

kommet og fem uheld, hvor et skolebarn er let tilskadekommet. Det fremgår af Sikre Skolevejenes egne opgørelser, at alle registrerede uheld er analyseret grundigt, samt at analyserne anvendes til brug for det fremadrettede arbejde for at undgå lignende uheld. Seks børn kom til skade på cykel, fire til fods og tre på knallert. Hvad angår de involverede børns alder, var der i to uheld hvor de om børn under 10 år, seks uheld hvor barnet var mellem 10 år og 15 år, og fem uheld hvor der var tale om et barn over 15 år. Hvad angår de fem uheld med 16- og 17-årige børn, bemærkes det, at de har en alder, hvor de ikke længere går i grundskolen, og dermed ikke er en del af Sikre Skolevejenes målgruppe.

I 2010 var der fire registrerede skolevejsuheld og i 2011 var der 10. Det er således en stigning i antallet af registrerede uheld i Sikre Skolevejenes programperiode. Stigningen kan skyldes flere ting. For det første stiger antallet af trafikanter i byen år for år. For det andet er der tale om registrerede uheld, og stigningen kan således også skyldes et øget fokus på registrering af uheld ved anmeldelse til politiet.

Hverken i skole- eller forældrefokusgrupper nævnes uheld specifikt som en faktor, der skaber utryghed. Omfanget af registrerede uheld er da også forholdsvis begrænset i forhold til, at der er over 46.500 skolebørn i Københavns Kommune (2011 Danmarks Statistik). Ikke desto mindre er det klart, at forældres oplevede utryghed i trafikken hænger sammen med deres frygt for, at deres barn skal blive involveret i et uheld. Derfor er Sikre Skolevejenes nul-accept af uheld væsentlig. Et fremadrettet opmærksomhedspunkt kunne derfor være at tydeliggøre nul-tolerancen over for skoler og forældre og samtidig sætte fokus på formidling af omfanget af registrerede uheld, da det trods alt relativt begrænsede omfang uheld kunne tænkes at have en tryghedsskabende effekt på forældre og børn.

4.6 Flere børn øver deres trafikale færdigheder i skolen og i fritiden

Det er en antagelse i programmets forandringsteori, at hvis børn skal færdes trygt og sikkert i trafikken, så skal de øve deres færdigheder i trafikken – både i skoletiden og i fritiden. Antagelsen er endvidere, at forældres oplevede tryghed ved deres børns færden i trafikken øges i takt med, at deres børns trafikale færdigheder styrkes.

I dette afsnit undersøges først omfanget af forældrenes trafiktræning med deres børn, samt om der har været en udvikling over tid. Dernæst ses nærmere på, hvorvidt og hvordan skolerne arbejder med at styrke elevernes trafikale færdigheder.

Tablet 16 viser, at hele 97,8 % af forældrene i forskelligt omfang træner i trafikken med deres børn i 2013. Således er succeskriteriet om, at 75 % af forældrene i 0-5. Klasse træner med deres børn i trafikken, opfyldt.

Tablet 16: Hvor ofte træner du med dit barn i trafikken? (Pct.)

| | Pct. |
|------------|-----------|
| Aldrig | 2,2 |
| Sjældent | 8 |
| Af og til | 32,9 |
| Ofte | 36,4 |
| Meget ofte | 20,4 |
| Total | 100 (401) |

Kilde: Spørgsmål 18, 2013

Der er ikke data fra 2010 at sammenligne med i forhold til at påvise en eventuel udvikling. Der er derimod et spørgsmål fra Megafons måling "Forældrekrævsel" i 2012, der kan anvendes. Spørgsmålene fra 2012- og 2013-surveyen er dog ikke fuldt ud sammenlignelige pga. forskellige svar-kategorier.

Sammenlignes antallet af forældre, der angiver, at de af og til, ofte eller meget ofte træner i trafikken med deres børn (89,7 %) med antallet af forældre, der i 2012 svarer, at de fortsat øver

med børnene (83,1 %), ser det ud til, at der er sket en lille stigning i andel forældre, der træner sammen med deres børn i trafikken. Ligeledes kan vi sammenligne andelen af forældre, der i 2012 svarer, at de har trænet med børnene og fortsat gør det (95,1 %) med dem, der i 2013 svarer, at de sjældent, af og til, ofte eller meget ofte træner med børnene i trafikken (97,8 %). Der er således en lidt mindre gruppe i 2013 end i 2012, der slet ikke træner med deres børn i trafikken.

Tablet 17: Øver du at gå eller cykle i trafikken med dit barn? (Pct.)

| | Pct. |
|-------------------------------|-----------|
| Har gjort | 12,0 |
| Ja – gør det fortsat | 83,1 |
| Nej – men planlægger at gøre | 1,0 |
| Nej – planlægger ikke at gøre | 3,3 |
| Ved ikke | 0,6 |
| Total | 100 (301) |

Kilde: Spørgsmål 32, 2012

Flere skoler har udarbejdet trafikpolitik

Også skoler og institutioner kan bidrage til, at børn træner deres trafikale færdigheder. Forældre-fokusgrupperne peger på, at forældrene generelt er uvidende om, hvorvidt og evt. hvordan deres barn træner dets trafikale færdigheder i skolen. Der er undtagelser herfra, idet nogle forældre med børn i skoler med udeskoleprofil fortæller om, hvordan deres barn færdes i trafikken med skolen, og at det er en del af undervisningen.

Sikre Skoleveje arbejder for, at flere skoler udarbejder en trafikpolitik for at sætte fokus på emnet og for at tydeliggøre, hvordan både skole, forældre, elever og andre aktører kan bidrage til at skabe en mere tryk og sikker skolevej. Forandringssteoriens antagelse er, at skoler, der har en trafikpolitik – eller på lignende vis – sætter fokus på trafik, i højere grad vil prioritere at træne elevernes trafikale færdigheder, sammenlignet med skoler der ikke har fokus på trafik.

Oplysninger fra Sikre Skoleveje og Rådet for Sikker Trafik viser samlet set, at der er 36 skoler i Københavns Kommune, som har udarbejdet en trafikpolitik. Derved er der seks skoler, som er i gang med at udarbejde en trafikpolitik. I hvilket omfang skolerne anvender deres trafikpolitik, kan evalueringen imidlertid ikke dokumentere. Fokusgrupperne med skoleledelse og skolebestyrelsesrepræsentanter peger på, at trafikpolitikken på nogle skoler er et levende dokument, som der løbende følges op på og refereres til, mens det på andre skoler i højere grad lever et stille liv på skole-intra uden at blive anvendt aktivt.

