gerne villet deltage, og skolen har ved projektets afslutning rangeret som en af de højest scorende på Cykelscores hjemmeside. Nogle af eleverne har vundet præmier for at være de mest cyklende.

● CYKELSCORE CHECKPOINT



FIND DIN SIKRESTE SKOLEVEJ

Skolen har brugt kortene til "Find din sikreste skolevej" på en anden måde end det som udgangspunkt har været tænkt. Ideen med at finde sin sikreste skolevej har oprindeligt været, at eleverne kunne cykle ad den sikreste vej. Men her har det betydet, at nogle elever ville skulle køre en urealistisk stor omvej. I stedet har skolen derfor valgt at bruge kortet til at sætte fokus på nogle af de farlige knudepunkter, som mange af børnene passerer på deres vej til skole og drøfte, hvad man skal passe på, og hvordan man mest sikkert kan komme gennem knudepunkterne.

"Vi synes, at nogle af vores elever skulle langt omkring for at finde deres sikreste skolevej og den vil de jo ikke tage alligevel, så vi brugte kortene som udgangspunkt for at tale om, hvad det er for nogle farlige knudepunkter, som vi har her. Og hvordan de kommer mest sikkert gennem dem."

Carsten Bonde Jensen, konstitueret skoleleder, Skærbæk skole i Fredericia Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

CYKELBANE OG CYKELPRØVER

Skærbæk Skole har i en årrække gennemført cyklistprøverne og gør en stor indsats for at cykeltræne med eleverne – ikke kun op til cykelprøven, men også løbende gennem skoleåret. Forældrene opfordres til, at børnene skal kunne cykle, inden de starter i førskolen, da der cykles ud til skolens naturbase. Der er meget natur omkring skolen og cyklen bruges aktivt i ekskursioner. Forud for cyklistprøven låner Skærbæk Skole den mobile cykelbane, som er stillet gratis til rådighed via Fredericia Kommune. Banen stilles op i skolegården.

"ALLE BØRN CYKLER"

Skolen gør meget ud af "Alle Børn Cykler" kampagnen. Forud for kampagnestart orienterer de forældrene om, at skolen deltager og opfordrer forældrene til at lade børnene cykle til skole. Eleverne går rigtig meget op i det. Afkrydsningseskemaerne bliver hængt op i klasseværelserne. Det giver indbyrdes konkurrence mellem elever og klasser om at kunne krydse flest cykeldage af.

Der er også tiltag, der ikke er blevet til noget. Cykelkurset for lærerne blev aflyst, fordi lærernes fokus var på den forestående skolesammenlægning.

PROCES

Skærbæk Skole har fået en fremgang på knap 19 % af elever, som enten er begyndt at cykle eller cykler mere. Det bredt forankrede arbejde med skolecykling hos skolens ledelse, lærere, forældrebestyrelse og forældre har gjort det muligt at fremme skolecyklingen.

Ledelsen opfordrer forældrene til at cykle med deres børn. Skolen investerer i cykler til lærerne. Disse kan bruges på ekskursioner og dermed inddrager de lærere, som skal løfte opgaverne. Hermed får lærerne ejerskab til projektet.

Forældrene køber nye cykler til børnene og bakker op om skolecykling.

Tabellen viser ændringer i omfang af skolecykling på mellemtrinnet på Skærbæk Skole i perioden mellem start og slutmåling.

Børnene er blevet spurgt: Hvor ofte cykler du til eller fra skole?

	Antal	Procent
Fra altid til aldrig	2	3,39
Fra altid til nogle gange	2	3,39
Uændret	40	67,8
Fra nogle gange til altid	13	22,03
Fra aldrig til altid	2	3,39
Total	59	100
Nettotilvækst		+19

Tallene stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt "Tryk og sikker skolecykling". Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

SKANSEVEJENS SKOLE – FREDERICIA KOMMUNE

RESUMÉ

Et stærkt fokus på at integrere cyklen i undervisningen og bruge den på ekskursioner i skoletiden kan være det, der skal til for at fremme skolecykling. På Skansevejens Skole er skolens ledelse, lærere og skolebestyrelse meget interesseret i at få flere elever til at cykle. Lærerne har suveræn indflydelse på, hvilke tiltag til fremme af skolecykling, de ønsker at deltage i. Det styrker ejerskabet i lærerkredsen til de aktiviteter, der gennemføres.



FOTO
VEKSØ

● POSTKORT FRA DR. GLOBER MED TIL AT FASTHOLDE ELEVERNES CYKELENGAGEMENT I DE Knap TRE MÅNEDER "JORDEN RUNDT PÅ 80 DAGE" VARER.

UDGANGSPUNKT

Skansevejens Skole er en byskole i Fredericia. Skolen har 500 elever, hvoraf omtrent halvdelen cykler til skole. De, der bliver kørt i bil, bliver sat af i god afstand fra skolen. Der er meget socialt boligbyggeri tæt på skolen. Elever herfra går typisk til skole. Skolen har god cykelparkering med videoovervågning, som blev indført efter hærværk. Skolebestyrelsen er meget interesseret i, at skolen bliver en aktiv cykelskole, der bruger cyklen mere i undervisningen og på ekskursioner. Men det vanskeliggøres af, at ikke alle elever har en cykel, og mange cykler ikke bliver vedligeholdt. Skolen er udfordret af en forestående skolesammenlægning, som betyder, at nogle børn vil få længere til skole.

HANDLING

Skansevejens Skole har fået gennemført én fysisk intervention i form af en cykelsti. Derudover er der gennemført en række tiltag, herunder deltagelse i kampagnerne: "Alle Børn Cykler", "Jorden rundt på 80 dage", "LYS PÅ med Ludvig" og Cykelscore. Endelig blev der arrangeret en del cykeltræning, cykellege og en cykelaktivitetsuge. Skolen indkøbte desuden hjelme til udlån.

Forud for projektet havde skolen udarbejdet en trafikpolitik med fokus på cykling, hvor der blandt andet var en regel om, at alle skal bruge cykelhjelme. Skolen gennemfører hvert år cyklistprøver med gode resultater. De sidste par år er det en elev fra Skansevejens Skole som har vundet cyklen i cyklistprøvefinalen.

CYKELEKSKURSIONER

På skolen går alle op i, at eleverne klarer sig godt til cyklistprøverne. Derfor arbejder de specifikt med at forberede eleverne ved at cykeltræne med dem i hverdagen. Skansevejens Skole anvender ofte cyklen til ekskursioner på mellemtrin og i udskoling. På idrætslærerens initiativ blev der udviklet en kreativ uge, hvor eleverne cykler hver dag i en uge til forskellige steder i Fredericia by. Lærerne har været meget engagerede i denne aktivitet.

"Vi arbejder med cyklen mere i emneuger nu. Når vi skal ud i byen, så cykler vi, hvor vi måske tidligere ville arrangere noget med en bus. Det har flyttet noget, at vi har været med i det her projekt."

Carsten Mathiassen, Idrætslærer på Skansevejens Skole i Fredericia Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

CYKLING I IDRÆT

Idrætslærerne på mellemtrinnet har gjort meget ud af at integrere cyklen i idrætsundervisningen. De har leget cykellege og lavet et cykelorienteringsløb med eleverne. Eleverne fik et kort, som de skulle cykle efter. Idrætslærerne lagde poster ud på ruten. Eleverne skulle køre ruten igennem og tage billeder med deres mobiltelefon. For at undgå snyd skulle eleverne fotografere sig selv ved posten, så lærerne kunne se, at alle havde været der.

Der var også tiltag, der ikke blev gennemført som planlagt. "Find din sikreste skolevej" blev ikke brugt, fordi der på skolen var usikkerhed om, hvorvidt aldersangivelserne på kortet kunne føre til, at nogle forældre ville undlade at lade deres børn cykle til skole.

”Vi har arbejdet med cyklen på forskellige måder. Den anden idrætslærer og jeg, som underviser på de to år-gange, har lagt cyklen ind i idrætsundervisningen for at det skulle batte lidt. Vi har blandt andet lavet et cykel-orienteringsløb. Eleverne skulle køre ud og fotografere sig selv og posten og så sende en sms med billede og postnummer til lærerne, så vi kunne sikre os, at alle havde været ude på posten.”

Carsten Mathiassen, Idrætslærer på Skansevejens Skole i Fredericia Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryk og sikker skolecykling”.

PROCES

Skansevejens Skole har opnået gode resultater. 10 % af eleverne på mellemtrinnet er begyndt at cykle eller cykler mere, efter at skolen har sat øget fokus på cykeltræning i skoletiden. Der har været god ledelsesmæssig opbakning og en idrætslærer, som koordinerede indsatserne. Det er lykkedes den meget engagerede idrætslærer at skabe opbakning blandt de øvrige lærere ved at lade dem deltage ud fra frivillighedsprincippet. Det har givet lærerne mulighed for at tage ejerskab til fremme af skolecyklingen. Skolen forventer ved projektets afslutning fortsat at deltage i Cykelscore og ”Alle Børn Cykler” og de vil anvende cyklen på ekskursioner og i idrætsundervisningen.

Tabellen viser ændringer i omfang af skolecykling på mellemtrinnet på Skansevejens Skole.

Børnene er blevet spurgt: Hvor ofte cykler du til eller fra skole?

	Antal	Procent
Fra altid til aldrig	0	0
Fra altid til nogle gange	5	7,46
Uændret	50	74,63
Fra nogle gange til altid	9	13,43
Fra aldrig til altid	3	4,48
Total	69	100
Nettotilvækst		+10

Tallene stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt ”Tryk og sikker skolecykling”. Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Datarapport for projekt ”Tryk og sikker skolecykling”. Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

SEDEN SKOLE – ODENSE KOMMUNE

RESUMÉ

En kombination af aktiviteter, hvor cyklen bl.a. er blevet indarbejdet i en bredere kontekst som et værktøj til at fremme fysisk aktivitet, har styrket skolecyklingen på Seden Skole. På trods af at det ikke lykkedes ledelsen at overføre sit engagement til lærerne i løbet af projektperioden, har deltagelsen i "Tryk og sikker skolecykling" lagt kimen til en fortsat indsats på området. Seden Skole deltog umiddelbart efter projektet i et kommunalt cykelprojekt, hvor de har gennemført endnu flere tiltag.

UDGANGSPUNKT

Seden Skole er en oplandsskole i en lille forstad til Odense med 625 elever. På grund af nedskæringer er der ikke længere råd til bus, og skolen bliver nødt til at opfordre eleverne til at bruge cyklen, hvis de skal på ekskursion. Efter omlægning af skole-distrikterne i Odense Kommune har skolen fået mange elever fra Vollsmose-området, som ligger i cykelafstand (3-4 km) fra skolen, og skolen vil gerne aktivere disse elever. Der er dermed potentiale for at øge andelen af børn, der cykler til skole, men området gennemskæres af en trafikeret gennemfartsvej. Den skaber utryghed hos forældre og børn. De afskærmede cykelskure på skolen giver anledning til hærværk på børnenes cykler og skaber utryghed, især hos yngre elever.

HANDLING

Seden Skole har fået kommunen til at lave cykelsti på skolevejen. Derudover er der blevet gennemført en række andre tiltag: Skolen har deltaget i "Alle Børn Cykler" og har brugt undervisningsmateriale fra "LYS PÅ med Ludvig" til at tjekke cykler i natur/teknik. De har brugt "Find den sikreste skolevej" og har lavet forskellige former for cykeltræning. I starten af skoleåret cyklede de flere dage i træk og anvender cyklen til ekskursioner i faguger.

"Vi havde en uge, som handlede om fysisk aktivitet, hvor vi cyklede hver dag i fem dage forskellige steder hen. Det handlede om at træne cykling og være fysisk aktive, og så lavede vi nogle aktiviteter, når vi var derude. Det blev også brugt som træning til en overlevelsesstur, som 5. klasserne senere skal på, hvor de skal cykle 17 km hver vej. Så ved de, hvad de går ind til."

Anders Digen, klasselærer på Seden Skole i Odense Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt "Tryk og sikker skolecykling".

● DIALOG MELLEM ODENSE KOMMUNE OG SEDEN SKOLE OM BØRNE- NENES SKOLEVEJ HAR GIVET HÅNDFASTE RESULTATER. BØR- NENE KAN NU FØLE SIG MERE TRYKKE PÅ VEJ TIL OG FRA SKOLE.



