



Til Sundheds- og Omsorgsudvalget

Orientering vedr. indsatsen om bydækkende trygheds-kortlægning af børns cykling og gang til skole og fritid

Baggrund

Oplevelsen af trygge og sikre forhold for børn og unge er afgørende for at fastholde og øge antallet af børn, der cykler og går til og fra skole, idræt og fritid. For at målrette indsatsen for at forbedre børns muligheder for at cykle og gå til og fra skole, idræt og fritid, blev der med Budget 2020 afsat midler til en bydækkende kortlægning af trygheden ved skoler og større fritidstilbud (TMF3f Sikre Skoleveje).

Teknik- og Miljøforvaltningen har på den baggrund gennemført en bydækkende kortlægning af trygheden ved skoler og større fritidstilbud samt kortlægning af øvrige relevante data vedr. børns transport til og fra skole, idræt og fritid. Den bydækkende tryghedskortlægning blev gennemført i oktober 2020, og omfattede en spørgeskema- og kortlægningsundersøgelse blandt forældre til børn og unge i Københavns Kommune samt unge i 6.-9. klasse. Undersøgelsen blev gennemført på folkeskoler og privatskoler, samt udvalgte større idrætstilbud.

Resultaterne fra kortlægningen udgør, sammen med øvrige tilgængelige data vedr. børns transport til og fra skole, idræt og fritid, et kvalificeret vidensgrundlag for, hvilke indsatser, der er behov for at prioritere i planlægningen af gang- og cykelforhold til og fra skole og idrætstilbud.

Afrapportering fra undersøgelsen

Undersøgelsen er baseret på 7.057 besvarelser på spørgeskema og 13.691 stedspecifikke indtastninger på kort vedr. utrygge steder på vej til og fra skole og fritid. Resultaterne er efterfølgende blevet forelagt lokaludvalgene, og blevet kvalificeret af medarbejdere i områdefornyelser og lokale aktører fra fritids- og idrætstilbud.

De overordnede resultater viser, at elevers oplevede tryghed generelt er højere end forældrenes.

- 31% af forældrene er enige eller meget enige i, at vejen til deres barns skole overordnet set er tryk, mens 52 % er uenige eller meget uenige.
- 68 % af elever i 6.-9. klasse er enige eller meget enige i, at vejen til deres skole overordnet set er tryk, mens 13 % er uenige eller meget uenige.

Cykel og gang er de primære transportformer til skole for elever i Københavns Kommune. 73 % af forældrene svarer, at deres barn kommer til skole til fods eller på cykel, mens 7 % bliver kørt i bil. Disse tal kan være påvirket af at deltagelse i kortlægningen er frivillig. En tidligere undersøgelse blandt elever på tværs af klassetrin fra 2018 indikerer, at andelen af elever der bliver kørt i skole, kan være op til 16 %. 30 % af

12. august 2021

Sagsnummer
2020-0893567

Dokumentnummer
2020-0893567-7

Center for Sundhed og
Forebyggelse
Afdeling for Strategisk
Folkesundhed
Sjællandsgade 40, Bygning H, 3.
sal
2200 København N

EAN-nummer
5798009290359

forældrene, der kører deres børn til skole, svarer, at de er utrygge ved, at deres barn selv går eller cykler til skole.

Forældres oplevelse af utryghed påvirker således valget af transportmiddel. Der er dertil en risiko for, at utryghed kan medføre øget brug af bil, hvilket kan påvirke oplevelsen af tryghed omkring skolerne negativt for de øvrige trafikanter.

Øvrige nøgletal og resultater fra undersøgelsen kan læses her:
<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/28000221-40686235-3.pdf>

Folkesundhedsperspektiv

Med udgangspunkt i resultaterne fra kortlægning af børns cykling og gang til og fra skole og fritid har en arbejdsgruppe med deltagelse fra fem forvaltninger, herunder Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, udarbejdet fem principper til prioritering af tiltag i planlægning af sikre skoleveje og børns transport til og fra skole og fritid.

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen har i arbejdet blandt andet haft fokus på snitflader i forhold til fx Sundhedspolitikken 2015-2025, Børnesundhedsprofilen, kortlægningen af 43 børnelivszoner i København i regi af projekt 'Ren luft i børnelivszoner', samt anbefalinger fra ekspertgruppen for sundhed og luftforurening.

Der er således flere relevante folkesundheds- og forebyggelsesaspekter inkluderet i projektet.

Princippet for *Cykel og gang* er ud fra et folkesundhedsperspektiv et essentielt element, da fysisk aktivitet, her gennem aktiv transport, er vigtigt både for at sikre barnets sundhed og trivsel og for at få grundlagt sunde vaner allerede i barndommen.

I princippet *Lige muligheder* er fokus at bryde den sociale ulighed, herunder social ulighed i sundhed, ved at arbejde særligt med udviklingen af trafikale kompetencer og understøtte cykling og gang blandt børn i udsatte boligområder.

I princippet *Begrænsning af biltrafik* ved skoler og fritidstilbud sikres sundheden på et strukturelt niveau ved at mindske børnes eksponering for sundhedsskadelig luftforurening fra vejtrafik.

