



- 5 JULI 2013

Borgmester Anne Vang

Dato

Sagsnr.  
2013-6204

Dokumentnr.  
2013-6204-20

### Evaluering af program for Sikre Skoleveje

Kære Anne

/.  
Jeg sender dig her evalueringen af vores fælles arbejde med sikring af skolevejene. Den fireårige programperiode udløb med udgangen af 2012. Evalueringen sendes til din og Børne- og Ungdomsudvalgets orientering.

Det er en meget positiv evaluering, hvor jeg blandt evalueringens hovedpunkter vil fremhæve:

- Programmet har gennemført fysiske anlægsprojekter for at øge sikkerheden og trygheden ved 77 skoler og 10 institutioner
- Der er udviklet nye undervisningsmaterialer
- Der er gennemført projekter med stor vægt på aktiv inddragelse af børn. De gennemførte inddragelsesforløb med elever fremhæves som nytænkende og inspirerende for bl.a. andre kommuner
- Skolerne er generelt tilfredse med den måde, de er blevet inddraget på, herunder ved dialogmøder, der er gennemført forud for etableringen af de fysiske anlæg.

Det har således været en god investering, og jeg takker for et godt samarbejde.

Venlig hilsen

Ayfer Baykal

Rådhuset  
1599 København V

Telefon  
3366 2613

Telefax  
33 66 70 80

Direkte telefon  
3366 2626.

E-mail  
borgmesteren@tmf.lkk.dk

www.tmf.lkk.dk



Til  
Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen

Dokumenttype  
**Rapport**

Dato  
Maj 2013

# EVALUERING AF PRO- GRAM SIKRE SKOLEVEJE



## INDHOLD

<b>1.</b>	<b>Indledning</b>	<b>2</b>
1.1	Om program Sikre Skoleveje	2
1.2	Evalueringsens formål	2
1.3	Kort om datagrundlaget	3
1.4	Læsevejledning	3
<b>2.</b>	<b>Opsummering og konklusioner</b>	<b>4</b>
2.1	Sikre Skolevejes gennemførelse	4
2.2	Sikre Skolevejes resultater	5
2.3	Opmærksomhedspunkter og anbefalinger	8
<b>3.</b>	<b>Implementering af Sikre Skoleveje</b>	<b>10</b>
3.1	Indsatsområde 1: Fysiske anlæg	10
3.2	Indsatsområde 2: Trafikpolitik og undervisning	13
3.3	Indsatsområde 3: Adfærdspåvirkning og kampagner	16
3.4	Opsamling og fremadrettede opmærksomhedspunkter	19
<b>4.</b>	<b>Sikre Skolevejes resultater</b>	<b>21</b>
4.1	Flere børn færdes selv i trafikken	21
4.2	Forældres oplevelse af tryghed ved deres barns færden i trafikken	25
4.3	Flere børn har gode trafikale færdigheder	29
4.4	Der er skabt et gaderum ved skolerne, der understøtter selvtransporterende børn	30
4.5	Skolevejsuheld	31
4.6	Flere børn øver deres trafikale færdigheder i skolen og i fritiden	32
4.7	Øget ansvar hos forældre i forhold til at styrke børns trafikale færdigheder	35
4.8	Forældre har øget viden om hvordan de kan træne med deres børn i trafikken	37
4.9	Forældres tilfredshed med kommunens indsats for at skabe trygge og sikre skoleveje	39
4.10	Der er politisk og forvaltningsmæssig forankring af Sikre Skoleveje	40
4.11	Der er skabt en positiv fortælling om værdien af, at børn selv kan og må færdes i trafikken	41

## BILAG

### Bilag 1: Metode og datagrundlag

### Bilag2: Evalueringsmatrice

### Bilag 3: Spørgeskema til forældre

### Bilag 4: Uddybende tabeller

Forsidefoto: Lisbeth Holten

# 1. INDLEDNING

I denne rapport præsenterer Rambøll Management Consulting (herefter Rambøll) en evaluering af programmet Sikre Skoleveje. Evalueringen er gennemført i perioden februar til april 2013 på opdrag fra Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF).

## 1.1 Om program Sikre Skoleveje

Københavns Kommune har en vision om, at byens skolebørn er sikre, trygge og kompetente trafikanter, der til fods og på cykel frit kan bevæge sig rundt i byen og samtidig være ambassadører for grøn mobilitet og grøn vækst i byen. Kommunen har gennem de sidste fire år gjort en særlig indsats for at nå denne målsætning gennem program Sikre Skoleveje, der er forankret i TMF.

Program Sikre Skoleveje blev vedtaget som en fireårig aftale mellem Børne- og Ungdomsforvaltningen (BUF) og TMF. Programmet har fokuseret på tre indsatsområder: Fysiske forbedringer ved skoler, Trafikpolitik og undervisning samt Adfærdspåvirkning og kommunikation. De tre indsatsområder har hver især skullet bidrage til at opnå programmets overordnede målsætning om at flere skolebørn færdes sikkert på egen hånd i trafikken i København, og at deres forældre er trygge ved det. Programmet har således arbejdet for, at flere børn er selvtransporterende. Ved *selvtransporterende børn* forstås, at de aktivt transporterer sig selv til fods, på cykel, på skateboard eller løbehjul – enten alene eller i følgeskab med en voksen. I forhold til selvtransport, er det væsentlige således om barnet aktivt transporterer sig selv i trafikken, uanset om barnet færdes alene eller med en voksen.

Den oprindelige programperiode udløb i 2012, men programmet er forlænget til og med 2013. Det samlede budget for program Sikre Skoleveje var 50 mio. kr.<sup>1</sup> Budgettet var overordnet fordelt mellem de tre indsatsområder på følgende måde:

- 37,0 mio. kr. til fysiske anlæg (indsatsområde 1)
- 3,0 mio. kr. til trafikpolitik og undervisning (indsatsområde 2)
- 7,0 mio. kr. til adfærdspåvirkning og kommunikation (indsatsområde 3)
- 3,0 mio. kr. til programledelse.

Fysiske anlæg er programmets budgetmæssige største indsatsområde, om end der også er afsat væsentlige beløb til aktiviteter, der har til formål at øge skolars fokus på trafik og skabe holdnings- og adfærdsåendringer blandt forældre og børn. Programmets primære målgruppe er forældre og elever i kommunens 122 offentlige og private skoler. Endvidere er skolerne en central målgruppe i indsatsen.

Programmet er organiseret med en styregruppe, som er sammensat ud fra et ønske om at sikre tværfaglighed i indsatsen. Styregruppen træffer de overordnede strategiske beslutninger og godkender prioriteringen af projekter. Derudover er det styregruppens opgave at rådgive og inspirere programmets ledelse. Styregruppen er sammensat af repræsentanter for BUF, TMF, Politiet og Rådet for Sikker Trafik. TMF har haft ejerskab for programmet. Derudover kan nævnes, at Cyklistforbundet er en samarbejdspartner i indsatsen, særligt i forhold til indsatsområderne 2 og 3.

Bemandingen af programmet har varieret lidt gennem programperioden, men har de sidste år bestået af et stabilt team med en programleder, en anlægskoordinator, to trafikpædagoger, en kommunikationsmedarbejder og et par studenter.

## 1.2 Evalueringens formål

Det primære formål med evalueringen er todelt. For det første skal evalueringen dokumentere den samlede indsats af program Sikre Skoleveje i form af de gennemførte aktiviteter under hvert af de tre indsatsområder. For det andet skal evalueringen vurdere resultaterne af hvert af de tre

<sup>1</sup> I forbindelse med budgetforlig 2008 bevilgede Borgerræpræsentationen 50 mio. kr. til Børne- og Ungdomsudvalget til sikring af skole- og institutionsveje efter strukturløsningsreglerne, der betød ændrede ruter for skolebørn. I 2008 fik Teknik- og Miljøudvalget frigivet 2,5 mio. kr. til gennemførelse af projekter. I september 2009 blev der overført 47,5 mio. kr. fra Børne- og Ungdomsforvaltningen til Teknik- og Miljøforvaltningen.

indsatsområder i forhold til de opstillede målsætninger. Sekundært er det evalueringens formål at bidrage med forslag til eventuelle udviklingsmuligheder for en mulig fortsættelse af Sikre Skoleveje fremadrettet.

### 1.3 Kort om datagrundlaget

Rambølls tilgang til evalueringen bygger på en programteoretisk og hypotesedrevet tilgang, hvor der er udarbejdet en såkaldt forandringsteori for program Sikre Skoleveje. Denne forandringsteori udgør grundlaget for at vurdere centrale virkemekanismer i indsatsen. I bilag 1 findes en uddybet beskrivelse af Rambølls metodiske tilgang til og design af evalueringen.

For at skabe et solidt dokumentationsgrundlag, bygger evalueringen på en række datakilder. I opsummeret form er evalueringens datagrundlag følgende:

- En survey blandt forældre med børn i 0.-5. klasse i Københavns Kommune med i alt 401 respondenter.
- Tre fokusgrupper med forældre med børn i 0.-5. klasse i Københavns Kommune. Forældrene er udvalgt til at deltage i en fokusgruppe ud fra følgende kriterier: 1) De kører deres barn til skole i bil, 2) Deres barn cykler eller går selv til skole, eller 3) De følger deres barn til fods eller på cykel til skole.
- To fokusgrupper med skoleledelse og skolebestyrelsesrepræsentanter på skoler, der har samarbejdet med Sikre Skoleveje (herefter skolefokusgrupper)<sup>2</sup>.
- Tre fokusgrupper med elever, der har deltaget i projekter gennem Sikre Skoleveje<sup>3</sup>.
- Fem personlige interviews med udvalgte eksperter og samarbejdspartnere til Sikre Skoleveje: En repræsentant for Cyklistforbundet, en repræsentant for Rådet for Sikker Trafik, en repræsentant for politiet og to repræsentanter for BUF, hhv. fra Bæredygtig Udvikling og Drift og Anlæg.
- Et gruppeinterview med programmedarbejderne i Sikre Skoleveje.
- Skriftligt materiale om programmets indsatser og aktiviteter, erfaringsopsamlinger, aktivitetsoversigter og kampagnemateriale.

### 1.4 Læsevejledning

Rapporten består af fire kapitler. Efter dette første indledende kapitel, præsenterer vi evalueringens vigtigste konklusioner og fremadrettede opmærksomhedspunkter i kapitel 2. I kapitel 3 beskriver vi implementeringen af programmets tre indsatsområder og de enkelte aktiviteter herunder. Kapitel 4 indeholder en analyse af programmets resultater i forhold til de opstillede målsætninger.

<sup>2</sup> Repræsentanter ved disse fokusgrupper var følgende skoler: Amager Fælled Skole, Blågård Skole, Gasværksvejens Skole, Heibergskolen, Hyltebjerg Skolen, Korsager Skole, Mariendal Friskole, Peder Lykke Skolen, Sønderbro Skole, Valby Skole og Vanløse Skole.

<sup>3</sup> De interviewede elever kommer fra følgende skoler: Sønderbro Skole (6. og 7. klasse), Blågård Skole (8. og 9. klasse) og Tagensbo Skole (5. klasse).

## 2. OPSUMMERING OG KONKLUSIONER

I dette kapitel opsummeres evalueringens hovedkonklusioner. Indledningsvis sammenfattes analysen af Sikre Skolevejenes gennemførelse. Derefter præsenteres evalueringens hovedkonklusioner i forhold til programmets resultater. Afslutningsvis i kapitlet præsenteres evalueringens fremadrettede opmærksomhedspunkter og anbefalinger.

### 2.1 Sikre Skolevejenes gennemførelse

Program Sikre Skoleveje har siden 2009 arbejdet for at sikre, at skolebørn i København kan færdes trygt og sikkert i trafikken. Programmet bygger på en overordnet antagelse om, at der er behov for en bredspektret indsats, der både forbedrer de fysiske rammer på skolevejene (indsatsområde 1), øger skolers fokus på trafik som en integreret del af undervisningen (indsatsområde 2) og forsøger at påvirke forældre og børns holdning til og valg af skolevejstransport (indsatsområde 3).

Evalueringen viser, at der med program Sikre Skoleveje er gennemført en omfattende indsats med en lang række forskellige aktiviteter og virkemidler inden for hvert af programmets tre indsatsområder. Hvert af de tre indsatsområder er overordnet set gennemført som planlagt, hvad angår det forventede antal og omfanget af aktiviteter. Derudover viser evalueringen, at der generelt er stor tilfredshed med de gennemførte aktiviteter blandt de involverede aktører. Interesenter peger på, at programmets bredspektrede indsats på tværs af indsatsområderne er både nytænkende og givtig i forhold til programmets overordnede formål. Informanter fra programmets målgrupper udtaler sig generelt positivt om de konkrete aktiviteter i programmet, de har deltaget i. I det følgende præsenteres hovedpointer om gennemførelse af hvert af de tre indsatsområder.

#### 2.1.1 Fysiske anlæg

Sikre Skoleveje har under indsatsområde 1 udført fysiske anlæg, som har til formål at øge sikkerhed og tryghed på skolevejen ved 77 skoler og 10 institutioner i perioden 2010-2012. Yderligere er der afholdt dialogmøder med seks skoler og to institutioner i 2012, hvor de fysiske anlægsprojekter bliver udført i 2013. Analysen viser, at skolerne generelt er meget tilfredse med processen i forbindelse med etablering af fysiske anlæg. Her fremhæves særligt, at Sikre Skolevejenes programmedarbejdere har været imødekommende og engagerede i dialogen med skolerne. Der er dog også skoler, som oplever, at anlægsprocessen er blevet forsinket, uden at de er blevet informeret herom, og enkelte skoler udtrykker skuffelse over udbytet af de fysiske anlæg, fordi de oplever, at de gennemførte anlægsprojekter ikke har afhjulpet de trafikale udfordringer tilstrækkeligt.

#### 2.1.2 Trafikpolitik og undervisning

Sikre Skoleveje har som led i indsatsområde 2 udviklet og anvendt en lang række koncepter, løb og materialer for at styrke skolerens fokus på trafik i undervisningen. Flere af de gennemførte aktiviteter er ifølge de interviewede eksperter nytænkende i forhold til den måde, kommuner typisk arbejder med trafikundervisning og -udvikling på. Her fremhæves særligt de gennemførte elevinddragselsforløb som positive, idet inddragelse af elever er meget værdifuldt i forhold til kommunens målsætning om, at skolebørn skal være ambassadører for grøn mobilitet og grøn vækst i byen. Evalueringen peger på, at flere af de udviklede materialer og koncepter kun er taget i brug af skolerne i begrænset omfang, bl.a. fordi skolerne ikke har kendskab til tilbuddene.

#### 2.1.3 Adfærdspåvirkning og kommunikation




Sikre Skoleveje har gennemført en lang række adfærdspåvirkende aktiviteter målrettet forældre og børn, og i et vist omfang også øvrige trafikanter, under indsatsområde 3. Evalueringen viser, at de gennemførte kampagner – Skolestartskampagnen, Alle børn cykler og Minikøbenhavn – generelt bidrager til at øge både børn og forældres bevidsthed om vigtigheden af, at børn kan færdes trygt og sikkert i trafikken. Kampagnerne bidrager ligeledes til at øge børns motivation for selv at færdes i trafikken, særligt på cykel. Implementeringsanalysen peger også på en generel udfordring ved den anvendte tilgang til uddeling af kampagnematerialer, hvor det er antagelsen, at kampagne- og informationsmateriale målrettet forældre kan uddeles til målgruppen via skoler.

Det er usikkert, hvorvidt skolerne har fulgt anvisningerne til ophængning af plakater og uddeling af materialer.

