



SUND SKOLEVEJ



SUND SKOLEVEJ
UDGIVET 2022
STØTTET AF GF FONDEN

ISBN 9788797190616

Sund skoletransport i børnefamiliens hverdag

INDLEDNING

På en almindelig dag køres næsten 3 af 10 børn til skole i bil. Selvom den gennemsnitlige familie i Danmark kun har 1,5 km til skole.

Trods indlysende fordele for barnet, vælger mange familier bilen som transport til skolen. Hvorfor?

Dette spørgsmål har vi sat os for at undersøge, med henblik på at udlede praktiske anbefalinger til fremme af aktiv skoletransport.

Plangruppen – Atki – Luxenburger
Vejteknik & Trafiksikkerhed.

Støttet af GF Fondens Trafikpris.



*Overskud
til hinanden*



Indhold

Del 1	7
Problemstilling	9
Potentialet for mere aktiv transport	13
Familiens afstand til skole	15
Transporten til skole	17
Familiens transportønsker	49
Hvem bestemmer	72
 Del 2	 76
Tættere på motiver og valg	78
 Del 3	 98
Faktorer der påvirker transportvalget i overblik	100
Anbefalinger	106
 Udgiverinformation	 121

Læsevejledning

DEL 1 – Undersøgelsens resultater

DEL 2 – Familiernes egne beretninger

DEL 3 – Overblik og anbefalinger



BEVÆGELSE ER SUNDT

Det er veldokumenteret, at bevægelse er sundt og at børn, der cykler eller går til skole, opnår sundhedsfordele gennem fysisk bevægelse.

Flere undersøgelser peger på, at børn der cykler eller går til skole, er mere indlæringsparate og får flere sociale kontakter med jævnaldrende.

Dertil kommer fordelene ved børns oplevelse af større selvstændighed og den praktiske træning, børnene får af at færdes i trafikken.





Tusindvis af børn går
glip af gratis motion.

Del 1

Familiens motiver til valg af skoletransport



Projektet tager udgangspunkt i familiens transportvalg og undersøger et bredt spekter af bevæggrunde for disse valg.

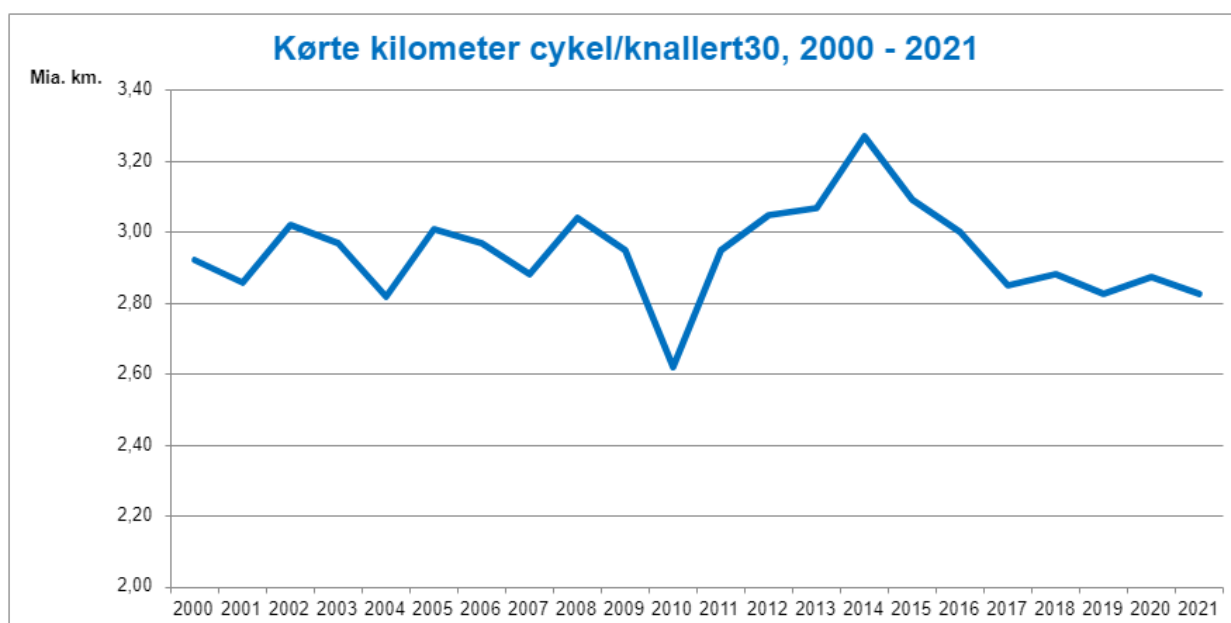


Problemstilling

Denne rapport handler om aktiv og passiv skoletransport.

I Danmark er der 681.035 børn og unge i grundskolen (Q1 2022). Flertallet af disse børn skal til skole alle hverdage. På trods af fortrinsvis korte transportafstande og en høj grad af trafiksikkerhed i Danmark, vælger mange bilen som transportmiddel til skolen.

Dertil kommer, at antallet af tilbagelagte cykel-km i flere år har været faldende. Dette til trods for cyklingsens ofte omtalte popularitet og investering i bedre cykelforhold, særligt i større byer.



Det er veldokumenteret, at bevægelse er sundt og at børn, der cykler eller går til skole, opnår sundhedsfordele gennem fysisk bevægelse. Flere undersøgelser peger desuden på, at børn der cykler eller går til skole, er mere indlæringsparate og får flere sociale kontakter med jævnaldrende. Dertil kommer fordelene ved børns oplevelse af selvstændighed og de trafikfærdigheder børnene får af at færdes i trafikken. Trods indlysende fordele for barnet og den ofte korte transportvej, vælger mange bilen som transportmiddel til skolen. Hvorfor? Det spørgsmål har vi sat os for at undersøge og deraf udlede praktiske anbefalinger til fremme af aktiv skoletransport.

Opregnes undersøgelsens tal i forhold til antallet af børn, ankommer 180.000 børn i bil, som skal dele skolevejene med 420.000 børn på cykel og gåben. Disse to kategorier (bil & cykel/gang) udgør i 9 ud af 10 tilfælde transportformen til skole. Undersøgelsen skal kortlægge, hvordan balancen mellem passive og aktive trafikanter kan flyttes, så vi kan få flere aktive og sunde børn på skolevejen.

Kilde: Danmarks Statistik og Plangruppen, projekt Sund Skolevej.

Flere folkeskoleelever har fået længere til skole - Danmarks Statistik (dst.dk)

Projekt Sund Skolevej

Målet med projekt Sund Skolevej er at opbygge viden og formidle praktiske anbefalinger, der kan medvirke til at fremme familiens brug af aktiv skoletransport – på cykel, gåben og andre aktive måder. Projektet tager udgangspunkt i familien og søger at tilvejebringe anbefalinger, der kan fremme aktiv transport ved at tage udgangspunkt i familiens behov og ønsker.

Mange skolevejsprojekter belyser transportvalg, trafiksikkerhed og infrastruktur. I projekt Sund Skolevej har vi valgt at tage familien som udgangspunkt. For mens beslutninger om infrastruktur træffes af myndighederne, så træffes beslutningen om skoletransport hos den enkelte børnefamilie. Fordi familien er den suveræne beslutningstager i spørgsmålet om skoletransport, har vi valgt at tage udgangspunkt i familiens transportvalg og undersøge et bredt spekter af bevæggrunde for disse valg. Det er vores ambition, at vi med den indfaldsvinkel kan udlede nye anbefalinger, som kan blive et værdifuldt supplement til påvirkning af transportvalget.

Det er vigtigt at understrege, at den bagvedliggende undersøgelse ikke er tænkt som en transportvaneundersøgelse, selvom transportvanedata i høj grad indgår.

Undersøgelsen er primært en motivkortlægning, som skal finde frem til en forståelse af, hvilke bevæggrunde og årsager der ligger bag børnefamiliernes transportvalg. Undersøgelsen danner grundlag for praktiske anbefalinger til, hvordan vi får flere børn over på cykel og gåben i skoletransporten.

Rapporten er ikke en guide til forældre i skoletransport, men en vejledning til inspiration for fagfolk i kommuner, byplanlæggere, trafikplanlæggere, vejmyndigheder og skoler.

I forhold til den daglige transport opfordres transportbrugere og familier til at gøre brug af vejledninger på www.sikkertrafik.dk og de informationer, som udstedes af skoler, kommuner og trafikmyndigheder.

*Fordi familien er den suveræne
beslutningstager i spørgsmålet om
skoletransport, har vi valgt
at tage udgangspunkt i
familiens transportvalg.*

Metode

Projektet tager udgangspunkt i en bredt anlagt undersøgelse i samarbejde med 9 kommuner, fordelt på forskellige kommunetyper og befolkningstætheder. For at sikre nok data og tilstrækkeligt med vinkler på emner, er både elever og forældre blevet spurgt, ligesom vi har stillet spørgsmål til skoleledelser / færdselskontaktlærere.

Der er indgået en variation af spørgsmål relateret til transportmotiver, herunder: transportvaner, transportpræferencer, trafikoplevelser, motiver til valg og præferencer, skolevejens infrastruktur, fritidstransport, hverdagsforhold og baggrundsoplysninger som elevens klassetrin, alder, køn samt spørgsmål om familiens baggrund og bosætningsforhold. Desuden indgår en række åbne spørgsmål relateret til ovenstående.

Spørgsmål relateret til risikorelevant trafikadfærd hos de medvirkende elever og forældre er undladt, for at give mest muligt plads til transportmotivemnerne, som er undersøgelsens formål. I den foreliggende rapport omtales kun de mest relevante tal og data.

Spørgeskemaerne til elever og forældre har været sammenfaldende tematisk, men med forskelle i formuleringer der tager højde for svarpersonens færdigheder og rolle som elev eller forældre. I elevbesvarelsene er forældre blevet bedt om at hjælpe børn op til og med 3. klasse med besvarelsen.

I samarbejde med de 9 kommuner har mere end 11.000 respondenter deltaget, sammen med 100 skoleledelser, der har bidraget med faktuelle oplysninger og vurderinger. Desuden er der gennemført interviews med 25 børnefamilier med en variation af transportmønstre og sammensætninger. De 9 medvirkende kommuner i projektet er Ballerup, Ringsted, Sorø, Faaborg-Midtfyn, Odense, Sønderborg, Aabenraa, Aarhus og Aalborg.

Data er blevet indsamlet i samarbejde med skolerne, primært med udsendelser via Aula og forskellige platforme på privatskoler. De kvalitative interviews er udvalgt på basis en passende fordeling på transportform, urbanisering, transportafstand og barnets klassetrin.

Datasættet for elever er vejet på alder og køn svarende til den nationale alders- og kønssammensætning, hvor der fandtes en ganske let overrepræsentation af de yngste, i størrelsen cirka 2 procentpoint pr. aldersgruppe. Der fandtes ikke behov for vejning af køn- og aldersfordelingen i forældredatasættet.

- Antal kommuner: 9
- Antal besvarelser: 11.000, cirka 5.000 forældre og 6.000 elever
- Antal besvarelser fra skoleledelser / kontaktlærere: 100 skoler
- Indsamlingstidspunkt: sensommer/efterår 2021

Definitioner

I rapporten anvendes nogle begreber, som her defineres.

Elever: børn i grundskolen, fra 0. – 10. klasse.

Voksne: forældre til børn i grundskolen, fra 0. – 10. klasse.

Aktiv eller passiv transport til skole, seneste 3 måneder:

Aktiv transport: cykel, elcykel, ladcykel, gang, løbehjul, skateboard, rulleskøjter.

Passiv transport: bil, bus, tog, knallert, elektrisk løbehjul mv.

Meget aktiv – stort set daglig cykling/gang

Noget aktiv – ugentlig cykling/gang

Mest passiv – månedlig eller aldrig cykling/gang

*Undersøgelsen bag rapporten
er primært en motivkortlægning,
der skal give forståelse for
bevæggrunde og årsager,
der ligger bag børnefamiliernes
transportvalg.*

Potentialet for mere aktiv transport

Omkring hver femte af alle skoletransporter kan flyttes fra passiv til aktiv.

Hvor stort er potentialet for mere aktiv transport og til hvilke andre transportformer kan passiv transport omlægges til? Hovedparten af potentialet for mere aktiv skoletransport findes i intervallet 0-4 km, som er den afstand cirka 8,5 ud af 10 børn har til skolen og som tegner sig for hovedparten af transporter til skole i bil – i nærværende undersøgelse har 7 ud 10 biltransporter mindre end 4 km til skole.

Biltransport til skole i afstanden 0-4 km tegner sig i undersøgelsen for samlet omkring en femtedel af skoletransporten – som det i princippet bør være overkommeligt at omlægge til gang eller cykling.

Ved at fokusere på 0-4 km transporter inkluderer man størstedelen af elever og en afstand, som de fleste være i stand til at tilbagelægge aktivt, til fods eller med cykel.

Flertallet af de cyklende elever i undersøgelsen – 7 ud af 10 (72%) – har mindre end 2 km fra skolen, mens 2 ud af 10 (22%) cyklende har 2-4 km. Dermed har 9,4 ud af 10 cyklende under 4 km til skolen. Det hænger sammen med, at de fleste bor under 4 km fra skolen, så det er inden for den distance, at hovedparten af transporter finder sted.

Næsten alle gående i undersøgelsen bor mindre end 2 km fra skolen.

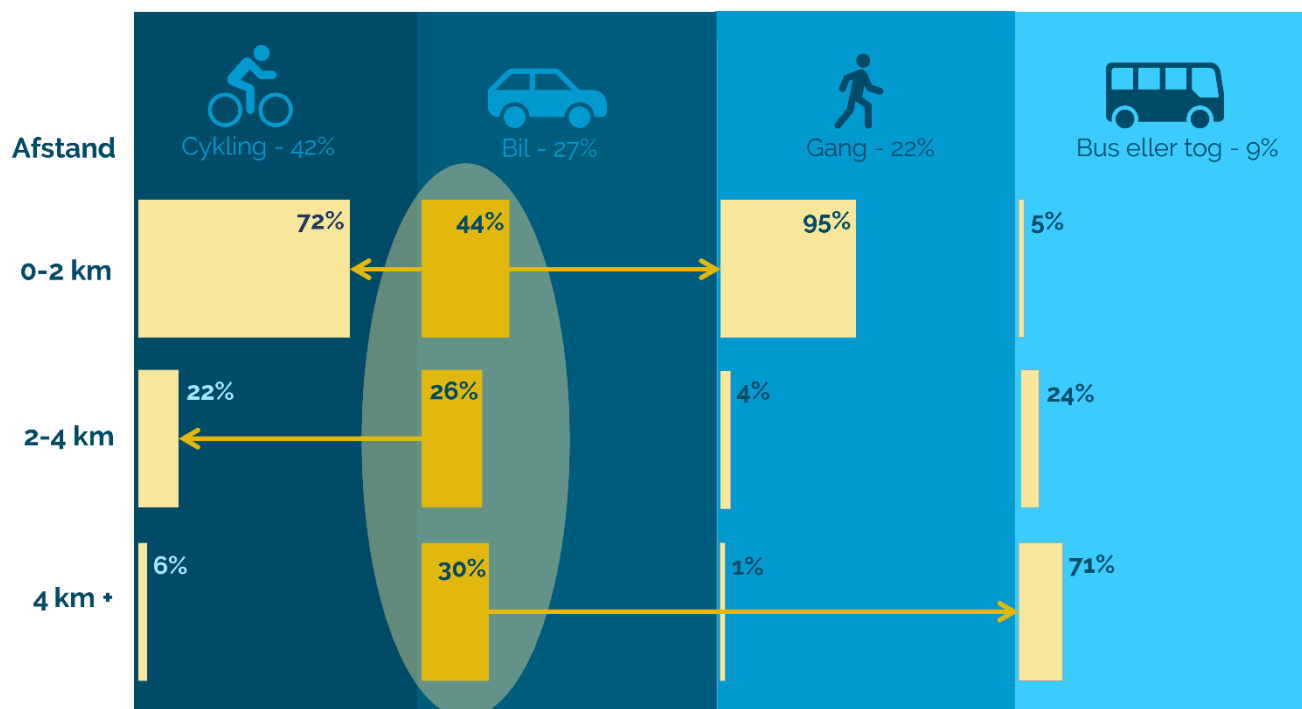
Blandt eleverne i bil, har 4,4 ud af 10 (44%) under 2 km til skole, mens 2,6 ud af 10 (26%) har 2-4 km. De resterende 3 ud 10 elever, der kom i bil, havde mere end 4 km.

- Børn der køres i bil i afstanden 0-2 km > flyttes nemmest til cykling eller gang.
- Børn der køres i bil i afstanden 2-4 km > flyttes nemmest til cykling.
- Børn der køres i bil over 4 km + > flyttes nemmest til kollektiv transport.

Afstandsintervaller

Intervallerne for afstand til skole er valgt på grundlag af kriterier for statistik sikkerhed og kritisk masse, hvor flertallet af elever bor inden for en radius af 4 km fra skolen. De præcise afstande til skole og de dertilhørende potentielle transportformer vil i praksis være nuancerede og afhænge af lokale og individuelle forhold.

Figuren viser, hvortil det er mest realistisk at bevæge biltransporten hen, i forhold til afstand mellem hjem og skole. 27% af børnene køres i bil. Af dem kan 44% flyttes til cykling eller gang inden for 2 km, 26% kan flyttes til cykling inden for 2-4 km og 30% kan flyttes til bus eller tog, når afstanden kommer over 4 km.



*Omkring hver femte skoletransport
kan flyttes fra passiv til aktiv.*

*De fleste biltransporter i distancen 0-4 km
bør kunne erstattes af cykling eller gang.*



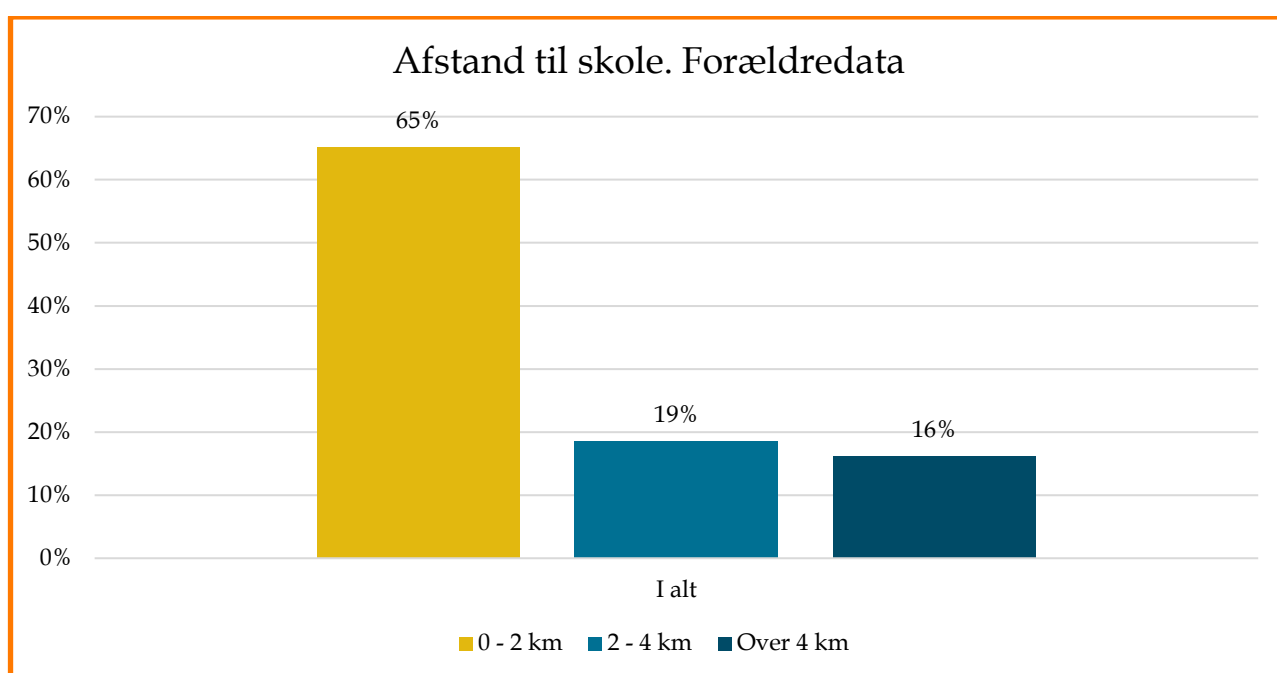
Familiens afstand til skole

De fleste børn har kort afstand til skolen og bor praktisk taget i gå- eller cykelafstand.

Ifølge Danmarks Statistik er middelfafstanden mellem hjem og skole 1,5 km og 65 % har mindre end 2 km og 77% har mindre end 3 km til skole. (Danmarks Statistik, 2018).

I den aktuelle undersøgelse har 6,5 ud af 10 elever (65%) mindre end 2 km til skole, mens 2 ud af 10 (19%) har 2-4 km og de resterende 16% har mere end 4 km. Afstandsopgørelserne er beregnet på basis af forældresvar.

Afstandsdata i undersøgelsen svarer godt til landstallene fra Danmarks Statistik.



De fleste børn har kort afstand til skolen og er praktisk taget i gå- eller cykelafstand.

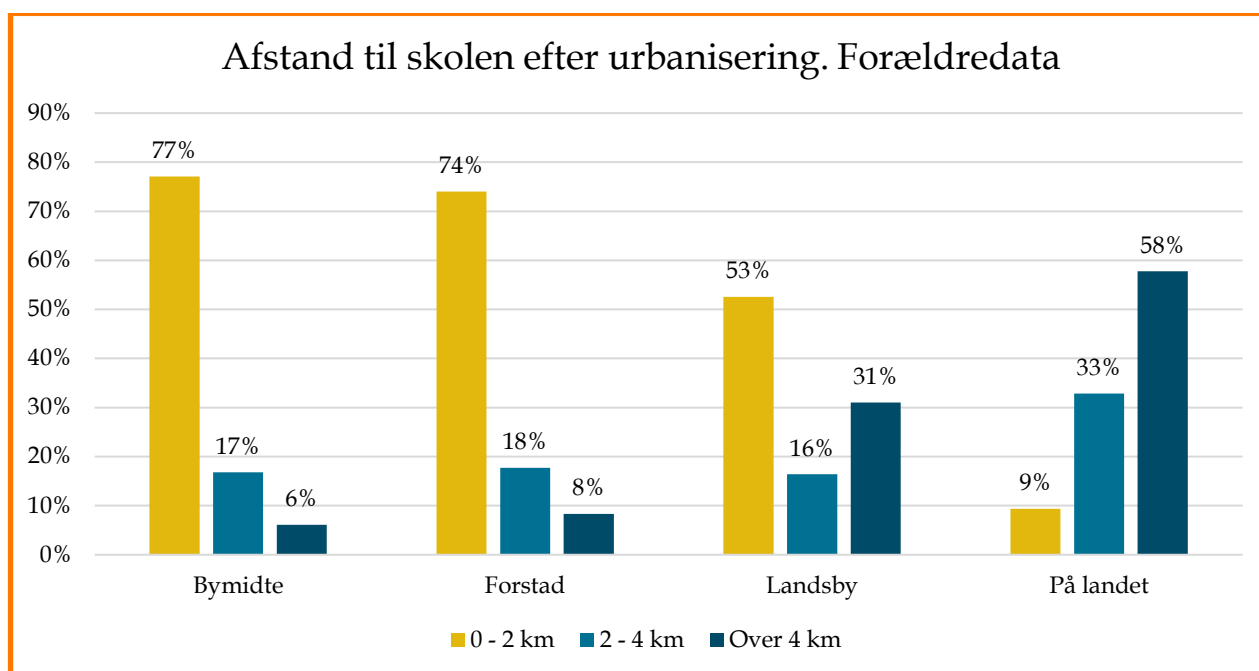
By, forstad og land

Med til kortlægning af transportafstand mellem hjem og skole, hører også spørgsmålet om det sted man bor, i forhold til by og land. Urbanisering er relevant for kommunernes byplanlægning og skoleplacering og i forhold til, hvor børnefamilier vælger at bosætte sig. Urbaniseringsgraden siger noget om befolkningstæthed og infrastruktur, som har betydning for transportmuligheder og transportvalg.

I denne undersøgelse valgtes en opdeling i bymidte, forstad, landsby og land. Den største svargruppe fandtes i forstaden (45%), efterfulgt af bymidte (29%), landsby (17%) og på landet (9%).

Hvis man bor i en bymidte eller en forstad – det gjorde 74% i undersøgelsen – så er den gennemsnitlige afstand til skole nogenlunde ensartet, dog med lidt længere afstande for familier i forstæder. I bymidter og forstæder har 7-8 ud af 10 familier (74 og 77%) mindre end 2 km til skole. I både bymidter og forstæder har 9 ud af 10 familier mindre end 4 km til skole – en overkommelig afstand for aktiv transport.

Familier bosiddende i landsbyer og på landet har længere afstande. Denne gruppe udgjorde i undersøgelsen 26% af familierne. I landsbyer har 5 ud af 10 (53%) mindre end 2 km, 1-2 ud af 10 (16%) har 2-4 km og 3 ud af 10 familier (31%) har mere end 4 km. Endnu længere transportafstande har familier på landet – her er det blot 1 ud af 10 (9%) der har under 2 km, 3 ud af 10 (33%) har 2-4 km og 6 ud af 10 (58%) mere end 4 km. For familier i landsbyer og på landet er skoletransporten dermed en større udfordring end for dem, som bor i bymidter og i forstæder.



Transporten til skole

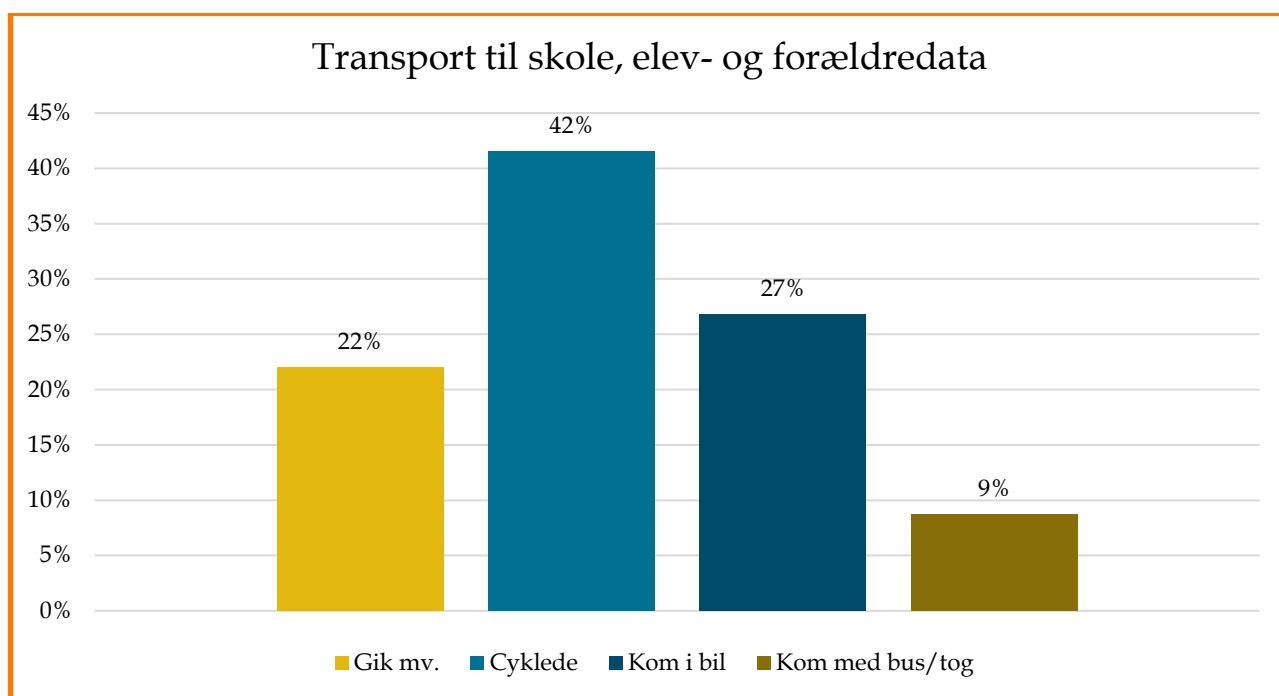
Undersøgelsen har målt skoletransportvanerne på to måder. Dels er der over en periode spurgt om transporten til skole på den seneste skoledag, dels er der spurgt om hyppigheden af forskellige former for skoletransport inden for de seneste 3 måneder. Tal for besvarelsesdagen er fordelt over hele indsamlingsperioden og derfor mindre påvirket af tilfældige forhold.

Selvom mange børn går eller cykler, bliver cirka 3 ud af 10 børn kørt til skole i bil. Med cirka 680.000 børn i skolealderen bliver cirka 180.000 børn kørt med bil til skole. Når kollektiv transport medregnes, bliver cirka hvert tredje barn transporteret passivt til skole, svarende til cirka 225.000 børn. Børn der køres til skole i bil, bor ikke nødvendigvis langt fra skolen. Undersøgelsen viser, at 2 ud af 10 børn (18%) med afstanden 0-2 km fra skolen kom med bil, når der blev spurgt til transporten på den seneste skoledag. På afstanden 2-4 km udgjorde andelen af børn i bil 4 ud af 10 (38%).

Omkring 180.000 børn i biler skal således dele skolevejen med 420.000 børn der ankommer på cykel eller til fods, hvis man opregner tallene.

Transportfordeling til skolen den seneste skoledag:

- Cykling 42 procent
- Bil 27 procent
- Gang 22 procent (inkl. løbehjul mv.)
- Bus/tog 9 procent



Tallene for transport på dagen viser, at cirka 22 procent af børnene kom til fods (inkl. løbehjul mv.), 42 procent cyklede, 27 procent blev kørt i bil til skole og 9 procent kom med kollektiv transport.

Sammenregnet til aktiv eller passiv transport på dagen, er det 64 procent der har benyttet aktiv transport (cykling, gang og lignende) og 36 procent, der har benyttet passiv transport (bil, bus, knallert). Dermed er lidt flere end hver 3. elev kommet til skole gennem passiv transport.

Med begreberne "Meget aktiv", "Noget aktiv" og "Mest passiv" er eleverne opdelt i segmenter af transportmønstre. "Meget aktiv" betyder cykling eller gang til skole stort set daglig, "Noget aktiv" betyder cykling eller gang ugentligt, mens "Mest passiv" betyder cykling eller gang månedligt eller slet ikke.

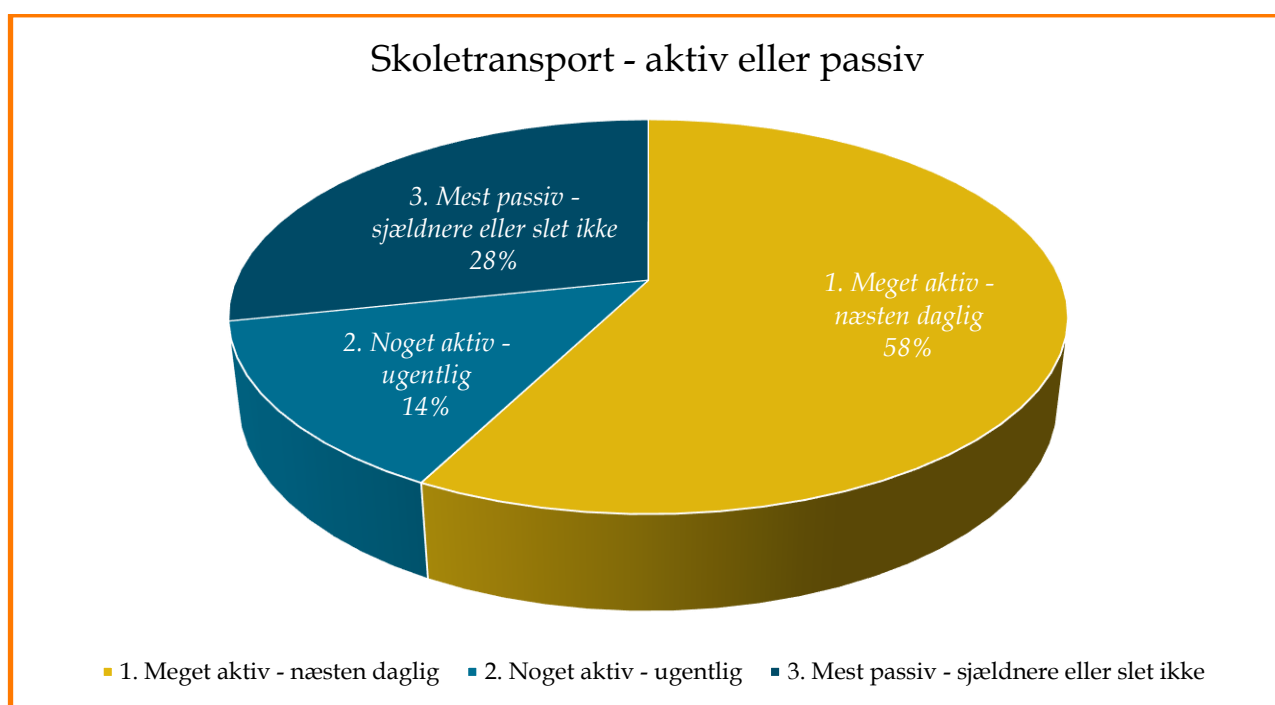
*Cirka 3 ud af 10 børn
bliver kørt til skole i bil.*



Ser man på hyppigheden af anvendte transportformer til skole over de seneste 3 måneder, kommer man frem til, at 58 procent af eleverne er "Meget aktive", en mellemgruppe på 14 procent er "Noget aktive" og 28 procent er "Mest passive". Således har næsten 3 ud af 10 elever et transportmønster fordelt på 3 måneder, der kan betegnes som fortrinsvis passiv transport.

