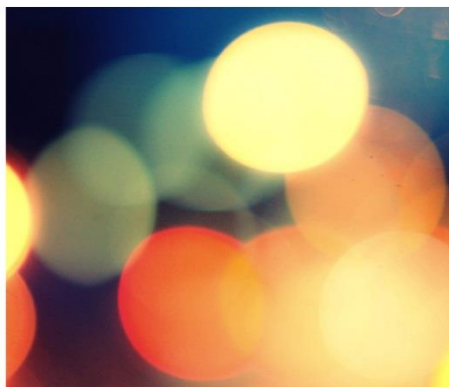
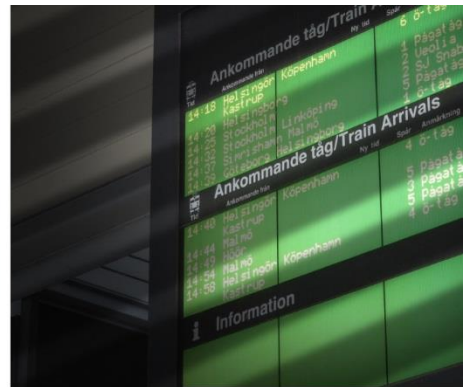
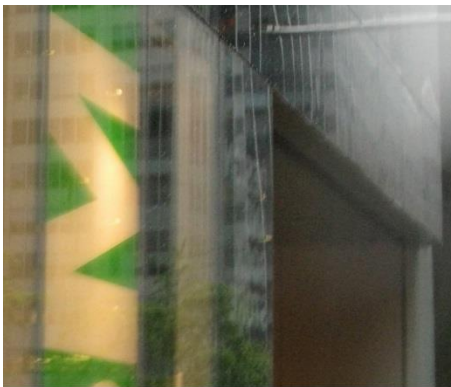


School Mobility Labs

Samskapandeprocess för mer hållbart resande till skolan



Dokumentinformation

Titel: School Mobility Labs : Samskapandeprocess för mer hållbart resande till skolan

Serie nr: 2018:65

Projektnr: 18013

Författare: Nina Hvitlock
Hanna Wennberg
Åse Dannestam (Eslövs kommun)
Katarina Evanth
Helena Runesson (student)

Medverkande: Lena Smidfelt Rosqvist
Emma Lund
Freddy Larsson (student)
Niklas Tengheden

**Kvalitets-
granskning:** Hanna Wennberg

Beställare: Region Skåne
Kontaktperson: Jonas Bergholm (0706-31 47 80, jonas.bergholm@skane.se)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2018-09-30		Extern

Förord

Trivector med samarbetspartners fick i december 2017 medel från Region Skåne i utlysningen ”Normkreativ innovation” inom ramen för Jämställd regional tillväxt med medel från Tillväxtverket.

I forskningsprojektet samarbetar Eslövs kommun, Eslövs Bostads AB och Trivector Traffic AB i en normkreativ innovationsprocess tillsammans med berörda grupper av människor (barn, föräldrar och skolpersonal) för att identifiera lösningar som skapar förutsättning som gör att fler väljer att låta barnen gå och cykla till skolan. Som case används Sallerupskolan i Eslöv. Genom samskapande mellan medborgare, forskare och kommun i så kallade School Mobility Labs utmanas normer hos såväl planerare som medborgare för att våga tänka på och agera på andra sätt än de invanda. Processen främjar såväl miljö och folkhälsa som jämställdhet, jämlikhet och konkurrenskraft i kommunen och regionen.

I projektet har Trivector arbetat i tätt samarbete med Eslövs kommun genom Åse Dannestam, hållbarhetsutvecklare på Serviceförvaltningen. Från Trivector har följande personer medverkat: Hanna Wennberg (uppdragsansvarig), Nina Hvitlock (projektledare) och Katarina Evanth (intern kvalitetsgranskning). Niklas Tengheden har hjälpt till med utformning av material till labben/träffen och kommunikationsmaterial. Helena Runesson (student) har bidragit till en väsentlig del av kunskapssammanställningen i kapitel 2 och har även tillsammans med Freddy Larsson (student) medverkat vid labben/träffen med barn och föräldrar.

Utbyte av erfarenheter om mobility labs har också gjorts med pågående forskningsprojektet ”Styrmedel för accepterad hållbar tillgänglighet och rättvisa” finansierat av Vinnova (Dnr 2017-03291) där utbyte främst skett med Lena Smidfelt Rosqvist och Emma Lund (Trivector) samt Lena Winslott Hiselius (Lunds universitet).

Lund, 30 september 2018

Sammanfattning

En normkreativ innovationsprocess

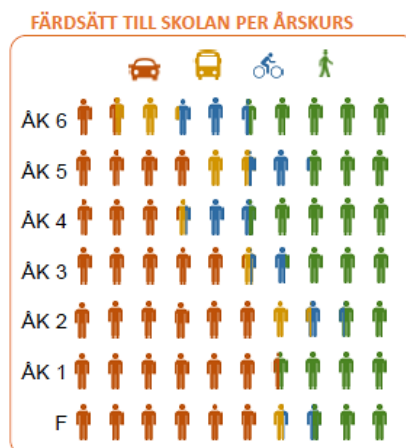
Alltfler väljer att skjutsa barn till skola och fritidsaktiviteter. Skjutsandet har många olika skäl – för individen handlar det om få ihop sitt ”vardagspussel”. Flera studier talar också om en utbredd skjutskultur och att det finns ett behov av att resonera kring detta beteende och de normer och föreställningar som finns kopplat till barns mobilitet. Bilnormen finns inte bara hos medborgare, utan även hos de olika aktörer som verkar i samhällsplaneringen.

I ett forskningsprojekt finansierat av Region Skåne har Eslövs kommun, Eslövs Bostads AB och Trivector Traffic AB samarbetat i en normkreativ innovationsprocess tillsammans med berörda grupper av människor (barn, föräldrar och skolpersonal) för att identifiera lösningar som skapar förutsättningar för att fler går och cyklar till skolan. Genom samskapande mellan medborgare, forskare och kommun, i en ömsesidig lärande- och innovationsprocess i så kallade School Mobility Labs, utmanas normer hos såväl planerare som medborgare för att våga tänka på och agera på andra sätt än de invanda.

Som case i projektet används Sallerupskolan, en skola i Eslöv med 368 elever i åk F-6. Sallerupskolan ska ersättas av ny skolbyggnad och samtidigt utvecklas också området runt skolan där nya bostäder ska byggas genom förtätning.

Detta har genomförts

- ▶ **Normkreativ innovationsprocess** genom School Mobility Labs har genomförts på Sallerupskolan i Eslöv för att i samskapande tillsammans med barn, föräldrar och skolpersonal hitta lösningar som skapar förutsättningar för att fler går och cyklar till skolan. Drygt 40 personer (varav 12 barn och 21 föräldrar) medverkade på en träff den 19 april 2018. Därutöver har flera arbetsmöten hållits för forskarna, kommunen och skolan.
- ▶ **Nulägesmätning** har genomförts i form av en enkätundersökning om barnens och föräldrarnas resande i ett ”hela resan”-perspektiv. Svar erhöles från 307 av skolans 368 elever (svarsfrekvens 83 %).
- ▶ **Åtgärdsplan** har tagits fram utifrån de idéer och lösningar som framkommit genom School Mobility Labs för Sallerupskolan som kommunen kan använda i fortsatt arbete med skolan samt en plan för uppföljning där effekter över en längre tidsperiod kan studeras.



- ▶ **Erfarenheter har sammanställts** från genomförandet av School Mobility Labs utifrån medverkande planerare och medborgares upplevelse av metodiken/innovationsprocessen samt möjligheten att använda Mobility Labs i liknande och relaterade sammanhang inom samhällsplaneringen i Eslövs kommun.
- ▶ **Spridning av erfarenheterna** från projektet har genomförts inom projektet och ytterligare spridning planeras. Ett slutseminarium för projektet har genomförts i samband med Trivectors öppna seminarium "Samverkan för ett hållbart transportsystem" i Lund den 25 september 2018. 86 personer lyssnade på en presentation om projektet varav många även besökte projektets monter där man kunde prata mer med projektets representanter.

Rekommendationer för School Mobility Labs

I denna rapport ges, med utgångspunkt i slutsatserna från processen för School Mobility Labs som provades på Sallerupskolan i Eslöv och en kunskapssammanställning, rekommendationer för hur en samskapandeprocess för mer hållbart resande till skolan bör utformas. Detta gäller inte minst involveringen och engagemanget av olika intressenter, såväl medborgare som olika aktörer. Då processen för School Mobility Labs kan se olika ut beroende på syfte, sammanhang och tillgängliga resurser formuleras rekommendationer för några vanliga moduler (delar) att välja mellan:

Förberedelser	<ul style="list-style-type: none">• Arbetsmöten med aktörer och användarrepresentanter• Sammanställning av underlagsmaterial• Platsbesök
Idégenerering	<ul style="list-style-type: none">• "Mobilt labb" – samtal med användare "på plats"• "Innovationsradar" – idégenerering på digital plattform
Nulägesanalys	<ul style="list-style-type: none">• Enkät till användare om resvanor, attityder till resandet och förändringsbenägenhet
Labb/träff	<ul style="list-style-type: none">• Workshop med användare
Validering och prioritering	<ul style="list-style-type: none">• "Mobilt labb" – utställning av idéer / återkoppling• "Innovationsradar" – rösta på idéer
Åtgärds- och uppföljningsplan	<ul style="list-style-type: none">• Arbetsmöten med aktörer och användarrepresentanter

Processen lever vidare

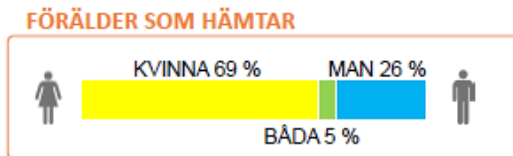
School Mobility Labs som genomfördes på Sallerupskolan genererade idéer och lösningar som tas med i en åtgärdsplan för fortsatt arbete. Kommunen arbetar nu vidare med fyra inriktningar/åtgärdsområden:

- ▶ Viljeriktning och exempel på lösningar för byggandet av nya Sallerupskolan vars utformning ska uppmuntra till mer hållbart resande.
- ▶ Problembeskrivningar och lösningsförslag för utvecklingen av Sallerupsområdet och en kommande trafikutredning.
- ▶ Input till pågående arbete med den kommunala cykelstrategin.
- ▶ Input till cykelprojekt i form av mobility management och cykelträning.

En erfarenhet av genomförandet av School Mobility Labs är hur processen bidragit till sektorsövergripande samarbeten inom en kommun, och till samarbeten mellan kommunen och kommunala bostadsbolaget. Olika förvaltningar och avdelningar har samlats för att arbeta med utvecklingen av området och byggandet av en ny skola där processen har bidragit till att ”bryta silos”. Genom att kommunen har varit en tydlig ägare av processen har också goda förutsättningar skapats för att dessa samverkansformer blir bestående efter projektets slut.

Jämställdhet, jämlikhet och tillväxt

School Mobility Labs handlar om att skapa bättre förutsättningar för att fler barn går och cyklar till skolan på egen hand eller i sällskap med en vuxen. Barns möjlighet till



självständig mobilitet påverkar jämställdheten, inte minst genom det faktum att kvinnor står för en stor andel av det obetalda hem- och omsorgsarbetet i form av skjutsning av familjemedlemmar. På Sallerupskolan i Eslöv stod kvinnor för 62 % av lämningarna av barn och för 68 % av hämtningarna. Forskningen är dessutom tydlig med att vardagsmotion i form av gång och cykling är en viktig del av den dagliga fysiska aktiviteten – och att ökad fysisk aktivitet leder till förbättrad inlärning och skolprestationer. Om vi ser kvinnor, män och barn som resurser kan man resonera i termer av stärkt konkurrenskraft och tillväxt. Vardagsmotion i form av gång och cykling är dessutom ”tillgänglig för alla” och bättre möjligheter att gå och cykla till skolan kan bidra till en mer jämlikt fördelad folkhälsa.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	2
1.3	Metod	3
2.	Teoretiska utgångspunkter	9
2.1	Avstamp i stegen och trappan	9
2.2	Kommunikativ planeringsteori	11
2.3	Medskapande / samskapande	14
2.4	Sammanfattande analys	19
3.	Case – Sallerupskolan i Eslöv	21
3.1	Översikt av samskapandeprocessen	21
3.2	Enkät	21
3.3	Labb: Träff med barn och föräldrar	30
3.4	Åtgärds- och uppföljningsplan	36
4.	Slutsatser och rekommendationer	37
4.1	Generella slutsatser och rekommendationer	37
4.2	Moduler (delar) i en labb	40
4.3	Slutord	45

Referenser

Bilaga 1: Enkäten

Bilaga 2: Underlag till åtgärdsplan

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Ett vardagsproblem som många föräldrar ställs inför är hur deras barn ska komma till sina aktiviteter, såväl till skola som fritidsaktiviteter. Att skjutsa barnen ter sig för många som ett rationellt alternativ för att få ihop familjeomsorg och arbetsliv. Detta skapar emellertid paradoxalt nog såväl oro för barnens säkerhet vid skolans trafikmiljö som ytterligare stress på ett redan ansträngt tidsschema. Samtidigt spår skjutsandet på transportsektorns utsläppsproblematik och berövar dessutom barnen värdefull fysisk aktivitet via en aktiv transport.

Många kommuner tampas med liknande utmaningar: Hur ger vi barn och unga möjlighet att på ett säkert sätt ta sig till skola och fritidsaktiviteter på egen hand? Det är runt många skolor ett stort problem att föräldrar av olika skäl skjutsar sina barn med bil till skolan, vilket leder till en mycket ansträngd trafiksituation runt skolan och betydande trafiksäkerhetsproblem, särskilt vid skoldagens början. Trafiksituationen leder ofta till att andra föräldrar inte vågar låta sina barn gå eller cykla till skolan av rädsla för biltrafiken vilket innebär en ond cirkel av mer bilskjutsande. Detta är dock ingen enkel fråga att lösa. Skjutsandet är också en del av ett större pussel med ett alltmer tidspressat vardagsliv och för barnen alltmer organiserad fritid där många använder bilen, och kan också vara mer eller mindre beroende av bilen, för att få vardagen att fungera.

Studier visar att allt färre barn går och cyklar till skolan. Beroende på årstid går eller cyklar 48 % av barnen i årskurserna F-9 till skolan (Trafikverket, 2013), att jämföra med att 97 % av 7-9 åringarna gick/cyklade till skolan på 1980-talet (Spolander, 1985). Vi vet också att många barn och ungdomar idag rör på sig alldeles för lite och är för mycket stillasittande, och att fysisk aktivitet genom vardagsmotion i form av gång och cykling bidrar till förbättrad inlärning och ökade skolprestationer (Trudeau & Shephard, 2008). Detta är en oroande utveckling även på lång sikt, inte minst med tanke på att barn som går eller cyklar även är mer fysiskt aktiva som vuxna (Yang et al, 2014).

Man kan också resonera i termer av konkurrenskraft där barnen ses som en viktig framtida resurs och att det är då viktigt att skapa de optimala förutsättningarna för bildning och lärande för att uppnå en konkurrenskraftig kommun och region. Skjutsandet till skola och fritid är också en del av det obetalda hem- och omsorgsarbetet som kvinnor i större utsträckning än män svarar för (Kronsell et al, 2016; SCB, 2016). Genom att ge barnen bättre möjlighet till självständig mobilitet, skapas därmed också förutsättningar för en ökad jämställdhet, vilket i sin tur rimligen bidrar till stärkt konkurrenskraft i kommunen och regionen genom att kvinnor som resurser kan använda tiden till arbete och studier. Det är därför viktigt att planera och utforma för att göra det mer attraktivt att gå och cykla till

skolan. För att detta verkligen ska ske krävs en förändring av normer hos såväl planerare som medborgare.

Många kommuner arbetar med barns förflyttning till skolan på olika sätt, till exempel genom traditionella skolvägsutredningar och information till föräldrar i syfte att uppmuntra fler till att gå och cykla (se genomgång av metoder i Evanth et al, 2018). Detta är också viktiga metoder men de har sina begränsningar, eftersom bilskjutsandet också grundas i värderingar och normer som är svåra att påverka med traditionella tillvägagångssätt. Det finns ett behov av utvecklade normkreativa dialogmetoder för att hitta och genomföra innovativa lösningar som uppmuntrar till mer hållbart resande till skolan. En utgångspunkt för utvecklingen av sådana dialogmetoder är kunskap om samskapande och urbana labb från forskningsfältet transition management (se t ex Bulkeley et al, 2016; Voytenko et al, 2016), som handlar om att påskynda genomförandet av effektiva åtgärder för klimatomställning och minskat bilresande.

1.2 Syfte

I detta forskningsprojekt samarbetar Eslövs kommun, Eslövs Bostads AB och Trivector i en normkreativ innovationsprocess tillsammans med berörda grupper av människor (framförallt barn, föräldrar och skolpersonal) för att identifiera lösningar som skapar förutsättning som gör att fler väljer att låta barnen gå och cykla till skolan. Genom samskapande mellan medborgare, forskare och kommun i så kallade *School Mobility Labs* utmanas normer hos såväl planerare som medborgare för att våga tänka på och agera på andra sätt än de invanda.

I denna samskapandeprocess är det deltagarna i processen som tillsammans formulerar problemet, genererar olika lösningsalternativ och fastställer utformningen av lösningarna. Det är deltagarna som äger problemet och som genom processen också blir bärare av lösningen. Samtidigt deltar experter för att till nulägesbeskrivningar, alternativ och analys av dessa tillföra tillförlitlig och relevant information. Processen stärker demokratin och möjliggör att olika gruppers röster och acceptans förs fram på ett systematiskt sätt. Det är viktigt för att nå socialt hållbara transportlösningar, som också implementeras och används.

Eslövs kommun behöver de kommande åren bygga en rad nya skolor och förskolor. Som case i detta forskningsprojekt används Sallerupskolan i sydvästra Eslöv. Sallerupskolan är en skola som idag har trånga och slitna lokaler som är dåligt anpassade för ändamålet. Planen är att denna skola ska rivas och ersättas av en ny skola på samma fastighet, med preliminär byggstart 2019. Samtidigt förtäts området runt Sallerupskolan, bland annat planerar Eslövs Bostads AB för nya bostäder på en tidigare parkeringsplats i närområdet. För att lösa tillgängligheten för både skolan och omkringliggande bostadsområde krävs nya idéer, inte minst idéer som ifrågasätter rådande normer som ofta utgår från bilen och provar nya sätt att bryta normer kring mobilitet.

De lösningar som en samskapandeprocess tillsammans med berörda människor i samband med byggnationen av nya Sallerupskolan i Eslöv resulterar i kan exempelvis vara hur man placerar gång- och cykelvägar, cykelparkering och angränsningar i anslutning till skolan för att optimera tillgängligheten för olika grupper – eller hur man kan samutnyttja skolans cykelparkering som boendeparkering för

bilar under kvällar och helger. Det kan också handla om hur man samplanerar skolbyggnaden med andra planer/projekt och utifrån ett fungerande vardagsliv för olika grupper av människor i Eslövs kommun. Vilka åtgärder/lösningar, och kombinationer av åtgärder/lösningar, ska till för att människor ska få en god och hållbar tillgänglighet och ett fungerande vardagsliv?

Projektet har följande mål:

- ▶ Genomföra en normkreativ innovationsprocess, genom så kallade School Mobility Labs, för att i samskapande med berörda grupper av människor identifiera lösningar som skapar förutsättningar för att fler går och cyklar till Sallerupskolan i Eslöv.
- ▶ Genomföra en nulägesmätning för Sallerupskolan, företrädesvis i form av en enkätundersökning om barnens och föräldrarnas resande i dagsläget utifrån ett hela resan-perspektiv.
- ▶ Ta fram en åtgärdsplan utifrån de lösningar som framkommit genom School Mobility Labs för Sallerupskolan som kommunen kan använda i fortsatt arbete med skolan samt en plan för uppföljning där effekter över en längre tidsperiod kan studeras.
- ▶ Sammanställa erfarenheter från genomförandet av School Mobility Labs utifrån medverkande tjänstepersoners och medborgares upplevelse av metodiken/innovationsprocessen samt möjligheten att använda Mobility Labs i liknande och relaterade sammanhang inom samhällsplaneringen i Eslövs kommun.
- ▶ Sprida erfarenheterna från projektet inom Eslövs kommun för att uppmuntra till fortsatt användning av Mobility Labs för att uppnå mer hållbart resande till skolor samt spridning till andra kommuner.