## 2.2 Sikre Skolevejenes resultater




I det følgende præsenteres evalueringens væsentligste konklusioner i forhold til Sikre Skolevejenes resultater. Resultater forstås her som programmets målopfyldelse i forhold til de formulerede succeskriterier. Vi har desuden anvendt en illustration i vurderingen af målopfyldelse med brug af smileys. En grøn smiley angiver, at Sikre Skoleveje har opfyldt et succeskriterium. En gul smiley angiver, at Sikre Skoleveje tilnærmelsesvis har opfyldt et succeskriterium eller er på vej til det. En rød smiley angiver, at det forventede succeskriterium ikke er opnået.<sup>4</sup>

Tablet 1: Oversigt over program Sikre Skolevejenes resultater




Succeskriterium	Målopfyldelse	Vurdering
<p><b>Flere børn færdes selv i trafikken</b></p> <p>60 % af eleverne i 1.-3. klasse færdes selv i trafikken</p> <p>80 % af eleverne i 5. klasse færdes selv i trafikken</p>	<p>75 % af eleverne i 0.-2. klasse og mellem godt 80 og 85 % af eleverne i 3.-5. klasse transporterer sig selv til skole på cykel eller til fods enten alene eller i følgeskab med en voksen. Dette niveau ligger langt over Sikre Skolevejenes succeskriterium.</p> <p>Hvad angår udviklingen i omfanget af selvtransport over den periode, hvor Sikre Skoleveje er gennemført, er der overordnet set flere børn i 0.-1. klasse, der selv færdes i trafikken i 2013 end i 2010. Samtidig er der færre børn i 2.-5. klasse, der selv færdes i trafikken i 2013 sammenlignet med 2010.</p>	
<p><b>Forældres tryghed ved deres børns færden i trafikken</b></p> <p>Stigning på 10 % i andelen af forældre der er trygge ved, at deres barn selv færdes i trafikken</p>	<p>Der er sket et fald på mellem knap 3 og 13 procentpoint i andelen af forældre, der er trygge ved, at deres barn selv færdes til skole. Det gælder både forældres oplevede tryghed ved, at barnet går alene, går sammen med en voksen, selv cykler eller cykler sammen med en voksen til skole. Dette niveau lever ikke op til Sikre Skolevejenes succeskriterier.</p> <p>Det kan ikke dokumenteres, i hvilket omfang og hvordan Sikre Skoleveje har påvirket forældrenes tryghed. Således kender vi ikke omfanget af tryghed, som det ville have set ud <i>uden</i> Sikre Skolevejenes indsats. En generel negativ udvikling i oplevet tryghed peger på, at det er vigtigt fortløbende at arbejde med tryghedsskabende aktiviteter som i program Sikre Skoleveje, og at det kan være relevant at se på, hvilke øvrige faktorer der kan tænkes at påvirke forældrenes tryghed. Fokusgrupper med forældre peger på, at dette kan være forhold som øget trafik generelt eller de store byggeprojekter som fx Nordhavnsvej og Metrobyggerier, der medfører tung trafik og lastbiler på byens skoleveje.</p>	
<p><b>Flere børn har gode trafikale færdigheder</b></p> <p>50 % af forældrene til børn i 3. klasse og 80 % af forældrene i 5. klasse vurderer, at deres barn kan færdes trygt og sikkert i trafikken</p>	<p>Evalueringen viser ikke overraskende, at forældrenes vurdering af, hvorvidt deres børn kan færdes trygt og sikkert i trafikken, hænger tætsammen med barnets alder. Således vurderer knap 50 % af forældrene til børn i 0. klasse, at deres barn kan færdes trygt og sikkert i trafikken, mens den tilsvarende andel er knap 74 % blandt forældre til børn i 3. klasse og knap 92 % blandt forældre til børn i 5. klasse. Dette niveau overstiger Sikre Skolevejenes succeskriterier.</p>	


<sup>4</sup> Rambøll har i dette kapitel udvalgt de væsentligste resultater. En fuld oversigt over Sikre Skolevejenes succeskriterier findes i evalueringsmatricen i bilag 2. En analyse af programmets målopfyldelse ift. alle succeskriterier findes i rapportens kapitel 3 og 4.



Suceskriterium	Målopfyldeelse	Vurdering
<p><b>Fysiske forbedringer i gaderummet der understøtter selvtransporterende børn</b></p> <p>Skoler og forældre vurderer, at de etablerede fysiske anlæg bidrager til, at børn kan færdes trygt og sikkert til skole</p>	<p>Sikre Skoleveje har opført en lang række fysiske anlæg, der understøtter ikke-motordreven transport på skoleveje, og som derfor må forventes at skabe bedre rammer for børns færden i trafikken til og fra skole. Evalueringen viser, at skolerne generelt er tilfredse med de fysiske forbedringer, der er gennemført ved skolerne, og at skolerne overordnet set oplever, at de fysiske forbedringer bidrager til en bedre afvikling af trafikken ved skolerne om morgenen.</p> <p>Evalueringen peger dog også på, at flere skoler fortsat oplever, at trafiksikkerheden ved skolen kan forbedres. Ligeledes peger evalueringen på, at forældrene i mindre grad er opmærksomme på, at der er gennemført fysiske forbedringer ved deres barns skole. Der er samtidig stor variation i det oplevede udbytte af de fysiske anlæg hos de forældre, som har bemærket, at der er opført fysiske anlæg ved skolen. Evalueringen viser, at forældrene generelt stiller meget store krav til, hvilke fysiske forbedringer der er behov for, for at deres barns skolevej bliver sikker.</p>	
<p><b>Multolerance af skolevejsuheld</b></p> <p>Der er ingen skolevejsuheld eller tilskadedkomne skolebørn</p>	<p>Sikre Skoleveje har siden 2012 arbejdet med en multolerance, hvad angår skolevejsuheld. Det betyder, at målsætningen er, at der ingen uheld sker på byens skoleveje. Sker der alligevel uheld, gennemfører Sikre Skoleveje en grundig analyse af uheldet. Ifølge Sikre Skolevejes oplysninger har politiet i 2012 registreret 13 personskadeuheld, der lever op til definitionen af skolevejsuheld<sup>5</sup>, heraf otte uheld, hvor et skolebarn er alvorligt tilskadedkommet og fem uheld, hvor et skolebarn er let tilskadedkommet. Det fremgår af Sikre Skolevejes egne opgørelser, at alle registrerede uheld er analyseret grundigt, samt at analyserne anvendes til brug for det fremadrettede arbejde for at undgå lignende uheld. Omfanget af registrerede uheld overstiger Sikre Skolevejes målsætning om ingen uheld. Det bemærkes dog, at 13 uheld er forholdsvis begrænset set i forhold til, at der er over 46.500 skolebørn i København.</p>	
<p><b>Flere børn over deres færdigheder i trafikken</b></p> <p>75 % af forældrene træner med deres barn i trafikken</p> <p>1000 børn på 2-6 år har deltaget i natur/kultur-aktivitet ved brug af løbecykel i 2012</p> <p>2000 børn har prøvet bemandet cykellegebane i 2012</p>	<p>Sikre Skoleveje har gennem adfærdspåvirkende aktiviteter arbejdet for, at flere forældre træner med deres børn i trafikken. Særligt kampagnen Minikøbenhavn har haft fokus på dette. Evalueringen viser, at 89,7 % af forældrene træner med deres barn i trafikken i 2013, hvilket er en stigning i forhold til 2012, inden kampagnen Minikøbenhavn blev gennemført, hvor andelen var 83,1 %. Dette niveau overstiger programmets succeskriterium.</p> <p>Sikre Skoleveje har som led i de gennemførte adfærdspåvirkende aktiviteter udlånt løbecykler til institutionsbørn samt opstillet en bemandet cykellegebane, hvor børn kan øve deres færdigheder på cykel. 1702 børn på 2-6 år gjort brug af løbecykler og 3700 børn har gjort brug af en bemandet cykellegebane i 2012. Resultatet overstiger programmets succeskriterier. Både forældre og skoler efterlyser, at cykellegebanen gøres til et permanent tilbud.</p>	

<sup>5</sup> Definitionen af skolevejsuheld er politiregistrerede trafikuheld med børn i alderen seks til og med 17 år, på hverdage, i tidsrummet kl. 7-17 og ikke i juli måned.

Sucessekriterium	Målopfyldelse	Vurdering
<p><b>Flere skoler har udarbejdet en trafikpolitik</b></p> <p>En tredjedel af de skoler, Sikre Skoleveje samarbejder med, har udarbejdet en trafikpolitik (svarende til 28 skoler)</p>	<p>Sikre Skoleveje arbejder for at øge skolerne fokus på trafik med det formål, at eleverne kan træne deres færdigheder i trafikken som en integreret del af undervisningen. I den forbindelse har Sikre Skoleveje opfordret skolerne til at udarbejde en trafikpolitik, som bl.a. har til formål at understøtte skolers indsats for at gøre skolevejen mere tryk og sikker. Ifølge Sikre Skoleveje havde kun ganske få skoler en trafikpolitik inden programmets opstart. Under dialogmøder mellem Sikre Skoleveje og hver af de 83 skoler, hvor der er gennemført eller planlagt fysiske forbedringer, har Sikre Skoleveje opfordret skolerne til at udarbejde en trafikpolitik. Evalueringen viser, at 36 skoler har udarbejdet en trafikpolitik, og at yderligere seks skoler er i gang med at udarbejde en trafikpolitik. Dette niveau ligger langt over programmets succeskriterium.</p>	
<p><b>Forankring af Sikre Skoleveje</b></p>		
<p>Der er skabt tæt samarbejde mellem TMF og BUF</p>	<p>Den forvaltningsmæssige forankring af Sikre Skoleveje er bl.a. betinget af, at der er etableret et tæt samarbejde mellem de to involverede forvaltninger. Evalueringen viser, at der er etableret et tæt og udbytterigt samarbejde mellem TMF og BUF som led i Sikre Skoleveje. Ifølge informanter i både TMF og BUF kommer det tætte samarbejde bl.a. til udtryk ved en større grad af videndeling på tværs af de to forvaltninger, særligt i relation til Sikre Skolevejes aktiviteter, men også på et mere generelt plan i forhold til institutions- og skolebyggerier i kommunen. Konkret har Sikre Skoleveje prioriteret udveksling af medarbejdere på tværs af forvaltningerne som led i programmets organisering, hvilket lader til at være et væsentligt virkemiddel i forhold til etablering af et tæt samarbejde mellem TMF og BUF.</p> <p>Interessenter fremhæver i evalueringen, at det tætte samarbejde på tværs af forvaltninger illustrerer det vigtige tværfaglige element i programmets organisering. Ifølge disse interessenter repræsenterer Sikre Skoleveje – med de tre supplerende indsatsområder – en udvidelse af den traditionelle måde, som kommuner arbejder med udvikling og planlægning af skolevejstrafik på.</p>	
<p><b>Positiv fortælling om selvtransporterende børn</b></p>		
<p>Der er skabt en positiv fortælling om, at børn kan og må transportere sig selv i trafikken</p>	<p>Evalueringen viser, at det har positiv værdi for børn, at de selv kan og må færdes i trafikken. Forældrene oplever, at deres børn gerne selv vil færdes i trafikken, også i tilfælde hvor forældrene ikke vurderer, at det er trygt og sikkert for børnene. En stor del af de adfærdspåvirkende aktiviteter, som fx Skolestartskampagnen, Alle børn cykler og Minikøbenhavn, bidrager til at sætte fokus på vigtigheden af, at børn selv kan og må færdes i trafikken. Evalueringen viser, at målgrupperne generelt vurderer udbyttet af disse kampagner positivt.</p>	

Succeskriterium	Målopfyldeelse	Vurdering
<p><b>Sikre Skoleveje er nyskabende</b></p> <p>Elever der har deltaget i inddragelsesprojekter vurderer udbyttet heraf positivt</p>	<p>Både Rådet for Sikker Trafik og Cyklistforbundet har valgt at videreføremidle Sikre Skolevejes projekter med inddragelse af elever til handets øvrige kommuner for at sætte fokus på, hvordan man kan arbejde med trafikikkerhed og -vaner i et børneperspektiv. Ifølge Cyklistforbundet er Sikre Skolevejes inddragelse af elever helt centralt i forhold til at skabe holdnings- og ikke mindst adfærsændringer i familien. Ofte er trafikvaner et forhandlingsrum i familien, hvor børnene gerne vil cykle, mens forældrene er tilbageholdende hermed enten af praktiske eller sikkerhedsmaessige årsager. Evalueringen bekræfter programmets antagelse bag inddragelse af elever, at hvis børnene involveres i indretning af byrum, som de har lyst til at bevæge sig i, så kan de være ambassadører for det aktive trafikvalg i familien og præge trafikvanerne der.</p>	

### 2.3 Opmærksomhedspunkter og anbefalinger

Afslutningsvis i dette kapitel sammenfatter Rambøll en række opmærksomhedspunkter og anbefalinger med udgangspunkt i evalueringen af Sikre Skoleveje. Opmærksomhedspunkter skal i denne sammenhæng forstås som overvejelser om indsats og resultater, der er kommet frem som led i dataindsamlingen. Anbefalingerne udgør konkrete forslag til ændret/ny praksis i Sikre Skolevejes indsats fremadrettet. I tabellen nedenfor er opmærksomhedspunkter og anbefalinger sammenfattet.

Tablet 2: Opmærksomhedspunkter og anbefalinger kort fortalt

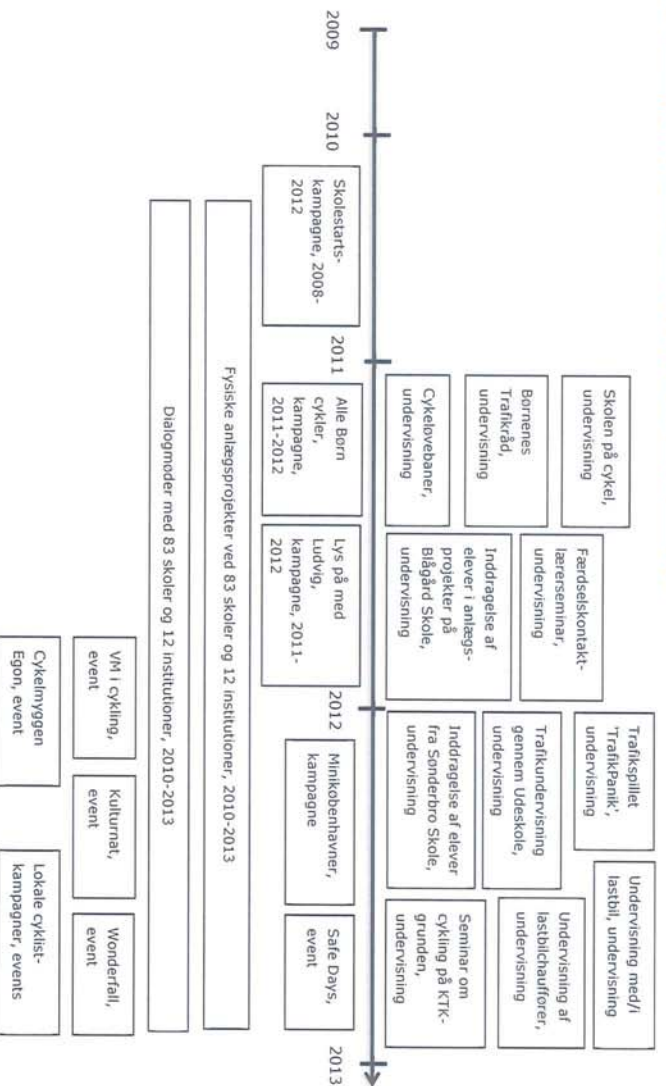
Tema	Opmærksomhedspunkter	Anbefalinger
<p><b>1. Den samlede indsats</b></p>	<p>Evalueringen dokumenterer stor tilfredshed med indsatsområderne på tværs af datakilder. Flere peger på vigtigheden af et bredspektret program med flere, koordinerede aktiviteter.</p>	<p>Rambøll vurderer, at et bredt funderet program med flere indsatser og virkemidler også fremadrettet synes hensigtsmæssigt, for at sikre at skolebørn færdes sikkert i trafikken i København.</p>
<p><b>2. Dialog med skoler</b></p>	<p>Skolerne er nøgleaktører for at lykkes med program Sikre Skoleveje. Evalueringen viser, på trods af generel tilfredshed, at skolerne ikke i alle tilfælde har følt sig velinformerede, samt at udbyttet af de fysiske anlægsprojekter i nogle tilfælde ikke stemmer overens med forventningerne.</p>	<p>Rambøll anbefaler, at der fremadrettet sikres en klar og løbende forventningsafstemning og kommunikation med skolerne vedrørende programmet, herunder særligt ved forsinkelser.</p>
<p><b>3. Dialog med skoler II</b></p>	<p>Evalueringen dokumenterer høj grad af tilfredshed med dialogmøderne, inkl. engagement og imødekommerhed.</p>	<p>Rambøll anbefaler, at dialogmøderne fortsat prioriteres fremadrettet, bl.a. som forum for ovennævnte afstemning af forventninger.</p>
<p><b>4. Virkemiddel I: Fysiske forbedringer</b></p>	<p>Evalueringen viser, at forældre kun i begrænset omfang er opmærksomme på de fysiske forbedringer, der er gennemført ved deres barns skole. En synliggørelse af de gennemførte fysiske anlæg vil antageligt øge forældrenes oplevelse af tryghed ved skolevejen.</p>	<p>Rambøll anbefaler, at Sikre Skoleveje styrker information og formidling af de gennemførte fysiske anlægsprojekter til forældre, fx via de enkelte skoler.</p>
<p><b>5. Virkemiddel I: Udvikling af materialer</b></p>	<p>Evalueringen viser, at materialer og koncepter generelt vurderes positivt, men de anvendes ikke altid.</p>	<p>Rambøll anbefaler, at der arbejdes med tiltag til at sikre relevansen af materialerne (fx ved involvering af skoler i udviklingsprocessen), herunder at distribution af materialer følges op, for at sikre at materialerne anvendes.</p>

