

Uppföljning av
Årets Cykelklass 2004
enligt SUMO



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	1
2.	Tävlingen Årets Cykelklass	1
3.	Syfte och mål	2
4.	Målgrupp	2
5.	Ekonomi	2
6.	Analysnivåer och måluppföljning	3
6.1	Analysnivåer	3
A)	Nyttiga prestationer	4
B)	Kännedom om MM-tjänst	4
C)	Användning av MM-tjänst	4
D)	Nöjdhet med MM-tjänsten	4
E)	Acceptans av erbjudande	5
F)	Experimentellt individuellt beteende	6
6.2	Måluppföljning	7
	7.	Slutsatser 8

1. Inledning

I september 2003 erhöll Smartare trafik resurser till Årets Cykelklass från Vägverkets arbete med hållbart resande. Pengarna har använts för att ta fram temadagar till tävlingen i samarbete med Vätternskolans gymnasium i Motala. Elever på barn- och fritidsprogrammet samt omvårdnadsprogrammet har varit med och sammanställt ett upplägg och arbetat under de två temadagarna. I denna utvärdering redogörs dock inte enbart för temadagarna utan för hela upplägget kring Årets cykelklass då det är viktigt att se dessa i sitt sammanhang. Utvärderingen görs utifrån modellen SUMO som är en svensk omarbetning av MOST-MET.

2. Tävlingen Årets Cykelklass

Tävlingen Årets Cykelklass påbörjades under september 2003. Ett brev med anmälningsinformation skickades ut till alla klasslärare för mellan- och högstadielklasser i Motala. 19 klasser anmälde sig till tävlingen.

Tävlingen har gått ut på att samla poäng genom att använda cykeln i så många skolsammanhang som möjligt. Klasserna har t.ex. fått poäng genom att eleverna cyklar till skolan minst 4 av 5 dagar i veckan, genom att använda cykeln vid klassutflykter eller att anordna aktiviteter med cykel/cykling som tema. Naturligtvis har hjälmen varit ett måste vid alla cykelturer.

För att få reda på vad klasserna har gjort varje månad har de skickat in månadsrapporter där de beskriver de aktiviteter som de utfört samt hur många av eleverna som cyklat till skolan. Poängsättningen har sedan gjorts utifrån bedömningen av om aktiviteterna innehållit bara teori eller praktik eller både och samt hur kreativa de varit.

Förutom att klasserna har genomfört egna aktiviteter har även Smartare trafik i samarbete med Vätternskolans (gymnasieskola i Motala) erbjudit eleverna i tävlingen att delta i en cykeltemadag. Temadagen (förmiddag från kl 8.30 till 11.30) upprepades två dagar i rad för att så många klasser som möjligt skulle kunna få tillfälle att delta. Under förmiddagen fick klasserna rotera vid fem olika stationer i Motala centrum.

På station 1 fick eleverna cykla en balansbana. På andra stationen lärde de sig om hur man tar sig över ett övergångsställe på ett säkert sätt. På en tredje station fick barnen lära sig hur man kontrollerar medvetande på en person och hur man gör ABC-räddning. På fjärde stationen lärde de sig hur man lägger om ett sår och på den femte vad som kan hända om man inte har cykelhjälm samt hur man vårdar sin cykel.

I slutfasen av Årets Cykelklass anordnade MAIF:s cykelsektion ett tempolopp för de deltagande klasserna. Ju fler elever som cyklade loppet desto fler poäng fick de i tävlingen.

Med jämna mellanrum har vi skickat ut poängbrev till klasserna där vi har talat om vilka som ligger tio i topp och om det kommer hända något särskilt i tävlingen framöver. Tävlingen avslutades den 14 maj 2004 då vinnaren utsågs. Första priset var en äventyrsresa till Boda Borg. Andra pris var 2000 kronor och tredje pris 500 kronor till klasskassan.

Årets Cykelklass drivs som ett delprojekt av Smartare trafik i Motala. För genomförandet används projektledare och projektsekreterare i Smartare trafik samt trafikingenjören och trafikinformatorn i kommunen.