Af skolefokusgrupperne fremgår det, at flere af de repræsenterede skoler har en trafikpolitik og finder det vigtigt at have en sådan. Indholdet i skolernes trafikpolitik varierer, hvor nogle primært er rettet mod lærerne med forslag til, hvordan de kan inddrage trafikikkerhed i undervisningen, og andre skolers trafikpolitik er rettet mod forældrene og deres trafikale adfærd. Det lader til, at der er stor forskel på, i hvilket omfang skolerne arbejder med at styrke elevernes trafikale færdigheder. Også internt på de enkelte skoler lader det til, at der er stor forskel på, i hvilket omfang de enkelte lærere er interesseret i og har mod på fx at cykle i byen med elever. Særligt skoler med udeskoleprofil prioriterer, at eleverne er i stand til at færdes i trafikken som led i undervisningen.

Sikre Skoleveje har overvejet at gøre det til en betingelse, at skoler udarbejder en trafikpolitik for at være berettiget til anlægsprojekter. Sikre Skoleveje har imidlertid fravalgt at stille dette krav, da en trafikpolitik kun kan fungere, hvis skoleledelsen føler ansvar for politikken og sørger for løbende at følge op på den i forhold til de involverede aktører.

Rådet for Sikker Trafik bakker op om Sikre Skolevejes opfordring til, at skoler udarbejder en trafikpolitik. Ifølge Rådet kan trafikpolitikken give anledning til, at skolers og forældres fokus på, hvordan afvikling af trafikken forløber om morgenen ved skolen – samt hvilke fysiske anlæg der kan afhjælpe dette – udvides til også at handle om, hvordan skolen og forældrene selv kan bi-

drage til at skabe en mere sikker og tryk afvikling af morgentrafikken, fx ved at sætte fokus på forældrenes funktion som rollemodeller for deres børn og ved at sætte fokus på, hvordan skolerne kan styrke elevernes færdigheder i trafikken ved at tale om trafikikkerhed og trafikvaner og færdes i trafikken som led i den øvrige undervisning.

Programmets succeskriterium er, at en tredjedel af de skoler, Sikre Skoleveje har været i dialog med, svarende til 33 skoler, har en formuleret trafikpolitik. Dette er opnået.

At opfordre skoler til at udarbejde en trafikpolitik er en metode, som Sikre Skoleveje anvender for at få skoler til at arbejde med trafik i undervisningen. Som beskrevet i kapitel 3 om implementeringen af indsatsområde 2, har Sikre Skoleveje udviklet en lang række undervisningsmaterialer og -koncepter, hvor trafikikkerhed og adfærd i trafikken indgår som en integreret del af undervisningen. På den måde understøtter Sikre Skoleveje, at skoler kan tilrettelægge undervisningen med fokus på trafik, og/eller hvor det er muligt for eleverne at træne deres færdigheder i praksis. Evalueringen kan ikke dokumentere, i hvilket omfang og hvordan samtlige materialer og tilbud anvendes af skolerne. Fokusgrupper med skoleledelse og skolebestyrelsesrepræsentanter peger dog på, at der er begrænset kendskab til de undervisningsmaterialer og -tilbud, Sikre Skoleveje stiller til rådighed for skolerne. *Et fremadrettet opmærksomhedspunkt* kunne derfor være, at kommunikation og information om undervisningsmaterialer og koncepter til skolerne styrkes.

Børn får positive cykelfaringer via Sikre Skolevejes indsatser

Der er i evalueringen indsamlet data om enkelte af Sikre Skolevejes undervisnings- og trafiktilbud til skolerne. Det gælder udlån af classesæt af cykler på Kalvebod Fælled, som kan anvendes til brug i undervisningen. I 2. halvår af 2012 har i alt 465 elever benyttet en af disse låncykler. Der er som led i evalueringen gennemført gruppeinterview med elever fra Tagensbo Skole, der har benyttet tilbuddet om lån af cykler på Kalvebod Fælled. Eleverne fortæller begejstret om turen og peger på, at det var sjovt at få lov at cykle i flere timer i et miljø, der ikke var trafikkeret. Flere af de interviewede elever kommer fra hjem, hvor der ikke er tradition for at cykle. Nogle af dem har en cykel, men bruger den kun meget sjældent, mens andre ikke har en cykel. For disse elever var det en stor og meget positiv oplevelse at cykle, og de oplevede, at deres færdigheder på en cykel blev hurtigt og markant forbedret. Disse erfaringer bekræfter en anden af forandringssteoriens antagelser, nemlig at børn får positive cykelfaringer ved at øve deres trafikale færdigheder.

Et andet af Sikre Skolevejes tilbud, som giver børn mulighed for at træne deres trafikale færdigheder, er den bemandede cykellegebane, der blev opstillet som led i kampagnen Minikøbenhavn samt eventen Wonderfall, begge i 2012. Her kunne både børnehaver, KKFO'er og familier komme med deres børn for at træne færdigheder på en cykel. En repræsentant for Cyklistforbundet fortæller, at cykellegebanen efter deres vurdering giver børn og voksne en god mulighed for i fællesskab at træne barnets trafikale færdigheder. Ifølge Cyklistforbundet bliver forældrene ofte meget positivt overraskede over, hvor hurtigt deres barn tilegner sig færdigheder og sikkerhed på cykellegebanen. Banen er afskærmet fra den almindelige trafik, og børnene øver sig således i et lukket og trygt miljø. Børnene træner derimod ikke deres færdigheder i den rigtige trafik på denne måde, men banen kan være et godt første skridt, særligt for de yngste børn. Således vurderer Cyklistforbundet, at banen er en god anledning til, at børn og forældre bliver mere trygge ved, at barnet selv kan og må cykle i trafikken.

Af forældrefokusgrupperne fremgår det, at de børn, der har prøvet banen, har haft stor glæde af den, fordi banen indbyder til leg og træning af cykelfærdigheder under udfordrende og sjove, men også trygge, forhold. Forældrefokusgrupperne peger desuden på, at også de forældre, som ikke tidligere har hørt om cykellegebanen, og hvis børn ikke har prøvet den, synes godt om ideen og udtrykker interesse for at afprøve banen med deres børn. Således efterlyser forældrene, at cykellegebanen gøres til et permanent tilbud.

Sikre Skolevejes fokus på elevinddragelse er nyskabende

Der er som nævnt i kapitel 3 gennemført tre forskellige projekter, som har haft fokus på inddragelse af børn, som har haft til formål at bruge konkrete anlægsprojekter eller strategier til at gennemføre mere virkelighedsnær trafikundervisning og sætte trafikale problemstillinger på dagsordenen i lokalområdet. Fokusgrupper med elever, der har deltaget i inddragelsesforløbene

peger på, at eleverne har oplevet inddragelsesforløbet som sjovt og inspirerende. Eleverne talte med stolthed om arbejdet med at udvikle idéer og prioritere idéerne, og fremhævede, at det var sjovt at arbejde på en anden måde end den gængse klasseundervisning.