FOTO
CYKLISTFORBUNDET



FOTO
CYKLISTFORBUNDET

● **SKOLENS CYKELPARKERING VAR PLACERET, SÅ DET VAR SVÆRT AT SE CYKLERNE FRA SKOLEN. DET RESULTEREDE I PROBLEMER MED TYVERI OG HÆRVÆRK.**

CYKLING I FAGUGER

På mellemtrinet var der flere lærere, som benyttede faguger med fokus på fysisk aktivitet til at tage på cykeltur med eleverne til forskellige destinationer i Odense by. Eleverne cyklede til Munkebo, Zoologisk Have, Børnebyen og til Stigø, hvor der er en mountainbikebane. På destinationerne lavede de forskellige aktiviteter. Cyklingen i faguger skulle bruges som optakt til en overlevelsestur, hvor 5. klasserne skulle cykle 17 km hver vej. For at sikre, at elevernes cykler var funktionsdygtige til de mange aktiviteter, blev forældrene orienteret i starten af året og bedt om at tjekke op på cyklerne.

”Vi har lavet ”Tjek op på cyklerne” i Natur/teknik. Vi brugte en time som optakt til, at vi skulle på cykeltur. Jeg hentede nogle aktivitetsark inde på kampagnens hjemmeside. Der var en tjekliste med sådan noget som – Har jeg reflekser? Sidder kæden stramt? Den har jeg brugt flere gange i forskellige klasser. Der er rigtigt meget at finde i ”LYS PÅ med Ludvig”, hvis man bruger det fuldt ud. Vi har plukket det ud, som vi lige kunne bruge.”

Anders Dagens, klasselærer på Seden Skole i Odense Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryk og sikker skolecykling”.

“LYS PÅ MED LUDVIG”

Kampagnen er beregnet til 4. klasserne, men en lærer på 5. klassetrin fandt også inspiration i undervisningsmaterialet til “LYS PÅ med Ludvig” til at give elevernes cykler et eftersyn i natur/teknik forud for ekskursionerne. Eleverne fik en tjekliste med forskellige spørgsmål om cyklens udstyr og sikkerhed.

“ALLE BØRN CYKLER”

Klasserne deltog i “Alle Børn Cykler”. Køreskemaerne er blevet hængt op i klasserne og lærerne har dagligt tjekket, hvor mange der cyklede og hvor mange, der havde hjelm på. I efteråret 2012 (efter forskningsprojektet var afsluttet) deltog de igen – denne gang suppleret af en lokal konkurrence klasserne imellem, hvor der var kontante præmier til den mest cyklende klasse og til de mest flittige brugere af cykelhjelm. Skolen havde høj deltagelsesprocent i alle klasser.

Der var en del af de planlagte tiltag, som ikke blev gennemført. Skolen havde søgt midler til et sæt lånehjelme og til cykelcomputere, men fik afslag. Forældrebestyrelsen havde planlagt at renovere cykelskurene, men blev forsinkede. Der skulle have været opsat en cykelpumpe ved sportshallen, og skolen havde planer om at lave en BMX-bane.

CYKELGLAD SKOLE

Skolen var dog meget interesseret i at virkeliggøre de manglende tiltag og sagde umiddelbart efter forskningsprojektet ja til at deltage i Odense Kommunes projekt Cykelglad skole. Mange af de tiltag, som ikke blev gennemført i forbindelse med forskningsprojektet er blevet til virkelighed med Cykelglad skole. Forældrebestyrelsen har renoveret cykelskurene. Det er blevet et mere åbent sted, så tyveri og hærværk er reduceret. Samtidigt er der blevet opstillet nye cykelstativer, så de cykler, der tidligere stod hulter til bulter, nu står pænt i cykelskuret.

Alle forældre har haft mulighed for at give en hånd i en arbejdsweekend. Skolebestyrelsen lavede mad og hygge til arrangementet. Der er blevet opsat to cykelpumper: En manuel håndpumpe ved sportshallen og en automatisk ved skolen. I stedet for den planlagte BMX-bane bliver der etableret en fast cykel-øvebane i skolegården. Gennem Cykelglad skole får Seden skole også et classesæt af lånehjelme og cykelcomputere.

Cykelglad skole rummer en lang række yderligere tiltag. Blandt andet en aktivitetspulje med økonomisk støtte til udflugter – eller som et fast beløb til klassekassen. Gennem hele Cykelglad projektet har styregruppen for projektet arbejdet med vision, målsætninger og handlingsplan. Dette har skabt sammenhæng i indsatsen, så at alle aktiviteter har virket i samme retning og sikret en langsigtet effekt.

PROCES

De indsatser, der blev gjort på Seden Skole i forbindelse med forskningsprojektet, har resulteret i, at den samlede andel af børn, der er begyndt at cykle eller cykler flere dage om ugen, er steget med 14 %. Det har haft en positiv effekt, at lærerne har integreret cyklingen i undervisningen og deltaget i kampagneaktiviteter.

Ved forskningsprojektets afslutning var der dog stadig et uudnyttet potentiale. Kun fem ud af ti planlagte tiltag blev gennemført. Lærerne fandt det vanskeligt at prioritere tiltagene i den travle hverdag, og der var fra ledelsens side ikke sat timer af til at løfte opgaverne.

Viljen til forandring er der. Det kan man også se ved, at Seden Skole umiddelbart efter projektets afslutning er gået med i Cykelglad Skole. Her har der været massiv konsulentbistand samt økonomiske ressourcer til at understøtte forandningsprocesserne i skolen og yde proceshjælp gennem hele forløbet. Det har haft stor betydning for, at ord er blevet til handling på Seden Skole.

Tabellen viser ændringer i omfang af skolecykling på mellemtrinnet på Seden Skole.

Børnene er blevet spurgt: Hvor ofte cykler du til eller fra skole?

	Antal	Procent
Fra altid til aldrig	2	2,2
Fra altid til nogle gange	9	9,89
Uændret	56	61,54
Fra nogle gange til altid	20	21,98
Fra aldrig til altid	4	4,4
Total	91	100
Nettotilvækst		+14

Tallene stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt “Tryk og sikker skolecykling”. Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Datarapport for projekt “Tryk og sikker skolecykling”. Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

EGUMVEJENS SKOLE – FREDERICIA KOMMUNE

RESUMÉ

Fokus på cykeltræning og cykellege kombineret med formalisering af skolens trafikpolitik kan være det, der fremmer skolecyklingen på en skole, hvor skolevejen er blevet trafiksaneret, men eleverne stadig er usikre på cyklerne og utrygge ved at cykle. Egumvejens Skole har arbejdet aktivt med forskellige former for cykeltræning, har lavet trafikpolitik og hjulpet eleverne med at finde deres sikreste skolevej.

UDGANGSPUNKT

Egumvejens Skole er en byskole umiddelbart uden for centrum af Fredericia med 489 elever fra 0.-9. klasse fordelt på to spor. Skoledistriktet ligger i en blanding af villaer og boligblokke og er kendt som et "sølvbryllups kvarter". Skolen oplevede trængselsproblemer omkring skolen på grund af manglende parkeringspladser i kvarteret. Cykelparkeringen ved skolen er utilstrækkelig, hvilket afholder nogle elever fra at cykle til skole.

Skolen bruger kun sjældent cyklen til ekskursioner. Lærerne har en oplevelse af, at nogle elever er usikre på cykel og utrygge ved at cykle, hvilket gør det utrygt for lærerne at cykle med børnene. Især skolelederen og færdselskontaktlæreren ønsker

at styrke skolecykling. På skolen er der blandt lærerne megen fokus på de forestående skolesammenlægninger.

I de foregående fem år før aktiviteterne i forskningsprojektet er skolevejen blevet trafiksaneret løbende. Der er etableret heller, blinkskilte, forskudte overgange m.m.

HANDLING

Egumvejens Skole gennemførte i projektperioden cykeltrænings- og undervisningstiltag. Skolen deltog i "Alle Børn Cykler", Jordan rundt på 80 dage og Cykelscore. Derudover laver skolen "Find din sikreste skolevej", trafikpolitik, cykeltræning på den mobile cykelbane og cykellege. Skolen har desuden fået lånehjælme fra Fredericia Kommune og via ansøgning til Trygfonden.

FIND DIN SIKRESTE SKOLEVEJ

Lærerne anvendte skolevejskortene i færdselsundervisningen og brugte anledningen til at tale om, hvordan man bedst håndterer nogle af de farlige steder på skolevejen. "Find din sikreste skolevej" bliver fremover anvendt som fast del af færdselsundervisningen, og kortene ligger tilgængelige på skolens hjemmeside sammen med skolens trafikpolitik. Skolen fik i forbindelse med de kort, som de fik tilsendt fra Cyklistforbundet, udarbejdet nogle ekstra kort. Når de bliver sammenlagt med en anden skole, får de et større skoledistrikt og skal have nye opdaterede kort.

● SKOLEGÅRDEN ER ET OPLAGT STED AT LAVE CYKELLEGE SOM FX KONGENS EFTERFØLGER ELLER MYLDRECYKLING.



FOTO
CYKLISTFORBUNDET

CYKELSCORE

En del af lærerne og eleverne deltog i Cykelscore, som var arrangeret af Fredericia Kommune. Det var frivilligt for elever og lærere, om de ville være med. De, der sagde ja til at deltage, fik hjælp til påsætning af chip hos skolens tekniske servicemedarbejder. Det har været nemt at installere chippene, som blot skulle sættes på med strips.

”Vi er med i Cykelscore. Vi har en del elever og lærere med i den. Pedellerne har hjulpet med at sætte chippene på cyklerne. De skulle sættes fast med to strips i hjulet. Det var ikke svært at sætte i, men vi valgte alligevel at lade pedellerne hjælpe til – især, hvis der skulle være problemer for nogle af de yngste elever.”

Camilla Roy Andreasen, færdselskontaktlærer på Egumvejens Skole i Fredericia Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryk og sikker skolecykling”.

CYKELTRÆNING, CYKELLEGE

Skolen har lavet en del cykeltræning ved f.eks. at bruge cykellege som ”Kanonkongen sænker skibe” og ”Kongens Efterfølger”. Færdselskontaktlæreren udviklede et cykeltræningsforløb, der blev benyttet i en emneuge, hvor cykling var et af hovedtemaerne. Her arbejdede 4. årgang med cykellege og den mobile cykelbane, som blev lånt af kommunen. 5. årgang cyklede til et grønt område, hvor de var fysisk aktive med deres cykler og 6. årgang benyttede cyklerne til en fælles klasseudflugt. Mange af eleverne er ikke vant til at cykle i hverdagen, og nogle af eleverne havde aldrig prøvet at cykle før. Cykelbanen er god at øve på forud for cykelture i byen. Eleverne får fornemmelsen af, at cyklen kan bruges til både leg og til praktisk anvendelse.

TRAFIKPOLITIK

Skolens ledelse og færdselskontaktlæreren udarbejdede forslag til en trafikpolitik for skolen. Udkastet blev drøftet og efterfølgende vedtaget i skolebestyrelsen. Derefter er den gjort tilgængelig for alle på skolens hjemmeside sammen med kortene over den sikreste skolevej.

Der var også aktiviteter, som ikke blev gennemført som planlagt. Cykelreparationskurset for lærere blev aflyst, fordi de forestående skolestrukturændringer tog al energi og fokus. Der var planlagt et undervisningsforløb i natur/teknik, som skolen ikke nåede at gennemføre, men gerne vil gennemføre senere. Skolen deltog heller ikke i ”LYS PÅ med Ludvig” som planlagt, da der skete en kommunikationsbrist mellem Cyklistforbundet og skolen i forbindelse med tilmeldingen.

”Eleverne skal have hjelm på, når vi cykler med dem. Det er en del af trafikpolitikken – at alle skal have hjelm på. Men det har eleverne også, fordi vi har fået 5 hjelme af kommunen og har søgt og fået penge til 25 hjelme hos TrykFonden, som vi kan låne ud af.”

Camilla Roy Andreasen, Færdselskontaktlærer på Egumvejens Skole i Fredericia Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryk og sikker skolecykling”.

