

Benchmarking af børns transportvaner

Børns transportvaner er slet ikke kortlagt i Danmark på trods af mange gode hensigter om, at børn skal gå og cykle mere. Odense Kommune har netop gennemført en ny undersøgelse på samtlige folkeskoler og i alle klassetrin. Dermed kan der laves en præcis benchmarking af nøgletallene. Drengene i 7. kl. på vej hjem fra en kommunal skole er mest aktive i deres transport.

Af Troels Andersen,

Trafikplanlægger, civ. ing., Odense Kommune
ta@odense.dk

Baggrund

De fleste kan være enige i, at børns transport til skole er meget vigtig – flere skal gå og cykle til skole, da det er godt i forhold til trafikken, sundheden og evnen til indlæring. Imidlertid ved vi alt for lidt om, hvordan det reelt forholder sig!

Odense Kommune er pioner inden for børns skoleveje, hvor den årlige implementering af sikre skolevejsprojekter startede allerede tilbage i 1979. Skolevejsanalyserne har efterhånden bredt sig landet over, og oprindeligt var det en del af disse undersøgelser, at der også blev kortlagt, hvorledes børnene kom til skole. Imidlertid er der stadig farlige skoleveje, og disse skolevejsundersøgelser laves ikke i et omfang, der tilstrækkeligt beskriver, hvordan danske børn kommer til skole.

Der findes kun enkelte tal, der viser børns transportvaner, f.eks. gik eller cyklede 75% af alle skolebørn i Odense Kommune til skole i 2003, mens det tilsvarende tal i Aalborg Kommune var 64% i perioden 2009 - 2011. Problemet med disse tal er, at de kun dækker en stikprøve af årgangene, typisk 3., 6. og 9. klassetrin. Således er især manglen på tal for 0. - 2. klassetrin et stort problem. En anden metodefejl er, at undersøgelserne ikke laves på samme årstid.

Formål

Odense Kommune har derfor indgået et samarbejde med Kræftens Bekæmpelse for at skaffe ny viden om, hvor mange af skolebørnene der bruger aktiv og passiv transport til at komme i skole. Kræftens Bekæmpelse er også interesseret i at vide, hvor mange der bruger aktiv transport, fordi aktiv transport kan være en vigtig måde for danskerne at øge deres daglige fysiske aktivitet – noget der øger livskvaliteten og reducerer risikoen for mange alvorlige sygdomme.

Metode

Opgaven baserer sig i høj grad på det store net af frivillige, som Kræftens Bekæmpelse kan trække på for at løse opgaven. Kræftens Bekæmpelse og Odense Kommune har en fælles interesse i, at flere kommuner benytter sig af samme tilbud, da det giver mulighed for at sammenligne på tværs af kommunegrænserne. Samtidig skal det baseres på en model, som er nem at håndtere. Disse undersøgelser bør gennemføres årligt eller hvert andet år for, at man kan følge med i udviklingen i andelen af skolebørn, der benytter aktiv og passiv transport. I Odense Kommune har byrådet netop vedtaget at benchmarke mobiliteten, hvilket gør disse data særligt nødvendige.

Undersøgelsen afdækker andelen af elever, der hhv. går, cykler, kører i bil eller kører i bus/tog, for at komme i skole. Der er udtaget en klasse pr. klassetrin, således at resultaterne matematisk kan opskaleres til at dække hele skolen. Undersøgelsen gennemføres i samme uge, mandag - torsdag,

i en normal uge i foråret uden ferie eller eksamen mv. Privatskoler tilbydes at deltage. Undersøgelsen er foretaget første gang i april 2014. Samlet set er der tale om alle 36 folkeskoler og 4 ud af 18 privatskoler.

Skolerne er på forhånd blevet orienteret og har indvilget i besøget. Det er vigtigt, at der fra skolens side ikke bliver gjort noget i dagene op til, som kan betyde at flere benytter aktiv transport.