1.3 Metod

Kunskapssammanställning

En sammanställning har gjorts av litteratur om kommunikativ planeringsteori liksom om medskapande/samskapande, dels från forskningen om deltagande och inflytande där samskapande har syftet är att uppnå social hållbarhet och ökat demokratiskt inflytande och dels från forskningen om samskapande i syfte att påskynda genomförandet av effektivare åtgärder för klimatomställning och minskat bilresande med utgångspunkt i urbana labb och teorier från transition management. Inledningsvis görs också ett avstamp två ofta refererade modeller för medborgardelaktighet, Arnsteins ”ladder of citizen participation”. (Arnstein, 1969) och SKL:s delaktighetstrappa.

Det finns således olika skolor och forskningsfält representerade i kunskapssammanställningen och det är inte syftet att vara heltäckande och fullständigt uttömmande för var och en av skolorna/fälten. Syftet med kunskapssammanställningen är att skapa en översikt för få förståelse för olika angreppssätt för samskapande som sedan kan användas i utvecklingen av School Mobility Labs för detta projekt.

Kunskapssammanställningen presenteras i kapitel 2.

Case – Sallerupskolan i Eslöv

Med utgångspunkt i kunskapssammanställningen har en process utformats för samskapande mellan föräldrar, barn, forskare och kommun i så kallade School Mobility Labs som sedan tillämpats på Sallerupskolan, en skola för åk F-9 i Eslöv. Genomgående i processen har samskapande varit målet. Processen för School Mobility Labs består av följande huvudsakliga delar: förberedelser, enkät, labb/träff med föräldrar och barn samt åtgärds- och uppföljningsplan. Olika intressenter har involverats i olika delar av samskapandeprocessen. I Tabell 1-1 redovisas processen för den School Mobility Lab som genomförts på Sallerupskolan i kronologisk ordning och vilka intressentgrupper som medverkat.

Tabell 1-1 Översikt av processen för School Mobility Labs samt intressenternas deltagande.

Del	Moment	Intressenternas deltagande			
		Forskare	Kommun	Skola	Föräldrar/barn
Förberedelser	Startmöte	●	●	●	En föräldra-representant
	Arbetsmöte	●	●		
	Platsbesök	●	●		
Enkät	Planering	●	●	(●)	
	Rekrytering			●	
	Genomförande			●	●
	Analys	●			
Labb/träff	Planering	●	●	(●)	
	Rekrytering	●	●	●	
	Genomförande	●	●		●
	Analys	●	●		
Åtgärds- och uppföljningsplan	Arbetsmöte	●	●	●	

Nulägesmätning / Enkätundersökning

Som underlag för samskapandeprocessen har en nulägesmätning genomförts för Sallerupskolan i form av en enkätundersökning som kartlägger hur barn och föräldrar reser i dagsläget samt deras syn på sitt resande och möjliga hållbara alternativ. Undersökningen är inte en traditionell resvaneundersökning utan istället studeras hela resan, till exempel hur barnen tar sig till skolan och vart/hur föräldern sedan reser vidare efter eventuell lämning, hur långt man har till skolan, vart man reser ifrån, vilka anledningar man har till sitt färdmedelsval och så vidare. Enkätundersökningen utgör inte bara värdefullt underlag för processen för att förstå vilken faktisk förändringspotential som finns mot ett mer hållbart resande till skolan, utan fungerar också som föremätning för en långtidsutvärdering.

I samråd med skolan bestämdes att pappersenkät skulle användas, vilket skolan har erfarenhet av. Därmed kunde enkäten utformas på ett sätt som

inbjuder till att föräldrar och barn gemensamt fyller i enkäten. Enkäten visas i Bilaga 1.

Enkäten distribuerades av lärarna på skolan. Lärarna tillämpade därefter ett avprickningssystem vid insamling av enkäterna, vilket möjliggjorde att elever som inte hade lämnat in enkäten kunde få med sig en påminnelserapp hem till föräldrarna. Genom detta förfarande erhöles högt deltagande. Enkäter inkom från 307 av skolans 368 elever vilket innebar en svarsfrekvens på 83 %. Tabell 1-2 visar hur svaren fördelas per årskurs.

Tabell 1-2 Fördelningen av enkätsvar per årskurs.

Årskurs	Antal enkätsvar	Totalt antal elever	Svarsfrekvens
F-klass	40	47	85%
1	31	59	53%
2	65	68	96%
3	37	41	90%
4	57	64	89%
5	42	47	89%
6	35	42	83%
Totalt	307	368	83%

Enkäten delades ut till eleverna tisdagen 13 mars 2018 och sista dag för inlämning var fredagen 23 mars 2018. Samtliga ifyllda enkäter överlämnades av rektorn till forskarna som kodade och analyserade enkäterna.

Resultatet från enkätundersökningen presenteras i avsnitt 3.2. För att ta hänsyn till under-/överrepresentationen av antal svarande per årskurs är resultaten viktade med hänsyn till årskurs.

Labb: Träff med barn och föräldrar

Själva samskapande med föräldrar och barn gjordes främst genom en träff i workshopformat där föräldrar, barn, forskare och kommun aktivt deltog (här kallad ”labb”). Labben hölls torsdagen den 19 april kl. 17.30-19.30 på Sallerupskolan i Eslöv.

Syftet med labben var att få en fördjupad förståelse för förutsättningarna för mer hållbart resande till/från Sallerupskolan – samt att tillsammans hitta lösningar som främjar hållbart resande till skolan och ger input till kommunens arbete med utveckling av Sallerupsområdet.

Ett grovt upplägg för labben togs fram i ett relativt tidigt skede i projektet, då syfte och mål formulerades samt datum och tid bestämdes. Det bestämdes att ett mötestillfälle skulle ordnas på skolan, för både barn och föräldrar vid samma tillfälle, för att underlätta för alla att kunna närvara. Att sätta ramarna tidigt var nödvändigt för att kunna börja rekrytera i samband med enkätundersökningen. Information om labben fanns på enkätens framsida där svaranden kunde göra en intresseanmälan om att medverka.

Intresseanmälningarna via enkäten var många, men i samband med uppföljande e-post för definitiv anmälan var det dock få som bekräftade att de tänkte komma. Detta innebar att rekryteringen krävde ytterligare arbetsinsatser, till exempel genom uppringning/SMS till samtliga som har angett mobilnummer samt affisshering på skola och fritids. Insatserna gav resultat och ledde till i att 21 föräldrar och 12 barn slutligen medverkade på labben. Könsfördelning bland barnen var jämn och bland föräldrarna var 13 kvinnor (62 %).

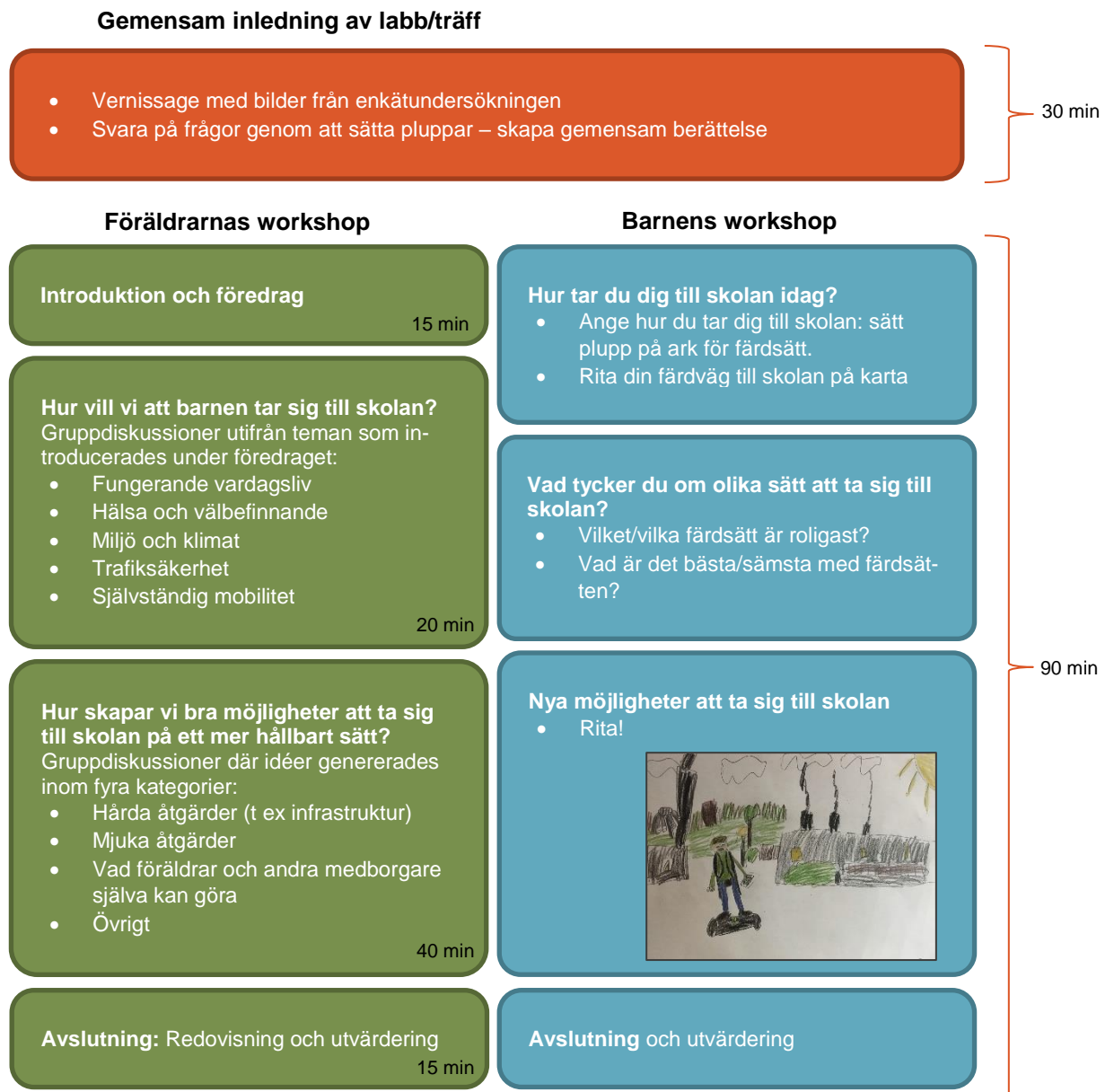
Kommunen och forskarna var representerade av sammanlagt åtta personer. För projektet deltog följande personer:

- ▶ Nina Hvitlock, Trivector
- ▶ Hanna Wennberg, Trivector
- ▶ Freddy Larsson (student)
- ▶ Helena Runesson (student)
- ▶ Åse Dannestam, Eslövs kommun
- ▶ Adam Sandgren, Eslövs kommun
- ▶ Thomas Oskarsson, Eslövs kommun
- ▶ Magnus Månsson, Eslövs kommun

Först efter att ungefärligt antal deltagare var fastställt kunde labben detaljplaneras. Det bestämdes att föräldrar och barn inledningsvis skulle vara tillsammans, varefter de skulle delas upp i två grupper. Målsättningen var att barn och vuxna skulle få motsvarande uppgifter utifrån sina förutsättningar. Slutligt upplägg av träffen visas i Figur 1-1.

Omgående efter träffen fick forskarna och tjänstepersonerna från kommunen besvara några frågor om hur labben fungerat och vilka lärdomar och input man tar med till fortsatt arbete.

Resultatet från labben med barn och föräldrar presenteras i avsnitt 3.3.



Figur 1-1 Upplägget av labben/träffen.

Åtgärds- och uppföljningsplan

En åtgärdsplan togs fram utifrån de idéer på lösningar för mer hållbart resande till skolan som framkommit genom School Mobility Labs för Sallerupskolan. Åtgärdsplanen blir ett underlag för kommunen att använda i fortsatt arbete med skolan och Sallerupsområdet. Åtgärdsplanen presenteras i avsnitt 3.4.

Samtliga idéer sammanställdes i ett arbetsmaterial som bearbetades till en åtgärdsplan vid ett arbetsmöte där forskarna och kommunen medverkade. Kommunen var representerad av medarbetare från olika förvaltningar som i sitt arbete rör över olika delar av trafikmiljön kring skolor. Deltagande var projektledare för nya Sallerupskolan, planarkitekt, utredare från förvaltningen Barn och

utbildning, trafikplanerare/mobility manager, hållbarhetsutvecklare och utvecklingsstrateger.

Åtgärderna i åtgärdsplanen grupperades efter följande kategorier:

- ▶ Barnens tankar
- ▶ Föräldrarnas tankar – hårda/fysiska åtgärder
- ▶ Föräldrarnas tankar – mjuka åtgärder
- ▶ Föräldrarnas tankar – vad föräldrar kan göra
- ▶ Föräldrarnas tankar – övriga åtgärder

Idéerna från barn och föräldrar behandlades var för sig och en bedömning gjordes om varje idé var möjlig att genomföra, om andra processer redan var igång som kunde inkludera åtgärder för att hantera idén, vilken instans som äger frågan och när i tid som åtgärden kunde påbörjas och slutföras. Slutligen utsågs en ansvarig person för att ta frågan vidare.

En uppföljningsträff med rektorn på Sallerupskolan genomfördes eftersom hon inte kunde närvara på arbetsmötet. Samtliga inkomna idéer från barnen och föräldrarna behandlades på detta möte med samma upplägg som på arbetsmötet.

Återkoppling till medverkande föräldrar och skolans personal genomfördes genom utskick av länken till denna rapport och ett följebrev med kontaktuppgifter för de som eftersöker ytterligare information.

I samband med framtagandet av åtgärdsplanen togs även en plan för uppföljning fram där effekter över en längre tidsperiod kan studeras. Uppföljningsplanen handlade dels om uppföljning av hur barn och föräldrar reser framöver och deras attityder i förhållandet till resandet (genom upprepning av liknande enkätundersökning) och dels om utvärdering av enskilda åtgärder och insatser som görs för skolan eller området. I uppföljningsplanen ingår även att reflektera över arbetsprocessen. Uppföljningsplanen presenteras i avsnitt 3.4.

Sammanställning av erfarenheter

Erfarenheterna från genomförandet av School Mobility Labs på Sallerupskolan i Eslöv sammanställdes tillsammans med slutsatser från kunskapssammanställningen. I projektgruppen diskuterades våra lärdomar utifrån vad vi gjort, men också vad vi kunde gjort annorlunda. Det resulterade i rekommendationer för samskapandeprocesser med syfte att främja ett mer hållbart resande till skolan i form av School Mobility Labs. Rekommendationerna presenteras i kapitel 4.

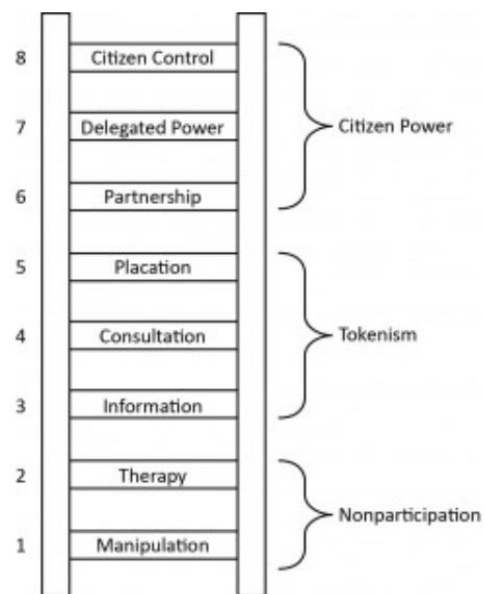
Många kommuner står inför liknande utmaningar som Eslövs kommun. Erfarenheterna från den samskapandeprocessen i projektet genom School Mobility Labs kommer därför att spridas till andra kommuner, och bidra till att skapa socialt och miljömässigt hållbara städer och transportsystem. Inom projektet har ett slutseminarium genomförts i samband med Trivectors öppna seminarium ”Samverkan för ett hållbart transportsystem” i Lund den 25 september 2018. På slutseminariet närvarade 86 personer (varav 60 % kvinnor) som framförallt arbetade på kommuner, regioner och statliga myndigheter.

2. Teoretiska utgångspunkter

2.1 Avstamp i stegen och trappan

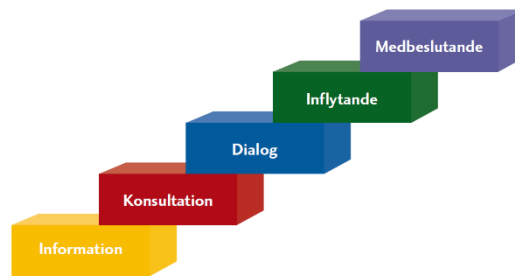
Kommunikationsplanering och medborgardeltagande tar ofta sitt teoretiska avstamp i den så kallade *deltagandestegen* eller ”the ladder of citizen participation”. Det var planeringsforskaren Sherry Arnstein som 1969 grundade begreppet när hon skrev en artikel om att utsatta grupper i samhället bör ges mycket mer inflytande över hur städer planeras, byggs och förvaltas. Hon skriver om de som saknar resurser, kallar dem ”have-nots”, och syftar framför allt på afroamerikaner. En underliggande utgångspunkt är att deltagande ska ge dessa missgynnade grupper bättre möjligheter i ett samhälle präglad av ojämn maktfördelning, ekonomiska klyftor och diskriminering. Idén med själva stegen är att beskriva deltagandeprocesser utifrån olika nivåer av inflytande och hennes argumentation utgår från att det rätta är att klättra uppåt och ge mer makt åt de maktlösa.

Arnstein delar in stegen i tre segment, se Figur 2-1. Nederst kommer två stegpinnar hon klassar som **icke-deltagande**: *manipulation* och *terapi*. Dessa steg beskrivs med fall där man istället för att låta medborgare få inflytande involverar dem i aktiviteter med syfte att påverka deras uppfattningar eller vända uppmärksamheten bort från grundproblemen. Mittensegmentet kallar hon **symboliskt deltagande** (”tokenism” på engelska): *information*, *konsultation* och *pacifiering* (”placation” på engelska). Dessa tre steg ger enligt Arnstein medborgare möjligheter till visst inflytande men hon lyfter framför allt fram vad hon ser som bluffmakeri – där medborgare bjuds in att delta men att man inte sedan bryr sig om deras synpunkter. Det är först när man når den sjätte stegpinnen som Arnstein menar att man kan tala om verkligt deltagande. Då är man uppe i det övre segmentet av stegen, vilket hon definierar som **medborgarmakt**: *partnerskap*, *delegerad makt* och allra högst upp *medborgarkontroll*. På dessa nivåer får medborgarna ett direkt formellt inflytande över beslutsfattande, till exempel genom att de ingår i eller bildar egna styrelser med tydliga befogenheter. På det högsta steget har medborgarna genom en lokal, demokratisk organisation närmast full kontroll och egen budget.



Figur 2-1 Deltagandestegen eller ”the ladder of citizen participation” av Arnstein (1969).

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL, 2011) har tagit fram en förenkling av Arnsteins modell som kallas *delaktighetstrappan*, se Figur 2-2. Denna modell används i många svenska kommuner för att göra en kategorisering av olika former av deltagande och sätta in dem i ett sammanhang. Även om trappan utgår från Arnsteins steg har de två modellerna olika funktioner – stegen är en forskares analysredskap medan trappan syftar till att hjälpa tjänstepersoner och politiker att utforma sina metoder. Medan Arnstein har en tydlig ideologisk strävan mot att nå stegens topp beskriver SKL istället de fem stegen i trappan mer som likvärdiga strategier att välja bland, som ett smörgåsbord av olika deltagandestrategier och metoder med olika inflytandegrad. Illustrationen i form av en trappa som visar på progression och riktning är i den meningen något missvisande, menar Castell (2013) och hänvisar till en förlaga av trappan som kallades *delaktighetsspektret* (se Figur 2-3) och som presenterades av Huddinge kommun i SKL:s projekt om medborgardialog (se SKL, 2008).