Hvad angår inddragelsesforløbet på Blågård Skole peger både elever og en repræsentant for skolebestyrelsen, at selve inddragelsesprocessen var yderst udbytterigt for eleverne, mens processens slutprodukt kritiseres betydeligt. Dette begrundes med, at de reelle forandringer, der blev gennemført i byrummet, oplevedes som meget langt fra de seks forslag, som eleverne havde stemt om og besluttet at indstille.

Et andet af inddragelsesforløbene – Børnenes trafikråd – fremhæves af en repræsentant for Cyklistforbundet, som både nytænkende og spændende, fordi det er eleverne, der giver deres bud på, hvordan en skolevej kan se ud, hvis den skal være spændende at cykle eller gå på. Ifølge Cyklistforbundet har Sikre Skoleveje med de elevinddragende aktiviteter videreudviklet den måde, en kommune kan arbejde med trafiksikkerhed og grøn mobilitet på, fordi der ikke tidligere har været tradition for at inddrage elever i indsatsen.

Både Rådet for Sikker Trafik og Cyklistforbundet har valgt at videreformidle Sikre Skolevejes projekter med inddragelse af elever til landets øvrige kommuner for at sætte fokus på, hvordan man kan arbejde med trafiksikkerhed og -vaner i et børneperspektiv. Ifølge Cyklistforbundet er Sikre Skolevejes inddragelse af elever helt central i forhold til at skabe holdnings- og ikke mindst adfærdssænderinger i familien. Ofte er trafikvaner et forhandlingsrum i familien, hvor børnene gerne vil cykle, mens forældrene er tilbageholdende hermed enten af praktiske eller sikkerhedsmæssige årsager. Antagelsen bag inddragelse af elever er, at hvis vi giver børnene en stemme og involverer dem i at indrette et 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. Eleverne kan ligeledes tænkes ind som aktive ambassadører for fysiske forbedringer og ændrede byrum ved deres skole, hvor de kan vise det frem til deres forældre, og det eventuelt kan give anledning til drøftelser i hjemmet om transportvaner. Børn kan ikke ændre transportvaner alene, men ifølge både Cyklistforbundet og Rådet for Sikker Trafik har der hidtil ikke været tradition for, at kommunerne inddrager dem i deres indsats på området.

Det er Rambølls vurdering, at Sikre Skoleveje med de udviklede og gennemførte tilbud, materialer og koncepter, hvor børn i skole og i fritid kan træne deres trafikale færdigheder i praksis, både bidrager til, at flere børn træner i trafikken og at de får positive cykelfaringer herigennem. I hvilket omfang dette sker, kan evalueringen imidlertid ikke dokumentere.

4.7 Øget ansvar hos forældre i forhold til at styrke børns trafikale færdigheder

Som beskrevet ovenfor kan børn både træne deres trafikale færdigheder i skolen og i fritiden. Det er imidlertid en antagelse i forandringsteorien, at det er forældrene, der har det primære ansvar for, at deres børn lærer at begå sig i trafikken. Skole og KKFO kan understøtte og bidrage hertil, men det egentlige ansvar ligger hos forældrene. Sikre Skolevejes indsatsområde 3 har derfor særligt fokus på at øge ansvaret hos forældre i forhold til at styrke deres børns trafikale færdigheder. De anvendte virkemidler til at opnå dette er forskellige adfærdspåvirkende aktiviteter, herunder især kampagnen Minikøbenhavn.

I det følgende analyseres det, i hvilket omfang forældre vurderer, at det er vigtigt at træne med deres børn i trafikken, samt om de føler sig ansvarlige for at det sker.

Tallene fra spørgeskemaundersøgelsen i 2013 viser tydeligt, at forældrene vurderer vigtigheden af trafiktræning højt. Således svarer 62,8 %, at de synes, at det i meget høj grad er vigtigt at træne med deres børn, og 28,7 % synes, at det i høj er vigtigt at træne med deres børn i trafikken.

Tabel 18: I hvilken grad vurderer du, at det er vigtigt at træne med dit barn i trafikken? (Pct.)

| Slet ikke | I mindre grad | I nogen grad | I høj grad | I meget høj grad | Total |
|-----------|---------------|--------------|------------|------------------|-----------|
| 0,7 | 1,7 | 6,0 | 28,7 | 62,8 | 100 (401) |

Kilde: Spørgsmål 17, 2013

Det fremgår at Tabel 19, at forældrene i meget høj grad føler sig ansvarlige for at lære deres barn at færdes sikkert i trafikken. Hele 98,2 % svarer, at de i meget eller i høj grad føler sig ansvarlige for at lære deres barn at færdes sikkert i trafikken. En anden aktør, som de tillægger et forholdsvis stort ansvar, er barnets skole, som 33,9 % mener i høj grad har ansvar for at lære børnene at færdes sikkert i trafikken og 12,5 % i meget høj grad. Kommunen tillægges mindre ansvar, idet 14,5 % mener, at det i høj grad er kommunens ansvar, mens 8,5 % mener, at det i meget høj grad er kommunens ansvar.

Tabel 19: I hvilken grad er de følgende personer efter din mening ansvarlige for at lære dit barn at færdes sikkert i trafikken? (Pct.)

| Slet ikke | I mindre grad | I nogen grad | I høj grad | I meget høj grad | Ved ikke | Total |
|-----------|---------------|--------------|------------|------------------|----------|-----------|
| 18,2 | 26,2 | 31,7 | 12,5 | 7,2 | 4,2 | 100 (401) |
| 20,7 | 24,7 | 27,2 | 14,5 | 8,5 | 4,5 | 100 (401) |
| 2,7 | 11,5 | 37,9 | 33,9 | 12,5 | 1,5 | 100 (401) |
| 0 | 0,2 | 0,5 | 15,2 | 83,0 | 1,0 | 100 (401) |
| 21,4 | 22,4 | 26,2 | 15,0 | 9,5 | 5,5 | 100 (401) |

Kilde: Spørgsmål 22, 2013.

Vi har ikke direkte sammenlignelige tal fra tidligere år i forhold til, hvem der har ansvar for at børnene lærer at færdes sikkert i trafikken. Men i 2010 stilledes man et spørgsmål, hvor forældrene skulle rangordne, hvem der havde det overordnede ansvar for, at forældrene trygt kan sende deres barn alene af sted til skole. I modsætning til det ovenstående spørgsmål skulle de her prioritere blandt forskellige aktører.

Tabel 20: Du bedes rangordne de tre, som du mener, har det overordnede ansvar for, at du trygt kan sende dit barn alene af sted til skole. (Pct.)

| | 1. prioritet | 2. prioritet | 3. prioritet | Ingen af disse | Ved ikke | Ikke prioriteret | Total-sum |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------|------------------|-----------|
| Mig selv | 65 | 15 | 10 | 1 | 1 | 8 | 100 (513) |
| Andre forældre | 2 | 12 | 11 | 1 | 1 | 74 | 100 |
| Skolen | 1 | 11 | 17 | 1 | 1 | 70 | 100 |
| Kommunen | 24 | 39 | 15 | 1 | 1 | 20 | 100 |
| Politiet | 4 | 11 | 27 | 1 | 1 | 58 | 100 |
| Rådet for Sikker Trafik | 2 | 8 | 12 | 1 | 1 | 76 | 100 |
| Dansk Cyklist Forbund | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 95 | 100 |

Kilde: Spørgsmål 12, 2010, rapport 6 (statistisk kortlægning).