Tema	Opmærksomhedspunkter	Anbefalinger
<b>6. Virkemiddel II:</b> <b>Elevinddragelse</b>	Sikre Skolevejenes projekter med elevinddragelse opleves generelt positivt og nytænkende af både elever og eksperter. Effekten i forhold til at påvirke holdninger og adfærd vedr. transportadfærd bør ikke undervurderes.	Rambøll anbefaler at fortsætte og videreudvikle forløb og tilgange med elevinddragelse. Forventningsafstemning med skoler og elever i relation til forventede resultater skal opprioriteres.
<b>7. Virkemiddel III:</b> <b>Adfærdspåvirkning</b>	En cykellegebane til træning af cykelfærdigheder vurderes positivt af skoler, forældre og eksperter.	Rambøll anbefaler på baggrund af feedback fra forældrene, at virkemidlet gøres til et permanent tilbud fremadrettet som led i Sikre Skolevejenes adfærdspåvirkende indsats.
<b>8. Adfærdspåvirkning</b>	Forældre og skoler vurderer generelt udbyttet af de adfærdspåvirkende aktiviteter positivt	Rambøll anbefaler, at Sikre Skoleveje fortsat prioriterer kampagner som Skolestartskampagnen, Alle børn cykler og Minkøbshavner
<b>9. Gennemslagskraft hos målgruppen</b>	Evalueringen dokumenterer begrænset kendskab til en række kommunikationsaktiviteter – sandsynligvis som følge af manglende eksponering af budskab blandt målgruppen	Rambøll anbefaler, at Sikre Skoleveje fremadrettet anvender alternative tilgange til distribution og opfølgning af materialer til skoler og forældre. Direkte distribution er en mulighed og/eller tæt opfølgning hos skoler, hvis skolerne er medlemled som distributører til forældre.
<b>10. Organisering og forankring af Sikre Skoleveje</b>	Sikre Skoleveje er implementeret som et tværfagligt samarbejde mellem TMF og BUF. Evalueringen peger på særlige potentialer i dette samarbejde, og interesserer finder tilgangen innovativ i forhold til kommunal praksis.	Rambøll anbefaler, at den tværfaglige og helhedsorienterede organisering forfølges også fremadrettet. Læring bør opsamles i dialog mellem de to forvaltninger, så disse kan danne grundlag for en styrkelse af samarbejdet.
<b>11. Dokumentation og evaluering</b>	Sikre Skoleveje er et omfattende og ambitiøst program. Hidtil er programmets indsats og resultater dokumenteret ved brug af forskellige tilgange og varierende datagrundlag.	Rambøll anbefaler, at der udvikles et egentligt monitorerings- og evalueringssystem for Sikre Skoleveje, der kan medvirke til et stærkere dokumentationsgrundlag for programmets løbende justering samt vurdering af målopfyldeelse og resultater.

### 3. IMPLEMENTERING AF SIKRE SKOLEVEJE

I dette kapitel beskrives og analyseres implementeringen af program Sikre Skoleveje. Indledningsvis beskrives implementeringen af indsatsområde 1: Fysiske anlæg, dernæst indsatsområde 2: Trafikpolitik og undervisning og endelig indsatsområde 3) Adfærdspåvirkning og kommunikation. Inden beskrivelsen af de enkelte indsatsområder, præsenteres i Figur 1 en samlet tidslinje på tværs af indsatsområder over aktiviteter gennemført som led i implementeringen af Sikre Skoleveje. Tidslinjen illustrerer, at Sikre Skoleveje dels er en bredspektret og omfattende indsats, dels at der er afviklet flere aktiviteter sidst i programperioden, sammenlignet med de første år af programets levetid. Det gælder på alle tre indsatsområder. Desuden fortsætter gennemførelsen af aktiviteter i 2013.

Figur 1: Tidslinje over aktiviteter i program Sikre Skoleveje



#### 3.1 Indsatsområde 1: Fysiske anlæg

I dette afsnit beskriver vi de gennemførte og planlagte aktiviteter under indsatsområde 1. Der er anvendt ca. 41 mio. kr. til fysiske anlæg inkl. lønninger. Fysiske anlæg er således det budgetmæssigt største af programmets tre indsatsområder.

I perioden 2010-2012 er der i alt etableret fysiske anlægsprojekter ved 77 skoler og 10 institutioner, hvoraf 35 skoler har fået fysiske anlægsprojekter i to omgange. Der er 122 skoler i alt i Københavns Kommune. Et antal fysiske anlæg ved yderligere seks skoler og to institutioner er planlagt til udførelse i første halvår af 2013.

Processen i forhold til etablering af fysiske anlæg ved skoler, er forløbet således, at skolen har taget kontakt til Sikre Skoleveje med udgangspunkt i trafikale udfordringer ved skolen. Ofte har skolen ligeledes haft specifikke ønsker til fysiske løsninger, skolen gerne så etableret. Efter den indledende kontakt har der været afholdt et dialogmøde mellem repræsentanter for skolen samt Sikre Skoleveje til en drøftelse af de trafikale udfordringer omkring skolen. På baggrund af drøftelserne og besigtigelse af de trafikale forhold ved skolen, har Sikre Skoleveje analyseret sig frem til et løsningsforslag, som skolen er blevet tilbudt.

De fysiske anlægsprojekter har således ikke fungeret efter et bestillingsprincip, men efter en samlet indsats og vurdering fra Sikre Skolevejes programmedarbejdere, som på tværs af kompetenceområder har vurderet, hvad der er den bedste løsning. Herefter har Sikre Skoleveje indstillet de fysiske anlægsprojekter i pakker til godkendelse hos Teknik- og Miljøudvalget. I hver pakke har der været 5-10 nye skoler. Herefter følger en udførelsesfase og slutteligt en opfølgings-

og efterbehandlingsfase. Sidstrævnvte er, ifølge programmedarbejderne, i mange tilfælde blevet udskudt på grund af det store antal skoler, der ønskede at komme med i programmets pipeline.

Indholdsmæssigt spænder de fysiske anlæg fra større ombygninger af vejkryds over udvidelse af bredden på cykelstier til op sætning af bomme og cykelstativer. Tabel 3 giver et overblik over antal og typer af anlæg.

**Tabel 3: Oversigt over fysiske anlægsprojekter under Sikre Skoleveje i perioden 2010-2013**

	2010-2012 (udførte <sup>6</sup> )	Vedttaget i 2013 og er klar til ud- førelse i 1. halvår 2013	I alt
Antal skoler/institutioner der har fået fysiske anlæg	87	8	95
Antal skoler/institutioner heraf, der har fået fysiske anlægsprojekter i to omgange	35		35
Cykelstativer (antal pladser)	1260	786	2046
Fodgængerstøttepunkter ved krydsning af vej	12	4	16
Fortovsgennemføringer	24	6	30
Bomme	12	4	16
Kys&kør-pladser	159	86	245
Busafsætningsplads	5	2	7
Større ombygning af kryds	1		1
Bredere cykelstier i meter	158		158
Nedtællingssignal til grønt for fodgængere i kryds	20	6	26
Ny cykelsti (antal meter)	158		158
Akustiske lydsignaler for blinde i signalregulerede kryds (også hjælp for børn)	10		10
Bredere fortov	9	2	11
Vejvisning for fodgængere fra skole til fritidshjem (Katten Max)	3		3
Bump på vejen	38	23	61
Anbefalet 40 km/t zone	20	11	31
Anbefalet 30 km/t zone	2	1	3
Hævede flader	33	7	40
Variable hastighedstavler	11	4	15
Vejindsnævring	8		8
Bilfri skoleveje	3		3
Flexparkering	1		1

*Programmets succeskriterium* for de fysiske anlæg er at eksekvere hele anlægsbudgettet i overensstemmelse med bevillingen. Nogle af anlægsprojekterne for 2012 er blevet udsat til 2013 pga. vintervejret. Finansieringen af de udskudte anlægsprojekter er overført til Center for Anlæg, som vil stå for udførelse af projekterne. Ifølge Sikre Skolevejes programledelse, anses budgettet i regi af Sikre Skoleveje som opbrugt i overensstemmelse med bevillingen, med undtagelse af de udskudte projekter.

I de følgende afsnit beskrives erfaringerne med to typer fysiske anlæg, der er afprøvet som led i Sikre Skoleveje, henholdsvis etablering af bilfri skoleveje og forsøg med flexparkering.

<sup>6</sup> Enkelte anlægsprojekter, der var vedtaget i 2012 udføres i 2013 pga. vintervejret.

### **Etablering af bilfri skoleveje**

Sikre Skoleveje har etableret tre bilfri skoleveje. Disse er etableret ved Højdevangsskolen, Korsager Skole og Amager Fælled Skole som en manuelt betjent pullert. Det betyder, at skolevejen kun er bilfri på de tidspunkter på dagen, hvor elever kommer til og fra skole, mens bilkørsel er tilladt uden for skoletid af hensyn til områdets beboere.

Skoleledelsen på Amager Fælled Skole er meget tilfreds med etableringen af bilfri skolevej og vurderer, at denne løsning har øget trafikikkerheden for børnene. Af positive fordele ved etableringen af bilfri skolevej nævner skoleledelsen, at børnene og deres familier i højere grad må bevæge sig til og fra skole fx på cykel eller til fods, fordi de nu ikke kan bruge bilen i ligeså høj grad som tidligere. Derudover er den stikvej, der tidligere blev brugt til parkeringsplads og til af- og påsætning, nu blevet en del af skolegården i frikvartererne og til et lege- og bevægelsesområde for kvarterets børn efter skoletid.

Skoleledelsen på Korsager Skole finder det svært at skulle effekten af den bilfri skolevej fra de øvrige tiltag i forbindelse med Sikre Skolevejes indsats, og de trafikale forhold om morgenen omkring skolens ene indgang betegnes fortsat som kaotiske. Ifølge skoleledelsen opleves skolens hovedindgang derimod som mere sikker for eleverne i tidsrummet, hvor vejen er bilfri. Dog betegnes det som et ikke uvæsentligt irritationsmoment for skolebetjentene, at pullerterne er manuelt betjent, hvilket er en udfordring, når der er sne og frostgrader.

Skoleledelsen på Højdevangens Skole er ligeledes tilfredse med etableringen af bilfri skolevej ved brug af en pullert, da det bidrager til en bedre afvikling af trafikken ved skolen om morgenen, når eleverne møder. Ved Højdevangens skole er det kun mellem 7.45 og 8.15 om morgenen, at skolevejen er bilfri. Skoleledelsen peger på, at der burde have været etableret to pullerter for at skærme skolevejen yderligere af, da skolen har oplevet, at biler er kørt udenom den etablerede pullert.

*Programmets succeskriterium* er at oprette mindst én bilfri skolevej, og at pågældende skoles ledelse var tilfreds. Der er som nævnt oprettet tre bilfri skoleveje. Til trods for eventuelle irritationsmomenter i forbindelse med pullerterne, vurderes det, at skolerne overordnet set er tilfredse med løsningen, da skolevejen opleves at være blevet mere sikker som følge heraf. Forældre- og skolefokusgrupper peger desuden på, at etablering af bilfri skoleveje er en løsning som både skoler og forældre generelt er meget positivt indstillet overfor. Det gælder også de forældre, der kører deres barn i skole i bil.

### **Etablering af flexparkering**

Som led i indsatsen for fysiske anlæg har Sikre Skoleveje i 2011 udviklet et nyt koncept for flexparkering. Flexparkering går ud på at inddrage nogle af områdets bilparkeringspladser omkring skolen til stativløs cykelparkering i skoletiden og lade dem blive bilparkeringspladser igen om aftenen, så områdets beboere kan parkere deres biler, når de vender hjem fra arbejde. Tidspersonden for cykelparkering er mellem kl. 7 og 17 på hverdage, og kl. 17 til 7 for bilparkering.

Normal praksis er, at det er skolernes eget ansvar at lave cykelparkering inden for skolens areal. I nogle tilfælde er der imidlertid ikke mulighed for dette pga. pladsmangel, som eksempelvis ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole på Østerbro. Her er konceptet flexparkering blevet afprøvet på fem bilparkeringspladser fra august 2011. Parkeringsbåsene blev malet med markeringer, der indikerede, hvornår hvilke køretøjer havde ret til pladsen.

Skolens ledelse vurderer, at flexparkering har afhjulpet problemet med mangel på plads til cykelparkering. Skoleledelsen påpeger dog, at området for flexparkering bør udvides, hvis det skal dække behovet for cykelparkering. Samtidig understreger skoleledelsen, at de vil foretrække, at faste cykelstativer etableres fremfor en flexløsning. Tre af områdets beboere henvendte sig i forsøgsperioden med klager til Københavns Kommune, ligesom der også var henvendelser til skolens ledelse. Forsøget er evalueret af rådgivningsvirksomheden Atkins. I evalueringen, vurderes det, at antallet af klager er relativt begrænset, hvilket indikerer, at der generelt er en neutral eller positiv holdning til flexparkering også blandt områdets beboere.

*Programmets succeskriterium* er at udvikle flexparkering ved Ingrid Jespersens Gymnastieskole til borgernes og skolens tilfredshed. Baseret på Atkins' evaluering af forsoget, som Rambøll har gennemgået, kan dette siges at være opnået.

### 3.2 Indsatsområde 2: Trafikpolitik og undervisning

I dette afsnit gennemgås de gennemførte aktiviteter under indsatsområde 2. Der er anvendt ca. 2,7 mio. kr. til trafikpolitik og undervisning inkl. lønninger. Der er seks typer aktiviteter under dette indsatsområde, hhv. Projekter med inddragelse af børn, Udvikling af nye undervisningsmaterialer og undervisningskoncepter, Trafikundervisningsforløb med børn, Afholdelse af seminarer med undervisning af færdselskontaktører, Afholdelse af dialogmøder med repræsentanter fra skolerne og Drøftelse af trafikpolitik med skolerne. De seks typer aktiviteter beskrives i det følgende<sup>7</sup>.