Figur 2-2 Delaktighetstrappan (SKL, 2011).

Former av delaktighet	Kännetecken	Du får	Exempel på metoder	Hur får vi med fler?
Information	Envägs-kommunikation Frågor och svar	Veta	Tidning / Webb Trycksak Stormöte	Var? Tillgänglig & attraktiv mötesplats
Konsultation	Inhämta synpunkter Ofta punktinsats	Tycka	Enkät Fokusgrupp Samråd Områdesvandring	När? Målgruppsanpassad tidpunkt
Dialog	Utbyte av tankar Ofta flera tillfällen	Resonera	Dialogseminarium Dialoggrupp	Hur? Rätt informationsvägar
Samarbete	Aktiviteter planeras och genomförs	Genomföra	Arbetsgrupp Framtidsverkstad	Inkludera! Riv hindren – gör det möjligt för alla
Medbestämmande	Gemensamt beslutsfattande	Bestämma	Rådslag	

Figur 2-3 Delaktighetsspektret, en förlaga till SKL:s delaktighetstrappa (Lindholm & Moritz 2007; SKL, 2008).

I SKL:s delaktighetstrappa är inte Arnsteins två nedre stegpinnar med, vilket är naturligt då de betecknar former av icke-deltagande. Även det översta steget saknar motsvarighet i trappan. De två första trappstegen i SKL:s trappa, *information* och *konsultation*, stämmer väl överens med motsvarande stegpinnar i Arnsteins modell, men därefter skiljer sig nivåerna både till benämning och innehåll. Mitentrappsteget i trappan, *dialog*, beskrivs av SKL som en form av vad Arnstein skulle kalla konsultation. Medborgare ska ges möjlighet att säga sin mening och lyssna på andra, deras synpunkter ska beaktas i beslutsprocessen, men de saknar

direktinflytande över själva besluten. Den skillnad mot konsultation som SKL lyfter fram är att dialogen förutsätter att formerna är öppnare och att det inte redan finns fastställda alternativ. Det fjärde trappsteget, *inflytande* (benämns ibland även delaktighet eller samarbete), handlar om att låta medborgare delta under en längre tid och följa en planeringsprocess från idé till färdigt förslag. Det översta trappsteget, *medbeslutande*, beskrivs av SKL som att medborgare utanför partiet får ingå i styrelser eller råd som fått mandat att fatta beslut i vissa frågor, till exempel rörande en skola eller annan kommunal verksamhet. Detta motsvarar närmast Arnsteins sjätte steg partnerskap.

Castell (2013) diskuterar vidare att deltagande kan vara ett medel för utsatta grupper och stadsdelar att förbättra sin position i samhället. Detta synsätt från Arnsteins modell är aktuellt även i vår tids samhälle där etniska minoriteters, arbetslösa och låginkomstgruppers utsatthet blir alltmer märkbar och dessutom alltmer geografiskt samlad till vissa områden. Delaktighet blir en väg till att hantera en ökad polarisering i samhället och istället främja integrering och värna om demokratin.

2.2 Kommunikativ planeringsteori

Habermas, Foucault och Giddens

Planeringen har traditionellt setts som ett medel där vetenskapligt producerad kunskap, genom planerarens expertis, används för att åstadkomma en förändring (Rydin, 2007). Som en reaktion mot detta *rationella planeringsparadigm*, och utifrån tron på behovet av att blanda in flera aktörer och intressenter för att kunna möta komplexa problem, har en ny inriktning växt fram, som ofta benämns som *kommunikativ planering* (Healey, 2007). Förespråkare för en kommunikativ planering menar att det är just de kommunikativa processerna som bör vara grunden för planeringen. Planerare besitter inte en mer sann kunskap än någon annan, utan den kan endast förstås genom dialoger med andra (Allmendinger, 2002).

Kommunikativ planering är främst influerat av Habermas syn på kunskap, Foucaults syn på språkets funktion och Giddens teorier om sociala relationer (Allmendinger, 2002). Giddens menar att vi ständigt befinner oss i strukturer som är skapade av sociala relationer med andra och av den geografiska kontexten. Det påverkar våra normer, värderingar och förståelse av omvärlden (Healey, 2007).

Habermas är enligt Allmendinger (2002) den som mest influerat kommunikativa planeringen. Hans tankar växte fram både som en kritik och som en vidareutveckling av modernitetens instrumentella rationalitet, det vill säga synen på vetenskaplig kunskap eller expertkunskap som objektiv sanning. Habermas menar att vi bör bygga vidare på de modernistiska tankarna, men förespråkar en *kommunikativ rationalitet*. Denna utgår från att det finns *objektiv kunskap* och olika typer av, och synsätt på, den objektiva kunskapen. Så Habermas och andra menar att objektiv kunskap kan uppstå och

”Kommunikativ rationalitet utgår från att det finns objektiv kunskap, till skillnad från en objektiv sanning, och olika typer av och synsätt på den objektiva kunskapen.”

Habermas enligt Allmendinger (2002)

finnas, om det sker genom kommunikativa processer. Kommunikativ rationalitet uppnås då genom att dessa olika kunskaper möts i öppna och fria dialoger. Betydelse för kommunikativ rationalitet har även *diskurser*, med inspiration hämtad från Foucaults tankar om diskursens roll för kunskapsproduktion och maktens roll i språket (Allmendinger, 2002).

Utifrån influenserna från Habermas så innebär detta att planerarens roll blir att tydliggöra makten i språket och på så sätt undvika förvrängningar av sanningen. Men planerare arbetar inom system (exempelvis offentliga organisationer) som upprätthåller en viss diskurs, vilket ramar in och formulerar både problem och lösningar. Healey menar därför att planerare bör eftersträva att tillsammans med andra ”make sense together”, det vill säga att genom kommunikation förstå andras upplevelser, och på så sätt hitta verktygen för att ifrågasätta de rådande formulerade lösningarna (Allmendinger, 2002).

Genom dialogprocesser försöker den kommunikativa planeringen nå *konsensus*. Det sker genom den kommunikativa rationaliteten. Men för att konsensus ska anses som rationell så krävs det att den kommunikativa processen bland annat är fri från maktutövning, att alla aktörer behandlas lika och kan formulera argument och motargument samt att deltagandet inte är hindrat (Allmendinger, 2002).

För att uppnå en ideal process för en öppen dialog kan planeringen erbjuda processer där deltagare blir noggrant lyssnade till, utbildade, erbjuds teknisk och politisk information (Allmendinger, 2002). För att den kommunikativa rationaliteten emellertid ska nås, och inte bara en instrumentell rationalitet, krävs enligt Healey mer. Exempelvis krävs det att platserna för kommunikation är platser där invånare kan bli inbjudna, men de valda platserna behöver även vara platser som invånarna har tillgång till. Det behövs även en öppen dialog, där alla kan komma till tals och har möjlighet att ta lika mycket utrymme, vilket då krävs för att skapa förståelse för vad problemen betyder för olika människor (Allmendinger, 2002).

Healey formulerar även förutsättningar för kommunikativ planering. Det handlar bland annat om att det inte kan uppstå ett gemensamt språk, vilket då innebär att flera olika diskurser måste förstås och planeringen behöver erbjuda en diskussion mellan olika diskurser. Dessutom bör all kunskap tillåtas och alla som berörs bör vara inbjudna att delta, samt en förståelse för att intressen och viljor kan förändras genom dialogens gång och genom det gemensamma lärandet som uppstår. Deltagande planering kan öka legitimiteten, samtidigt som det finns ett behov av att deltagarna förstår värdet av att delta (Allmendinger, 2002).

Kritik av kommunikativ planeringsteori

Kommunikativ planeringsteori har kritiserats, bland annat för att den förbiser vilka begränsningar det finns med konsensusökande dialoger (Few et al, 2007). Dialoger och medborgardeltagande uppmuntras ibland då aktörer och invånare inte själva anses kapabla att på egen hand hitta lösningar, för exempelvis klimat-anpassning. Istället tror man att invånare och aktörer kommer värdera alternativ för snabba vinster över alternativ som genererar långsiktiga vinster. Deltagande processer är då tänkta att bidra till att långsiktiga vinster värderas högre. Few et al (2007) menar att denna uppfattning riskerar att leda till att strategier för att styra de kommunikativa processerna används för att uppnå förutbestämda

alternativ. En sådan typ av strategi för att hantera deltagande processer är vad Few et al kallar för en *top-down strategi*, där tron på toppstyrning och expertkunskap som mer objektiv kunskap består trots att det benämns som inkluderande deltagande. Då används involveringen av olika deltagare mest för att skapa legitimitet för redan förutbestämda insatser. Inkluderingen av olika deltagare har då endast som mål att vinna invånarnas förtroende och att få dem bättre inställda till implementeringen av insatserna. Detta är vad som ibland kallas för *förankring*.

Motargument mot insatser för långsiktiga vinster, eller motargument generellt, undviks då genom att de som styr dialogen antingen undviker ämnen som man uppfattar skulle kunna leda till konflikt, eller genom att leda dialogen så att deltagare ska komma fram till förutbestämda lösningar. Detta benämns då som *containment*, eller inneslutande, av motargument eller stridande åsikter, och är enligt Few en riskabel metod eftersom deltagare tenderar att bli missnöjda om de inte har eller ges en ärlig chans att påverka besluten. Missnöjet leder i sin tur till minskad tillit och större och djupare motsättningar.

Att eftersträva att konsensus uppnås, vilket ofta anses vara målet inom den kommunikativa planeringen, riskerar att leda till att långsiktiga vinster inte prioriteras medan kortsiktiga vinster troligen prioriteras. Few menar därför att om konsensus har nåtts genom en öppen dialogprocess, och om konsensusen innebär satsningar för långsiktiga vinster (då med exemplet långsiktig planering för klimat-anpassning) så innebär det att det troligen skett genom inneslutning av vissa åsikter och argument i dialogprocessen.

Few med fleras syn på vad som behövs för att skapa en lyckad dialogprocess bär både likheter och skillnader med det kommunikativa planeringsidealet. Likheter som lyfts innebär exempelvis att lämpliga människor inkluderas och att dessa blir motiverade till att delta. För att detta ska uppnås kan det behövas att de tänkta deltagarna blir informerade och att deltagandet upplevs som givande.

Till skillnad från den kommunikativa planeringen och den kommunikativa rationalitetens kunskapssyn menar Few et al (2007) alltså att det finns en restriktion i vad deltagande planering som söker konsensus genom öppna dialoger kan uppnå. Därför krävs det ett tydliggörande och en ärlighet kring vad målet är och vilken roll som deltagare har i dialogprocessen. Om detta görs så, utan att vara konsensusökande eller använda metoder för inneslutande av argument, så kan de deltagande processerna leda till mer lyckade lösningar.

För att besluten verkligen ska få legitimitet krävs det en deltagande process i vilken deltagare verkligen blir lyssnade på och en process som är öppen för diskussion av olika alternativ. Om deltagandet bara är för informerande, så tappar besluten legitimitet. Därför kan det behövas att alla deltagare blir uppmanade till att just delta och dela med sig av sina uppfattningar, samt att olika alternativa insatser undersöks (Few et al, 2007).

2.3 Medskapande / samskapande

Medskapande eller samskapande (co-creation som benämningen är i den engelskspråkiga litteraturen) kan ses som ett analytiskt begrepp för att identifiera komplexa samhällsutmaningar, men även som ett normativt begrepp som indikerar hur problem och utmaningar borde hanteras (Abrahamsson, 2015). Begreppet *co-creation* har översatts till både medskapande och samskapande. Medskapande och samskapande används inte för att beskriva olika företeelser, utan begreppen tycks användas som synonymer.

Det finns olika skolor och tillämpningar när det gäller samskapande. Nedan följer en sammanställning av litteratur från forskningen från två inriktningar, dels från forskningen om samskapande i syfte att påskynda genomförandet av effektivare åtgärder för klimatomställning och minskat bilresande med utgångspunkt i urbana labb och teorier från transition management och dels från forskningen om deltagande och inflytande där samskapandet har syftet att uppnå social hållbarhet och ökat demokratiskt inflytande.

Transition management och urbana labb

I tidigare forskning om samskapande för hållbar utveckling, ligger fokus på universitetens och akademins roll att tillsammans med olika samhällsaktörer skapa förändringar. Till skillnad från andra samarbeten mellan forskning och samhälle för kunskapsproduktion, utgår samskapande för hållbar utveckling ifrån en verklig geografisk kontext i samhället. Utöver akademien eller forskare, så involveras även lokala intressegrupper, lokala aktörer och lokala offentliga organisationer och genom ett gemensamt kunskapsutbyte ska nya lösningar uppstå som leder till en förändring av den fysiska platsen (Trencher et al, 2014).

I samskapandet för hållbar utveckling är urbana labbar tänkta att genom ett fokus på kunskapsproduktion, kunna möta utmaningar på ett nytt och mer effektivt sätt. Innovationer ska skapas direkt i verkligheten, vilket samtidigt har kritiserats utifrån att innovationer inte skapas i verkligheten, utan de är redan skapade för att sedan bara placeras i en lokal kontext (Evans och Karvonen, 2013).

Framväxten av urbana labbar sammanfaller med tre trender av urban styrning enligt Evans & Karvonen (2013): experimentell styrning, fokuset på koldioxidminskning och övergången till en low-carbon ekonomi. Litteraturen om urbana labbar har sina teoretiska rötter i transitionslitteraturen inom det forskningsfält som kallas *Transition Management* som handlar om påskyndandet av omställningen mot ett mer hållbart samhälle. Teorier kring möjligheterna med urbana labbar framhåller behovet av samskapande för en lärandeprocess som leder till nya innovationer och på sikt till förändrade normer och handlingar. Urbana labbar används i alltför många projekt under lite skiftande benämningar: living labs, urban living labs, mobile labs, mobility labs och infra labs, se exempel nedan.

Det finns olika definitioner av urbana labbar. Nedan ges en definition av termen ”urban living lab” av Joint Programming Initiative (JPI) Europe som finansierat flera projekt om living labs i europeiska städer. Definitionerna inkluderar ofta ett fokus på beteende och livsstil, samt innovationer. Labbarna kan ske genom ett

partnerskap mellan offentliga och privata aktörer, eller inkludera invånare. Ibland spelar universiteten en nyckelroll.

"A forum for innovation, applied to the development of new products, systems, services, and processes, employing working methods to integrate people into the entire development process as users and co-creator, to explore, examine, experiment, test and evaluate new ideas, scenarios, processes, systems, concepts and creative solutions in complex and real context."

Definition of the term "urban living lab" by JPI Europe (2013)

Voytenko et al (2016) har i tidigare forskning genomfört en kartläggning för de vanligaste målen för labbar. Här framhålls att labbar sker med varierande mål, men ofta utifrån förhoppningar om teknologiska förändringar eller kunskapsproduktion. Enligt Voytenko et al (2016) finns det tre utmärkande drag för urbana labbar:

- ▶ Att labben förankras i en verklig geografisk kontext och får en tydlig koppling till ett reellt område.
- ▶ Att labben har en tydlig experimenterande karaktär, men med fokus på processer för innovation och lärande.
- ▶ Att labben involverar användare eller invånare i lärandeprocesser.

Vidare framhålls fyra grundprinciper för labbar: *medskapande*, *upptäckande*, *experimenterande* och *utvärderande* (Voytenko et al, 2016).

Att ha en tydlig ledare och ägare av processen, och vilka intressenter som involveras och hur, är avgörande för hur väl urbana labb bidrar till verklig förändring. En praktisk utmaning för urbana labbar är engagerandet och den aktiva involveringen av alla relevanta intressenter i processen. Rollen som koordinator/ledare för ett urbant labb blir därför viktig (Voytenko et al, 2016).

Även om urbana labbar har potential att driva på utvecklingen mot klimatomställning, finns det kunskapsluckor. Voytenko et al (2016) menar att det bör studeras mer vilken påverkan urbana labb har i den geografiska kontext de verkar och även utanför det aktuella geografiska området. Många projekt använder urbana labbar, men samtidigt vet vi inte riktigt vilken roll urbana labbar bör spela i styrningen av stadsutvecklingen eller i vilken utsträckning urbana labb ersätter andra former för deltagande, samverkan, experimenterande och så vidare.

Living Lab Uddevalla¹ är ett projekt finansierat av K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. Syftet med Living Lab Uddevalla var att öka och förbättra kollektivtrafiken i Uddevalla genom att använda en process präglad av ökad samverkan och organisk struktur samt genom metoder som används för att utveckla en gemensam lärdoms- och skapandeprocess.

Living Lab Uddevalla har handlat mycket om att fånga olika gruppers erfarenheter, kunskap och synpunkter om det befintliga kollektivtrafiksystemet. Forskarna i labben insåg tidigt att detta i sig är ett av de större resultaten. För de övriga inblandade aktörerna var det svårare att se denna typen av resultat – icke-fysiska och som inte enkelt kan omsättas i praktiken – som nödvändig input för att processen ska kunna ta nästa steg i rätt riktning. En viktig lärdom är därför att det är viktigt redan i början av processen för en living lab att diskutera förväntningarna hos deltagarna.

Ansvarsfrågan är också central för projektet. Forskarna kan underlätta processen under en begränsad tid, men kan inte vara ansvariga för att omvandla resultat och kunskap till konkreta åtgärder eller för att upprätthålla nätverk som har utvecklats. Det är därför viktigt redan från början att roller, resurser, mandat och intressen definieras och dokumenteras.

Några resultat från Living Lab Uddevalla är följande:

- Nya erfarenheter från de som inte har använt kollektivtrafiken förut har givit värdefull kunskap. Dessa personer kan underlätta processen för utvecklingen av kollektivtrafiken istället för att vara bilberoende bromsklossar.
- De som huvudsakligen arbetar med planering av kollektivtrafik har blivit medvetna om vikten av att kommunicera med de som arbetar mer indirekt med trafikplanering. Den senare gruppen utgörs av de aktörer som arbetar med t ex företagsetablering, på byggföretag, bostadsföretag, stora arbetsplatser i stadskärnan m fl. Det är viktigt att notera att upprätthållandet av nätverken kommer att kräva kontinuitet, engagemang och ansvar.
- Unga har för första gången fått göra sina röster hörda och kunna berätta om sina erfarenheter. Det som har framkommit måste tas tillvara i planeringen av framtidens trafik i Uddevalla om man vill kunna bryta bilnormen.
- Genom olika metoder har Living Lab Uddevalla avslöjat att bilnormen är djupt rotad i samhället; även bland planerare, aktörer och unga. Detta måste hanteras i framtida trafikstrategier så att de kan bli effektiva.

¹ Informationen är baserad på ett referat skrivit av Book et al (2018). Forskarna i Living Lab Uddevalla publicerar under 2018 en antologi med sammanfattande tankar om projektet i form av tio korta kritiska texter.

Infra lab på Brunnsbög² i Lund har genomförs inom ramen för GUST-projektet (Governance for Urban Sustainability Transitions) finansierat av JPI Urban Europe. En infra lab kan beskrivas som en samverkansprocess för att genomföra en analys 'in situ' (på plats) av urbana living labbar genom att samla primära och sekundära data från både de inblandade och de som påverkas av urbana living labbar. Infra labben har genomförs på Brunnsbög, ett område i nordöstra Lund som utvecklas under 30-40 år och kommer att ha 40 000 till 50 000 nya invånare samt verksamheter och forskningsanläggningarna MAX IV och ESS. Brunnsbög ska vara världsledande vad det gäller hållbarhet.



Forskarteamet inom GUST bestod av forskare från Sverige, Österrike, Nederländerna och Storbritannien. De använde sig av ett ramverk för infra labben för att studera utformningen av urbana living labbar. Ramverket bygger på fem nyckelteman: (1) Sammanhang, (2) Mål och visioner, (3) Människor och motivation, (4) Ledning och beslut och (5) Processer för interaktion och metoder.

Infra labben innefattade en litteraturgenomgång, intervjuer, presentationer och studiebesök. I Lund fick forskningsteamet höra en presentation av den tjänsteperson som är ansvarig för utvecklingen av Brunnsbög i Lunds kommun samt en presentation av en representant från energibolaget Kraftringen. En person från Lunds universitet höll i en diskussion med teamet om forskningsanläggningarna. Sedan guidades gruppen av en tjänsteperson från Lunds kommun genom "Future Walk" på plats för att förstå visionerna och planerna för Brunnsbög. Till sist presenterade en representant från en bostadsrättsförening i närheten av Brunnsbög sina medlemmars synpunkter och oro.