Tabel 20 viser, at også i 2010 var der mange forældre, der mente, det var deres eget ansvar. Således prioriterer 90 % af alle respondenter forældrene som enten 1., 2. eller 3. prioritet. 65 % af respondenter havde dem selv som første prioritet, mens 15 % havde dem selv som anden prioritet og 10 % som 3. prioritet. 29 % af alle respondenter valgte at prioritere skolen som ansvarlig, mens 78 % prioriterede kommunen som ansvarlig. Således kan man tentativt konkludere, at kommunen i den tidligere måling tillægges større ansvar, end den gøres i den nye måling, hvor skolen til gengæld tillægges mere ansvar.

Man kan også tentativt konkludere, at forældrene ser sig selv som havende mere ansvar, idet der i 2013 ikke var en eneste respondent, som slet ikke mente, at de var ansvarlige for at lære deres barn at færdes sikkert i trafikken. I 2010 var der alligevel 8 %, som slet ikke havde prioriteret forældrene som havende det overordnede ansvar. Således kunne det se ud som om, der er sket en øget bevidsthed blandt forældre om deres eget ansvar.

4.8 Forældre har øget viden om hvordan de kan træne med deres børn i trafikken

Under indsatsområdet Adfærdspåvirkning og kampagner er en antagelse om, at forældrene har øget viden om hvordan de kan træne med deres børn i trafikken. Det er særligt kampagnen Minikøbenhavn, der har haft til formål at bidrage til dette resultat. I det følgende undersøger vi, hvorvidt Minikøbenhavnerkampagnen har medført, at forældrene dels er blevet mere bevidste om vigtigheden af at træne med deres børn i trafikken, dels har fået større viden om, hvordan de kan træne med deres barn i trafikken.

Indledningsvis ser vi på den overordnede andel af forældre, der tilkendegiver, at de har viden om, hvordan de skal træne deres barn i trafikken. Tabel 21 viser, at 89,5 % af forældrene vurderer, at de i meget høj, høj eller nogen grad ved, hvordan de kan træne med deres barn i trafikken. Det stemmer overens med andelen af forældre, der angiver, at de træner med deres barn i trafikken (se Tabel 16 ovenfor).

Tabel 21: I hvilken grad vurderer du, at du ved, hvordan du kan træne i trafikken med dit barn? Pct.

| | Pct. |
|------------------|-----------|
| Slet ikke | 0,7 |
| I mindre grad | 3,5 |
| I nogen grad | 25,4 |
| I høj grad | 46,9 |
| I meget høj grad | 22,2 |
| Ved ikke | 1,2 |
| Total | 100 (401) |

Kilde: Spørgsmål 19, 2013

For at få en indikation om kendskabet til kampagnen Minikøbenhavn er relateret til større viden om trafiktræning, er ovenstående svar sammenholdt med kendskabet til Minikøbenhavnerkampagnen. Der er imidlertid kun 16 % af respondenterne, der angiver, at de har hørt om kampagnen Minikøbenhavn, inden de modtog Rambølls brev med opfordring om at deltage i spørgeskemaundersøgelsen.¹³ Det begrænsede kendskab til kampagnen kan formentlig forklares af særligt to forhold. For det første er evalueringen gennemført mere end seks måneder efter kampagnens afslutning. For det andet peger implementeringsanalysen på, at det er uvist i hvilket omfang kampagnematerialet er nået ud til forældrene.

Tabel 22: Har du hørt om kampagnen Minikøbenhavn, før du modtog vores brev? Pct.

| | Pct. |
|----------|------------|
| Ja | 16 (64) |
| Nej | 78,6 (315) |
| Ved ikke | 5,5 (22) |
| Total | 100 (401) |

Kilde: Spørgsmål 26, 2013

Tabel 23 viser sammenhængen mellem forældres kendskab til kampagnen Minikøbenhavn, og viden om, hvordan de selv kan træne med deres barn i trafikken. Som det fremgår af tabellen, vurderer hovedparten af forældrene, uanset kendskab til Minikøbenhavnerkampagnen, at de enten i nogen grad, i høj eller i meget høj grad ved, hvordan de kan træne med deres barn.

¹³ Det bemærkes, at målgruppen for Minikøbenhavn er forældre til børn i 0.-3. klasse, mens Rambølls survey er gennemført blandt forældre til børn i 0.-5. klasse. Der er imidlertid lige så mange forældre til børn i 4. klasse som 3. klasse, der har kendskab til Minikøbenhavn, mens andelen af forældre med kendskab til kampagnen er lidt mindre for forældre med børn i 5. klasse.

Tabel 23: Kryds mellem kendskab til Minikøbenhavn og viden om hvordan man kan træne i trafikken med ens barn (Pct.)

| Har du hørt om kampagnen Minikøbenhavn, før du modtog vores brev? | I hvilken grad vurderer du, at du ved, hvordan du kan træne i trafikken med dit barn? | | | | | | Total |
|---|---|---------------|--------------|------------|------------------|----------|------------|
| | Slet ikke | I mindre grad | I nogen grad | I høj grad | I meget høj grad | Ved ikke | |
| Ja | 3,1 | 0,0 | 17,2 | 48,4 | 31,3 | 0,0 | 100% (64) |
| Nej | 3,0 | 4,4 | 26,0 | 47,9 | 20,0 | 1,3 | 100% (315) |
| Ved ikke | 0,0 | 0,0 | 40,9 | 27,3 | 27,3 | 4,5 | 100% (22) |

Kilde: Spørgsmål 19, 2013

Sammenligner man forældre, der husker kampagnen med forældrene, der ikke gør, tyder det dog på, at førstnævnte gruppe i højere grad føler, de har kendskab til, hvordan de kan træne med deres barn i trafikken. For forældrene, der husker kampagnen, er der således hele 79,7 %, som vurderer, at de enten i høj eller i meget høj grad ved, hvordan de skal træne deres barn. Det samme tal er 67,9 % for forældregruppen, der ikke har hørt om kampagnen. Disse tal kan tyde på, at kampagnen har haft en positiv betydning for forældrenes viden om, hvordan man kan træne med sit barn i trafikken. Det er imidlertid ikke muligt at afgøre, hvorvidt forskellen mellem forældrene, der har hørt om kampagnen, og forældrene, der ikke har, i praksis skyldes Minikøbenhavnerkampagnen eller andre forhold. For eksempel kan man forestille sig, at forældre, der interesserer sig for trafikksikkerhed o.l., er mere tilbøjelige til at lægge mærke til en kampagne som Minikøbenhavn, end dem der ikke interesserer sig særlig meget for disse emner.