Når Kræftens Bekæmpelses frivillige ankommer på skolen, henvender den frivillige sig til kontoret. Kontoret har udarbejdet en plan for, hvornår de forskellige klasser skal besøges. Undersøgelsen opdeles på klasser og skoler for at afdække, hvor mange der går, cykler, tager bus/tog, bliver kørt eller andet. Der spørges også til brug af cykelhjelm blandt cyklisterne. Resultatet opdeles på køn.

Undersøgelsen gennemføres ved, at eleverne svarer ved håndsoprækning, og den frivillige noterer ned på et skema. Efter gennemførsel af undersøgelsen indrapporterer de frivillige, hvor mange der er i de forskellige klasser på de forskellige elementer.

Der laves en aftale med alle skolesekretærer om, at de udpeger én klasse på hvert klassetrin, således at den frivillige kender lokaler og tidspunkter ved ankomsten.

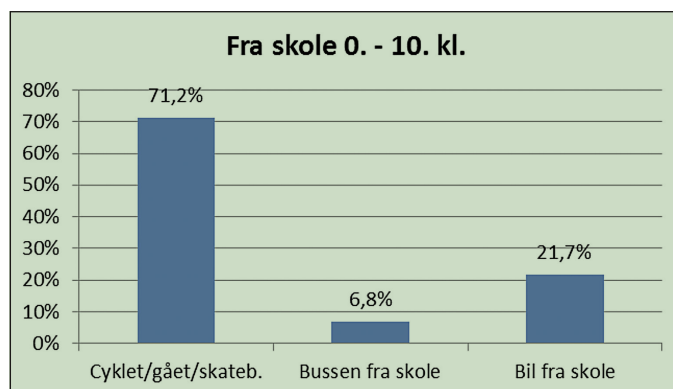
Resultater

Resultaterne viser en række konklusioner, som er værd at bemærke:

1. Andelen af børn, som går og cykler til skole varierer virkelig meget – fra 27 til 88%. Skolerne i Vollsmose har flest børn, som går og cykler til skole.

2. Bortset fra en skole, ligger de delta-
gende privatskoler lavest i forhold til,
hvor mange børn, som går og cykler
til skole.
3. I 7. kl. er der flest elever, som går el-
ler cykler til skole – herefter falder det
markant.
4. Drengene cykler og går næste 10% of-
tere til skole end piger.
5. 9 ud af 10 børn op til 3 kl. benyt-
ter cykelhjelm, mens andelen falder
hvert år herefter ned til under hvert
10. barn i 9. og 10. kl.
6. Flere børn går og cykler fra skole end
til skole – 69,0% mod 64,9%. Ek-
sempelvis kan 12% flere af eleverne
på Stige Skole gå eller cykle hjem.
7. På 14 ud af de deltagende 38 sko-
ler er der over 30% af eleverne, som
bliver kørt i skole. Det omfatter alle 4