Infra labben i Lund konkluderade att det är en stor utmaning att få engagemang från boende och samverka över flera sektorer. Utvecklingen av Brunnsbög och dess framgång som projekt gör ett implicit antagande att utformning och planering är tillräckligt för att skapa ett samhälle samtidigt som man försummar att den sociala dynamiken är både komplex och känslig. Dessutom verkar man ha glömt de sätt som nya och existerande samhällen kommer att interagera och använda gemensamma utrymmen i staden. Några grupper av boende har kritiserat avsaknaden av dialog i processen för utvecklingen av Brunnsbög. De har upplevt att processen har varit förutbestämd och att de har fått information genom top-down envägskommunikation och inte kunnat påverka beslut eller få sina röster hörda. Detta riskerar att underminera legitimiteten för den fortsatta utvecklingen av Brunnsbög.

² Informationen är baserad på en rapport av McCormick et al (2015).

Forskning om deltagande och inflytande

Medskapande handlar om mer än bara deltagande, och kan ses som ett försök att fånga mer än vad den kommunikativa synen på deltagande gjort. I forskningen om just deltagande och inflytande där samskapandet har syftet är att uppnå social hållbarhet och ökat demokratiskt inflytande, menar Abrahamsson (2015) att medskapande, liksom den kommunikativa inriktningen, innebär att inkluderingen av flera olika synsätt och erfarenheter behövs för att förstå komplexa samhällsproblem. Liksom den kommunikativa rationaliteten, är det inom medskapande centralt med dialoger för *kunskapsproduktion* och det är eftersträvansvärt att uppnå konsensus.

Kunskapsproduktionen i medskapandet kan enligt Abrahamsson (2015), inspirerad av Freires medskapandepedagogik om hur teoretisk kunskap utvecklas, bidra till en kunskap som är relevant i praktiken. En teoretisk kunskapsutveckling som kan appliceras i praktiken är enligt Freire eftersträvansvärt. Medskapandet innebär alltså en kunskapsutveckling som kan bidra till förändrade normer och handlingar, vilket enligt Abrahamsson (2015) vidare innebär att begreppet medskapande kopplar ihop delaktighet och handlingar. Det kan därför uppfattas som att detta skiljer den kommunikativa planeringsteorin och medskapandet åt, att det gemensamma lärandet leder till transformativ kunskap, alltså en kunskap som förändrar handlingar.

Enligt Torfing et al (2016) möjliggör medskapandet innovation eftersom olika aktörer genom kunskap och transformativt lärande försöker hitta lösningar för gemensamma utmaningar. För att en kunskapsutveckling ska ske, behövs ett problematiserande och att tillståndet ses ur olika perspektiv, vilket enligt Abrahamsson (2015) kan belysa nyanser och komplexitet. Detta ska uppnås via en transdisciplinär kunskapsutveckling, som syftar till att ta tillvara både den teoretiska kunskapen som är vetenskapligt förankrad, och den tysta kunskapen som baseras på erfarenheter. Denna kunskapssyn försöker alltså även fånga det som Rydin (2007) kritiserar den kommunikativa rationaliteten för att missa.

Den transdisciplinära kunskapsproduktionen framhåller behovet av ett kunskapsutbyte mellan exempelvis forskare och praktiker, och detta utbyte är tänkt att leda till att skapa förutsättningar för att den producerade kunskapen kan omsättas till praktiska handlingar. Abrahamsson (2015) framhåller att om den transdisciplinära kunskapsutvecklingen ska bli samhällsrelaterad, så behövs inte bara en kunskapsutveckling mellan olika yrkeskategorier, exempelvis mellan olika tjänstepersoner, utan det behöver även ske en inkludering av vad Abrahamsson kallar för "det oorganiserade flertalet av kunskapsbärare". Detta innebär alltså att det inte bara är förvaltningar utan även näringslivet, civilsamhället och framförallt invånare som inkluderas i kunskapsproduktionsprocesser.

För att det ska uppstå en kunskapsutveckling som är relevant för vardagliga handlingar, och som kan förstå och lösa komplexa samhällsutmaningar på ett nytt sätt, blir *dialog* ett måste för medskapande enligt Abrahamsson (2015). Dialog är alltså central inom medskapande och i likhet med den kommunikativa planeringsidealen så eftersträvar medskapande dialoger att nå *konsensus*.

Till skillnad från den kommunikativa planeringsteorin menar Abrahamsson (2015) att medskapandet definieras som en process där deltagare inkluderas i formulering av problem, identifiering av olika lösningar samt hur problemen kan lösas och genomförandet av åtgärder. Deltagandet handlar alltså inte bara om möjligheten att påverka utan även om ansvaret för implementering (Abrahamsson, 2015). Detta är även något som Torfing et al (2016) framhåller i forskningen om medskapandet av välfärdstjänster, som menar att medskapande uppnås när invånare och aktörer involveras genom dialoger som syftar till att hitta nya lösningar för delade problem, och deltagarna tillsammans definierar problemen och utformar nya oprövade lösningar, och vidare implementerar dessa. Inom tidigare forskning om urbana labbar, återfinns inte denna ansvarsfördelning, utan då är invånarnas deltagande mer på basis av att bidra med ett brukarperspektiv.

Likt det kommunikativa idealet är det även i medskapande, som tidigare nämnts, eftersträvansvärt att nå konsensus. Abrahamsson (2015) framhåller även vikten av att i dialoger lyfta olika åsikter och att motargumenten tydligt lyfts fram. Detta är även något som Rydin (2007) förespråkar, och menar att precis som det finns ett behov av att öppna upp dialoger för olika synsätt så finns det också ett behov av att kunna stänga ner olika argument.

Abrahamsson (2015) menar vidare att den medskapande dialogen kräver olika faser, som inte nödvändigtvis måste komma i en specifik ordning. Dessa faser innefattar *lyssnande* för att belysa olika perspektiv, *problematiserande* då olika uppfattningar och perspektiv ställs mot varandra och *reflekterande* som innebär att likheter i intressen kartläggs. När detta är gjort behövs fasen *agerande* vilket innefattar att handlingsplaner gemensamt formuleras och implementeringen av handlingsplanerna påbörjas.

Det kan därför uppfattas som att medskapandet adresserar en del faktorer som den kommunikativa teorin blivit kritiserad för att sakna eftersom det här finns en uppmuntran om att belysa olika synsätt, viljor och argument, för att först efter det sträva efter konsensus.

2.4 Sammanfattande analys

I det här forskningsprojektet är barns hållbara mobilitet i fokus. För att en förändring mot ett mer hållbart resande till skolan verkligen ska ske måste vi utmana normer hos såväl medborgare som planerare och andra aktörer. Till exempel konstaterar Book et al (2008) en djupt rotad bilnorm hos såväl medborgare som hos planerare. Det är här som urbana labb och samskapande kommer in i bilden. Urbana labbar har sina teoretiska rötter i ett forskningsfält som handlar om omställningen mot ett mer hållbart samhälle. Här trycker man på behovet av samskapande för en lärandeprocess som leder till nya innovationer och på sikt förändrade normer och handlingar.

Det som karakteriserar urbana labb är att de utgår från ett geografiskt område (en region, stad, stadsdel, kvarter, gata etc.) och har en experimenterande karaktär. Urbana labb innebär en innovations- och lärandeprocess genom samskapande av kunskap och idéer. De involverar användare i dessa innovations- och lärandeprocesser där användare kan vara medborgare, men också olika aktörer. Metoderna för samskapandet anpassas till aktuellt syfte och användargrupp.

I det teoretiska avstampet har vi också konstaterat att planeringen traditionellt har setts som ett medel där vetenskapligt producerad kunskap, genom planerarens expertis, används för att åstadkomma en förändring. Förespråkare för en *kommunikativ planering* menar däremot att det är kommunikativa processer som bör vara grunden för planeringen. Planerare besitter inte en mer sann kunskap än någon annan, utan den kan endast förstås genom dialoger med andra. Man har således rört sig från synen på vetenskaplig kunskap och expertkunskap som en *objektiv sanning* till att tala om att det finns olika typer av, och synsätt på, en *objektiv kunskap*.

Genom dialogprocesser försöker den kommunikativa planeringen nå *konsensus*, men för att konsensus ska anses som rationell krävs det att den kommunikativa processen är fri från maktutövning, att alla aktörer behandlas lika och kan formulera argument och motargument samt att deltagandet inte är hindrat. Frågan är om detta alltid är fallet i verkligheten. Ett kritiskt öga på representation och maktförhållanden blir därför viktigt att bära med sig i utövande av dialoger.

Kommunikationsplanering och medborgardeltaktighet tar ofta sitt teoretiska avstamp i Arnsteins deltagandestegen och SKL:s delaktighetstrappa. Trots sina påfallande likheter har stegen och trappan olika funktion, där stegen är ett analysredskap medan trappan är en hjälp för dialogutövare att hitta lämplig metod i förhållande till avsedd delaktighetsform. Ofta riskerar vi hamna i en top-down envägskommunikation, även om dialog varit avsikten (jämför till exempel med vad McCormick et al konstaterar för Brunnshög ovan). För urbana labb av den typ som är föremål för forskningsprojektet School Mobility Labs rör vi oss runt det som Arnstein kallar *partnerskap* och det som i SKL:s modeller benämns *inflytande* och *samarbete*.

Delaktighet är grundstommen i urbana labbar. Samtidigt kan metoderna för delaktighet som ingår i ett urbant labb se olika ut beroende på vilket skede man befinner sig i, vad som är syftet med ett visst moment av delaktighet och vilka intressentgrupper som avses. I det delaktighetsspektrum som presenteras av Lindholm & Moritz (2007) bör vi för den process som planeras för School Mobility Labs använda metoder som är *informerande* (informationsmöten och informationsmaterial), *konsulterande* (arbetsmöten i inledande fas av processen och enkätundersökning), *dialogande* (vissa arbetsmöten) och *samarbetande* (arbetsmöten och workshop med barn och föräldrar). Medbestämmande hanteras inte såsom det avses i Lindholm & Moritz modell.

Även om projektets fokus är på hållbar mobilitet utifrån främst ett miljö- och hälsoperspektiv, innebär delaktighet genom samskapande också stärkt social hållbarhet och ökat demokratiskt inflytande.

3. Case – Sallerupskolan i Eslöv

3.1 Översikt av samskapandeprocessen

En översikt för processen i School Mobility Labs som genomförts på Sallerupskolan i Eslöv under perioden januari-juni 2018 visas i Figur 3-1. Resultaten från enkätundersökningen, labb/träffen och arbetet med åtgärds- och uppföljningsplanen av processen ges nedan. Lärdomarna av processen finns i kapitel 4.



Figur 3-1 Översikt för processen i School Mobility Labs.

3.2 Enkät

307 av Sallerupskolans 368 elever deltog i enkätundersökningen som genomfördes i mars 2018. Det innebär en svarsfrekvens på 83 %. Enkäten besvarades hemma och uppmuntran gjordes till både barns och föräldrars deltagande.

I detta avsnitt presenteras enkätresultaten uppdelat på fyra delar av resan:

- ▶ Barnens resa till skolan
- ▶ Lämnande förälders vidare färd från skolan
- ▶ Hämtande förälders färd till skolan
- ▶ Barnens resa från skolan

Resultaten visas också i figurer längst bak i avsnittet, se Figur 3.2-3.5.

Barnens resa till skolan

53 % av eleverna kommer till skolan eller fritids mellan kl. 07:45-08:00.

Avstånd till skolan

Nio av tio elever på Sallerupskolans, 89 %, bor i Eslövs tätort. En stor andel av barnen bor i stadsdelen Sallerup eller angränsande stadsdelar, men en liten andel skolbarn bor i mer avlägsna delar i orten. 84 % av eleverna bor inom 3 km från skolan och 41% bor inom en km till skolan. Förutsättningarna för gång- och cykelresor är således god för de flesta, beaktat avstånd.

Färdsätt till skolan

Det vanligaste färdmedlet till skolan är att bli skjutsad i bil (47 %), följt av gång (32 %), cykel (12 %), skolbuss (7 %) och linjebuss (2%). Sex av tio barn som går i förskoleklass till årskurs två blir skjutsad med bil till skolan. Från årskurs tre och uppåt ökar andelen barn som går, cyklar eller åker buss (med undantag för årskurs 5). I årskurs 6 står bilen för lägst andel, 14 %.

Sex av tio elever (61 %) blir lämnade av förälder medan 39 % går eller cyklar själva eller i sällskap av ett syskon eller kompis. Kvinnor lämnar i större utsträckning än män (62 respektive 33 %) och 5 % blir lämnade av båda föräldrarna.

Barnen som bor närmast skolan (inom 1 km) går och cyklar i störst uträkning (65 % respektive 9 %). Var fjärde barn inom 1 km blir dock skjutsad med bil, vilket motsvarar 38 elever. För elever som bor 1-2 km från skolan är det vanligaste färdmedlet bil (56 %), följt av cykel (26 %) och gång (15 %). Andelen barn som skjutsas inom avståndsintervallet 2-3 km är 77 % och inom avståndsintervallet 3-5 km är motsvarande siffra 75 %. Majoriteten av barnen som bor längre än 5 km från skolan åker skolbuss, och en stor andel som bor 5-10 km från skolan skjutsas (44%).

Av de som går eller cyklar har 44 % sällskap av syskon/kompis, 29 % har sällskap av en vuxen och 27 % går eller cyklar själva.

Lämning och ärende på vägen

Sex av tio elever (61 %) blir lämnade av förälder medan 39 % går eller cyklar själva eller i sällskap av ett syskon eller kompis. Kvinnor lämnar barnen på skola/fritids i större utsträckning än män (62 respektive 33 %) och 5 % blir lämnade av båda föräldrarna. En majoritet av föräldrarna har inga ärenden på väg till skolan (80 %), medan 17 % lämnar syskon på förskola, 1 % hämtar en kamrat på vägen och 1 % har andra typer av ärenden.

Föräldrarnas vidare färd efter lämning

I syfte att försöka förstå anledningarna till de olika färdmedelsvalen till skolan och att förstå hela-resan-perspektivet ställdes i enkäten frågor om föräldrarnas vidare färd efter lämning, i de fall barnen har sällskap av föräldern till skolan.

De flesta föräldrar som lämnar sitt/sina barn på Sallerupskolan har nästa målpunkt inom Eslöv (56 %) och 50 % anger att deras nästa målpunkt ligger inom 5 km från skolan.

Färdsätt från skolan till nästa målpunkt

Majoriteten av föräldrarna (68 %) kör ensamma i bil efter lämning och 5 % samåker i bil. 11 % anger att tåg är deras huvudsakliga färdmedel (färdmedel som står för längsta delen av sträckan), 10 % går, 5 % cyklar och 1 % åker buss.

Hälften av föräldrarna som lämnar bor inom 5 km till skolan och har nästa målpunkt inom 5 km. Av dessa personer åker 66 % ensamma i bil och 5 % samåker, 18 % går och 10 % cyklar.

Att köra ensam i bil är det klart dominerande färd sättet för alla avståndsintervall över 1 km från skolan. Upp till 5 km förekommer gång- och cykelresor, vilka minskar i andelar med avstånd, och över 10 km från skolan åker vart fjärde lämnande förälder tåg eller buss.

Ärende på vägen efter lämning

Majoriteten av föräldrarna som lämnar (74 %) har inte något ärende på vägen till nästa målpunkt och 21 % anger att de lämnar syskon på förskola eller skola.

Hämtande förälders färd till skolan

Majoriteten av föräldrarna har sin startpunkt i Eslöv (58 %), följt av Lund (15 %) och Malmö (14 %).

Färd sätt till skolan för hämtning

Att köra bil är det dominerande färd sättet i samband av hämtning av barn – 69 % kör bil själva och 3 % samåker. 15 % av föräldrarna går, 8 % åker tåg och 5 % cyklar. Bilen är det dominerande färd medlet för alla avståndsintervall förutom för de 13 % som har sin startpunkt inom 1 km från skolan.

48 % av föräldrarna som hämtar har upp till 5 km till skolan och har nästa målpunkt inom 5 km – d v s resan innan och efter hämtning är inom ”ett rimligt cykelavstånd”. Av dessa personer kör/åker 64 % bil, 23 % går och 13 % cyklar.

Ärende på vägen innan hämtning

Majoriteten av föräldrarna har inte ärenden innan hämtning (68 %), medan 27 % hämtar syskon och 5 % gör inköp.

Barnens resa från skolan

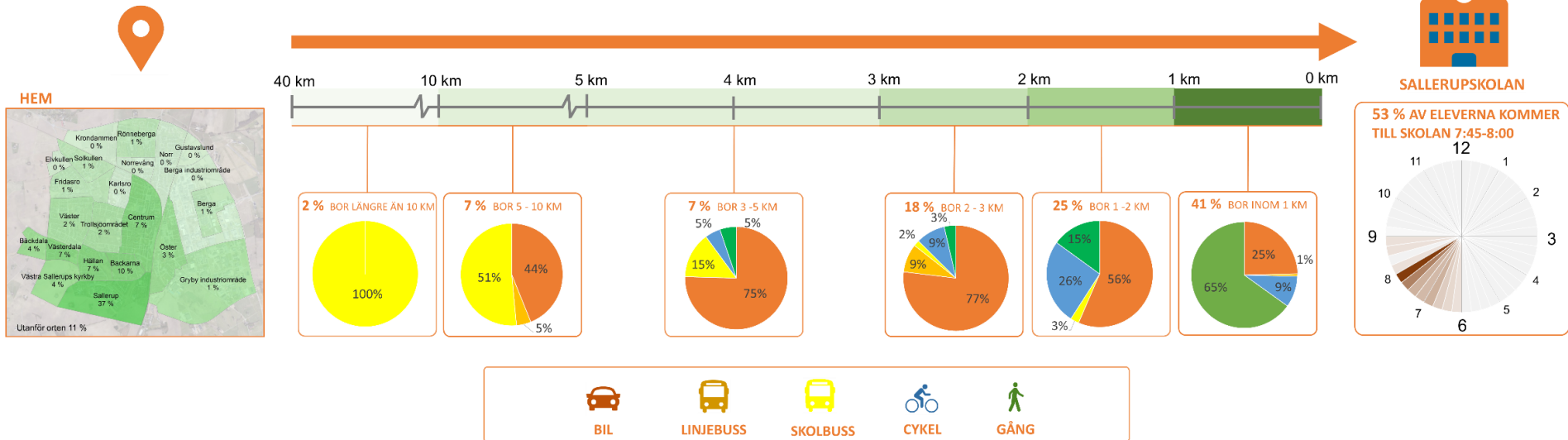
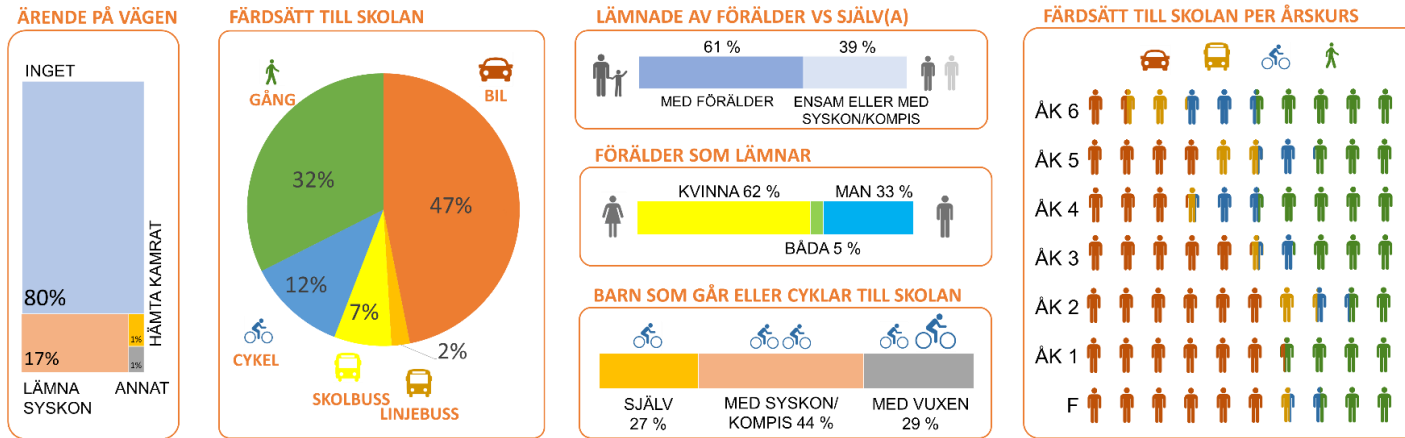
38 % av barnen lämnar skolan eller fritids mellan 13:45-14:00. Spridningen för när eleverna lämnar skolan är något större än för ankomsten på morgonen. Andelen barn som hämtas av förälder är 55 %. Kvinnor hämtar i större utsträckning än män, 69 % jämfört med 26 %, och i 5 % av fallen hämtar båda föräldrarna.