PROCES

Egumvejens skole er den skole, der har haft den største fremgang i cykling blandt de deltagende skoler i forskningsprojektet. 23 % af eleverne er begyndt at cykle i forbindelse med indsatserne eller cykler flere dage om ugen end tidligere. Der var lavet en del fysiske tiltag til sikring af skolevejen forud for de aktiviteter, som blev gennemført i forbindelse med forskningsprojektet. Selvom forældrene og forældrebestyrelsen ikke har deltaget aktivt i at fremme skolecyklingen, har kommunens, skolelederens og lærernes indsats tilsyneladende skabt nogle synergieffekter, som har fået eleverne til at cykle mere. I sit valg af indsatser har skolen prioriteret formalisering af skolens trafikpolitik, cykeltræning og cykelleg. At flere elever cykler og cykler flere dage om ugen tyder på, at indsatserne har haft den tilsigtede effekt.

Tabellen viser ændringer i omfang af skolecykling på mellemtrinnet på Egumvejens skole.

Børnene er blevet spurgt: Hvor ofte cykler du til eller fra skole?

	Antal	Procent
Fra altid til aldrig	0	0
Fra altid til nogle gange	6	8
Uændret	46	61,33
Fra nogle gange til altid	19	25,33
Fra aldrig til altid	4	5,33
Total	75	100
Nettotilvækst		+23

Tallene stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt ”Tryk og sikker skolecykling”. Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Datarapport for projekt ”Tryk og sikker skolecykling”. Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.



FOTO
CYKLISTFORBUNDET

SAMLEDE ERFARINGER – CASES I TVÆRSNIT

Hvis en af de centrale grupper – f.eks. forældre eller lærere – ikke er med og føler ejerskab til projektet, har det vist sig vanskeligt at komme igennem processen med store effekter.

Omvendt ser det ud til, at kommunens aktive deltagelse og engagement kan give indsatsen et ekstra skub, som det er tilfældet med Fredericiaskolerne.

På trods af, at forældre og forældrebestyrelse ikke var aktive, lykkedes det alligevel Egumvejens Skole at nå det bedste resultat af alle deltagende skoler.

Dette kan dog også hænge sammen med, at der inden projektet var gennemført en væsentlig forbedring af skolevejen. Det har givet et nyt potentiale, som blot skulle udnyttes.

De københavnske skoler har generelt ikke scoret højt på resultattavlen. Der kan være forskellige grunde på de enkelte skoler,

”Tingene er kun lykkedes, der hvor jeg har gennemført det. At få andre til at gøre noget, det er ikke lykkedes for mig. Det var svært at få nogle andre til at gøre det. Argumentet er, at det er vigtigere at lære eleverne at læse. Det er svært at argumentere imod.”

Laila Bernth, Færdighedskontaktlærer, Nørrebro Park Skole, Københavns Kommune / Uddrag af interviewmateriale fra projekt ”Tryk og sikker skolecykling”.

men fælles er, at trafikbelastningen omkring skolerne er stor – både på kørebanen og på cykelstierne. Men selv om forholdene ikke er ideelle, har det vist sig, at noget kan rykkes, og at tendensen til fald i skolecyklingen kan vendes.

En del af forklaringen på den manglende effekt i København kan dog også bero på uregelmæssigheder i målingerne før og efter projektet. Se afsnittet om forskningsprojektet i bilag 1.

DET OVERORDNEDE BILLEDE ER, AT DET DREJER SIG OM AT FÅ ALLE INVOLVEREDE PARTER MED I PROJEKTET. HVIS KOMMUNE, SKOLE OG FORÆLDRE AKTIVT LÆGGER DERES LOD I SKÅLEN, HVIS INFRASTRUKTUREN ER I ORDEN OG TRAFIKKEN BEGRÆNSET, SÅ BATTER DET NOGET AT SÆTTE CYKLING PÅ DAGSORDENEN. MAN KAN IGANGSÆTTE EN POSITIV UDVIKLING: MERE CYKLING REDUCERER BILTRAFIKKEN, DET SKABER IGEN MERE CYKLING OSV.

Fredericia Kommune tegner sig for den mest positive udvikling.

Knap 24 % har ændret deres cykeladfærd i positiv retning. 7 % i negativ retning. Netto er der tale om en positiv udvikling på 17 %

Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013) / Datarapport for projekt ”Tryk og sikker skolecykling”. Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.



FOTO
MAY WINKELMAN
CYKLISTFORBUNDET

BAGGRUNDS VIDEN

Når man har besluttet sig for at sætte fokus på skolecykling, er det relevant at have en baggrundsviden om skolecyklings aspekter og perspektiver. For skolecykling drejer sig ikke kun om børns transport mellem hjem og skole.

Viden om fordelene ved at børn cykler til skole, kan bruges som argumentation over de mange aktører, der spiller en rolle i arbejdet for at fremme skolecykling. Aktørerne har forskellige udgangspunkter, synsvinkler og motiver, og derfor vil en helhedspræget opfattelse af skolecykling kunne fungere som en samlende og målrettende faktor.

I HANDLINGSDELEN BESKREV VI DE FORSKELLIGE REDSKABER TIL AT FREMME SKOLECYKLING. I DENNE VIDENSDDEL BESKRIVER VI SKOLECYKLINGENS PERSPEKTIVER, BETINGELSER OG BARRIERER, I FORHOLD TIL DE FORSKELLIGE INDSATSOMRÅDER OG AKTØRER. DET VIL FORHÅBENTLIG GØRE DET NEMMERE AT SAMORDNE DE FORSKELLIGE INTERESSER OG VÆLGE DE RIGTIGE INDSATSOMRÅDER.

HVORFOR SKOLECYKLING OG HVORFOR NU?

Når man vil sætte skolecykling på dagsordenen i en kommune eller en skole, kan man blive mødt af spørgsmålet: Hvorfor er skolecykling vigtig?



De væsentligste grunde til at fokusere på skolecykling er:

- Børn, der cykler til skole har en bedre indlærings- og koncentrationsevne end børn, der bliver kørt i bil eller med offentlig transport. Virkningen holder sig i op til fire timer efter, at de er kommet i skole. Det har man konstateret i Masseeksperimentet.

MASSEEKSPERIMENTET 2012

Formålet var at undersøge betydningen af børns og unges fysiske aktivitet og madvaner i forhold til deres evne til at koncentrere sig og dermed at indlære.

De elever, der blev transporteret til skole i bil eller med offentlige transportmidler, klarede testen dårligere, end de elever, der på den ene eller anden måde var fysisk aktive på deres vej til skole.

Læs mere om Masseeksperimentet 2012 og dets resultater i: Rasmussen et al (2012): Masseeksperiment 2012. Fuldkorn og englehop – koncentration i top? Koncentration og smag – resultater. Dansk Naturvidenskabsfestival 2012.

- Børn, der cykler til skole, er sundere end børn, der bliver kørt i bil eller med offentlig transport. De har blandt andet en højere kondition end børn, der transporterer sig på anden vis. Den aktive selvtransport er desuden med til at styrke børnenes psykiske trivsel og sociale relationer. Og daglig motion og fysisk aktivitet forebygger livsstilssygdomme senere i livet. Læs mere om sundhedsfordelene ved at lade børn cykle i Sundhedsstyrelsens håndbog om fysisk aktivitet – forebyggelse og behandling, 2011.

9-15-årige børn, der cykler til skole, har 9 % højere kondition end de børn, der går eller bliver kørt til skole.

Børn, der cykler, har bedre tal for kolesterol, blodfedt, blodtryk, og insulinfølsomhed.

Cooper et al (2005): Physical Activity Levels of Children Who Walk, Cycle or Are Driven to School. I: American Journal of Preventive Medicine 2005;29(3).

- De vaner for fysisk aktivitet, som man grundlægger i barndommen, tager man med sig ind i voksenlivet. Derfor er det vigtigt at etablere gode cykel- og motionsvaner tidligt i livet.

Cykler man som barn, er chancen for, at man vælger cyklen som dagligt transportmiddel senere hen i livet formentligt større.

- Børn og unges cykelfærdigheder og trafikvaner har betydning for, hvordan de senere hen udvikler sig som trafikanter. Børn, der er vant til at cykle, er erfaringsmæssigt mere trafiksikre end børn, der sjældent cykler. Den sikkerhed og rutine, der indlæres i barndommen, følger med hele livet igennem.
- Set fra børnenes perspektiv, er den selvstændige mobilitet et vigtigt led i udvikling af deres selvværd og mestring af eget liv. Udviklingen er drevet af lyst, fart og sansning, og foregår bedst på barnets præmisser.

Studier af børns oplevelse af cykling viser, at selvstændig mobilitet er en central faktor, hvis man skal have stor autonomi i og kontrol over sit liv. Materialet indeholder mange beretninger fra børn om det lystbetonede ved selv at kunne sætte farten og kursen – særligt på cykel. Her fortæller Kasper på 9 år om sine oplevelser med at cykle.

”Jeg er hurtigcykler. Det er Morten ikke. Han cykler langsomt. Jeg er rigtig god til at holde balancen. Jeg kan cykle rigtig langsomt og rigtig hurtigt. Nogle gange cykler vi om kap. Jeg vinder altid, fordi jeg kun har tre gear på min cykel og Marc han har enogtyve, så han skal lige rette. Det skal han jo bruge en del tid på, og så kan jeg godt cykle hurtigere end ham. Men det er kun lidt. Det er det smarte ved kun at have tre gear.”

Trine Fotel og Trine Agervig Carstensen (2006) / Børns hverdagsliv i bevægelse. Om mobilitetsoplevelser i en cykelpræget forstad. Nordisk Samhållsgeografisk Tidsskrift, Tidsskriftsnummer 41/42, 2006.

- Langt de fleste børn er glade for undervisning, der indeholder bevægelse og undervisning, der foregår i det fri. Cyklingen er et godt redskab til at give skolebørn den bevægelse og frihed, som de efterspørger.

DER ER ALTSÅ MANGE GODE ARGUMENTER FOR, AT DET ER VIGTIGT AT PRIORITERE SKOLECYKLING. I EN TID, HVOR SAMFUNDETS SUNDHEDSUDGIFTER STIGER VOLDSOMT, ER DER GRUND TIL AT FOKUSERE PÅ BØRNS SUNDHED, FORDI SUNDHEDSTILSTANDEN I BARNDOMMEN ER FUNDAMENT FOR RESTEN AF LIVET.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
 CYKLISTFORBUNDET

Mange børn er inaktive i deres hverdag og lever ikke op til Sundhedsstyrelsens anbefalinger om fysisk aktivitet. Den aktive selvtransport til og fra skole kan være en god og effektiv måde at nå det anbefalede niveau for fysisk aktivitet.

Det er derfor vigtigt, at børn lærer at cykle. Og at de børn, der har mulighed for det, cykler til og fra skole. Børnenes gode cykelvaner er samtidig en forudsætning for, at vi på langt sigt kan fastholde og videreudvikle cykelkulturen i Danmark.

Desværre er udviklingen i en periode gået den forkerte vej. Flere bliver kørt til skole – færre cykler. Især i indskoling. Og selvom skolecyklingsandelen i de senere år har ligget mere stabilt, skal der gøres en særlig indsats, hvis vi skal nå det niveau for skolecykling, vi havde i begyndelsen af 1990'erne.

Det nytter at gøre en indsats for at få børn til at cykle mere til og fra skole og i skoletiden. Indsatsen kan være med til at fastholde de børn, som allerede cykler og også få flere til at vælge cyklen. I forskningsprojektet "Tryk og sikker skolecykling" lykkedes det at få antallet af cyklende elever til at vokse på de fleste skoler. Når børn cykler smitter det også af på deres øvrige fysiske aktivitet. Børnene bliver mere idrætsaktive og cykler også mere i andre sammenhænge.

Kun 40 % af de 11-årige er aktive mindst én time hver dag, som Sundhedsstyrelsen anbefaler.

Sundhedsstyrelsen (2010): Undersøgelse af de 11-15-åriges livsstil og sundhedsvaner 1997-2008.

Der er i alt 925 børn svarende til 75 % som angiver, at de cykler eller går ved forskningsprojektets start og som fastholder deres aktive selvtransport gennem projektforløbet.

Gennemsnitligt svarer 65 %, at de altid cykler ved slutundersøgelsen mod 57 % ved startundersøgelsen.