3. Syfte och mål

Trafiksituationen vid många skolor i Motala är i dagsläget kaotiskt på mornar och eftermiddagar. Föräldrar skjutsar sina barn till skolan med förevändningen att skolvägen är farlig. En stor del av trafiken skulle dock försvinna om inte föräldrarna skjutsade sina barn varje dag. Problemet har uppmärksammats i tidningarna där föräldrarna menar att problemet bör åtgärdas genom att bygga ut vägar och parkeringsplatser så att de på ett säkert sätt kan hämta och lämna sina barn. Kommunens och Smartare trafiks inställning till problemet är dock att det inte kan byggas bort utan att det är en beteendeförändring som krävs för att komma fram till en hållbar lösning. Tävlingen Årets Cykelklass är en av de åtgärder som vi gör för att få fler barn att cykla till skolan och därmed minska på skjutsningen. Förutom att få fler barn att cykla till och från skolan är syftet även att öka elevernas kunskaper kring cykel och trafikfrågor samt att öka användningen av cykeln som transportmedel till och från aktiviteter i skolans verksamhet. Kravet för att få poäng för cyklingen är att cykelhjälmen används vid varje cykeltur.

Under tävlingstiden ska vi:

- öka cyklingen till och från skolan
 - öka cyklingen till och från aktiviteter på skoltid
 - öka cykelhjälmsanvändningen
 - öka kunskapen kring cykel- och trafikfrågor
- hos mellan- och högstadielklasser i Motala tätort.

Då vi inte har gjort någon mätning av hur situationen ser ut innan tävlingen börjat har vi valt att inte sätta några procentsatser för hur mycket cyklingen, hjälmanvändningen samt kunskaperna ska öka.

4. Målgrupp

Målgruppen är mellan- och högstadieelever på skolor i Motala tätort. Då projektet Smartare trafik enbart riktar sig till tätorten har vi gjort denna avgränsning även i tävlingen Årets Cykelklass.

5. Ekonomi

Som nämnts i inledningen erhöll Smartare trafik 60 000 kronor för att utveckla ett samarbete med Vätternskolan och med hjälp av dem ta fram en temadag för tävlingen Årets Cykelklass. Dessa resurser har använts på följande vis:

Tabell 1: Ekonomi

Aktivitet	Kostnad
Lön till projektsekreterare i Smartare trafik	20 000
Framtagning av cykelbalansbana	5 000
Ersättning till Vätternskolans elever (30 st) som arbetat med temadagarna	5 000
Fika till deltagande klasser och Vätternskolans elever under temadagarna	2 000
Tillstånd hos Polismyndigheten för aktiviteter på allmän plats	500
Trycksaker	1 000
Ersättning till experter och resurspersoner	6 500
Priser i tävlingen Årets cykelklass	20 000
Summa	60 000

Förutom de resurser som erhållits från Vägverket för upplägget kring temadagarna har även delar av Årets Cykelklass finansierats i Smartare trafiks ordinarie budget. Nedan följer en sammanställning av dessa kostnader.

Tabell 2: Övriga kostnader för Årets Cykelklass (ur Smartare trafiks budget)

Aktivitet	Kostnad
Lön till projektledare i Smartare trafik	15 500
Trycksaker	1 000
Intern ersättning till trafikingenjör och trafikinformator	8 500
Summa	25 000

6. Analysnivåer och måluppföljning

För att få svar på vad lärare och elever har tyckt om tävlingen Årets Cykelklass har vi genomfört två enkäter, en för lärarna och en för eleverna. Enkäten skickades ut till de 16 klasser som aktivt deltagit i tävlingen. Sammanlagt 397 elever och 20 lärare har fått enkäten. 11 klasser har svarat på enkäten vilket motsvarar 252 elever och 13 lärare.

Förutom enkäterna har vi även haft uppföljningsmöten med de gymnasieelever och lärare från Vätternskolan som hjälpte oss under temadagarna som ingick i tävlingen. Eleverna satt i de grupper som de arbetade i under temadagarna och fick redovisa vad de tyckt varit bra och dåligt, om det stöd de fått från oss varit tillräckligt och om de tyckte att något borde göras annorlunda till nästa år.

Resultaten av enkätundersökningarna och mötena redovisas under de olika analysnivåerna i kapitel 6. Enkäterna finns att titta på i bilaga 1 och 2.