Färd sätt från skolan

42 % av barnen åker bil från skolan och 1 % skoltaxi. 37 % går, 11 % cyklar, 6 % åker skolbuss och 3 % åker linjebuss. Andelen resor med gång och cykel ökar från årskurs 2 (men undantag för årskurs 5). För avstånden 1-10 km dominerar bilresorna. Inom 1 km är gång det vanligaste färd sättet och över 10 km är resor med skolbuss dominerande.

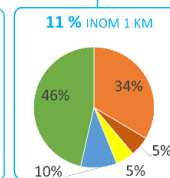
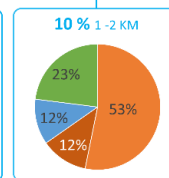
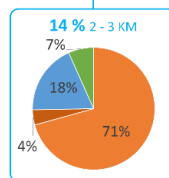
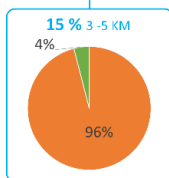
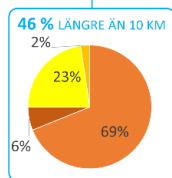
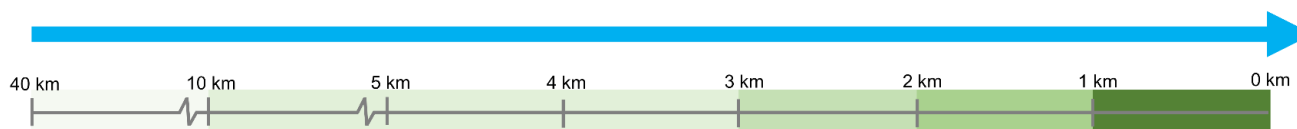
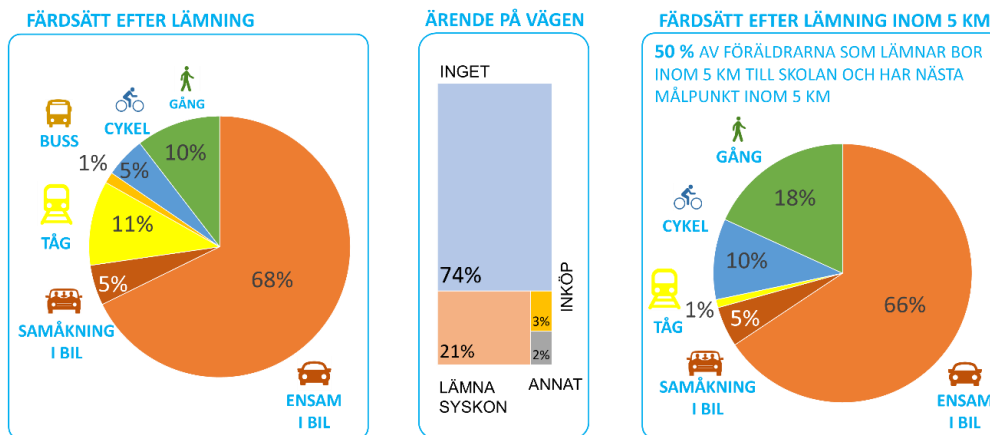
Barn som går eller cyklar från skolan gör det huvudsakligen i sällskap med syskon eller en kompis, 21 % går eller cyklar själva och 23 % i sällskap med en vuxen.

HUR TAR DU DIG TILL SALLERUPSKOLAN?



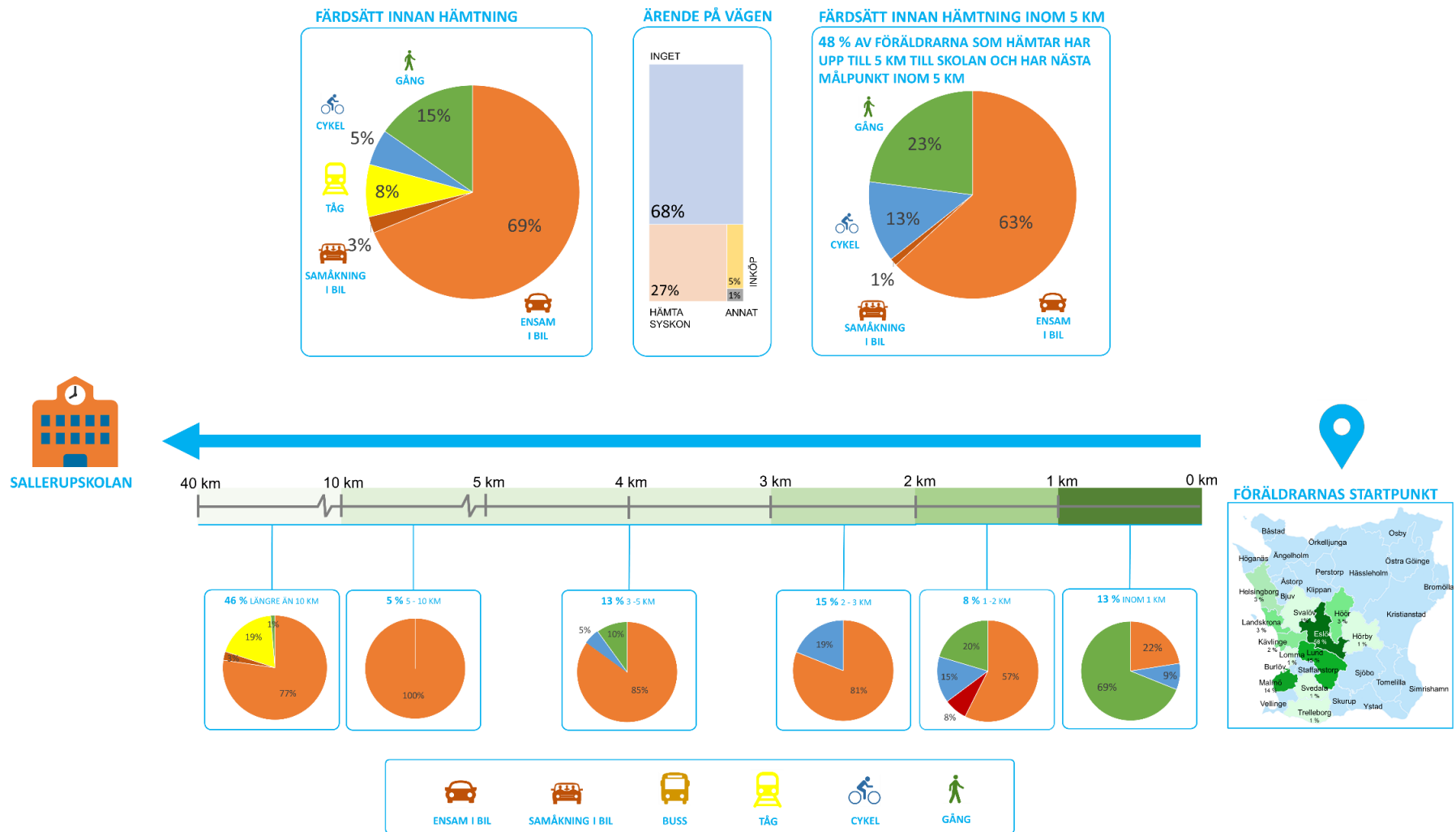
Figur 3-2 Enkätresultat avsende barnens färd till skolan.

FÖRÄLDER - HUR OCH VART TAR DU DIG EFTER LÄMNING?



Figur 3-3 Enkätresultat avseende föräldrarnas vidare färd efter lämning av barn på skolan/fritids.

FÖRÄLDER - HUR OCH VARIFRÅN TAR DU DIG FÖR ATT HÄMTA?

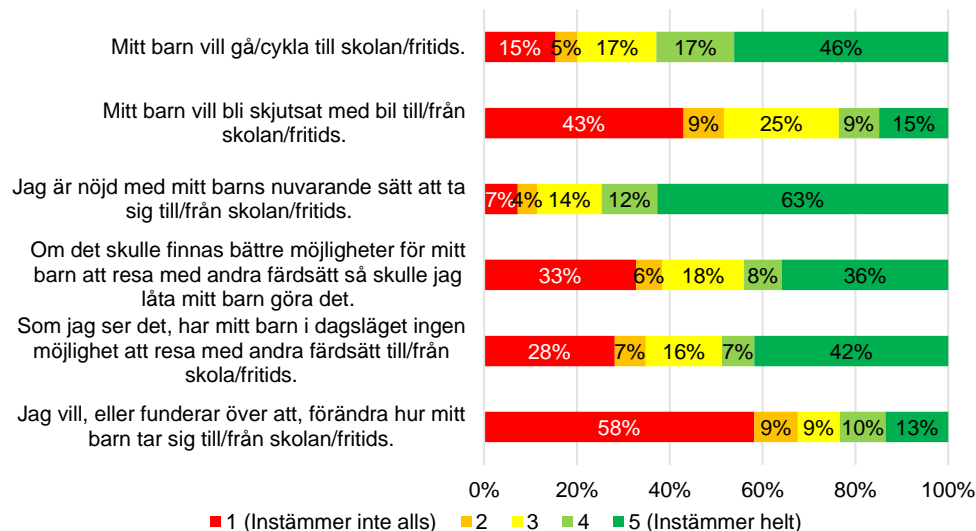


Figur 3-4 Enkätresultat avseende föräldrarnas färd till skolan för hämtning av barn på skolan/fritids.

Attityder och förändringsbenägenhet

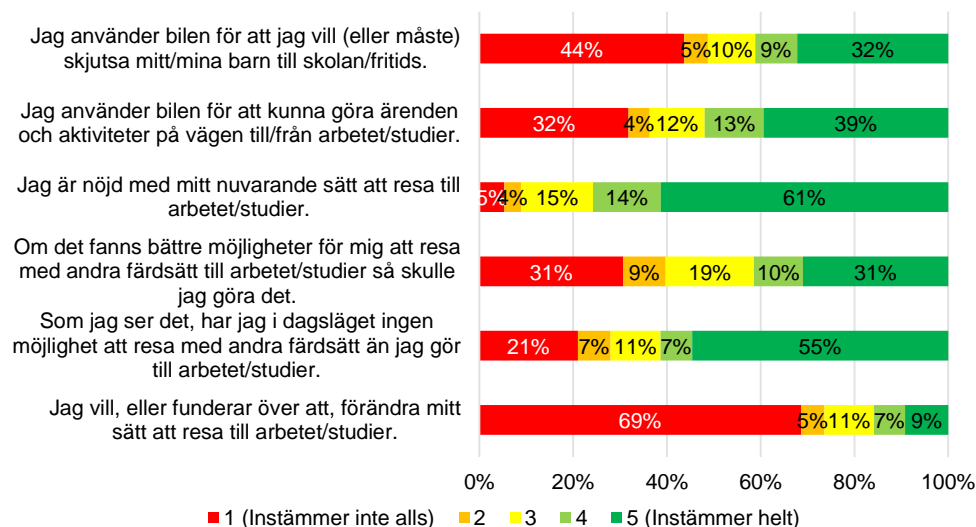
I enkäten fanns påståenden om resmöjligheterna. Syftet var att kartlägga attityden till olika färdssätt och förändringsbenägenhet.

Figur 3-6 visa att många barn föredrar att gå eller cykla till skolan framför att åka bil. En majoritet av föräldrarna är nöjda med sitt barns nuvarande sätt att ta sig till skolan, men 44 % skulle låta sitt barn testa andra färdssätt om möjligheterna förbättras. Hälften av föräldrarna anger att barnet i dagsläget inte har möjlighet att resa på annat sätt. Majoriteten överväger inte att förändra barnets färdssätt (67 %) medan 23 % anger att de funderar på att ändra resvanor.



Figur 3-6 Svar på påståenden angående barnens resa till/från skolan/fritids.

Figur 3-7 visar att fyra av tio föräldrar använder bilen för att de vill eller måste skjutsa sitt barn och ungefär hälften gör det för att kunna göra ärenden. Majoriteten av föräldrarna är nöjda med sitt nuvarande sätt att resa medan fyra av tio skulle välja ändra färdssätt, men möjligheterna finns inte idag. 18 % av föräldrarna vill eller funderar på att ändra sitt färdssätt.



Figur 3-7 Svar på påståenden angående föräldrarnas resa till/från arbete, studier eller motsvarande dagliga aktiviteter.

Sammanfattande analys och reflektioner

Det är ungefär lika många som åker bil till skolan än de som gång/cyklar: 47 % tar sig med bil till skolan och 44 % med gång eller cykel. Som väntat är det de yngre barnen som blir skjutsade mest i bil och man kan konstatera en brytpunkt i åk 4 då betydligt fler börjar gå/cykla till skolan. Detta är siffror som motsvarar hur det brukar se på skolor generellt runt om i landet.

En fjärdedel av de som har mindre än 1 km till skolan tar sig dit med bil, vilket indikerar att bilen sedan används för vidare resa till arbete eller för andra ärenden. 56 % av lämnande föräldrar arbetar inom Eslövs kommun, medan många arbetar i Malmö (16 %), Lund (14 %) eller andra kommuner.

Det är fler barn som tar sig på egen hand hem från skolan, än till skolan. Det är således inte konstigt att det också är fler som går eller cyklar hem än till skolan. Skjutsad blir man sannolikt ”på vägen” till jobbet eller dit föräldern sedan ska. Förutom att ta sig vidare till arbetet har de flesta föräldrar (74 % på morgonen respektive 68 % vid hemfärden) inget ärende på vägen. Ärendena på vägen handlar främst om att hämta/lämna syskon. Endast 5 % gör inköp på vägen vid hämtning.

Ankomsten på morgonen till skolan/fritids sker under ett snävare tidsfönster (de flesta mellan 07.45 och 08.00) än vid hemfärden från skolan. Det medför att fler måste samsas samtidigt om angörande ytor kring skolan, vilket kan bidra till en trafiksituation som upplevs stökig och otrygg. Det indikerar att det kan finnas möjligheter för samordning av resor som inte nyttjas idag, till exempel att turas om att lämna barn som bor nära varandra.

Intressant är också att det är väsentligt fler kvinnor än män som lämnar/hämtar barnen på skolan/fritids. Skillnaden är dessutom större på eftermiddagen än morgonen (62 % av dem som lämnar barn är kvinnor och 68 % av dem som hämtar), vilket kan bero på att fler kvinnor än män arbetar deltid. Genom att skjutsning av barn är en del av det så kallade obetalda hem- och omsorgsarbetet är också barnens självständiga resande till skolan en fråga om jämställdhet.

En majoritet av barnen verkar föredra att gå eller cykla till skolan. Trots detta är andelen barn som blir skjutsade till skolan stor, och en övervägande majoritet av föräldrarna anger att de är nöjda med sitt barns nuvarande sätt att ta sig till skolan eller ser inte andra möjligheter. Majoriteten har inte övervägt att förändra färd-sättet, varken för sitt barn eller sin egen resa vidare från skolan till arbete/studier/annat. 23 % av föräldrarna har dock övervägt att förändra barnets färd-sätt och 16 % har övervägt att ändra sitt eget färd-sätt, vilket innebär att de är relativt förändringsbenägna. Drygt 40 % anger att bättre möjligheter till andra färd-sätt skulle få barnen och föräldrarna att resa med andra färd-sätt.

3.3 Labb: Träff med barn och föräldrar

Resultat från labb/träff

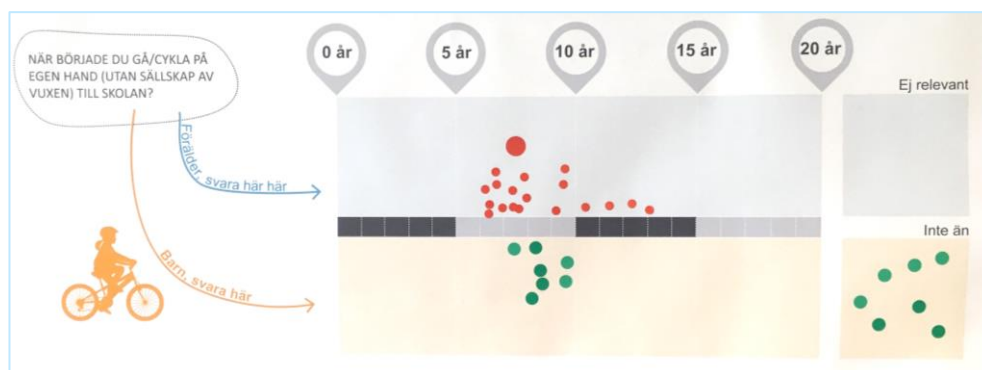
Labben hölls i form av en workshop som inleddes med en gemensam del för barn och föräldrar. Därefter delades de upp i separata workshopar, se avsnitt 1.3 för mer information om upplägget.

Den gemensamma delen

Utöver en utställning av enkätresultaten i form av en vernissage innehöll den gemensamma delen av labben frågor som deltagarna skulle svara på. Syftet var att samla deltagarna och att skapa "en gemensam berättelse". Tre frågor var formulerade på stora pappersark på väggen så föräldrarna och barnen fick svara genom att sätta "pluppar". Frågorna som ställdes var följande:

- ▶ Vilket år lärde du dig cykla? (till föräldrar endast)
- ▶ Vilket år tog du körkort? (till föräldrar endast)
- ▶ När började du gå/cykla på egen hand till skolan?

Svaren på den sista frågan visas i Figur 3-8. Svaren indikerar att barnen var äldre än vad deras föräldrar var när de började cykla själva till skolan. Det var lika många barn som ännu inte cyklat till skolan utan vuxet sällskap.



Figur 3-8 Under vernissage-delen av workshopen gavs även möjlighet för deltagarna att svara på några frågor genom att "sätta pluppar", till exempel "När började du gå/cykla på egen hand till skolan?". Momentet syftade till att aktivera deltagarna och skapa en gemensam berättelse.

Föräldrarnas workshop

En del av föräldrarnas workshop var en gruppdiskussion som syftade till att generera idéer för hur vi skapar bra möjligheter att ta sig till skolan på ett mer hållbart sätt. Föräldrarna fick inledningsvis fundera själva, skriva idéer på post-its och därefter diskutera sina idéer i gruppen. Varje grupp bestod av 4-6 föräldrar och minst en representant från forskarna och kommunen.