Jan Toftegaard Stöckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013) / Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

BØRN I BILER TIL SKOLE (6-10-årige)

Fra 1978-2000 blev antallet af børn, der bliver kørt til skole i bil mere end fordoblet (fra 10 % til 23 %).

I perioden 2000-2009 har det været stabilt. 24 % blev kørt til skole i bil i 2009.

Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer (2002) / Sikre skoleveje. En undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner. DTU-Transport. Samt Megafon (2009). Børn og voksnes cykelvaner.

BØRN PÅ CYKEL TIL SKOLE (10-16-årige)

Fra 1993-2000 faldt andelen af 11-15-årige børn, der cykler til og fra skole med 19 procentpoint (fra 68 % til 49 %).

Fra 2007-2012 har antallet af børn, der cykler til skole været forholdsvist stabilt. Gennemsnitligt for perioden cykler 44 % af de 10-16-årige børn til skole (variation 42 % – 48 %). I 2012 cykler 43 % til skole.

Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer (2002) / Sikre skoleveje. En undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner. DTU-Transport. Samt tal fra Transportvaneundersøgelsen 2007-2012.

FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET



I forskningsprojektet "Tryk og sikker skolecykling" er børnene på interventionsskolerne begyndt at cykle mere i andre sammenhænge end eleverne på kontrolskolerne. Og det til trods for, at ingen af interventionerne er rettet specifikt mod at få dem til at cykle mere i fritiden.

Jan Toftegaard Stöckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013) / Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

SKOLECYKLINGENS BETINGELSER OG BARRIERER

Forudsætningerne for, at mange børn cykler til skole, er:

- At barn og cykel passer sammen, og at barnet er cykelsikkert
- At barnet er så gammelt, at det kan overskue trafikssituationer – eller bliver fulgt af en voksen
- At der er en positiv indstilling til cykling i hjem og omgangskreds
- At skolevejen er tryk og sikker
- At skolen lægger vægt på, at børnene cykler
- At kommunen skaber de nødvendige fysiske rammer for skolecykling

HVIS DISSE FORUDSÆTNINGER ER TIL STEDE, VIL DER NORMALT VÆRE MANGE BØRN, DER CYKLER TIL OG FRA SKOLE.

Hvis de ikke er til stede, udgør det en barriere for skolecykling. I det følgende gennemgås hver enkelt faktor og den viden og erfaring, der knytter sig til den.

- Barnet og cyklen, cykelsikkerhed
- Barnets trafiksikkerhed, hvornår og hvordan?
- Familiens og omgangskredsens transportvaner
- Skolevejens beskaffenhed, sikkerhed og tryghed
- Skolens indstilling og trafikarealer, trafik i undervisningen
- Kommunens cykelpolitik, fokus og aktivitet

BARNET OG CYKLEN – CYKELSIKKERHED

CYKLEN SKAL PASSE TIL BARNET

Langt de fleste børn kan instinktivt godt lide at cykle, men der er også børn, som ikke har lyst. De kan have følt sig presset eller måske har de haft en dårlig oplevelse under træningen.

EN BETINGELSE FOR, AT DET ER SJOVT AT CYKLE ER, AT BARN OG CYKEL PASSER SAMMEN. NÅR NOGLE BØRN HAR MODSTAND, KAN DET VÆRE FORDI CYKLENS STØRRELSE IKKE PASSER TIL BARNET. EN FOR LILLE OG ISÆR EN FOR STOR CYKEL KAN VÆRE EN HINDRING FOR, AT BARNET FÅR EN GOD CYKELOPLEVELSE.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

95 % af børnene har en cykel.

1 ud af 5 svarer, at når de ikke cykler, er det fordi, cyklen er i stykker eller punkteret.

Tallene stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt "Tryk og sikker skolecykling". Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Stöckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

En cykel er et stykke teknologi, som kræver omsorg. Cykler bliver slidt og kan gå i stykker, så vedligeholdelse er vigtig. Hvis et dæk er punkteret eller gearene er defekte, gælder det om at få dem ordnet hurtigt, da børnene nødtigt undværer deres transportmiddel ret længe.

Trine Fotel og Trine Agervig Carstensen(2006) / Børns hverdagsliv i bevægelse. Om mobilitetsoplevelser i en cykelpræget forstad. I Nordisk Samhällsgeografisk Tidsskrift, 41/42, 2006.

CYKLEN SKAL VÆRE VEDLIGEHOJDT

En betingelse for at kunne bruge cyklen til daglig transport er, at den virker, som den skal. Langt de fleste børn i Danmark har en cykel, men mange børns cykler er ikke holdt ordentlig ved lige. Det kan dreje sig om løse eller rustne kæder, bremses, der ikke fungerer eller flade dæk. Og så bliver cyklen en undskyldning for ikke at cykle til skole. En god cykeloplevelse kræver en cykel, der fungerer godt.

FOTO
MAY WINKELMAN
CYKLISTFORBUNDET



CYKELSIKRE BØRN

I Danmark har vi en stærk cykelkultur, hvor stort set alle kan cykle. Derfor overser man nemt, at cykling er tillært – ikke medfødt. Man skal lære at cykle, og man skal træne og udvikle sine cykelfærdigheder.

Gennem øvelse og træning bliver bevægelser, manøvrer og balance efterhånden så velkendte, at de indlejres i kroppen, og man cykler uden at tænke over hvordan. Når børn når dertil, er de cykelsikre. Cykelsikkerhed er en vigtig forudsætning for, at børnene senere kan blive trafikksikre. Jo tidligere de starter, des bedre bliver de.

CYKELTRÆNING

De fleste kender kosterkaft og støttehjul som trofaste følgesvende ved cykelkarrierens begyndelse. Nogle børn føler sig mest trygge ved at have en voksen ved sin side, når balanceevnen trænes. Og andre tror mest på, at støttehjulene kan redde ustabilitet og slinger i valsen.

I løbet af de seneste år er den lille løbecykel uden pedaler kommet på markedet. Den fås i størrelser helt ned til to-års alderen.

Fordelen ved den er, at barnet kan nå jorden med begge fødder, og at der ikke er nogen pedaler, der sidder i vejen.

Træningen foregår på barnets præmisser og i det tempo, barnet selv finder passende. I starten er løbecyklen måske bare et stykke legetøj, der kan bruges til hvad som helst, men de fleste børn tager hurtigt udfordringen til sig og begynder spontant at trække med cyklen og sætte sig op på den. Og så begynder de at padle sig frem. Løbecyklen er en genvej for barnet til at finde sin egen balance. Og når balancen er ved at være der, finder barnet hurtigt glæden ved at være selvkørende og suser afsted på den lille cykel.

Overgangen fra løbecykel til en pedalcykel er nem for de fleste. Balance, fart, manøvrer og orientering er indlært og barnet kan på den nye cykel koncentrere sig om pedalerne og en ny måde at bremse på.

CYKELLEG

Gennem leg på cykel indøves alle cyklingens grundfærdigheder. Pointen med legen er, at læringen foregår, mens barnet er optaget af legens indhold og formål: f.eks. at fange sæbebobler,



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

sænke slagskibe eller myldrecykling, kongens efterfølger, rødt lys-stop eller postbud. Hvis et barn er kommet skævt igang med cyklingen og har modstand mod det, kan cykelleg være en god hjælp. Den legende tilgang til cykling foregår på barnets præmisser, og det har givet mange forsigtige børn en ny mulighed for at være med.

Der findes et utal af lege og variationer af lege, som kan leges på cykel. Under legen trænes balance og manøvrer, fart og afstand, rum- og retningsans, reaktionsevne og hensyn. Og man øver sig i at trække cyklen og stige af og på. Læs mere om cykelleg og cykelsikkerhed i Cyklistforbundets: "20 cykellege. Sjov træning for alle børn", 2010. Bogen kan downloades fra www.cykelleg.dk

TRAFIKSIKKERHED

CYKELSIKRE BØRN ER MERE TRAFIKSIKRE BØRN, DER ER GODE TIL AT CYKLE, KAN RETTE HELE OPMÆRKSOMHEDEN MOD VEJEN OG TRAFIKKEN. HVORNÅR ET BARN ER TRAFIKSIKERT, ER ET SPØRGSMÅL OM MODENHED OG CYKELSIKKERHED.

En tommelfingerregel er, at børn skal være 10-12 år for at kunne overskue komplekse trafiksituationer på egen hånd. Men et barn kan godt cykle i trafikken i en tidligere alder, hvis det følges med en voksen.

HVORNÅR ER BARNET TRAFIKSIKERT?

Mange forældre er usikre i forhold til at vurdere, om deres barn er tilstrækkelig sikkert til at kunne cykle i trafikken på egen hånd. Der er ingen faste aldersgrænser for, hvornår evnerne er tilstrækkelige. Og pointen er, at sikkerheden ikke kommer af sig selv. Den kommer gennem øvelse og kræver samtidig en vis modenhed hos barnet. Forældrenes opgave er at træne cykling med deres barn og under træningen iagttage udviklingen i barnets cykelfærdigheder.

Der findes forskellige tjeklister i forhold til at vurdere børns trafiksikkerhed. Nogle kommuner med fokus på skolecykling og Rådet for Sikker Trafik har linet en række færdigheder op som forudsætninger for, at børn kan færdes sikkert og selvstændigt i trafikken. Det drejer sig om at kunne orientere sig i komplekse situationer, tage hurtige og sikre beslutninger, forudse, hvad andre vil gøre, vurdere afstand og hastighed, skelne mellem væsentligt og uvæsentligt og naturligvis kende regler for cykling og tegngivning. Samt grundforudsætningen: At man behersker sin cykel – at man er cykelsikker. Se tjeklisten fra Rådet for Sikker Trafik på www.sikkertrafik.dk

Det er forældrenes opgave at træne disse færdigheder med barnet og løbende vurdere barnets adfærd. Træningen foregår i begyndelsen på veje med begrænset trafik, hvor forælder og barn kører side om side med barnet inderst. De taler om, hvad de ser, og hvad der sker. Senere kan barnet føre an, stadig med dialog om trafik og valg.

Samtlige råd og retningslinjer om børn og trafikikkerhed kan koges ned til følgende færdigheder hos barnet, som skal være opfyldt:

- Barnet skal kunne fastholde opmærksomheden over en længere periode. Læg mærke til barnets evne til at koncentrere sig i forskellige situationer. Evnen opbygges gradvist. Men børn er forskellige og det kan være meget forskelligt, hvad der fanger og fastholder deres opmærksomhed.
- Hvis der opstår uventede hændelser eller forstyrrelser, skal barnet hurtigt kunne vende tilbage til det oprindelige fokus på trafikken. Iagttag f.eks. barnets reaktion, hvis det får øje på en hundehvalp. Hvor lang tid går der, før barnet igen er opmærksom på trafikken?
- Barnet skal kunne opfatte sig selv som en del af en helhed, hvor mange aktører handler individuelt, men i relation til hinanden. Børn, der leger cykellegen "myldrecykling" for første gang, vil ofte støde ind i hinanden eller være i vejen for hinanden. Men i løbet af kort tid får de vidvinklen på og manøvrerer sikkert i forhold til hinanden. Iagttag om barnet ind imellem overser andre trafikanter.
- For at kunne tage de rigtige beslutninger, skal barnet kunne sætte sig i andres sted, f.eks.: Jeg har set bilen, men det er ikke sikkert, at chaufføren har set mig. Tal med barnet om det i konkrete situationer.
- Når barnet har udvist færdigheder på disse områder, er testen at vurdere, om der stadig er overskud til f.eks. at tale sammen, synge en sang, gætte gåder osv. Overskuddet er det beredskab, der skal til for at klare det uventede.

Under trafiktræningen skal forældrene således holde øje med barnets generelle adfærd og især vurdere den i relation til disse fem punkter. Cykling i trafikken er multitasking på højt niveau og læres gradvist.

Når det drejer sig om skolecykling og skolevejen, skal forældrene naturligvis cykle vejen sammen med barnet flere gange og i begge retninger. Følgeskabet varer til det tidspunkt, hvor barnet føler sig trygt og "overskudsagtig" i forhold til at kunne finde vej og i forhold til de trafikale udfordringer.