6.1 Analysnivåer

I detta avsnitt redovisas projektets resultat utifrån de analysnivåer som finns i SUMO-modellen. Eftersom att tävlingen är nyligen avslutad kommer dock ingen redovisning ske av

de två sista nivåerna H) permanent individuellt resebeteende och I) systemeffekt. Dessa nivåer kräver uppföljning en längre tid efter att projektet avslutats.

A) Nyttiga prestationer

Tabell 2: Nyttiga prestationer i Smartare trafik

Indikator	Resultat
Annonser	1 annons med information om att tävlingen ska starta under början av höstterminen i natur- och miljöparmen som varje år kommer ut till alla mellan- och högstadielklasser i Motala.
Antal utskickade inbjudningar	Samtliga mellan- och högstadielklasser i Motala tätort, 119 stycken.
Antal anmälningar	1 st. högstadielklass 18 st. mellanstadielklasser
Antal föräldramöten	1 st. på mellanstadielklass
Antal besök av trafikinformatorerna i anmälda klasser	1 besök i varje deltagande klass i tävlingen, d.v.s. 19 besök.
Antal utskick av informationsbrev under tävlingens gång	5 st. utskick till deltagande klasser
Uppsättning av anslag på inför tävlingens start	Alla mellan- och högstadieskolor i Motala tätort.
Utskick av inbjudan till temadag	1 utskick till deltagande klasser
Utskick av inbjudan till tempolopp med MAIF	1 utskick till deltagande klasser

B) Kännedom om MM-tjänst

Inbjudan har gått ut till alla 119 mellan- och högstadielklasser i Motala tätort. Utskick har skett med internpost adresserad till varje klasslärare samt för kännedom till alla rektorer. Information om tävlingen till eleverna har även satts upp på anslagstavlor och liknande på varje skola. Med anledning av detta bör kännedomen om tävlingen vara mycket god i målgruppen.

C) Användning av MM-tjänst

Som vi tidigare skrivit under nyttiga prestationer så har 19 klasser ursprungligen anmält sig till tävlingen. En av klasserna hoppade av efter ungefär halva tiden och några klasser har sällan eller aldrig lämnat in månadsrapporter och alltså inte aktivt deltagit i tävlingen. Se vidare avsnitt E) acceptans av erbjudande.

D) Nöjdhet med MM-tjänsten

I den enkät som vi skickat ut efter tävlingens avslut ställde vi följande fråga till lärarna: *Vad är ditt övergripande betyg för tävlingen Årets Cykelklass?* Betyg sattes på skalan 1 till 5 där 1 var mycket dåligt och 5 var mycket bra. 12 lärare som representerar elva olika klasser svarade på frågan och medelbetyget blev 3,7.

I enkäten till eleverna ställde vi frågan: *Tycker du att det har varit roligt att delta i tävlingen?* Av de 252 elever som svarat på enkäten svarade 208 ja och 44 nej. Med andra ord tyckte 84% att det var roligt att delta i tävlingen medan resterande 18% inte tyckte att det var roligt.

Lärarnas samlade omdöme om temadagen var mycket bra, medelbetyget bland 9 lärare vars klasser deltagit i temadagen blev 4,2 av 5 möjliga. Bland de 207 elever som deltagit i temadagen blev motsvarande betyg 4,0. Förutom detta har vi även fått indikatorer på klassernas nöjdhet genom de månadsrapporter som de har skickat in. Efter att vi haft temadagarna var det flera klasser som spontant skrev att de tyckte att temadagen varit mycket bra.

Informationen inför temadagen fick betyg 3,6, innehållet i stationerna under temadagen fick betyg 4,1 och dagens schemaläggning fick betyg 3,9 av 8 svarande lärare. Att det var elever från Vätternskolan som tog hand om stationerna fick omdömet 3,6.

På det uppföljningsmöte som hölls med Vätternskolans elever en tid efter temadagen framkom att de fått många positiva reaktioner från både lärare och elever. De kände att deras arbete varit mycket uppskattat och de tyckte att det både var roligt och lärorikt att arbeta under de två temadagarna.