I den nedenstående tabel vil vi se på, om de respondenter, der har kendskab til Minikøbenhavnerkampagnen, vurderer, at kampagnen har givet anledning til, at de har fået ny viden eller er blevet mere bevidste i forskellige henseender.

Tabel 24: I hvilken grad har et eller flere af elementerne i kampagnen Minikøbenhavn givet anledning til at du...

| | I meget høj grad | I høj grad | I nogen grad | I mindre grad | Slet ikke | Ved ikke |
|--|------------------|------------|--------------|---------------|-----------|----------|
| ... er blevet bevidst om vigtigheden af at træne med dit barn i trafikken? | 6,3 | 12,5 | 40,6 | 14,1 | 21,9 | 4,7 |
| ... har fået større viden om, hvordan du kan træne med dit barn i trafikken? | 1,6 | 7,8 | 39,1 | 18,8 | 25,0 | 7,8 |

Kilde: Spørgsmål 28, 2013

Det ses, at 18,8 % af forældrene angiver, at de i meget høj eller i høj grad er blevet mere bevidste om vigtigheden af at træne med deres barn i trafikken som følge af kampagnen, mens 40,6 % angiver, at det i nogen grad er tilfældet. Det andet spørgsmål vedrører, om man har fået større viden om, hvordan man kan træne med ens barn i trafikken. 9,4 % angiver, at det i meget eller i høj grad er tilfældet, mens 39,1 % angiver, at det i nogen grad er tilfældet. Københavns Kommune har som succeskriterium, at 30 % af forældrene oplever, at de har øget viden om, hvordan de kan træne med deres barn i trafikken. Dette succeskriterium er opfyldt, idet 48,5 % af de respondenter, der kender Minikøbenhavnerkampagnen, svarer, at de i nogen grad, i høj eller i meget høj grad har fået større viden om, hvordan de kan træne med deres barn i trafikken som følge af kampagnen.

4.9

Forældres tilfredshed med kommunens indsats for at skabe trygge og sikre skoleveje

I det følgende vil vi se nærmere på udviklingen i forældres tilfredshed med Københavns Kommunes indsats for at sikre børnene en tryk skolevej.

Tabel 25: Hvor tilfreds eller utilfreds er du med Københavns Kommunes indsats for at sikre børnene en tryk skolevej? (pct.)

| | Utilfreds/meget utilfreds | Hverken/ eller | Tilfreds/meget tilfreds | Ved ikke | Antal respondenter |
|------|---------------------------|----------------|-------------------------|----------|--------------------|
| 2008 | 34,4 | 24,4 | 22,7 | 18,5 | 119 |
| 2010 | 35,4 | 21,5 | 33,1 | 10,0 | 130 |
| 2012 | 27,2 | 28,0 | 34,4 | 10,4 | 125 |
| 2013 | 27,0 | 36,2 | 23,5 | 13,5 | 401 |

Kilde: Cykelregnskab (2008, 2010, 2012): spm. 371; Rambøll (2013): spm. 24.

Ovenstående tabel viser, hvordan respondenterne over tid har svaret på spørgsmålet om, hvorvidt de er tilfredse eller utilfredse med Københavns Kommunes indsats for at sikre børnene en tryk skolevej.

Fra 2008 til 2010 sker der en stigning i antallet af forældre, der svarer, at de er tilfredse eller meget tilfredse med Københavns Kommunes indsats for at sikre børnene en tryk skolevej. Fra 2010 til 2012 sker der en meget lille stigning, idet 34,4 % svarer, at de er tilfredse eller meget tilfredse med Københavns Kommunes indsats for at sikre børnene en tryk skolevej. Men fra 2012 til 2013 sker der tilsyneladende et mere udtalt fald i forældre, der svarer, at de er tilfredse eller meget tilfredse med Københavns Kommunes indsats for at sikre børnene en tryk skolevej (23,5%). Ser vi nærmere på tallene, skyldes det ikke, at der er flere utilfredse forældre. Der har over årene været en synlig reduktion i antallet, der svarer, at de er meget utilfredse eller utilfredse med kommunens indsats. Fra 2012 (27,2 %) til 2013 (27 %) er forskellen dog næsten ikke synlig. Samtidig er der fra 2010 sket en væsentlig øgning i antallet, der svarer, at de er hverken tilfreds eller utilfreds, således at over en tredjedel (36,2 %) i den seneste måling angiver denne svarmulighed.

Det skal dog bemærkes, at den seneste måling ikke er fuldstændig sammenlignelig med cykelregnskabets målinger. Det skyldes for det første, at der er en væsentlig forskel i antallet af respondenter, hvor Rambølls måling har det klart største respondentgrundlag. Denne størrelsesforskel kan skabe variationer i svarenes fordeling. Derudover er der en potentiel forskel i, hvem der har fået spørgsmålet stillet. Cykelregnskabets spørgeskema er målrettet københavnske borgere uden at skele til, hvilke klassetrin de har børn på. Rambølls survey er målrettet forældre, som vi ved har børn på 0.-5. klassetrin. Respondenterne i cykelregnskabets har ikke angivet, hvilket klassetrin deres eventuelle børn går på, så det er ikke muligt at sammenholde svarene fuldstændigt.

Programmets succeskriterium er, at 50 % af forældrene i undersøgelsen er tilfredse eller meget tilfredse med kommunens indsats. Evalueringen viser imidlertid, at det i 2013 kun er 23,5 % af forældrene, der er meget tilfredse eller tilfredse. Det skal her bemærkes, at forældrenes grad af tilfredshed med kommunens indsats ikke kan ses som en vurdering af Sikre Skoleveje isoleret. Øvrige trafikale forhold i kommunen, skolerens indsats og trafikanters adfærd på skolevejen er faktorer, som formentlig også påvirker forældrenes vurdering af dette spørgsmål.

Et opmærksomhedspunkt fremadrettet kunne være, at Sikre Skoleveje skal synliggøre de forbedringer og tiltag, der gøres for at skabe trygge og sikre skoleveje i højere grad end hidtil, for derefter igen at øge forældrenes tilfredshed med kommunens indsats. I den forbindelse er det værd at nævne, at det i forældrefokusgrupperne flere gange blev nævnt uopfordret, at den liste/boks med kommunens tiltag og gennemførte anlæg, der er præsenteret indledningsvis i magasinet i Minikøbenhavnerkampagnen, ifølge forældrene er en uhenigtsmæssig måde at gøre opmærksom på kommunens indsats på. Forældrene oplever listen som dels selvpromoverende, dels uklare, idet antal anlæg eksempelvis ikke blev sat i relation til antal brugere.