Aktiv eller passiv transport til skole, seneste 3 måneder:

- Meget aktiv - 58 procent (stort set daglig cykling/gang)
- Noget aktiv - 14 procent (ugentlig cykling/gang)
- Mest passiv - 28 procent (månedlig eller aldrig cykling/gang)

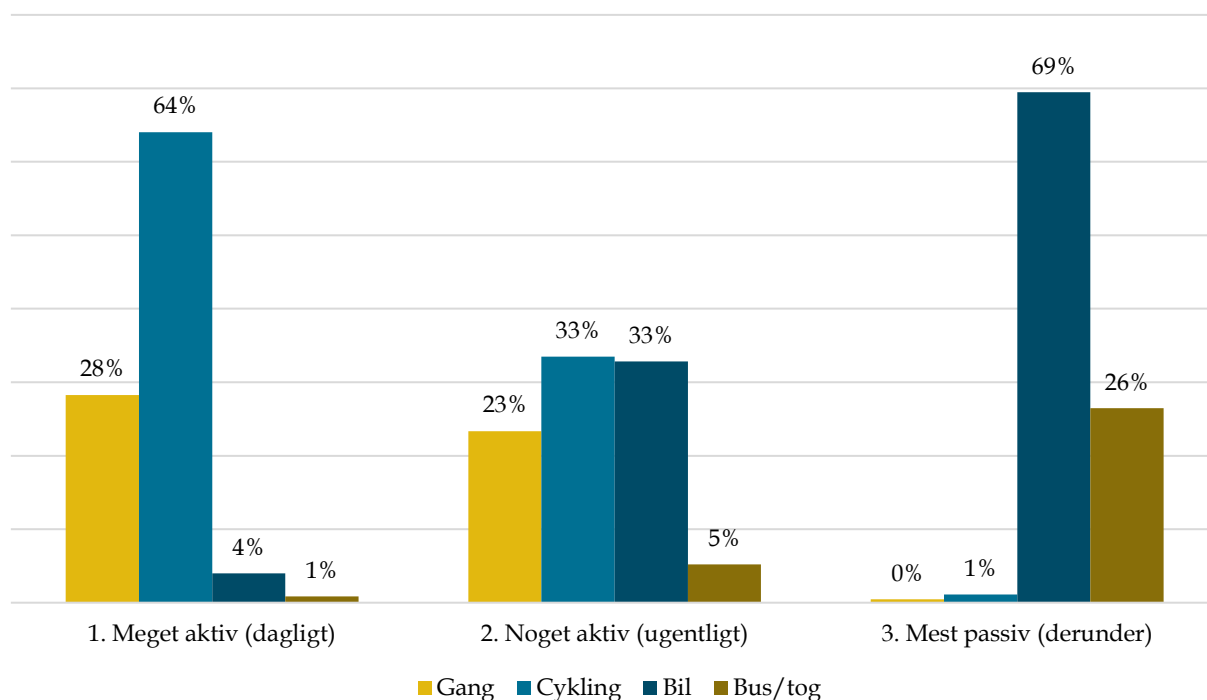


Transport på en række tilfældige dage og transportmønsteret hænger tæt sammen.

Der ses en høj overensstemmelse mellem "transport på dagen" og "transportbrug de seneste 3 måneder", derved at 92 procent af de "meget aktive" (58%) også benyttede aktiv transport på dagen, 95 procent af de "mest passive" (28%) også benyttede passiv transport på dagen, samt at mellemgruppen af de "noget aktive" (14%) på målingsdagen var fordelt med 56 procent aktiv og 38 procent passiv transport til skole på dagen.

I segmentet "meget aktiv" (58%) kom 3 ud af 10 (28%) procent til fods, 6 ud af 10 (64%) cyklende og kun 4% kom i bil den seneste skoledag. I segmentet "mest passiv" (28%) var meget få gående eller cyklende, mens 7 ud af 10 (69%) kom i bil og 2-3 ud af 10 (26%) kom med bus eller tog den seneste skoledag. I det mindste segment "noget aktiv" (14%) var kun lidt flere end hver anden elev (56%) gående eller cyklende til skole, 1/3 kom i bil og resten med andre transportformer den seneste skoledag.

Sammenhæng mellem transport på dagen og transportvaner over 3 måneder. Aktiv-passiv skoletransport seneste 3 mdr. krydset med transport på seneste skoledag.



På grund af den høje sammenhæng i undersøgelsen mellem transport på dagen og transportmønster, er det muligt at udlede sammenhænge såvel på basis af transport på dagen som transportmønsteret over den adspurgte periode på 3 måneder.

Desuden er der på transportvalg en høj sammenhæng mellem transportfordelinger fra elev hhv. forældrebesvarelser.

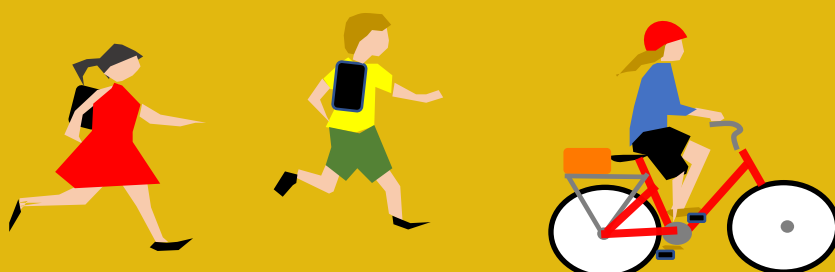
Kendetegn ved den aktive og den passive familie

De mest aktive transportfamilier

De mest aktive udgør 6 ud af 10 (58%) skoletransporter og er defineret ved, at der cykles eller gås til skole næsten dagligt, inden for den adspurgte 3 måneders periode.

Børn, der hovedsageligt kommer til skole med aktiv transport, har oftere disse kendetegn:

- Ruten til skole indeholder oftere ikke landevej
- Barnet ønsker oftere ikke at blive kørt i bil til skole
- Barnet ønsker oftere at cykle eller gå
- Afstanden til skole er oftere 0-2 km
- Børnene går oftere i 4. klasse og opefter
- Forældrene er oftere ikke bekymrede for barnets færden i trafikken
- Barnet har oftere deltaget i trafikaktiviteter på skolen
- Familien bor oftere i en forstad eller en by
- I fritiden kommer barnet oftere rundt ved at cykle
- Forældre følger oftere ikke deres barn ind på skolen



De mest passive transportfamilier

De mest passive udgør 3 ud af 10 (28%) og er defineret ved, at der højst månedligt cykles eller gås til skole.

Børn, der hovedsageligt kommer til skole med passiv transport, har oftere disse kendetegn:

- *Forældrene er oftere bekymrede for deres barn i trafikken*
- *Har oftere 2-4 km eller længere end 4 km til skole*
- *Barnet vil oftere gerne køres til skole*
- *Bor oftere i en landsby eller på landet*
- *Ruten har oftere landevej eller omfartsvej uden cykelsti*
- *Barnet bliver oftere kørt i bil eller bruger bus i fritiden*
- *Forældrene er oftere bekymrede hvis barnet skal færdes i trafikken*
- *Barnets sundhed betyder oftere ikke noget for skoletransporten*
- *Går oftere i 0.-3. klasse og forældre følger barnet ind på skolen*
- *Barnet cykler oftere ikke i fritiden*



Transportvalg og afstand

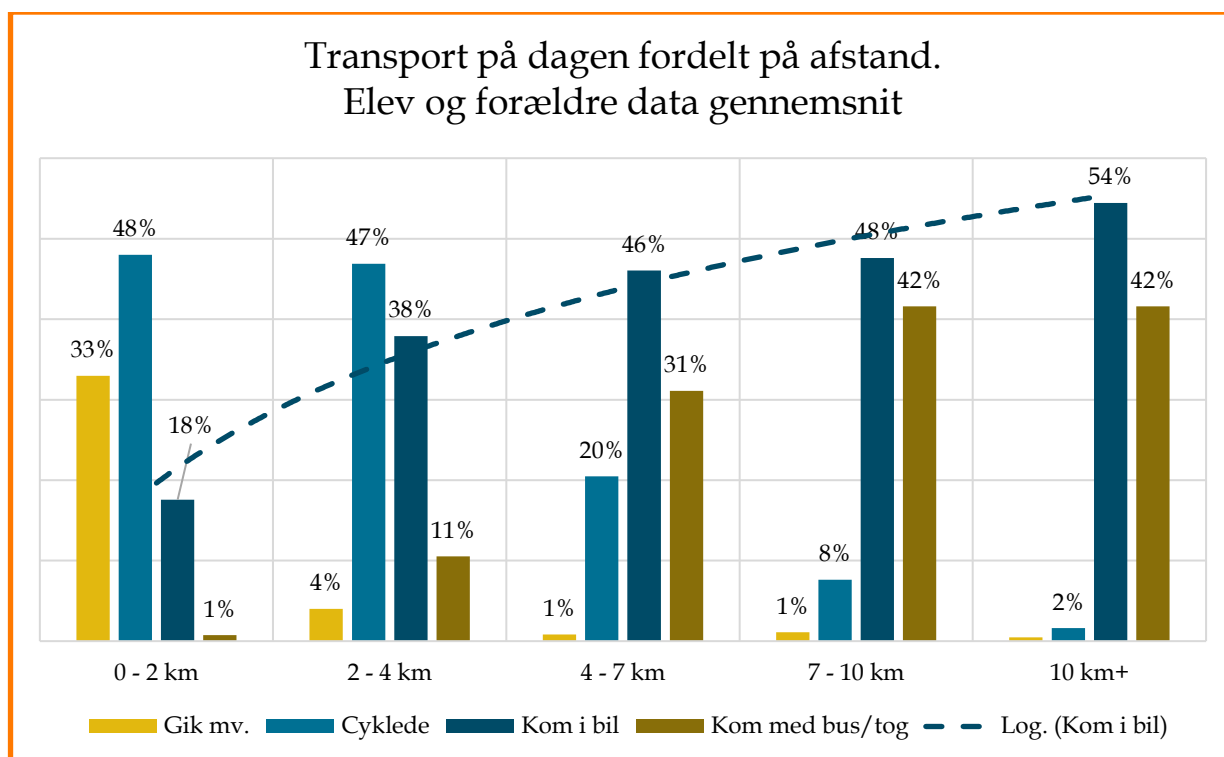
Afstand til skole påvirker transportvalget.

Afstand har meget stor betydning for, om børn kommer med aktiv eller passiv transport til skole. Hvor cirka 3 ud 10 børn i undersøgelsen hovedsageligt bruger passiv transport, er passiv transport betydeligt mere udbredt blandt børn og familier, der bor mere end 2 km fra skolen.

Opdelt på aktiv og passiv transportform på skoledagen, kom 2 ud af 10 børn i afstanden 0-2 km passivt til skole, mens det var 5 ud af 10 i afstanden 2-4 km og hele 8,4 ud af 10 ved afstande over 4 km. Gang til skole fandt hovedsageligt sted ved afstande under 2 km og aftager markant derover. Cykling udgjorde i 5 ud 10 tilfælde transporten til skole ved afstande op til 4 km og falder derefter.

Bilen blev benyttet i stigende grad med større afstand, hvor 2 ud af 10 (18%) transporter foregik i bil ved 0-2 km, mens det var 4 ud 10 (38%) ved 2-4 km og hver anden (48%) ved afstande længere end 4 km.

Potentialet for mere aktiv transport findes især på afstanden 0-4 km. På distancer med 0-2 km til skole, hvor 2 ud af 10 ankom i bil og i afstandsintervallet 2-4 km, hvor 4 ud af 10 ankom med bil og hver tiende med kollektiv transport, findes hovedpotentialet for at få flere børn over i aktiv transport.



Transportvalg og klassetrin

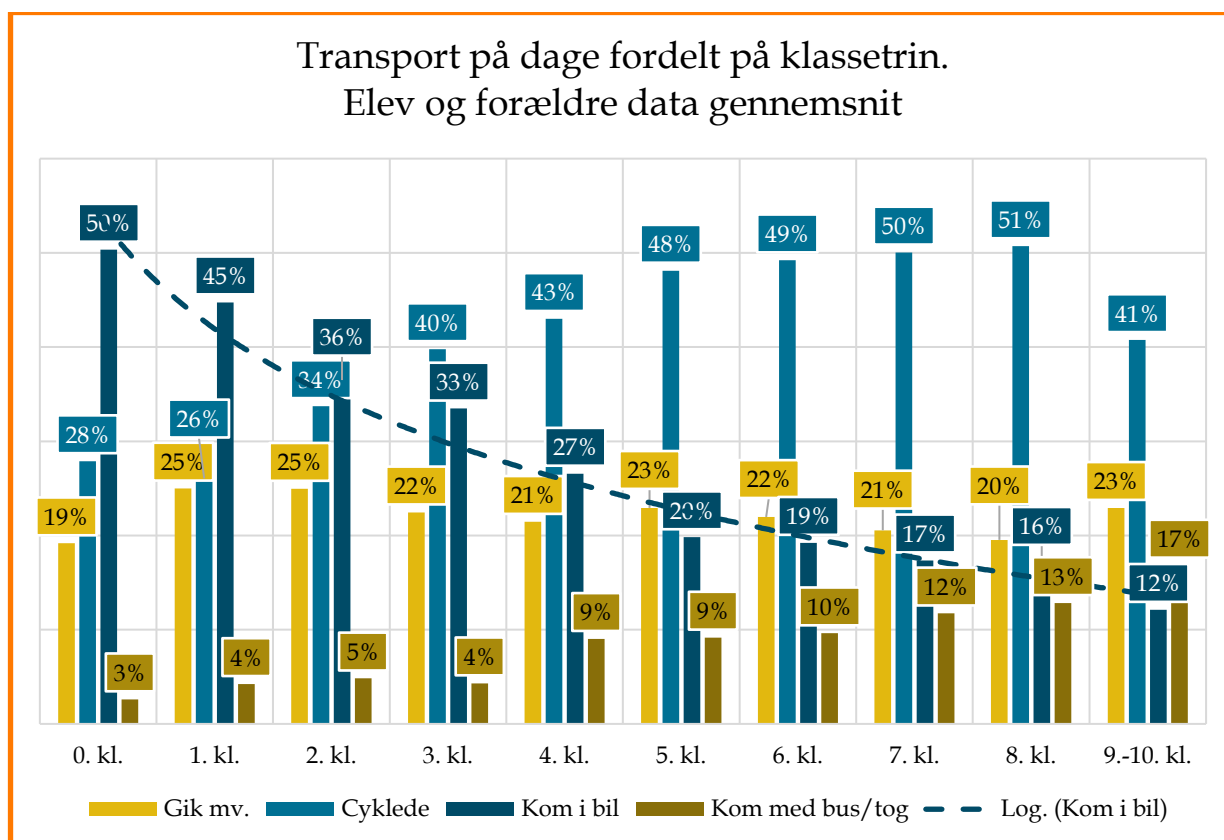
Klassetrin har også betydning for, om børn benytter aktiv eller passiv transport og særligt de yngste børn er ofte udsat for passiv transport, med bil som den dominerende transportform.

Opdelt på aktiv og passiv transportform på skoledagen kom 4,5 ud af 10 børn i 0.-3. klasse passivt til skole, mens det var 3,1 ud af 10 i 4.-6. klasse og i 7.-10. klasse 2,9 ud af 10, der kom passivt til skole.

Biltransport til skolen den seneste skoledag var særligt udtalt for de yngste børn (0.-3. klasse) ved alle afstande. Hvor 4 ud af 10 (41%) blandt 0.-3. klasse kom i bil, var det 2 ud af 10 (22%) blandt de mellemstore børn (4.-6. klasse) og 1,5 ud af 10 (15%) i klasserne 7.-10. Cykling til skole overtager efter 4. klasse pladsen som den fremherskende transportform og blev anvendt af 3 ud af 10 børn i 0.-3. klasse, mens det blev anvendt af cirka 5 ud af 10 (47%) i 4.-6. og 7.-10. klasse.

I klasserne 7.-10. ser man at bil i nogen grad afløses af bus, så andelen af bil faldt med 7 %-point, mens andelen af bus/tog som transportform til skolen tiltog med 5 %-point.

Gang til skole blev benyttet af cirka 2 ud af 10 elever på tværs af klassetrin.



Transportvalg, infrastruktur og tryghed

Efter mangel på tryghed ved skolevejen og bekymring for barnets færden i trafikken, er den største forskel ved valg af bil contra cykel til skole, barnets klassetrin og afstand til skolen. Herefter følger om ruten indeholder landevej uden cykelsti eller tæt trafik uden cykelsti, som er forbundet med en markant lavere grad af cykling og en højere grad af bil eller bus/tog. Dette gælder på totaler over alle afstande.

For at isolere den faktor, som selve afstanden kan have til skole, er samme data analyseret alene for afstande op til 4 km, for at udelukke afstanden som afgørende forklaringsvariabel og se isoleret på sammenhænge mellem infrastrukturformer på normalt forekommende afstande for aktiv transport.

Bil eller cykel

Ser man på valg af transport til skole under 4 km og de største forskelle i forhold til bil overfor cykling, ses forældres tryghed ved skolevejen sammen med bekymring for barnets færden i trafikken at udgøre den største forskel i forhold til at bil vælges, efterfulgt af klassetrin og afstand til skolen. Herefter følger, om der på ruten til skole findes landevej eller tæt trafik uden cykelsti.

Vender man regnestykket om og ser på tilfælde, hvor cykling vælges og de forskelle som derved fremkommer i forhold til valg af bil, ser man at utryghed ved skolevejen og bekymring topper listen – denne gang i form af tilstedeværelsen af tryghed og fravær af bekymring for barnets færden i trafikken, efterfulgt af alder og afstand. Herefter følger fravær af landevej og tæt trafik på ruten til skole.

Bil eller gang

Tilsvarende regnestykker kan opstilles for valg af bil i forhold til gang, hvor også utryghed ved skolevejen topper listen over forskelle, fulgt af afstand (2-4 km) og derefter, om forældre er bekymrede for deres barns færden i trafikken. Derefter følger klassetrin (0.-3. klasse), som faktor for valg af bil frem for gang og herefter om ruten til skole indeholder landevej eller tæt trafik, med eller uden cykelsti.

Gang eller cykling

Ser man på gang i forhold til cykling til skole, slår afstand (0-2 km), klassetrin (0.-3.) og interessant nok fraværet af rundkørsler mest igennem. Derefter følger højere bekymring for barnets færden i trafikken og om ruten til skole rummer boligområde uden cykelsti – som fremmer gang i forhold til cykling.

Tryghed er som målestok vigtigere end asfalt

Læren er, at man skal være opmærksom på, at tryghed eller bekymring for barnet i trafikken hænger sammen med det aktive eller passive transportvalg, der også påvirkes af afstand og alder (klassetrin).

Trafikeksperter er enige om, at utryghed er godt for trafiksikkerheden. Forklaringen er, at komplicerede trafikforhold medvirker til øget påpasselighed. Derfor ses færre trafikuheld ved forhold, hvor trafikanterne ser en forhøjet risiko eller er i tvivl om, hvordan man skal forholde sig. Men forældre kan ikke lide trafiksituationer, hvor de skal være nervøse for, om deres børn kan vurdere komplicerede trafikforhold og tage de rigtige beslutninger. Børn har ikke samme evne til at læse trafikken som voksne og udviser heller ikke den samme koncentration og agtpågivenhed i trafikken.

Det er opfattelsen i denne rapport, at børn ikke skal udsættes for unødvendigt komplicerede trafikforhold, selvom om sådanne hos den gennemsnitlige, voksne trafikant leder til en højere trafiksikkerhed på grund af forøget agtpågivenhed.



Tryghed, vejformer og trafiktæthed sammen med alder og afstand til skole er forskellige sider af samme mønt, hvor tryghed – uanset dens årsager – slår mere direkte igennem på transportvalget end asfalt.

Transport på dagen på udvalgte parametre Bil valgt oftere i forhold til cykling

Røde felter viser top 20 pct. forekomster

I alt, op til 4 km. Forældredata.	25,3%	49,2%	22,5%	2,6%	100,0%	
Transport til skole, seneste skoledag	Gik mv.	Cyklede	Kom i bil	Kom med bus/tog	I alt	Dif. bil-cykling
Nej, er som regel ikke tryk ved skolevejen	17%	18%	61%	52%	28%	43%
Ja, er som regel bekymret for mit barn i trafikken	34%	29%	71%	55%	40%	42%
Alder/klasse. 0.-3. klasse	37%	27%	67%	27%	38%	40%
Afstand 2 - 4 km	3%	21%	41%	79%	23%	20%
Landevej. Ja, uden cykelsti	4%	7%	21%	36%	10%	14%
Tæt trafik. Ja, uden cykelsti	37%	34%	47%	56%	39%	13%
Byområde. Ja, uden cykelsti	45%	40%	49%	53%	44%	9%
Villa / boligområde. Nej	9%	4%	13%	16%	8%	8%
Landevej. Ja, med cykelsti	5%	8%	14%	22%	9%	6%
Omfartsvej / ringvej. Ja, uden cykelsti	5%	4%	10%	8%	6%	6%

Transport på dagen på udvalgte parametre Cykling valgt oftere i forhold til bil

Røde og grønne felter viser hhv. top 20 pct. og bund 20 pct. forekomster

I alt, op til 4 km. Forældredata.	25,3%	49,2%	22,5%	2,6%	100,0%	
Transport til skole, seneste skoledag	Gik mv.	Cyklede	Kom i bil	Kom med bus/tog	I alt	Dif. bil-cykling
Ja, er som regel tryk ved skolevejen	81%	80%	35%	42%	69%	-45%
Nej, som regel ikke bekymret for mit barn i trafikken	64%	69%	26%	42%	57%	-43%
Alder/klasse. 7.-10. klasse	30%	35%	10%	27%	28%	-24%
Afstand 0 - 2 km	97%	79%	59%	21%	77%	-20%
Landevej. Nej	88%	84%	65%	39%	80%	-19%
Tæt trafik. Nej	38%	36%	20%	13%	32%	-16%
Alder/klasse. 4.-6. klasse	33%	38%	23%	46%	33%	-15%
Villa / boligområde. Ja, med cykelsti	35%	49%	37%	37%	42%	-11%
Omfartsvej / ringvej. Nej	87%	83%	74%	67%	81%	-9%
Byområde. Ja, med cykelsti	36%	54%	46%	43%	48%	-8%

Transport på dagen på udvalgte parametre
Bil valgt oftere i forhold til gang

Røde felter viser hhv. top 20 pct. forekomster

I alt, op til 4 km. Forældredata.	25,3%	49,2%	22,5%	2,6%	100,0%	
Transport til skole, seneste skoledag	Gik mv.	Cyklede	Kom i bil	Kom med bus/tog	I alt	Dif. bil-gang
Nej, er som regel ikke tryk ved skolevejen	17%	18%	61%	52%	28%	43%
Afstand 2 - 4 km	3%	21%	41%	79%	23%	38%
Ja, er som regel bekymret for mit barn i trafikken	34%	29%	71%	55%	40%	37%
Alder/klasse. 0.-3. klasse	37%	27%	67%	27%	38%	30%
Landevej. Ja, uden cykelsti	4%	7%	21%	36%	10%	17%
Tæt trafik. Ja, med cykelsti	26%	36%	39%	33%	34%	13%
Tæt trafik. Ja, uden cykelsti	37%	34%	47%	56%	39%	10%
Byområde. Ja, med cykelsti	36%	54%	46%	43%	48%	10%
Landevej. Ja, med cykelsti	5%	8%	14%	22%	9%	9%
Rundkørsel. Ja, med cykelsti	4%	8%	12%	11%	8%	8%

Transport på dagen på udvalgte parametre
Gang valgt oftere i forhold til cykling

Røde og grønne felter viser hhv. top 20 pct. og bund 20 pct. forekomster

I alt, op til 4 km. Forældredata.	25,3%	49,2%	22,5%	2,6%	100,0%	
Transport til skole, seneste skoledag	Gik mv.	Cyklede	Kom i bil	Kom med bus/tog	I alt	Dif. cykling-gang
Afstand 0 - 2 km	97%	79%	59%	21%	77%	-19%
Alder/klasse. 0.-3. klasse	37%	27%	67%	27%	38%	-10%
Rundkørsel. Nej	93%	87%	82%	78%	87%	-6%
Ja, er som regel bekymret for mit barn i trafikken	34%	29%	71%	55%	40%	-5%
Villa / boligområde. Nej	9%	4%	13%	16%	8%	-5%
Byområde. Ja, uden cykelsti	45%	40%	49%	53%	44%	-5%
Landevej. Nej	88%	84%	65%	39%	80%	-4%
Byområde. Nej	24%	19%	16%	17%	20%	-4%
Omfartsvej / ringvej. Nej	87%	83%	74%	67%	81%	-4%
Tæt trafik. Ja, uden cykelsti	37%	34%	47%	56%	39%	-3%



Trafiksikkerhed og tryghed

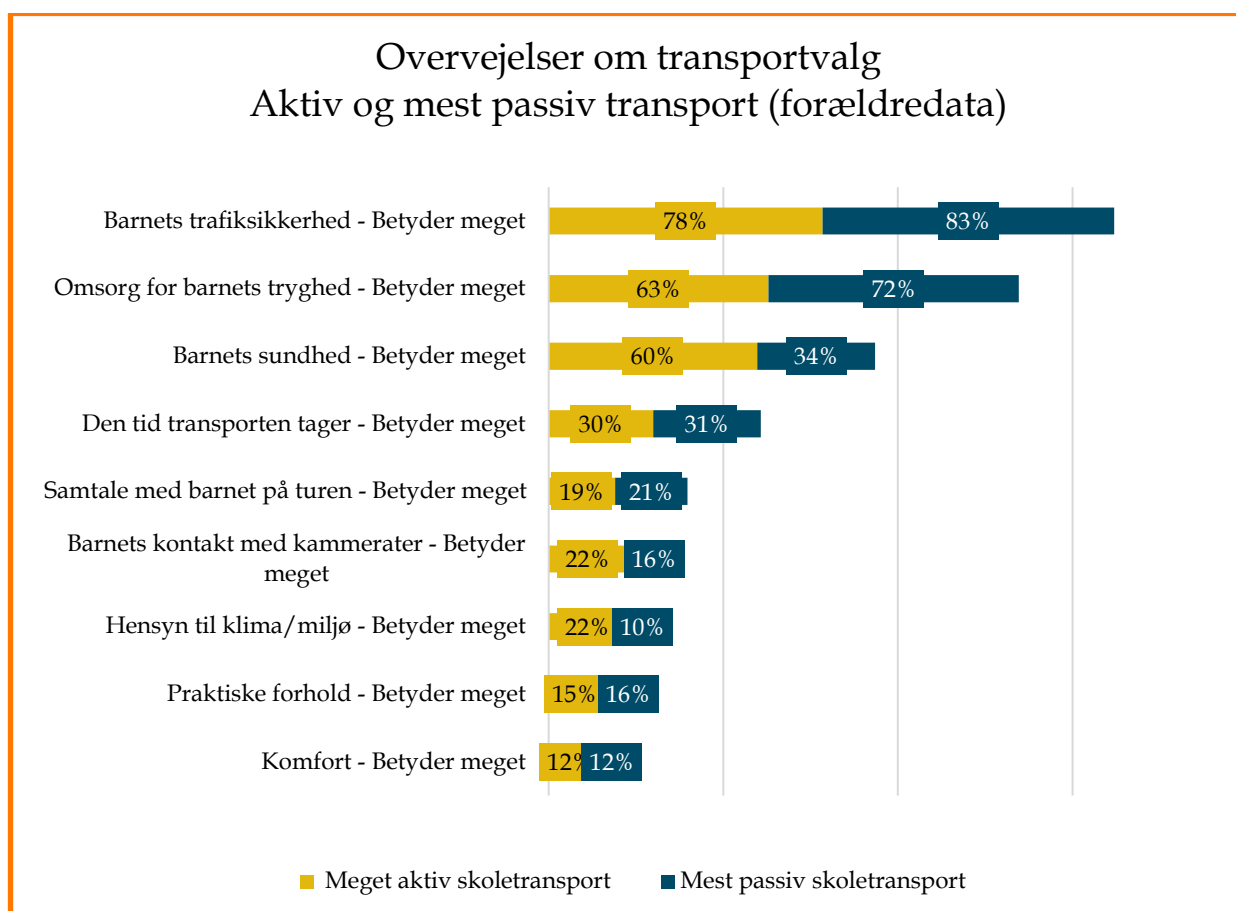
8 ud af 10 forældre
på tværs af transportvalg fremhæver
trafiksikkerhed og tryghed som de
bærende overvejelser i transportvalget.



Transportvalg og trafikoplevelse

I undersøgelsens datagrundlag og i familiedialogerne har oplevelsen af skolevejen og den tryghed eller mangel på samme, som oplevelsen afstedkommer, vist sig at være et emne, der optager de fleste forældre.

Adspurgte om overvejelser der indgår i transportvalget, har forældre på tværs af transportvalg fremhævet trafiksikkerhed og omsorg for barnets tryghed som de mest bærende overvejelser i transportvalget. Hos forældre, hvor transporten er aktiv, spiller desuden sundhed en rolle hos mange i transportvalget, mens det har betydning for færre forældre, der vælger passiv transport.



Betydningen af den oplevelse forældre har af trafiksikkerheden og trygheden for barnet i transportvalget kommer tydeligt til udtryk ved, at der både blandt de meget aktive og mest passive transportbrugere er 8 ud af 10 forældre, der tillægger "barnets trafiksikkerhed" meget stor betydning i overvejelserne om skoletransport.

Forældre differentierer i den forbindelse ikke mellem oplevet tryghed og objektiv trafiksikkerhed, som kan dokumenteres gennem antallet af trafikulykker eller fartovertrædelser. Forældre vurderer skolevejen med udgangspunkt i den vigtighed, flertallet af forældre tillægger barnets trafiksikkerhed.

Når man opdeler transportvalget den seneste skoledag på trygge og utrygge forældre, ses sammenhængen mellem tryghed ved barnets færd på skolevejen og transportvalg.

Kortet nedenfor viser forældrene opdelt i to transportsegmenter – de der ”som regel er trygge ved barnets færd på skolevejen” og de, der ”som regel ikke er trygge”. I hvert segment er vist valgte transportform på seneste skoledag som procent af samlet transport. Som det ses, udgør bilkørsel cirka halvdelen af transporten blandt utrygge forældre, mens transporten blandt trygge forældre domineres af cykling og gang.

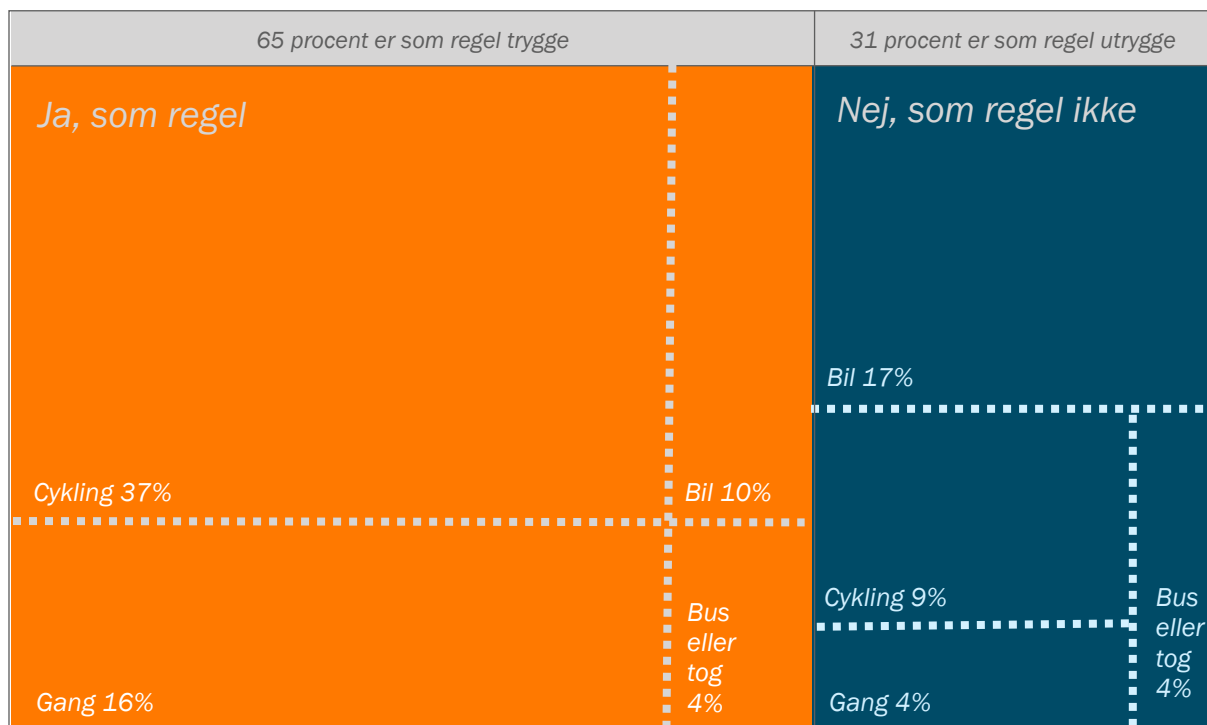
Med i alt 53% finder hovedparten af cykling og gang sted i segmentet ”trygge forældre”, mens i alt 13% cykling og gang finder sted i segmentet af utrygge forældre. Omvendt placerer bilkørsel sig hovedsageligt i segmentet af utrygge. Utrygge forældre repræsenterer 3 ud af 10 familier, men står for 6 ud af 10 biltransporter.

Forklaring:

Ja, som regel: forældre, der som regel er trygge ved barnets færd på skolevejen.

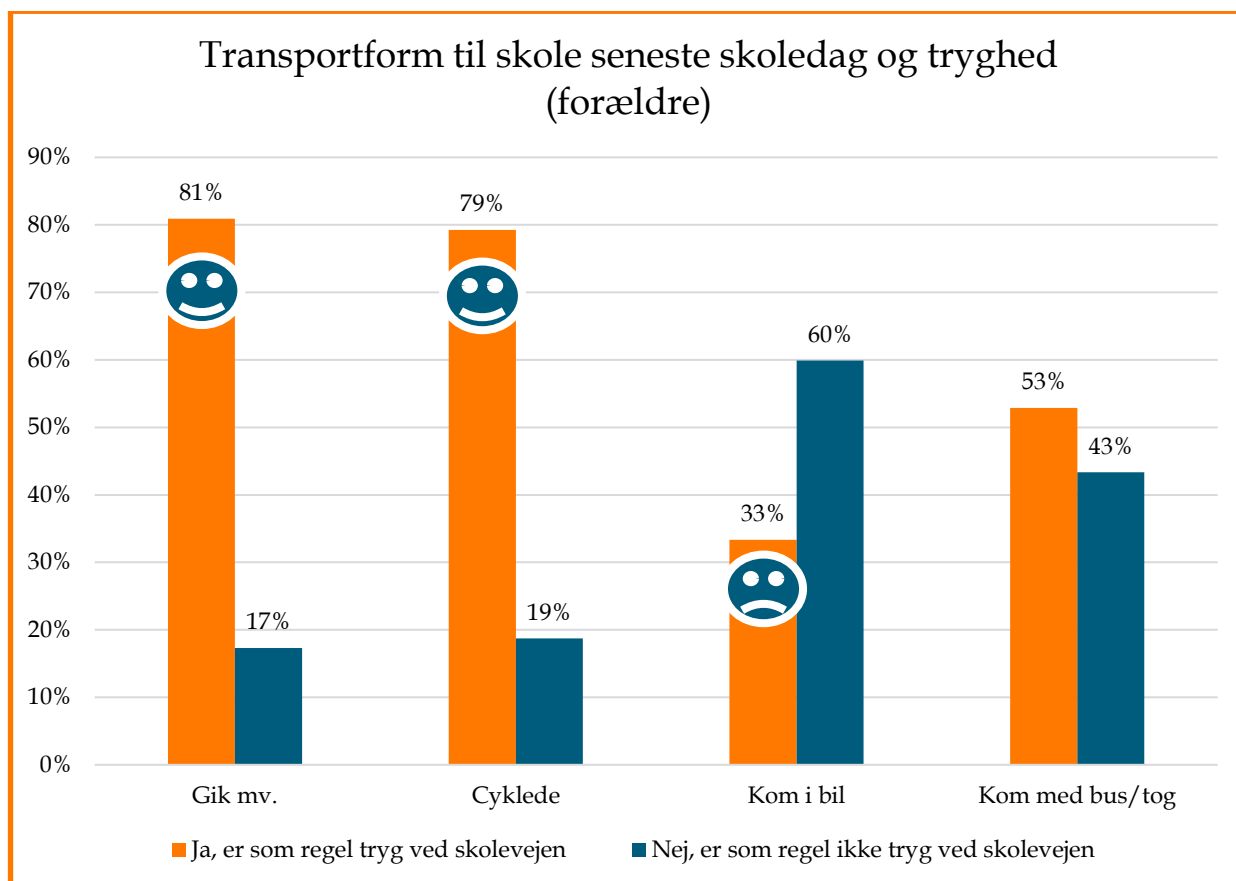
Nej, som regel ikke: forældre, der som regel ikke er trygge ved barnets færd på skolevejen.