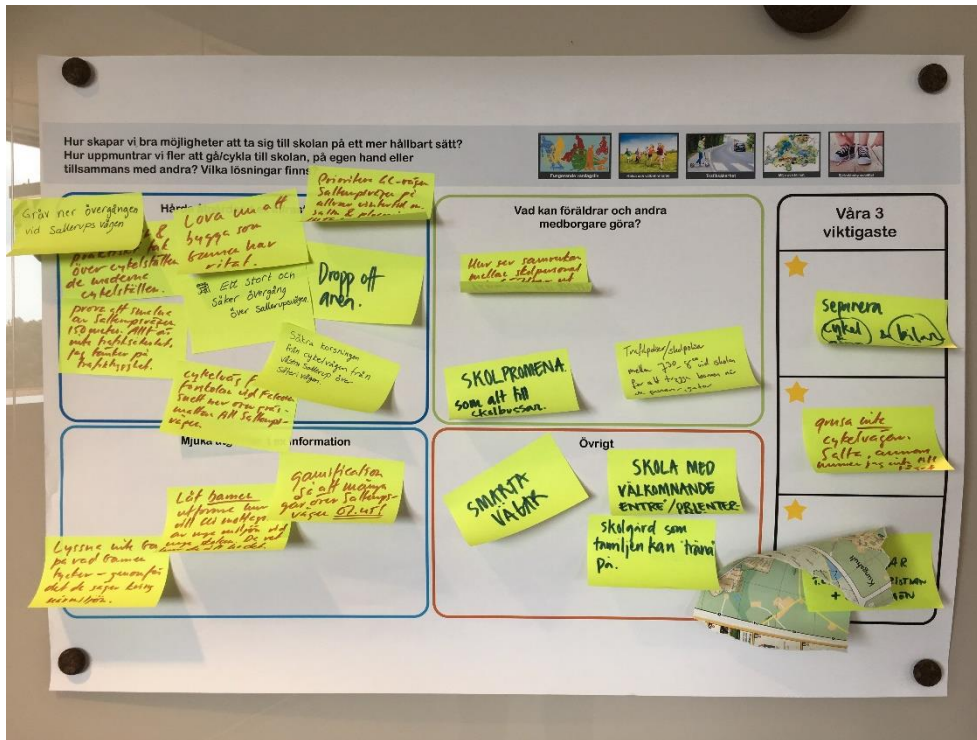
Med hjälp av ett redovisningsark styrdes diskussionen till att handla om fyra olika kategorier av lösningar:

- ▶ Hårda/fysiska åtgärder, t ex infrastruktur
- ▶ Vad föräldrar och andra medborgare kan göra
- ▶ Mjuka åtgärder, t ex information

► Övriga åtgärder

I slutet av övningen fick föräldrarna välja ut de tre viktigaste åtgärderna och redovisa i storgrupp, se Figur 3-9 för exempel på en grups arbetsresultat.

Alla idéer visas i Bilaga 2 och ingår som underlag till kommunens åtgärdsplan.



Figur 3-9 En föräldragrups arbetsmaterial med åtgärdsförslag på gula post-it-lappar uppdelade i fyra kategorier, samt urval av de tre viktigaste åtgärdsförslagen.

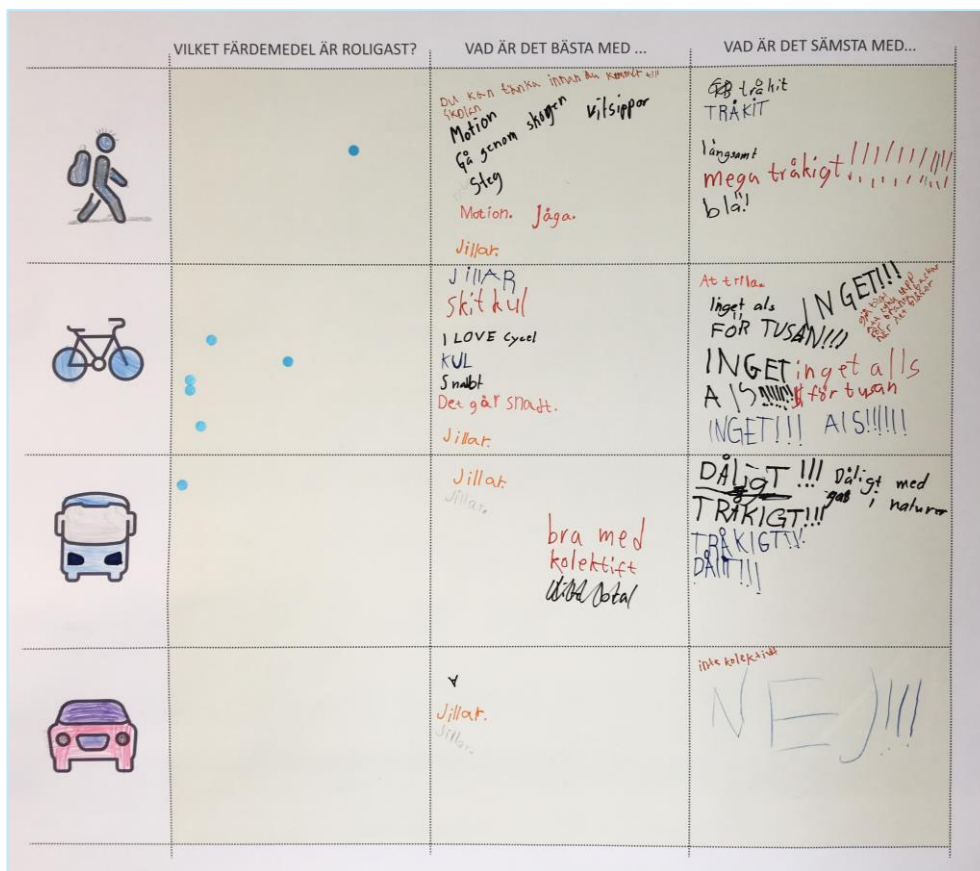


Figur 3-10 Gruppdiskussioner och samverkan under föräldrarnas workshop.

Barnens workshop

Barnen delades upp i två grupper och fick besvara frågor om deras sätt att resa till skolan, attityd till olika färdssätt och förslag på åtgärder.

På frågan vilket färdssätt som är roligast är cykeln tveklöst populärast. Det bästa med att cykla är enligt barnen att det är kul, går snabbt och att man får frisk luft. Det sämsta med att cykla är att man kan slå sig, att det är trist när det regnar och att cykla upp för backar när det blåser. Fördelen med att gå till skolan är att man hinner tänka, kan gå genom skogen och titta på vitsippor, vistas i den friska luften och att man får motion. Barnen problematiserar samtidigt bilen för att den släpper ut avgaser och för att man inte får frisk luft och motion. Figur 3-11 visar resultat från en av grupperna.



Figur 3-11 En barngrupps resultat på temat vilket färdssätt som är roligast och för- och nackdelar med de olika färdssätten.

Barnens idéer för mer hållbart resande till skolan ingår i kommunens åtgärds- och uppföljningsplan, precis som föräldrarnas, se Bilaga 2. En del av idéerna är konkreta åtgärdsförslag medan andra är mer för inspiration och är svårare att genomföra. Barnen hade också möjlighet att visualisera idéerna genom att rita teckningar, se exempel i Figur 3-12.

Några slutsatser från barnens workshop kan sammanfattas i följande punkter:

- ▶ Barn vill cykla till skolan och gärna tillsammans med andra barn
- ▶ Barn har inte bråttom
- ▶ Barn vill cykla men föräldern avgör
- ▶ Många cykelställ önskas
- ▶ Tak över cykelställ önskas
- ▶ Barn vill vara självständiga
- ▶ Barn gillar utmaningar längs vägen – att bestiga berg!
- ▶ Transporten kan vara tid för reflektion
- ▶ Tydligt och lekfullt markerad gång- och cykelväg föreslås
- ▶ Upplevelser längs vägen viktigt
- ▶ Hiss, flygande matta och enhörning är några av idéerna
- ▶ Bilar som drivs på avgaser önskas

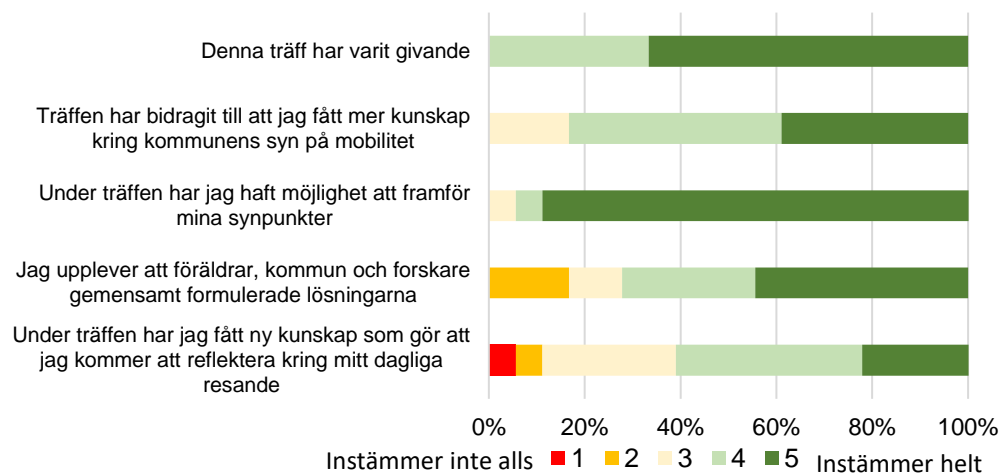


Figur 3-12 Exempel på åtgärdsförslag som illustrerades med teckningar.

Utvärdering av labb/träff

Föräldrarnas utvärdering

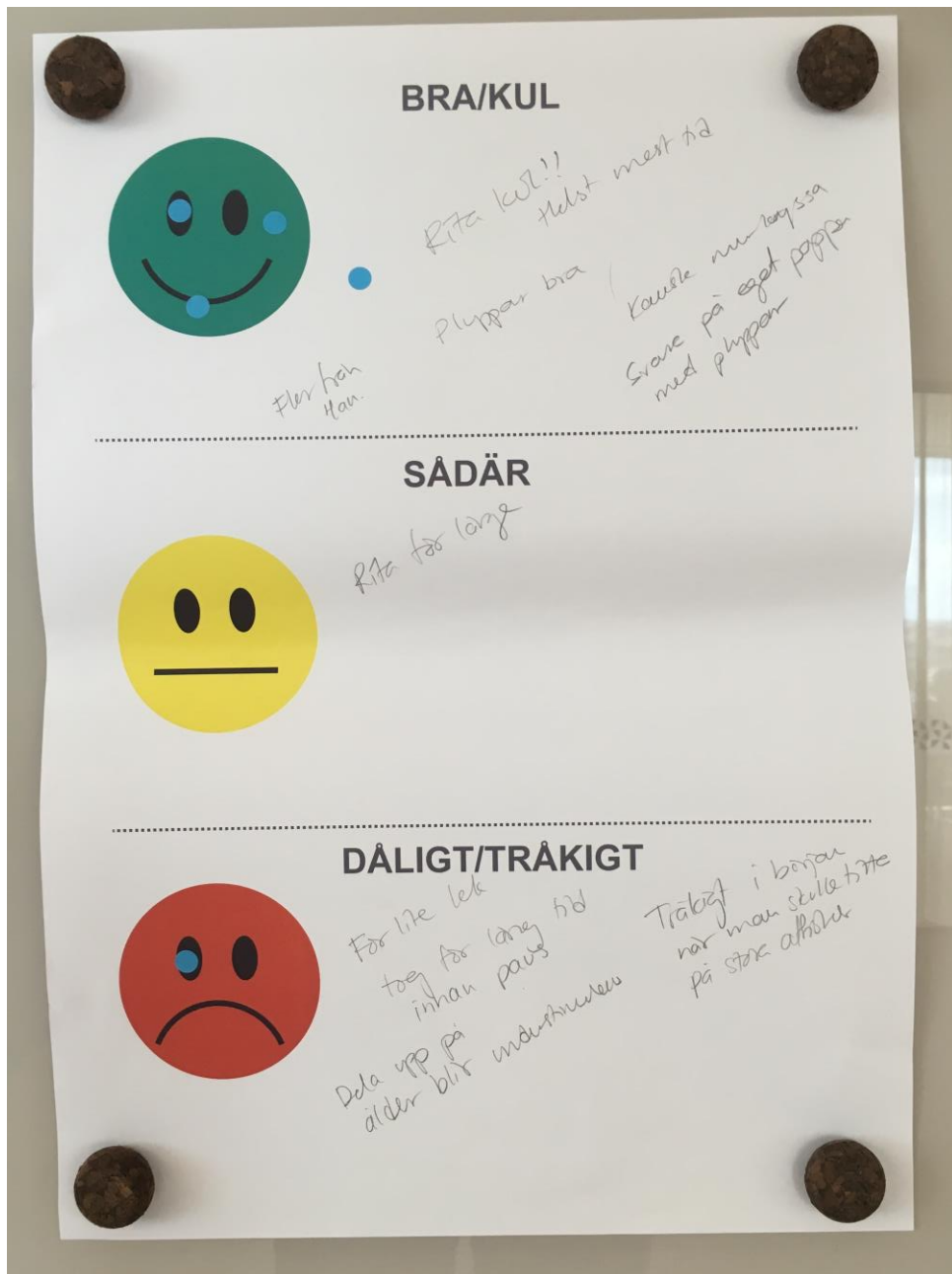
Det sista föräldrarna gjorde innan labben avslutades var att anonymt fylla i en utvärderingsenkät, se Figur 3-13. Resultatet var mycket positivt då samtliga föräldrar tyckte att labben var givande (svarade 4 eller 5 på en 5-gradig skala). Majoriteten av föräldrarna angav att de hade fått mer kunskap om kommunens syn på mobilitet och att de hade fått möjlighet att framföra sina synpunkter under träffen. Majoriteten upplevde också att föräldrar, forskare och kommun gemensamt formulerade lösningarna. Lite större spridning av svaren var det dock för påståendet om deltagarna har fått ny kunskap som gör att de kommer att reflektera om sitt dagliga resande – vissa har börjat reflektera, andra inte alls.



Figur 3-13 Föräldrarnas svar på utvärderingsfrågor av labben.

Barnens utvärdering

Barnen fick utvärdera labben genom att sätta ”pluppar” ett stort ark: på en glad, likgiltig eller sur gubbe. Alla utom ett barn tyckte att labbet var kul (grön gubbe) och ett barn sa att ”det var roligare än fritids”. Det roligaste var att ”pluppa” och att rita, och det tråkigaste/sämsta var vernissagen, att det tog lite för lång tid innan det var paus och att det var för lite lek, se Figur 3-14.



Figur 3-14 Utvärdering av barnens workshop.

3.4 Åtgärds- och uppföljningsplan

Resultatet från samskapandeprocessen genom School Mobility Labs på Sallerupskolan resulterade i en åtgärdsplan med förslag på olika lösningar och aktiviteter, se bilaga 2 för underlag till åtgärdsplanen. Efter ett arbetsmöte med forskarna och berörda tjänstepersoner från kommunen hade samtliga idéer från barn och föräldrar behandlats och även grupperats i ett antal inriktningar för fortsatt arbete. Vissa aktiviteter kräver mindre insats, andra är svårare att genomföra.

Några huvudsakliga inriktningar fångar upp flera av de lösningar som föreslagits och fortsatt arbete med respektive inriktning sker i dedikerade arbetsgrupper. Följande inriktningar för åtgärden har identifierats:

- ▶ En större trafikutredning i samband med byggandet av nya skolan och Eslövs Bostads förtätning på Sallerupsområdet. Även fokus på Sallerupsvägen som flera idéer i åtgärdsplanen berör.
- ▶ Input till pågående cykelstrategi för Eslövs tätort. Idéer och resonemang från labben ger input till kommunens pågående arbete med cykelstrategin.
- ▶ Viljeriktning och konkreta exempel till projekteringen av nya Sallerupskolan med fokus på trygghet och säker skolväg och uppmuntran av hållbart resande. Till exempel: drop-off area/bra avlämningsmöjligheter, välkomnande entré samt placering, mängd och typ av cykelställ.
- ▶ Cykelprojekt i samband med att nya skolan startas upp. Utredning om möjlighet till ett av kommunen samordnat projekt mellan skolan och mobility management/trafikplanering. Till exempel: utbildning, cykelträning, informationsmaterial med rekommendationer om skolvägar och argument för hållbart resande o s v. Här kan också utredas om kommunen kan möjliggöra ett forum där föräldrar kan samordna sig.

Efter möte med rektorn på Sallerupskolan visade sig några föreslagna lösningar redan vara igång och att någon redan hade testats men förkastats av olika skäl. Till exempel diskuterades skolpoliser av flera på föräldrarnas workshop. Skolpoliser har redan testats på skolan men efter en incident tagits bort. Reflexvästar delas redan ut till samtliga barn och utbildning i cykelväg genomförs kontinuerligt för samtliga fjärdeklassare.

En uppföljningsplan har också tagits fram. Enligt denna planeras följande:

- ▶ Som uppföljning för Eslövs School Mobility Lab planeras en upprepning av enkäten år 2022 för att på så vis följa upp barns och föräldrars resande för Sallerupskolan och attityder till resandet.
- ▶ En uppföljning av vilka lösningar från labben som realiserats och en utvärdering av dessa åtgärds och aktiviteters effekter planeras också att göras inom samma tidsperiod.
- ▶ För att följa utvecklingen av cyklingen fortsätter kommunen att mäta cykelmängder i de punkter som finns idag.
- ▶ Möjlighet för utredning av barnens skolvägar med TRavelVU³ diskuteras.

³ TRavelVU är ett appbaserat datainsamlingsverktyg för insamling av resvanedata via mobiltelefon. Mer information finns på Trivectors webbplats: <https://www.trivector.se/it-system/programvaror/travelvu/>.

4. Slutsatser och rekommendationer

I detta kapitel ges, med utgångspunkt i slutsatserna från forskningsprojektet School Mobility Labs, rekommendationer för hur en samskapandeprocess som ska bidra till mer hållbart resande till skolan bör utformas. Då denna process kan se olika ut beroende på syfte, sammanhang och tillgängliga resurser formuleras rekommendationer för några vanliga moduler (delar) att välja mellan.

4.1 Generella slutsatser och rekommendationer

Normkreativ innovation

I projektet har en normkreativ innovationsprocess genom School Mobility Labs utvecklats, testas och utvärderats. School Mobility Labs tar sitt teoretiska avstamp i forskning om omställningen mot ett mer hållbart samhälle där man lyfter fram behovet av samskapande för en lärande- och innovationsprocess som bidrar till att påverka normer och handlingar.

Allt fler väljer att skjutsa sina barn till skola och fritidsaktiviteter. Skjutsandet har många olika orsaker och drivkrafter, men för individen handlar det om få ihop sitt ”vardagspussel”. I forskningen om resvanor talar man också om en utbredd skjutskultur och att det finns ett behov av att resonera kring detta beteende och de normer och föreställningar som finns hos människor kopplat till barns mobilitet. Processen i School Mobility Labs syftar till att genom en gemensam lärande- och innovationsprocess utmana rådande normer och föreställningar bland medborgare och tjänstepersoner. Syftet är även att bidra till att hitta och genomföra normkreativa lösningar på samhällsutmaningar såsom klimatomställning, ökad och mer jämlikt fördelad folkhälsa, trängsel och trafiksituation vid skolor och så vidare.

Genom School Mobility Labs kan vi i en samskapandeprocess med medborgare, forskare och konsulter tillsammans hittat idéer och lösningar som uppmuntrar till mer hållbart resande till skolan och som ifrågasätter rådande normer som ofta utgår från bilen. För vissa av medborgarna som deltar i processen kan resultatet bli att man väljer att faktiskt börja resa mer hållbart, medan för andra innebär processen att man får med sig kunskap och insikter som medför att man börjar reflektera över sitt resande och färdmedelsval (vilket några föräldrar i labbet angivit att de gjort). Vi vet ännu inte något om effekterna för Sallerupskolan i Eslöv, utan det får bli föremål för framtida uppföljning och utvärdering. Däremot kan vi konstatera att de tjänstepersoner som deltagit i processen fått nya insikter genom mötet med medborgarna och att processen genererat nya idéer för arbetet för mer hållbart resande – och etablerat nya samverkansformer.

Ägare av processen

I kunskapssammanställningen konstaterades att förekomsten av en tydlig ägare av processen, och vilka aktörer som involveras och hur, är avgörande för hur urbana labb kan bidra till verklig förändring av normer och handlingar, mot ett mer hållbart samhälle. Processen i urbana labb är ett sätt att hitta nya samverkansformer, men utmaningen är att få dessa samverkansformer att bli bestående. Urbana labbar leds ofta av forskare/konsulter och det är viktigt att definiera ansvar och roller, annars blir det svårt att lämna över resultaten. Forskningsprojektet School Mobility Labs kan anses vara lyckat i det hänseendet; Eslövs kommun var ägarna av samskapandeprocessen redan från början och är de som tar stafettpippen vidare även efter genomfört projekt utifrån den åtgärds- och uppföljningsplan som tagits fram.