#### 3.2.1 Projekter med inddragelse af børn

Som led i indsatsområde 2 er der gennemført tre forskellige projekter, som har haft fokus på inddragelse af børn. Projekterne har været kendetegnet ved at være eksperimenterende og har haft som formål at bruge konkrete anlægsprojekter eller strategier til at gennemføre mere virkelighedsnær trafikundervisning og sætte trafikale problemstillinger på dagsordenen i lokalområdet. De tre inddragelsesprojekter er gennemført ved Sønderbro Skole på Amager, Blågård Skole på Nørrebro og Børnens Trafikråd. De tre projekter beskrives i nævnte rækkefølge nedenfor.

#### Børn bygger "cykellommepark" ved Sønderbro Skole

Et midlertidigt projekt med inddragelse af børn, som er gennemført ved Sønderbro Skole og udsprang af Sikre Skolevejes dialogmøder med skolen, hvor det fremgik, at der var en vis utryghed omkring området ved Frankrigsgades svømmehal. Sikre Skoleveje besluttede at gøre arbejdet med at udvikle området foran Sønderbro Skole til et prøveforløb i ph.d.-projektet 'Skab din by'. Et projekt der havde som formål at bruge midlertidige anlæg som udgangspunkt for borgerdialog og et eventuelt permanent anlæg. By-X, der er en enhed under Københavns Kommunes Kontor for Bæredygtig Udvikling fik til opgave at udvikle og gennemføre et forsøg med en såkaldt cykellommepark i området i samarbejde med elever fra skolen. En cykellommepark er et område, hvor børn under trykke forhold kan træne deres balance, afstands- og fartbedømmelse, rum- og retningsans og alle former for manøvrer på en cykel.

Inddragelsen af børn blev indledt med en designworkshop afholdt af By-X med 15 af skolens elever fra forskellige 8. klasser. Under workshopen blev ideer til projektet udviklet, og eleverne stemte om, hvilke ideer, der skulle føres ud i livet. Der blev udviklet en prototype på en cykellommepark, som blev bygget og testet. Derefter blev endnu en workshop afholdt, hvor den udvalgte idé blev udviklet og forbedret. Cykellommeparken var i brug henover sommeren 2012 og blev taget ned i efteråret 2012. Der skal nu tages stilling til en evt. permanent løsning.

#### Udvikling af Hans Tavsens Gade ved Blågård Skole

Det andet brugerinddragelsesprojekt foregik i 2012 ved Blågård Skole. Blågård Skole blev i 2008 lagt sammen med Hellig Kors Skole. De to skoler ligger på hver side af Hans Tavsens Gade, og skolens udeareal har som følge heraf siden har været delt af Hans Tavsens Gade. Sikre Skoleveje samarbejdede i den forbindelse med skolen om at skabe et trygt og sikkert område, hvor både elever og cyklister kan færdes, og hvor gaderummet kan bruges på en ny måde. By-X blev igen involveret og lavede et elev-inddragelsesprojekt, hvor 25 af skolens elever deltog i en periode på et halvt år. Det fremgår af By-X's opsamling på projektet, at eleverne indledningsvis mødtes til en kort introduktion og dernæst til to heldagsworkshops, hvor eleverne udviklede ideer til indretning af gaderummet og byggede modeller over ideerne. Mellem første og anden workshop blev ideerne udstillet på skolen, så de øvrige elever kunne stemme om ideerne og selv komme med egne ideer. Under den sidste workshop blev eleverne enige om seks forslag, der skulle med i deres endelige forslag til gaderummet. Disse ideer omhandlede bl.a. forskellige redskaber til fysisk udfoldelse inspireret af fitnessredskaber, og generelt var elevernes ideer meget farverige og inviterede til at blive brugt aktivt. Afslutningsvis mødtes eleverne til en opfølgning, hvor eleverne

<sup>7</sup> Under indsatsområde 2 er desuden gennemført tre aktiviteter, som ifølge Sikre Skolevejes opgørelse er grupperet som "øvrige aktiviteter": Interregprojektet Young n' bike, Rundtur hos lokaludvalgene i KBH om Sikre Skoleveje og Præsentation om aktiv transport på temadage for Københavns Fælles Elevråd.



blev præsenteret for flere konkrete forslag til indretning af gaderummet af By-X, som var baseret på ideerne fra workshoppen. Herefter blev selve opførelsesarbejdet gennemført.

### **Børnenes Trafikråd**

Det tredje inddragelsesprojekt er Børnenes Trafikråd. Sikre Skoleveje tog initiativ til oprettelsen af trafikrådet, som bestod af elever fra forskellige klassetrin og skiftende skoler. Rådet havde til formål at kvalificere kommunens tiltag på trafikområdet set fra børn og unges perspektiv.

Trafikrådets første topmøde blev afholdt i september 2010 på Hillerødgade Skole. Her arbejdede cirka 200 deltagende elever fra 6. og 7. klasse fra fem forskellige skoler med input til den kommende 'Grøn Mobilitet'-konference, hvor fire elevrepræsentanter fremlagde deres samlede input.

*Programmets succeskriterium* er at afholde mindst to borgerinddragelsesforløb, hvilket er opnået, da der er gennemført tre inddragelsesforløb med elever.

### 3.2.2 Udvikling af nye undervisningsmaterialer og undervisningskoncepter

Med henblik på at fremme trafikundervisning – eller undervisning med fokus på trafik – i skolerne, har Sikre Skoleveje udviklet seks nye undervisningsmaterialer og -koncepter til fri afbenyttelse af skolerne. En kort gennemgang af disse følger nedenfor.

1. **Brætspillet TrafikPanic**, hvor elever skal spille sammen om at få deres elevbrikker i skole uden at blive splattet i trafikken. Spillet er henvendt til elever i 5.-7. klasse, det er gratis og er hidtil uddelt til 12 skoler. Spillets formål er at inddrage elever om beslutninger om trafik på skolerne som en del af undervisningen.
2. **Undervisning med/i lastbil** er et nyt undervisningskoncept, udviklet af Sikre Skoleveje sammen med Metroselskabet, hvor elever kommer med op i en lastbil for at få en forståelse af den dårlige sigtbarhed, der er for chaufføren. Hertil hører også pixibogen 'Sikker på Skolevejen' til forberedelse af eleverne. Undervisningstilbudet er afholdt på 12 skoler med ca. 25 klasser i alt.
3. **Skolen på cykel** er et undervisningsmateriale, som Sikre Skoleveje har udviklet, bestående af kort med ruteforslag til Kalvebod Fælled, Langelinje og Holmen samt forslag til mulige undervisningssemner, bl.a. i fagene arkæologi og historie, undervejs på ruterne. Kortene bruges ligeledes som inspirationsmateriale i forbindelse med dialogmøder på skolerne. Derudover er der indkøbt cykler, som udlånes på centrale steder. Cyklerne udlånes dagligt i sommerhalvåret på Kalvebod Fælled.
4. **Trafikundervisning gennem Udeskole** er en indsats, affødt af *Skolen på Cykel*. To lærere fra forskellige skoler blev inddraget som medudviklere af et undervisningskoncept for, hvordan trafikundervisning kan tænkes ind, når eleverne bevæger i trafikken på vej til udeundervisning. Konceptet er endnu under udvikling.
5. **Seminar om cykeltræning for skoler med mange efterkommere af indvandrere**. I forbindelse med placeringen af et classesæt cykler på KTK-grunden på Nørrebro blev der afholdt et seminar om cykeltræning for skoler med mange efterkommere af indvandrere. Lærere fra fem skoler deltog på dagen. Seminaret var et resultat af at målrette et nyt undervisningstilbud til skolerne med mange børn, hvis familie kommer fra lande uden en stærk cykelkultur.
6. **Undervisning af lastbilchauffører**. Sikre Skoleveje præsenterede problemstillinger vedr. børn og trafik for chauffører hos SCT, som er en lastbilentreprenør under Metroselskabet. Cirka 20 chauffører deltog.

*Programmets succeskriterium* er at udvikle og afprøve fem forskellige undervisningskoncepter. Dette er opnået. Hvad angår brætspillet TrafikPanic, fortalte de interviewede elever på Tagensbo Skole, at de synes spillet er sjovt, og at de gerne vil have mulighed for at spille det oftere. Spillet lader til at være en lettilgængelig og sjov måde at lære om færdsel i trafikken på for eleverne.

### 3.2.3 Trafikundervisningsforløb med børn

Sikre Skoleveje har implementeret to typer cykelbaner. Den ene – cykeløvebanen – er gennemført som del af aktiviteten Trafikundervisningsforløb med børn. Den anden – cykellegebanen – er gennemført som led i programmets adfærdspåvirkende aktiviteter. De to typer cykelbane beskrives i det følgende.

#### **Cykeløvebane**

For at opmuntre til mere cykeltræning i skoletiden har Sikre Skoleveje tilbudt at opmale permanente cykeløvebaner i skolegården, såfremt skolen ønskede dette. Øvebanen kan benyttes sammen med materiale fra Rådet for Sikker Trafik, og målgruppen er 3. klasseselever, der skal til den lille cyklistprøve.

*Programmets succeskriterium* var, at 10 skoler skulle have optegnet en cykeløvebane. Målsætningen er ikke opnået, da der i alt er opmalet cykeløvebaner på seks forskellige skoler. Af fokusgruppeinterviewene med skoleledelse og skolebestyrelsesmedlemmer fremgår det, at flere skoler har været interesseret i dette, men at skolegården har været for lille til, at det var muligt. En skoleleder fortæller ligeledes, at selvom den pågældende skole har fået optegnet en bane, kan den ikke bruges på grund af asfaltens ringe kvalitet.

#### **Cykellegebane**

Under Minikøbenhavnerkampagnen i september 2012 blev Cyklistforbundets mobile, bemandede cykellegebane opstillet i en uge på hhv. Amager, Nørrebro og Vesterbro. Her bliver børn i alderen 3-10 år udfordret til sjov og leg på cykel, mens de træner deres cykelfærdigheder. Cykellegebanen består af en række forhindringer, som børnene skal cykle over, og som på forskellig vis udfordrer balance, præcision og generel navigation på en cykel. Børn uden egen cykel kunne låne både cykler og hjelme til brug på banen, der var åben kl. 12-17 i hverdagene, hvor fritids-hjem/KKFO kunne booke den, og i weekenden kl. 10-16. Legebanen var bemanded med tre personer, som bl.a. assisterede med at finde passende cykler og hjelme til børnene. Cykellegebanen blev også opstillet i forbindelse med eventen Wonderfall i 2012. I forbindelse med forestillingen Cykelmyggen Egon på Østre Gasværk i 2011 blev der desuden opstillet en lille mobil cykeløvebane. Disse aktiviteter beskrives nærmere under indsatsområde 3.

*Programmets succeskriterium* er, at minimum 2000 elever skulle prøve cykellegebanen i 2012, og da ca. 4700 børn<sup>8</sup> har besøgt en af de opstillede baner, er denne målsætning i høj grad opfyldt.

### 3.2.4 Afholdelse af seminarer med undervisning af færdselskontaktlærere

I samarbejde med Rådet for Sikker Trafik blev færdselskontaktlærere i Københavns Kommune i februar 2011 inviteret til et seminar om arbejdet med færdsel. På seminaret deltog cirka 25 lærare, og en gentagelse var planlagt i 2012, men blev aflyst pga. for få tilmeldinger.

Ingen af de skoleledere og skolebestyrelsesmedlemmer, der deltog i fokusgrupperne, havde kendskab til seminaret. En repræsentant for Cyklistforbundet fremhæver til gengæld, at forbundet finder ideen om et færdselskontaktlærerseminar særdeles interessant, og at forbundet viderebringer dette koncept som led i dets dialog med landets øvrige kommuner.

*Programmets succeskriterium* er at afholde et seminar for færdselskontaktlærere årligt fra 2011 og frem, hvilket ikke er opnået.

### 3.2.5 Afholdelse af dialogmøder med skoler

Umiddelbart efter, at en skole har taget kontakt til Sikre Skoleveje, afholdes som tidligere nævnt et dialogmøde mellem Sikre Skoleveje og den pågældende skole. Her deltager typisk skoleledere og repræsentanter fra skolebestyrelsen samt i få tilfælde medlemmer af elevrådet eller en repræsentant for politiet. Dialogen med grundejerforeningerne i området er også central i den forbindelse. Dialogmøderne har til formål at udrede de trafikale problemer, således at Sikre Skolevejes

<sup>8</sup> Under kampagnen Minikøbenhavn er besøgte 2200 børn banen, mens ca. 1500 børn prøvede banen under eventen Wonderfall. Desuden blev en mindre cykeløvebane opstillet i forbindelse med teaterforestillingen Cykelmyggen Egon, som ca. 1000 børn benyttede.

medarbejdere efterfølgende kan analysere sig frem til en løsning, som kan blive indstillet til politikerne.

Der er blevet afholdt dialogmøder på i alt 95 skoler og institutioner mellem 2009 og 2012, hvoraf der på 35 skoler fra 2011-2012 har været afholdt et opfølgende dialogmøde. I starten af programmet levetid, deltog både en ingeniør og en trafikpædagog på disse møder, men efter ansættelse af en trafikpædagog i 2010 afholdes møderne nu udelukkende med trafikpædagogerne, for at rette opmærksomheden mod undervisning og trafikpolitik.

*Programmets succeskriterium* er, at alle interesserede skoler har fået tilbud om at deltage i et dialogmøde, og at der til og med 2012 skulle være afholdt dialogmøder med 80 skoler. Da der som nævnt er afholdt 83 dialogmøder med skoler og yderligere 12 dialogmøder med institutioner, er denne målsætning opfyldt. Derudover er det et succeskriterium for indsatsen, at skoleledere, skolebestyrelsesmedlemmer og eksperter vurderer, at dialogmøderne er udbytterige. Dette er ligeledes opfyldt.

### 3.2.6 Drøftelse af trafikpolitik med skoler

Dialogmøder med skolerne er også fora, hvor Sikre Skoleveje opfordrer skolerne til at formulere en trafikpolitik. En trafikpolitik er et dokument, der bl.a. beskriver, hvordan skolerne styrer trafikken omkring skolen, og hvordan de laver trafikundervisning. Sikre Skolevejes tilgang til, hvordan skoleveje gøres mere trygge og sikre, er, at fysiske anlæg ikke kan stå alene, men bl.a. skal suppleres af et øget fokus på trafik på skolerne, herunder fx udarbejdelse af trafikpolitik som både omhandler trafikundervisning samt adfærdspåvirkning af forældre og børn.

Ifølge Sikre Skolevejes programmedarbejdere, fokuserer skolerepræsentanterne under dialogmøderne mere på den øvrige trafik omkring skolen og på fysiske anlæg, mens de ikke betragter en trafikpolitik som udslagsgivende for trafikale ændringer. Sikre Skoleveje har desuden afviklet et seminar for skolebestyrelsesmedlemmer i 2010 om trafikpolitik i samarbejde med 'Forældre og Skole'.

*Programmets succeskriterium* er, at alle skoler som Sikre Skoleveje har været i dialog med, er blevet opfordret til at udarbejde en trafikpolitik. Trafikpolitik er ifølge Sikre Skolevejes oplysninger blevet drøftet på alle 99 afholdte dialogmøder, og målsætningen er således opfyldt.

## 3.3 Indsatsområde 3: Adfærdspåvirkning og kampagner

I dette afsnit gennemgås de gennemførte aktiviteter under indsatsområde 3. Der er anvendt 4,7 mio. kr. inkl. lønninger til Adfærdspåvirkning og kommunikation. Der er fire typer aktiviteter under dette indsatsområde, hhv. Adfærdspåvirkende aktiviteter, Oprettelse af hjemmeside, Afholdelse af events og Omtale i pressen. De fire typer aktiviteter beskrives hver for sig i det følgende.