Procenttallene henviser til andelen af den samlede transport til skole.



Utrygge forældre vælger oftere bil

Den oplevede tryghed ses at påvirke beslutningsbalancen for transportform. At utryghed medvirker til at skabe bilkørsel, ses på andelen af trygge og utrygge forældre inden for de enkelte transportvalg. Ser man på andelen af gang på seneste skoledag, er 8 ud af 10 forældre trygge ved skolevejen blandt de gående og cyklende børn, mens andelen af trygge udgør 3 ud af 10 forældre til børn, der blev kørt i bil til skole.



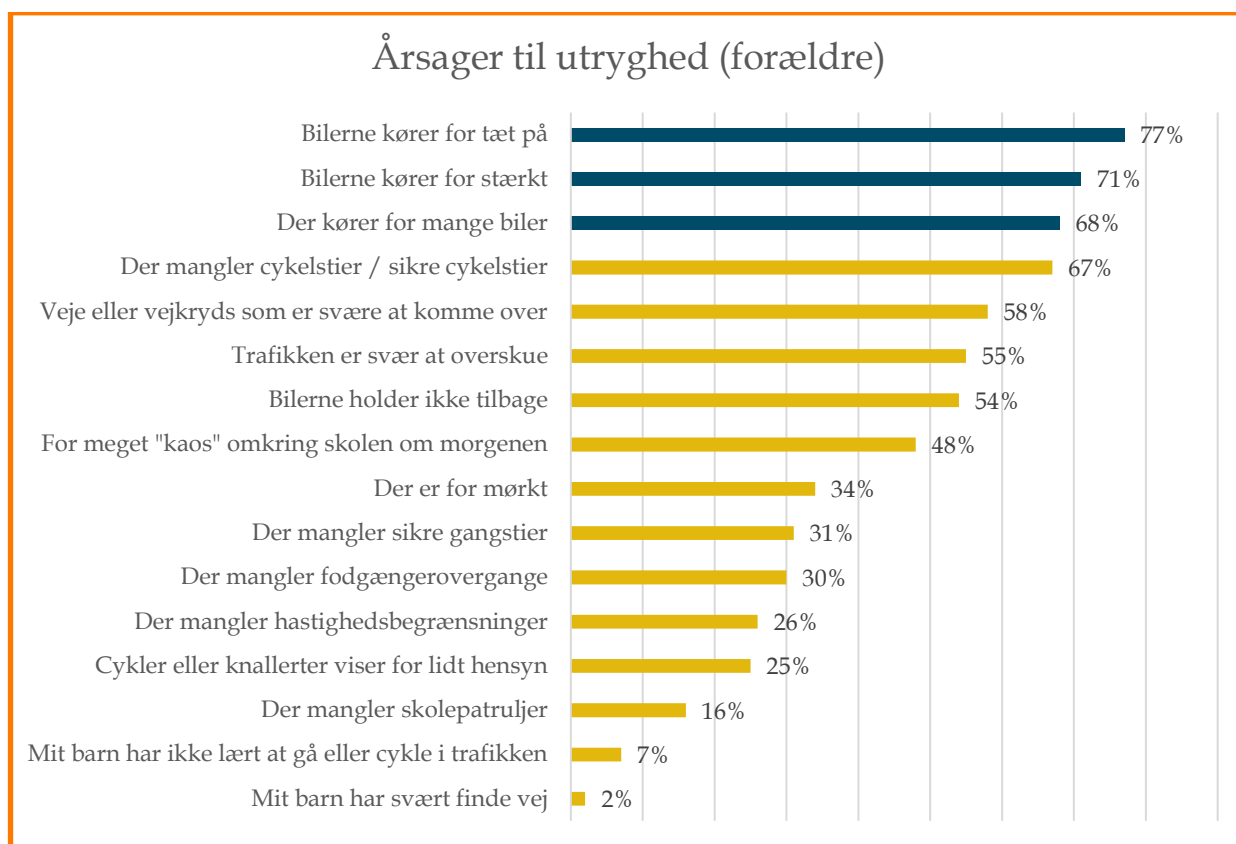
Årsager til utryghed og sammenhængen med transportvalg

De 3 største kilder til utryghed er biler. Hele 7 ud af 10 utrygge forældre synes der er for mange biler på skolevejen, at bilerne kører for tæt på og kører for stærkt. Hver anden forældre oplever også utryghed på grund af biler ikke holder tilbage.

Ser man på, hvad forældre oplyser som årsag til utryghed ved barnets færd på skolevejen, har "biler" og "infrastruktur" hovedrollerne. Hovedproblemet er især biler. Biler der kører for tæt på (77%), biler der kører for stærkt (71%), for mange biler (68%) og biler der ikke holder tilbage (54%). Dertil kommer manglede cykelstier eller mangel på sikre cykelstier (67%), kryds eller overgange som er vanskelige at komme over (58%) og trafik som er vanskelig at overskue (55%). Desuden giver hver anden af de utrygge forældre tilkende, at der er "for meget kaos omkring skolen om morgenen".

Af de 7 problemer som mindst hver anden nævner, udgør bilen direkte 4 af disse årsager, hvor udover problemer med vejkryds og uoverskuelig trafik vil være påvirket af biltrafik, ligesom betydningen af cykelstier for trygheden forstærkes ved oplevelsen af mange, hurtige og påtrængende biler på skolevejen.

Biler er hovedkilden til utryghed sammen med mangelfulde cykelstier og sikre overgange, men de er ikke de eneste kilder til utryghed. Ligeledes mørke ruter, mangel på sikre gangstier, mangel på fodgængerovergange samt cykler eller knallerter, der viser for lidt hensyn, indgår på den "sorte liste" over forhold, der skaber utryghed.



De 3 største kilder til utryghed:



Biler, der kommer for tæt på



Biler, der kører for stærkt



For mange biler

Årsager til utryghed ved barnets færden på skolevejen, fordelt på klassetrin

Blå felter er relateret til bil, gule felter til infrastruktur

Årsager til utryghed (forældre)	0.-3. klasse	4.-6. klasse	7.-10. klasse	I alt
Bilerne kører for tæt på	74%	79%	81%	77%
Bilerne kører for stærkt	64%	78%	75%	71%
Der kører for mange biler	69%	68%	64%	68%
Der mangler cykelstier / sikre cykelstier	64%	71%	69%	67%
Veje eller vejkryds som er svære at komme over	62%	57%	51%	58%
Trafikken er svær at overskue	59%	53%	48%	55%
Bilerne holder ikke tilbage	53%	58%	51%	54%
For meget "kaos" omkring skolen om morgenen	52%	48%	39%	48%
Der er for mørkt	30%	40%	39%	34%
Der mangler sikre gangstier	37%	26%	25%	31%
Der mangler fodgængerovergange	36%	28%	18%	30%
Der mangler hastighedsbegrænsninger	24%	29%	25%	26%
Cykler eller knallerter viser for lidt hensyn	29%	23%	19%	25%
Der mangler skolepatruljer	20%	15%	6%	16%
Mit barn har ikke lært at gå eller cykle i trafikken	12%	2%	2%	7%
Mit barn har svært finde vej	3%	2%	2%	2%

Årsager til utryghed ved barnets færden på skolevejen, fordelt på transportsegmenter

Blå felter er relateret til bil, gule felter til infrastruktur.

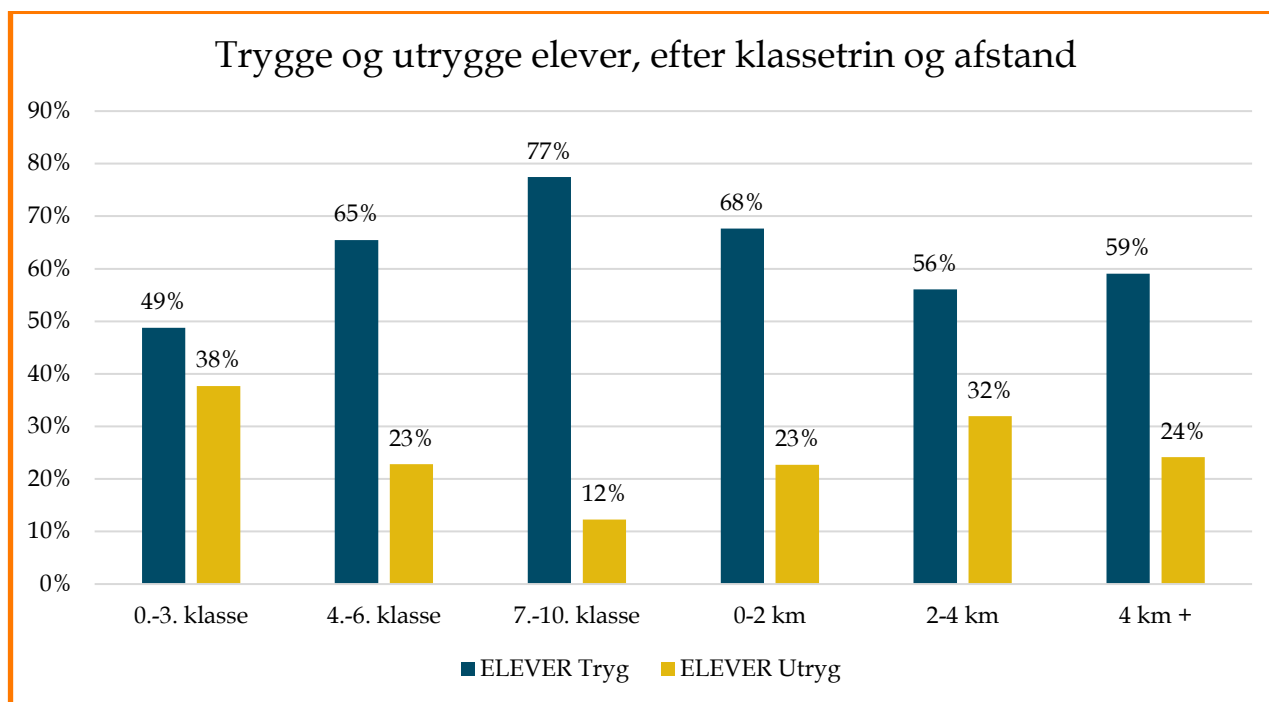
Årsager til utryghed på skolevejen (forældredata)	Meget aktiv	Noget aktiv	Mest passiv	I alt
Bilerne kører for tæt på	77%	84%	76%	77%
Bilerne kører for stærkt	70%	72%	70%	70%
Der kører for mange biler	73%	75%	63%	68%
Der mangler cykelstier / sikre cykelstier	65%	71%	67%	67%
Veje eller vejkryds som er svære at komme over	60%	63%	57%	59%
Trafikken er svær at overskue	60%	62%	52%	55%
Bilerne holder ikke tilbage	61%	66%	48%	54%
For meget "kaos" omkring skolen om morgenen	61%	59%	39%	49%
Der er for mørkt	24%	35%	40%	35%
Der mangler sikre gangstier	27%	35%	33%	32%
Der mangler fodgængerovergange	31%	36%	28%	30%
Der mangler hastighedsbegrænsninger	28%	29%	24%	26%
Cykler eller knallerter viser for lidt hensyn	29%	27%	22%	25%
Der mangler skolepatruljer	17%	21%	14%	16%
Mit barn har ikke lært at gå eller cykle i trafikken	3%	5%	10%	7%
Mit barn har svært finde vej	1%	2%	4%	2%

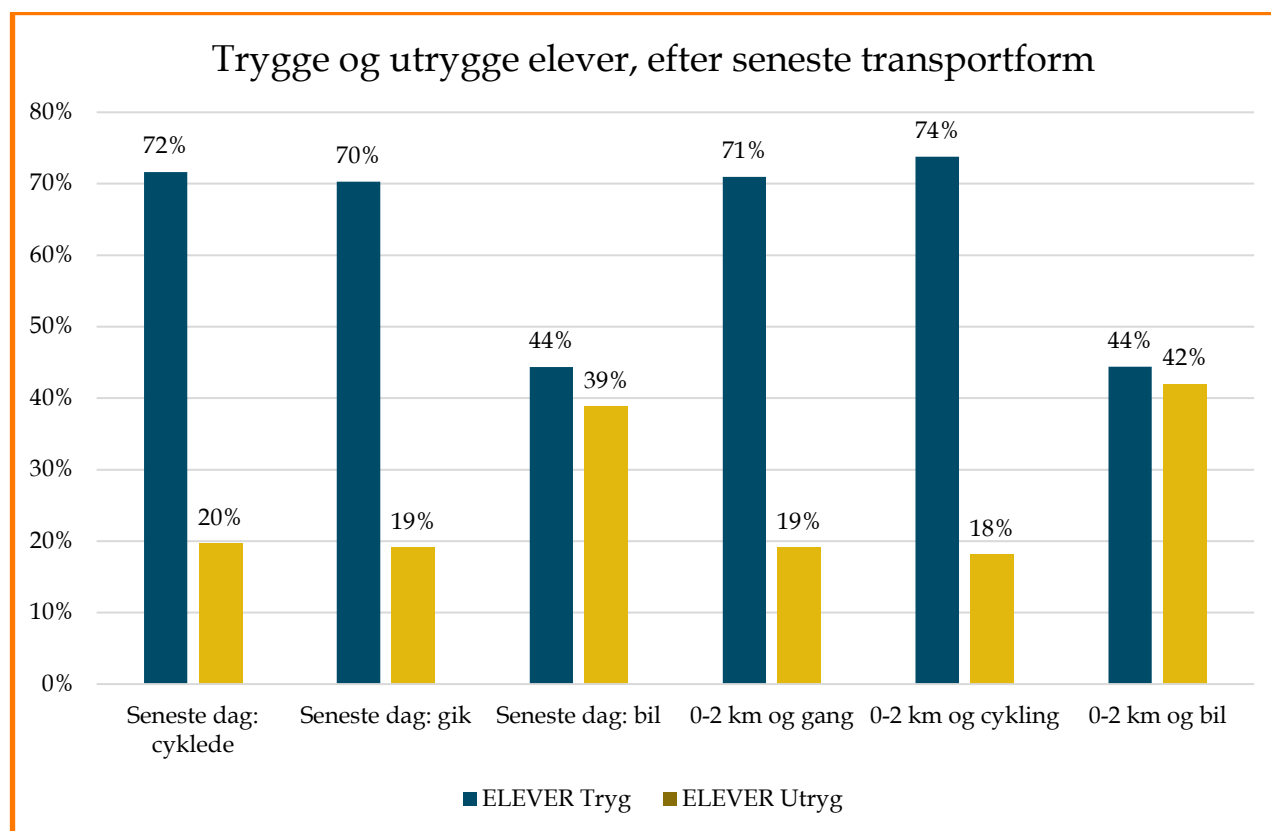
Hver fjerde elev føler sig ikke tryk på skolevejen

Ser man isoleret på elever i 0.-3. klasse, er andelen af utrygge cirka 4 ud af 10 elever – her skal man dog tage forbehold for, at besvarelser i disse aldersgrupper/ klassetrin er sket i samarbejde med forældre. Blandt elever i 4.-6. klasse er andelen af utrygge som gennemsnittet, mens de utrygge kun udgør lidt mere end 1 ud af 10 blandt eleverne i 7.-10. klasse. Den lidt højere andel af utrygge på mellemdistancen 2-4 km kan muligvis tilskrives den længere transportvej, hvor der i forbindelse med passiv transport ses en højere andel af utrygge, der oftere fravælger cykling.

Som det også er tilfældet i forældredata, ses en højere andel af utrygge elever i forbindelse med brug af bil.

Hvor aktive transportbrugere udviser utryghed blandt cirka 2 ud af 10 elever, så er der blandt bilbrugere cirka 4 ud af 10 utrygge elever. Man må antage, at brug af bil har utryghed som medvirkende årsag. Ser man isoleret på 4.-10. klasse, så synes elevernes tryghed kun i nogen grad at påvirke transporten. Således cykler 5 ud af 10 af utrygge elever der bor 0-4 km fra skolen (dvs. i cykelafstand), mens det er 6 ud af 10 blandt de trygge elever. Dette kan tolkes i retning af, at eleverne – ifølge deres forældre – som regel ikke selv alene bestemmer transportformen, og at mange elever, trods manglende tryghed, alligevel benytter aktiv transport til skolen.





*Cirka 2 ud af 10 **aktivt** transporterede elever udviser utryghed ved skolevejen.*

*Cirka 4 ud af 10 **passivt** transporterede elever udviser utryghed ved skolevejen.*

Lav forældretryghed er forbundet med mere bilkørsel

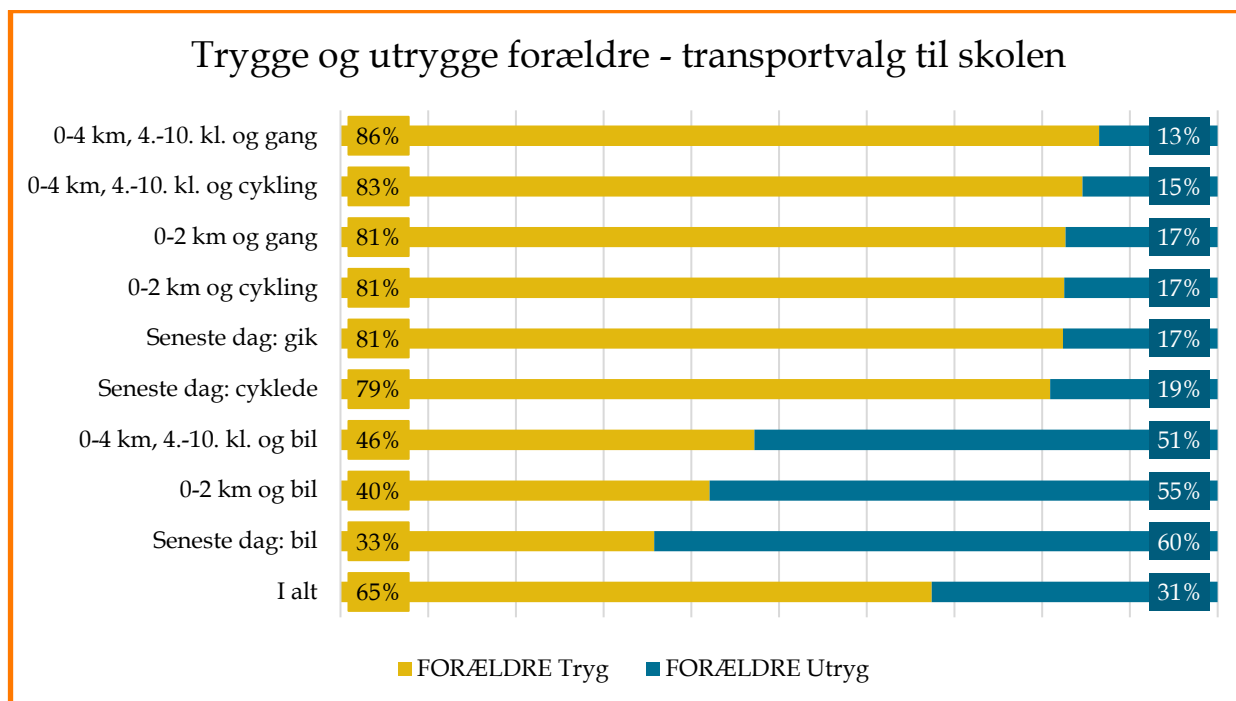
Sammenhængen mellem forældres tryghed ved skolevejen og transportvalget på forskellige afstande og ved forskellige klassetrin kan påvises ved at se på andelen af trygge hhv. utrygge forældre i forhold til transportvalg. I de tilfælde, hvor bilen er valgt, er trygheden lavest – det gælder ved både kort (0-2 km) og længere afstand (2-4 km), hvor andelen af utrygge udgør hhv. 55% og 51%. Omvendt ses cykling og gang at være forbundet med høj tryghed – ved cykling og gang på distancen 0-2 km udgør andelen af trygge forældre 81%.

På tværs af afstand og klassetrin er tryghed koblet til transportvalget

Selv ved kandidater til frekvent aktiv transport – kortere distancer og elever fra 4. klasse og opefter – ses således en sammenhæng mellem tryghed og transportvalg, hvor bilkørsel er associeret med en majoritet af utryghed og aktiv transport med en majoritet af tryghed.

Ser man på sammenhængen mellem trygge og utrygge forældre i de grupper, som ellers har grundlag for aktiv transport, ses at brugere af bil på distancen 0-2 km og bil for elever i 4.-10. klasse i afstanden 0-4 km, også er associeret med en højere andel af utrygge forældre end gennemsnittet. Omvendt er gang og cykling på associeret med en højere andel af trygge forældre.

Figuren viser tryghed/utryghed inden for valgt transport på dagen, med underopdelinger.



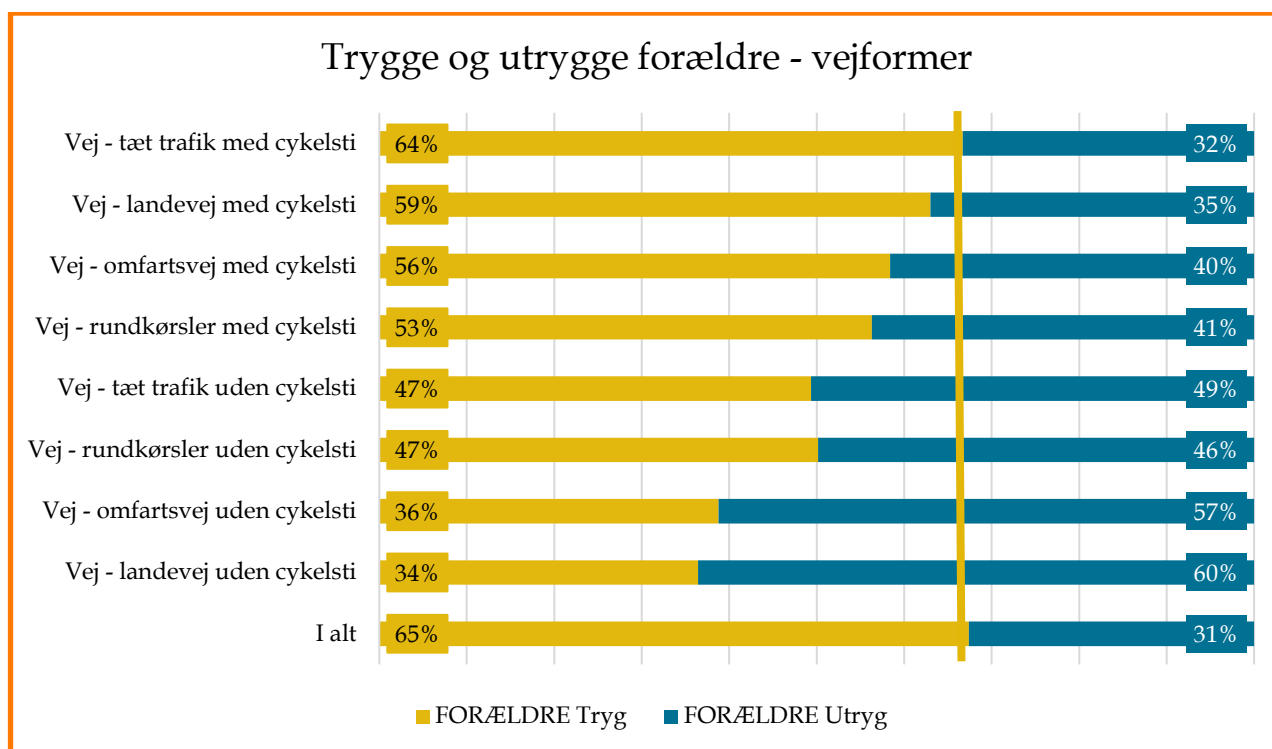
Forældretryghed og infrastruktur

Som angivet stammer en stor del af utrygheden fra tilstedeværelsen af biler – for mange biler, for påtrængende og for hurtige biler. Ligeledes ufuldkommen infrastruktur og tryghed / utryghed hænger sammen. Dette kan påvises ved at sammenholde den oplevede tryghed med de vejformer der findes på skolevejen.

Utrygheden er størst i forbindelse med landeveje uden cykelsti, omfartsveje uden cykelsti, tæt trafik uden cykelsti, rundkørsler om omfartsveje uden cykelsti – mens landeveje med cykelsti og strækninger med tæt trafik med cykelsti ses at være forbundet med samme tryghed som gennemsnittet.

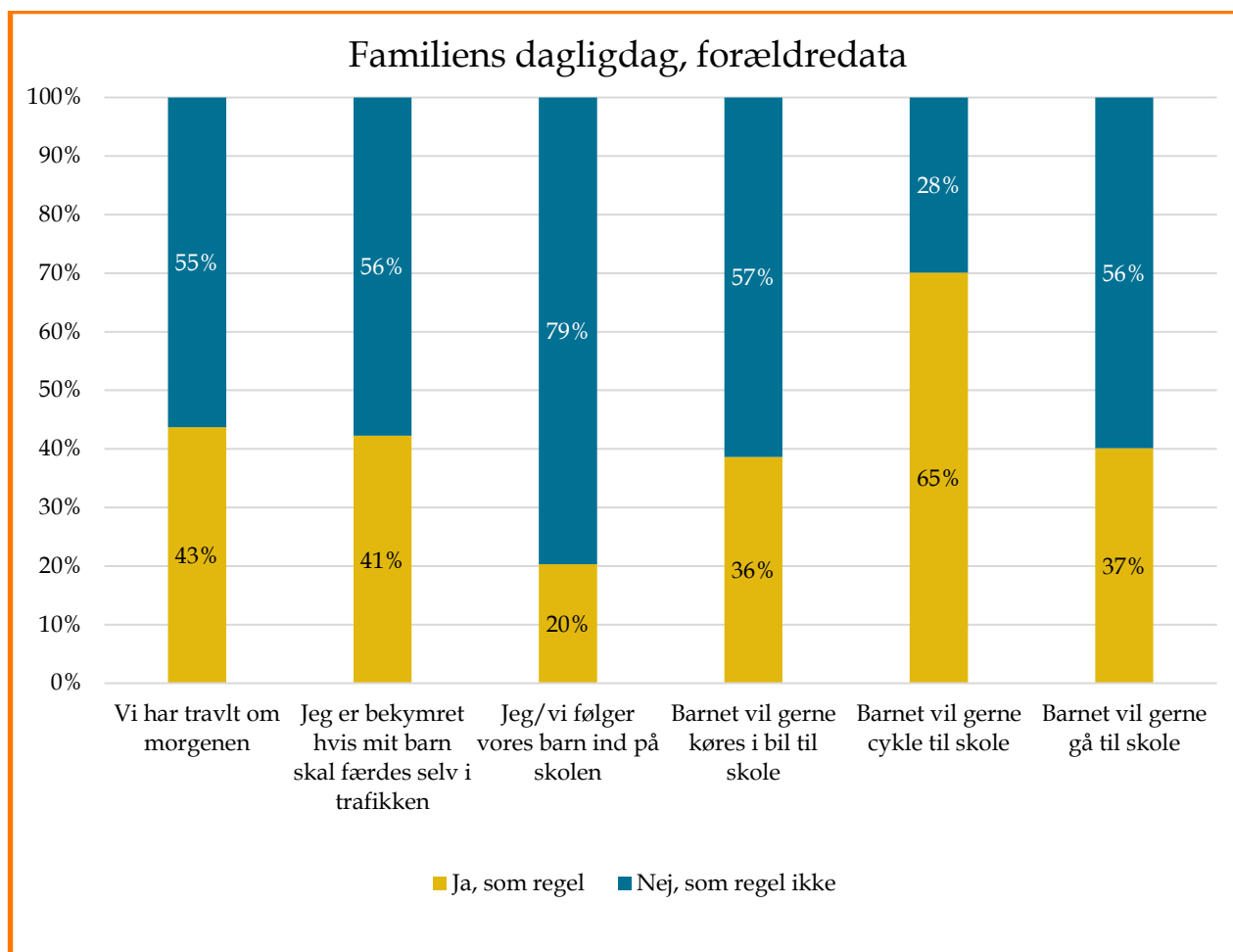
Kort sagt – manglede cykelstier på de nævnte veje giver utrygge forældre, mens cykelstier synes at neutralisere effekten af tæt trafik og landeveje, så disse opgraderes til en tryghed på niveau med en gennemsnitlig skolevej. Stadig er 3 utrygge ud af 10 forældre ikke optimalt for fremme af aktiv transport.

Figuren viser tryghed/utryghed inden for valgt transport på dagen, med underopdelinger.



Dagligdagen spiller med

Når transportvalget indarbejdes – eller forhandles – spiller trafikoplevelser, tryghed og dagligdagen sammen. Mange forældre giver udtryk for, at de har travlt i dagligdagen, at de er bekymrede, hvis barnet skal færdes selv i trafikken – begge dele giver 4 ud af 10 forældre udtryk for. Når forældrene samtidig oplever, at deres barn eventuelt gerne vil køres til skole i bil (det oplever 3,6 ud af 10 forældre – eleverne selv siger 3 ud af 10) – så kan utryghed og transportpræferencer mødes med travlhed og beskyttertrang, og meget nemt føre til passiv transport. Derfor er det vigtigt at nedbryde så mange barrierer som muligt for den aktive transport.



Forældrenes svar – hvad skal der til for at fremme cykling og gang

Vi har set på, hvad forældrene svarer på spørgsmålet om, hvad der skal til for at fremme cykling og gang. Altovervejende er forældrenes opmærksomhed rettet mod tiltag, der gør skolevejen mere sikker og tryk. Færre biler på skoleområdet nævnes hyppigt og tilsvarende et ønske om at få bilisterne til at køre hensynsfuldt og overholde love og regler. Der er kun få beskrivelser af, hvad familien selv kunne gøre for at fremme cykling og gang. De handler mest om at få mere tid om morgenen.

Hyppigste udsagn

Flere cykelstier

Mange skriver om at få cykelstierne til at hænge sammen og om "rigtige" cykelstier. Ved markerede cykelstier skriver flere, at bilister ikke respekterer afmærkningen og at bilerne kommer for tæt på.

Sikre kryds og fodgængerfelter

Det næste store tema er sikre kryds og overgange. Ét farligt kryds er nok til at vælge bilen til. Flere fodgængerfelter suppleres af et ønske om at få bilister til at holde for børnene ved fodgængerfelterne.

Færre biler omkring skolen

Nogle ønsker bilerne helt væk med en bilfri zone og parkeringsforbud. Nogle foreslår at fredeliggøre trafikken ved at adskille gang/cykel og kørende trafik, ensrette trafikken og lave vendeforbud mm.

Tage hensyn og overholde loven

Mange forældre beskriver hensynsløs kørsel og adfærd ved skolerne – f.eks. hurtig og aggressiv kørsel med håndtegn og dytten. Mange beskriver også ulovlig adfærd, som at køre over for rødt, parkere eller vende ulovligt. Henstillinger fra skolen om ikke at køre ind i skolegården nævner flere, ikke bliver overholdt.

Mere belysning

Forældrene beskriver ulemperne i den mørke vintertid. De beskriver børnenes utryghed ved at færdes på ellers sikre steder, når der er mørkt, f.eks. på gang- og cykelstier, og fælles utryghed ved mørke, hvor vejrforhold og trafik forværres om vinteren.

Fartdæmpning omkring skolerne

Mange forældre skriver, at de undrer sig over, hvor hurtigt forældre kører ved og omkring skolen. Fartdæmpning ønskes suppleret med bl.a. overvågning og mere politikontrol. Mange observerer, at fartgrænser ikke overholdes.

Skolepatrulje og mere opsyn

Ikke alle skoler har skolepatruljer, men det står også højt på ønskelisten. Nogle forældre ønsker sig skolepatrulje eller en anden form for overvågning i skolernes nærområder, hvor der passerer mange skolebørn.

Bo tættere på

Mange forældre skriver, at hvis de boede tættere på skolen ville de cykle eller gå. De beskriver ikke et ønske om at flytte, men de er bl.a. blevet bevidste om, at afstanden har betydning for deres børns aktive liv og frihed til at færdes.

Vedligeholdelse af cykel- og gangstier

En del forældre beskriver manglende vedligehold af cykel- og gangstier som et problem. Om sommeren gror den grønne vækst ind over stierne og om vinteren bliver stierne, ikke friholdt for is og sne, men også hullede stier nævnes.

At barnet bliver stort nok

Forældre, der beskriver, at deres børn skal være større og have en bedre forståelse af trafikken, beskriver den utryghed, de forbinder med trafikforholdene omkring skolerne, der ikke harmonerer med små børn.

"Hastigheden på skolevejen skal ned og der skal bedre forhold, der hvor børnene krydser vejen - ikke kun direkte ved skolen. Det hjælper ikke, at børnene lærer at begå sig i trafikken, hvis bilisterne kører som vanvittige".

Større opmærksomhed på, at det er en skolevej med tydelig afmærkning på vejbanen til cyklister og os, der krydser vejen

Det ville gøre mig mere tryk, hvis f.eks. der stod voksne og kunne hjælpe elever i det store kryds, hvor der er meget trafik og det kan være svært for børnene at overskue

Forældre bør også have mere tillid til deres børn og hjælpe dem med deres cykelfærdigheder. Så vil der ikke være så meget pres på afsætningspladsen og hermed mere sikkerhed for de børn, som tager cyklen til skole

Området omkring skolen skulle være bilfri! Der skulle være opsyn for, at forældre overholder forbud mod bilkørsel i området omkring skolen. Forbuddet skulle gælde både foran skolen og på vejene omkring skolen/i området, da der allerede nu er rigtig mange forældre, der anvender de tilstødende veje til at parkere deres biler på

Prioritering af cyklisterne i form af tydelig signalværdi! Kommunen går all-in og viser tydeligt, at man vil cyklisterne: ny asfalt, gode læforhold, god snerydning

Sætte flere lys op på stien og evt. klippe træer og buske væk. ISÆR om vinteren for der er meget mørkt

Man kunne evt. gøre det mere besværligt at tage bilen, f.eks. ved at parkere længere væk fra skolen, så man alligevel skal gå derhen

Der skulle være hastighedsnedsættende foranstaltninger langs hele skolevejen. Der er mange der kører alt for stærkt på alle tider af døgnet



Hvad elever siger kunne motivere dem til cykling

Selvom intenderet adfærd kan være en usikker parameter for faktisk adfærd, har vi spurgt eleverne hvad der kunne få dem til at cykle eller cykle mere til skole. For de mest relevante tal, er kun svar fra elever med op til 4 km til skole samt fra elever der ikke på seneste skoledag er gået til skole. De adspurgte er elever der enten ikke har cyklet og elever som de seneste 3 måneder har cyklet sjældnere end ugentligt.