För MAIF:s tempolopp blev dock resultatet ett helt annat, vilket vi hade väntat oss då informationen om arrangemanget från MAIF kom ut alldeles för sent. Eftersom att det var få klasser som deltog ställde vi endast frågan till lärarna. På frågan: *Vad är ditt samlade omdöme om tempoloppet med MAIF den 10 maj?* svarade de tre lärare som varit med under aktiviteten och medelbetyget blev 1,3. På frågan *”vad anser du om informationen inför aktiviteten?”* svarade 5 av 13 lärare och medelbetyget blev 1. Själva aktiviteten fick betyg 2,7 av de tre lärare som svarade på frågan.



Elev cyklar balansbanan på Stora torget under temadagen.

E) Acceptans av erbjudande

Ett mått på acceptansen av vårt ”erbjudande” att delta i tävlingen Årets Cykelklass är hur många av klasserna som aktivt deltagit och lämnat in månadsrapporter efter tävlingens gång.

Nedan följer en sammanställning över klasser som deltagit samt hur många månadsrapporter som de lämnat in. Då tävlingen hållit på i 9 månader är max antal rapporter som kan lämnas in från varje klass 9 stycken.

Tabell 3: Deltagande klasser i tävlingen

Skola	Klass	Antal elever i klassen	Antal inlämnade månadsrapporter
Bråstorpskolan	5	28	1
Norra skolan	6C	25	1
Råssnässkolan	4A	26	9
	4B	26	9
	5A	21	3
	5B	20	9
	6B	25	0
Skolgårda skola	4A	28	8
	4B	28	6
	5A	20	7
	5B	20	3
	8A	26	0
Södra skolan	4/6	24	6
	4A	24	8
	4B	25	9
	5A	28	8
	5B	28	9
	6A	26	0
	6B	26	3
Totalt	19 klasser	474 elever	99 stycken rapporter

F) Experimentellt individuellt beteende

I tabellen nedan redovisas utifrån de månadsrapporter som inkommit hur många elever som cyklat till och från skolan minst 4 av 5 dagar i veckan samt hur många klassaktiviteter med cykel som eleverna gjort per månad. Sammanlagt har 474 elever deltagit i tävlingen.

Tabell 4: Experimentellt individuellt beteende

		Antal elever som cyklat till och från skolan minst 4 av 5 dagar i veckan (sammanställt per månad)									Antal andra aktiviteter								
Månad		9	10	11	12	1	2	3	4	5	9	10	11	12	1	2	3	4	5
Skola	Klass																		
Bråstorp- skolan	5	96	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
Norra skolan	6C	32	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
Råsnäs- skolan	4A	28	44	43	28	5	7	33	48	10	1	1	1	2	2	-	-	5	
	4B	25	28	27	1	6	8	21	17	7	2	-	-	-	-	1	1	2	
	5A	10	9	8	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	
Skolgårda skola	5B	20	15	8	7	4	1	13	18	5	3	-	1	-	-	-	5	4	
	4A	44	59	68	49	2	8	44	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	4B	71	57	59	-	-	-	62	84	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
Södra skolan	5A	33	25	-	3	4	9	31	29	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
	5B	25	21	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	4/6	41	-	27	15	2	44	-	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	4A	23	38	24	14	-	2	23	33	13	-	-	1	-	-	1	2	1	
	4B	26	35	37	21	4	-	43	36	18	1	1	1	-	2	2	2	3	
Summa	5A	14	24	12	9	-	-	10	32	7	-	1	1	1	-	-	-	1	
	5B	21	36	22	15	3	3	16	23	8	-	1	1	-	-	-	-	1	
	6B	19	24	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			528	415	360	162	30	82	296	379	68	11	4	8	3	4	4	10	
																	19	4	

6.2 Måluppföljning

Nedan redovisas hur lärare och elever uppfattat att målen som funnits med Årets Cykelklass har uppfyllts:

- Öka cyklingen till och från skolan

I lärarenkäten ställde vi frågan: *Har eleverna cyklat oftare till och från skolan p.g.a. deltagande i Årets Cykelklass?* Av 13 lärare svarade 38% ja, 54% nej och 8% hade ingen uppfattning. Samma fråga ställdes till eleverna och svaret bland 252 elever blev då 40% ja och 60% nej. De båda svaren överensstämmer ganska väl med varandra vilket ger en tydlig indikation på att fler elever har börjat cykla till skolan oftare än vad de tidigare gjort.