4.10 Der er politisk og forvaltningsmæssig forankring af Sikre Skoleveje

I forandrings teorien er opstillet et forventet resultat på langt sigt, som omhandler sikring af programrets rammer, i form af at der er opnået politisk og forvaltningsmæssig forankring af Sikre Skoleveje. Resultatet er ikke direkte relateret til programmets indsatsområder og de anvendte virkemidler her. Derimod er programmets forankring betinget af, at programmet i sin helhed vurderes at være et vigtigt virkemiddel i begge de involverede forvaltninger. Her er det særlig relevant at se på det tværfaglige samarbejde mellem TMF og BUF, da der ikke er tradition for at organisere trafiksikkerhedsindsatsen på denne måde i kommunen.

De interviewede eksperter og samarbejdspartnere fremhæver entydigt, at de finder Sikre Skolevejes tværfaglighed og organisering på tværs af forvaltninger som en meget stor styrke i indsatsen. Det er vanskeligt at skulle dokumentere direkte resultater som følge af programmets tværfaglige organisering.

De interviewede repræsentanter for BUF, som også sidder i programmets styregruppe, fortæller, at samarbejdet mellem TMF og BUF har udviklet sig til et tæt og tillidsfuldt samarbejde undervejs i programmet. Fra at være et lettere famlende samarbejde ved programmets opstart er der i dag en gensidig forståelse, tillid og meget tæt dialog på tværs af de to forvaltninger, således at samarbejdet i dag føles helt naturligt. Programmedarbejderne i Sikre Skoleveje udtaler ligeledes, at der er etableret et tæt og udbytterig samarbejde mellem de to forvaltninger. Særligt i forhold til indsatsområde 2 fremhæves det tværfaglige samarbejde som vigtigt. I både BUF og TMF fremhæves særligt ordningen om medarbejderudveksling mellem de to forvaltninger som udtryk for det tætte samarbejde.

Medarbejderudveksling er bl.a. foregået ved, at programmets projektleder i BUF, der arbejder med trafikundervisning og dialog med skolerne, har siddet et antal dage om ugen i både Sikre Skolevejes kontor i TMF og på kontoret for Bæredygtig Udvikling i BUF. Fra februar 2013 og frem sidder en trafikpædagog, ansat i Sikre Skoleveje, en dag om ugen på kontoret for Bæredygtig Udvikling i BUF og fire dage hos Sikre Skoleveje.

Som eksempel på det tætte samarbejde, der er etableret mellem BUF og TMF som led i Sikre Skoleveje, kan nævnes, at BUF er begyndt at anvende Sikre Skoleveje som sparringspartner i forhold til anlæg af skoler og institutioner i projekteringsfasen, hvilket ikke tidligere har været tilfældet. Indtil videre har BUF anvendt Sikre Skoleveje som sparringspartner i forbindelse med anlæg ved fem institutioner og syv skoler.¹⁴ De interviewede repræsentanterne for BUF bekræfter, at samarbejdet mellem de to forvaltninger i Sikre Skoleveje har givet anledning til en øget grad af videndeling på tværs af de to forvaltninger, ikke kun i relation til Sikre Skoleveje, men også på et mere generelt plan.

Både Cyklistforbundet og Rådet for Sikker Trafik fremhæver tværfagligheden i Sikre Skoleveje som særlig værdifuldt. Ifølge en repræsentant for Cyklistforbundet har Sikre Skoleveje udvidet den kommunale skolevejsindsats ved at have fokus på undervisning og adfærdspåvirkning, foruden fysiske anlæg, som er den traditionelle tilgang til området. I den forbindelse peger en repræsentant for Rådet for Sikker Trafik på, at Sikre Skolevejes dialogmøder med skolerne er en både nytænkende og hensigtsmæssig tilgang til planlægning af fysiske forbedringer af skoleveje. Resultatet af dialogmøderne er ifølge rådets repræsentant mere vanskeligt at afgøre, men tilgangen illustrerer en helhedsorienteret og samarbejdsvillig indstilling til at finde frem til de bedst mulige løsninger mellem skole og forvaltning.

Evalueringen peger på, at der er skabt et tæt samarbejde mellem TMF og BUF som led i Sikre Skoleveje, hvilket antageligt bidrager til særligt en forvaltningsmæssig forankring af programmet. Endvidere peger de interviewede eksperter på, at netop programmets tværfaglighed er en stor styrke, og at der er tale om en nytænkning af den kommunale indsats for at skabe trykke og sikre skoleveje. Hvorvidt dette bidrager til forankring af programmet, kan evalueringen ikke påvise. Den endelige forankring af Sikre Skoleveje afhænger endvidere af, hvorvidt og hvordan indsatsen finansieres fra 2014, hvilket endnu ikke er besluttet.

¹⁴ Det har ikke været muligt at få oplysninger om antallet af anlægssager, hvor BUF ikke anvender Sikre Skoleveje som sparringspartner.

4.1.1 Der er skabt en positiv fortælling om værdien af, at børn selv kan og må færdes i trafikken

Det er en antagelse i forandrings teorien, at forældres oplevelse af tryghed, og parathed til at lade deres børn selv færdes i trafikken, øges, hvis de oplever det som en positiv værdi, at børn selv kan og må færdes i trafikken. Gennem adfærdspåvirkning og kampagner arbejder Sikre Skoleveje derfor for, at skabe en positiv fortælling om værdien af, at børn selv kan og må færdes i trafikken. Særligt Skolestartskampagnen, og kampagnerne Alle børn cykler og Minikøbenhavn har haft fokus på dette ønskede resultat.

I det følgende inddrages skole-, forældre og elevfokusgrupper til at belyse hvorvidt og hvordan, der er skabt en positiv fortælling om selvtransporterende børn.

Særligt elev- og skolefokusgrupperne peger på, at det i høj grad er en positiv værdi blandt børn at transportere sig selv. Elevernes uafhængighed af forældre og frihed til at bevæge sig fremhæves som særligt vigtigt for eleverne i forhold til, at de kan og må transportere sig selv. Det skal her bemærkes, at de interviewede elever går i hhv. 5., 6., 8. og 9. klasse. Eleverne er således ikke repræsentative for evalueringens målgruppe i øvrigt. Skolefokusgrupperne peger dog på, at også yngre elever ønsker at transportere sig selv, også hvis det er i følgeskab med en voksen.