Når man spørger eleverne, hvad der kunne motivere dem til at cykle (hvis de ikke cykler), eller cykle mere (hvis de cykler mindre end ugentligt), ser man i forhold til de tilbudte svarmuligheder, at listen med næsten 4 ud af 10 toppes af "færre biler på skolevejen", som noget der kunne fremme lysten til at cykle til skole, og på omtrent samme niveau findes "gode cykelstier", som en potentiel cykelmotiverende faktor. Mere tid om morgenen vælges af 2-3 ud 10, tæt fulgt af ønsket om en kortere skolevej.

Fordelingen på klassetrin skal tolkes i det lys, at elever i 0.-3. klasse ikke selv har svaret, og svarene dermed er påvirket af deres forældre. Færre biler på skolevejen og gode cykelstier topper ønskelisten hos de mindste børn (og deres forældre), men også hos klasserne 4.-6. er færre biler og flere cykelstier de højeste ønsker. Det gælder både for dem der ikke cykler og dem der cykler mindre end ugentligt.

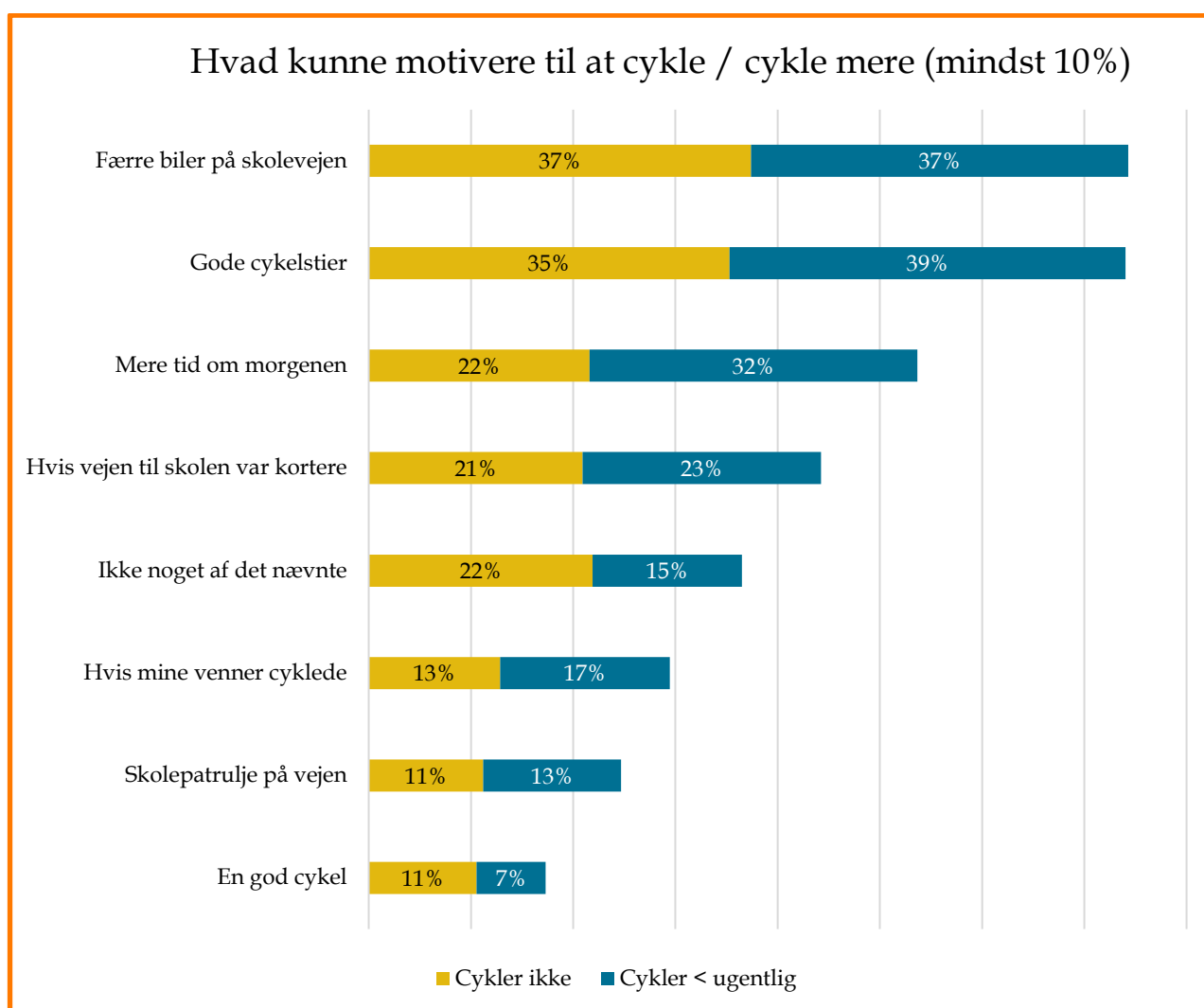
I forhold til afstand til skole, er ønskerne til færre biler og gode cykelstier særligt udtalt på det længste afstandsinterval (2-4 km), mens gruppen der cykler sjældnere end ugentligt største ønske er cykelstier – og i samme afstandsinterval en kortere skolevej.

Noget der i åbne svar og interviews ofte berøres, er desuden problemer med biler der standser, parkerer eller vender til gene for gående og cyklister. Den uhensigtsmæssige adfærd hos forældre, der kommer i bil, foregår på trods af forbud og information. Der standses ofte hvor det er nemmest, uden hensyntagen til børn eller andre trafikanter.

De gener og den utryghed som bilisternes adfærd medfører, udgør en barriere for lysten til at komme aktivt til skole – færre biler og flere bilister der ville udvise lovkonform og hensynsfuld kørsel, ville kunne fremme lysten til cykle eller gå.

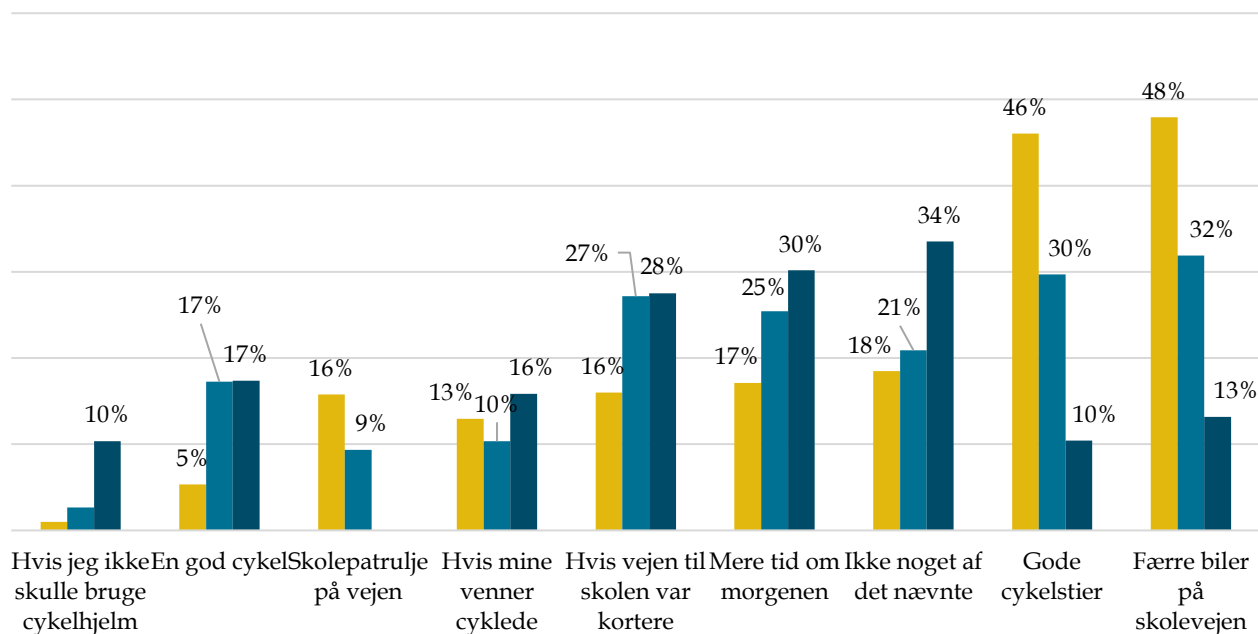
Elevernes top-3 motivationer til at cykle mere:

- Færre biler på skolevejen
- Gode cykelstier
- Mere tid om morgenen



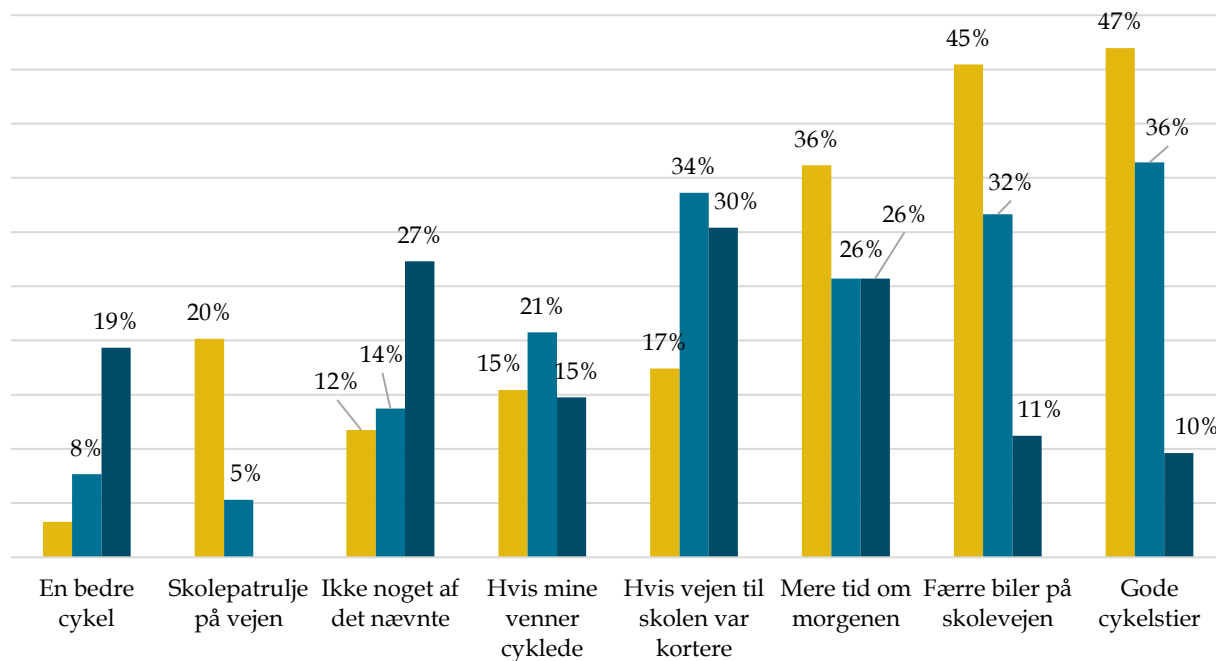
Hvad kunne motivere til at cykle (cykler ikke)

0.-3. klasse 4.-6. klasse 7.-10. klasse



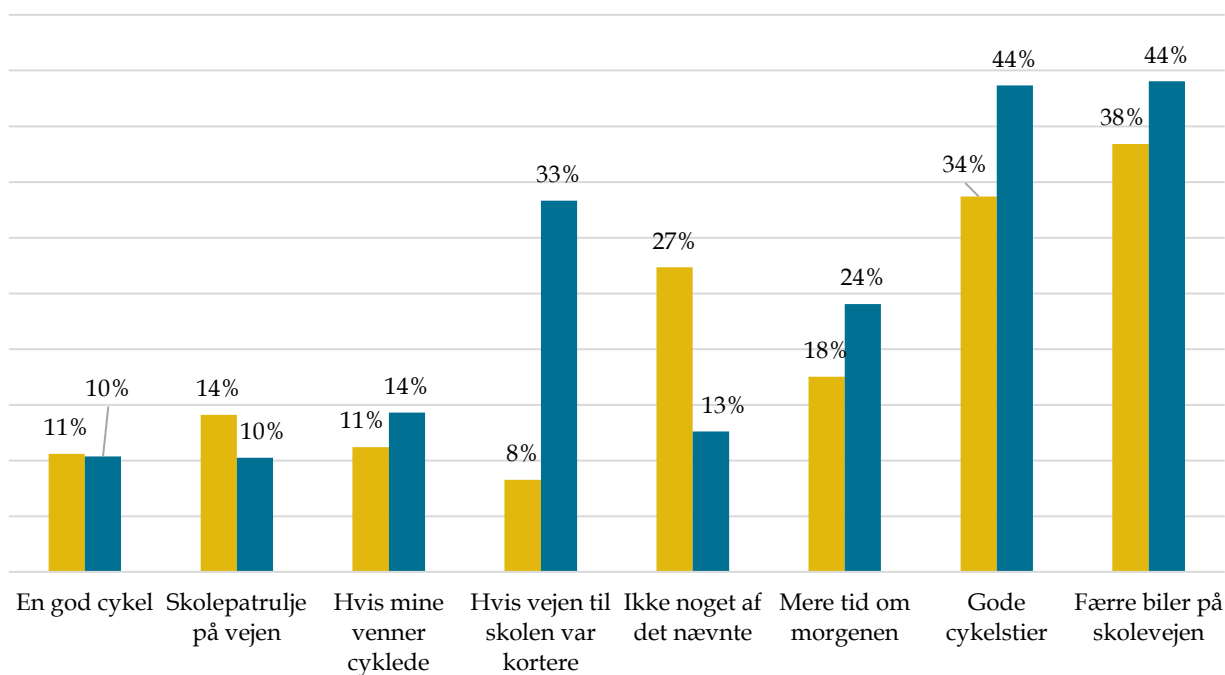
Hvad kunne motivere til at cykle mere (cykler < ugentligt)

0.-3. klasse 4.-6. klasse 7.-10. klasse



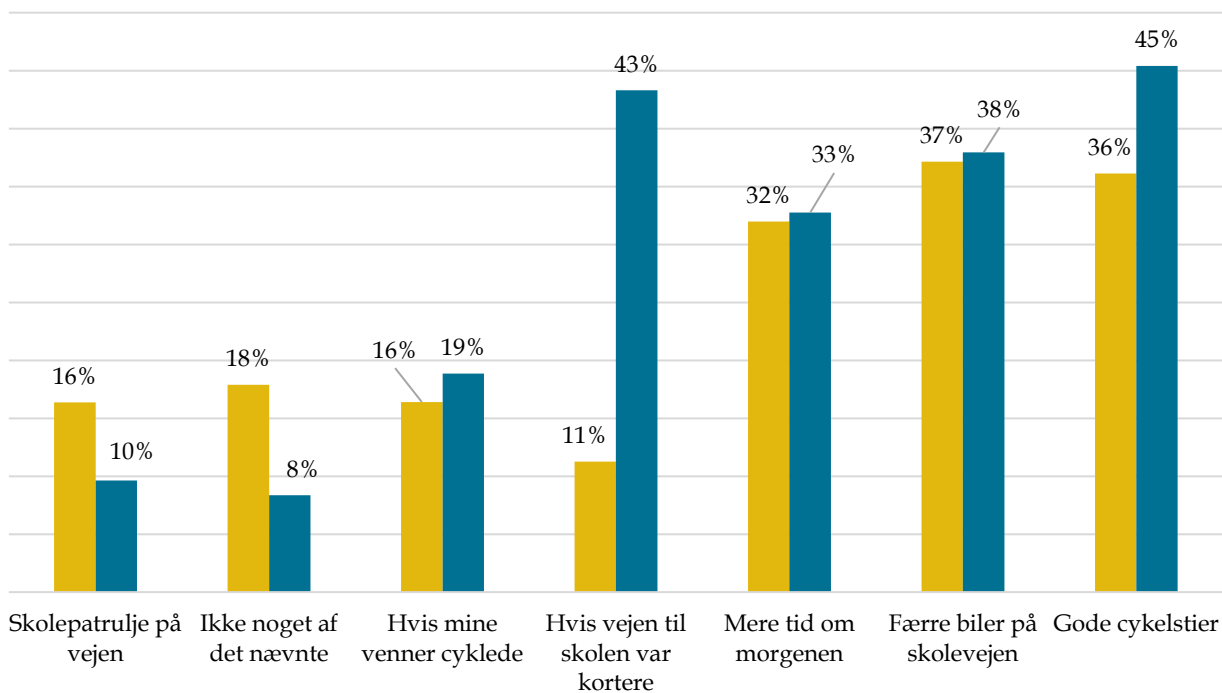
Hvad kunne motivere til at cykle (cykler ikke)

■ 0 - 2 km ■ 2 - 4 km



Hvad kunne motivere til at cykle mere (cykler < ugentligt)

■ 0 - 2 km ■ 2 - 4 km



Elevernes åbne svar – hvad skulle der til for at cykle oftere

Vi har set på børnenes åbne svar på spørgsmålet, hvad der skal til for at de ville cykle oftere. Udover kommentarer om færre biler og ønsket om flere cykelstier retter børnenes opmærksomhed sig også mod en bekvem måde at kunne komme til skole på. Her bliver bedre vejr og færre bakker ofte nævnt. Nogle skriver, at de gerne ville cykle, hvis de fik lov og andre børn, der bor i en afstand på mellem 0-2 km betoner, at de hellere går, fordi det er mere praktisk.

Hvis bilerne ikke parkerede på cykelstien så jeg skal ud på vejen for at komme forbi

At slutningen foran skolen ikke var så kaotisk og farlig

Hvis bilisterne på vores vej ikke kørte så hurtigt

Der er alt for mange biler om morgenen, der er næsten ikke plads til at cykle. Jeg bliver forvirret af alle de biler

Hvis jeg kunne komme sikkert over vejen

Hvis jeg bliver skubbet op af bakkerne

Jeg er allergisk over for kulde

Hvis jeg kunne blive fri for min skoletaske

Hvis der var nogen tæt på at følges med

Hvis det ikke var mørkt om vinteren

En belønning

Godt vejr, ingen regn og kulde

Hvis vejret var varmere

Ja hvis vejen var kortere

Jeg kan godt lide at gå. Jeg har nok tid til at gå, jeg gider ikke cykle og slet ikke når jeg bare kan gå

Jeg skal fandme ikke cykle i skole, hvis Jeg fik penge for det kunne man overveje

Det er ikke fordi jeg ikke vil cykle, jeg vil bare hellere køre på løbehjul. Jeg cykler, hvis vi skal bruge cykler i skolen

Nej, holder mig til knallert



"Jeg ville ønske vi boede på den anden side af den store vej, så jeg selv kunne cykle ligesom mine venner"



Familiens transportønsker

Transportideal og faktisk transport.

Familien er den egentlige beslutningstager af transportform, inden for de muligheder og rammer man har. Som udgangspunkt for kortlægning af potentialerne for familiens transportvaner, tages der afsæt i ideel og praktiseret transportform. Mens hovedparten af forældre foretrækker en aktiv transportform for deres barn, ønsker en del elever også passiv transport. Disse ønsker og forskelligheder behandles i dette afsnit.

Gående og cyklende elever får i størst omfang deres ønske til transportform opfyldt – 6-7 ud af 10 elever der går eller cykler, ønsker netop dette. Mens de elever der ankommer i bil eller med bus/tog er mindre godt matchede med deres ønsker – her er det lidt under hver anden elev, der får sit transportønske opfyldt. Når eleverne ikke altid anvender den transportform de ønsker, hænger det naturligt sammen med, at eleverne sjældent selv bestemmer transportformen.

Bemærk at "højeste ønske" hovedsageligt bliver opfyldt ved ønsket om aktiv transport, mens elever der ankommer i bil eller bus, ofte ville have ønsket sig noget andet – i forbindelse med bil er dette "andet ønske" hovedsageligt cykling, mens det ved bus hovedsageligt er bilkørsel, eleverne ønsker sig.

GANG. Elever der gik, ønskede i 6 ud af 10 tilfælde netop at gå til skole, mens hhv. 14% og 15% foretrak at blive kørt eller cykle.

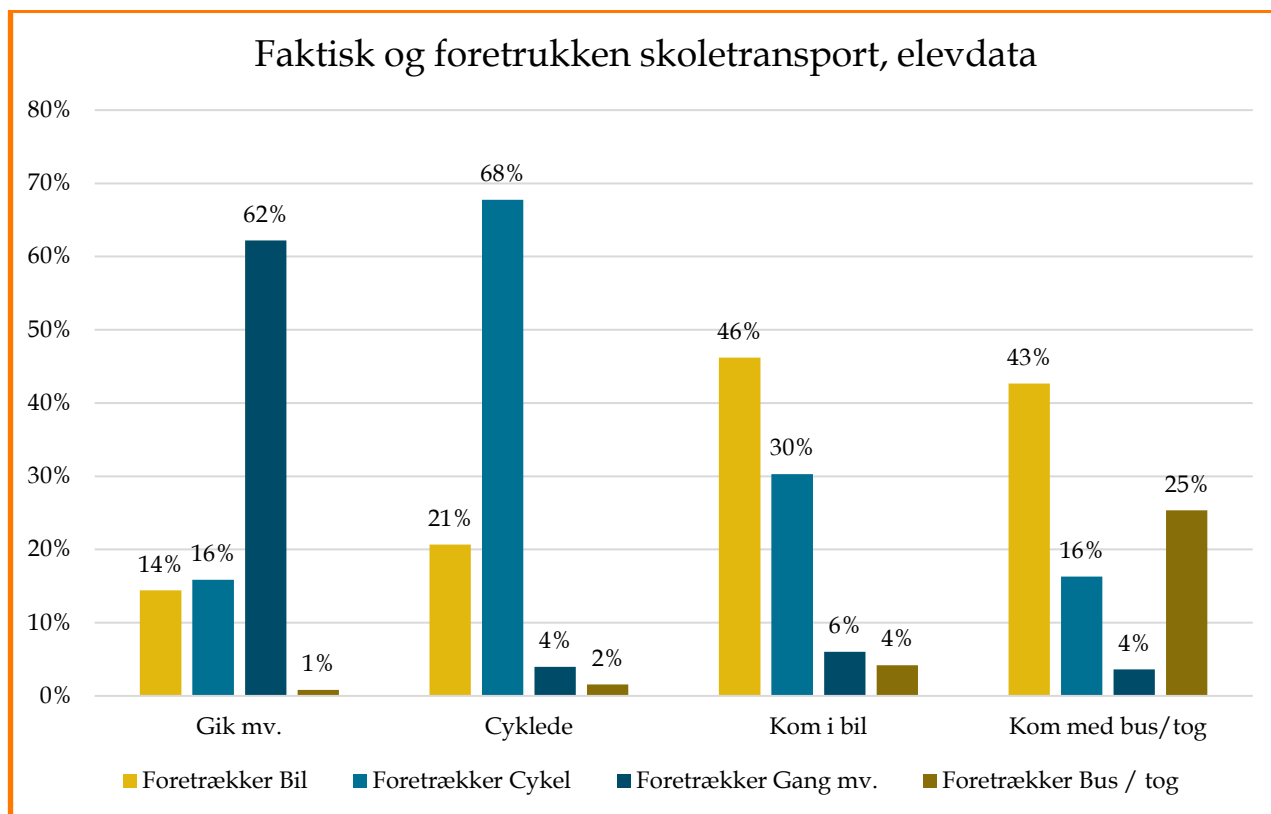
CYKLING. Elever der cyklede, ønskede i 7 ud af 10 netop at cykle, mens 2 ud 10 cyklende elever foretrak at blive kørt i bil – dvs. at en ud af hver femte elev på cykel, ville hellere været kørt til skole.

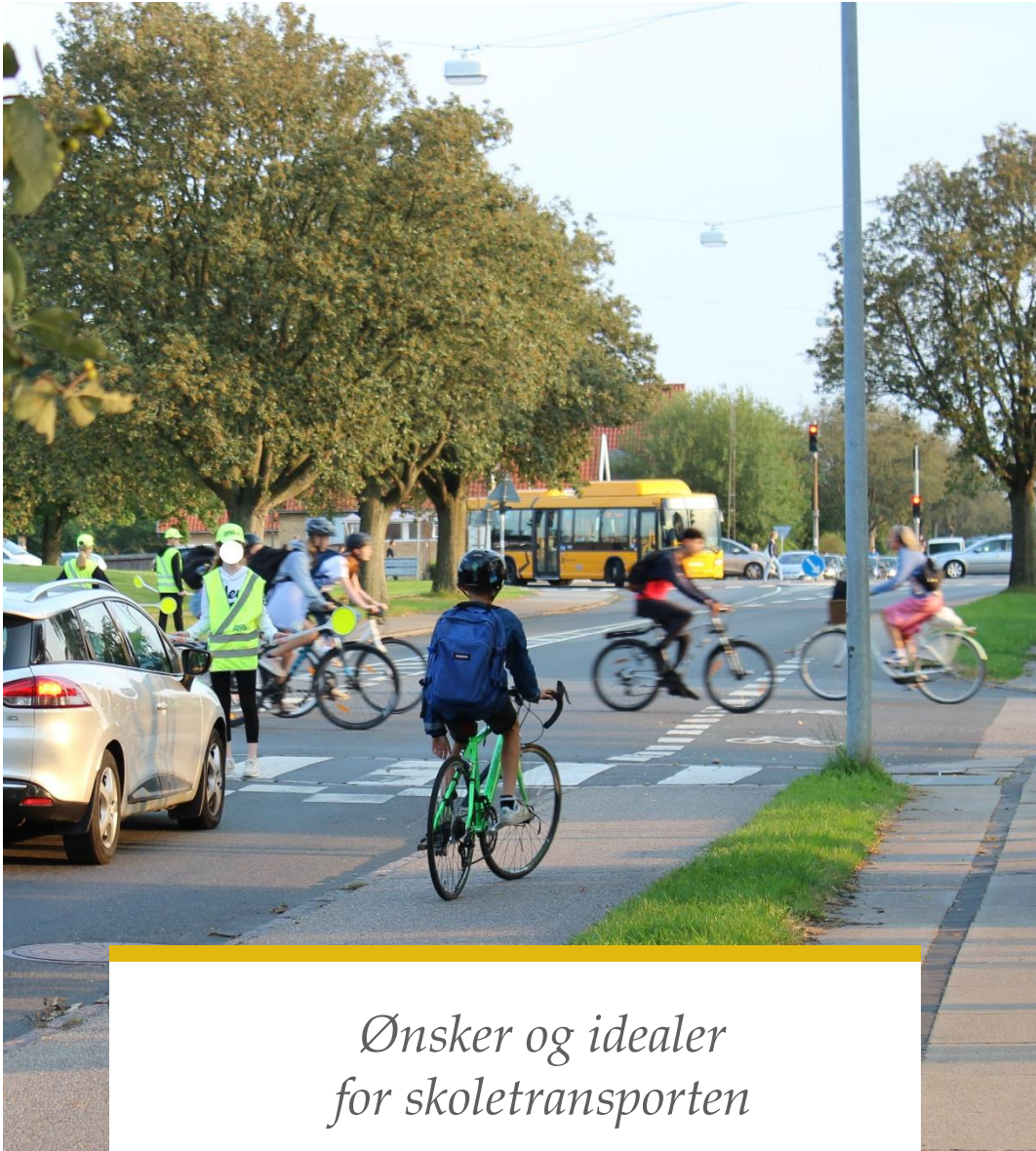
BIL. Elever der blev kørt til skole i bil, ønskede i 4,6 ud af 10 tilfælde netop den transportform, mens 3 ud af 10 hellere ville være cyklet.

BUS/TOG. Elever der kom med bus, ønskede kun dette i en fjerdedel af tilfældene, mens 4 ud af 10 buskørende elever hellere ville være transporteret i bil og 16% hellere ville være cyklet.

Blandt elever der kom i bil eller med bus, ville desuden hver 10. elev hellere have anvendt en anden transportform som scooter, el-løbehjul eller anden passiv transport. Ligeledes findes dette ønske blandt gående elever, dog i mindre omfang.

Hvordan kom eleven til skole seneste skoledag,
i forhold til den ønskede transportform





Ønsker og idealer for skoletransporten

Langt de fleste forældre ønsker cykling eller gang til skole for deres børn, som også et flertal af børnene foretrækker, men mange børn har desuden bilkørsel til skole på ønskelisten.



Transportpræferencer

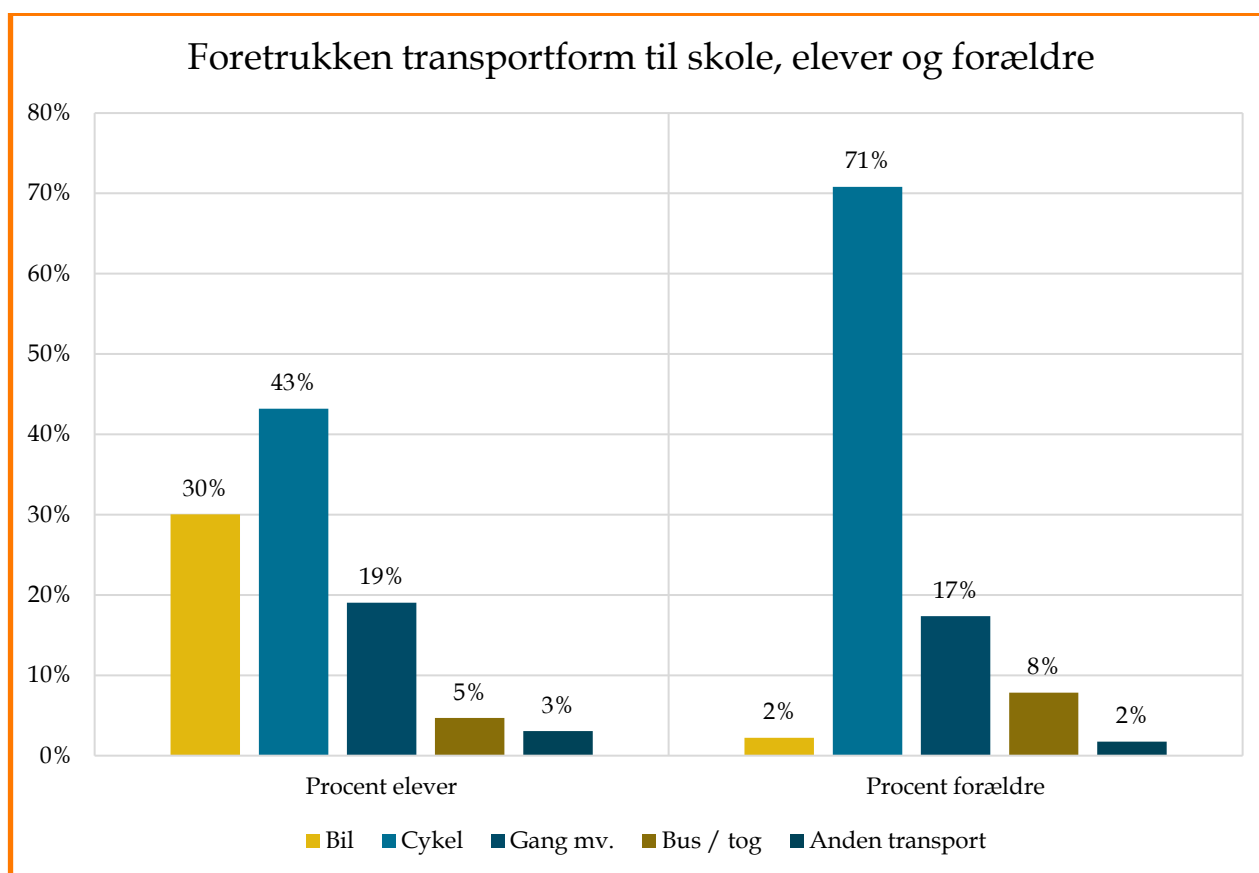
Langt de fleste forældre ønsker cykling eller gang til skole for deres børn, som også et flertal af børnene foretrækker, men mange børn har desuden bilkørsel til skole på ønskelisten.

Der hvor vandende særligt skiller i familien, er om bil eller cykel er det ideelle transportmiddel til skolen. Forældrene foretrækker, at deres børn cykler, mens mange børn ønsker at blive kørt til skole. På området gang til skole er der mere harmoni. En vigtig konstatering er, at forældre i stor udstrækning foretrækker aktiv transport for deres børn og at kun meget få forældre har bilen som deres ideal for skoletransport.

Hele 7 ud af 10 forældre, ville foretrække, at deres barn ville cykle til skole, mens næsten 2 ud af 10 forældre foretrækker gang til skole.

Den mindre positive konstatering er, at mange elever gerne vil køres til skole i bil. Således foretrækker 3 ud af 10 elever at blive kørt i bil. Hvor 7 ud af 10 forældre gerne så deres barn cykle, foretrækker kun 4 ud af 10 (43%) elever at cykle. På området gang til skole er børn og forældre enige – her ønsker omkring 2 ud af 10 at kunne gå til skole (19% elever, 17% forældre). Det svarer også nogenlunde til transportpraksis.