Hvis forældrene stadig er utrygge, må de vurdere, hvad denne utryghed er udtryk for.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

FAMILIENS TRANSPORTVANER – OG OMGANGSKREDSSENS

HVIS BØRN SKAL CYKLE TIL SKOLE, SKAL DET VÆRE ET ØNSKE OG EN PRIORITET I FAMILIEN. DET ER VIGTIGT, AT DET BLIVER OPFATTET SOM VÆSENTLIGT OG OPLEVET SOM NOGET POSITIVT AT CYKLE TIL OG FRA SKOLE. ALENE ELLER I FØLGESKAB MED ANDRE.

TRANSPORTVANER

Hvordan transporten til skole skal foregå er noget, der er til forhandling i familien. Hele familiens transportbehov skal tilgodeses, så hverdagens aktiviteter for hvert enkelt familiemedlem kan lade sig gøre.

Forældre spiller en rolle som normsættere. Hvis de ikke selv cykler på de korte ture, kan det være svært at overbevise børnene. Og omvendt er cyklende forældre mere tilbøjelige til at opfatte cyklen som en mulighed for børnene. I praksis prioriterer cyklende forældre cykling til og fra skole højere end forældre, der ikke selv cykler. De lokale transportvaner – familiens og omgangskredsens – er med til at forme, hvad der er den gængse måde at transportere sig på. Hvis man bor i et bildomineret område, er der nogle normer, der skal brydes.

TRYGHED I TRAFIKKEN

Forældre og skoler peger ofte på behov for ændringer af den fysiske infrastruktur, når man taler om betingelser for, at børn kan cykle til skole. Inden kommunen begynder at planlægge infrastrukturforandringer, er det vigtigt at afklare, om der objektivt set er problemer med trafikikkerheden på skolevejen. Se også næste afsnit om skolevejen og trafikikkerhed.

Den oplevede tryghed handler om de følelser, det afstedkommer at færdes på skolevejen for forældre og børn. En betingelse for, at forældre sender deres barn ud i trafikken, er, at de er trygge ved det. I den forbindelse spiller andre forældres oplevelser og vurderinger en stor rolle for, om den enkelte forældre tør lade sit barn færdes alene i trafikken. Andre forældres vurderinger tillægges mere vægt i forhold til den enkeltes valg af skoletransport end objektive udmeldinger fra myndighederne. I de tilfælde, hvor der er markant forskel mellem tryghed og reel risiko, kan det være en god idé, at forældrene gennemgår skolevejen sammen med fagfolk. Det kan være skolens færdselskontaktlærer, det lokale færdselspoliti eller en trafikkyndig fra kommunens tekniske forvaltning.

Mange forældre er utrygge ved biltrafikken på skolevejen og risikoen for, at deres børn på cykel ender i færdselsuheld med biler. I virkeligheden er sådanne uheld sjældne. Langt de fleste af børns cykeluheld er solouheld på cykel eller sammenstød med andre cyklister. Forskningsprojektet "Tryk og sikker skolecykling"

fik flere børn til at cykle mere, men der var ingen signifikant ændring i børnenes selvrapporterede cykeluheld, selvom børnene cyklede mere. Forældre vil dog oftere være lydhøre overfor andre forældres fortællinger om skolevejen end fakta om cykeluheld.

En hollandsk undersøgelse har kigget nærmere på betydningen af informationer om sikkerhed på skolevejen, som forældrene modtager og disses betydning for forældrenes følelse af tryghed.

Undersøgelsen viser, at den subjektive information fra andre forældre har væsentlig større betydning end de mere objektive oplysninger har. De, der havde fået beretninger fra forældre, der følte sig utrygge ved børnenes skolevej vurderer uheldsrisikoen for både sig selv, deres børn og for forældre og børn i almindelighed højere end de, der har hørt positive beretninger fra byens forældre.

Kun 13 % af de forældre, der havde fået negative subjektive informationer, ville lade deres barn gå/cykle alene til skole. Blandt dem, der havde fået positive informationer om trygheden i trafikken, ville 29 % lade deres barn gå/cykle selv til skole. Den objektive information om trafikikkerheden i byen, og om man havde lavet ekstra foranstaltninger, havde således ikke betydning for deltagernes følelse af tryghed/utryghed ved den beskrevne trafiksituation.

Gitte Carstensen (2010) / Forældres holdning til børnenes skolevej. I Nyhedsbrevet Trafikkerhedsforskning. Nr. 14. September 2010 – Trafikkerhed for børn. DTU Transport.

FØLGESKAB

Hvis børn har mulighed for at følges med andre, er de mere tilbøjelige til at cykle til skole. Følgeskabet er ofte det, der får børn i gang med at cykle til skole. I forstæderne betragter forældre ofte børns følgeskab med andre børn som en måde barnet kan beskytte og passe på sig selv. I landområder er børn og forældre mere tilbøjelige til at deltage i fælles fysiske aktiviteter, der inkluderer forældrenes følgeskab til og fra fritidsaktiviteter. Læs mere om betydningen af følgeskab på cykel i artiklen af Miguel Romero Mikkelsen og Pia Christensen (2009): Is Childrens Independent Mobility Really Independent? A Study of Childrens Mobility Combining Ethnography and GPS/Mobile Phone Technologies. I Mobilities, Vol. 4, Nr. 1, s. 37-58, marts 2009.

CYKELBUSSE

En cykelbus kan bestå af 3-10 børn, der sammen med 2 voksne "chauffører" cykler til og fra skole langs en fastlagt rute med aftalte stoppesteder. Typisk er det elever, der bor i nærheden af hinanden, der er med i samme "bus". Alle deltagerne udstyres med en refleksvest.

Cykelbusser kan være et godt og brugbart redskab til at sætte følgeskabet i rammer og give tryghed de steder, hvor børn og forældre er utrygge ved skolevejen. Men cykelbusser bør ikke anvendes på ruter med stærk trafik. Her bør man finde alternative ruter. Cykelbusser kan nemlig også anvendes der, hvor man lægger vægt på den generelle tryghed, det skaber, når man følges ad. Følgeskabet kan betyde, at børn, der ellers ville blive kørt til skole i bil får mulighed for at cykle sammen med andre.

Forældre kan skiftes til at være chauffør og lave indbyrdes aftaler. Det kan også være ældre elever eller pensionister, der bemander cykelbussen. Nogle skoler har etableret kalender til administration af bookinger, hvor forældre kan indskrive deres børn de dage, hvor de benytter bussen og de dage, hvor forældrene selv bemander cykelbussen.

Vi anbefaler, at det er voksne chauffører, der bemander bussen. Elever i udskoling kan evt. bemande cykelbusser steder, hvor der er stisystemer afgrænset fra den øvrige trafik. Det må bero på en konkret vurdering. Eleverne bør modtage undervisning og træne chaufførrollen, inden de får ansvaret for andre elever.

Cykelbusser har ikke været anvendt i forskningsprojektet, da ingen af skolerne ønskede det, men flere kommuner har gode erfaringer med gå- og cykelbusser. Se konkrete eksempler i manualen "Sund og cykelvenlig skolevej" fra Kræftens Bekæmpelse.

SKOLEVEJEN

Skolevejens to hovedparametre er afstand og sikkerhed.

Afstand drejer sig om vejens længde og tidsforbrug, mulighed for alternativt rutevalg og stedets topografi. Sikkerhed drejer sig om den reelle risiko, trafikmængder, hastigheder, oversigtsforhold, belysning og oplevet tryghed.

VEJENS LÆNGDE OG TRANSPORTENS TIDSFORBRUG

En betingelse for, at børn kan cykle til skole, er, at de bor i en passende afstand fra skolen. Er cykling til skole for tidskrævende, bliver det en barriere. Og hvis afstanden er kort, vil de fleste hellere gå.

ALTERNATIVE RUTER

Hvis ikke den direkte vej opfylder sikkerhedskravene (se nedenfor om faktisk sikkerhed), eller hvis forældrene føler sig utrygge

ved den – også efter en teknisk gennemgang – kan man overveje alternative ruter. Man må i den sammenhæng genoverveje afstand og tidsforbrug.

Tiden, det tager at cykle til skole, er afgørende for, om eleverne cykler.

Sandsynligheden for at anvende cyklen på en afstand, der kan tilbagelægges på 6-15 min. er dobbelt så stor, som hvis afstanden kan tilbagelægges på 5 min. eller mindre. I de tilfælde er det mere sandsynligt, at børnene går til skole.

1 ud af 3 angiver, at de har så kort til skole, at de går. Knap 1 ud af 10 angiver, at de har for langt til at cykle.

Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013) / Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

GEOGRAFISK FORSKELLIGHED

Der er store forskelle mellem land- og bykommuner i forhold til afstande og den cykelinfrastruktur, der er til rådighed for børn på skolevejen. Nogle steder er der en veludbygget og børnevenlig cykelinfrastruktur, andre steder er der farlige skoleveje, hvor kommunerne ikke prioriterer indsats og ressourcer til at sikre skolevejene. I sidstnævnte tilfælde må kommunen sikre skoletransport på anden måde.

FAKTISK TRAFIKSIKKERHED

En betingelse for, at børn kan cykle til skole er, at skolevejen objektivt set er trafikssikker. Her spiller skolevejens udformning, trafikens sammensætning og antallet af færdselsuheld med cyklister og fodgængere en vigtig rolle. Sikkerhedsvurderingen, som gennemføres af kommune eller politi, baseres på objektive målinger af risici for færdselsuheld. Som minimum bør de forhold, der er listet i cirkulæreskrivelsen om sikring af skoleveje, indgå i vurderingen.

Her nævnes følgende forhold:

- Oversigtsforhold
- Vejens udbygning
- Kørehastighed
- Trafiktæthed
- Trafikkens sammensætning
- Ulykkestal set i relation til børnenes alder
- Særlige komplicerede forhold, herunder krydsninger
- Andre faremomenter



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

Geografien spiller en stor rolle for skolecykling. Børnene på Fyn eller i Fredericia er der dobbelt så stor sandsynlighed for, at de cykler til skole, end hvis de bor i København. Det skal ikke ses som udtryk for, at børn i København ikke kan lide at cykle, men nærmere at de har for kort vej til skole til, at det kan betale sig at cykle. De københavnske børn cykler i mange andre sammenhænge. Forskellen skyldes, at de reelle muligheder for at ændre cykelvaner er forskellige.

Jan Toftegaard Stöckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013) / Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

Læs mere om regler for sikring af skoleveje i publikationen fra Rådet for Sikker Trafik: Sikker i trafikken – love og regler, som er tilgængelig på www.sikkertrafik.dk

Er der problemer med at kunne orientere sig, høje hastigheder i biltrafikken, tæt og/eller tung trafik, uoverskuelige kryds eller lignende – eller huller i asfalten og store vandpytter, kan en henvendelse fra skole og forældre måske få kommunen til at forbedre forholdene.

Eleverne har cyklet mere i forbindelse med forskningsprojektet, men det har ikke øget antallet af selvrapporterede cykeluheld.

20 % af eleverne har været involveret i cykeluheld. Antallet af alvorlige uheld er meget beskedent.

86 % af børnenes trafikuheld er sket, mens de har været på cykel og halvdelen af alle cykeluheld er solouheld, hvor eleven styrter på cyklen.

Kun 10 % af alle cykeluheld vedrører uheld med motoriserede køretøjer. Når børnene har vurderet skolevejen som usikker, er der større sandsynlighed for, at der er sket cykeluheld.

Jan Toftegaard Stöckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013) / Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET



SAMSPIL MELLEM SIKKERHED OG TRYGHED

EN BETINGELSE FOR SKOLECYKLING ER, AT DER ER EN SAMMENHÆNG MELLEM DEN OBJEKTIVE TRAFIKSIKKERHED PÅ SKOLEVEJEN OG DE OPLEVELSER OG FØLELSER, SOM FORÆLDRE OG BØRN HAR VED AT FÆRDES PÅ CYKEL PÅ SKOLEVEJEN.

Langt de fleste børn i alderen 10-13 år vurderer deres cykelrute til og fra skole som sikker eller meget sikker.

Det er især følgende forhold ved skolevejen, som fremmer følelsen af tryghed ved at cykle til skole hos forældre og børn:

- Begrænset biltrafik
- Begrænset tung trafik
- Lav hastighed
- God belysning på vej og sti
- Gode oversigtsforhold og mulighed for at orientere sig
- Stisystemer skaber tryghed, men bliver strækningerne for øde, fører de til utryghed

BØRNS UDSAGN OM DERES CYKELRUTE TIL SKOLE

Spørgsmål: Hvilke problemer er der på din skolevej?