Forældrefokusgrupperne bekræfter, at det generelt er en positiv værdi, særligt blandt børn, men også blandt voksne, at børn selv kan færdes i trafikken. Forældrene oplever, at deres børn gerne vil færdes i trafikken selv, også i tilfælde hvor forældrene ikke vurderer, at det er trygt og sikkert for børnene. Særligt de forældre, som altid selv cykler i byen, understreger, at det er meget vigtigt for dem, at deres børn også kan færdes i trafikken på cykel. Som en forælder udtrykker det: *“For mig er det naturligt, at min dreng også cykler, fordi jeg altid tager cyklen. Når vi er i byen transporterer vi os på cykel. Det har så også krævet at vi har trænet meget, først i gården, derefter i parken og til sidst handlede det om at tage skridtet ud i trafikken. De lærer først at begå sig i trafikken, når de kommer ud og prøver kræfter med det”. Citatet illustrerer, at den pågældende forælder oplever det som både naturligt og muligt, at børn selv cykler i byen. Samtidig viser udtalelsen, at det kræver både en træningsindsats, men også tillid til, at barnet kan klare sig i trafikken, også selvom det føles utrygt til at begynde med.*

Skole- og forældrefokusgrupper peger på, at en kampagne som Alle børn cykler er med til at sætte fokus på eleverns selvtransport som en positiv værdi. Forældrene fortæller, at deres børn går meget op i konkurrencen, mens den står på, og at de oplever, at kampagnen er med til at skærpe deres børns interesse, dels for at cykle, dels for at cyklens udstyr er i orden.

Hvad angår Skolestartskampagnen, peger skole- og forældrefokusgrupperne på, at skolestartskampagnen har fået traditionsstatus, og at det er noget, man forventer hvert år ved skolestart. Samtidig påpeges det, at den kan bidrage til at skabe opmærksomhed hos trafikanter som ikke selv har børn. Også i forældrefokusgrupperne er der en generel positiv indstilling til denne kampagne, og både skolerepræsentanter samt forældre finder både billed- og sprogbrug i kampagnen meget virksomhedsfuldt. Af fokusgruppeinterviewene med forældre, skoleledere og skolebestyrelsesmedlemmer fremgår det, at det skolestartsmateriale, der uddelles som led i kampagnen til børn i 0. klasse, anvendes i begrænset omfang. Bl.a. har forældre til børn i 0. klasse ikke kendskab til den postmappe, der uddelles som del af materialet. Dette kan skyldes, at brugen af intranet i mange tilfælde har erstattet postmappen.

En kampagne som Lys på med Ludvig bidrager til at sætte fokus på sikkerhed i trafikken i form af lygter og reflektorer på cyklen. Det fremgår af fokusgruppeinterviewene med skoleledere og skolebestyrelsesmedlemmer, at de kender til denne kampagne og har uddelt reflektorerne. I forældrefokusgrupperne er kendskabet til Lys på med Ludvig meget begrænset, hvilket naturligt hænger sammen med, at det kun er 4. klasse elever, der deltager i kampagnen.

Forældrenes kendskab til kampagnen Minikøbenhavn er relativt begrænset. Det er derfor vanskeligt at konkludere, hvorvidt denne kampagne har bidraget til at skabe en positiv fortælling om vigtigheden af, at børn er selvtransporterende. Forældrefokusgrupperne peger dog på, at særligt magasinet indhold fremstiller børns færden i trafikken positivt. Dette gælder både for de forældre, der vurderer magasinet indhold positivt – de oplever at kampagne-magasinet tydeliggør

vigtigheden af, og inspirerer til øget, selvtransport. Det gælder også for de forældre, der finder magasinet indhold mindre relevant, begrundes dette med, at de allerede træner og færdes med deres børn i trafikken – og derfor synes at magasinet fokus herpå er overflødig. Skolefokus-grupperne peger på, at kampagnens budskaber er relevante, da det er skolerens oplevelse, at nogle forældre ikke i tilstrækkelig grad er opmærksomme på og tager ansvar for, at deres børn lærer at begå sig i trafikken, og ikke mindst, at forældrene prioriterer, at børnene transporterer sig selv i trafikken. Evalueringen viser, at den mobile cykellegebane, der blev opstillet som led i Minikøbenhavn kampagnen, i høj grad bidrager til at skabe en positiv fortælling og forståelse af vigtigheden af at børn selv kan færdes i trafikken.

Sikre Skoleveje arbejder også med at skabe en positiv fortælling om selvtransporterende børn via omtale i pressen. Antagelsen er her, at positiv omtale af Sikre Skoleveje og børn, der transporterer sig selv, vil påvirke forældres viden om og holdning til, hvordan børn kan færdes trygt i trafikken. Som nævnt i kapitel 3 om implementering af indsatsområde 3, har der været i alt 215 omtaler af Sikre Skoleveje, trafikale forhold ved skoler i København og emnet selvtransporterende børn i København fra 2009 til 2012. Knap tre ud af fire omtaler i pressen har været positive, og andelen af positive omtaler er steget gennem programperioden. Presseomtalerne er sandsynligvis et resultat af Sikre Skolevejes pressearbejde under indsatsområde 3. Hvorvidt og hvordan presseomtalen har bidraget til at skabe en positiv fortælling om værdien af, at børn er selvtransporterende, kan evalueringen ikke påvise. Både skole-, elev- og forældrefokusgrupper peger på, at der generelt er stor bevidsthed blandt målgruppen om vigtigheden af, at børn bevæger sig på, at transport til og fra skole er én måde at sikre sig, at børn bevæger sig i hverdagen. Forældre, der kører deres barn i bil til skole, angiver således, at de er meget opmærksomme på, at deres børn bevæger sig i fritiden, og prioriterer fx at gå og cykle i weekenden, hvor der er tid til det.

BILAG 1: METODE OG DATAGRUNDLAG

I dette bilag præsenterer vi Rambølls metodiske tilgang til evalueringen med det formål at sikre klarhed over dokumentationsgrundlaget for og gennemførelsen af evalueringen. Indledningsvis beskrives Rambølls valg af evalueringsdesign. Herefter præsenteres evalueringens datagrundlag samt de centrale metodiske overvejelser.

Evalueringsdesign

Det overordnede formål med evalueringen er som nævnt dels at dokumentere de aktiviteter, der er gennemført som led i program Sikre Skoleveje inden for hvert af de tre indsatsområder. Dels er vurdering af effekten af hvert af de tre indsatsområder i forhold til ønskede resultater.

Rambøll har valgt et evalueringsdesign, der kombinerer en **målopfyldelsesevaluering** og en **virkningsevaluering**, idet en sådan kombination kan besvare de centrale spørgsmål, som er beskrevet i evalueringens formål. Kombinationen mellem de to typer evalueringer tilvejebringer således et solidt dokumentationsgrundlag, dels for selve implementeringen af programmet, dels for resultaterne af programmet, og kan samtidig bidrage med viden om fortsatte udfordringer, som kan danne baggrund for en evt. indsats fremadrettet. De to evalueringsmodeller beskrives i det følgende.

En **målopfyldelsesevaluering** undersøger, i hvilken grad målene med en given indsats er opfyldt. Først og fremmest skal målsætningerne med indsatsen klarlægges, dernæst vurderes målopnåelsen, og endelig vurderes det, i hvilken udstrækning de opnåede resultater beror på indsatsen, med andre ord hvorvidt eventuelle resultater kan tilskrives indsatsen.¹⁵ Der er ikke defineret klare målsætninger for programmets implementering eller forventede resultater. Derfor har Rambøll i sit evalueringsdesign netop taget højde for dette og har i samarbejde med Sikre Skoleveje programmedarbejdere opstillet klare målsætninger for programmet til dokumentation og vurdering af programmet.