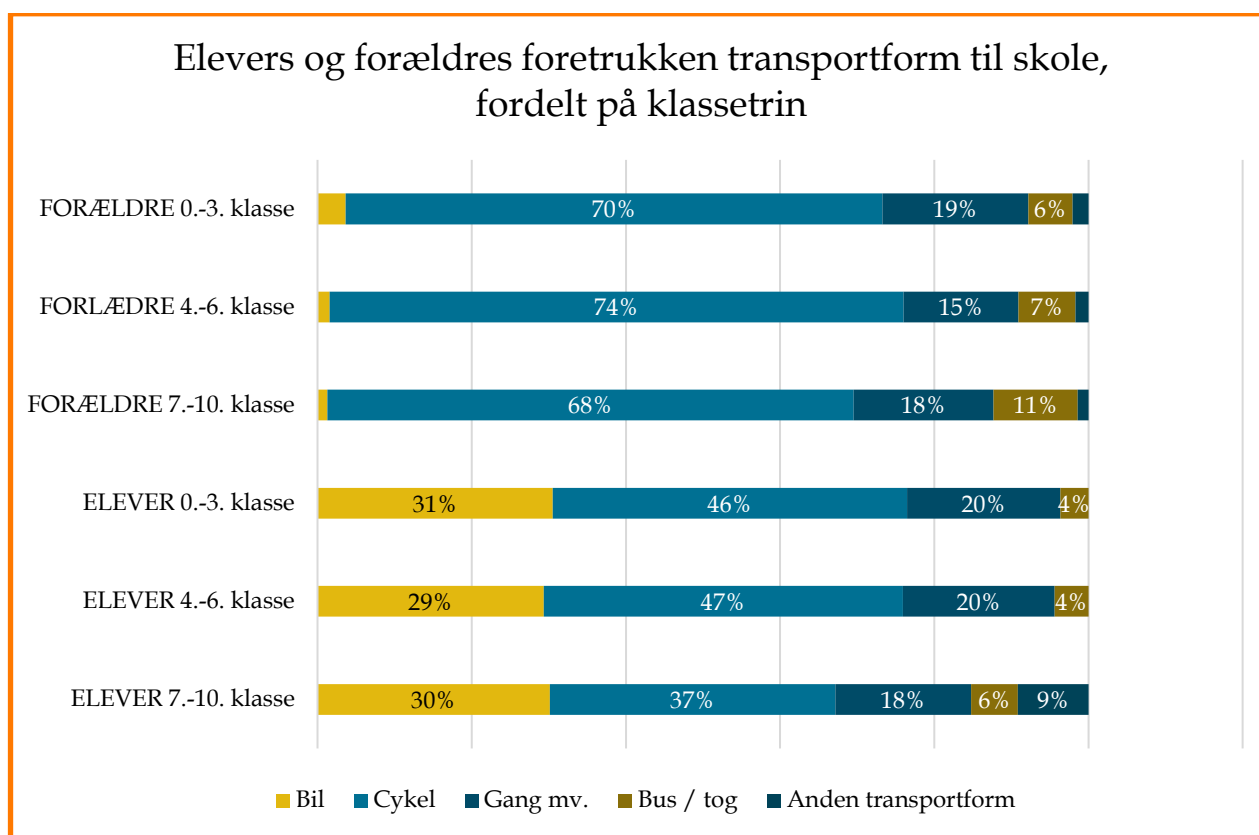
Transporten "andet" dækker over scooter, el-løbehjul, elcykel og anden passiv transport.



Klassetrin og ønsket transportform

For at afprøve hvilken betydning afstand og alder (klassetrin) har for transportpræferencen, er der set nærmere på foretrukken transport i forhold til afstand og klassetrin. Interessant er, at 7 ud 10 forældre *i alle klassetrin*, foretrækker at deres barn cykler til skole, og cirka 2 ud af 10 forældre foretrækker barnet går til skole. Med stigende alder foretrækker et mindre, men stigende antal forældre kollektiv transport for deres barn.

Blandt eleverne selv, ser præferencerne anderledes ud – her ønsker 3 ud 10 børn at blive kørt til skole i bil på tværs af alle klassetrin. Elevernes præference for cykling findes hos cirka hver anden frem til 6. klasse, aftager derefter til fordel for kollektiv transport og ”anden transport”, som omfatter knallert og el-løbehjul mv.

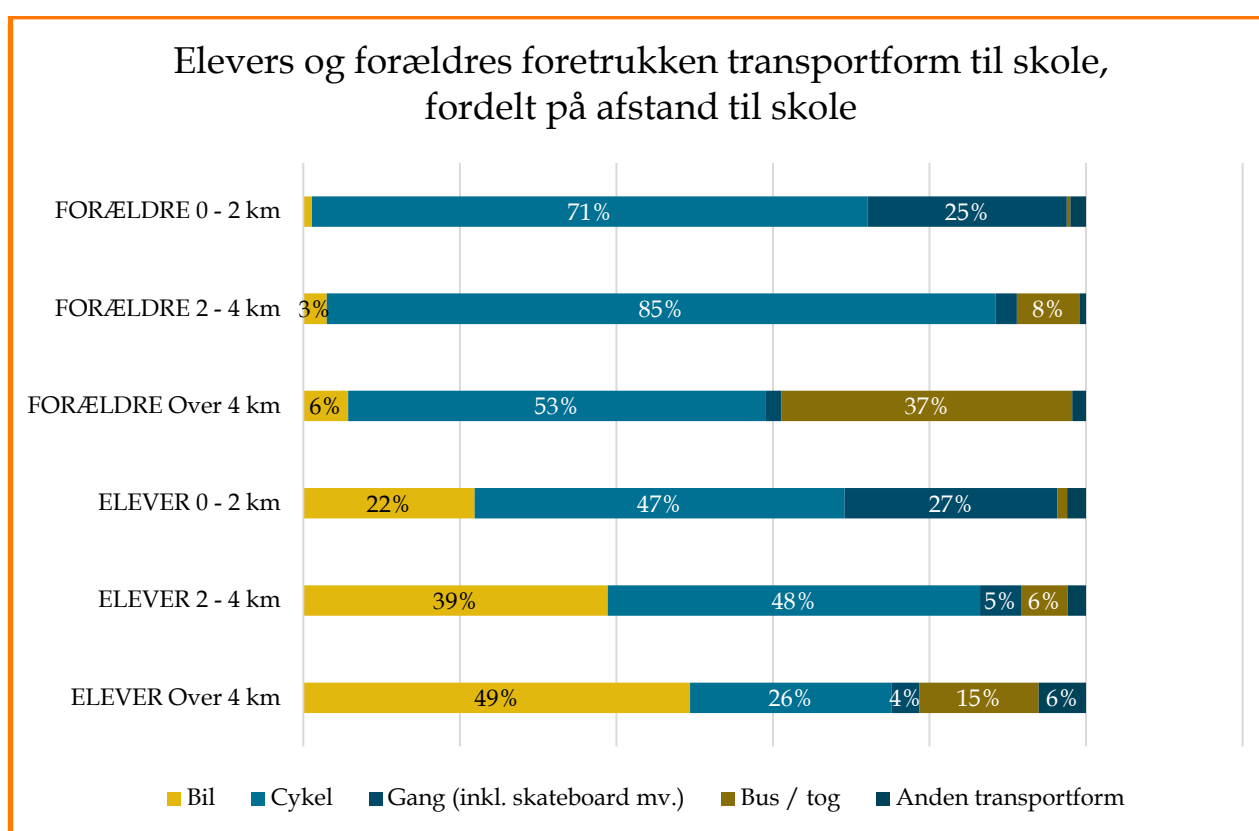


- 3 ud af 10 elever foretrækker at blive kørt til skolen i bil
- 7 ud af 10 forældre så gerne deres barn cykler til skole
- 4 ud af 10 elever foretrækker at cykle

Afstand og ønsket transportform

Betydningen af afstand til skole i forhold til ønsket transportform viser, at 7 ud af 10 forældre ønsker cykling og 2,5 ud af 10 ønsker gang ved afstanden 0-2 km. Ved 2-4 km forskydes forældrenes ønske fra gang til cykling, som ved den afstand ønskes af 8,5 ud af 10. Når afstanden er over 4 km ønsker de fleste forældre enten cykling eller kollektiv transport for deres børn, i forholdet cirka 5 hhv. 4 ud af 10.

Blandt børn ønsker 2 ud af 10 at blive kørt i bil ved afstanden 0-2 km, mens ønsket om biltransport stiger til 4 ud af 10 ved 2-4 km. Børns ønske om cykling forbliver cirka hver anden ved 0-4 km til skolen. Bliver afstanden over 4 km, ønsker hvert andet barn at blive kørt i bil, mens cirka hver fjerde gerne vil cykle.



Hvorfor foretrække forskellige transportformer

Motiver til at foretrække cykling

Forældres motiver når de foretrækker cykling for deres barn, handler om at barnet får motion og bliver mere selvstændigt – og at det er praktisk, hurtigt og nemt. Hver tredje forældre mener, at deres barn foretrækker at cykle. Forældrenes motiver for at lade barnet cykle perspektiverer eventuelle forestillinger om, at de fleste forældre ikke skulle være bevidste om, at det er sundt og godt for deres barn at cykle.

Børns begrundelser for at foretrække cykling har hovedvægten på at det er sjovt, hurtigt, giver motion, er praktisk og nemt. Forældre har på nogle punkter samme motiver. Børn i de yngste årgange oplyser i høj grad, at de synes det er sjovt at cykle, hvilket samlet gør dette motiv til det mest fremherskende – dog aftager motivet "sjov" med alderen og afløses af motiver der ligner forældrenes: det er hurtigt, giver motion, er praktisk og nemt.

Forældre der foretrækker cykling, har disse hovedmotiver:

1. Det giver barnet motion
2. Det giver barnet selvstændighed
3. Det praktisk efter skoletid
4. Afstanden er kort
5. Det er hurtigt og nemt
6. Det er godt for klimaet

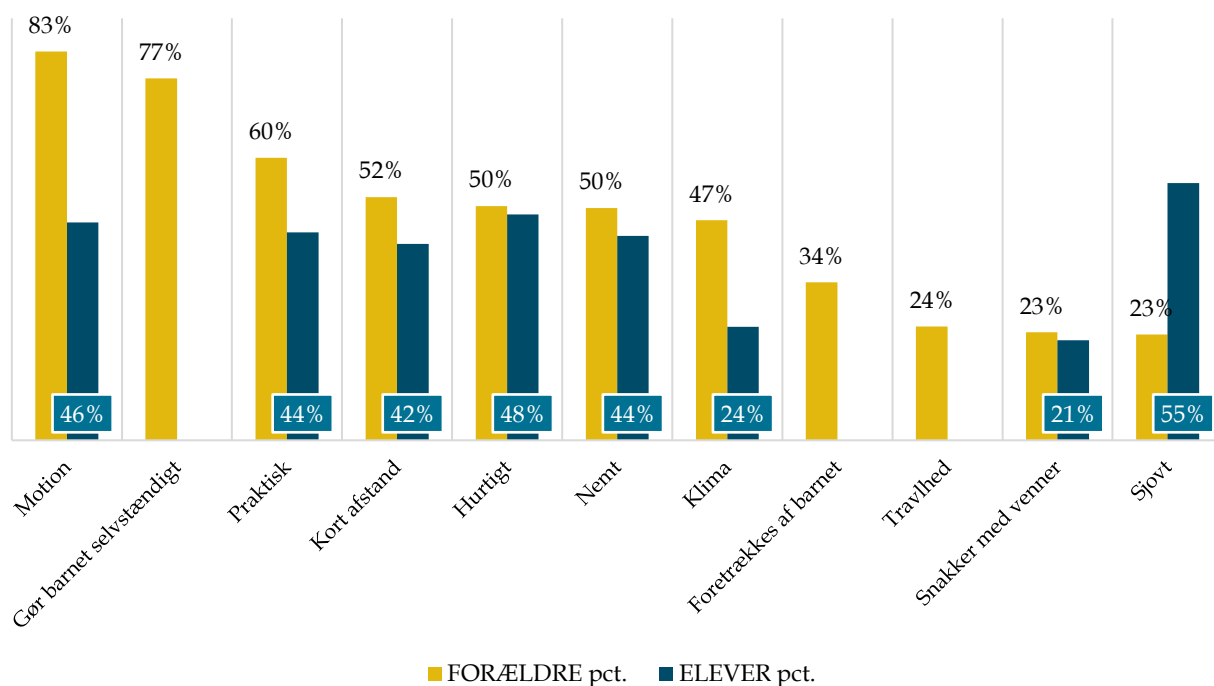
En muligvis overset faktor er, at mindre børn synes, det er sjovt at cykle

Elevernes top-5 liste over årsager til at foretrække cykling har "det er sjovt – jeg kan godt lide at cykle" ligger højt på listen blandt de yngre klasser (0. – 6. klasse). Selv med forbehold for, at besvarelsenerne i 0.-3. klasse er foregået med forældrebestand og påvirket heraf, er "sjov" alligevel en faktor, der også ligger på et højt niveau i svarene fra elever i 4.-6. klasse. Så hvor forældre måske mener, at "sjov" ikke er så vigtigt, kan det være en vigtig faktor for særligt de mindre børn.

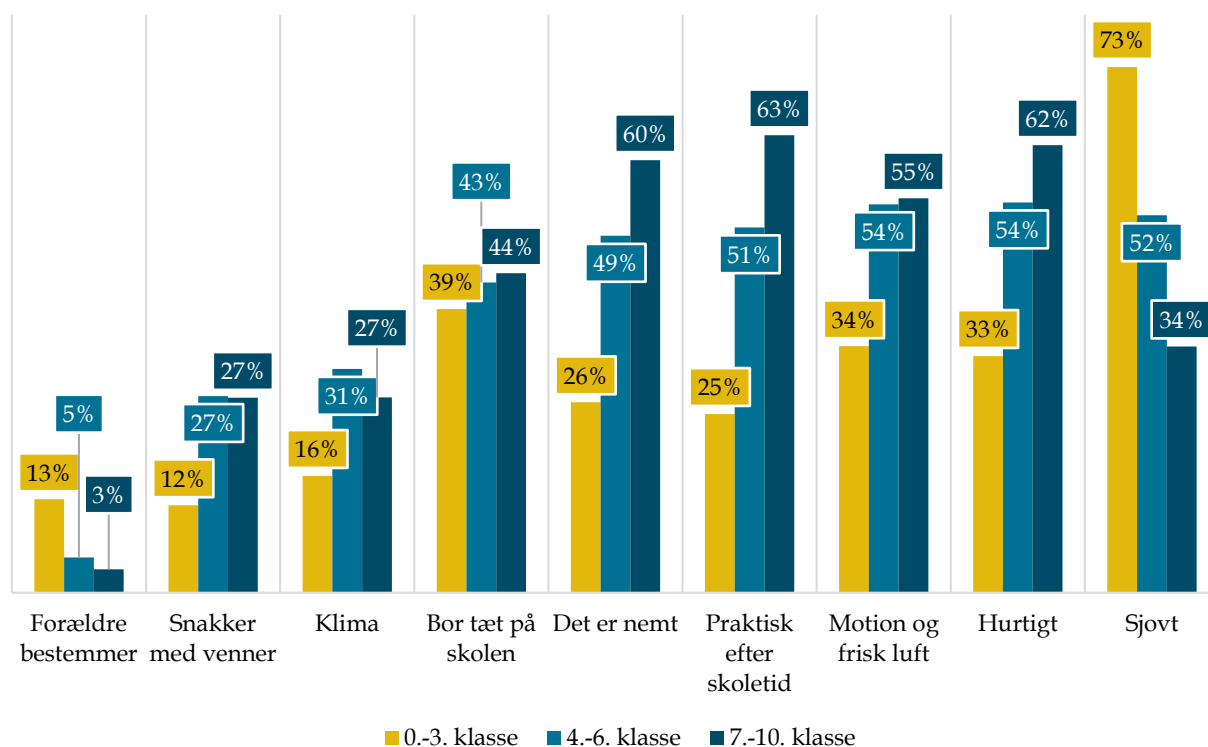
Elevernes hovedmotiver til at foretrække cykling:

1. Det er sjovt
2. Det er hurtigt
3. Det giver motion og frisk luft
4. Det er praktisk efter skoletid
5. Det er nemt

Forældre og elevernes grunde til at foretække cykling



Elevernes grunde til at foretrække cykling, efter klassetrin



Motiver til at foretrække bil

De to dominerende årsager, hos de omkring 30% af eleverne der foretrækker bil, er nemhed og hurtighed. Nemt og hurtigt angives af hhv. 55% og 46% som årsag til at foretrække bilen. Sammenlignet med de meget få forældre der foretrækker bil og angiver årsagerne travlhed, trafiksikkerhed og afstand, så handler elevernes præference for bil ofte om magelighed.

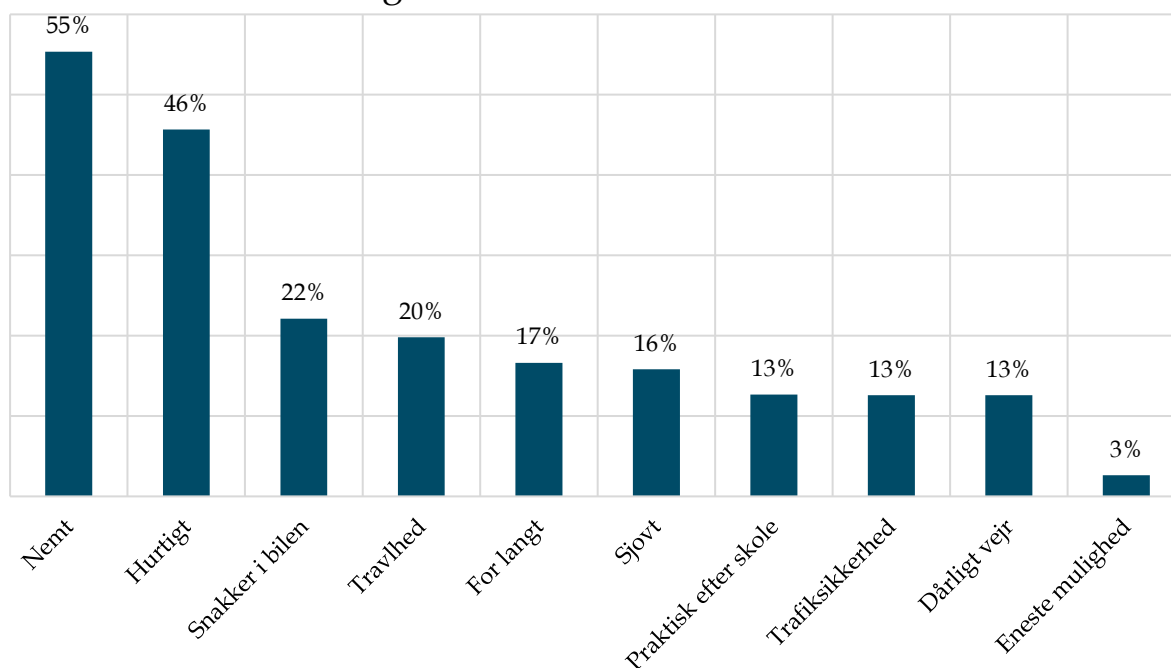
Udover "nemt og hurtigt" mener cirka 2 ud af 10 elever, at det er rart at snakke med forældrene i bilen, at der er for travlt om morgenen og for langt til skole, eller at bilen er den eneste mulighed. Sidstnævnte finder kun tilslutning hos 3% af de forældre, der peger på bilen som deres foretrukne skoletransport. Kort afstand betyder ikke, at eleverne frasiger sig ønsket at blive kørt - i afstandsintervallet 0-2 km ønsker 2,3 elev ud af 10 at blive kørt til bil, mens det er 4,2 blandt de elever, der har 2-4 km til skole.

Elever i klasserne 0.-3. ønsker blandt 4,3 ud af 10 at blive kørt, 3 ud af 10 i klasserne 4.-6., mens bilkørsel er et ønske blandt 3,5 ud af 10 i klasserne 7.-10.

Elevernes to fremherskende motiver til at foretrække bil:

1. Det er nemt
2. Det er hurtigt

Elevers grunde til at foretrække bil til skole



Motiver til at foretrække gang

Gang som foretrukken transportform hænger sammen med at bo tæt ved skolen. Kort afstand til skolen fremhæves som hovedårsag og det mest fremtrædende argument hos elever og forældre. Halvdelen af forældrene ser også gang som en kilde til motion og synes det er nemt. Hos eleverne er det argumenterne om at gang er hurtigt, sjovt og klimavenligt(!) der står i forgrunden. Atter her synes forældre at undervurdere underholdningsfaktoren for transportform hos børn – at mange godt kan lide at gå.

Et argument for at forældre foretrækker gang til skole, som ikke er indgået i de lukkede svarmuligheder, er argumentet om trafiksikkerhed – at forældrene ikke tør lade barnet cykle til skole og derfor foretrækker gang. Dette aspekt er behandlet i gennemgangen af familieinterviews og åbne besvarelser.

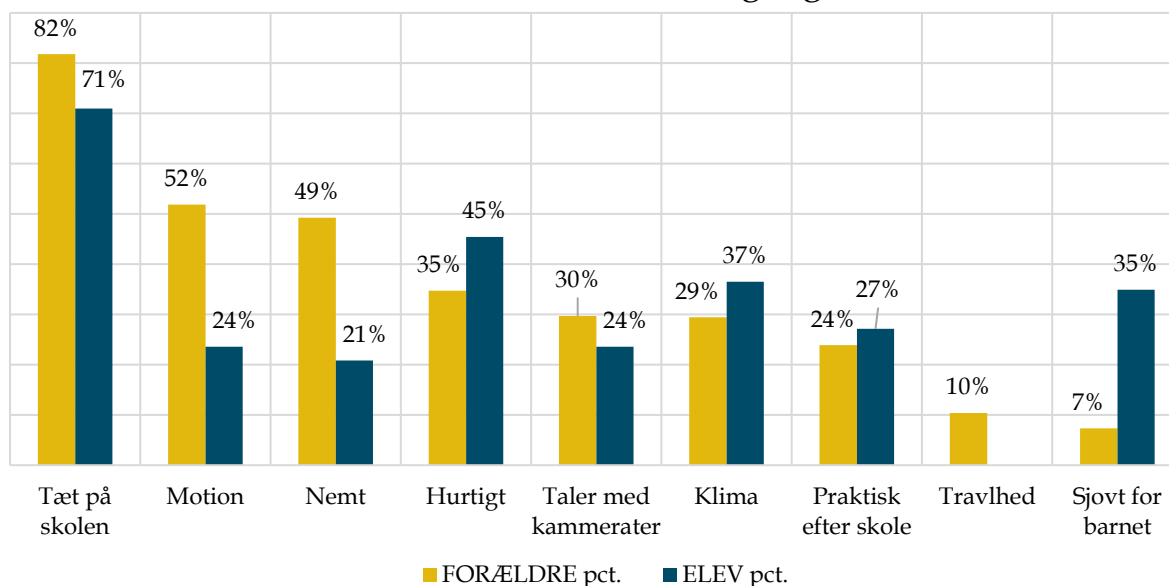
Forældres hovedargumenter for at foretrække gang:

1. Kort afstand / bor tæt på skolen
2. Motion for barnet
3. Det er nemt

Elevernes hovedargumenter for at foretrække gang:

1. Kort afstand / bor tæt på skolen
2. Det er hurtigt
3. Godt for klimaet
4. Sjovt

Grunde til at foretrække gang til skole



Motiver til at foretrække bus/tog

Forældre der foretrækker bus mv. til skole, har som oftest afstanden til skole som begrundelse, sammen med trafiksikkerhed og at kollektiv transport er praktisk når barnet får fri fra skole. Hovedargumentet hos elever, der foretrækker bus mv., er at det er sjovt! For eleverne er en af årsagerne til, at de godt kan lide at køre bus også, at de kan tale med kammerater på vejen.

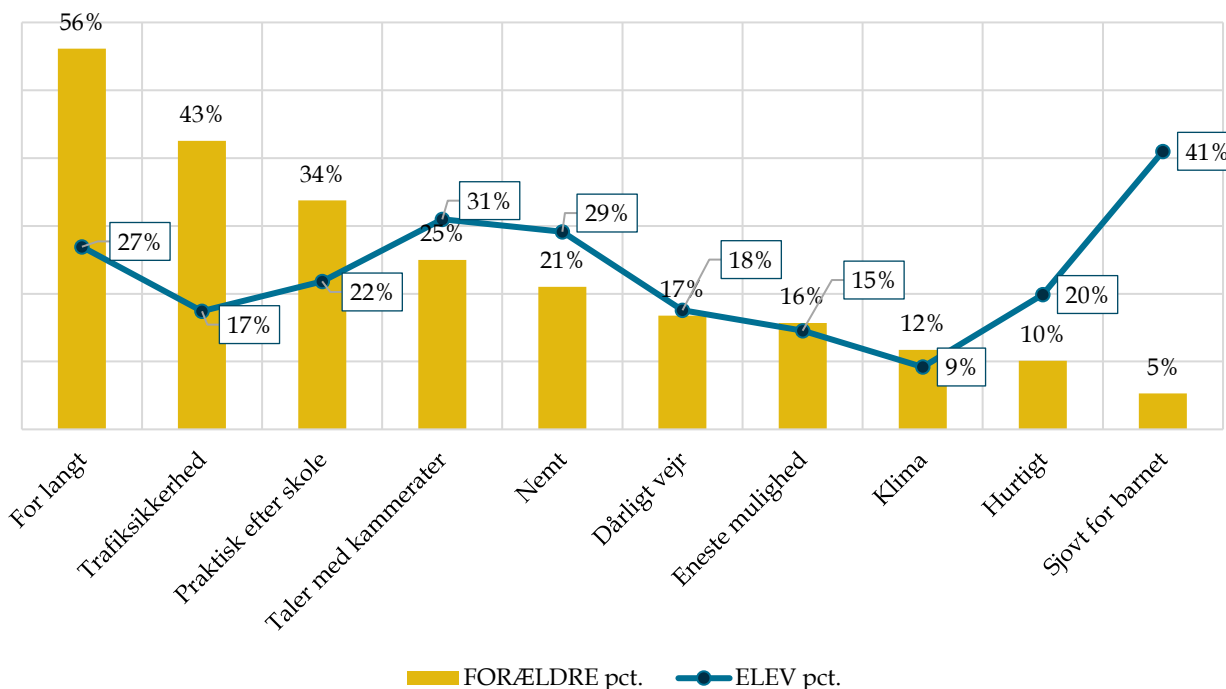
Forældres hovedargumenter for at foretrække bus/tog:

1. Lang afstand
2. Trafiksikkerhed (for farligt at cykle)
3. Praktisk efter skole

Elevernes hovedargumenter for at foretrække bus/tog:

1. Det er sjovt – kan godt lide det
2. Taler med kammerater
3. Det er nemt

Grunde til at foretrække bus eller tog til skole



Fakta om ønsket transportform til skole	
Elever	Forældre
<i>4 ud af 10 foretrækker cykling, især pga.:</i> • Sjovt • Hurtigt • Motion og luft • Praktisk efter skoletid • Nemt • Kort afstand	<i>7 ud af 10 foretrækker cykling, især pga.:</i> • Motion • Gør barnet selvstændigt • Praktisk efter skoletid • Kort afstand • Hurtigt • Nemt • Klimavenligt • Barnet foretrækker det
<i>2 ud af 10 foretrækker gang, især pga.:</i> • Kort afstand • Hurtigt • Klimavenligt • Sjovt	<i>2 ud af 10 foretrækker gang, især pga.:</i> • Kort afstand • Motion • Nemt • Hurtigt • Tale med kammerater
<i>3 ud af 10 foretrækker bil, især pga.:</i> • Nemt • Hurtigt	<i>0,2 ud af 10 foretrækker bil, især pga.:</i> • Travlhed • Trafiksikkerhed • For langt • Nemt • Hurtigt
<i>0,5 ud af 10 foretrækker bus/tog, især pga.:</i> • Sjovt • Taler med kammerater • Nemt	<i>1 ud af 10 foretrækker bus/tog, især pga.:</i> • Afstand – for langt til gang/cykling • Trafiksikkerhed • Praktisk efter skole

Nice-O-Meter – transportformernes image

For at få indtryk af elevernes holdning til forskellige transportformer, er de blevet bedt om at angive, i hvilken grad de finder transportformerne til skole "nice" eller "nederen".

Nice-O-Meter bekræfter indtrykket af, at mange børn kan lidt bilkørsel og mange også foretrækker bil, hvis de får lov. Som målestok for accept topper bilkørsel og cykling til skole med en nicescore på hhv. 51% og 48% andel af topscoren "meget nice". Herefter følger løbehjul og gang, som 22-21 % finder "meget nice".

NICE-O-METER (PROCENT "MEGET NICE")



Hvad eleverne tænker "top of mind" om cykling og bil til skole.

Som en åben tilgang til at belyse elevers tanker om cykling og bil til skole, er de blevet bedt om at færdiggøre to sætninger: "At cykle til skole er...." og "At blive kørt til skole i bil er.....". Resultaterne er analyseret og opsummeret til de følgende resultater.

Om at cykle til skole:

Elever er generelt bevidste om, at det er sundt at cykle og oplever det som stimulerende, hurtigt, praktisk og som noget der gør dem mere uafhængige. Der findes også en bevidsthed om at det er godt for klima og miljø. Samtidig findes der elever, som synes cykling generelt er anstrengende og hårdt.

Eleverne siger

At cykle til skole er: (typiske udsagn)

- Forfriskende og nemt, men i regnvejr og kulde er det nederen og hårdt.
- Det er nemt og jeg kan komme hurtigt frem og tilbage, men nu er det koldt.
- Det er hurtigt, giver motion og det er praktisk efter skole, men der er tit meget trafik på vejene ved 15-16-tiden.
- Jeg plejer at cykle, fordi det er nemt og så er jeg ikke afhængig af mine forældre og måske er det også sjovere, fordi du kører selv og man er ikke lukket inde, som når man sidder en bil eller i en bus.
- Det er nemt og hyggeligt at cykle til skole, men træls når det regner og det er fedt, fordi man får frisk luft og det er sundt og dejligt.
- Sjovt fordi man kan snakke med sine venner og det er meget mere praktisk, og så er det sjovere end at køre i bil, det er sjovt især om sommeren, fordi det er frisk og varmt og dejligt.
- Det hurtigt, nemt og tager ikke så lang tid.
- Fint fordi det hurtigt og nemt og fordi jeg bor tæt på skolen.
- Kan være svært, fordi det er lidt langt og så skal jeg cykle tidligt og jeg skal vågne tidligere.
- Sjovt at cykle, fordi man møder sine venner og taler med dem - ellers er det også bare dejligt at cykel alene og få noget frisk luft.
- Sjovt og dejligt at få noget frisk luft og det er godt for klimaet.
- Frisk og sundt, godt for miljøet, nemt og hurtigt og noget jeg helt sikkert fortrækker.

Om at blive kørt i bil til skole:

Eleverne nævner ofte, at det er nemt og hurtigt at blive transporteret i bil til skole. Dårligt vejr nævnes ofte, som noget der gør bilkørsel mere attraktivt. Men mange elever er også optaget af, at bilkørsel ikke giver motion, at det er kedeligt og dårligt for klimaet. Flere elever går endda så langt som til at betegne bilkørsel som noget for "tabere og curlingbørn". Flertallet dog, er mest fokuseret på nemhed ved biltransport.

Eleverne siger

At blive kørt i bil til skole er: (typiske udsagn)

- Det er nemt og hvis vejret er dårligt, er det også nemmere.
- Det okay, for så skal jeg ikke gå, men der er ikke særlig langt hen til skolen.
- Det er jo nemt og hurtigt og hvis det måske regner, så bliver man ikke våd.
- Det er nemt og hurtigt og man behøver ikke at bruge energi.
- Det er ikke en mulighed og man får ingen motion, og det er ikke godt for klimaet.
- Er nemt og rart nogle gange, men jeg skal tage bussen hjem, da mine forældre ikke kan hente mig.
- Det er også dejligt at blive kørt, men man får ikke frisk luft og motion og man er mere afhængig af andre.
- Det er rart hvis det er vinter og er meget koldt, ellers foretrækker jeg cykling.
- Det nemt og hurtig og man bruger ikke sine muskler.
- Det er dejligt nemt, det er heller ikke så koldt.
- Det er hurtigt og hvis det er koldt, er jeg i bilen og i bilen er det ikke koldt.
- Det er kedeligt og så er jeg ikke helt vågen.
- Sjovt, nemt, hurtigt dejligt i regn og når det er koldt.
- Nemt og hurtigt, lækkert og luksus.
- Det er nemt og hurtigt, men det er kedeligt og forurener.



At cykle er:

"Sjovt, fordi man møder sine venner og taler med dem - ellers er det også bare dejligt at cykel alene og få noget frisk luft"



At køre bil er:

"Sjovt, nemt, hurtigt dejligt i regn og når det er koldt."

Hvad siger forældre som vælger bilen

Vi har set på forældrenes åbne svar og egne kommentarer til, hvorfor de vælger bilen. Helt i tråd med den kvantitative del, handler kommentarerne i særdeleshed om tryghed ved skolevejen og børnenes sikkerhed, men også om praktik i hverdagen og logistik. Mange forældre bemærker, at de egentlig foretrækker at deres børn kunne transportere sig selv, både af praktiske og sundhedsmæssige årsager, men de er utrygge ved skolevejen og især morgentrafikken omkring skolen.

Mange forældre skriver, at de vælger bilen, fordi de alligevel kører forbi skolen på vej på arbejde, børnene skal afleveres forskellige steder eller, at børnene er for små til at færdes på egen hånd i trafikken. Forældrene skriver også, at de vælger bilen af forskellige hensyn til barnet. Det handler om både sikkerhed, dårligt vejr, at børnene ofte har alt for meget bagage, er trætte, gerne vil køres eller føler sig utrygge – ikke kun pga. trafikken, men f.eks. på grund af mørke eller andres færden på skolevejen, som større børn på cykler eller knallerter eller børn, der generer hinanden. Nogle forældre prioriterer "familietid" om morgenen og at kunne snakke i bilen.

Forældre på landet, der har mulighed for at sende børnene med bus, begrundes deres valg af bilen med, at busserne ikke passer med ringetiderne eller at bussen/flextaxaen ikke overholder køretider så børnene risikerer at komme for sent.

Typiske udsagn om trafiksikkerhed og tryghed

Jeg er ikke tryk ved at lade ham cykle alene gennem byen i myldretiden, hverken morgen eller eftermiddag. Så de dage, hvor han cykler, cykler han inden kl. 7 og inden myldretid, men kun de dage, hvor hans søster kan følges med ham hjem

Vores børn har ikke længere end at de sagtens kan cykle i skole. Men vejen dertil er uden cykelsti, uden belysning, smal og ikke opmærket samt meget befærder om morgenen

Det er paradoksalt, for vi bidrager til trafikmængden, når vi kører hende, men vi vurderer, at trafiksituationen på hendes skolevej er alt for massiv og kompleks til at hun selv kan overskue at komme sikkert frem

Trafikal flaskehals omkring skolens område skaber fortravlede forældre, som grundet tidspres laver frustrationsparkeringer og til tider farlig kørsel. Derfor afleverer jeg altid helt inde i skolegården for at sikre en rolig start på dagen for mit barn

Der er næsten dagligt uheldige hændelser i rundkørslen ved skolen, så der går mange år før vores datter skal igennem den alene!

"Da barnet var mindre var årsagen helt klart trafiksikkerhed, og nu er kørsel til skole blevet en vane, som er svær at aflære for både barn og voksen".

Om praktik / logistik mm.

Dårligt vejr, mange ting vi skulle have med, som vi ikke kunne have på cyklen, eller fordi jeg skal bruge bilen i forbindelse med arbejde og ikke har haft tid til at aflevere børn 2 steder og så cykle hjem for at hente bilen og så køre på arbejde

Jeg kører lige forbi skolen, har cyklen bagpå, så han kan cykle hjem. Det er mest om vinteren han bliver kørt, da der ikke er gadelys på den første strækning af skolevejen

De skal have Chromebook med frem og tilbage hver dag. Oplever den faktisk er al for tung til, at de kan gå relativt kort med den uden at få ondt i skuldre mv

Vi vælger at tage bilen, fordi det passer bedst i vores hverdag. OG faktisk synes jeg, der mangler en større respekt omkring og forståelse for, at den enkelte familie selv vælger, hvad de foretrækker. Det er efterhånden blevet sådan, at man skal udskammes for at tage bilen - se bare på de plakater der sættes op rundt omkring

Om andre hensyn til barnet



Forkælelse

Teenagere kan have dårlige morgener

Dovenskab

Lidt træt

Ondt i benene

Uro i bussen

Mindre op ad bakke at få ham afsted

Mere familietid inden skolen starter

Tid til hygge om morgenen

Hun kan bedst lide det

Nemt, hvis vejret er dårligt

Hun synes det er for mørkt

Hun er kommet for sent op

Vores søn kan sove lidt længere

Hyggeligt at køre af sted sammen

Gode snakke i bilen

Bil i de kolde måneder er mere bekvemt

Hvad siger forældre som foretrækker cyklen

Forældre, der foretrækker cyklen, skriver om den gode vane, sund livsstil, frisk luft, friheden og selvstændigheden, de giver til deres børn og også, at det hører med til opdragelsen at give sine børn forståelse for, hvordan man begår sig i trafikken.