	2011
Bilerne kører stærkt	13,0 %
Mange biler	24,1 %
Mange lastbiler	5,8 %
Farlige kryds	9,3 %
Bilerne holder ikke tilbage	7,1 %
Ingen cykelsti	22,0 %
Svært at krydse vejen	5,4 %
Svært at se bil, hvor jeg skal over vejen	6,3 %
Andet	9,9 %
Total	100

Tallene er baseret på 1781 besvarelser og stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt "Tryk og sikker skolecykling". Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Data-rapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.

BØRNS UDSAGN OM DERES CYKELRUTE TIL SKOLE

Spørgsmål: Hvor sikker eller usikker er din skolevej?

Meget sikker	32,9 %
Sikker	52,9 %
Usikker	4,9 %
Meget usikker	1,3 %
Ved ikke	8 %
I alt	100

Tallene er baseret på 1781 besvarelser og stammer fra den forskningsbaserede evaluering af projekt "Tryk og sikker skolecykling". Hovedresultaterne kan findes i Jan Toftegaard Støckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013): Data-rapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET



Børns opfattelse af skolevejen er afgørende for skolecykling.

Vurderer eleven cykelruten som meget usikker, så er det en barriere for skolecykling.

Sandsynligheden for, at barnet cykler, er kun en tiendedel, hvis barnet selv vurderer, at cykelruten er meget usikker.

Jan Toftegaard Stöckel, Lars Bo Andersen og Lars Østergaard (2013) / Datarapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health. Institut for Idræt og Biomekanik. Syddansk Universitet.



FOTO
MAY WINKELMAN
CYKLISTFORBUNDET

BØRNS RISIKOoplevelser ER KOMPLEKSE, DIFFUSE OG PÅVIRKET AF DE KONKRETE SAMMENHÆNGE, DE FÆRDES I.

I trafikken er der forskel på, hvad børn opfatter som farligt, og børns fokus og opmærksomhed er ofte rettet mod alle mulige andre ting end trafikale forhold. Børns oplevelser af risiko i hverdagen er i høj grad præget af frygten for at møde store hunde eller fremmede mænd. Der er ingen grænser for, hvad børn kan opleve som farligt, og det er karakteristisk, at børns oplevelser af risiko er mangfoldige, forskellige og sammensatte og situationsbestemte.

BØRN NEDPRIORITERER TRADITIONEL VIDEN OM TRAFIKSikkerhed OG VÆLGER GERNE TRAFIKREDE VEJE FOR AT SPARE TID OG OPNÅ SOCIAL TRYGHED.

Børn oplever store veje og hurtige biler som forhold, der skaber usikkerhed i trafikken. Men børns oplevelser af risiko påvirkes i lige så høj grad af forhold, der ikke har noget med trafiksikkerhed at gøre. Derfor kan børn godt finde på at vælge mindre trafiksikre ruter for at undgå mødet med sociale trusler og farer. Børns valg af skolevej påvirkes af overvejelser omkring effektivitet og tidsforbrug, og det konkrete valg af skolevej begrundes ofte med henvisning til, at det er den hurtigste vej og vigtigheden af ikke at komme for sent i skole.

Kevin Mogensen (2009) / Ulven kommer. Børns Oplevelse af risiko. Trafiksikkerhed i børneperspektiv. Rådet for Sikker Trafik.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

SKOLEN

Hvis børn skal cykle til og fra skole, skal de fysiske rammer omkring skolen være trafikalt trygge og sikre. Og skolen skal fokusere på børns og forældres trafikale adfærd på skolens nærmeste trafikarealer. Kommunen og skolen har et fælles ansvar for, at trafiksituationen omkring skolen er i orden.

Det drejer sig om følgende:

- **Trafikarealerne ved skolen.** Det skal være trygt og sikkert for gående og cyklende at ankomme til skolen. Er afsætningsforholdene for forældre, der afleverer deres børn i bil, ikke gennemtænkte, kan det skabe kaotiske og risikofyldte situationer for de børn, som cykler eller går til skole.
- **Cykelparkering.** Cykelparkeringsforholdene på skolen skal være i orden. Cykelparkeringens kapacitet skal være tilstrækkelig, stativerne skal være nemme at bruge. De skal kunne anvendes af alle cykeltyper, og parkeringen skal placeres, så den er nem at bruge og sikker i forhold til hærværk og tyveri.
- **Skolens trafikpolitik.** Skolen skal tage aktivt stilling til børnenes transportvaner. Man skal prioritere, at børn cykler i skoletiden og til og fra skole. Det kræver en fælles tilgang til skolecykling fra skolens ledelse, lærere, forældrebestyrelse, forældre og børn.
- **Brug af cyklen på skolens ekskursioner.** Børns færdigheder på cykel styrkes ved at anvende cyklen til ekskursioner i forbindelse med undervisningen. Den bedste måde at træne cykelfærdigheder på, er gennem praksis.
- **Fokus på cykling i færdselsundervisningen.** Børns cykling understøttes ved aktivt at integrere trafik og cykling i færdselsundervisningen. Færdselsundervisningen er et obligatorisk emne under skolernes fælles mål. Men det kan være nødvendigt med et særligt fokus fra skoleleder og lærere, for at den ikke drukner i mængden af andre gøremål. Skolen er ansvarlig for, at færdselsundervisningen foregår gennem hele skoleforløbet. Undervisningen sikrer, at alle børn får samme gode ballast, og at der bliver skabt debat om familiernes trafikvaner.
- **Forældre og børns trafikadfærd ved skolen.** Forældre og børn skal opføre sig hensynsfuldt og trafiksikkert omkring skolen. Den enkeltes trafikale adfærd må ikke være til gene for andre. Forældre, der kører deres børn til skole i bil, skal udvise hensyn til cyklende og gående børn, både når de nærmer sig skolen, og når de tager afsked med deres børn. Hensynsløs opførsel kan skabe en negativ spiral, hvor flere forældre kører deres børn til skole i bil, fordi de er utrygge ved de andre forældres adfærd omkring skolen. Skolen har en vigtig rolle i forhold til italesættelse af trafikal adfærd omkring skolen.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

KOMMUNEN

Kommunen har ansvaret for cykelinfrastrukturen inden for kommuneegrænsen. Statsvejenes ansvar ligger dog hos staten. På ca. 1/3 af statsvejene er der cykeltrafik, men disse strækninger er næppe i spil som skoleveje. Det er således kommunens ansvar, at skolevejene er i orden. Og det drejer sig både om anlæg af infrastruktur og om dens drift og vedligeholdelse. Læs mere om kommunernes ansvar for sikring af skoleveje i publikationen "Sikker skolevej – love og regler" fra Rådet for Sikker Trafik, 2010.

Alle kommuner skal have et trafiksikkerhedsråd. I mange kommuner foregår det ved at en repræsentant fra politiet og et par personer fra teknisk udvalg mødes et par gange om året og drøfter trafiksikkerhed. Så er lovens bogstav opfyldt. I andre kommuner tager man sagen mere alvorligt og har et bredt udvalg, hvor mange organisationer er med: Ældrerådet, Trafikskaber og transporterhverv, Cyklistforbundet, Handelsstandsforening, Handicaporganisationer, m.fl.

Skal der ske permanente hastighedsnedsættelser, er det det kommunale trafiksikkerhedsråd, der bestemmer disse. Rådet bestemmer også ofte i praksis hvilke færdselskampagner, kommunen skal lave i årets løb eller hvilke, man vil købe af Rådet for Sikker Trafik. Foranstaltninger, der koster penge – anlægsarbejder f.eks. – skal vedtages i byrådet, så i den sammenhæng er trafiksikkerhedsrådet rådgivende.

De kommunale trafiksikkerhedsråd kan være et omdrejningspunkt for kommunens skolevejspolitik. Især når man inddrager skoleforvaltningen og et par repræsentative færdselskontaktlærere i dialogen. Bøvlet med at inddrage flere opvejes af, at overvejelserne bliver mere realistiske, når alle synspunkter kommer på bordet samtidig.

Mange kommuner har formuleret en cykelpolitik. Nogle har fulgt denne politik op med en handlingsplan, som gør rede for, hvornår, hvad skal gennemføres og hvor mange midler, der er afsat. Der er også kommuner, som primært fokuserer på skolevejene, og som udvikler en politik for, hvordan skole-hjem trafikken skal foregå.

Hvis der er problemer omkring skolevejene i kommunen, er det dermed kommunens tekniske forvaltning og kommunens politikere, man skal henvende sig til. Kommunen har ansvaret for, at alle børn kan komme sikkert til og fra skole.

INFRASTRUKTURFORBEDRINGER, SOM KAN FÅ FLERE BØRN TIL AT CYKLE, SKAL HOLDES OP IMOD EVENTUELLE UDGIFTER TIL KOMMUNALE SKOLEKØRSELSORDNINGER.

Alle kommuner kan komme i spil omkring forbedringer af skolevejene. Fra de, der slet ikke er fokuseret på cykeltrafik, til de,

der har udviklede politikker og handlingsplaner. Det vigtige er, at der rettes henvendelse til de rette instanser og personer, og at der er en reel opbakning fra lokalsamfundet, skolen, forældrekredse, skolebestyrelse mv. Det er også relevant at inddrage den lokale afdeling af Cyklistforbundet i de kommuner, hvor der er en sådan.

Oversigt over lokalafdelinger kan ses på www.cyklistforbundet.dk

Alternativt kan man henvende sig til Cyklistforbundets sekretariat i København, hvis man mangler hjælp til, hvordan man lægger pres på kommunen. Find kontaktoplysningerne på www.cyklistforbundet.dk

Kommunetrafiktestene 2010 og 2013 viser, at flere og flere kommuner gør noget aktivt for at opfordre forældre til ikke at køre deres børn til skole i bil.

I 2010 lancerede 15 kommuner hvert år kampagner for at gå eller cykle til skole. I 2013 var det steget til 32 kommuner.

Et stigende antal kommuner arrangerer hvert år temadage eller trafiksikkerhedsinitiativer for skolerne på tværs af skoler.

I 2010 var det 6 kommuner, mens det i 2013 var steget til 21 kommuner.

Flere og flere kommuner har vedtaget principper for, hvornår og hvordan færdselsundervisningen skal foreløbe på kommunens skoler.

I 2010 var det 4. I 2013 var det steget til 11.

Rådet for Sikker Trafik: Resultater fra Kommunernes skoletrafiktest 2010 og 2013.

Udbygning af cykelinfrastrukturen har sine omkostninger. Og den gennemføres endnu ikke med samme selvfølge og rundhåndethed, som den, bil-infrastrukturen har været genstand for i de sidste mange årtier. En km dobbeltrettet cykelsti koster i omegnen af 5 mio kr. uden for byerne og mere i bymæssige bebyggelser. Når man som eksempelvis skoleleder, lærer eller forælder henvender sig til kommunen for at få bedre skolevejsforhold, bør man derfor gennemtænke de forskellige alternativer til egentlige anlægsarbejder: Alternative ruter, forbedringer af eksisterende struktur, sikkerhedsgennemgang osv.



FOTO
CYKLISTFORBUNDET

Kommunen har også ansvaret for drift og vedligeholdelse af den eksisterende infrastruktur. Driften omfatter f.eks., at kommunen har et overblik over stinettet og dets tilstand, en driftplan, der sikrer vedligeholdelse, skiltning, oversigt og afvanding samt at huller og ujævnheder udbedres. Om vinteren også snerydning – helst med cykelstierne som højeste prioritet.

Manglende vedligeholdelse kan være en lige så stor barriere for skolecykling som en manglende cykelsti. Driftsudgifterne er minimale i forhold til anlægsarbejder, og hvis de bliver brugt rigtigt, rækker de længere. I Cyklistforbundets "Håndbog i Cykelstiinspektion" (2013) påpeges det, at en gennemarbejdet vedligeholdelsesplan er den bedste garanti for at holde driftsudgifterne nede. En vedligeholdelsesplan giver et overblik, der skaber grundlaget for en optimering af driftsmidlernes anvendelse. Se www.cyklistforbundet.dk og søg på cykelstiinspektion.