Videre arbejde

Det er besluttet i Teknik- og Miljøudvalget, at resultaterne af kortlægningen udmøntes i fem principper til prioritering af tiltag i planlægning og i forbindelse med budgetindspil, og at der udarbejdes tværgående retningslinjer for børns cykel og gangforhold til skole, idræt og fritid. De tværgående retningslinjer indgår som et initiativ i Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021 – 2025, og vil blive udarbejdet i 2. halvår af 2021.

Bilag

Bilag 1: Oversigt over principper vedr. børn og unges transport til skole og fritid

Bilag 1 – Oversigt over principper vedr. børn og unges transport til skole og fritid

Princip	Indikator på behov	Forventet effekt	Plangrundlag
Trafiksikkerhed	Politiets registrerede ulykker Data fra landspatientregistret Konkrete, faglige vurderinger af trafiksikkerheden ved specifikke steder	Der sker forholdsvis få ulykker med dræbte eller alvorligt tilskadekomne blandt børn. Tiltag der opfylder dette princip, øger trafiksikkerheden og reducerer risikoen for ulykker. Det omfatter både steder og situationer, hvor der er registreret ulykker, eller hvor forvaltningen vurderer, at der er en konkret, trafiksikkerhedsmæssig udfordring.	<i>Kommuneplan 2019 og Nulvision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i Københavns trafik i 2025:</i> "København vil fra 2025 være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller alvorligt skadet i trafikken."
Oplevet tryghed	Bydækkende tryghedskortlægning, 2020 Fast, to-årlig spørgeundersøgelse ifm. Københavns Cykelregnskab, herunder alle cyklende københavnere samt københavnere med hjemmeboende børn	Selvom et sted eller en strækning er trafiksikker, kan den godt opleves som utryg. Oplevet tryghed påvirker transportmiddelvalg, og oplevet utryghed kan føre til, at flere vælger at køre deres børn til skole. Tiltag der opfylder dette princip, forbedrer tryghed i forbindelse med børns vej til skole og fritid.	<i>Cykelstrategi 2011-2025:</i> "90% af cyklende københavnere skal opleve det trygt at cykle i 2025"
Cykel og gang	Skoletransportvaneundersøgelse, 2018 Bydækkende tryghedskortlægning, 2020 Børnesundhedsprofilen (tilbagevendende undersøgelse der inkluderer spørgsmål om transportvaner)	Transport til skole og fritid med bil kan være både trygt og sikkert for den enkelte, men har negative afledte effekter ift. klima og sundhed. Tiltag der opfylder dette princip, understøtter børn og unges mulighed for at transportere sig selv til fods og på cykel.	<i>Kommuneplan 2019:</i> "At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges med 20 pct. ift. 2017." <i>Kommuneplan 2019, KBH 2025 Klimaplanen:</i> "Biltrafikken i 2025 skal maksimalt udgøre 25% af alle ture, der foretages i København." Kommuneplan 2019, KBH 2025 Klimaplanen, Fællesskab København 2025 og <i>Cykelstrategi 2011-2025:</i> "50% af ture til arbejde og uddannelse i København skal ske på cykel i 2025"
Lige muligheder	Bydækkende tryghedskortlægning, 2020 Intern kortlægning af skolers tilbud om trafikundervisning	Børns muligheder for at cykle og gå afhænger af, om de får hjælp til at udvikle deres trafikale kompetencer, både i hjemmet og i skole og institution. Der er imidlertid forskel på, i hvilket omfang den enkelte skole arbejder med trafikundervisning eller gør brug af eks. gå- og cykelprøve. For børn i udsatte byområder kan cykling og gang være særligt afgørende for den daglige mobilitet, sundhed og trivsel. Tiltag der opfylder dette princip, sikrer ensartet tilgang til udvikling af trafikale kompetencer på skoler, og indsatser der understøtter cykling og gang blandt børn i udsatte byområder.	<i>Kommuneplan 2019:</i> "Mobilitet og infrastruktur skal bidrage til den sociale inklusion i København" Københavns Sundhedspolitik 2015-2025: "Vores vision er, at københavnere i 2025 er blandt de borgere i verden, som har den bedste livskvalitet – og det skal alle københavnere kunne mærke. Derfor skal vi bryde den sociale ulighed i sundhed, så alle får lige muligheder for at leve et godt og langt liv"
Begrænsning af biltrafik	Skoletransportvaneundersøgelse, 2018 Bydækkende tryghedskortlægning, 2020 Børnesundhedsprofilen Børnelivszoner	Biltrafik er en af de primære kilder til utryghed omkring skoler. Biltrafik bidrager også til luftforurening omkring skoler og fritidstilbud. Tiltag der opfylder dette princip, begrænser biltrafik omkring skoler og fritidstilbud. Begrænsning af biltrafik omkring skoler, omfatter f.eks. hastighedsbegrænsninger, tidsbegrænsede indkørselsforbud, ensretninger eller tidsbegrænsede parkeringsforbud. Princippet omfatter desuden tiltag, der forudsætter inddragelse af kørebaner, parkering m.v.	<i>Kommuneplan 2019:</i> "Biltrafikken i 2025 skal maksimalt udgøre 25% af alle ture, der foretages i København. Dertil fordeler antallet af ture sig på mindst 25% gang, 25% cykling og 25% kollektiv transport i 2025." Ekspertgruppens anbefalinger om luftforurening: "At Københavns Kommune iværksætter initiativer med fokus på at beskytte københavnere mod eksisterende luftforurening fra vejtrafik"