En del forældre beskriver holdninger som, at cyklen skal betragtes som en transportform, man bruger til at komme i skole, på arbejde, til fritidsinteresser og venner - at det er godt at børnene lærer, at man også kan cykle i dårligt vejr. Nogle giver udtryk for, at bilen kun kommer ud at køre, når det er helt nødvendigt og nogle fortæller, at de har valgt bilen helt fra.

Flere forældre beskriver børnenes lyst til at cykle, at børnene glæder sig over den frihed de har, når de kan klare sig selv, at de bliver dygtige til at begå sig på vejene, og at kammeratskabet mellem børnene styrkes. En del beskriver dog også de udfordringer, de har med trafikken. Især trafikken omkring skolerne, der beskrives som utrygskabende. En del forældre bemærker, at de vælger at køre børnene om vinteren, hvor forholdene forværres pga. ringe belysning og dårligt ryddede ruter.

Nogle forældre skriver, at de ikke har andre mulighed end at sende deres børn afsted på cykel f.eks. som enlig pendler, der kører tidligt morgen.

Kammeratskab, motivation, motion, selvstændighed, "ansvar" - barnets udvikling. Fællesskab når de følges ad til og fra skole

Mit barn vil gerne selv cykle så det får han selvfølgelig lov til. Det er nemt og hurtigt og han er vant til at cykle. Men det er et problem at give barnet rutine, når der er 4 km til skole uden cykelsti, og det er en landevej, hvor bilerne må køre op til 80 km/t - og ofte kører stærkere

Det er mit barn, der foretrækker det - hvilket er fint



Om cykelglæde og ønsker for barnet

Det er vigtigt ikke at afskærme børn fra de ting de godt kan klare selv og ikke overbeskytte dem mod f.eks. vejr

For mig er cykling en følelse af frihed, jeg gerne giver videre til mine børn. Jeg er bange for sundhedsmæssige risici ved en passiv livsstil

"Det giver en god start på dagen med den friske luft. Selvom morgenen kan være træls af forskellige årsager, så 'renser' det hjernen at tage cyklen inden skole".

Om gode vaner og fordele

Vi cykler i Danmark ... og han modnes til at gebærde sig i trafik. Er så småt begyndt alene ture med kammerater ind til byen, så godt at vide han er vandt til at cykle lokalt

Vi har fravalgt bil. Vi cykler alle sammen

Det er også vigtigt at lære, at man sagtens kan cykle - også hvis der er langt, det er koldt, det regner osv.

Man har også bedre tid til at snakke med sit barn, når man ikke kører bil og børnene får en bedre forståelse af, hvordan trafikken fungerer, når de ikke bare sidder i en bil

Jeg har cyklet med min søn i byen, siden han var helt lille. Nu er han 15 år og kan selv finde rundt i byen. Han har et mentalt kort over byen, som mange af hans kammerater, der bliver kørt, ikke har.



Jeg vil gerne at mit barn kommer til at få en vane med sig videre frem i livet med at cykle - som et sundt valg og som en styrke i at kunne det og på sigt tænke, at det er det nemmeste og bedste for ham (nok fordi det er min egen erfaring fra min barndom og ungdom). Fordi det er vigtigt, for mig som mor, at give mit barn en selvsikkerhed i trafikken, da vi bor midt i en storby med meget trafik og det er det nemmeste transportmiddel fremadrettet også.

Hvad siger forældre som foretrækker gang

Forældrene, der foretrækker gang, beretter om utryghed i forbindelse med børnenes skolevej. Der gives flest kommentarer fra forældre, der følger deres små og mindre børn eller forældre, der vælger, at deres børn skal gå, fordi trafikken er for farlig. Flere forældre beskriver, at deres børn gerne vil cykle, men får ikke lov. Forældre, der bor meget tæt på skolen, beskriver gang som den transportform, der giver mest mening og mange, at det er den mest sikre måde at komme til skolen på om morgenen.

Hyppigt beretter forældrene også om fordelene ved at gå sammen. Mange bemærker, at det er hyggeligt at følges med børnene. De får talt sammen på skolevejen og får øvet opmærksomheden i et passende tempo. Motion, frisk luft og klimahensyn nævnes af enkelte, men fokus på trafiksikkerheden er det mest fremtrædende i beskrivelserne. Enkelte bemærker problemer med cykelparkeringen – at cykler bliver stjålet eller udsat for hærværk. Det undgår man ved at lade cykel og løbehjul blive hjemme.

Ligesom forældrene, der vælger bil pga. utryghed, stiller de gående forældre sig uforstående overfor cykelkampagner, hvis de mener, at det er uforsvarligt at cykle.

Jeg får en god dialog om skoledagen med mit barn på vej hjem fra skole - modsat i bilen. I bilen kan han aldrig huske, hvad han har lavet

Vi kan følges ad, når lillesøster går eller bliver kørt i klapvogn ved siden af

Vi bor meget tæt på skolen og det er nemmere at gå eller cykle. Men cyklen står mere i sikkerhed mod tyveri og hærværk herhjemme

Jeg føler, han bedre kan læse trafikken, hvis han går og ikke er på cykel eller løbehjul

Så skal mit barn ikke tænke på cykellygter, hjelm eller frygte for at cyklen bliver beskadiget eller fjernet

Jeg vil gerne at han øver sin opmærksomhed i trafikken. Og der er ingen grund til at cykle, det er mere usikkert

***Om at bo tæt på,
det praktiske og
om at følges og øve trafik***

Jeg synes ikke børn bevæger sig som før, dette er en god mulighed for bevægelse. Så er de også friske, når de møder i skole



"Da flere hundrede børn og unge mennesker skal møde i skole på samme tid, er gang klart at foretrække, for begge vores børn".

Om utryghed og for meget trafik

Det er meget utrygt at sende sine børn afsted i skole på cykel, og jeg kan undre mig over opslaget på trafiklysene, hvor der står "tak fordi du cykler" - Det ville vi meget gerne, men det er meget utrygt

Der er så meget trafik, hvor hun skal over vejen og ingen fodgængerfelt, derfor synes jeg det er bedst mine børn går i skole, da jeg synes de er mere opmærksomme for trafikken, når de går

De er trætte af at mor insisterer på vi går (og jeg trækker min cykel) problemet er blot, at de ikke er gamle nok til at cykle hjem alene i den trafik/skolevej, vi har (8 og 11 år)

Hvis det er noget med "tryk vej til skole" så er svaret: Det er JER der har øget fartgrænsen og fjernet fartbumpene lige ved skolen!!!!

Der er blevet indført forskellige gode tiltag i vores område, så jeg er sådan set rimelig tryk, Min hustru er uenig og mener fortsat, at det er utrygt for børn at cykle

I de små klasser er det mere sikkert at gå end at cykle. Min datter får også lige snakket lidt inden skole, hvilket hun synes er hyggeligt



*Jeg følges dagligt, til fods,
med mine børn til skole.
Vi foretrækker gang pga. motionen, frisk
luft, klimahensyn og i høj grad pga.
sikkerheden trafikmæssigt.
Trafikken omkring skolen er massiv (farlig)
om morgenen - derfor lader vi selv bilen stå,
og jeg føler mig ikke sikker ved at lade mine
børn cykle pga. de mange biler.*



Hvem bestemmer elevens skoletransport

33 % af eleverne synes, de selv bestemmer, hvordan de kommer til skole. Det er forældrene ikke helt enige i.

Hvem der bestemmer afhænger af flere faktorer f.eks. om forældrene overtager beslutningen på grund af utryghed, om aktiv transport er blevet en rutine, om transporten er til forhandling eller om barnet får lov til selv at bestemme.



Hvem bestemmer

At forstå hvem der bestemmer skoletransporten, har stor betydning, hvis man vil påvirke transportvalget.

Spørger man eleverne selv, står hvert tredje (33%) elev selv for beslutningen om transportform, mens knap 4 ud af 10 elever (37%) mener deres forældre bestemmer. I hver femte familie er det "noget der tales om". Elevernes forældre kan dog ikke tilslutte sig, at hvert tredje barn bestemmer transportformen – de mener kun 1,5 ud af 10 elever selv bestemmer, men mener til gengæld oftere at transporten er en rutine og ikke noget man tænker over – det mener 2 ud af 10 forældre.

Nedenfor beskrives særlige kendetegn for forskellige "beslutningssegmenter".

- Forældrene bestemmer
- Rutinefamilien
- Forhandlingsfamilien
- Selvbestemmende børn

Forældrene bestemmer (37%)

Når forældrene bestemmer transporten, er det oftere end gennemsnittet forbundet med passiv transport, utryghed mindre børn og børn, der gerne vil køres til skole og som oftere udviser passiv transport i fritiden. Forældrene bestemmer oftest transporten for børn i 0.-3. klasse, som udgør mere end halvdelen af de børn, hvor forældrene bestemmer. Børn hvor forældrene bestemmer bliver oftere kørt i bil til skole. Når forældrene bestemmer er det ofte koblet med utryghed – forældre der bestemmer er på tværs af klassetrin oftere utrygge ved skolevejen, ligesom de også oftere er bekymrede, hvis deres børn skal færdes selv i trafikken og oftere følger deres børn ind på skolen. Bestemmende forældre kører i fritiden oftere deres børn rundt i bil.

Når forældre bestemmer, er oftere forbundet med:

- Barnet vil oftere gerne køres til skole
- Skoletransporten er oftere passiv
- Barnet går oftere i 0.-3. klasse
- Forældrene er oftere bekymrede hvis barnet skal færdes i trafikken
- Forældrene er oftere utrygge ved skolevejen
- Barnet bliver oftere kørt rundt i bil i fritiden
- Forældrene følger oftere deres barn ind på skolen
- Skolevejen har oftere landevej uden cykelsti
- Barnet er oftere ikke gammelt nok til at gå/cykle til skole

Rutinefamilien (25%)

I familier hvor transporten er "en rutine, ikke noget vi taler om", ses børn i alle klassetrin, med en overrepræsentation af lidt større børn og lidt færre af de mindste børn. Hovedparten går eller cykler til skole. Rutinefamilien har flere trygge forældre – faktisk er hovedparten trygge ved skolevejen. Trygge forældre er i det hele taget et af de stærkeste kendetegn ved familier, hvor transporten er en rutine. Et kendetegn ved den typiske rutinefamilie er også, at barnet bruger aktiv transport i fritiden og sjældnere bliver kørt rundt i bil. Hvis bilen vælges til skole i rutinefamilien, er det relativt oftere med begrundelsen dårligt vejr. Afstanden til skole er oftere 0-2 km og ruten er oftere uden landevej og tæt trafik.

Når transporten er en rutine, er det oftere forbundet med:

- Aktiv transport, særligt cykling
- Cyklede oftere til skole seneste skoledag
- Barnet ønsker oftere ikke at blive kørt i bil
- Forældre er oftere trygge ved skolevejen
- Forældre er sjældnere bekymrede for deres barns færden i trafikken
- Barnet bliver sjældnere kørt rundt i bil i fritiden
- Barnet cykler oftere i fritiden, mindst ugentligt
- Hvis bilen vælges, er det oftere med begrundelsen dårligt vejr
- Skolevejen har oftere ikke nogen landevej
- Afstanden til skolen er oftere 0-2 km
- Skolevejen har oftere ikke strækninger med tæt trafik

Forhandlingsfamilien (23%).

Dette segment, som kendetegnes ved "skoletransporten er noget vi taler om" er repræsenteret i alle klassetrin og over alle afstande. Der er lidt flere i 4.-6. klasse og lidt flere med afstande over 2 km til skole i denne gruppe. I forhold til transportform, cykler forhandlingsfamiliens børn sjældnere end gennemsnittet og køres i bil til skole lidt oftere. Forhandlingsfamilien har lidt færre trygge forældre end gennemsnittet. Transportformen er delt mellem bil, cykling og kollektiv transport, hvorved forhandlingsfamilien har en mere sammensat transportform og tilhører oftere segmentet "Noget aktive", som har aktiv skoletransport ugentligt, men ikke dagligt.

Når transporten forhandles, er det oftere forbundet med:

- Transporten til skole seneste skoledag er oftere passiv
- Tilhører oftere segmentet "Noget aktiv" skoletransport
- Barnet vil gerne køres til skole i bil
- Komfort har nogen betydning for transportvalget
- Transporten den seneste skoledag foregik i bil
- Kommunen gør ikke nok for at fremme gang/cykling
- Forældre er som regel ikke trygge ved skolevejen
- Barnet bliver oftere kørt rundt i bil i fritiden

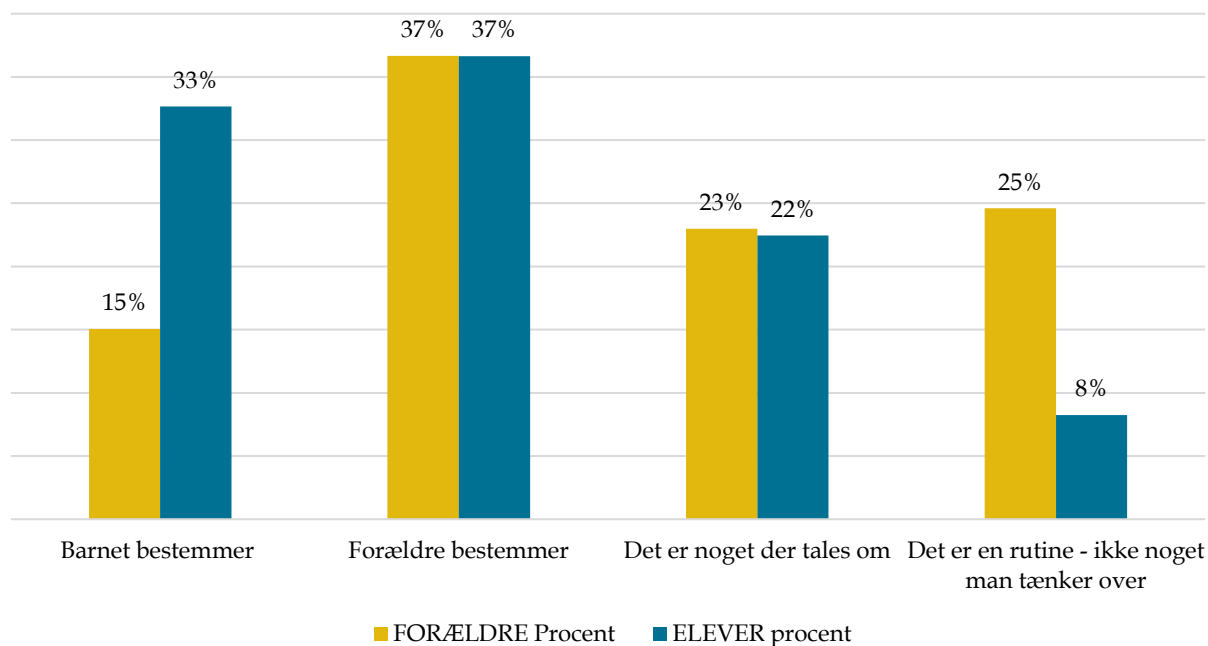
De selvbestemmende børn (15%).

Det segment af børn der bestemmer selv, udgør ifølge forældre 1,5 ud af 10 børn. Den typiske selvbestemmende elev har kort vej til skolen, findes i alle klassetrin men går oftere i 7.-10. klasse og sjældent i 0.-3. klasse. De selvbestemmende børn går eller cykler i høj grad og er også aktive transportbrugere i fritiden. Den typiske selvbestemmende elev har forældre, som er trygge ved barnets færden i trafikken og trygge ved skolevejen. Sammenfattende er de selvbestemmende elever typisk aktive transportbrugere til skole og i fritiden, har kort skolevej og trygge forældre.

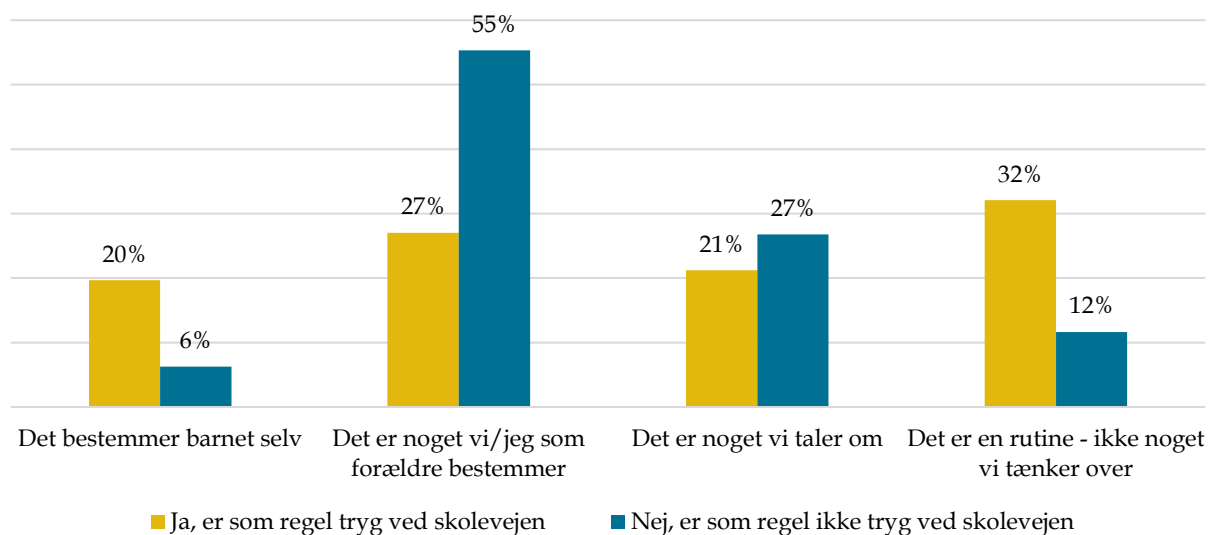
Når barnet bestemmer transportformen, er det oftere forbundet med:

- Barnet ønsker sjældnere at blive kørt i bil til skole
- Barnet går oftere i 7.-10. klasse eller 4. klasse og opefter
- Transportformen til skole er oftere aktiv
- Barnet vil som regel gerne gå til skole
- Forældre er sjældnere bekymret for deres barn i trafikken
- Forældrene er oftere trygge ved skolevejen
- Afstanden til skole er oftere 0-2 km.
- Forældrene følger sjældnere deres barn ind på skolen

Hvem bestemmer transporten til skole, forældre og elever



Hvem bestemmer transporten til skole, fordelt på forældres tryghed ved skolevejen



Del 2

25 familiers oplevelser af daglig skoletransport



Sammenfatning af interviews
med familier om
aktiv og passiv skoletransport.



Tættere på motiver og valg

Vi er gået i dybden med de voksnes og børnenes perspektiv. For at understrege dette præsenterer vi en sammenfatning af de 25 interviews, vi har gennemført med børnefamilier, med en variation af transportmønstre.

Med interviewene er vi kommet tættere på nogle af de motiver familierne har for valg af deres skoletransport. Vi lader familierne komme til orde med deres egne oplevelser og beskrivelser af den daglige skoletransport.

Vi har delt familiernes beretninger op i to kapitler, hvor det første stiller skarpt på de aktivt transporterende familiers oplevelser og det næste stiller skarpt på de passivt transporterende familiers oplevelser. Det forholder sig ikke sådan, at aktivt transporterende kun kører cykel eller går, eller at passivt transporterende kun vælger bil eller bus. En blanding af valg forekommer hos begge familietyper, men vi har kategoriseret de to familietyper efter det hyppigst forekommende valg af aktiv eller passiv transport i dagligdagen.

Alle familier har medvirket i et onlineinterview. Vi har talt med alle familier om følgende 6 temaer:

1. Hvorfor aktiv eller passiv transport
2. Stopklodser for aktiv transport
3. Oplevelsen af skolevejen
4. Dialog i familien om skoletransport
5. Dialog mellem skole/kommune og forældre om skoletransport
6. Hvad kunne fremme gang eller cykling

Familierne er udvalgt med udgangspunkt i forskellige parametre som hyppigst valgte transportform -aktiv eller passiv skoletransport, afstand til skolen, klassetrin, by, forstad, landsby eller land.

Det følgende sammenfatter i 2 kapitler en gennemgang og opsamling af familiernes input til de 6 temaer, for henholdsvis de aktivt og passivt transporterende. For hver af grupperne suppleres med præsentation af familier i forskellige skoletransportsituationer. Præsentationerne er gengivet i anonymiseret form.



Interview med aktivt transporterende familier

Hvorfor aktiv transport

Gennemgående vil familierne gerne give deres børn sunde vaner og et aktivt og selvstændigt hverdagsliv. Flere taler om, at de selv cyklede i skole som barn og synes at det giver både motion og frihed til at klare sig selv og besøge venner i fritiden. Der tilføjes argumenter som øvelse i at færdes i trafikken, at børnene bliver mere friske i timerne og at børnene hygger sig, når de går sammen med forældre eller kammerater. Børn, der medvirkede i samtalerne synes, det er sjovt at cykle og vil helst gerne cykle eller gå. Bybørnene synes det er nemmere og hurtigere end bil og kan godt finde på at takke nej til et lift, når mor eller far spørger - selv i dårligt vejr.

Nogle af familierne har bevidst valgt at bosætte sig tæt på skolen, så børnene kan klare skoletransporten selv. De synes det giver større frihed til hele familien og miljøet er også i tankerne. Bilen skal kun ud at køre, når det er nødvendigt – f.eks. i voldsomt vejr, glat føre eller når der er for meget bagage. Forældrene, der arbejder i cykelafstand, synes også det er mest praktisk og hurtigere at cykle og aflevere børn undervejs.

*Det giver større frihed
til hele familien.*

Aktiv skoletransport vælges også af familier, der har udfordringer med trafiksikkerheden. En mor fortæller, at familien altid har været aktive og også er det i fritiden. Far cykler ofte lange strækninger, men pga. manglende sikkerhed på skolevejen er deres to børn blevet kørt op til teenageårene. Forældrene var bekymrede for om børnene af den grund blev mageligt anlagte, men frihedstrangen sejrede og begge børn cykler nu til alt, måske også pga. far som forbillede, mener mor. En anden familie har valgt at lade deres 11-årige datter køre 5 km på elcykel af befærdede landeveje. De synes ikke de har andre muligheder. Den kollektive transport fungerer ikke og familien har ikke muligheder for at køre datteren pga. skiftende arbejdstider. Begge forældrepar sender deres børn afsted med en vis bekymring, men sætter til gengæld pris på den frihed børnene får ved selvtransport.

Stopklodser for aktiv transport

Utryghed i forbindelse med den tætte morgentrafik omkring skolerne er en af de væsentlige årsager til at man vælger at køre sine børn i bil, mener også de aktivt transporterende forældre. De fleste mener, det er ok at køre sine børn, når man har behov for det. Især har man forståelse for at andre forældre kører deres børn, når de er utrygge pga. trafikken: "Vi kørte også vores børn, da de var små".

Nogle af forældrene har lettere ved at ty til bilen end andre, når det bliver mest praktisk i forhold til arbejde eller vejrforholdene. En forælder begrundes f.eks.: "De

andre forældre kører jo også bil, når de har brug for det. Det har jeg ikke dårlig samvittighed over. Nogle gange er det bare praktisk ikke at tænke på veste, hjelme, vejret mv.” Andre betoner, at vejret skal være virkelig dårligt for at de kører deres børn.

En årsag til at vælge bilen er også blandt de aktivt transporterende, at børnene nogle gange plager om et lift. Hvis det f.eks. passer med kørsel til arbejdet, er det ok for flere af forældrene. Diskussioner om at få et lift synes dog ikke at være et tilbagevendende fænomen i de aktivt transporterende familier.

Oplevelse af skolevejen – cyklende/gående familier

Omkring skolen

Alle gående/cyklende familier oplever trængsel omkring skolerne om morgenen. Flere familier trækker på skuldrene og accepterer forholdene som mere eller mindre normale: ”Sådan er det jo”. Andre udtrykker deres irritation over at børn, der har kort vej til skole bliver kørt: ”Det burde ikke være nødvendigt”.

Hvor forældrene beskriver tålelige adgangsforhold for gående og cyklende, er skoler, hvor aktiv og kørende trafik er adskilt, men også her fortæller familierne, at der hvor bilerne kommer er der pres på, og flere beskriver situationer, hvor forældre speeder op og ”drøner” afsted, når først deres børn er afleveret.

På skoler, hvor adgangen ikke er opdelt mellem aktiv og kørende trafik, er oplevelserne mange og til tider kaotiske. En generel beskrivelse er ”et virvar og kaos af for mange biler med en blanding af cykler, gående og biler, der holder, hvor de ikke må... De holder ved kantstenen, går ind med deres børn, og skaber dårlige oversigtsforhold for de andre børn. Der kommer store SUV’ere, der vender midt mellem børnene, der kommer på cykel”. En mor fortæller om sønnens oplevelse: ”Det var et stort issue for min søn (9 år). Han havde store betænkeligheder ved, at der både kørte bus, biler og cykler... Hvor er det jeg skal stoppe og er jeg sikker på de andre holder tilbage... Han kan ikke overskue trafikken og der er ingen skolepatrulje”. Familien har valgt at drengen bliver kørt til skole mens datteren cykler.

Endelig fortæller nogle om forældre, der kører helt ind i skolegården for at aflevere deres børn, selvom skolen henstiller til ikke at gøre det: ”Det er ikke i orden”.

*Når der i bedste mening bliver
lavet bump et sted ved skolen,
klumper trafikken sig sammen et andet sted.*

Nogle af forældrene synes man skal have fokus på morgentrafikken i en længere radius omkring skolerne: ”Når der i bedste mening bliver lavet bump et sted ved

skolen, klumper trafikken sig sammen et andet sted for at undgå bumpene. På den måde bliver vejene omkring skolen også usikre at færdes på".

Skolevejen

Familierne med mindre børn og kort afstand til skolen fortæller, at trafikken er et hyppigt emne for samtale på gåturen, fordi man som gående oplever mange ting på skolevejen. Det handler om biler, der kører for hurtigt, biler der ikke stopper ved fodgængerfelterne, biler der parkerer uhensigtsmæssigt og skaber dårlige oversigtsforhold for børnene. Familierne på den korte strækning i byerne, som lader barnet cykle, sikrer sig, at ruten er og også opleves sikker af børnene. En familie, der bor i periferien af byen med villaveje og en enkelt større vej, som skal krydses, har forskellige strategier. Når familien cykler samlet, kører de en rute, hvor de krydser vejen sammen. Når drengen kører alene, tager han en anden lidt længere rute, hvor der er et lyskryds. Andre familier fortæller om, hvordan de finder parallelveje eller stier, hvis der ikke er sammenhængende cykelstier til skolen. "Hellere cykle lidt længere, når vi kan cykle på en sti".

*Hellere cykle lidt længere,
når vi kan cykle på en sti.*

På den lidt længere afstand til skolen (2-4 km) er interviewpersonerne familier, der har valgt at bo på landet, i landsbyer eller i periferien af en større by. Flere af disse familier vælger først at sende deres børn afsted på landevejene, når de har fået en vis alder. Flere af familierne fortæller om relativt gode cykelforhold med adskillelse af cykelsti og vej, chikaner, der sænker farten eller vejstrækninger uden farlige kryds. Andre med udfordringer på strækningen nævner, at de sender børnene afsted med en vis bekymring og at de har en aftale om, at børnene sender en sms, når de når frem. Familierne ligger vægt på, at der er "rigtige" cykelstier, hvor der er en adskillelse mellem kørebane og cykelsti - ikke blot en markering. Ved markerede cykelstier er fortællingen, at bilerne kører for tæt på, kører stærkt og sætter farten op, når de overhaler, og skaber utrygge situationer for børnene. Forældrene bekymrer sig, om deres børn bliver ukoncentrerede, slingrer, eller ikke kan overskue farlige situationer. Størst er bekymringen for farlige overgange, kryds og rundkørsler, hvor man ikke markerer, at der er skolebørn på vejen, eller det er uklart, hvordan man færdes.

Der er kun få af interviewpersonerne, der har børn der transporterer sig på cykel ud over de 4 km. Nogle enkelte kører på korte strækninger defineret som farlig skolevej. Der er høj fart, ingen eller markerede cykelstier. Forældrene har vurderet om deres børn er modne til at håndtere strækningerne, har trænet med dem og talt med dem om de farlige steder. F.eks. kryds i bakket terræn, hvor bilerne forsvinder i dalen og dukker op før krydset. Et par familier har fundet genvej til skolen gennem skov, men om vinteren er det ikke noget alternativ. Der er mørkt, vådt og glat.

Dialog i familien om skoletransport

De fleste af de aktivt transporterende familier har en holdning til, at deres børn primært skal cykle eller gå i skole. Dog er der enkelte der oplever, at deres børn er kommet i magelighedsalderen, når de når teenageårene. For det meste får børnene dog ikke held med at overtale forældrene. Dialogen i familien om skoletransport koncentrerer sig mere om sikkerhed, om hvordan man tager vare på sig selv i forskellige situationer. Der bliver talt om de hændelser børnene oplever eller børnene og forældrene træner og taler om situationer under transporten.

Flere af familierne, som har kørt børnene da de var mindre, har samtidig haft en bekymring om deres børn ville blive for magelige, om de kunne få dem på cyklen eller gåben, når de blev ældre og blev klar til selvtransport. Når det ikke er sket for de fleste, har forældrene en idé om, at familiens aktive vaner eller holdning til at køre så lidt bil som muligt, har smittet af på børnene, at rollemodellen har slået igennem.

En mor fortæller at datteren får at vide af kammeraterne, at hun er sej, fordi hun cykler "men vi mener ikke man skal være ironman for at cykle 2 km. Det er lidt tankevækkende, at nogen synes man skal være sej for at cykle 2 km".

En familie fortæller, at de egentlig ikke taler om skoletransporten, men under Corona har de talt en del om, hvor lidt de fik bevæget sig: "Det var sådan det ville være, hvis vi satte os ind i bilen hver dag".

Dialog mellem skole/kommune forældre

De fleste af de aktivt transporterende forældre oplever ikke at der finder en dialog eller kommunikation sted mellem skole og forældre - heller ikke selvom forholdene omkring skolerne kan være kaotiske. En mor har slet ikke tænkt på, at det var noget man kunne have dialog med skolen om.

Der er forskellige holdninger til, hvorvidt skolen skal engagere sig i forældrenes valg af skoletransport. Nogle mener skolen skal fokusere på børnene. F.eks. at skolerne kunne påtage sig et større ansvar for at motivere børnene, når de bliver større og der er potentiale for at flere kan blive selvtransporterende.

*Politi og kommune ser ikke de faresignaler,
som forældrene spotter i dagligdagen.*

En af forældrene, der synes at det er ok, at skolerne prikker til forældrene, fortæller samtidigt, at hun oplever, der er helt forskellige meninger om dette blandt forældrene. Men hun synes, der er gode grunde til, at skolen kunne åbne forældres øjne for, at børn godt kan cykle til skole, når forholdene er til det og for det kaos forældre selv medvirker til omkring skolerne: "Jeg synes dog det er tankevækkende at møde forældre, som mener, at deres børn i 7. klasse ikke kan køre sikkert på en ellers sikret skolevej i byen... Hvornår skal de børn lære at cykle og få en fornemmelse af trafikken? Når de fleste børn har max. 2 km til skole, kan mange flere gå eller cykle.

Mange forældre kan ikke selv se, hvilke problemer, de skaber ved at køre deres børn – fuld fart frem og de ser ingenting”.

En anden familie fortæller om deres irritation over generelle kampagner om aktiv transport. ”Det hænger ikke sammen med, at kommunen ikke sørger for sikre og trygge forhold omkring skolen og at skolen selv har opgivet at have en skolepatrulje, fordi det er for farligt”.

Kun få af familierne har været i dialog med kommunen omkring børnenes skolevej. F.eks. med ønske om at få etableret en sti, hvor en landmand tilbød et stykke jord eller at få bump og skiltning på skolevejen, og kun få har oplevet at få ørenlyd hos kommunen. En familie mener: ”Politi og kommune ser ikke de faresignaler, som forældrene spotter i dagligdagen”.

Hvad kunne fremme gang eller cykling

Aktivt transporterende familier ønsker gennemgående flere barrierer for biler i skoleområdet og nærområderne omkring skolerne. Der skal bl.a. fokus på farlige kryds, fart og på at få bilerne til at holde for fodgængere i fodgængerfelterne. Konsekvente og sammenhængende cykelstier på de lidt længere strækninger er et ønske, men også i byerne. Desuden nævner flere at træne og øve trafikfærdigheder med børnene og give dem mulighed for at følges med nogen nok kunne få flere børn gjort aktive.

Der er behov for en ny balance mellem biler, cyklister og gående på skolevejen.

Færre biler omkring skolerne, tror man på vil have en gavnlig effekt i forhold til at flere forældre turde lade deres børn gå eller cykle. Flere forældre peger på, at der er brug for sammenhængende at se på trafikken omkring skolerne inklusive den afledte trafik i nærområderne, der hindrer forældre i at lade deres børn gå eller cykle.

Kampagner overfor forældre om at lade bilen stå provokerer mere end de gavner, mener forældrene, men det kan være ok at få en opfordring fra skolen til at gå eller cykle, hvis forholdene, vel at mærke, er til det. En mor foreslår, at man opfordrer til at træne med sine børn: ”Gå, cykle, opbygge vaner. Man skal forstå, at sunde vaner for sine børn er noget man investerer i”. Samme mor tror på, at der er behov for en ny balance mellem biler, cyklister og gående på skolevejene: ”Færre biler og flere børn. Det vil føre til større opmærksomhed fra bilisterne”.

Aktivt transporterende forældre og børn fortæller om glæden ved at følges med nogen – at snakke om fællesoplevelser på turen. Hvis det kunne arrangeres med f.eks. gå-busser til de yngste mener flere, det er en god idé.

Eksempler **AKTIVT** transporterende familier



hyggeligt og sjovt

0-2 km / 0. klasse / storby / går

Familien bor i midtbyen med adgang til en stor byskole. Ældste søn går i 0. klasse og forældrene går for det meste med sønnen til skole, fordi det er sundt, god læring i trafikken og ikke mindst hyggeligt. Sønnen synes det er sjovt og vil gerne gå: "Der sker altid noget, vi snakker, det er sjovt at se på skolepatruljen".