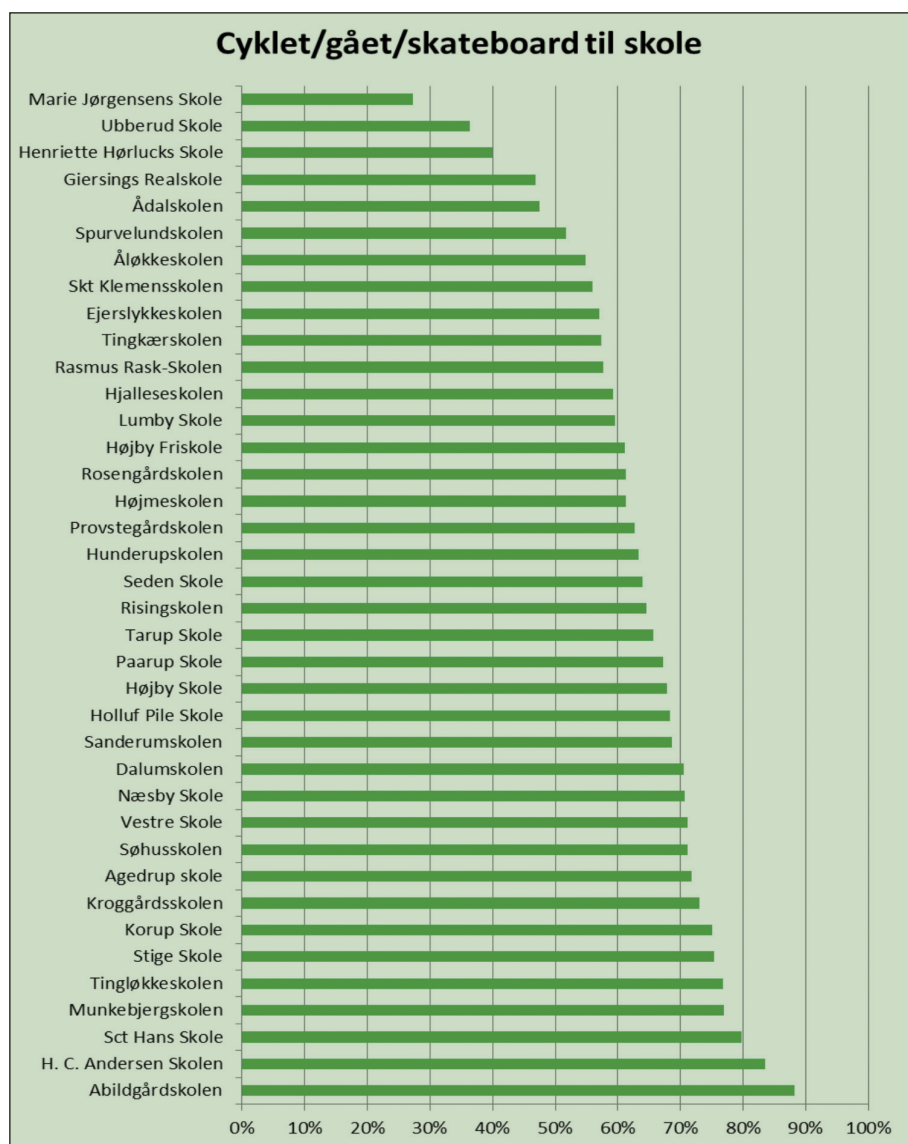
Figur 2.
I de kommunale skoler
er det hver 5. elev,
som hentes i bil.



privatskoler.

8. Færre børn køres fra skole end til
skole – 22,6% mod 28,3%.
9. 67,1% af eleverne på kommunale
skoler går eller cykler selv til skole.

10. 72,6% af eleverne i 3., 6. og 9. kl.
på kommunale skoler går eller cyk-
ler selv til skole mod 75% i 2003. Til
gengæld er det i 2014 77,6%, som
går og cykler hjem fra skole.
11. 42,5% af eleverne på de deltagende
private skoler går eller cykler selv til
skole. Fra skole er det 47,5%.
12. Alle elever i de små klasser på de
deltagende private skoler benytter
cykelhjelm.
13. Der ligger et stort potentiale i, at få
alle større børn til at transportere sig
som drenge i 7. kl., når de skal hjem
fra skole.
14. Selv om trafiksikkerheden er et argu-
ment for fravalg af gang og cykling,
viser tallene, at der er store perspek-
tiver i at påvirke vanerne og følge de
elever og skoler, der gør det bedst.



Figur 1. Andelen af børn som går og cykler til skole viser meget stor forskel imellem skolerne.

Konklusion

Metoden er nu testet og tilpasset, således at den kan gentages i både Odense og i andre kommuner.

Odense Kommune vil foruden en benchmarking kunne opnå præcise effekttal for andre skoleprojekter såsom CykelScore, bilfri zoner, gå- og cykelbusser mv. Odense Kommune har netop startet implementeringen af en ambitiøs mobilitetsplan, der bl.a. indeholder 8 projekter vedrørende skolebørn. Her er disse data også vigtige til en evaluering.

Mange kommuner vil kunne finde tilsvarende tendenser, der peger på, at børns transportvaner varierer meget i forhold til omgivelserne, skolens indsats og forældrenes rolle.

Undersøgelsen er unik i Danmark, og den bør gennemføres som et nationalt initiativ.