### 3.3.1 Adfærdspåvirkende aktiviteter

Blandt de adfærdspåvirkende aktiviteter gennemføres der årligt tre faste aktiviteter: Skolestarts-kampagnen, Alle børn cykler og Lys på med Ludvig, som er landsdækkende. Skolestartskampagnen gennemføres i regi af Rådet for Sikker Trafik, mens de to øvrige kampagner er forankret hos Cyklistforbundet. Sikre Skoleveje står for den praktiske udførelse i kommunen og supplerer kampagnerne med en række lokale aktiviteter og materialer. Derudover har Sikre Skoleveje gennemført kampagnen Minikøbenhavn i 2012. De fire adfærdspåvirkende aktiviteter beskrives i det følgende.

**Skolestartskampagnen** gennemføres årligt i august. Kampagnen har kørt i kommunen i mange år, men Sikre Skoleveje har opgraderet den. Formålet med kampagnen er at få de voksne trafikanter til at tage hensyn til de nye, små trafikanter. I Københavns Kommune består kampagnen af plakater ved alle 122 skoler samt på busser og kommunale plakatsøjler og skolestartsmaterialer til alle 6-7.000 nye elever. Kampagnen indeholder også en konkurrence og politikontrol, og fra 2011 har p-vagter uddelt æbler til bilister ved omkring 30 udvalgte skoler i forbindelse med kampagnen.

**Alle Børn Cykler** er en anden tilbagevendende aktivitet, som har været gennemført i september måned siden 2011. Målet er at få flere børn til at cykle i skole. Alle tilmeldte klasser konkurrerer

mod hinanden over en 14-dages periode, hvor så mange børn som muligt skal cykle i skole. Klasselæreren optæller antal cykeldage pr. klasse og indtaster det på en konkurrencehjemmeside. Sikre Skoleveje opfordrer skolerne til at deltage i Cyklistforbundets landsdækkende kampagne ved at uddеле ekstra præmier i København og har fra 2012 også uddelt store bannere til opsætning ved de deltagende skoler. I 2012 deltog 3726 elever fra 175 klasser på 38 skoler i aktiviteten.

**Lys på med Ludvig** har været gennemført i november måned siden 2011. Målet er at få 4. klasselever til at bruge lys og reflekser. Sikre Skoleveje støtter op om Cyklistforbundets kampagne ved at opfordre skolerne til at deltage i kampagnen samt ved at afholde events med uddeling af reflekser ved tre skoler.

Sikre Skoleveje gennemførte i september 2012 sin hidtil største kampagne, **Minikøbenhavn**. Kampagnens formål var at inspirere endnu flere forældre og deres børn i 0.-3. klasse på alle skoler i København til at gå, stå på løbehjul eller cykle i skole og træne i trafikken. Kampagnen bestod af et magasin samt plakater henvendt til forældre til børn i 0.-3. klasse, bl.a. med inspiration til ikke-motordreven transport og sikkerhed, som blev sendt til alle skoler i København, samt plakater på kommunale plakatsøjler. Derudover blev der afholdt events på otte skoler, uddelt materiale til alle fritidshjem/KKFO og merchandise til børn, afholdt en konkurrence på Sikre Skolevejes hjemmeside og Cyklistforbundets mobile, bandede cykellegebane blev opstillet en uge ad gangen på hhv. Amager, Nørrebro og Vesterbro, som 2.200 børn besøgte.

*Programmets målsætning* er at gennemføre tre faste, tilbagevendende adfærdspåvirkende aktiviteter årligt og minimum én ekstra aktivitet fra 2012, samt at disse er henvendt forskellige aldersgrupper og formål. Det er Rambølls vurdering, at denne målsætning er opnået. Det bemærkes, at uddeling af kampagnemateriale til forældre via skoler lader til at være en sårbar løsning, idet materialet skal gennem mange led, for at nå målgruppen.

### 3.3.2 Afholdelse af events

Sikre Skoleveje har afholdt tre adfærdspåvirkende events i 2011 og tre i 2012 målrettet forskellige aldersgrupper og med forskellige formål. De seks events beskrives et ad gangen i det følgende.

**VM i cykling** blev afholdt i september 2011 samtidig med VM i landevejscykling, og havde til formål at give børnehavebørn og skoleelever spændende oplevelser på cykel og at bruge VM som afsæt for at bringe cyklen ind i undervisningen. Event-aktiviteterne var afholdelse af VM i løbecykling, hvor 500 børn deltog, en cykelskattejagt på løbecykel, hvor 250 børnehavebørn deltog og et cykelorienteringsløb på Kastellet, hvor 170 elever fra 6.-9. klasse deltog. Derudover var der uddeling af 2.300 cykellegehæfter ved en Cykelmyggen Egon-koncert på Rådhuspladsen og på Israels Plads samt idéværkstedet 'Design din egen cykelby' på Israels Plads, der blev afholdt af førnævnte By-X. Her kunne børn bygge deres egne drømmecykelparker i modellervoks og udpege de steder i byen, hvor de holdt mest af at cykle. Formålet var at diskutere grøn mobilitet med børnene og få deres bud på, hvordan cykelparker bedst muligt ville kunne udformes. Børn fra 3.-5. klasse på fire københavnske skoler og børn der selv kom forbi deltog i Idéværkstedet.

I forbindelse med opsætningen af **Cykelmyggen Egon** på Østre Gasværk opstillede Sikre Skoleveje en lille mobil cykeløvebane uden for teatret 10 onsdage i træk i august-oktober 2011. I alt prøvede ca. 1000 børn cykeløvebanen, og der blev ved samme lejlighed uddelt 9.000 cykellegehæfter i spilleperioden.

**Uddeling af æbler** til hensynsfulde cyklister var en tredje event, som Sikre Skoleveje gennemførte i 2011. Der blev opmalet "skole-tavler" på cykelstien og uddelt æbler til cyklister, som stoppede for rødt lys ved fodgængerfeltene ved Nørrebro Park Skole og Øster Farimagsgades Skole. Denne event var et forsøg på at løse et lokalt trafikalt problem med cykelstier i T-kryds, hvor cyklerne ikke overholdt det røde lys. Ugen efter eventen kom politiet og uddelte bøder, og tilsammen vurderer Sikre Skolevejes programmedarbejdere, at denne indsats afjalp problemet, da trafiktællinger viste, at antallet af cyklister, der kørte over for rødt, faldt i ugerne efter.

Under **Kulturnattem** i oktober 2012 havde Sikre Skoleveje i samarbejde med Cyklistforbundet et arrangement, hvor børn kunne komme og lave pynt til deres cykel, samt en række oplæg i Cyklistforbundets lokaler, som der dog ikke var stor tilslutning til. Ud over at lave sjov og synlig cykelpynt var formålet at gøre københavnernes bevidste om deres bys cykelhistorie og det arbejde, kommunen gør for at skabe sikre skoleveje og fremme børrecykling.

I forbindelse med Wonderful Copenhagen's store børnearrangement **Wonderfall**, afholdt Sikre Skoleveje en cykellegefest i Østre Anlæg i efterårsferien i 2012. Her blev Cyklistforbundets mobile cykellegebane igen opstillet i 10 dage, som både kunne bruges med egen cykel og med lånte cykler og hjelme, der blev stillet til rådighed på stedet. Der blev også afholdt VM i løbecykling samt skattejagt på løbecykel. Primært var børnehavebørn blevet inviteret til denne event, men alle var velkomne. I alt deltog cirka 1.500 børn.

**Safe Days** er den første event under Sikre Skoleveje udelukkende målrettet udskoling. Målet var at få unge i 8.-9. klasse til at reflektere over deres transport i forbindelse med indtagelse af alkohol og at få dem til at lave aftaler om transport hjem fra fester med hinanden eller med forældre. Safe Days var et endags event i november 2012, hvor 250 elever fra syv forskellige skoler var samlet i Amager Bio, hvor eleverne bl.a. deltog i en konkurrence, hvor de unge inden eventen selv havde lavet en video om transport i forbindelse med indtagelse af alkohol.

*Programmets målsætning* er, at der afholdes minimum tre events per år fra 2011 og frem, hvilket er opnået da der er afholdt seks events i alt i 2011 og 2012.

### 3.3.3 Oprettelse af hjemmeside

Sikre Skoleveje har oprettet hjemmesiden [www.kk.dk/sikreskoleveje](http://www.kk.dk/sikreskoleveje) med undersider for hver skole, hvor der udføres anlægsprojekter. Derudover indeholder hjemmesiden bl.a. information til skoler og trafiklærere om udfærdigelsen af en trafikpolitik og forslag til cykellege til brug i undervisningen samt tips til forældre om trafiktræning.

I 2010 var der i alt 1885 unikke besøgende på hjemmesiden (gennemsnitligt 157 per måned). I 2011 var antallet af unikke besøgende mere end fordoblet, nemlig i alt 4415 (gennemsnitligt 368 unikke besøgende per måned). I 2012 var der i alt 5010 unikke besøgende (gennemsnitligt 418 per måned).

Fokusgrupper med forældre og skoleledelse og skolebestyrelsesrepræsentanter peger på et yderst begrænset kendskab til Sikre Skolevejes hjemmeside, samt de materialer, der er tilgængelige her. Et opmærksomhedspunkt fremadrettet er at styrke information herom til skolerne.

*Programmets målsætning* er 50 unikke besøgende på hjemmesiden i gennemsnit per måned per år. Dette er opnået med gennemsnitligt otte gange så mange besøgende som forventet.

### 3.3.4 Omtale i pressen

Sikre Skoleveje har arbejdet for at skabe positiv omtale af programmet og de konkrete projekter undervejs i programperioden. Sikre Skoleveje, trafikale forhold ved skoler i København og emnet selvtransporterende børn i København har været omtalt i pressen i alt 215 gange i perioden mellem 2009 og 2012. Ifølge Sikre Skolevejes egen analyse, er 156 af omtalerne positive, mens 59 er negative.

De 215 omtaler fordeler sig på følgende medier: 20 omtaler på internettet, 171 omtaler i lokalaviser, 14 omtaler i landsdækkende aviser, fire omtaler på tv, tre omtaler i radio samt tre omtaler gennem et telegrambureau.

Omtalen af Sikre Skoleveje er steget markant gennem programperioden. I 2009 blev Sikre Skoleveje nævnt i pressen tre gange, mens antallet af omtaler i 2010 steg til 50, til 77 i 2011 og 85 i 2012. Stigningen i antal omtaler i programmets seneste to år hænger sammen med, at langt størstedelen af alle projekter – såvel fysiske anlæg som undervisningsindsatser og adfærdspåvirkende aktiviteter – har været gennemført i 2011 og 2012. Tabel 4 viser en oversigt over antallet af omtaler i pressen samt en opgørelse af andelen af positive og negative omtaler fordelt over programperioden.

*Programmets succeskriterier* er, at der er dobbelt så mange positive som negative omtaler af Sikre Skoleveje i alt. Med i alt 156 positive og 59 negative omtaler i pressen er denne målsætning opnået. Det er desuden et succeskriterium, at antallet af positive omtaler stiger med mere end 50 % fra 2010 til 2012. Antallet af positive omtaler er steget med 130 % i perioden, og således er også dette succeskriterium opnået.

**Tabel 4: Oversigt over antal presseomtaler**

	Positive (pct.)	Negative (pct.)	Antal omtaler i alt (N)
2009	67% (2)	33% (1)	3
2010	62% (30)	38% (20)	50
2011	71% (53)	29% (22)	77
2012	81% (69)	19% (16)	85
2009-2012 i alt	73% (156)	27% (59)	215

### 3.4

#### **Opsamling og fremadrettede opmærksomhedspunkter**

I dette afsnit opsummeres de vigtigste pointer fra analysen af implementeringen af Sikre Skoleveje.

Analysen af programmets implementering viser, at der er gennemført et omfattende program, med en lang række forskellige aktiviteter og virkemidler på hver af programmets tre indsatsområder. Implementeringsanalysen viser ligeledes, at hvert af de tre indsatsområder overordnet set er gennemført som planlagt, hvad angår det forventede antal og omfanget af aktiviteter. Derudover viser evalueringen, at der generelt er stor tilfredshed blandt skoler og forældre med de gennemførte aktiviteter. Samtidig har analysen identificeret en række forhold, som det er relevant at fremhæve, dels fordi de har betydning for analysen af programmets resultater i næste kapitel, dels fordi de kan være værd at tage højde for i Sikre Skolevejes indsats fremadrettet.

**Indsatsområde 1:** Der er gennemført fysiske anlæg ved 87 skoler og institutioner på baggrund af en dialog mellem Sikre Skoleveje og de pågældende skoler om de trafikale udfordringer, der ønskes afhjulpet. Analysen viser, at skolerne generelt er meget tilfredse med processen om etablering af fysiske anlæg. Der er dog også flere skoler, som oplever, at anlægsprocessen er blevet forsinket, uden at de er blevet informeret herom, og enkelte skoler, der udtrykker skuffelse over udbyttet af de fysiske anlæg, fordi de oplever, at de gennemførte anlægsprojekter ikke har afhjulpet de trafikale udfordringer i tilstrækkelig grad. *Et opmærksomhedspunkt fremadrettet* kunne på denne baggrund være, at Sikre Skoleveje i højere grad end hidtil sikrer, at 1) der sker en grundlig forventningsafstemning med skolerne i forhold til, hvilke muligheder der er for fysiske anlæg ved skolen fordi skolerne sætter pris på at blive inddraget, så længe de ikke stilles noget i udsigt, som ikke bliver indfriet, og 2) at den løbende kommunikation og information til skolerne om anlægsprocessen styrkes, særligt hvis der er forsinkelser.

**Indsatsområde 2:** Der er gennemført en lang række tiltag for at styrke skolernes arbejde med trafiksikkerhed og -adfærd i undervisningen. Flere af de gennemførte aktiviteter er ifølge de interviewede eksperter nytænkende for den måde, kommuner typisk arbejder med trafikundervisning og -udvikling på. Her er særligt de gennemførte elevinddragelsesforløb værd at fremhæve som positive. Både elever, skoler og eksperter peger på, at inddragelse af elever er meget værdifuldt i forhold til kommunens målsætning om, at skolebørn skal være ambassadører for grøn mobilitet og grøn vækst i byen. I den forbindelse er det værd at fremhæve, at eleverne i et af de tre gennemførte inddragelsesforløb udtrykker skuffelse over forløbets slutprodukt. Implementeringsanalysen peger på, at der på Blågård Skole ikke har været en tilstrækkelig forventningsafstemning om muligheden for fysiske anlæg som følge af inddragelsesprojektet. *Et opmærksomhedspunkt fremadrettet* kunne således være, at Sikre Skoleveje i lignende projekter både tydeliggør projektets budgetmæssige rammer og gør det klart for eleverne, hvor langt deres medbestemmelse rækker i forhold til den endelige beslutning om, hvilke fysiske anlæg der kan etableres.

I forhold til aktiviteten 'Udvikling af nye undervisningsmaterialer og undervisningskoncepter' under indsatsområde 2 peger implementeringsanalysen på, at flere af de udviklede koncepter ikke er taget i brug af skolerne – eller kun er taget i brug i begrænset omfang. *Et opmærksomhedspunkt fremadrettet* kunne derfor være, at Sikre Skoleveje øger indsatsen for at informere skolerne om, hvilke materialer og koncepter der er udviklet til brug for skolerne undervisning.

Hvad angår Sikre Skolevejes tilbud om opmaling af en cykeløvejane i skolegårde, fremgår det af implementeringsanalysen, at både små skolegårde og dårlig asfalt i skolegården er en barriere for et fuldt udbytte af denne indsats. *Et opmærksomhedspunkt fremadrettet* kunne i den forbindelse være at undersøge alternativer til det nuværende tilbud, som vil kunne komme flere skoler til gode. Både skole- og forældrefokusgrupper peger på, at en permanent cykellegebane vil være et godt tilbud, som de vil anvende til træning af børnenes cykelfærdigheder.