Der er meget trafik fortæller far, som ellers er glad for at bo i byen: "Der vil gå nogen år inden han får lov til at gå selv, og på et tidspunkt skal han lære at cykle". Udfordringerne på skolevejen er overgange ved kryds, hvor far godt kunne ønske sig gennemgående fortove, og den tætte trafik omkring skolen ved aflevering. "Tusinde millioner af biler" siger sønnen, men far oplever det anderledes: "Det er ok. Det er ikke sådan, at der holder lange køer af biler". Sønnen holder fast: "De kører over for rødt. De holder heller ikke for fodgængerne". Sønnen synes det ser ud til at der nogen gange let kunne være sket noget. Far mener ikke det er så slemt: "Det sker, at bilisterne ser deres snit til at liste over fodgængerovergangene, selvom der står børn og venter".

Af praktiske grunde afleverer familien af og til i bil. De synes også det er ok, at andre forældre gør det samme, når de har brug for det. At forældre undskylder, at de kører med deres børn, fordi der er trængsel ved skolen, giver far dog ikke meget for: "Man kan altid vælge at gå med sine børn hen til skolen. Når man går med, som voksen, er vejen jo ikke usikker".

vane, vilje og frihed

0-2 km / 3. klasse / storby periferi / cykler

Familien bor i periferien af en stor by i et villaområde, med gode muligheder for at børn kan gå eller cykle i skole, synes mor: "Jeg cykler selv og har altid gjort det fra børnene var helt små, på ladcykel". I dag afleverer mor 3 børn på cykel om morgenen. To cykler selv, en er med på cyklen.

Den ældste søn på 9 år cykler en kort strækning alene og har gjort det siden 1. klasse. "Hvis der sker et eller andet uforudset inden vi skal ud ad døren, kan han selv cykle hele vejen af en alternativ mere sikker rute. Han har lært at stå af cyklen og vente, når han bliver utryg", fortæller mor.

Mor mener, at aktiv transport er forbundet med vane, vilje og frihed: "Når man opdager, hvor stor en frihed det er for én selv og barnet, at man kan sende ham afsted og at han har sin frihed efter skole". Mor mener også det er en vane at pakke til cykelturen om morgenen.

Mor føler sig tryk ved at lade børnene cykle. Hun synes hun kender sine børn og deres adfærd i trafikken godt. Lille søster, som går i børnehave er også ved at træne, hvordan man krydser en vej.

Mor cykler selv næsten 10 km videre på arbejde. Hun ønsker ikke at prikke til andre forældre: "men jeg undrer mig, når forældre, der har mindre en 2 km til skolen vælger at køre deres børn. Det ærgrer mig".



praktisk og mest sikkert at gå

0-2 km / 7.klasse / provinsby / går

Familien bor centralt i en mindre provinsby. Mor og datter på 13 år har kunnet følges på gåben siden datter startede i skole, fordi skolen ligger på vejen til mors arbejde. Datteren kan sagtens færdes selvstændigt, men det er hyggeligt at følges. Så det gør de dagligt

Mor og datter oplever kaotisk morgentrafik ved byskolen, og datteren har ikke lyst til at komme på cykel. Når de går, føler de sig ikke utrygge. De synes at der generelt køres for stærkt i bymidten. 60 km/t er tilladt på enkelte skolevejsstrækninger hele døgnet "og der bliver ikke holdt stille ved fodgængerfelterne, når der kun står børn". Mor mener bilisterne er mere tilbøjelige til at holde, når der er voksne med. Far synes de tilladte hastigheder omkring skolerne i byen er uforsvarlige.

Også sønnen på 10 år har fulgt med mor og søster, men for et år siden er han flyttet til en skole, der ligger ca. 4 km uden for centrum, og han er ikke rustet til at cykle alene, så far kører forbi med ham på vej til arbejde. Til sommer regner familien med at begynde at træne og cykle med ham, så han kan komme til at cykle om et års tid, fordi forældrene ønsker at børnene skal være selvtransporterende: "Det har været nemt og praktisk med skoletransporten indtil vores søn flyttede skole, men nu kommer det til at handle om logistik. Vi er enige om, at det skal ske, men vores søn er ikke begejstret, han er kommet i en alder, hvor han hellere vil køres i bil".

en nødvendighed at kunne cykle til alt

2-4 km / 8. klasse / landsby tæt på storby / cykler

Familien har pga. deres fritidsbeskæftigelse valgt at bo på landet. Familien har i dagligdagen ikke mulighed for at køre deres børn i skole. Derfor var første kriterie i valg af boligen en god og sikker skolevej med ordentlige cykelstier: "Hverdagen skal hænge sammen og børnene skal have mulighed for også at kunne cykle til kammeraterne", fortæller mor.

Den 15-årig dreng cykler hver dag. Familien går højt op i sikkerhed på skolevejen og har altid øvet nye ruter med børnene og talt om de steder, hvor man skal passe ekstra meget på. Datteren går i gymnasiet 6 km væk: "Der har aldrig været nogen diskussion, om hun skulle cykle, men hendes veninder gider ikke cykle på besøg hos os".

Hurtigt efter at familien flyttede til, kom der udfordringer på skolevejen med udvidelse af et erhvervsområde, tung trafik og parkering af lastbiler langs vejkanterne. Far har involveret sig i lokalsamfundet, der både er gået i dialog med virksomheden, der parkerede på vejen og med kommunen om forskellige forbedringer. Virksomheden har foretaget nogle ændringer og familien synes også at kommunen lytter: "Måske fordi vi ikke kommer med urealistiske krav... Nogle gange er det dog som om, at kommunen ikke gør deres arbejde færdigt. En rundkørsel med ulogisk vejføring for cyklister eller cykelstier, der stopper og fortsætter på den anden side af vejen uden at de markerer en sikker overgang".



ikke andre muligheder

Over 4 km / 5. klasse / på landet / cykler

Familien bor på landet ca. 5 km fra en landsbyskole, hvor datter på 11 år og søn på 9 år går i skole. Datter transporterer sig på elcykel i sommerhalvåret på bl.a. landevej uden cykelsti, hvor hastigheden er 80 km/t. Forældrene synes egentlig det er for farligt - især om vinteren. Datteren synes selv det er helt ok at cykle: "Et stykke af vejen kan jeg cykle gennem skoven, men det er heller ikke så godt om vinteren, hvor der er glat... Jeg kører tidligt, så jeg når frem inden alle de andre kommer i bilerne".

Familien har ikke mulighed for at køre børnene i skole på grund af skiftende arbejdstider og kollektiv trafik fungerer dårligt for familien. Familien har forsøgt med skolebustransport, men føler sig meget utrygge ved at børnene skal stå i vejkanten på en mørk vej og vente. "Jeg forstår ikke, vi selv skal lave aftaler med buschaufføren om, hvor børnene skal stå. Jeg er ikke sikker på, at buschaufførerne altid har overblik over, hvor sikkerheden er størst. En overgang fik børnene mulighed for at køre med flextaxa, men tiderne blev ikke overholdt. Det stressede børnene, når de kom for sent".

Datteren passer selv sin transport nu: "Jeg synes det er rart at jeg selv bestemmer, hvad jeg har lyst til efter skoletid", men det efterlader mor med en stor knude i maven: "Det kræver en vis alder at læse trafikken. Jeg har ikke ro i maven før jeg får sms'en om, at hun er nået frem. Nogle gange glemmer hun at skrive. Det er ikke rart". Sønnens skoletransport håndteres på anden vis bl.a. kørselsordning med naboer.

Familien har været i dialog med kommunen om både forhold på skolevejen og den kollektive trafik/flextrafikordning, men har ikke fundet en passende løsning. Familien synes det er meget vanskeligt at finde ud af, hvor man går hen med sine udfordringer i forvaltningerne.

*"Hvis man vil have alle
aldre ud på gåben og cykel
- ikke bare til og fra skole,
men også i fritiden,
er OPLEVELSEN af
trafikken noget man er
nødt til at tage alvorligt".*

Interview med passivt transporterende familier

Hvorfor passiv transport

Alle passivt transporterende interviewpersoner giver udtryk for, at de er bevidste om, at aktiv transport er sundt og godt for børnene. De synes også det er vigtigt, at børnene lærer at færdes i trafikken. De fleste synes også det er langt at foretrække, at børnene kan cykle eller gå selv, men trafikforholdene og utrygheden får forældrene til at vælge bilen eller bus.

Flere af de interviewede familier bor på landet, og de er klar over, at det er medvirkende årsag til, at det aktive transportvalg er en udfordring. Nogle af familierne er unge byboere, der er flyttet på landet, som føler sig overraskede over, at deres børn ikke har muligheder for at cykle sikkert til skole på landet. I nogle tilfælde synes forældrene endda at forholdene er for utrygge til at de selv vil færdes på cykel.

Passivt transporterende familier bor også i byerne, hvor der er kort afstand til skolen. En enkelt udtrykker, at morgenhyggen i hjemmet prioriteres. Det er mest praktisk og tidsbesparende, at køre børnene til skolen og familien har ro på ved morgenbordet. En anden fortæller om, at hyggesnak i bilen giver en god start på dagen.

*Trafik og utryghed
Praktisk og nemt
En god start på dagen*

Det praktiske hensyn nævnes af flere. Det er nemmere at smutte ind i bilen – ikke at tænke på veste, reflekser og bagage. Forældrene kører alligevel forbi skolen, på vej på arbejde. Det er nemt at give børnene et lift.

Endelig er det diskussionerne med børn, der ikke gider, eller har lyst til at cykle af forskellige årsager, selvom skolevejen er sikker. Børnene fremfører argumenter om at de føler sig utrygge, har for meget bagage, at de andre også bliver kørt. En mor synes ikke det er en god idé at forældre bøjer sig for presset, men hun gør det selv, for hun orker ikke diskussionerne. Moren har en fornemmelse af, at børnene synes der er præstige forbundet med at blive kørt.

En anden mor, der slås dagligt med sin datter "der ikke gider cykle" griber i egen barm og fortæller, at hun heller ikke selv gider at cykle og at hun derfor ikke cykler med datteren, selv om hun har tiden til det. Flere nævner, at bilen bliver valget, når der er for meget ævl og kævl.

En familie med ca. 500 m til skolen nævner, at motiverne til at tage bilen fylder mere end barriererne. "Det er bare nemmere den travle morgen".

Stopklodser for aktiv transport

Listen af stopklodser for aktiv transport er lang hos passivt transporterende. Det handler om de faktiske fysiske trafikforhold, ringe sikkerhed, om tryghedsfølelsen hos både voksne og børn, men også om børnenes ulyst, og daglige diskussioner og plagen.

- Trafikforhold
- Manglende regulering - skiltning, hastighedsbegrænsning
- Ubehageligheder på landevejene - Ringe overblik – f.eks. bakkehuller, hvor bilerne forsvinder – farligt ved krydsning af vej, overhaling tæt på, hvor farten hæves ved overhaling, Bagfra kommende trafik ved manglende eller kun markerede cykelstier. Mørke cykelstier på landet.
- Børns utryghed/angstfølelser
- Utryghed i mørke tunneller, eller øde strækninger, mødet med større børn, der mobber.
- Travlhed når familien skal ud ad døren
- Magelighed hos både voksne og børn
- Børnene plager om at blive kørt
- Børnenes ulyst
- Ingen at følges med
- Bagage
- Dårligt vejr

Oplevelse af skolevejen – transport i bil / bus

Omkring skolen

De fleste kørende forældre er optaget af "det kaos" de oplever i afleverings-situationerne. Selv om de selv vælger at køre, synes de, at der er for meget trafik omkring skolerne. Hvor det fungerer bedst, er hvor der er gode afsætnings- og parkeringsforhold, men de fleste oplever nærmest kaotiske forhold som denne forælder:

"Ved skolen er der to muligheder for at aflevere børn, men fordi jeg for det meste er sent på den, vælger jeg den nærmeste mulighed, hvor der er en Kiss & Ride med megen kaos. Der er ca. 20 p-pladser og måske 50 biler, der prøver at komme til. Lærerne parkerer der også. En del parkerer i selve Kiss & Ride-rundkørslen for at gå ind med deres børn og nogen gør det, så de blokerer for hinanden og man må vente til de er kørt igen for at kunne komme videre... Jeg synes dog, at de fleste passer på hinanden i rundkørslen, man kan jo ikke fræse rundt i en rundkørsel". Mor holder et øje på sønnen mens han passerer området. Hun mener ikke barnet er utryg ved at færdes. Han har lært at se sig for. Mor roser skolen for at have lavet den anden holdeplads bag ved skolen, hvor tilgængeligheden er meget bedre, "men jeg gider ikke køre en omvej for at komme dertil, når jeg er sent på den". Mor er godt klar over at forældrene selv skaber problemet, men har ikke nogen bud på en løsning: "Måske er der for mange der kører deres børn, når de bor tæt på, men jeg forstår dem godt, som trafikforholdene er... Folk kommer kørende med 90 km i timen ude fra landet og når dårlig nok at sætte farten ned til de 50, når de kommer ind i byen".

En anden forælder fortæller, at hun synes skolen gør hvad de kan for at skabe gode ankomstforhold for både kørende og lette trafikanter. Adkomsten er flyttet om på den anden side af skolen. Men det viste sig, at ikke alle forældre synes det var en god idé: "Der har været rigtig store problemer med afsætning af børn ved skolen. Det var meget farligt. Men skolen har afhjulpet det ved at sende bilerne om på den anden side af skolen. Det var der mange forældre, der blev rigtig sure over, men jeg synes det var det eneste rigtige at gøre.... Skolen gør hvad de kan, også med gode placeringer af cykelskure mv."

*Skolen har afhjulpet ved at sende bilerne
om på den anden side af skolen.*

*Det var der mange forældre, der blev rigtig sure over,
men jeg synes det var det eneste rigtige at gøre.*

Skolevejen

Passivt transporterende forældre på kort afstand har lidt forskellige udgangspunkter at opleve skolevejen ud fra.

Et forældrepar, som bor i forstaden til en stor by, synes egentlig at gang i villaområdet er ok, men en stor indfaldsvej til byen med hastighed på 80 km i timen og et lysreguleret kryds med meget korte skifteintervaller og meget trafik, der skal passere er nok til at familien føler sig utrygge ved at lade deres børn gå selv, og vælger at køre deres børn i skole.

Flere beskriver deres forhold i landsbyerne, hvor de bor. En familie bor i en dobbelt landsby ny og gammel del, der er forbundet med landevej med markeret cykelsti, hvor man må køre 80 km/t. Mor har forsøgt at cykle med sit barn til skole, men oplever både, at bilerne kører for tæt på og også ofte passerer stregmarkeringen i høj fart. Det skaber angstsituationer hos datteren. Nogle gange vælger mor at gå med datteren og cyklerne på strækningen, men for det meste kører de i bil.

Flere familier fortæller om "farlige rundkørsler" uden ordentlige markeringer til bilister eller cyklister, hvor nogle af børnene har oplevet, at der bliver råbt og peget fingre ad dem. Flere fortæller også om manglende belysning og mørke tunneller, eller tunneller med træer, hvor cykel med bage vanskeligt kan færdes.

Allerede fra 2 km's afstand fra skolen opleves aktiv transport kritisk for flere. I det følgende berettes om 3 forskellige situationer: turen fra landsbyen til byskolen, fra nybyggerkvarteret og på de befærdede, smalle landeveje, som skal krydses.

En familie bor på en indfaldsvej til en landsby – en strækning med løs bebyggelse i den ene side af vejen og skov på den anden side. Der er hverken cykelsti eller fortov. Trafikken er ikke voldsom, men forældrene vil ikke lade deres yngste barn køre eller gå ubeskyttet på vejen. Fra indfaldsvejen kan man vælge to ruter til skolen - en

landevej uden cykelsti, hvor bilerne kører 80 km/t eller en vej med markeret cykelsti. Der har moren ikke lyst til at barnet skal køre: "Der skal ikke meget til at et barn slingrer og bilerne kører meget tæt på. Jeg er ikke utryg ved at køre der selv, men vores barn skal ikke". Nogle gange kører mor med barnet på cykel gennem skoven: "Det er hyggeligt, så behøver man ikke gi' så mange ordre ... pas nu på". Mor kan ikke helt huske, hvornår den ældste søn fik lov til at køre alene på skolevejen, og hun har svært ved at sige, hvornår hun forventer de små kan: "De skal i hvert fald være en 11-12 år". Far er mest bekymret, han mener slet ikke at børnene skal køre på den vej.

En anden familie bor i et nybyggerkvarter (tidligere sommerhusområde) hvor vejene er smalle ødelagte og forsømte og slet ikke robuste nok til al den tunge arbejdskørsel til nybyggeriet. Der er allerede kommet mange familier med små børn, der kører og gør morgentrafikken kaotisk i området. Familien beskriver: "Der er ingen skilte, der viser hastighedsbegrænsningen og fordi området er overgået fra sommerhusområde til byzone, er man ikke rigtig klar over, hvor meget man egentlig må køre. Der er ingen reflekser, belysning eller andet, der kunne hjælpe orienteringen. Heller ingen striber, hvilket betyder, at bilerne nogle gange kører i den forkerte side af vejen". Familien har en formodning om, at der ikke tages notits af situationen, fra kommunens side, fordi den er midlertidigt, men den midlertidige situation har forløbet over flere år, og derfor synes familien, at der burde tages hensyn til de mange børn, der er flytter til området og som daglig kunne have mulighed for at cykle til skole. Familiernes har selv ideer til løsninger, der kunne afhjælpe, men fornemmer ikke de kan komme i dialog med kommunen.

*Der skal ikke meget til at et barn slingrer
og bilerne kører meget tæt på.
Jeg er ikke utryg ved at køre der selv,
men vores barn skal ikke.*

Flere familier beskriver en skolevej, hvor det slet ikke kan komme på tale at cykle. Hovedargumenterne er for smalle veje, hvor der bliver kørt for stærkt og for tæt på og farlige overgange/kryds. "Omkring kl. 8.00 er der rushhour på vejene. Jeg har prøvet at cykle med børnene. Men det er håbløst, der kommer store biler og busser og der kan ikke være to biler og en cyklist på vejen. Man må hver gang, der kommer en bil forfra, kigge bagud for at se, om der også kommer en bag fra og så enten stoppe op eller forsøge at hjælpe bilerne med tegn til overhaling eller stop". Forældre beskriver også krydsningssituationer: "Børnene skal krydse en hovedlandevej, når de cykler og det er ret håbløst, der kan gå mange minutter før man kan krydse, selv voksne synes det er utrygt. Der er en tunnel, men den er for gående, man skal slæbe sin cykel og bagage ned og op ad trapperne".

Kun enkelte af interviewfamilierne bor i en afstand over 4 km fra skolen. Beskrivelsen af landevejene over længere strækninger er enslydende. Der er strækninger uden cykelstier og tung trafik med lastbiler, der kører mere end de må eller almindelige biler

"der træder sømmet i bund". Desværre oplever interviewpersonerne ikke at den kollektive trafik løser deres behov for skoletransport. Derfor vælger interviewpersonerne at køre deres børn, når det kan passe sammen med arbejde. Udfordringer, som flere beskriver, er f.eks. at busholdepladserne ikke kan markeres i vejkanterne og at børnene, især om vinteren står i en mørk ubeskyttet vejrabat. Der er heller ikke muligheder for at parkere sin cykel, når man kommer cyklende til holdestedet. En familie fortæller, at en landmand uden omkostninger tilbød at sætte et læskur op, men fik afslag af kommunen. En anden udfordring er bustiderne, der ikke bliver overholdt. Det er især et problem, når bussen kommer for tidligt. Fleks- trafikordning har en enkelt familie måttet opgive at benytte. Skiftende chauffører kunne ikke finde vej til hjemmet og udeblev eller tiderne blev ikke altid overholdt, hvilket opleves som kritisk, når det handler om at komme i skole til tiden.

Dialog i familien om skoletransport

Passivt transporterende familier giver ikke udtryk for, at der er så meget dialog om skoletransport i familierne. En familie udtrykker det på denne måde: "Der er ikke så meget at diskutere. Vi er bare enige om at passe på familien".

En anden familie omtaler skoletransporten som rutine ikke noget de taler om. En mor fortæller ligeledes, at familien ikke taler om at cykle til skolen, men de vil gerne, at sønnen cykler til kammerater i fritiden. Det kan de godt tale lidt om: "Det er han ikke så vild med, men der er ikke så meget at gøre. Jeg siger til ham, at han godt kan se at komme op på cyklen".

*Der er ikke så meget at diskutere.
Vi er bare enige om at passe på familien.*

Interviewfamilierne, der kører deres børn, men hvor afstanden og sikkerheden er i orden, er mere tilbøjelige til at diskutere med børnene om at gå eller cykle. For nogen sker det dagligt, og børnene sejrer for det meste. Forældrene orker ikke "ævl og kævl". Vind og vejr har meget at sige i den sammenhæng, men også komfort og ulyst.

Dialog mellem skole/kommune og forældre

Flere af familierne føler sig provokeret af skolens kampagner, der opfordrer til at lade deres børn cykle, samtidig er de dog glade for at der sker cykelaktiviteter med børnene på skolen.

En mor har på fornemmelsen at landsbyskolerne bliver prioriteret mindre end de centrale byer og synes ikke rigtig der er kommunikation med skolen eller kommunen: "men der bliver delt flyers ud på skolen 'Lad dit barn cykle'... Jeg bliver altså lidt provokeret, når de står og deler de der flyers ud ... Hvad skal vi med sådan en folder, når der ikke i øvrigt er dialog og de ikke kender forholdene, eller arbejder på at gøre dem bedre her i byen". På en måde er det fint nok at de gør noget, mener samme mor dog: "For man skal nok ha' det der spark. Jeg siger også til de store, at nu skal de afsted. Det er ikke fordi familien er pylret på den måde, men sikkerheden er altså ikke i orden".

En anden familie oplever, at skolen og kommunen blander sig for meget i familiens anliggender. "Ja, skolen informerer ca. en gang årligt om, at forældre skal huske, at børn har godt af bevægelse og derfor bør gå eller cykle til skole. Jeg oplever det som formynderi og snæversyn, fordi der er flere ting, der hører til det gode liv i familien - og vores børnene får meget motion i fritiden".

*Det er ikke skolen, der skal påtage sig ansvaret for
at mine børn ofte ikke ønsker at cykle til skolen.*

Generelt udtrykker familierne glæde over de cykel- og gå aktiviteter skolen foretager sig med børnene. En mor understreger dog: "Det er ikke skolen, der skal påtage sig ansvaret for at mine børn ofte ikke ønsker at cykle til skolen".

Mangel på dialog med skole/kommune er især en frustration hos forældre, der kan se, at tiltag og løsninger for at de tør lade deres børn cykle på vejene ikke er uoverkommelige. Nogle forældre har oplevet, at kommunen nok møder op, når forældrene beder om det, men svaret er ofte enslydende: "Her er ikke værre end andre steder i kommunen" eller "Der er ikke sket nogen ulykker". Desuden giver forældrene udtryk for, at det er meget svært at finde ud af, hvor man skal henvende sig, når man har udfordringer på skolevejen eller udfordringer med skolebustransport.

Hvad kunne fremme gang eller cykling

Som i gruppen af aktivt transporterende forældre fylder trafikforholdene omkring skolen en del hos familierne, der vælger at køre deres børn til skolen. En mor, der sætter spørgsmålstejn ved om samfundet egentlig vil fremme sundhed og aktivitet i samfundet udtrykker sig således: "I det mindste kunne man sørge for, at der i bymæssig bebyggelse omkring skolens nærhed var sørget for sikkerheden – cykelstier eller stiforløb. Det kunne komme børnene til gode også i fritiden, og også voksne, der ønsker at færdes mere på cykel. Hvis man gerne vil have sunde børn - det man får tudet ørnene fulde af - må man også investere i det. Hvis man allerede i en tidlig alder kunne sende børnene afsted på cykel, så er det også det der bliver normalt for børnene"

Listen af forslag til, hvad gruppen af passivt transporterende mener, der kunne fremme gang eller cykling er lang. Bedre regulering af den tætte morgentrafik omkring skolerne, bedre parkerings- og afleveringsmuligheder, bedre regulering af rundkørsler og af farlige overgange, gangbroer, tunneller, belysning. Bedre skiltning og markeringer for biler og cyklister. Fartbegrænsninger på skolevejen – også tidsbegrænset på landevejene. Flere mener dog ikke fartbegrænsning har nogen effekt, fordi de oplever at bilister på skolevejene ikke overholder fartgrænserne og selv forældre, der afleverer børn, kører for stærkt.

*Hvis man allerede i en tidlig alder
kunne sende børnene afsted på cykel,
så er det også det der bliver normalt for børnene.*

Passivt transporterende interviewpersoner, der bor mere end 2 km fra skole mener, at en indsats for sammenhængende cykelstier og sikring af farlige kryds kunne påvirke deres valg. Flere peger på, at de har valgt at bo på landet, og at de dog ikke forventer eller forlanger at kommunen ruller cykelstier ud, men flere synes dog, at kommunen kunne se på nogle af de barrierer, der er på landevejene, hvor det kunne være en mulighed at cykle. For faktisk skal der ikke mere til end et enkelt farligt kryds til for at nogle forældre vælger cyklen fra for deres børn.

Ganske få af de forældre, der udtrykker frustration over, at deres børn ikke gider gå eller/cykle, hvor det er muligt, udtrykker ønske om inspiration til, hvordan de kunne motivere deres børn.

Eksempler PASSIVT transporterende familier



angst i trafikken

0-2 km / 0. klasse / dobbelt landsby / bil + cykel

Familien bor i en dobbeltlandsby, der er forbundet med en landevej med markeret cykelsti, hvor der må køres 80 km/t. Barnet er nybegynder i skoletrafikken. Mor arbejder hjemme og morgenerne er ikke præget af travlhed. Der er tid til at følge barnet i skole. Forældrene vil gerne at barnet lærer at cykle i skole, sammen med mor, men selv om mor er med, er barnet skrækslagen for at cykle på landevejen mellem gammel og ny landsby.

Mor cykler med datteren hver dag for at få bevægelse og for at lære hende at cykle, men ikke til skole. "Hendes angst er kommet helt bag på mig og jeg er bekymret for, om den vil hænge ved. Når vi cykler til skole, må vi trække på de strækninger, hvor hun bliver bange".

Mor mener, at for mange forældre med kort vej til skolen kører deres børn, men har ingen idé om, hvad man kunne ændre på udover øget trafiksikkerheden i en vis radius fra skolen - især lavere hastigheder og sikring af overgange, hvor børnene skal krydse. Mor har en idé om, at andre forældre også kører deres børn til skolen, fordi skolevejen opleves risikofyldt.

tryghed er det vigtigste

0-2 km / 2. klasse / storby periferi / bil + cykel

Familien bor i et villakvarter i nærheden af en stor hoved-/og indfaldsvej til storbyen, som skal krydses. Drengen på 7 år går i 2. klasse og har en søskende i 0. klasse. Børnene bliver som regel kørt i bil de små 2 km. til skole. Hverdagen er hektisk. Nogle gange arbejder begge forældre hjemme og nogle gange cykler de med sønnen.

Mor betoner: "TRYGHED og familiens perspektiv er vigtigt. Kommune og politi skal ikke alene tælle trafikofre, når de taler om infrastruktur og trafikforhold. Hvis man vil have alle aldre ud på gåben og cykel - ikke bare til og fra skole, men også i fritiden, er OPLEVELSEN af trafikken noget man er nødt til at tage alvorligt".

Konkret er familiens udfordring, at børnene skal krydse den store trafikåre, hvor der køres 80km/t og hvor der er et lyskryds med meget korte skifteintervaller. Ved skolen vurderes forholdene at være kaotiske pga. mange biler.

Far har en oplevelse af, at skolen gerne ser, at børnene cykler eller går og familien er bevidst om den grønne dagsorden og det hensigtsmæssige i at gå eller cykle, men sikkerhed og bekvæmmelighed prioriteres.



den gode start på dagen prioriteres

0-2 km / 5.klasse / centralt i byen / bil + går

Familien bor 500 meter fra skolen og kører begge børn i bil, på ruten til arbejde. Børnene går hjem, da begge forældre er på arbejde, når børnene skal hjem. Den yngste går i 5. klasse.

Mor ved godt det er sundt at gå, men vægter "den gode snak" med børnene højere om morgenen. "Det er en god start på dagen og de tunge ting i skoletasken fremmer ikke ligefrem lysten til at gå – bøger og lab top, som skal med hjem for at blive ladet op, mad, osv. Der er meget at slæbe på for de små børn".

Begge børn er meget aktive og får masser af motion i fritiden, derfor føler mor ikke at børnene forsømmer noget sundhedsmæssigt. Skolens årlige information om, at det er sundt for børnene at bevæge sig, føler moren som formynderi og snæversyn: "Der er flere ting der hører til det gode liv i familien – og i vores børn får meget motion i fritiden".

Desuden skal børnene passere en tunnel, som det yngste barn ikke er glad for. Der mangler belysning på vejen og der er ingen cykelsti, hvis børnene skal cykle og endelig bemærker mor også, at cyklerne står ud til et offentligt område, hvor der ofte er hærværk på cyklerne. Omkring skolen er der kaos, når forældrene afleverer: "De bliver sat af på uautoriserede steder og fartbegrænsninger på selve skolevejen tror jeg ikke på. Det bliver ikke overholdt".

utrygt at cykle

2-4 km / 0. klasse / periferien af oplandsby / bil + bus

Familie har 3 børn - en i gymnasiet, som klarer transporten selv med bus, to mindre børn, der går i forskellige skoler. En tager bussen til en større by, mens den mindste går i byskolen. Han bliver kørt, fordi skolevejen er for usikker og næsten helt uden cykelstier. "Det varer mange år inden han kommer til at cykle i skole. Cykel er vores ønske på sigt, men det bliver med en utryg fornemmelse, hvis ikke der sker noget med skolevejen".

Familien er flyttet på landet fra storbyen, hvor de cyklede hver dag: "Vi havde ikke gjort os forestillinger om, at man ikke kunne lade sine børn cykle i en lille by på landet, men da vi skulle til at sende børnene i skole, mærkede vi først, hvordan det stod til".

Familien fortæller, at de godt kan lide at hygge ved morgenbordet uden iPad og telefoner: "Derfor er vi oftest sent på den med at komme ud ad døren og nogen af de samme sidste forældre, der kommer til skolen i bil for at aflevere vores barn. Jeg følger ham også ind på skolen, så jeg må parkere". Mor prioriterer at barnet skal have en tryk skolestart det første år i skolen.



mor-taxi

2-4 km / 5. klasse / på landet / bil + cykel

Familien bor på landet. Datteren på 10 år, der går i 5. klasse vil sammen med sin ældre søster helst køres til skolen. Der er mellem 2-4 km til skolen og mor vurderer at skolevejen er relativ sikker. Som regel køres der "mor-taxi", men om sommeren kan det hænde, at der cykles lidt: "Jeg vil gerne at pigerne cykler. Det er unødvendigt at de bliver kørt og det sundt for dem at bevæge sig. Det må også være en fordel at være uafhængige.... Pigerne forsøger at overtale mig til at køre, når det regner, er koldt eller de synes det er kedeligt at cykle. Min ældste datter synes at bilerne kommer for tæt på".

Mor mener, at både cykelvejen og forholdene ved skolen, hvor der er adskillelse mellem kørende og gående/cyklende er ok. Men der sker ofte, at mor bøjer sig for presset og daglige diskussioner og vælger så at køre i bilen: "Pigerne lægger meget vægt på at blive kørt og bruger også argumenter som at 'den og den bliver kørt'. Jeg har indtryk af, at der er noget prestige forbundet med at blive kørt".

Mor har i 2 måneder cyklet med pigerne i en sommerperiode, men det gjorde ikke pigerne til cykelfans.

udfordringer, hvor der er tyndt befolket

Over 4 km / 3. klasse / landsby / bil + bus

Familien bor på landet, et sted hvor der kun er den ene børnefamilie. De står op kl. 6 for at nå det hele om morgenen. Datteren på 8 år går i 3. klasse bliver kørt til nærmeste busstop, som er 3 km. fra hjemmet. Derfra kører hun videre til skole med bus, i alt 7 km: "Nogle gange er bussen kørt før tiden (2-3 minutter før), andre gange ser de ikke bussen: "så må jeg køre hele vejen. Retur er omvendt procedure...". Mor fortæller videre "I øvrigt er der ikke noget stop-skilt og heller ikke noget bus-skur. Hvis man skulle cykle til busstoppestedet, er der ingen cykelparkering, så skulle hun lænke cyklen til et vejtræ".

Forældrene er tilhængere af aktiv transport, men det kan ikke lade sig gøre pga. afstanden og sikkerheden. Der er ingen mulighed for at få bussen til at køre omkring landsbyen, men familien drømmer om en mulighed for at omdanne et nedlagt jernbanespor til natursti, for hele byen, som datteren så kunne cykle ad. Det er undersøgt i lokalsamfundet, men Bane Danmark tillader det ikke, fordi man ikke ved om strækningen skal lukkes permanent. "Der er kun landevejen, uden cykelstier og med lastbiler, der kører med 95 km i timen – sømmet i bund"

Del 3

Overblik og anbefalinger



Cykling og gang skal have
førsteprioritet i trafikken, hvis flere
børn skal cykle og gå til skole.



Faktorer der påvirker transportvalget i overblik

Tryghed

Det mest afgørende enkeltforhold der påvirker beslutningsbalancen for transportform, er forældrenes tryghed ved barnets skolevej og ved barnets færden i trafikken.

Manglende tryghed ved barnets færden på skolevejen medfører, at forældrene i oftere overtager beslutningen om skoletransport og at transporten oftere bliver passiv. Mens lidt færre end 4 ud af 10 forældre normalt bestemmer skoletransporten, så bestemmer over halvdelen af utrygge forældre skoletransporten (37% mod 55%) mens andelen af "selvbestemmende børn" ved utrygge forældre falder til det halve.

Utryghed hos forældre betyder i store træk en halvering af selvbestemmende børn i alle klassetrin. Mens årsagerne til utryghed kan sættes i forbindelse med infrastrukturen (vejtyper, cykelstier, kryds og overgange), så fremmer oplevet utryghed uanset årsag den passive transport stærkere end objektive enkeltfaktorer som f.eks. fravær af cykelstier på ruten. Derfor giver det mening at tage afsæt i tryghedsoplevelsen og dens årsager.

Tryghed hos børnene selv har begrænset indflydelse på elevernes transportpræferencer, hvis man ser bort fra de yngste børn, hvor forældrene har medvirket til besvarelsene. Blandt børn i alderen fra 4. klasse og opad, ses på distancerne 0-4 km ingen væsentlig forskel på tendensen til at foretrække aktiv eller passiv transport og cykling ses endda at være mere udtalt hos utrygge elever fra 4. klasse og opefter, på afstande op til 4 km. Utryghed hos børn i alderen 0.-3. klasse er forbundet med mere passiv transport – hvilket primært antages at udspringe af forældrens vurderinger og transportbeslutninger på vegne af børnene.