- Öka cyklingen till och från aktiviteter på skoltid

Lärarna fick frågan: *Har ni cyklat oftare till och från aktiviteter under skoltid än vad ni hade gjort om ni inte deltagit i tävlingen?* Svaret på frågan blev 38% ja och 62% nej bland 13 lärare.

- Öka cykelhjälsanvändningen

Lärarna fick frågan: *Har hjälmanvändningen ökat i klassen p.g.a. deltagandet i Årets cykelklass?* Svaret bland de 13 svarande lärarna blev 8% ja, 69% nej och 23% ingen uppfattning.

Eleverna fick frågorna: *Brukade du använda hjälm när du cyklade innan tävlingen började?* och *Har du använt hjälm oftare för att din klass har deltagit i tävlingen?*

På den första frågan svarade 65% att de alltid brukade använda hjälm innan tävlingen började, 21% att de brukade använda hjälm ibland och 14% att de aldrig brukade använda hjälm. Av de som svarat att de brukade använda hjälm ibland angav sedan 53% att de börjat använda hjälm oftare för att klassen deltagit i tävlingen. Av de som uppgav att de aldrig brukade använda hjälm innan tävlingen var det 17% som börjat använda hjälm oftare p.g.a. deltagandet i tävlingen.

- Öka kunskapen kring cykel- och trafikfrågor

Till lärarna ställdes frågan: *Har en större del av undervisningen ägnats åt cykel- och trafikfrågor p.g.a. deltagandet i tävlingen?* 13 lärare svarade på frågan och resultatet blev 38% ja och 56% nej.

- Har vi nått ut till målgruppen mellan- och högstadielklasser?

Ursprungligen hade vi för avsikt att nå ut både till mellan- och högstadielev. Att endast en högstadielklass anmälde sig till tävlingen och sedan inte deltog ger dock en mycket tydlig indikation på att högstadielklasserna inte är särskilt intresserade. Förmodligen beror det till stor del på det hjälmtvång som vi har för deltagandet i tävlingen. Med anledning av detta kommer vi i nästa omgång av tävlingen att endast bjuda in mellanstadielklasser.

7. Slutsatser

Sammanfattningsvis har tävlingen Årets cykelklass varit mycket lyckad och uppnått goda resultat på de områden vi önskat. Många elever har börjat cykla i högre utsträckning p.g.a. deltagande i årets cykelklass. Fler elever har även börjat använda hjälm och undervisningen har i många fall ökat kring trafik- och cykelfrågor. Om den ökade cyklingen i sin tur har lett till en minskad skjutsning till och från skolan har vi däremot ingen uppföljning av. Frågan om de har blivit skjutsade mindre är svår att ställa till eleverna och att skicka ut en enkät eller ringa runt till elevernas föräldrar har inte känts hanterbart och inte heller nödvändigt.

En annan positiv effekt av arbetet med Årets Cykelklass är att goda relationer har skapats med Vätternskolans elever och lärare. Vinsterna med samarbetet har varit många. För elevernas del har fördelarna varit att de fått omsätta sina kunskaper i praktisk handling och att de kunnat väva in arbetet i den utbildning som de går. För Smartare trafiks del har vi kunnat utnyttja den kunskap som eleverna har. Årets Cykelklass har fått ett större genomslag eftersom arbetet fördelats på fler personer och därmed nått ut till fler deltagande klasser i tävlingen. En annan effekt är att de tävlande eleverna tyckte att det var positivt att lära av andra elever. Kontakten med Vätternskolan kommer att upprätthållas och fortsatt samarbete har redan planerats till den 22 september, I stan utan min bil.

Med de ekonomiska resurser som erhållits från Vägverket har tävlingen kunnat göras mer attraktiv för deltagande klasser genom de temadagar som de erbjöds att delta i. I utvärderingen har vi också märkt att just dessa temadagar varit det mest uppskattade inslaget i tävlingen.