Indsatsområde 3: Sikre Skoleveje har gennemført en lang række adfærdspåvirkende aktiviteter målrettet forældre og børn og i et vist omfang også øvrige trafikanter. Formålet har bl.a. været at øge forældre og børns bevidsthed om vigtigheden af, at børn selv færdes i trafikken, herunder også hvordan de kan træne i trafikken. Implementeringsanalysen peger på en udfordring ved den anvendte tilgang til uddeling af kampagnematerialer, hvor det er antagelsen, at kampagne- og informationsmateriale målrettet forældre kan uddeles til målgruppen via skoler. *Et opmærksomhedspunkt fremadrettet* kunne derfor være, at det sikres, at kampagnematerialer distribueres direkte til forældrene og ikke via skolerne, da det vil skabe større sikkerhed i implementeringsfasen.

## 4. SIKRE SKOLEVEJES RESULTATER

I dette kapitel analyseres de resultater, som Sikre Skoleveje forventes at bidrage til for at opnå programmets overordnede målsætning om at gøre det trygt og sikkert for skolebørn at færdes til og fra skole. Udgangspunktet for analysen er forandringsteorien for Sikre Skoleveje, hvor opfyldelsen af de opstillede sammenhænge mellem den gennemførte indsats og de ønskede resultater evalueres på baggrund af såvel det kvantitative som kvalitative datamateriale. Kapitlet er struktureret på den måde, at programmets væsentligste resultater analyseres i særskilte afsnit, mens nogle af de resultater, som er meget tæt forbundne i årsags-virkningskæden analyseres i samme afsnit. Det bemærkes, at Sikre Skoleveje også i 2013 gennemfører aktiviteter, som kan forventes at bidrage positivt til programmets målopfyldelse fremadrettet. Udbyttet af disse aktiviteter kan af gode grunde endnu ikke aflæses i de opnåede resultater.

### 4.1 Flere børn færdes selv i trafikken

I forandringsteorien for Sikre Skoleveje er opstillet et forventet resultat på langt sigt om, at flere børn selv færdes i trafikken. Herved forstås, at børnene transporterer sig selv, fx gående, på cykel eller på løbehjul – enten alene eller i følgeskab med en voksen. Det væsentlige er, at børnene er selvtransporterende, dvs. bevæger sig under transporten til skole. Dette resultat går på tværs af de tre indsatsområder, dvs. der er en antagelse i programmet om, at resultatet er afhængigt af, at der både skabes de rette fysiske rammer, at der sættes fokus på elevernes trafikale færdigheder gennem undervisning i skolerne og at der sker en adfærdspåvirkning af særligt forældre, men også børn og øvrige trafikanter. I dette afsnit analyseres den udvikling, der er sket i programperioden i forhold til elevernes transport til og fra skole.

4.1.1 Omfang af selvtransport  
Indledningsvis undersøges omfanget af selvtransport fra hjemmet til skole hos børn i 0.-5. klasse i 2013.<sup>9</sup> Overordnet set viser evalueringen, at omfanget af børnenes selvtransport opfylder de succeskriterier, programmet på forhånd har defineret.

Tabel 5 viser forældrenes angivelse af, hvilken transportform der hovedsageligt benyttes mellem hjem og skole. Tallene viser, at transportformerne for elever på 0.-2. klassetrin er forholdsvis ens. Omfanget af cykling som primær transportform ligger stabilt omkring de 25 %, mens gang ligger omkring 50 % for elever i 0.-2. klasse. Fra 3. klasse og frem stiger cykling som primær transportform til mellem 35,2-38,3 %. Gang falder en lille smule til mellem 42,5-46,5 %, mens transport i bil falder væsentligt, således at det for 5. klassetrin blot er 6 %, der har det som primær transportform.

**Tabel 5: Hvilken transportform benyttes hovedsagligt, når dit barn transporteres mellem bopæl og skole? Pct. 2013.**

	Cykel	Til fods	Bil	Offentlige transportmidler	Andet	I alt
0. Klasse	26,6	50,6	16,5	5,1	1,3	100% (79)
1. Klasse	24,4	52,6	12,8	6,4	3,8	100% (78)
2. Klasse	24,4	51,2	12,2	9,8	2,4	100% (82)
3. Klasse	38,3	44,4	12,3	3,7	1,2	100% (81)
4. Klasse	35,2	46,5	7,0	9,9	1,4	100% (71)
5. Klasse	37,5	42,5	6,3	12,5	1,3	100% (80)

Kilde: Spørgsmål 4, 2013.

Note: Fordelingen indeholder kun familier, der har under 3 km. til skole.

Sæt i forhold til programmets succeskriterier for børns selvtransport ses det, at børn på 0.-3. klassetrin er markant mere selvtransporterende end minimumskriteriet på 60 %. På 0.-3. klassetrin cykler og går henholdsvis 77,2 %, 77 %, 75,6 %, og 82,7 % af eleverne. På 4. og 5. klassetrin cykler og går henholdsvis 81,7 % og 80 % af eleverne i 2013-målingen, hvilket lever op til

<sup>9</sup> For en overskuelighedsskyld refereres kun resultaterne vedrørende transport fra hjemmet til skole og SFO, og ikke resultaterne vedrørende transport fra skole/SFO og hjem om eftermiddagen.



kommunens succeskriterium om, at 80 % af eleverne på 5. klassetrin skal gå eller cykle til skole. Således er konklusionen, at de københavnske skolelever på 0.-5. klassetrin benytter sig af selvtransport på et tilfredsstillende niveau, jf. programmets succeskriterier.

#### 4.1.2 Udvikling i selvtransport

I dette afsnit undersøger vi, hvorvidt der er sket en negativ eller positiv udvikling i omfanget af selvtransport i perioden 2010-2013. Til dette formål benyttes Rambølls egen måling fra marts 2013. Derudover sammenlignes disse data med en tidligere undersøgelse foretaget for Københavns Kommune i december 2010 i forbindelse med opstarten af Sikre Skoleveje<sup>10</sup>. Evalueringen viser, at der generelt er flere børn i 0. og 1. klasse, der selv færdes i trafikken i 2013 end i 2010, mens der er færre børn i 2.-5. klasse, der selv færdes i trafikken i 2013 sammenlignet med 2010. Der er altså samlet set tale om et sammensat billede af udviklingen i omfanget af selvtransport.

Tablet 6 og Tablet 7 illustrerer, hvordan børnene på forskellige klassetrin i henholdsvis 2013 og 2010 kom fra hjemmet og til skole. Det er en anelse kompliceret at sammenligne udviklingen på tværs af tabellerne. Det skyldes at det har været muligt for respondenterne at sætte kryds ved flere transportmuligheder. Således summerer tallene i de to tabeller ikke til 100 %, men mere.

**Tablet 6: Hvordan kommer dit barn/dine børn fra hjemmet til skole/SFO? (2013) (pct.) – under 3 km til skole**

	Mit barn går selv	Mit barn følges til fods	Mit barn cykler selv	Vi cykler sammen på hver vores cykel	Mit barn sidder i ladcyckel, anhænger eller lign.	Mit barn bliver kørt i bil	Mit barn tager selv offentlig transport til skole	Mit barn følges med offentlig transport	Total	Antal børn*
0. kl.	13,5	51,4	1,4	24,3	9,5	24,3	0,0	2,7	127,0	72
1. kl.	18,8	60,9	7,2	30,4	5,8	20,3	2,9	5,8	152,2	66
2. kl.	32,9	43,8	8,2	26,0	4,1	21,9	1,4	6,8	145,2	70
3. kl.	37,8	33,8	13,5	27,0	0,0	20,3	8,1	1,4	141,9	71
4. kl.	44,3	24,3	31,4	25,7	1,4	12,9	8,6	1,4	150,0	68
5. kl.	54,4	13,2	35,3	11,8	8,8	5,9	1,5	1,5	132,4	65

Kilde: Spørgsmål 5, 2013

\* Bemærkning: Spørgsmålet er multipelt. Respondenternes svar angiver eksempelvis: "13,5 % af børnene i 0. klasse går selv fra hjemme til skole/SFO." Fordelingen indeholder kun familier, der har under 3 km. til skole

**Tablet 7: Hvordan kommer dit barn/dine børn fra hjemmet til skole/SFO? (2010) (pct.) – under 3 km til skole**

	Mit barn går selv	Mit barn følges til fods	Mit barn cykler selv	Vi cykler sammen på hver vores cykel	Mit barn sidder i ladcyckel, anhænger eller lign.	Mit barn bliver kørt i bil	Mit barn tager selv offentlig transport til skole	Mit barn føles med offentlig transport	Andet, noter venligst	Ved ikke	Antal børn*
0. kl.	4,2	47,2	5,6	47,2	30,6	34,7	0,0	4,2	6,9	0,0	72
1. kl.	8,0	50,7	9,3	52,0	14,7	26,7	2,7	0,0	4,0	0,0	75
2. kl.	32,3	60,0	7,7	41,5	3,1	24,6	1,5	0,0	4,6	0,0	65
3. kl.	41,5	35,4	13,8	38,5	1,5	18,5	1,5	4,6	3,1	0,0	65
4. kl.	62,3	30,2	30,2	30,2	5,7	13,2	5,7	1,9	3,8	0,0	53
5. kl.	62,0	16,0	50,0	20,0	2,0	18,0	12,0	0,0	0,0	0,0	50

Kilde: Spørgsmål 2, 2010

\* Bemærkning: Spørgsmålet er multipelt. Respondenternes svar angiver eksempelvis: "4,2 % af børnene i 0. klasse går selv fra hjemme til skole/SFO." Fordelingen indeholder kun familier, der har under 3 km til skole.

<sup>10</sup> Statistisk kortlægning og segmentering af københavnske forældre fra december 2010, udarbejdet af Optimizers.

I det følgende vil vi forsøge at sammenligne udviklingen i de forskellige transportformer fra 2010 til 2013. Se evt. bilag 4, Tabel 27 hvor niveaueet af de forskellige transportformer på de respektive klassetrin i 2010 og 2013 sammenholdes.

Hvis man sammenligner andelen af børn, der i 0. klasse selv går til skole i 2010 med 2013, er der sket en stigning på 9,3 procentpoint. Ligeledes er der en lille stigning i forhold til at følges til fods (+4,2 procentpoint). Til gengæld er der et lille fald i forhold til det at cykle selv. Af de mere markante forskelle er, at der er et fald på hhv. 22,9 og 21,1 procentpoint i forhold til at cykle sammen på hver sin cykel og at have sit barn i ladcycel, anhænger e.l. Endelig er der et fald på 10,4 procentpoint i forhold til at blive kørt i bil.

Også på 1. klassetrin er der sket en pæn stigning i forhold til børn, der går selv (+10,8 procentpoint) eller følges til fods (+10,2 procentpoint). Der er et lille fald i forhold til de børn, der cykler selv og et mere markant fald i forhold til at cykle sammen på hver sin cykel (-21,6 procentpoint). Der er et fald i forhold til børn, der sidder i ladcycel e.l. på 8,9 procentpoint. Ligeledes er der et fald i forhold til omfanget af børn, der køres til skole på 6,4 procentpoint.

På 2. klassetrin er der næsten ingen forskel i forhold til omfanget af børn, der går selv, men der er et fald i forhold til at følges til fods (-16,2). Der er en meget lille stigning i forhold til børn, der cykler selv, mens der er et fald på 15,5 procentpoint i forhold til omfanget af børn, der cykler sammen med deres forældre på hver deres cykel. Igen er der et fald i børn, der køres til skole på små 2,7 procentpoint.

På 3. klassetrin er der sket mindre fald i forhold til børn, der går selv eller sammen med deres forældre samt cykler selv. Derudover er der sket et fald på 11,5 procentpoint i forhold til at cykle sammen med forældre på hver deres cykel. Derudover er der sket en stigning på 6,6 procentpoint i forhold til børn, der selv tager offentlig transport.

Den mest bemærkelsesværdige ændring på 4. klassetrin er, at der er et fald på 18 procentpoint i forhold til børn, der selv går til skole. Derudover er der færre, der følges til fods (-5,9 procentpoint), lidt flere der cykler selv (+1,2 procentpoint), og et fald i at cykle sammen (-4,5 procentpoint) samt at sidde i ladcycel, anhænger e.l. (-4,3 procentpoint).

På 5. klassetrin er der et fald på knap 15 procentpoint i forhold til børn, der cykler selv, et fald på 8,2 procentpoint i forhold til at cykle sammen og endelig et fald på 7,6 procentpoint i forhold til børn der går selv. Til gengæld er der en stigning på knap 7 procentpoint i forhold til at sidde i ladcycel e.l. og et fald på hhv. 12,1 og 10,5 procentpoint i forhold til at blive kørt eller at tage offentlig transport selv. Det kan synes paradoksalt at der er en negativ udvikling i forhold til næsten alle transportformer på 4. og 5. klassetrin. Årsagen er sandsynligvis, at respondenterne i 2010 krydsede af ved flere transportformer end i 2013. Dvs. at børnene i 2010 benyttede flere former for transport til skole, mens de benyttede sig af færre i 2013. Således er den samlede procentsats større i 2010 end i 2013, hvilket muliggør et fald i forhold til en række transportformer i 2013 uden at der nødvendigvis sker en stigning i andre transportformer.

#### 4.1.3 Årsager til øget selvtransport

I dette afsnit ses nærmere på, hvilke årsager der kan være til, at børn i højere grad transporterer sig selv til og fra skole, i de tilfælde hvor de er blevet mere selvtransporterende.

Tabel 8 viser, at 31,9 % af forældrene angiver, at deres barn i løbet af de seneste to år har ændret transportform, så barnet nu i højere grad end tidligere enten går eller cykler selv. Dette tal er ikke overraskende, idet både Tabel 6 og Tabel 7 viser, at omfanget af børns selvtransport øges over tid, således at børn er mere selvtransporterende jo højere klassetrin de er på.

**Tablet 8: Har dit barn i løbet af de seneste 2 år ændret transportform til eller fra skole, så barnet nu i højere grad end tidligere enten går eller cykler selv eller sammen med en voksen?**

	Pct.
Ja	31,9
Nej	64,1
Ved ikke	4
Total	100 (401)

Kilde: Spørgsmål 14, 2013

Tablet 9 illustrerer, at den væsentligste årsag til den øgede grad af selvtransport er, at barnet er blevet ældre (24,9 %). Dette er i tråd med forventningerne, da alle tidligere undersøgelser demonstrerer alderens betydning for valg af transportform. Derefter er den hyppigst angivne årsag, at barnet har trænet i trafikken med forældrene (15,2 %) samt barnet selv har ønsket det (13,7 %) eller at forælderen selv har ønsket det (11,5 %). Der er få forældre, der angiver, at årsagen er relateret til trafikundervisning i skolen (2 %) eller at barnet har trænet i trafikken med skolen (2,2 %), og der er endnu færre, der angiver, at årsagen er, at skolevejen er bygget om, så den er blevet mere sikker (1 %).

Dermed kan det ikke konkluderes, at fx fysiske forbedringer ved skolevejen ikke kan have en positiv effekt på graden af selvtransport. Det sker formentlig indirekte, i kraft af, at skolevejen generelt forbedres, og uden at forældrene tillægger det direkte betydning i forhold til, at barnet er begyndt at færdes i trafikken selv. På den måde kan man sige, at Sikre Skolevejens indsats er bidrager med at skabe et grundlag for trygge og sikre skoleveje, og dermed øget selvtransport, mens fx alder opleves som en mere direkte, og objektiv, årsag til øget selvtransport.