For kommunen er det væsentligt at få økonomi og budgetter til at hænge sammen. Det kan derfor være en fordel at gribe sagen an på et tværsektorielt niveau, hvor man inddrager cyklingens sundhedsaspekt i sammenhæng med ønsket om at forbedre skolecyklingsforholdene. Skole-, børn og unge-, kultur- og fritidsforvaltningerne kan også bidrage til løsninger på skolecyklingsområdet.

En henvendelse til kommunen skal altid tage udgangspunkt i de konkrete forhold, der er på den givne skole og de dertil hørende skoleveje. Når man er nået frem til, hvor det konkrete problem ligger, kan man anvende eksempler fra håndbogens værktøjskasse, handlingsafsnit og cases som inspiration til løsninger og til, hvordan henvendelsen til kommunen kan formuleres.

Stadig flere kommuner har det som indsatsområde, at skolerne i kommunen skal have en trafikpolitik. I 2010 var det 29 kommuner. I 2013 var det steget til 62 kommuner.

Rådet for Sikker Trafik: Resultater fra Kommunernes skoletrafiktest 2010 og 2013. Kommunernes skoletrafiktest. Hvordan ser det ud i din kommune?

Se resultaterne af kommunernes skoletrafiktest for de enkelte kommuner på www.sikkertrafik.dk

FOTO
ANNA BØLLING-LADEGAARD
CYKLISTFORBUNDET





FOTO

MIKKEL ØSTERGAARD

CYKLISTFORBUNDET

AKTØRERNE – EN OVERSIGT

KOMMUNEN

Kommunen er aktør og har ansvar for kommunens skoleveje og deres kvalitet.

Politik:

- Kommunen kan udarbejde en cykelpolitik og en handlingsplan
- Den kan vælge at have særligt fokus på skolevejene
- Kommunen står for skolernes lokalisering, eventuelle sammenlægninger, inddeling af skoleopland og skolernes sammenhæng med lokalområdet
- Kommunen forvalter sundhed, børn- og ungeområdet samt teknik & miljø, og har derfor mulighed for at arbejde tværs sektorielt med skolecykling og cykelpolitik

Øvrige handlemuligheder:

- Anlægsarbejder, nye cykelstier og forbedring af eksisterende
- Vedligeholdelse – også vinter/snerydning
- Udpegning, markering og skiltning af skoleveje
- Kørsel – skoletransport
- Kommunen kan deltage aktivt i “Alle Børn Cykler” og “LYS PÅ med Ludvig” eller indkøbe kampagner hos private aktører.
- Kommunen kan arrangere cykellegevents eller -kurser på skoler og institutioner
- Kommunen kan opfordre skolerne til at udarbejde en trafikpolitik

SKOLEN

Skolen er aktør, men endnu ikke alle skoler er aktive på skolecyklingsområdet.

Skolens aktører er: Ledelse, forældrebestyrelse, lærergrupper, færdselskontaktlærere, forældrekræds og tekniske servicemedarbejdere.

Skolens handlemuligheder drejer sig om:

- Skolens trafikarealer. Skolen kan stille krav eller formulere ønsker til kommunen om regulering
- Trafikpolitik. Her kan skolen formulere regler for adfærd på skolens trafikarealer, evt. i samarbejde med kommunen og politiet
- Idrætspolitik. Retningslinjer for børnenes fysiske aktivitet i løbet af skoledagen. Cykling til og fra skole og i skoletiden kan inddrages
- Færdselsundervisning og trafikprøver, prøveforberedelse, f.eks. med cykelbane
- Cykelleg, events og kurser for skolens ansatte

SKOLEVEJEN

Skolevejen er naturligvis ikke aktør, men ikke desto mindre en væsentlig faktor.

Den er kommunens ansvarsområde, men skole, lærere, børn og forældre er, som en del af kommunens befolkning, i stand til at påvirke kommunens prioriteringer.

Emnerne her er sikkerhed og tryghed. Sikkerheden måles ud fra registrerede uheld og en vurdering af trafikmængde, type og hastighed. Tryghed er en følelse, der ikke nødvendigvis er relateret til konkret viden om skolevejens beskaffenhed og dens faktiske sikkerhed. Målet er at få tryghed og sikkerhed til at nærme sig hinanden.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

FAMLIE OG VENNER

Forældre er aktører. Deres handlemuligheder er:

- De kan lære børnene at cykle
- Det er forældrenes ansvar, at børnene er cykelsikre og har den nødvendige cykelrutine
- Ligeledes har de ansvaret for, at cyklen er i orden, og at den passer til barnet og dets behov og kunnen
- Forældrene kan træne med deres børn i trafikken, når tiden er inde
- Forældrene kan cykle skolevejen igennem både ud og hjem sammen med barnet. Og gøre det flere gange, indtil barnet bliver selvkørende
- Forældrene kan cykle med deres barn i fritiden
- Forældrene kan smøre cyklen og pumpe den og jævnligt tjekke bremserne. Barnet kan eventuelt selv lære at tage ansvaret for cyklens stand gradvist. En ting ad gangen
- Hvis skolecykling er en mulighed, der som udgangspunkt kommer på tværs af forældrenes transportbehov og -vaner, kan de evt. gennemgå deres transportvaner og argumenterne for, at de er, som de er. Hvis argumenterne ikke er skudsikre og man derefter begynder at forestille sig, at det kan være anderledes, har man allerede taget det første skridt for at gøre skolecykling mulig

Forældrene kan bidrage til at skabe en cykelkultur hos de børn, der er i nabolaget. Og de kan opfordre børnenes skole til at deltage i "Alle Børn Cykler" og andre aktiviteter, der kan fremme skolecyklingen.

BARNETS TRAFIKSIKKERHED OG CYKELSIKKERHED

Børnene har ikke direkte ansvar, så længe de er mindreårige. Derfor taler vi her om omgivelsernes indstilling og motivation og om barnets interesser. Børn har generelt lyst til at bevæge sig og meget indlæring foregår gennem fysisk aktivitet. Børns selvværd vokser, når de kan klare sig selv. Det gælder også at kunne cykle og at kunne klare transport mellem hjem og skole på egen hånd.

Forskningsprojektet "Tryk og sikker skolecykling" viser, at børn, der cykler til skole, også cykler mere i fritiden. Der er endvidere belæg for, at fysisk aktivitet giver bedre indlæring. Og endelig er det en kendsgerning, at fysisk aktivitet i barndommen forebygger livsstilssygdomme senere i livet. Børnene skal opfordres til at lege cykelleg og til at bruge deres cykler i fritiden og gradvist vænnes til cyklen som transportmiddel.

Forældrene og lærere er forbilleder og viser vejen ved altid at bruge cyklen, når det er relevant. Cykling til skole og i skoletiden bør være en naturlig del af børns opvækst.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

BILAG

FORLØB OG METODE

Forskningsprojektet "Tryk og sikker skolecykling" er udarbejdet i perioden 2009-2012. Formålet med projektet var at iværksætte og afprøve indsatser, der kan øge skolecykling. Dels ved at nedbryde fysiske, funktionelle og mentale barrierer og dels ved at motivere børn, forældre og lærere til at øge cykling og færdselsundervisning i skolen. Projektet fokuserede på skolenes mellemtrin.

Cyklistforbundet har gennemført projektet i samarbejde med forskningscentret Research in Childhood Health (RICH) på Syddansk Universitet og en række skoler og kommuner.

Projektet er finansieret af TrykFonden og Den Statslige Cykelpulje.

"Tryk og sikker skolecykling" er et todelt projekt. Det ene er et udviklingsprojekt, hvor Cyklistforbundet i samarbejde med skoler og kommuner har implementeret tiltag til fremme af skolecykling. Det andet er et forskningsprojekt, hvor forskningscenteret RICH på Syddansk Universitet har evalueret effekterne af indsatserne på skolebørnenes transportvaner og sundhed.

FORSKNINGSPROJEKTET

Formålet med den videnskabelige evaluering var at registrere, om udviklingsprojektets indsatser har medført adfærdsforandringer, og om disse eventuelle forandringer har haft sundhedsrelaterede effekter. Der blev lavet et kontrolleret eksperiment, hvor nogle skoler fungerer som interventionsskoler, der arbejder aktivt for at fremme skolecykling, mens andre er kontrolskoler,

der ikke gør noget aktivt for at fremme skolecykling. Der blev målt før og efter indsatserne på både interventions- og kontrolskoler for at se, om interventionsskolerne har haft en større ændring i skolecykling og sundhedstilstand end de skoler, hvor der ikke blev gjort noget for at fremme skolecykling. På den måde kan man se specifikt på effekterne af indsatserne og udelukke andre forklaringer på forandringerne, som fx at eleverne er blevet ældre eller, at der generelt er sket en stigning eller et fald i skolecykling.

Elevernes sundhedstilstand blev målt ved hjælp af konditionsmålinger (løbetest) og simple mål for overvægt (højde, vægt og taljemål). Deres transportvaner og oplevede sundhed blev belyst gennem et elektronisk spørgeskema, som de besvarede i forbindelse med undervisningen, før og efter interventionerne blev gennemført på skolerne.

Omfanget af børnenes fysiske aktivitet og cykling blev belyst gennem flere spørgsmål. Børnene blev spurgt om hvilke aktiviteter, de har gået til siden en givet dato, og hvor mange gange de går til det pr. uge. Dernæst blev de spurgt ud fra et kategorisk spørgsmål med fem svarmuligheder, der går fra fysisk inaktivitet til idrætsdeltagelse med træning flere gange om ugen. Cykling blev ligesom fysisk aktivitet belyst gennem flere spørgsmål. For det første et generelt kategorisk spørgsmål om, hvordan barnet kom til/fra skole i sidste uge ud fra svarmuligheder, hvor der er andre transportmuligheder som gang, bil, bus m.m. Det kategoriske spørgsmål blev suppleret med to spørgsmål om, hvor mange skolecykelture barnet havde haft henholdsvis til og fra skole i sidste uge.

Forskningsprojektet giver svar på følgende spørgsmål:

1. Øger interventionerne antallet af børn, der cykler til skole og antallet af gange, de cykler til skole?
2. Øger interventionerne cykling uden for skoletiden?
3. Er øget cykling relateret til øget fysisk aktivitet generelt?
4. Medfører interventionerne forbedret kondition og mindre risiko for overvægt?
5. Hvilke eksterne (afstand og lokale forhold) og interne forhold (familieforhold, socioøkonomi m.m.) er relateret til cykling generelt og til cykling til skole?
6. Medfører interventionerne ændring i risiko for cykeluheld, og hvilke faktorer er relateret til risikoen for at blive udsat for trafikuheld?

● FORDELING AF INTERVENTIONS- OG KONTROLSKOLER

	Intervention	Kontrol
København	Nørrebro Park Skole	Husum Skole
	Valby Skole	Vibenhushus Skole
	Lergravsparkens Skole	Hyltebjerg Skole
	Korsager Skole	Hanssted Skole
	Kirkebjerg Skole	
Fyn	Højmeskolen	Ebberup Skole
	Nørre Aaby Skole	Hunderup Skole
	Ørbæk Skole	Vestre Skole
	Seden Skole	Broskolen
	Strib Skole	Mølkærskolen
Fredericia	Skærbæk Skole	Erritsø Skole
	Egumvejens Skole	Købmagergade Skole
	Skansevejens Skole	Treldevejens Skole

De korte svar er følgende:

Ad 1: Ja. Gennemsnitligt 65 % svarer, at de altid cykler til skole ved slutundersøgelsen mod 57 % ved startundersøgelsen. Det generelle billede er, at der sker en stigning i den samlede skolecykling, når der fokuseres på emnet.

Ad 2: Ja, eleverne på interventionsskolerne er begyndt at cykle mere i andre sammenhænge end eleverne på kontrolskolerne.

Ad 3: Den sammenhæng er ikke påvist i projektet.

Ad 4: Den positive ændring i cykeladfærd, som slår igennem i interventionsgruppen har ikke været markant nok til, at det slår positivt igennem i forhold til BMI. Og der er ikke nogen konditionsmæssig gevinst for de børn, der begyndte at cykle i interventionsperioden.

Ad 5: Bor børnene på Fyn eller i Fredericia, er der dobbelt så stor sandsynlighed for, at de cykler til skole, end hvis de bor i København. Det hænger bl.a. sammen med, at mange københavnske børn går til skole.