Involvera och engagera intressenter

En praktisk utmaning är engagerandet av alla relevanta intressenter i processen, såväl användare som aktörer. Rollen som koordinator och processledare blir därför viktig. Det är också viktigt att noga välja formerna för delaktighet. I vissa skeden är man ute efter att helt enkelt enbart *informera* om projektet eller om de frågeställningar som projektet rör eller även *konsultera* olika intressenter. I andra skeden är det *dialog* eller *samarbete* man är ute efter. Ytterligheten när det gäller delaktighet är *medbestämmande*. Det delaktighetsspektrum som presenteras av Lindholm & Moritz (2007) är en bra vägledning för valet av metoder beroende på avsedd delaktighetsform, se Figur 4-1.

Former av delaktighet	Kännetecken	Du får	Exempel på metoder	Detta gjordes i projektet
Information	Envägs-kommunikation Frågor och svar	Veta	Tidning / Webb Trycksak Stormöte	Startmöte Infoblad
Konsultation	Inhämta synpunkter Ofta punktinsats	Tycka	Enkät Fokusgrupp Samråd Områdesvandring	Enkät
Dialog	Utbyte av tankar Ofta flera tillfällen	Resonera	Dialogseminarium Dialoggrupp	Arbetsmöten
Samarbete	Aktiviteter planeras och genomförs	Genomföra	Arbetsgrupp Framtidsverkstad	Labb/träff
Medbestämmande	Gemensamt beslutsfattande	Bestämma	Rådslag	-

Figur 4-1 Vilka metoder som användes inom School Mobility Labs och var dessa passar in i det delaktighetsspektrum som presenteras av Lindholm & Moritz (2007).

I forskningsprojektet School Mobility Labs var målgruppen föräldrar med barn, en grupp som i regel anses ”svår att nå” i medborgardialoger och liknande. Involveringen av barn och föräldrar har ändå varit framgångsrik i projektet genom engagemanget från skolans rektor och skol-/fritidspersonalen. Utan deras insatser skulle projektet inte fått en svarsfrekvens på 83 % på enkätundersökningen (307 svarande) och inte heller hade drygt 40 personer medverkat på labben/träffen på skolan en torsdagskväll i april. I Tabell 1-1 beskrivs hur projektet lyckades involvera många barn och föräldrar med utgångspunkt i delar av det delaktighetspektrum som presenteras av Lindholm & Moritz (2007).

Tabell 4-1 Så engagerade vi med tilltänkta målgrupper i forskningsprojektet School Mobility Labs.

Hur får vi med fler?	Så gjordes för School Mobility Labs
Var? Tillgänglig & attraktiv mötesplats	Sallerupskolan valdes som mötesplats genom att där fanns ändamålsenliga lokaler att tillgå som fungerade bra för labbens/träffens upplägg. Där fanns också möjlighet att ordna förtäring genom skolans matsal. Sallerupskolan valdes också som mötesplats eftersom det var en naturlig mötesplats för de barn som går där och deras föräldrar liksom för ämnet som skulle diskuteras: hållbar mobilitet till skolan.
När? Målgruppsanpassad tidpunkt	Labben/träffen ordnades på kvällstid (17.30-19.30) med förhoppning att många skulle hunnit sluta jobbet och ändå också hinna hem till kvällsläggningen av barnen.
Hur? Rätt informationsvägar	Skolan användes som kommunikationskanal. På så vis nåddes så gott som samtliga barn och föräldrar av information om School Mobility Labs. Skolans personal hjälpte till att distribuera och samla in enkäter. Eslövs kommun och Region Skåne stod också som avsändare på det informationsmaterial inklusive enkäter som distribuerades.
Inkludera! Riv hindren – gör det möjligt för alla	Det var ett lyckat drag att både barnens och föräldrarnas workshop hölls samtidigt. Möjligheten att ta med sig barnen möjliggjorde deltagande för fler.

4.2 Moduler (delar) i en labb

En samskapandeprocess som ska uppmuntra och bidra till mer hållbart resande till skolan, i denna rapport benämnt School Mobility Labs, kan se olika ut beroende på syfte, sammanhang och inte minst tillgängliga resurser. Nedan formuleras rekommendationer för några vanliga moduler (delar) som kan ingå i School Mobility Labs, med en översiktsbild i Figur 4-2. De moduler som testades för Sallerupskolan (case i forskningsprojektet School Mobility Labs) är blåa i figuren, medan de gröna är föreslagna utifrån våra erfarenheter från caset och kunskapssammanställningen.



Figur 4-2 Exempel på moduler (delar) i School Mobility Labs. De moduler som testades för Sallerupskolan (case i forskningsprojektet) är blåa i figuren, medan de gröna är föreslagna utifrån våra erfarenheter från caset och kunskapssammanställningen

Förberedelser

Initialt bör projektgruppen identifiera vilka intressenter som finns genom intressentanalys: inom organisationen, hos berörda aktörer och bland medborgare. Det är viktigt att inkludera nyckelpersoner redan från start och kontinuerligt för att säkerställa samskapandet och känslan av ägandeskap. En kommunikationsplan bör tas fram tidigt.

Startmöte och förberedande arbetsmöten

Så snart en projektplan (inklusive intressentanalys och kommunikationsplan) har tagits fram bör ett startmöte med intressenterna hållas, med berörda aktörer och gärna med användarrepresentanter. Mötets karaktär bör vara både informerande

och konsultativt där alla aktörer får göra inspel. Ömsesidig informations- och kunskapsöverföring är syftet för identifiering av vilka synergier som finns, till exempel hur aktörers olika mål och planer samspekar, liksom identifiering av eventuella motsättningar.

En grund för samverkan är också att alla aktörer öppet redovisar sina förväntningar på processen och även på resultatet. Det är viktigt inte minst då resultatet av processen inte bara är fysiska och konkreta åtgärder som är lätta att omsätta i praktiken, utan även berättelser, upplevelser och problembeskrivningar från användarna liksom resultat i form av samverkandet och lärandet i sig samt reflektion över sitt resande. Detta poängteras även av Book et al (2008).

Sammanställning av underlagsmaterial

En genomgång av för projektet relevant underlagsmaterial görs som en viktig del av förberedelsen av processen. Det rör sig om strategier och mål, planer, pågående projekt, tidigare utredningar och den geografiska platsens förutsättningar och historik. Genom att sammanställa befintligt material fås en helhetsbild och ökad förståelse för det större sammanhanget.

Platsbesök

Det är även värdefullt att göra platsbesök för att observera, eller mer systematiskt inventera, miljön i området och på så sätt bättre förstå förutsättningarna för hållbart resande.

Idégenerering – mobil labb och digital innovationsradar

Mobil labb

Som ett första steg att generera idéer och för att bättre förstå förutsättningarna på platsen, uppmuntras samtal med användare på plats. Det kan genomföras i form av en ”mobil labb”, en ”pop-up-mötesplats” på skolan där syftet är att informera om processen och ta del av barnens, lärarnas och föräldrarnas tankar. Syftet är också att marknadsföra en kommande enkät, labb/träff och andra aktiviteter som planeras. Man kan till exempel passa på att scanna lämpliga dagar för en labb/träff. Den mobila labben kan anordnas på skolan, under skoltid, efter skol dagens slut (i samband med hämtning/hemfärd) och/eller som ett delmoment på föräldramöte. Den mobila labben kan betraktas som en ”intresseväckare” samt en kvalitativ delstudie som ligger till grund för vidare steg i processen, till exempel enkätutformning och utformning av labben/träffen som beskrivs nedan.

Digital innovationsradar

Digital idégenerering kan komplettera den idégenerering som sker genom en ”mobil labb” på plats. Det finns exempel på digitala plattformar som kan användas för att samla in och också prioritera mellan idéer. I sin enklaste form kan en Facebookgrupp fungera som ett forum för att förslå idéer – och kunna gilla (eller inte gilla) samt kommentera dessa. Det finns också kommuner som provat mer sofistikerade verktyg för att samla in idéer från medborgare där man kan lämna

förslag på kommunens webbplats och sedan rösta på inkomna förslag.⁴ Det uttrycks i branschen ofta ett behov av den här typen av ”digitala innovationsradrar” och här kommer sannolikt att ske en utveckling de närmaste åren.

Nulägesanalys – t ex enkätundersökning

En nulägesanalys kan innebära genomförandet av olika studier (såväl kvalitativa som kvantitativa) och inventeringar för att bättre förstå förutsättningarna i området. I forskningsprojektet School Mobility Labs genomfördes en enkätundersökning om barnens och föräldrarnas resande i dagsläget utifrån ett hela resan-perspektiv. Här undersöktes även attityder till resandet och förändringsbenägenhet. Resultatet är också ett viktigt kunskapsunderlag för fortsatt användning i processen, inte minst som input till labben/träffen och kommande arbetsmöten om åtgärder.

Enkätundersökningen genomfördes med utgångspunkt i tidigare erfarenheter från resvaneundersökningar och liknande. Till exempel är det vedertaget att kartläggning av resvanor helst bör ske i april eller oktober eftersom dessa månader anses vara representativa månader för resvaneundersökningar. Enkätutskicket bör inte heller sammanfalla med röda dagar och andra ledigheter såsom skollov. Skolan bör vara delaktig i beslutet om när och hur enkäten skickas ut. Om det finns fungerande digitala plattformar/kommunikationsvägar kan dessa användas, annars är pappersenkäter i regel att föredra vid distribution på en skola. I projektet hade vi möjlighet att låta lärarna distribuera och samla in enkäterna, vilket bidrog till hög svarsfrekvens.

Enkätens utformning och design bör vara inkluderande, för att underlätta för så många som möjligt att delta – barn som vuxna, inklusive personer med begränsad kunskap i svenska. Frågeformuleringarna bör vara enkla och symboler kan med fördel användas framför text, till exempel för olika färdsätt. Enkätfrågorna bör stämmas av på ett arbetsmöte i projektgruppen, till exempel kan det finnas aktörer som vill ”passa på” att ställa någon fråga med relevans för enkätens inriktning. Viktigt är dock att enkäten inte blir alltför omfattande.

I enkäten bör information om projektet finnas med liksom kontaktuppgifter till projektets representanter. I forskningsprojektet School Mobility Labs passade vi även på att bjuda in till labben/träffen och det fanns möjlighet att göra en intresseanmälan via enkäten.

Labb/träff – workshop med användare

Processen för School Mobility Labs innehåller i princip alltid någon form av fysisk träff med användarna. Olika former av workshopar är vanliga inslag och ett bra sätt att tillsammans med deltagarna formulera problem, generera olika lösningsalternativ och fastställa utformningen av lösningarna. Workshopar kan genomföras i en serie, eller vid ett enstaka tillfälle. Inspiration för upplägget av

⁴ Se till exempel Lunds kommuns ”Lundaförslaget” på kommunens webbplats: <https://www.lund.se/kommun--politik/politik-och-demokrati/dialog-och-synpunkter/lundaforslaget/>.

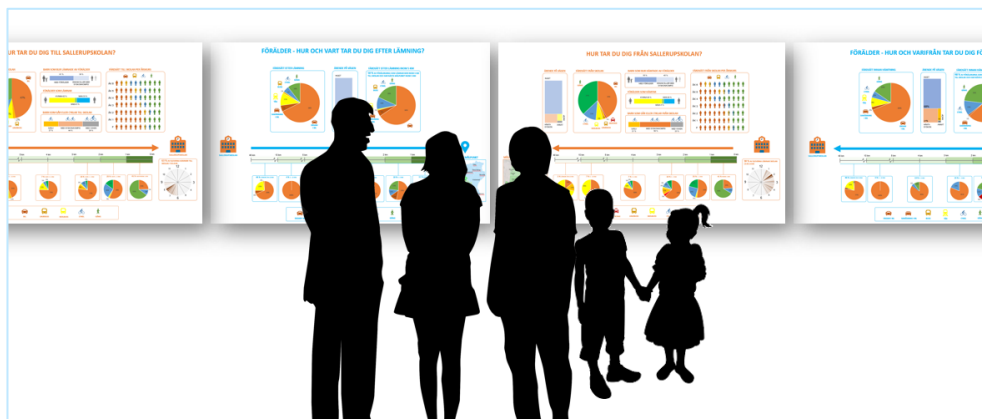
workshoppar med exempel på beprövade workshoptekniker kan fås genom handböcker om workshopmetodik.⁵ Även SKL:s Dialogguiden⁶ kan ge vägledning.

I forskningsprojektet School Mobility Labs genomfördes en workshop med barn och föräldrar på skolan vid ett tillfälle, se avsnitt 1.3 för mer information om upplägget. Några reflektioner från denna workshop (labb) är följande:

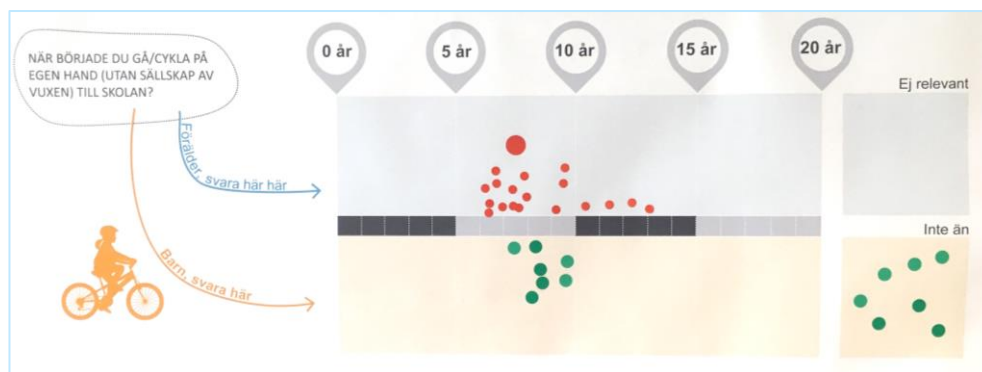
- ▶ Rekryteringen av deltagare till labben är avgörande för att överhuvudtaget få deltagare och mycket tid bör avsättas för rekryteringen. Skolan användes här som kommunikationskanal och på så vis nåddes så gott som samtliga barn och föräldrar av information om School Mobility Labs. Det är ändå ett glapp mellan att få information, och att verkligen komma till labben. Projektgruppen ägnade mycket tid att bearbeta de personer som visat intresse för labben genom intresseanmälan via enkäten.
- ▶ Sammansättningen av deltagare är viktig – att olika typer av människor är representerade. För projektet handlade det om att få en balanserad representation av både kvinnor och män, av dem som ofta kör bil till skolan och av dem som går/cyklar i större utsträckning samt av personer som bor på olika avstånd från skolan.
- ▶ Även representationen av forskare och kommuntjänstepersoner är viktig. Hög representation visar på att labben anses vara betydelsefull. Eftersom syftet är att samskapa bör forskare och tjänstepersoner också vara tillräckligt många för att delta aktivt i de moment som ingår.
- ▶ Platsen för labben är viktig. Sallerupskolan valdes som mötesplats genom att där fanns ändamålsenliga lokaler att tillgå som fungerade bra för labbens upplägg. Det var också en plats som var känd och trygg för både barn och föräldrar. Där fanns också möjlighet att ordna förtäring genom skolans matsal. Sallerupskolan valdes också som mötesplats eftersom den var en naturlig mötesplats för de barn som går där och deras föräldrar liksom för ämnet som skulle diskuteras: hållbar mobilitet till skolan.
- ▶ Tidpunkten för labben är också viktig. Labben ordnades på kvällstid (17.30-19.30) med förhoppning att många skulle hunnit sluta jobbet och ändå också hinna hem till kvällsläggningen av barnen. Det var också ett lyckat drag att både barnens och föräldrarnas labb hölls samtidigt. Möjligheten att ta med sig barnen möjliggjorde deltagande för fler.
- ▶ När det gäller upplägget av labben är det bra att inledningsvis ha ett gemensamt moment för samtliga vuxna och barn, med möjlighet för mingel, att ställa frågor och att lära känna varandra. Förutsatt att en enkät har genomförts kan det vara ett bra tillfälle att presentera enkätresultaten, till exempel som en vernissage.

⁵ Se t ex "Highmore Sims, N. (2006) How to Run a Great Workshop: The Complete Guide to Designing and Running Brilliant Workshops and Meetings" eller "Forsberg, K. (2018) Workshops och arbetsmöten : verktyglåda för produktiva möten".

⁶ SKL:s Dialogguiden: <http://www.dialogguiden.se/>



Figur 4-3 Gemensam vernissage där enkätresultaten kunde beskådas och diskuteras var ett uppskattat sätt att inleda workshopen med föräldrar och barn.



Figur 4-4 Under vernissage-delen av workshopen gavs även möjlighet för deltagarna att svara på några frågor genom att "sätta pluggar", till exempel "När började du gå/cykla på egen hand till skolan?". Momentet syftade till att aktivera deltagarna och skapa en gemensam berättelse.

Validering och prioritering

På labben/träffen genererades många idéer av de barn och föräldrar som deltog. Den labb som ordnades på Sallerupskolan innefattade också ett prioriteringsmoment i gruppdiskussionen där grupperna fick välja ut sina tre bästa idéer och sedan presentera för alla på labben.

Det kan finnas anledning att validera de idéer som genererades från labben bland fler barn och föräldrar. Då kan fler idéer adderas på och prioritering av idéerna kan göras. En sådan modul kan ordnas genom en "mobil labb" för utställning av idéerna och återkoppling och/eller om det finns en digital plattform där man kan rösta på idéer, av typ som beskrivits ovan.

Oavsett om man väljer att genomföra en bredare validering och prioritering eller inte, så måste resultaten från labben/träffen återkopplas till alla involverade: till både användare och aktörer. Det kan göras i samband med föräldramöte respektive arbetsmöte, eller genom att sprida rapport från labben inklusive framtagen åtgärdsplan. Det ska helst inte bli tyst alltför länge efter genomförd labb.

Åtgärds- och uppföljningsplan

På arbetsmöten i workshopform med berörda aktörer, gärna med användarrepresentanter, bearbetas de idéer som genereras under samskapandeprocessen. Målet är att ta dessa idéer vidare och formulera dem till konkreta åtgärder. I den School Mobility Lab som genomfördes på Sallerupskolan i Eslöv genererades idéer och lösningar inom fyra kategorier (hårda/fysiska åtgärder, mjuka åtgärder, vad föräldrar själva kan göra och övrigt) som sedan togs med i en åtgärdsplan för fortsatt arbete. Processen förblir levande även efter projektets slut där kommunen arbetar vidare med fyra inriktningar som fastslogs i åtgärdsplanen.

Utvärdering av labbens aktiviteter och effekter är viktigt för att få feedback och kunna förnya mål och ambitioner (Voytenko et al, 2016). Vid ett arbetsmöte i forskningsprojektet School Mobility Labs togs även en uppföljningsplan fram med berörda aktörer. Uppföljningsplanen handlade dels om uppföljning av barns och föräldrars resande och attityder till resandet (genom upprepning av liknande enkätundersökning) och dels om utvärdering av enskilda åtgärder och insatser som görs för skolan eller området. I uppföljningsplanen ingår även att reflektera över arbetsprocessen.

4.3 Slutord

Det behövs samverkan och normkreativa lösningar för att hantera samhällsutmaningar såsom klimatomställning och folkhälsa. En erfarenhet av genomförandet av School Mobility Labs på Sallerupskolan i Eslöv är hur processen bidragit till sektorsövergripande samarbeten inom en kommun – och till samarbeten mellan kommunen och kommunala bostadsbolaget som medverkar i utvecklingen av Sallerupsområdet. Olika förvaltningar och avdelningar har samlats för att arbeta med utvecklingen av området och byggandet av en ny skola – processen har bidragit till att ”bryta silos”. Genom att kommunen har varit en tydlig ägare av processen har också goda förutsättningar skapats för att dessa samverkansformer blir bestående efter projektets slut. Det är steg mot verklig förändring av normer och handlingar – mot mer hållbart resande till skolan.

Referenser

Allmendinger, P. (2002). Towards a Post-Positivist Typology of Planning Theory. *Planning Theory* 1(1):77- 99. <https://doi.org/10.1177/147309520200100105>

Abrahamsson, H. (2015). Dialog och medskapande i vår tids stora samhällsomdaning. *Utbildning och Lärande 2015*, Vol 9, Nr 1.

Arnstein, S.R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners* 35(4):216-24.