**Tablet 9: Hvad er årsagen til, at barnet i højere grad end tidligere enten går eller cykler selv eller sammen med en voksen? Sæt gerne flere kryds.**

Årsager til ændret transportform	Pct. (N)
Mit barn er startet i skole	5,5 (22)
Skolevejen er bygget om, så den er blevet mere sikker	1 (4)
Mit barn har modtaget trafikundervisning i skolen	2 (8)
Mit barn har trænet i trafikken med skolen	2,2 (9)
Mit barn har trænet i trafikken med os	15,2 (61)
Mit barn er blevet ældre	24,9 (100)
Mit barn har selv ønsket det	13,7 (55)
Jeg har ønsket det	11,5 (46)
Andet	3,2 (13)

Kilde: Spørgsmål 15, 2013

### **Forældres vurdering af, hvorvidt deres børn kan færdes selv i trafikken**

Forældrefokusgrupperne peger på, at der er to væsentlige forhold, som er afgørende for, hvorvidt forældre vurderer, at deres barn selv kan færdes i trafikken. På den ene side er der børnenes evne til at begå sig til fods og på cykel. Her peger forældrene på, at deres børn generelt er gode trafikanter og at de som følge af at være født og opvokset i byen er blevet trænet i at begå sig i trafikken hele deres liv. Forældrene ser dog ikke børnenes trafikale evner adskilt fra de ydre rammer i form af byens generelle trafikikkerhed og trafikanters adfærd, som ifølge forældrene er helt afgørende for om deres børn selv må færdes. Som en forælder udtrykker det: *"Vores børn kan være nok så gode til at begå sig i trafikken, og det synes jeg i høj grad, de er, men hvis ikke rammerne understøtter det, så er det ikke sikkert for dem at cykle selv".* I forhold til de ydre rammer henviser forældrene både til de fysiske rammer, fx mangel på cykelstier på de større veje, mangel på lys signaler ved krydsning af store veje og behov for bilfri arealer omkring selve skolen og til andre trafikanters adfærd.

Endvidere peger forældrefokusgrupperne på, at forældrenes eget transportvalg påvirker, hvorvidt deres barn transporterer sig selv på cykel eller til fods, eller om barnet køres i bil af forældrene.

Det betyder fx at de forældre, som selv skal videre på arbejde i bil, vælger at køre deres barn til skole i bil, fordi de vurderer, at det er usikkert for barnet at cykle til skole alene, og fordi de ikke har tid til at cykle sammen med barnet. Omvendt fortæller de forældre, som cykler på arbejde, at det er lettest for dem at cykle sammen med deres barn til skole. Valget af bil som transportmiddel lader således ikke til at være betinget af utryghed alene, men en kombination af utryghed og mangel på tid til at cykle eller gå sammen med barnet.

#### 4.2

##### **Forældres oplevelse af tryghed ved deres barns færden i trafikken**

I forandrings teorien for Sikre Skoleveje er en antagelse om, at forældrenes oplevelse af tryghed ved deres børns færden i trafikken har stor betydning for, hvorvidt de lader deres børn færdes i trafikken selv. I dette afsnit ser vi på, hvor trygt forældrene oplever det er for deres barn at færdes i trafikken til og fra skole.

Evalueringen peger på, at omfanget af tryghed i høj grad er afhængig af børnenes alder. Derudover viser evalueringen, at der generelt er sket en negativ udvikling fra 2010 til 2013 i andelen af forældre, der føler sig trygge ved, at deres børn færdes til fods enten alene eller sammen med en voksen i trafikken. Ligeledes er der en negativ udvikling i forhold til forældrenes vurdering af tryghed ved, at børnene cykler alene såvel som sammen med deres forældre. I det følgende analyseres og uddybes disse resultater yderligere.

I de følgende afsnit ses indledningsvis på status for forældrenes tryghed ved forskellige transportformer i 2013. Endelig vil vi sammenligne det aktuelle niveau af tryghed med niveauet i 2010, inden Sikre Skoleveje blev iværksat.

##### 4.2.1

Status for forældres tryghed ved forskellige transportformer

I dette afsnit undersøges det aktuelle niveau af tryghed ved forskellige transportformer. Da trygheden varierer meget i forhold til barnets klassetrin, vil vi se på trygheden ved transportform opdelt på klassetrin. Først analyseres forældrenes vurdering af tryghed i forhold til at færdes til fods i trafikken, dernæst i forhold til at cykle i trafikken.

##### **Forældres tryghed ved gang til skole**

Tablet 10 viser, hvor trygge forældrene føler sig ved gang som transportform til og fra skole for deres barn i 2013. Der er stor forskel på, hvor trygge forældrene føler sig ved, at deres barn går alene, i forhold til hvis barnet bliver fulgt til fods til skole. I forhold til trygheden ved gang alene viser det sig ikke overraskende at have betydning, hvilket klassetrin barnet tilhører. For 0. klasse er det for eksempel 16,9 % af forældrene, som føler sig trygge eller meget trygge ved, at deres barn går alene til skole. Derimod er andelen af trygge eller meget trygge forældre oppe på 55,6 %, når man ser på 5. klassetrin.

Ser man på forældrenes tryghed ved gang sammen, tegner der sig modsat et billede, som er mindre afhængigt af klassetrin. Mellem 76,6 og 82,8 % af forældrene føler sig her trygge eller meget trygge, mens det kun er mellem 1 og 7,4 %, der føler sig utrygge eller meget utrygge.

**Tablet 10: Hvor tryg eller utryg føler du dig ved følgende transportformer for dit barns vej til og fra skoler? Fordelt på klassetrin (pct.)**

	Gang (alene)		Gang (sammen)	
	Meget utryg/utryg	Meget tryg/tryg	Meget utryg/utryg	Meget tryg/tryg
0. kl.	59,0	16,9	6,4	76,6
1. kl.	50,6	28,7	2,2	82,8
2. kl.	35,1	41,5	7,4	79,8
3. kl.	26,5	41,8	1,0	81,6
4. kl.	35,8	51,9	7,4	80,2
5. kl.	25,8	55,6	6,2	77,3

Kilde: Spørgsmål 11, 2013

Hvorvidt programmets succeskriterier er opfyldt i forhold til trygheden ved at færdes til fods, afhænger af, om børnene går alene eller børnene følges til fods. Vurderet på trygheden ved, at barnet følges til fods, ser succeskriterierne ud til at være opfyldt. Langt over 60 % af forældrene med børn i 1.-3. klasse oplever det som trygt at gå sammen, og for 5. klasse er tallet ligeledes over minimumskriteriet på 75 %. Hvis man i stedet vurderer på trygheden ved at børnene går alene til og fra skole, er Københavns Kommunes succeskriterier ikke indfriet. Her ligger andelen af trygge forældre under 60 %, selv for 5. klassetrin, hvor kun 55,6 % af forældrene føler sig trygge eller meget trygge.

#### **Forældres tryghed ved at cykle til skole**

Tablet 11 viser, hvor trygge forældrene føler sig ved at deres børn transporterer sig på cykel til og fra skole i 2013. Ligesom ved gang ovenfor sondres også her imellem forældrenes tryghed i forhold til at lade barnet cykle alene og deres tryghed i forhold til at cykle sammen med barnet. Tabellen viser, at der generelt set er større tryghed ved cykle sammen med sit barn end ved at barnet cykler alene. For 0. klassetrin er der for eksempel 69,1 % af forældrene, der føler sig utrygge eller meget utrygge ved at lade deres barn cykle alene, mens 24,4 % af forældrene på samme klassetrin føler sig utrygge ved at cykle sammen med deres barn.

**Tablet 11: Hvor tryg eller utryg føler du dig ved følgende transportformer for dit barns vej til og fra skole? Fordelt på klassetrin (pct.) 2013**

	Cykling (alene)		Cykling (sammen)	
	Meget utryg/utryg	Meget tryg/tryg	Meget utryg/utryg	Meget tryg/tryg
0. kl.	69,1	7,5	24,4	39,3
1. kl.	75,8	11,4	14,9	59,7
2. kl.	66,0	18,1	16,0	55,3
3. kl.	59,2	15,3	20,4	54,1
4. kl.	56,8	23,5	18,5	60,5
5. kl.	46,4	34,0	15,5	59,8

Kilde: Spørgsmål 11, 2013

*Programmets succeskriterier* i forhold til trygheden ved at færdes i trafikken ser ud fra ovenstående ikke ud til at være opfyldt for færden på cykel. Under 60 % af forældrene føler, det er trygt at deres barn cykler til og fra skole. Dette gælder både i forhold til at lade sit barn cykle alene og i forhold til at cykle sammen med sit barn. Kun på 4. klassetrin er der over 60 %, der føler sig trygge ved at cykle sammen med deres barn.

#### **4.2.2 Udvikling i forældres tryghed ved forskellige transportformer**

I det følgende undersøges udviklingen i forældrenes oplevede tryghed ved forskellige transportformer fra Sikre Skoleveje opstart i 2010 til 2013. Analysen vil fokusere på de fire transportformer: gang alene, gang sammen, cykel alene og cykel sammen.

Der er 38,9 % af forældrene, der tilkendegiver, at de er trygge eller meget trygge og en nøjagtig lige stor gruppe tilkendegiver, at de er utrygge eller meget utrygge ved, at deres barn går alene til og fra skole. Der er ikke så overraskende en noget større andel, der er meget trygge eller trygge ved at gå sammen med deres barn, nemlig hele 81 %. I forhold til det at cykle alene er der en relativt lille andel, der svarer at de er trygge eller meget trygge (18 %), mens tilsvarende er 54 % trygge ved at cykle sammen med deres barn til og fra skole.

**Tablel 12: Hvor tryk eller utryk føler du dig ved følgende transportformer for dit barns vej til og fra skole? (2013) (pct.) 0. – 5. klassetrin**

	Meget utryk		Utryk		Hverken tryk eller utryk		Tryk		Meget tryk		Ved ikke		Total
Gang (alene)	16,2	22,7	15,7	27,2	27,2	11,7	6,5	100 (400)					
Gang (sammen)	1,8	3,3	8,8	28,0	53,0	5,3	100 (400)						
Cykel (alene)	34,3	27,8	12,0	13,5	4,5	8,0	100 (400)						
Cykel (sammen på hver sin cykel)	4,8	13,5	17,8	29,0	25,0	10,0	100 (400)						
Cykel (sammen i form af ladcykel, anhænger eller lign.)	1,0	4,5	12,0	19,0	17,8	45,8	100 (400)						
Bus	1,7	5,5	11,3	20,5	12,0	49,0	100 (400)						
Tog/metro	2,7	6,5	9,5	15,3	7,2	58,8	100 (400)						
Bill	2,0	2,0	7,8	17,5	32,8	38,0	100 (400)						

Note: Fordelingen indeholder kun familier, der har børn i 0.-5. klasse. N=400 pga. én misling value.

Kilde: Spørgsmål 11, 2013

En sammenligning med undersøgelsen fra 2010, inden Sikre Skoleveje blev igangsat, viser, at der er sket et lille fald på 5,6 procentpoint i forhold til forældre, der angiver at de er meget trygge ved, at deres barn går alene. Der er ligeledes et fald i andelen af forældre, der er meget trygge eller trygge ved at gå sammen med deres barn (- 10,9 procentpoint), er meget trygge eller trygge ved, at deres barn cykler selv (-2,7 procentpoint) samt er meget trygge eller trygge ved, at deres barn cykler med dem (-13,1 procentpoint).

**Tablel 13: Hvor tryk eller utryk føler du dig ved følgende transportformer for dit barns vej til og fra skole? (2010) (pct.) – 0. – 5. klassetrin**

	Meget utryk		Utryk		Hverken tryk eller utryk		Tryk		Meget tryk		Ved ikke		Total
Gang (alene)	17,8	25,3	10,2	27,5	17,3	1,9	100 (371)						
Gang (sammen)	1,3	1,6	3,5	22,6	69,3	1,6	100 (371)						
Cykel (alene)	38,0	27,2	11,6	12,9	7,8	2,4	100 (371)						
Cykel (sammen på hver sin cykel)	5,1	10,8	14,0	38,8	28,3	3,0	100 (371)						
Cykel (sammen i form af ladcykel, anhænger eller lign.)	1,1	3,5	6,5	19,7	34,5	34,8	100 (371)						
Bus	2,4	5,4	11,6	22,9	16,2	41,5	100 (371)						
Tog/metro	2,4	6,5	9,7	18,3	14,3	48,8	100 (371)						
Bill	1,9	1,6	8,6	24,5	40,4	22,9	100 (371)						

Note: Fordelingen indeholder kun familier, der har børn i 0.-5. klasse.

Kilde: Spørgsmål 8, 2010.

De ovenstående tal illustrerer overordnet en negativ udvikling i trygheden ved børns selvtransport. I det følgende vil vi kort inddrage resultater fra tidligere undersøgelser for yderligere at belyse trykniveauet for selvtransport.

**Tabel 14: Hvor tryk føler du vejen til skole er for børn at cykle på? (pct.)**

	Hverken tryk eller utryk		Tryk		Meget tryk		Ved ikke/ak-tuelt		Total	Antal respondenter
	Meget utryk	Utryk	Tryk	Meget tryk	Ke/vej	ak-tuelt				
<b>2008</b>	8,7	25,6	12,5	22,1	6,6	24,6	100	289		
<b>2010</b>	8,6	21,7	10,8	20,7	9,6	28,7	100	314		
<b>2012</b>	8,5	19,8	11,9	27,0	8,9	23,9	100	293		

Note: Fordelingen indeholder kun svar fra respondenter, der angiver at de har hjemmeboende børn under 18 år i deres husstand.

Kilde: Spørgsmål 351, Cykelregnskabet 2008, 2010, 2012.

Ovenstående tabel viser, hvordan respondenter i Københavns Kommunes Cykelregnskab har svaret i forhold til, hvor trykke de føler, vejen til skole, er, for børn at cykle på. Spørgsmålet er ikke direkte sammenligneligt med spørgsmålet anvendt i 2010 og 2012, idet ordlyden er noget anderledes. Men tabellen kan anvendes til at vurdere en udvikling i forhold til det spørgsmål, der er stillet i cykelregnskabet. I relation til dette ses der her en positiv udvikling med færre meget utrykke eller utrykke respondenter. I 2008 svarer 34,3 % at de er meget utrykke eller trykke, i 2010 er tallet 30,3 % og endelig i 2010 er det faldet til 28,3 %. Ligeledes er der en stigning i andelen der svarer, at vejen til skole er tryk eller meget tryk. I 2008 svarer 28,7 % at de føler vejen er meget tryk eller tryk, i 2010 er det tilsvarende tal 30,3 % og i 2012 er tallet steget til 35,9 %.

Det er Rambølls vurdering, at tallene fra cykelregnskabet ikke kan anvendes til en sammenligning med den gennemførte survey i 2013. Det skyldes flere ting. For det første giver cykelregnskabet ikke mulighed for at kontrollere for, hvilket klassetrin respondenternes børn går på. Således er det meget muligt, at de mere positive svar i cykelregnskabet skyldes, at respondenterne gennemsnitligt har ældre børn. Der er i høj grad grund til at antage, at der er flere forældre til børn i 0.-5. klasse, der er mindre trykke ved deres børns selvtransport end forældre til ældre børn.<sup>11</sup> For det andet er respondentgruppen i cykelregnskabet betydelig mindre end i de to andre surveys (2010 og 2013), særligt hvis vi sorterer de respondenter fra, der ikke har børn i 0.-5. klasse. For det tredje begrænses muligheden for sammenligning af, at det anvendte spørgsmål i cykelregnskabet ikke er det samme som er anvendt i 2010 og 2013 surveys.