Ad 6: Øget cykling påvirker ikke antallet af cykeluheld væsentligt. Halvdelen af alle cykeluheld er solouheld, hvor eleverne vælter på cyklen. Kun en ud af 10 af alle cykeluheld vedrører uheld med motoriserede køretøjer.

Mere detaljerede og nuancerede oplysninger om forskningsprojektets resultater kan læses i datarapporten fra SDU. Se litteraturlisten.

DELTAGENDE ELEVER FRA 25 SKOLER

Der er blevet registreret i alt 2.397 elever fra mellemtrinnet fordelt på 25 skoler. Fordelingen af interventions- og kontrolskoler og geografisk tilhørssted fremgår af tabel 1.

Ved førmålingerne har 2.001 elever oprettet sig selv som respondenter til spørgeskemaet. I alt 1.926 gennemførte hele spørgeskemaet, mens 1.988 gennemførte mere end 95 % af spørgeskemaet. Deltagelsesprocenten i forhold til alle tests ligger på 70 %, men det dækker over stor variation. I København er deltagelsesprocenten kun 47 % på alle tests, mens den ligger langt højere på Fyn (78 %) og i Jylland (80 %). En del af forklaringen på variationen skal findes i, at lærerne i København selv skulle gennemføre førmålingerne, mens de efterfølgende tests i København og provinsen er blevet gennemført af et professionelt testteam udefra. Det har betydet, at målingerne i København er behæftet med en del usikkerhed.

UDVIKLINGSPROJEKTET

Cyklisterforbundet har i samarbejde med en række kommuner og skoler implementeret indsatser til at fremme skolecykling på mellemtrinnet.

Mange steder har kommunerne foretaget fysiske ændringer i infrastrukturen på skolevejen eller omkring skolerne sideløbende med projektet. På skolerne er der i projektet gennemført tiltag rettet mod forbedring af børnenes cykelkunnen, færdselsundervisning, cykelkampagner og adfærdsregulering.

Kommunerne har i samarbejde med skolen besluttet hvilke ændringer, der skulle gennemføres i den fysiske infrastruktur. Kommunerne kunne desuden gå aktiv ind i forskellige cykelkampagner og opfordre skolerne til at deltage og endelig stille krav om, at skolerne udviklede en trafikpolitik.

Cyklisterforbundet har bidraget med såkaldt bløde tiltag til fremme af skolecykling med fokus på ændringer i børns cykelpraksis, kampagner, events, undervisningsmaterialer til færdselsundervisningen, adfærdsregulering i form af fx trafikpolitik og voksen-skolepatrulje.

Skolerne har besluttet hvilke interventioner, der skulle iværksættes, hvornår og hvordan.

KOMMUNESAMARBEJDET

Oprindeligt var ideen, at 24 skoler i 24 kommuner skulle deltage i projektet. Det viste sig dog hurtigt at være vanskeligt at gennemføre, da der ikke var ressourcer nok til at håndtere det koordinerings- og styringsarbejde, der er forbundet med et så omfattende partnerskab. Derfor valgte Cyklisterforbundet i samarbejde med SDU at koncentrere indsatsen i nogle få kommuner, der allerede havde fokus på skolecykling f.eks. i form af planer om fysiske ændringer i infrastrukturen.

Kommunerne skulle samtidigt være geografisk spredte og være forskellige i relation til by og land problematikken. I første omgang blev København, Odense og Fredericia Kommuner inkluderet i projektet, da de opfyldte kriterierne. Men da det ikke var muligt at finde nok skoler i disse kommuner blev også Middelfart Kommune involveret. De havde dog ikke planer om eller ressourcer til ændringer i den fysiske infrastruktur, men ville gerne fremme skolecykling og så en fordel i at kunne drage nytte af nogle af de aktiviteter, der lå i projektet. Endelig blev et par skoler inkluderet i projektet uden at engagere kommunen. Samspelet mellem Cyklisterforbundet og kommunerne har været forskelligt. Københavns Kommune havde iværksat et stort program ved navn "Sikre Skoleveje" til 50 mio. kr., hvori der skulle laves en del infrastrukturforbedringer omkring skolerne og udvikles undervisningsmaterialer til brug i færdselsundervisningen. Der har løbende været dialog og koordinering af aktiviteter mellem Cyklisterforbundet og Københavns Kommune.



FOTO
MIKKEL ØSTERGAARD
CYKLISTFORBUNDET

Odense, Fredericia og Middelfart Kommune har også gennemført deres egne tiltag uafhængigt af Cyklistforbundets tiltag, men der har været en gensidig orientering undervejs i forløbet. I Nyborg Kommune er der kun en enkelt skole, der har deltaget. Nyborg Kommune har derfor ikke været involveret i processen.

I nogle tilfælde har Cyklistforbundet været bindeled mellem skoler og kommuner i forhold til at formidle skolens ønsker om kommunale tiltag. En del af disse ønsker er blevet efterkommet af kommunen. Fx betød Cyklistforbundets kontakt til "Program Sikre Skoleveje" i Københavns Kommune, at Lergravsparkens Skole fik en længe ønsket udvidelse af deres cykelparkeringsfaciliteter på skolen.

UDVÆLGELSE AF SKOLER

Som nævnt skulle de deltagende skoler opdeles i interventionskoler og kontrolskoler. I de kommuner, som implementerede fysiske ændringer af infrastruktur på skolevejen eller omkring skoler, er interventionsskolerne valgt ud fra netop det kriterium, at der skulle ske ændringer i den fysiske infrastruktur.

I København er skolerne blevet valgt med udgangspunkt i de anlægspakker, som kommunen havde planlagt i forbindelse med "Program Sikre Skoleveje". I Odense og Fredericia Kommuner er det blevet tilstræbt at vælge skoler, hvor der skulle anlægges cykelstier. I praksis blev det lidt mere nuanceret.

I udvælgelsen af kontrolskolerne er det blevet tilstræbt, at de skulle ligne interventionsskolerne mest muligt i forhold til fysiske omgivelser og elever socioøkonomiske baggrund. Det var afgørende, at skolerne ikke havde planer om at iværksætte tiltag i

det kommende skoleår for at fremme skolecykling eller elevernes bevægelse i hverdagen.

DEN TYPISKE PROCES PÅ SKOLERNE

Skolerne, der har sagt ja til deltagelse, har alle underskrevet en kontrakt, hvor begge parter forpligtelser er nedfældet. Det drejer sig om forpligtelser i forhold til dataindsamlingen og udvikling og implementering af interventioner.

På alle de deltagende skoler er der blevet lavet førmålinger af elevernes sundhedstilstand og transportvaner. Derefter har Cyklistforbundet indkaldt til fælles idéudviklingsmøde på tværs af skolerne i henholdsvis København, på Fyn og i Fredericia.

På mødet har Cyklistforbundet præsenteret et idekatalog med inspiration til 10 initiativer, der kan fremme skolecykling. Skolerne har drøftet ideernes brugbarhed i forhold til deres egen lokale kontekst og er kommet med forslag til tilpasninger og nye ideer til tiltag, der kunne være brugbare på deres skole. Afslutningsvis har skolerne tilkendegivet hvilke interventioner, de umiddelbart mente, kunne være relevante for dem.

Efterfølgende har Cyklistforbundet holdt møde med repræsentanter fra hver enkelt skole - typisk en ledelsesrepræsentant og en færdselskontaktlærer eller klasselærer på de berørte klassetrin. Her blev det besluttet hvilke tiltag, der skulle sættes i værk, og der blev lavet en proces- og tidsplan for den enkelte skole. Cyklistforbundet har løbende været i kontakt med skolerne for at følge op på planerne, hjælpe med at gennemføre aktiviteter og bidrage med råd og vejledning i forhold til de aktiviteter, skolerne selv skulle stå for.

Efter interventionerne er blevet implementeret, er børnenes sundhedstilstand og transportvaner blevet målt igen, og der er afslutningsvist lavet kvalitative evalueringer af processen med skolerne med fokus på deres oplevelse af processen, deres vurderinger af de implementerede tiltag og tanker om, hvad de fremover vil prioritere i arbejdet for at fremme skolecykling.

KONKLUSION

Da alle skoler har valgt at arbejde med flere interventioner, typisk i form af flere forskellige aktiviteter og enkelte fysiske forbedringer, er det ikke muligt at sige noget om, hvordan den enkelte intervention har virket i forhold til skolecykling og børnenes sundhed. Heller ikke om en kampagne f.eks. har større effekt end en ny cykelsti. Og det har heller ikke været målet.

DEN ERFARING, VI KAN UDDRAGE AF PROJEKTET ER, AT DET NYTTER NOGET AT SÆTTE FOKUS PÅ SKOLECYKLING. OG AT DE BEDSTE RESULTATER OPNÅS DER, HVOR FYSISKE FORBEDRINGER, KAMPAGNER OG ANDRE AKTIVITETER SUPPLERER HINANDEN. DER ER IKKE TALE OM EN "ENTEN-ELLER", MEN ET "BÅDE-OG".

KILDER OG HENVISNINGER

DIREKTE REFERENCER

Benn, N. og O. Kveiborg (2013): Evaluering af ABC med fokus på samfundsøkonomiske effekter.

Carstensen, G. (2010): Forældres holdninger til børnenes skolevej. Nyhedsbrevet Trafiksikkerhedsforskning, nr. 14, september 2010, DTU-Transport.

Fotel, T. og T. Agervig Carstensen (2006): Børns hverdagsliv i bevægelse. Om mobilitetsoplevelser i en cykelpræget forstad. Nordisk Samhällsgeografisk Tidsskrift, 41/42, 2006.

Hummer, C.H. og S. Underlien (2002): Sikre skoleveje. En undersøgelse af børns trafiksikkerhed og transportvaner. DTU-Transport.

Kevin Mogensen (2009): Ulven kommer. Børns oplevelse af risiko. Trafiksikkerhed i børneperspektiv. Rådet for Sikker Trafik.

Megafon (2009): Børn og voksnes cykelvaner. Cyklistforbundet.
Mikkelsen, M. R. og P. Christensen (2009): Is Children's Independent Mobility Really Independent? A Study of Children's Mobility Combining Ethnography and GPS/Mobile Phone Technologies. Mobilities, Vol. 4, Nr. 1, pp 37-58, marts 2009.

Rønsbo, N. H. (2013): Brug af hjelm 2012. Rådet for Sikker Trafik.

Rådet for Sikker Trafik (2013): Materialeoversigt. Materialer til færdselsundervisningen 2013/2014.

Støckel, J. T., L.B. Andersen og L. Østergaard (2013): Data-rapport for projekt "Tryk og sikker skolecykling". Research in Childhood Health, Institut for Idræt og Biomekanik, Syddansk Universitet.

Sundhedsstyrelsen (2010): Undersøgelse af de 11-15-åriges livsstil og sundhedsvaner 1997-2008.

Underlien, S. (2005): Turen til skole. Dansk Vejtidskrift, marts 2005.

Underlien, S. (2007): Sikkerhed og tryghed på cykelstierne i København. Dansk Vejtidskrift, marts 2007.

ØVRIGE LITTERATURHENVISNINGER

Andersen, G. M., E. Bølling-Ladegaard og L. Ruby (2010): 20 Cykellege. Sjøv cykeltræning for alle børn. Cyklistforbundet.

Andersen, T. m.fl.(2012): Idekatalog for cykeltrafik, Cycling Embassy of Denmark.



Andersen, T.(2012): Sund og cykelvenlig skolevej. Manual med ideer til sund og aktiv transport. Kræftens Bekæmpelse.

Bølling-Ladegaard, E. og Pablo Celis (2007): Cykelparkeringshåndbog. Cyklistforbundet.

Bølling-Ladegaard, E. og Pablo Celis (2013): Cykelstiinspektionshåndbog. Cyklistforbundet.

Rådet for Sikker Trafik (2010): Sikker skoletrafik – love og regler.

INFORMATIVE SITES

www.80dage.dk
www.abc-abc.dk
www.boerneraadet.dk
www.cykelleg.dk
www.cykelscore.dk
www.cykelviden.dk
www.cyklistforbundet.dk
www.kk.dk
www.lyspaa.dk
www.retsinfo.dk
www.sikkertrafik.dk
www.trafitec.dk
www.vejregler.dk



TrygFonden