Book, K., Gilboa Runnvik, A-C & Levin, L. (2018). Collaboration around public transport: a bumpy road in a geographically defined but institutionally undefined setting. (Extended abstract)

Bulkeley, H., Coenen, L., Frantzeskaki, N., Hartmann, C., Kronsell, A., Mai, L., Marvin, S., McCormick, K., van Steenberg, F., Voytenko Palgan, Y. (2016) Urban living labs: governing urban sustainability transitions. *Environmental Sustainability* 2016, 22:13–17. <http://dx.doi.org/10.1016/j.cosust.2017.02.003>

Castell, P. (2013). Stegen och trappan – olika syn på deltagande. Ur Stenberg et al. (red.) *Framtiden är redan här: Hur invånare kan bli medskapare i stadens utveckling* (s. 36-41). *Mistra Urban Futures / Chalmers, Arkitektur / Göteborgs universitet*. http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/191023/local_191023.pdf

Evans, J., Karvonen, A. (2014). ‘Give Me a Laboratory and I Will Lower Your Carbon Footprint!’ – Urban Laboratories and the Governance of Low-Carbon Futures. *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 38.2, March 2014, 413–430. DOI:10.1111/1468-2427.12077

Evanth, K., Tengheden, N., Wennberg, H. (2018). Säkra barnens trafikmiljöer : Rekommendationer för skolvägsutredningar utifrån barnperspektiv. Kommande rapport från Trivector Traffic AB inom forskningsprojektet ”Säkra barnens trafikmiljöer! Översyn av verktyg för skolvägutredning och liknande” finansierat av Trafikverkets Skyltfonden.

Few, R., Brown, K., Tomkins, E.L. (2007). Public participation and climate change adaptation: avoiding the illusion of inclusion, *Climate Policy*, 7:1, 46-59. <https://doi.org/10.1080/14693062.2007.9685637>

Healey, P. (2007). *Urban Complexity and Spatial Strategies Towards a relational planning for our times*. London; Storbritannien: Routledge.

Lindholm, T., Marcel, M. (2007). *Handbok i delaktighet*. Huddinge, Sverige: Huddinge kommun.

Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving Climate Objectives in Transport Policy by Including Women and Challenging Gender Norms – the Swedish case. *International Journal of Sustainable Transportation* 10(8): 703-711.

McCormick, K., Voytenko, Y., Kronsell, A., Coenen, L., van Steenbergen, F., Sauer, A., Frantzeskaki N., Evans, J., Fuenfschilling, L., Grillitsch, M., Bulkeley, H., Hartmann, C. and Breitfuss, M. (2015) Lund Infra-lab Report, Deliverable 1.2.1a Governance of Urban Sustainability Transitions (GUST), Lund Sweden

Rydin, Y. (2007). Re-examining the role of knowledge within planning theory. *Planning Theory* Vol 6(1): 52–68. DOI: 10.1177/1473095207075161

Sengers, F., Wieczorek, A.J., Raven, R. (2016). Experimenting for sustainability transitions: A systematic literature review. *Technological Forecasting and Social Change* (Accepted/In press). <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2016.08.031>

SCB (2016). På tal om kvinnor och män, Lathund om jämställdhet 2016. https://www.scb.se/Statistik/ Publikationer/LE0201_2015B16_BR_X10BR1601.pdf

SKL (2008). Lyssna och lyssna igen : Medborgardialoger i fem kommuner. Stockholm, Sverige: Sveriges kommuner och landsting (SKL).

SKL (2011). Medborgardialog som del i styrprocessen. Stockholm, Sverige: Sveriges kommuner och landsting (SKL).

Spolander, K. (1985). Effekter av kampanjer, debatt och opinionsbildning? Förändringar i föräldrarnas omsorg om barnens trafiksäkerhet : resultat från två rikstäckande undersökningar om barn i åldrarna 4-12. VTI rapport 296. Linköping, Sverige: Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Torring, J., Sørensen, E., Røiselund, A. (2016). Transforming the Public Sector Into an Arena for Co-Creation: Barriers, Drivers, Benefits, and Ways Forward. *Administration & Society* 1–31. DOI: 10.1177/0095399716680057

Trencher, G., Yarime, M., McCormick, K.B, Doll, C.N.H., Kraines, S.B. (2014). Beyond the third mission: Exploring the emerging university function of co-creation for sustainability. *Science and Public Policy* 41 (2014): 151–179.

Trudeau F., Shephard R.J. (2008). Physical education, school physical activity, school sports and academic performance. *International Journal Behavior Nutrition and Physical Activity* 2008;5-10.

Voytenko, Y., McCormick, K., Evans, J., Schliwa, G. (2016) Urban living labs for sustainability and low carbon cities in Europe: towards a research agenda. *Journal of Cleaner Production* 123 (2016) 45-54. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.08.053>

Trafikverket (2013). Barns skolvägar 2012. Trafikverket Publikation 2013:006.

Yang, X., Telama, R., Hirvensalo, M., Tammelin, T., Viikari, J., Raitakari, O. (2014). Active commuting from youth to adulthood and as a predictor of physical activity in early midlife: The Young Finns Study. *Preventive Medicine* 59, 5-11.

Bilaga 1: Enkäten

Hur tar du dig till skolan?

Hej!

Du håller i en enkät som har delats ut till elever och föräldrar på Sallerupskolan. Denna enkät har tagits fram inom ramen för projektet *School Mobility Labs*, ett utvecklingsprojekt där Sallerupskolan som enda skola är utvald. Detta innebär ett unikt tillfälle för Eslövs kommun att kartlägga förutsättningarna för en förbättrad trafiksituation kring skolan, med stor tyngd på elevers och föräldrars erfarenheter. Projektet drivs av Eslövs kommun och Trivector Traffic (forskare inom trafik och transporter), och finansieras av Region Skåne.

Förälder, vi ber dig att fylla i denna enkät, gärna tillsammans med ditt barn, och lämna in den snarast möjligt.

Obs! Om du har flera barn på skolan ber vi dig att lämna in en enkät per barn.

Har du frågor om enkäten?

Vänligen kontakta Åse Dannestam.

ase.dannestam@eslov.se

Projektet syftar till att samla kunskap kring hur skolan och kommunen kan skapa goda förutsättningar för ett säkert, tryggt och hållbart resande till och från skolan. För att kunna göra det behöver vi information om hur ni idag tar er till och från skolan. Därefter bjuder vi in till en dialog för att tillsammans diskutera hur vi kan skapa dessa goda förutsättningar. Projektets upplägg är följande:



Det planeras för både ny skola och nya bostäder i Sallerup. Detta projekt ger viktig input för det kommande arbetet. Lite längre fram i vår kommer det mer information om vad som planeras i området. Håll utkik på kommunens hemsida www.eslov.se.

Vi vill träffa dig/er den 19 april 17:30-19:30!

Det är viktigt att barn och föräldrar är delaktiga i utvecklingen av Sallerupskolan och området. Inom ramen för projektet *School Mobility Labs* är du som förälder och ditt/dina barn som går på Sallerupsskolan varmt välkomna att träffa Eslövs kommun och forskare från Trivector Traffic för att diskutera enkätsvaren och spåna kring åtgärder för att säkerställa att **alla** barn kan ta sig till Sallerupskolan på ett säkert sätt, oavsett färdstätt. Intresseanmälan är inte bindande och enkätsvaren aidentifieras om du väljer att ange dina uppgifter nedan. Du kan också anmäla ditt intresse att delta genom att maila Åse Dannestam (se mail längre upp).

Ange din email-adress: _____ (frivilligt)

Ange till mobilnummer: _____ (frivilligt)

Hur många önskar att komma?

Antal föräldrar: _____

Antal barn (som går på Sallerupskolan idag): _____

Vi bjuder på mat och dryck samt ett lekfullt upplägg där även barnen kan vara med att bidra. Information om plats för träffen kommer så småningom.

VÄND BLAD FÖR ENKÄT →



DATUM

SIDA 1 (3)

1. Uppgifterna nedan fylls i för igår eller den senaste skoldagen. Ange datum för när: _____
DAG/MÅNAD

BARNETS FÄRD TILL SKOLAN

2. Ringa in det/de färdstätt som barnet använde till skolan/fritids.



3. Hade barnet sällskap med någon, hela eller delar av sträckan?
Ringa in vilka personer och antal.



4. Hade barnet/sällskapet något ärende på väg till skolan/fritids?

- Inget ärende
- Lämna syskon på förskola/skola/fritids
- Hämta skolkamrat på vägen
- Annat ärende: _____

5. Hur långt är avståndet från hemmet till skolan/fritids?
_____ km

6. Vilken tid kom barnet till skolan/fritids?

Ange ungefärligt klockslag: _____

7. Hur kommer det sig att barnet använde angivet färdstätt?

HEMMET – STARTPUNKT FÖR DAGEN

8. Var bor barnet (d.v.s. var startade resan)?
Markera på kartan i vilket område.



Om utanför kartan, ange ort: _____

FÖRÄLDERNS FÄRD FRÅN SKOLAN, EFTER LÄMNING

9. Lämnade någon av föräldrarna barnet på skolan/fritids?

- Ja
- Nej → Gå till fråga 17

10. Vart åkte föräldern efter lämning (målpunkten)?

- Till arbetsplats
- Till studieplats
- Hem
- Annat: _____

11. Ringa in det/de färdstätt som användes till målpunkten.



12. Hade föräldern något ärende på väg från skola/fritids till målpunkten?

- Inget ärende
- Lämna syskon på förskola/annan skola/fritids
- Inköp
- Annat ärende: _____

13. Hur långt är avståndet från skolan till målpunkten?
_____ km

14. Förälderns kön?

- Kvinna
- Man
- Annan könsidentitet
- Kan/vill ej uppge

15. Hur kommer det sig att föräldern använde angivet färdstätt?

FÖRÄLDERNS MÅLPUNKT

16. Var ligger målpunkten (det du angav i fråga 10)?
Markera kommunen på kartan och skriv ortnamnet nederst.



Ange ort: _____



FÖRÄLDERNS FÄRD TILL SKOLAN, FÖR HÄMTNING

17. Hämtade någon av föräldrarna barnet på skolan/fritids?

- Ja
 Nej → Gå till fråga 24

18. Ringa in det/de färdssätt som användes av föräldern till skolan, för hämtning.



19. Hade föräldern något ärende på väg till skolan/fritids?

- Inget ärende
 Hämta syskon på förskola/skola/fritids
 Inköp
 Annat ärende: _____

20. Hur långt är avståndet från startpunkten (t ex arbetsplatsen, studieplatsen eller hemmet) till skolan?

_____ km

21. Förälderns kön?

- Kvinna Annan könsidentitet
 Man Kan/vill ej uppge

22. Hur kommer det sig att föräldern använde angivet färdssätt?

STARTPUNKT VID FÖRÄLDERNS FÄRD TILL SKOLAN FÖR HÄMTNING

23. Var ligger startpunkten (t.ex. arbetsplatsen, studieplatsen eller hemmet)? Markera kommunen på kartan och skriv ortnamn nederst.



Ange ort: _____

BARNETS FÄRD FRÅN SKOLAN

24. Vart åkte barnet efter skolan/fritids (barnets målpunkt)?

- Hem
 Hem till kamrat
 Fritidsaktivitet (tex träning, musik)
 Annat: _____

25. Hur långt är avståndet från skolan till barnets målpunkt?

_____ km

26. Ringa in det/de färdssätt som användes till barnets målpunkt.



27. Hade barnet sällskap med någon hela eller delar av sträckan? Ringa in vilka personer och antal.



28. Hade barnet/sällskapet något ärende på väg till målpunkten?

- Inget ärende
 Hämta syskon på förskola/skola/fritids
 Lämna skolkamrat på vägen
 Inköp
 Annat ärende: _____

29. Vilken tid lämnade barnet skolan/fritids?

Ange ungefärligt klockslag: _____

30. Hur kommer det sig att barnet använde angivet färdssätt?

BARNETS MÅLPUNKT EFTER SKOLAN/FRITIDS

31. Var ligger barnets målpunkt (det du angav i fråga 24)? Markera på kartan i vilket område.



Om utanför kartan, ange ort: _____



NÅGRA PÅSTÅENDEN ATT TA STÄLLNING TILL

Observera att vi inte lägger någon värdering i påståendena – det finns inga "bra" eller "dåliga" svar.

32. Hur instämmer du som förälder med följande påståenden när det gäller **ditt barns resa** till/från skolan/fritids?
Tänk på att påståendena avser det barn som du har besvarat enkäten för, inte barnets eventuella syskon.

	Instämmer inte alls				Instämmer helt
A. Jag vill, eller funderar över att, förändra hur mitt barn tar sig till/från skolan/fritids.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B. Som jag ser det, har mitt barn i dagsläget ingen möjlighet att resa med andra färdssätt till/från skola/fritids.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C. Om det skulle finnas bättre möjligheter för mitt barn att resa med andra färdssätt så skulle jag låta mitt barn att göra det.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D. Jag är nöjd med mitt barns nuvarande sätt att ta sig till/från skolan/fritids.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E. Mitt barn vill bli skjutsat med bil till/från skolan/fritids.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F. Mitt barn vill gå/cykla till skolan/fritids.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

33. Hur instämmer du som **förälder** med följande påståenden när det gäller **din resa** till/från arbete, studier eller motsvarande dagliga aktiviteter?

	Instämmer inte alls				Instämmer helt
A. Jag vill, eller funderar över att, förändra mitt sätt att resa till arbetet/studier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B. Som jag ser det, har jag i dagsläget ingen möjlighet att resa med andra färdssätt än jag gör till arbetet/studier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C. Om det fanns bättre möjligheter för mig att resa med andra färdssätt till arbetet/studier så skulle jag göra det.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D. Jag är nöjd med mitt nuvarande sätt att resa till arbetet/studier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E. Jag använder bilen för att kunna göra ärenden och aktiviteter på vägen till/från arbetet/studier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F. Jag använder bilen för att jag vill (eller måste) skjutsa mitt/mina barn till eller från skolan/fritids.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

NÅGRA BAKGRUNDSFRÅGOR

34. Barnets ålder: _____ år

35. Årskurs: _____

36. Barnets kön
 Flicka Annan könsidentitet
 Pojke Kan/vill ej uppge

37. Har barnet syskon?

Ja, ange ålder:
Syskon 1: _____ år
Syskon 2: _____ år
Syskon 3: _____ år
Syskon 4: _____ år

Nej

38. Antal syskon barnet har på Salleruppskolan: _____

NÅGONTING ANNAT DU VILL DELA MED DIG AV?

Hoppas vi ses den 19 april 17:30-19:30!
STORT TACK FÖR ER MEDVERKAN!

Bilaga 2: Underlag till åtgärdsplan

Barnens tankar

Nr	Idé	Ingår i inriktning/arbetsgrupp	Kommentar
1	Vill cykla till skolan – gärna tillsammans	4. Cykelprojekt skolstart	
2	Barn vill cykla men föräldern avgör	4. Cykelprojekt skolstart	
3	Barn vill vara självständiga	4. Cykelprojekt skolstart	
4	Barn har inte bråttom	2. Input till cykelstrategi	
5	Transporten kan vara tid för reflektion	2. Input till cykelstrategi	
6	Upplevelser längs vägen viktigt	2. Input till cykelstrategi	
7	Barn gillar utmaningar längs vägen – att bestiga berg!	2. Input till cykelstrategi	
8	Tydligt och lekfullt markerad gång- och cykelväg föreslås	2. Input till cykelstrategi, 3. Viljeriktning nya Sallerupskolan	
9	Många cykelställ önskas	3. Viljeriktning Nya Sallerupskolan	
10	Tak över cykelställ önskas	3. Viljeriktning Nya Sallerupskolan	
11	Bilar som drivs på avgaser efterfrågas	-	Bedöms orealistisk i nuläget, men vi tar med idén mer bildligt.
12	Hiss, flygande matta och enhörning önskas	-	Bedöms orealistisk i nuläget, men vi tar med idén mer bildligt.

Föräldrarnas tankar

Nr	Idé	Ingår i inriktning/arbetsgrupp	Kommentar
Hårda/fysiska åtgärder			
13	Bom för att stoppa körande bilar mellan moduler och skola under skoltid	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
14	Gångfartzon	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
15	Salta och ploga gång- och cykelvägar, i tid	-	Titta på aktuell upphandling, prata med avtalsansvarig.
16	Snöskottning	-	Titta på aktuell upphandling, prata med avtalsansvarig.
17	Stor och säker övergång över Sallerupsvägen/Gräv ner övergången	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
18	Gångbroar	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	

19	Säkra korsningar	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
20	Fri sikt i korsningarna	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
21	Trafikljus (men behåll farthinder)	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
22	Supercoola, praktiska och moderna cykelställ med tak	3. Viljeriktning Nya Sallerupskolan	
23	Tillräckligt många cykelparkeringsplatser	3. Viljeriktning Nya Sallerupskolan	
24	Drop-off area/bättre avlämningsmöjligheter	3. Viljeriktning Nya Sallerupskolan	
25	Bra belysning på cykelvägarna	2. Input till cykelstrategi	
26	Din-fart-skylt	4. Cykelprojekt skolstart	
27	Blinkande skyltar vid övergångsställen	2. Input till cykelstrategi	
28	Smalna av Sallerupsvägen	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
29	S-väg	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
30	Bättre avgränsning mellan cykelväg och gata, t ex staket	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
31	Sammanhållande cykelvägar	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
32	Separera gång/cykel och bilar	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
33	Cykelväg på Remmarlövsvägen	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
Mjuka åtgärder			
34	Digital hastighetsupplysningsskylt – Kram om du håller hastigheten	4. Cykelprojekt skolstart	
35	Samlingspunkt, t ex i närheten av övergångsställe så att många kan gå över samtidigt	4. Cykelprojekt skolstart	
36	Cykelprojekt på skolan – alla elever cyklar tillsammans och lär sig cykelvett och etikett	4. Cykelprojekt skolstart	I åk 4 har alla elever cykelutflykter och lektioner i cykelvett.
37	Informera fördelar med cykling på skolan	4. Cykelprojekt skolstart	
38	Lyssna lite bättre på vad barnen tycker och genomför det de säger kring några förslag	4. Cykelprojekt skolstart	
39	Gamification – många går tillsammans över Sallerupsvägen 7:45	4. Cykelprojekt skolstart	
40	Bilfritt område ca 7-17 från affärens infart till Munkebo	1. Trafikutredning Sallerupsområdet	
41	Anpassa kollektivtrafikens avgångstider till skoltiderna	-	Fortsatt dialog med Skånetrafiken.
Vad föräldrar och andra medborgare kan göra själva			
42	Turas om att följa barnen	4. Cykelprojekt skolstart	
43	Skolpromenera, som alternativ till skolbussar	4. Cykelprojekt skolstart	

44	Föräldrar kan snacka ihop sig så att barnen går ihop	4. Cykelprojekt skolstart	
45	Hålla hastigheten	4. Cykelprojekt skolstart	
46	Samåka	4. Cykelprojekt skolstart	
47	Åka kollektivt	4. Cykelprojekt skolstart	
48	Reflexklädd personal tar emot cyklande barn	4. Cykelprojekt skolstart	Personal i västar tar idag emot barn på morgonen.
49	Skolpoliserna mellan 7:30-8:00	-	Har testats men lagts ner pga. incident.
Övrigt			
50	Smarta vägar	2. Input till cykelstrategin	
51	Skola med välkomnande entré/orientering	3. Viljeriktning Nya Sallerupskolan	
52	Skolgård som familjen kan "träna på"	4. Cykelprojekt skolstart	
53	Bättre busslinjer	-	Fortsatt dialog med Skånetrafiken.
54	"Föräldrar på Sallerup"-grupp på Facebook	4. Cykelprojekt skolstart	
55	Coola reflexvästar till alla barn	-	Delas redan idag ut till barn t.o.m. åk 3.
56	Införa skolpoliserna – elever	-	Har testats men lagts ner pga. incident.
57	Cykelställ på fler ställen	3. Viljeriktning Nya Sallerupskolan	
58	Följa hur och var barn går och/eller cyklar	4. Cykelprojekt skolstart	
59	Regler för skol-iPad	-	
60	Fråntagande av skol-iPad	-	
61	App som låser iPad till/från skolan	-	
62	Cyklande skolbuss	4. Cykelprojekt skolstart	
63	Salta cykelvägen, inte grusa	-	Titta på aktuell upphandling, prata med avtalsansvarig.