#### 4.2.3 Årsager til forældres (u)tryghed

Ser vi bort fra cykelregnskabet – grundet de ovenfor anførte bemærkninger om data – er der altså umiddelbart over hele linjen en negativ udvikling i trygheden ved børns selvtransport. Sammenholdes dette med, at de nuværende tal for tryghed ikke lever op til Sikre Skolevejens succeskriterier, tyder det på, at der fortsat er en udfordring i forhold til at øge forældres oplevede tryghed. Et generelt fald i oplevet tryghed peger desuden på, at der er andre faktorer i spil som ikke er direkte relateret til Sikre Skoleveje. Fokusgrupper med forældre og skoler peger på, at fx Metrobyggeriet, der medfører tung trafik i nærheden af skoler, bidrager til en oplevelse af utryghed på skolevejen. Metrobyggeriet er påbegyndt i 2012, og kan derfor være en væsentlig medvirkende faktor ift. den dokumenterede negative udvikling i oplevet tryghed fra 2010 til 2013. I det følgende ses nærmere på hvad forældrene forstår ved tryghed i trafikken.

Som tidligere nævnt fremhæves det i forældrefokusgrupperne, at oplevelsen af tryghed ved deres børns færden i trafikken både er betinget af barnets færdigheder i trafikken og i særdeleshed af de fysiske rammer og andre trafikanters adfærd. Forældrene angiver generelt, at deres børn har de fornødne færdigheder i trafikken, men at de kan komme til kort i trafikken, hvis de ydre rammer ikke understøtter deres færden.

<sup>11</sup> Mens der ikke er spørgsmål i datasættet omkring børnenes klassetrin, er der dog ét omkring børns alder. Udfordringen ved at kontrollere for alder er flere. For det første giver det et betydeligt reduceret datasæt (>100 respondenter), hvilket øger usikkerheden for om den udvikling der ses er retvisende. For det andet, så kan vi i relation til de forældre, der har flere børn ikke vide, hvilket af disse børn de besvarer spørgsmålet ud fra i modsætning til Rambølls survey, hvor respondenter med flere børn bedes besvare spørgsmålet om tryghed med udgangspunkt i det barn i 0.-5. klasse, der sidst havde fødselsdag.

Hvad angår andre trafikanters adfærd oplever særligt forældre, der kører deres børn i bil, at cyklister generelt har en meget uansvarlig adfærd, som medfører, at det vil være utrygt for deres børn at cykle i trafikken. Flere forældre, hvis børn cykler eller går til skole (enten alene eller i følgeskab), oplever tværtimod, at andre cyklister som oftest er hensynfulde og positivt indstillede over for børn, der cykler selv i trafikken. Følgende citat af en forælder, der cykler med sit barn på hver deres cykel til skole, illustrerer dette synspunkt:

*“Når vi er i byen, transporterer vi os på cykel. Jeg synes, at folk er virkelig gode til at tage hensyn til børn. Andre cyklister giver ekstra plads og venter, hvis man lige kører op på siden. Når vi skal krydse veje, stopper folk og hjælper, og min datter får mange smil fra andre cyklister. Når jeg kører alene, er det helt anderledes, der er ikke samme tålmodighed fra andre”.*

På tværs af forældrefokusgrupperne peges der på, at biltrafikken generelt bidrager til en oplevelse af utryghed, når børnene selv færdes i byen. Der peges specifikt på forældre, der har afleveret deres barn i bil ved skolen og er på vej videre på arbejde, som en særligt farlig gruppe i trafikken. Disse bilister gør ifølge forældrene skolevejen i nærheden eller lige uden for skolen meget utrygt for børn, der ankommer på cykel eller til fods. Forældregruppen, der kører deres børn til skole i bil, bekræfter dette og indrømmer, at de formentlig selv hører under denne kategori af og til.

Forældrefokusgrupperne tyder på, at forældre generelt oplever, at det er grænseoverskridende at sende deres børn ud i trafikken. Forældrene gør sig mange overvejelser om, hvornår barnet er klar til at klare sig på egen hånd i trafikken. Her peges der bl.a. på, at børn ikke er i stand til at konsekvensberegne og dermed til fulde kunne manøvrere blandt andre trafikanter, før de er omkring 10-11 år. Dette får nogle forældre til at insistere på at følge deres børn indtil denne alder.

Som tidligere nævnt er der forskel på, i hvilket omfang forældrene vurderer byens generelle trafik som en faktor, der gør det utrygt at lade deres børn gå eller cykle i trafikken. Således vurderer forældre, som kører deres børn til skole i bil, at byens trafikale forhold og adfærd blandt de øvrige trafikanter er så farlig, at de ikke tør lade deres børn færdes i trafikken selv. Forældre, hvis børn selv cykler eller går – enten alene eller i følgeskab med en voksen – vurderer også, at trafikken er farlig og udfordrende, men er mere insisterende på, at deres børn må lære at klare sig på de vilkår, der er, da det nu en gang er sådan at bo i byen. Igen er det vigtigt at huske på, at forældrene, der kører deres børn i bil, også er motiverede for dette valg af transport af andre grunde end utryghed alene. Det gælder fx praktiske forhold omkring deres videre transport til arbejde.

*Programmets succeskriterium* i forhold til forældrenes oplevelse af tryghed ved, at deres børn transporteres til fods eller på cykel til og fra skole, er i mindre grad opfyldt. Forældrenes tryghed ved at følges med sine børn til fods er på et niveau, der overstiger succeskriterierne, mens trygheden ved gang alene, cykling alene og cykling sammen ligger under det ønskede. Trygheden ved at cykle sammen er dog tæt på at opnå succeskriteriet.

#### 4.3 Flere børn har gode trafikale færdigheder

I forandringsteorien for Sikre Skoleveje er der en antagelse om, at jo bedre trafikale færdigheder børnene har, desto flere børn vil få lov at færdes i trafikken selv, og forældrene vil være trygge ved det. I det følgende inddrages først data fra surveyen til at belyse dette og dernæst inddrages politiets vurdering af udviklingen i elevernes trafikale færdigheder generelt.

I surveyen er forældrene blevet spurgt om, hvorvidt deres barn kan færdes trygt og sikkert i trafikken. Som tidligere beskrevet er børnenes trafikale færdigheder kun en del af forældrenes vurdering af, hvorvidt deres barn kan færdes trygt og sikkert i trafikken. Forældrenes svar på dette spørgsmål må derfor antages at indeholde en samlet vurdering både af barnets trafikale færdigheder og de ydre rammer i trafikken. Vi har ikke data fra spørgsmålinger til at sammenligne med, og der er derfor tale om en statusmåling.

Som det har været tilfældet for andre resultater, viser det sig, at forældrenes vurdering af, hvorvidt deres barn er i stand til at færdes trygt og sikkert i trafikken, er kraftigt stigende med barnets alder. Tabel 15 viser et markant fald i antallet af forældre, der vurderer, at barnet slet ikke



eller i mindre grad er i stand til at færdes trygt i trafikken fra 0. klasse og frem. Samtidig ses en stigning i antallet af forældre, der i høj eller i meget høj grad vurderer, at barnet er i stand til at færdes trygt i trafikken.

*Programmets succeskriterium* om, at 50 % af forældrene til børn i 3. klasse og at 80 % af forældrene til børn i 5. klasse vurderer, at deres barn er i stand til at færdes trygt og sikkert i trafikken er opfyldt, hvis man inkluderer forældre, der svarer, at deres barn i nogen grad er i stand til at færdes trygt og sikkert i trafikken.

**Tablet 15: I hvilken grad vurderer du, at dit barn er i stand til at færdes trygt og sikkert i trafikken**

	Slet ikke	I mindre grad	I nogen grad	I høj grad	I meget høj grad	Total
0. Klasse	13,3	26,7	43,3	13,3	3,3	100 (30)
1. Klasse	9,1	13,6	59,1	13,6	4,5	100 (22)
2. Klasse	4,8	19,0	52,4	14,3	9,5	100 (21)
3. Klasse	3,2	12,9	35,5	35,5	12,9	100 (31)
4. Klasse	4,2	4,2	25,0	54,2	12,5	100 (24)
5. Klasse	0	8,3	41,7	33,3	16,7	100 (24)
I alt	5,9	14,5	42,1	27,6	9,9	152

Kilde: Spørgsmål 16, 2013

Politiet gennemfører årligt den store cyklistprøve for elever i 6. klasse på skoler, der har tilmeldt sig prøven. Eleverne skal først bestå en teoriprøve, før de får lov til at deltage i den praktiske cykelprøve. Elever, der består begge prøver, kommer i en finale, hvor de skal dyste mod andre elever. Politiets registrering af elevernes præstation ved den store cyklistprøve vedrører alene antallet af elever, der kommer i finalen. Det betyder, at der ingen registrering er af elever, der har blot en enkelt eller to fejl i den praktiske cykelprøve. Anvendeligheden af politiets registreringer er således forholdsvis begrænset i forhold til at udtale sig om den generelle udvikling i elevernes trafikale færdigheder. Fra 2013 ændres metoden til registrering af elevernes præstationer i cyklistprøven. Politiets registreringer for perioden 2010 til 2012 præsenteres nedenfor.

Ifølge politiets oplysninger, deltog 1175 elever fra i alt 20 skoler i cyklistprøven i 2010. Heraf kom 56 i finalen (svarende til 4,7 %). I 2012 deltog 1120 elever, ligeledes fra i alt 20 skoler, hvoraf 62 elever kom i finalen (svarende til 5,5 %). Der ses således en lille stigning i andelen af elever der består både teori- og den praktiske cykelprøve. Samtidig må det siges at være en meget lille andel af eleverne, der består prøven. Det skyldes den meget simple metode, som politiet hidtil har anvendt til at registrere resultaterne. Tallene siger således ikke noget om, hvordan udviklingen ser ud for alle de øvrige elever, der har deltaget i cyklistprøven.

En repræsentant for politiet fortæller, at det er politiets generelle vurdering, at eleverne generelt er blevet bedre til at færdes på cykel i byen. Ifølge politiet skyldes dette, at der er en generel tendens til cyklisme og bevægelse i samfundet, herunder også fokus på aktiv transport. Ifølge politiet har Sikre Skoleveje – sammen andre indsatser, der har fokus på sundhed, motion og transport generelt – bidraget til at sætte fokus på vigtigheden af, at forældre træner med deres børn i trafikken. Mange elever klarer teoriprøven uden fejl, mens resultaterne er svagere i den praktiske prøve. Det understreger, ifølge politiet, at mange elever mangler praktisk cykel erfaring i trafikken. Forældrenes træning med eleverne er ifølge politiet det vigtigste middel til, at elevernes praksiserfaringer styrkes.

#### 4.4

##### **Der er skabt et gaderum ved skolerne, der understøtter selvtransporterende børn**

I forandringsteorien for Sikre Skoleveje er en antagelse om, at det vil øge forældres tryghed ved deres børns færden i trafikken, hvis der er skabt et gaderum, der understøtter, at børn transporterer sig selv. Herved forstås et gaderum, hvor de fysiske rammer imødekommer børns færden i trafikken.

I dette afsnit vil vi kigge nærmere på forældres og skolers vurdering af, hvorvidt de fysiske forbedringer, der er gennemført ved deres skoler, bidrager til at skabe et gaderum, hvor det er me-

re trygt og sikkert for børn at færdes, samt om de fysiske forbedringer har bidraget til, at afviklingen af trafikken ved skolerne er forbedret. Desuden analyseres det, hvorvidt forældre, der angiver, at deres børn i højere grad er blevet selvtransporterende, begrundet dette med, at der er gennemført fysiske forbedringer, som gør skolevejen mere tryk og sikker.

Som beskrevet i implementeringsanalysen i kapitel 3 har Sikre Skoleveje opført en lang række fysiske anlæg, der har til formål at skabe bedre vilkår for ikke-motordreven transport og dermed også at sikre en bedre afvikling af trafikken ved skolerne.

I surveyen er de forældre, der angiver, at deres barn i højere grad er blevet selvtransporterende over de seneste to år, blevet bedt angive, hvilke årsager der er hertil. Kun 1 % af forældrene, angiver gennemførte fysiske forbedringer, der gør deres barns skolevej mere sikker, som årsag til, at deres barn er blevet mere selvtransporterende. Da det kun er forældre, hvis børn er blevet mere selvtransporterende, som har angivet årsager hertil (herunder fysiske forbedringer på skolevejen), kan vi ikke anvende det pågældende spørgsmål til at vurdere, om forældrene som helhed vurderer, at skolevejen er blevet mere sikker efter ombygning.

Skolefokusgrupperne peger på, at der generelt er tilfredshed med de gennemførte fysiske forbedringer ved skolerne, samt at de understøtter, at børn kan færdes mere trygt og sikkert til skole selv. Det er skolerens oplevelse, at fx parkeringsforbud foran skolen, variable hastighedstavler og flere cykelstativer er fysiske forbedringer, som gør gaderummet ved skolens indgang mere trygt at færdes i. Fysiske forbedringer, såsom opmaling af cykelsti, hævede flader og bump, har ifølge skolefokusgrupperne i mindre grad bidraget til at gøre det mere trygt for eleverne at færdes selv.

Skolefokusgrupperne peger på, at der generelt er tilfredshed på skolerne i forhold til dialogen med Sikre Skoleveje – særligt de konkrete dialogmøder – og fremhæver især programmedarbejdernes engagement og imødekommendehed som positivt. Nogle skoler udtrykker dog frustration over mangel på løbende kommunikation og information fra Sikre Skoleveje om de konkrete anlægsprojekter. Således oplever nogle skoler, at de har fået lovet nogle anlæg, fx Kys&Kør pladser, som tilsynsladende er blevet forsinket, uden skolen er blevet informeret om forsinkelsen. Andre skoler udtrykker skuffelse over udbyttet af dialogmøderne i form af de konkrete fysiske anlæg, som i nogle tilfælde opleves utilstrækkelige i forhold til at sikre en større grad af tryghed og sikkerhed på skolevejen. Disse skoler efterlyser klarere information fra Sikre Skoleveje, både i forhold til hvilke anlæg, skolen kan forvente at der bliver lavet, og om selve tidsplanen for anlægsprocessen.

Forældrefokusgrupperne viser, at forældrene generelt er mindre tilfredse med, hvordan de gennemførte fysiske forbedringer har bidraget til at gøre skolevejen mere tryk og sikker. For det første har forældrene ofte ikke bemærket (alle) de gennemførte fysiske forbedringer ved deres barns skole. For det andet vurderer forældre, der har kendskab til fysiske forbedringer, at de gennemførte anlæg blot er "en dråbe i havet", forstøet som små og begrænsede tiltag, der er utilstrækkelige i forhold til at afhjælpe de forhold i trafikken, som medfører utryghed. Forældrefokusgrupperne viser, at forældrene generelt stiller meget store krav til, hvilke fysiske forbedringer der er behov for, for at deres barns skolevej bliver sikker. Dette indikerer, at der skal meget store investeringer til, hvis forældrene generelt skal stilles tilfredse.

#### 4.5

##### Skolevejsuheld

Det er en afgørende antagelse i forandrings teorien, at forældrenes oplevede tryghed ved deres barns færden i trafikken afhænger af, at der ikke sker uheld på skolevejen. Sikre Skoleveje har således en nul-accept af skolevejsuheld og har en målsætning om, at alle skolevejsuheld skal analyseres grundigt med henblik på læring og for at undgå, at lignende uheld sker fremadrettet. I programmets årsrapport for 2011 blev nul-accepten af skolevejsuheld lanceret, og fra 2012 har Sikre Skoleveje analyseret hvert enkelt uheld grundigt.

Ifølge Sikre Skolevejes oplysninger har politiet i 2012 registreret 13 personskadeuheld, der lever op til definitionen af skolevejsuheld<sup>12</sup>, heraf otte uheld, hvor et skolebarn er alvorligt tilskade-

<sup>12</sup> Definitionen af skolevejsuheld er politiregistrerede trafikuheld med børn i alderen seks til og med 17 år, på hverdage, i tidsrummet 7-17 og ikke i juli måned.