Som årsager til utryghed angives (forældre og børn) særligt disse forhold:

- For mange biler og kaos ved skolen
- Manglende gode, sikre cykelstier eller gangstier
- Kryds og overgange, som er vanskelige at passere
- Trafikforhold som er vanskelige at overskue
- Mørke skoleveje

Klassetrin

Børn i klasserne 0.-3. klasse bor i gennemsnit tættere på skolen – i undersøgelsen har 7 ud af 10 børn i de mindste klasser under 2 km til skole. Samtidig udviser familier med de mindste børn en særligt udtalt brug af bil, med cykling under gennemsnit og gang som gennemsnittet. Mindre børn er dermed mere "udsat" for passiv transport end større børn, også sammenlignet med andre der bor tæt på skolen. Samtidig er forældres bekymring større for de yngste børn på skolevejen. Fordi trafikvaner i familien grundlægges tidligt og de mindste børn er mest udsat for passiv transport, er de yngste en vigtig målgruppe.

Afstand

Afstand over 4 km udgør en væsentlig barriere for aktiv transport og i det hele taget falder graden af aktiv transport forudsigeligt jo længere man har til skolen. Når afstanden til skole udgør mere end 4 km er det fire gange så sandsynligt at der bruges passiv transport.

Imidlertid bor flertallet af familier praktisk taget i gå eller cykelafstand fra skolen. Familier der bor 0-2 km fra skolen, vælger oftere aktiv transport til skole, idet gang og cykling på den korte distance ses signifikant oftere – også selvom næsten 2 ud af 10 familier selv ved den korte afstand tager bilen i brug og kun 7 ud af 10 familier er dagligt aktive. Allerede ved afstanden 2-4 km stiger brug af bil signifikant, til at udgøre 4 ud af 10 skoletransporter og cykling ses ved denne afstand kun lidt over det samlede gennemsnit.

Når afstanden til skole kommer over 4 km, deles hovedparten af transporten mellem bil og kollektiv transport og kun omkring 1 ud af 10 transporter ses at være aktive, hovedsageligt som cykling. Afstand til skolen betyder meget og det optimale for aktiv skoletransport er alt andet lige kort afstand til skole.

Infrastruktur

Hvordan skolevejen er indrettet og hvilke vejformer den indeholder har betydning for transportvalget. Der ses forskellige transportvalg afhængig af, om familien bor i en bymidte, et boligområde/villakvarter og om der på skolevejen forekommer landeveje, ringveje, rundkørsler eller tæt trafikerende strækninger – ligesom det har stor betydning for tryghed og transportvalg, om strækningerne er med eller uden cykelsti.

Transportvalget viser, at infrastruktur har betydning – landeveje og tæt trafik uden cykelsti giver større sandsynlighed for at bilen vælges til skole, mens fravær af landeveje, tæt trafik, omfartsveje og rundkørsler giver mere cykling eller gang og mindre bilkørsel. Landeveje og tæt trafik kan som udløser af utryghed ved skolevejen neutraliseres til at opleves som en skolevej med gennemsnitlig tryghed, hvilket synes at være en vigtig forståelse, når man ønsker at fremme aktiv transport.

Præferencer og ønsker

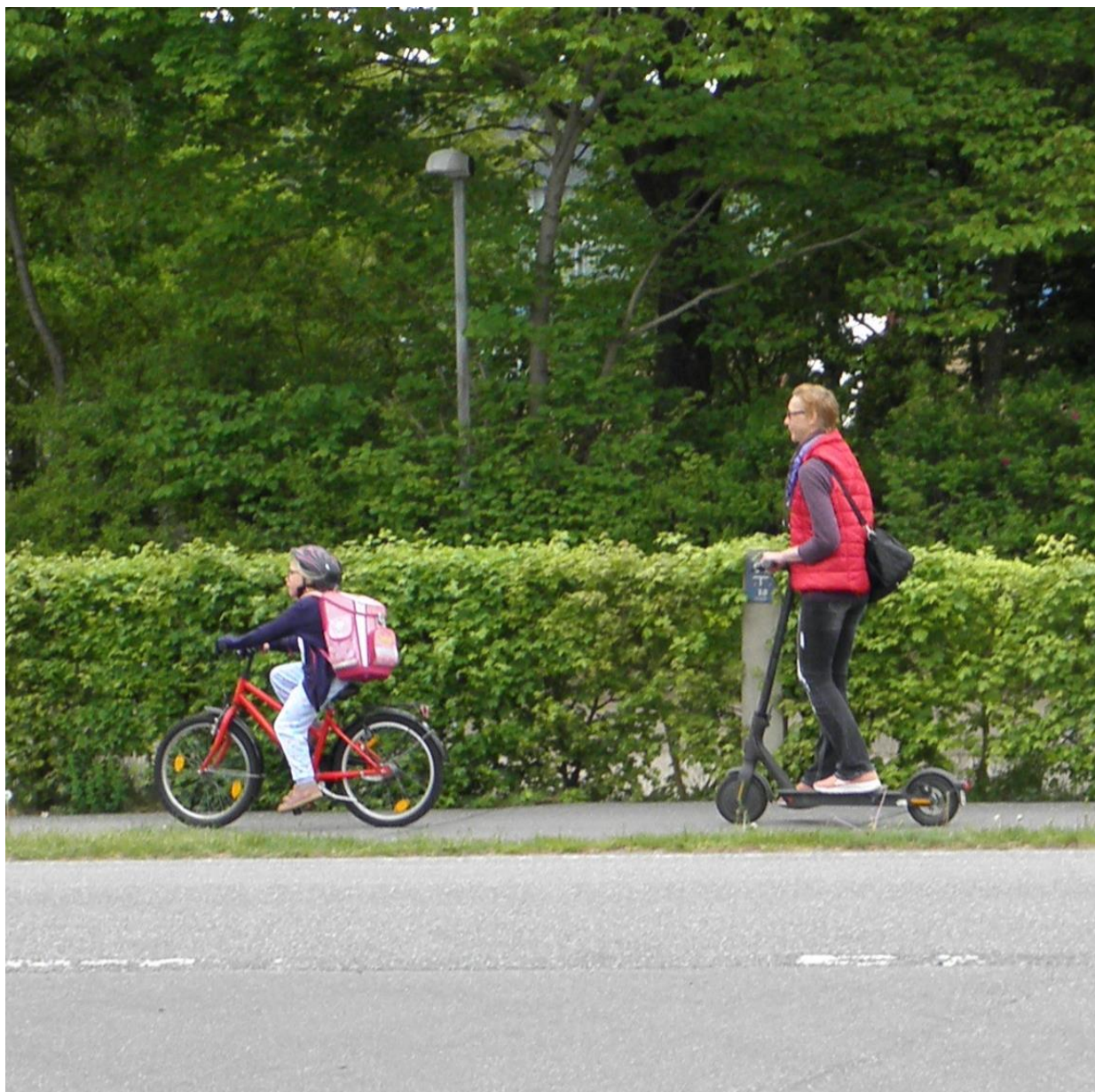
Flertallet af forældre har aktiv transport som idealet og som den transportform, de ønsker for deres børn. Modsat ønsker ret mange børn at blive kørt i bil – i hovedsagen fordi det er nemt og behageligt. Denne og andre undersøgelser af sin art påviser, at den ønskede og faktiske transportform ikke er sammenfaldende. Nogle børn der hellere ville køres kommer til skole på cykel og gåben, mens andre børn der bliver kørt til skole, hellere ville have cyklet eller gået.

Det er undersøgelsens opfattelse, at ved konflikter eller forhandlinger om transport, har forældre som oftest tryghed, sundhed eller nemhed som udgangspunkt for den transportform, som de omsætter i praksis, mens elever og børn mere orienterer sig efter hvad der er sjovt og praktisk eller bekvemt. Forældre der ønsker aktiv transport, men ikke omsætter det, har ofte utryghed som drivkraft, mens børn der viger tilbage fra at involvere sig i aktiv transport, ofte har magelighed som drivkraft. Når børn går eller cykler til skole – eller omvendt køres i bil - hænger det ofte sammen med, at børnene ønsker dette.

Når hver anden elev finder bil og cykling til skole "meget nice" og 3 ud af 10 elever foretrækker at blive kørt til skole i bil, er det givet at konfliktpotentialer i familierne omkring skoletransporten ofte handler om barnets ønske om at blive kørt til skole fordi det opleves som nemt og hurtigt.

Konflikterne omkring at cykle har ofte et tryghedsmæssigt udgangspunkt, hvor eleverne ikke får lov, hvis forældre ikke føler skolevejen giver den nødvendige tryghed og sikkerhed for barnet, også i de tilfælde, hvor børnene gerne ville cykle. Desuden findes forhandlingspunkter, hvor børn og forældre ser forskelligt på transportvalget, der som oftest handler enten sikkerhed eller bekvemmelighed – børn der ønsker at blive kørt som følge af bekvemmelighed, og forældre der primært vælger bilen som følge af ønsket om sikkerhed og sekundært som følge af bekvemmelighed.

Når trygheden er høj og afstanden tillader det, er transporten hovedsageligt præget af gang og cykling som en rutine eller i konsensus med barnets ønsker – når trygheden er lav, kommer bilen oftere frem, ofte som følge af forældrenes beslutning eller som følge af en forhandling om dagens transport. Tiltag, der skal fremme aktiv transport, er således nødt til at beskæftige sig med forældrenes og elevernes oplevede tryghed og med nogle elevers ønske om bekvemmelighed.



Vigtige kendetegn for aktiv og passiv transport



Aktiv transport:

- Børn der foretrækker at cykle eller gå til skole
- Forældre som føler sig trygge ved skolevejen
- Forældre for hvem barnets sundhed er vigtigt
- Børn der også er transportaktive i fritiden
- Skolevej med god infrastruktur for lette trafikanter
- Når transporten er en AKTIV rutine



Passiv transport:

- Børn der foretrækker at blive kørt til skole
- Forældre som er utrygge ved skolevejen
- Skoleveje med oplevet dårlig infrastruktur for lette trafikanter
- Forældre der lægger mere vægt på samvær end på sundhed
- Børn som også er transportpassive i fritiden

Fakta om skoletransport

Langt de fleste bor mindre end 4 km fra skolen

3 ud af 10 børn er udsat for passiv skoletransport

3 ud af 10 børn foretrækker bil til skole

3 ud af 10 forældre er utrygge ved skolevejen

2,5 ud af 10 elever er utrygge ved skolevejen

7 ud af 10 forældre ser biler som årsag til utryghed

Biler som årsag til utrygge skoleveje: biler med for lidt afstand, for høj fart, for mange biler og for lidt hensyn

Mangelfulde skoleruter skaber mere passiv transport

9 ud af 10 forældre foretrækker aktiv skoletransport

Anbefalinger

Barrieren for aktive transportvalg skal sænkes

Hvis vi gerne vil have børnene ud af bilerne, skal vi til at forstå gang og cykling som den primære transportform til skole og biler til skole som sekundært.

Vores byer er af historiske årsager indrettet på bilens præmisser, mens gående og cyklende må indordne sig under hensynet til bilerne. Dette forhold skal vendes om, så der generelt kan komme mere aktiv transport. Det skal ske både i den enkelte by – og i forhold til trafikregulering, byudvikling og politiske prioriteringer om infrastruktur.

Aktiv transport handler om byplanlægning, infrastruktur og trafikregulering. Det handler ikke i første række om at overbevise befolkningen om at bruge bestemte transportformer, men om at indrette byer og trafikarealer, så aktiv transport falder naturligt, sikkert og nemt. Gør man det, kommer adfærden af sig selv.

Danske børnefamilier vil gerne cykle og gå. Desværre er forholdene ikke altid begunstigende for denne præference. Hovedproblemet er dels den selvforstærkende anvendelse af bil til skole transporten, dels at infrastrukturen ikke i tilstrækkeligt konsekvent understøtter og favoriserer lette trafikanter til og omkring skolen.

Ganske vist bygger man gerne en god cykelsti, men hvis man samtidig anlægger en stor parkeringsplads lige ved skolens indgang, så er konflikterne mellem fortravlede bilister – der ofte bor "lige om hjørnet" – og lette trafikanter forprogrammeret. Når der er langt til skolen – som det kan være tilfældet i områder med lav befolkningstæthed – så nytter det ikke at appellere til at lade bilen stå, hvis busserne er upålidelige eller venteforholdene ubekvemme – så bliver bilen også nemt den primære transport.

*Hvis vi gerne vil have børnene ud af
bilerne, skal vi til at forstå gang og
cykling som den primære
transportform til skole og biler til
skole som sekundært.*



Fremtidens skoleveje:

Sund vej - høj trivsel

Temaerne er overskrifter på fokusområder, som udspringer af kritiske faktorer i transportvalget. Formålet med tematiseringen er, at de i takt med opbygningen af erfaringer kan være en rettesnor for flere anbefalinger, der kan omsættes i praksis. Rapportens anbefalinger er ikke en facitliste, men et godt udgangspunkt.

TRYGHED OG BRUGERFOKUS

Temaet handler om fokus på trygheds hos trafikbrugerne. Det handler om dialog med brugerne og om at tage tryghed set fra brugerperspektivet alvorligt. Dybest set handler tryghed og brugerfokus om fremme af trivsel, velfærd og sundhed på skolevejen.

VEJFORHOLD

Temaet handler om skoleveje der sætter let trafik i højsædet og prioriterer indretninger, som gør aktiv transport behageligt, sikkert og hurtigt. Passiv transport på skolevejen skal indrette sig efter hensynet til aktiv transport, også der hvor det kan opleves som tab af privilegier for bilister på skolevejen.

STIMULERING

Temaet handler om andet der kan motivere til det sunde transportvalg. Skoler og forældre har f.eks. et fælles ansvar for at stimulere børns lyst til aktiv transport, så tidligt som muligt. Stimulering handler også om prioriteringer og om de praktiske ting i hverdagen, der kan gøres for at lette, fremme og belønne aktiv transport.

GENERELT

Der skal gøres op med bilernes fortrinsret på vejene. Konceptet for skoleveje bør prioriteres, så cyklister og gående har fortrinsret og bilisterne må underordne kravene til sikkerhed, trivsel og tryghed på skolevejen. Det samme gælder i princippet alle andre steder, hvor man gerne vil have børn til at færdes aktivt i trafikken.

Dette indebærer, at man begynder at se på trafikken og omgivelserne omkring skoler som et sted, hvor der skal herske trivsel, tryghed og livskvalitet for trafikdeltagerne.

- ✓ Cykling og gang skal være det primære hensyn – bil det sekundære
- ✓ Hovedhensynet i alle sammenhænge skal være til de lette trafikanter
- ✓ Hovedvægten skal være på trivsel, tryghed og sundhed på skolevejen

Vi kalder tænkemåden om fremtidens skolevej for "Sund vej – høj trivsel".

Anbefaling:

Træf politisk beslutning om, at aktiv skoletransport har førsteprioritet. Beslut at gang og cykling – i det hele taget alle former for let trafik – skal have fortrinsret og at bilisme på skolevejen skal underordnes til fremme af aktiv og sikker transport.

TRYGHED

Dialog med brugere og fokus på tryghed

Tryghed på skolevejen er den største enkeltfaktor i valget af transportform. Når trafikken opleves som utryg, bliver bilen oftere den valgte transportform til skole, selv på korte afstande. Tryghed og faktisk trafiksikkerhed kan nogle gange være hinandens modsætninger, men behøver ikke at være det. For at sikre, at det ikke er mangel på tryghed, der er afgørende i forhold til valg af bilen som transportmiddel, bør utryghed blandt børn og forældre tages alvorligt. I den sammenhæng anbefaler vi dialog med trafikbrugerne som udgangspunkt for tryghedsskabende indsatser.

Anbefalinger:

Brug tryghed som succesparameter. I skolemålinger og dialoger med forældre, bør forældrenes tryghedsoplevelse af skolevejen indgå som et vigtigt parameter. Det samme gælder ved dialoger med forældre, hvor utryghed ikke må afvises med henvisning til trafik- og ulykkesstatistik. Forældre ser ikke deres børn som del af en ulykkesstatistik men ønsker at kunne være trygge ved barnets færd i trafikken. Trygge forældre er godt for aktiv transport.

Gå & Snak. Kortlæg sammen med trafikbrugerne steder der opfattes som utrygge af børn og forældre - find "de svage led i kæden", som skaber utryghed på skolevejen. På baggrund af indmeldinger kan der foreslås foranstaltninger, hvor det samtidig sikres, at disse ikke reducerer den faktiske trafiksikkerhed. Disse kan f.eks. være særligt hastighedsdæmpende foranstaltninger i forbindelse med krydsningspunkter. Steder brugerne udpeger som utrygge, kan desuden vurderes af vejmyndigheden og sammenholdes med et ulykkesudtræk. Gå & Snak bør være en tilbagevendende begivenhed hvert skoleår og kan sættes i system ved, at kommunen udarbejder en klar-til-brug vejledning. Nøgleordet er dialog om tryghed for børns færd på skolevejen.

Indhent ideer fra trafikbrugerne. Der bør på alle planer indhentes ideer fra trafikbrugerne selv, som kender skolevejen bedre end nogen anden. I nogle tilfælde kan der være tale om ganske simple ting der skal til for at fremme den ønskede adfærd i trafikken og øge trygheden.

Familiegennemgang af skolevejen. Ligeledes kan børn og forældre opfordres en gang om året til at gå/cykle turen til skole i fællesskab, og snakke om, hvor de oplever utrygge situationer. I nogle tilfælde kan forældrene instruere børnene i at færdes på en tryk måde eller tage en særlig rute, hvor barnet undgår komplekse trafikpunkter. Mens der andre steder kan være behov for afhjælpende tiltag i dialog med kommunen.

Biler på skolevejen som kilde til utryghed

Biler på skolevejen er den største enkelte kilde til utryghed på skolevejen og dermed ofte det primære argument for selv at køre sine børn til skole. Biler på skolevejen vil ofte være en præmis, som ikke grundlæggende kan ændres. Selv hvis man ville forbyde biler at køre ind på skolens område, vil der stadig være strækninger på skolevejen, hvor biler skal kunne køre. Men forholdene kan ofte forbedres markant til fordel for tryk og mere sikker aktiv transport.

Anbefalinger:

Indfør 30 km/t på vejene omkring skoler. Biltrafikkens hastighed skal være lav omkring skolen, optimalt set 30 km/t. Dette bør sikres via vejens udformning, herunder anvendelse af hastighedsdæmpere. Dette er en helt central forudsætning for sikring af sikkerhed, tryghed og trivsel på skolevejen. Samtidig er 30 km/t ved skolerne økonomisk overkommeligt at implementere. Fordelene er omfattende og veldokumenterede. En anbefaling som er i tråd med [Stockholm erklæringen](#) fra den globale ministertrafikkonference i 2020 med bred international tilslutning.

Etabler fartdæmpende indretninger. Som udgangspunkt anbefales hastighedsdæmpere på skoleveje i form af bump, da de virker under alle forhold og ikke udgør en påkørselsrisiko for nogen. Fartdæmpende bump kan desuden kombineres med fodgængerfelter eller krydsningspunkter.

Vis hastigheden. Faste eller mobile fartvisere kan nedbringe gennemsnitshastigheden og kan kombineres med interaktiv skiltning, der nedskilter hastigheden i bestemte perioder. Som periode kan skolens åbningstid anbefales. Nogle hastighedsvisere giver visuel belønning til bilister der overholder hastigheden, hvilket også kan anbefales. Fartvisere kan desuden logge data, som kan bruges af kommunen med henblik på at iværksætte foranstaltninger (f.eks. politikontrol, hvis der er en 'uheldig' trend).

Sørg for klare og tydelige krydsningspunkter. Krydsningspunkter skal være let forståelige, tydelige og med gode oversigtsforhold, samt placeret hvor biltrafikkens hastighed er lav.

Adskil indkørsel og parkering fra den lette trafik. Parkering og adgang til skolen med bil bør adskilles fra adgangen for de bløde trafikanter. Optimalt set bør parkering placeres med lidt afstand til skolen, så skolens ankomstarealer kan gøres sikre, trygge og attraktive for gående og cyklende. Der kan anlægges spændende ruter mellem parkering og skolen, så barnets sidste del af turen til skole foregår til fods, i stedet for parkering lige ved døren.

Skab afstand. Biler der kører for tæt på, kan medføre utryghed. Her kan egentlige cykelstier, kantbaner, cykelstrimler, 2 minus 1 veje være medvirkende til at reducere utrygheden, ligesom stier kan forbedre trafiksikkerheden. Hvor vejtekniske løsninger ikke er mulige, kan lokale kampagneindsatser om afstand til cyklister bidrage til større tryghed. Desuden kan kommuner og forældre opfordre

til, at der lovgives om bilers mindsteafstand ved passage af cyklende: 1,5 meter i byer, 2 meter uden for bymæssige områder, som f.eks. landeveje.

Bekæmp ulovlig bilkørsel. Ulovlige kørsel og parkering bør bekæmpes med en samlet indsats, f.eks. i form af fysiske foranstaltninger som hegn eller steler, ændret vejudformning (så man reelt holder på vejen) sammen med gode og attraktive parkeringsmuligheder i god afstand fra de lette trafikanter, f.eks. med ekstra brede båse og med spændende gangruter til skolen og parkeringsvagter.

Synlighed og respekt ved fodgængerfelter. Fodgængerfelter bør gennemgås af vejmyndigheden for at sikre, at de lever op til kravene omkring særskilt belyste tavler, belysning af fodgængerfeltet, tavlernes synlighed samt oversigtsforhold. Fodgængerfeltets sikkerheds kan øges betydeligt ved at kombinere dem med hævede flader, krydsningsheller, rækværk eller signalanlæg. Lokale kampagner og indsatser generelt (som f.eks. en voksen ved fodgængerfeltet morgen og eftermiddag) kan bidrage til større respekt for vigepligten ved fodgængerfelter.

Brug advarselstavler til synliggørelse. Ved skolerne kan det være en god idé at anvende elektroniske A22 advarselstavler til advarsel om 'bløde' trafikanter omkring skoler og institutioner.

Højst 50 km/t hvor børn skal færdes. Ingen steder i bymæssige områder, hvor man ønsker at børn skal færdes i trafikken og f.eks. skal kunne krydse en vej på ruten til skolen, bør der være hastigheder over 50 km/t. Det ideelle er 30 eller 40 km/t i byområder hvor biler, gående og cyklister skal dele trafikarealerne.

VEJFORHOLD

Generelt

Undersøgelsen viser, at cykelstier er vigtige for anvendelsen af aktiv skoletransport og tryghedsoplevelsen i trafikken, særligt når skolevejen indbefatter tæt trafik og på landeveje. Stor betydning har også kryds og overgange, hvor selv en enkelt usikkert oplevet overgang kan være en hindring for det aktiv transportvalg. Dårligt vedligeholdelse af trafikarealer for lette trafikanter – cykelstier og fortove – bliver desuden nemt en kilde til frustration hos aktive skoletrafikanter.

Vejtekniske løsninger er dog ikke altid bare lykken. De kan på papiret virke rigtige, men reducerer ikke nødvendigvis utrygheden. I værste fald har de ingen reel effekt, men koster mange penge at udvikle og anlægge. Ofte vil adfærdsændringer kunne løse problemstillinger på skolevejen. Alligevel findes der også mange skoleveje som er mangelfulde, forstået på den måde, at de mangler korrekt skiltning, belysning, vedligehold, beskæring osv. Forhold som nemt kan forbedres. Her kan vejmyndighederne opfordres til at opgradere den generelle drift omkring skolerne.

Manglende cykelstier

Manglede cykelstier i tæt trafik og på landeveje udgør en anelig barriere for aktiv transport. Hvor der mangler cykelstier, vil det sikreste og tryggeste tiltag være at etablere egentlige kantstensafgrænsede cykelstier, hvor der samtidig tages hensyn til også at sikre krydsningspunkter i forbindelse med stien. Hvor dette ikke er muligt, kan følgende tiltag f.eks. anvendes.

Anbefalinger:

Cykelsti i 1 vejside. Dobbeltrettede stier kræver kun plads i 1 vejside, men kan give udfordringer med oversigter ved sideveje/indkørsler, samt medføre uhensigtsmæssige krydsningspunkter. I nogle tilfælde kan en dobbeltrettet sti dog være den helt rigtige løsning.

Brede kantbaner. Brede kantbaner (min 1,2 m inkl. 30 cm stribe og med cykelsymboler pr. 100 meter) kan øge sikkerheden og reducere vejprofilet (og dermed hastigheden). De opfattes ikke så tryghedsskabende som cykelstier. Kantbanen kan f.eks. etableres i en alternativt farvet belægning for at indsnævre vejprofilet visuelt. Nogle steder (f.eks. i Herning og på Frederiksberg) er der udført "vulster" mellem vej og cykelbane, hvilket kan forbedre trygheden.

2 minus 1. 2 minus 1 veje kan anvendes på veje med en spidstimetrafik på under 300 køretøjer, og hvor der kan sikres mødesigt til den ønskede hastighed. Løsningen skaber generelt bedre oversigtsforhold i byer i forbindelse med indkørsler, fordi biltrafikken flyttes ud på midten, ligesom der kan forventes en lille hastighedsdæmpende effekt. Ideelt set bør 2 minus 1 veje suppleres med hastighedsdæmpere.

Cykelstrimler. Cykelstrimler er en nødløsning, som kan anvendes hvor der ikke er plads til andre tiltag. Cykelstrimlen er en smal kantbane afmærket typisk med en farvet belægning. Den må benyttes af alle, men reserverer visuelt et areal til cyklisterne, ligesom den giver en visuel indsnævring af vejprofiler

Omdan fortov til delte stier. Opgradering af fortove til delte stier eller fælles stier kan f.eks. ske ved asfaltering og sideudvidelse af eksisterende fortove. Det skal dog sikres, at der ikke opstår oversigtsproblemer ved sideveje og indkørsler, fordi sådanne stier ofte ligger tæt på skel.

Opgradering af cykelstier og fortove

Fremme af cykling og gang bør afspejle sig i den måde, hvorpå fortove og cykelstier vedligeholdes. Vejmyndigheden bør opfordres til at drifte cykelstier og gangstier på samme niveau som øvrige færdselsarealer. Det gælder især de nævnte punkter.

Anbefalinger:

Hold cykelstien ren: Ofte havner sand, blade og grus på cyklistarealer, hvor det ikke naturligt fejes væk af biltrafikken. Derfor er det vigtigt med fejning og renhold. Det samme gælder for fortove, hvor hække og anden beplantning der går ind over fortovet kan være til gene for gående børn.

Hold cykelstien intakt. Cyklister kører på 2 hjul og er udsatte. Belægninger bør holdes fri for lunger og huller, hvor der opstår vandpytter, is og fare for at vælte.

Sørg for vinterbekæmpelse. Vinterbekæmpelse, som ofte er mangelfuld og sker for sent i forhold til skoledagens start. Sørg for at der sker vinterbekæmpelse på gangstier og cykelstier med samme omhyggelighed som på vejene.

God cykelservice ved vejarbejde. Vejarbejder: der skal sikres ordentlige forhold ved vejarbejde på cykelstier, herunder sikre omkørselsmuligheder. Mange steder lukker man bare stien og henviser til modsatte fortov – men også her bør der være samme service som for den motoriserede trafik.

Lys på ruten. Børn føler sig utrygge, hvis de skal færdes ad mørklagte fortove, cykelstier eller tunneller. Mørke skoleveje bør oplyses med brug af moderne LED, f.eks. LED ledelinjebelysning, der sikrer en oplyst rute. LED-lamper giver i mørke desuden mulighed for højere synlighed og opmærksomhed, f.eks. omkring et fodgængerfelt, en vanskelig vigepligt/stoplinje eller en mørk vej/cykelsti. Når myndigheder i forbindelse med generel udskiftning til LED skal der forud foretages beregninger, der sikrer at vejreglernes krav til belysning overholdes.

STIMULERING

Manglende lyst til bevægelse

Mange forhold kan hindre aktiv transport. Herunder børns manglende lyst til at gå eller cykle og gode argumenter om dårligt vejr og travlhed. For nogle forældre er det også en barriere, hvis barnet ikke er gammelt nok til at gå / cykle selv eller ikke er fortrolig med at tage turen selv. Det anbefales, at skoler og forældre sørger for, at børn gives mulighed for at opleve gælden ved at bevæge sig og hjælper dem til at blive motiverede og sikre aktive trafikanter. Desuden anbefales det at indføre ledsageordninger der aflaster forældre i forhold til at ledsage børnene til skole.

Anbefalinger:

Forstærk skoleaktiviteter med cykling: Børn der tidligt lærer at cykle, oplever ofte cykling som en sjov og fornøjelig transportform. Skoler bør gøre alt de kan for at inddrage cykling og anden transportbevægelse i undervisningen på en fornøjelig måde for børnene. Det vil sige alle former for cykling i skoletiden, cyklistprøver, cyklisttræning, undervisning med brug af cykler og cykeludflugter.

Tilbyd gå- og cykelbusser: Ofte ender børn med at blive kørt til skole, hvis forældrene er utrygge eller børnene ikke har lyst til at gå eller cykle. En måde at lette valget af gang eller cykling til skolen er at tilbyde gå- og cykelbusser under ledsagelse af frivillige – f.eks. forældre, lærere eller pensionerede fagkræfter. Busserne kan gå/køre efter en tidsplan med frekvente opsamlingspunkter.

Lav aftaler mellem forældre om at følges ad: Bidrag til, at forældre der bor i samme nabolag, indgår aftaler med hinanden om at deres børn følges ad til skole. Det motiverer børn at følges med andre og bidrager til tryghed på skolevejen.

Prioriter aktiv transport. Hvis anbefalingerne om at prioritere forholdene for aktiv transport følges, så familien i hverdagen oplever, at aktiv transport er behageligt og trygt, mens bilkørsel ikke længere indebærer, at man kan standse lige foran skolens indgang, så vil det kunne medføre at flere søger over i aktiv transport, fordi det er fordelagtigt i hverdagen.

Manglende information

Forældre oplever generelt ikke at modtage tilstrækkelig relevant information fra skolerne om skoletransport. Ofte ved forældrene ikke hvem der står bag forskellige "kampagner" og har svært ved at se formålet med disse opfordringer, særligt hvis de er utrygge ved skolevejen. Forældre oplever også, at de f.eks. kun informeres i 0. klasse om, at skolen anbefaler de lader bilen stå – men at de ikke får information når barnet når en alder, hvor det nemt kunne cykle selvstændigt til skole. Skolen bør sikre, at forældre er velinformerede gennem hele skoleforløbet med aldersrelevant oplysning.

Anbefalinger:

Information: Forældre vil gerne informeres, hvis det gøres på en relevant og jævnbyrdig måde. Informer forældre hvert år om skoletransport. Informer forældre om hvad børn i forskellige aldre kan – her kan skoler og kommuner bruge råd og information fra Rådet for Sikker Trafik. Informer om forbedringer af skolevejen, om indsatser, cykelparkering, gå-busser, forældre aftaler, Gå & Snak tilbud med videre.

Dialog: Tovejskommunikation er godt, så forældre kan fortælle om eventuelle bekymringer på skolevejen. Brug Gå & Snak konceptet og tag dialoger med forældre og inddrag dem i arbejdet med gode skoleveje og sunde transportvaner.

Børn med besværlige transportopgaver

Når mindre børn skal transportere tunge genstande frem og tilbage, kan det udgøre en barriere for at gå og betyder ofte, at der bliver kørt. Det er f.eks. bærbare computere som skal med hjem til opladning, frokosten, gymnastiktøjet eller kager til klassen. Alle disse transportopgaver er ikke fremmende for aktiv transport.

Anbefalinger:

Hold skoletasken let: Tænk på, hvad man forventer eller kræver, at børn skal transportere frem og tilbage mellem hjem og skole. Prøv at udvikle løsninger, så f.eks. computerne kan oplades på skolen, gymnastiktøjet kan opbevares på skolen, at børn ikke bliver bedt om at tage kage med til skolen, osv. Hvert kilo skoletasken bliver lettere, reducerer argumenterne for at tage bilen.

Uhensigtsmæssig kollektiv transport ved lang transportafstand

Mange forældre der bor langt fra skolen, f.eks. på landet og i landsbyer, oplever ofte at transporten til og fra skole er en stor, daglig udfordring. Selvom børnene er gamle nok til at cykle, mangler der ofte cykelstier på landet og derfor ender transporten som regel med at blive bil, som også mange børn med lang afstand foretrækker. Når bilen bliver løsningen, medvirker det til at gøre skolevejen mindre sikker og mere utryk for andre.

Kollektiv transport er i princippet en god løsning, hvis der ikke kan cykles. Desværre klager mange over busser eller flextransporter der ikke overholder køreplanen, så barnet kommer for sent i skole eller venter forgæves på en bus, fordi den er kørt for tidligt forbi et stoppested. Opsamlingssteder er nogle gange hverken mærket med busholdeskilte eller har indretninger der giver læ for vind og vejr. Bedre kollektiv transport for børn der bor langt væk fra skolen, kan give færre biler på skolevejen og gøre transporten mere hensigtsmæssig for alle parter.

Anbefalinger:

Sørg for gode venteforhold: Børn der benytter bus bør tilbydes gode venteforhold. Det indebærer mulighed for afskærmet ophold og eventuelt også sikker cykelopbevaring, så der kan cykles til og fra stoppestedet. Vær imødekommende og fleksibel hvis borgere tilbyder hjælp hertil – det kan f.eks. være en lokal jordejer / bonde, der vil stille gratis plads til rådighed. Samme fleksibilitet og imødekommenhed kan man opfordre busselskaber til at udvise.

Indskærp at køreplaner skal overholdes: Børn må ikke opleve at vente forgæves på en bus eller komme for sent til skole, fordi køreplanen ikke bliver overholdt. Indskærp over for busselskaber at køreplaner skal overholdes, så der hverken køres for tidligt eller for sent. Selv hvor det betyder ændring af køreplanerne.

Tilbyd afhentning: En mulighed for familier i tyndt befolkende områder, kan være en ordning med flextur og afhentning af børn på adressen.



Foto: tavle ved en skole i Tyskland, hvor 30 km/t er standard omkring alle grundskoler, børnehaver og sociale indretninger som plejehjem og sygehuse.

DINE NOTER:

MERE INFO OG BISTAND

Mere information om projekt Sund Skolevej:

www.sundskolevej.dk



Udgiver- og copyright information

Udgivet: 1. juni 2022

ISBN 9788797190616

Forlag:
Plangruppen
T. 0045 - 4264 0041
kontakt@plangruppen.dk

Denne rapport er udarbejdet af Plangruppen.

Rapporten er beskyttet af loven om ophavsret.

Det er tilladt at citere fra rapporten med kildehenvisning.

Kilde: "projekt Sund Skolevej" eller "Plangruppen".

Billeder i rapporten er produceret af Plangruppen, udlånt af Sønderborg Kommune eller er Microsoft Stockfotos. Rapportens billeder er underlagt udgavernes ophavsret.