En **virkningsevaluering** pointerer vigtigheden af at forstå sammenhænge mellem indsats og resultater. Med dette evalueringsmetodiske fokus opnår man viden om, hvorfor de opnåede resultater/effekter er nået, hvordan det er sket, og hvilke faktorer der har været drivkræfter eller barrierer for sådanne effekter. Modellen åbner således "den sorte boks", idet den søger at forklare, hvordan de enkelte elementer i indsatsen bidrager til målopfyldelsen. Med denne evalueringstilgang lægger Rambøll op til en programteoretisk og hypotesedrevet tilgang, hvor der udarbejdes og fortløbende arbejdes med en forandrings teori for programmet (se nedenfor).¹⁶ Denne forandrings teori udgør således grundlaget for at vurdere centrale virkemekanismer i indsatsen. Vi udvider derved målopfyldelsesevalueringen med en teoribaseret evalueringstilgang, idet det kan være vanskeligt at etablere entydige årsagssammenhænge i "rene" målopfyldelsesevalueringer, særligt når de mål, der ønskes evalueret, ikke er klart formulerede og er langsigtede målsætninger, som det er tilfældet her.

Tabel 26 viser de undersøgelsesspørgsmål, som besvares med Rambølls evalueringsdesign.

¹⁵ Hanne Foss Hansen (2003): *Evaluering i staten*.

¹⁶ Pawson, R. og Tilley, N. (1997): "Realistic Evaluation", *Sage*.

Tabel 26: Oversigt over evalueringsdesign og undersøgelsesspørgsmål

| Evalueringsdesign | Undersøgelsesspørgsmål |
|-----------------------|---|
| Målopfyldelse | <p>Howdan er program Sikre Skoleveje implementeret?</p> <p>I hvilken grad og hvordan indfrir det gennemførte program de opstillede målsætninger?</p> |
| Virkning (resultater) | <p>Hvilke resultater har hvert af de tre indsatsområder skabt?</p> <p>I hvilket omfang og hvordan har de tre indsatsområdedet bidraget til programets overordnede mål om at sikre, at skolebørn kan færdes trygt og sikkert til og fra skole?</p> |

Forandringsteori for program Sikre Skoleveje

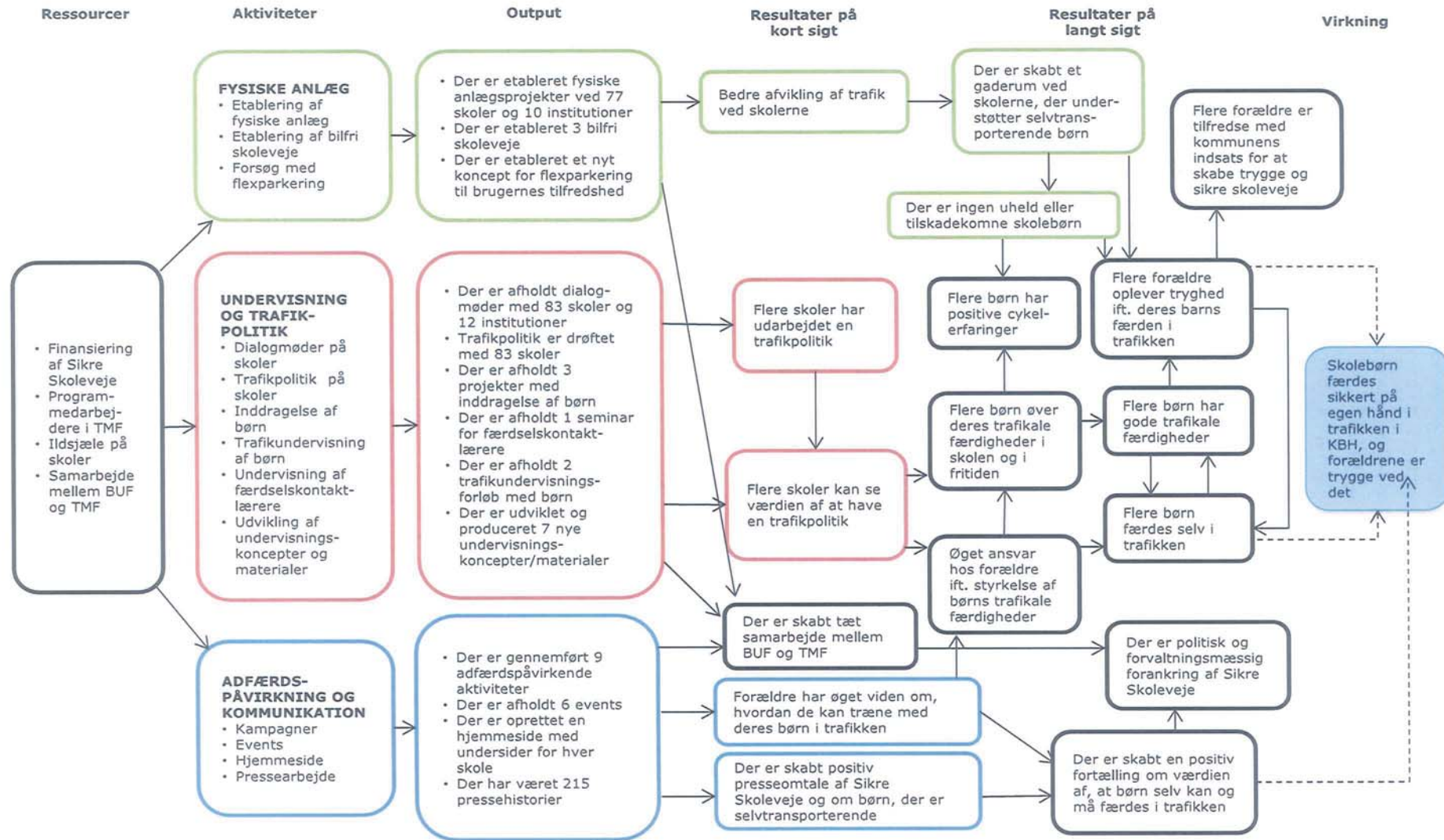
En forandringsteori er en metode til at tydeliggøre de – ofte implicitte – antagelser, som en myndighed eller organisation har gjort sig i forhold til, hvordan den vil skabe de forandringer, som den sigter mod med en given indsats. Forandringsteorien beskriver i korte træk, hvad organisationen ønsker at opnå (de ønskede resultater) for hvem (målgruppen), hvordan (med hvilke indsatser og aktiviteter) og hvorfor (med hvilket overordnet strategisk mål for øje).

Forandringsteorien udgør grundlaget for at vurdere centrale virkemekanismer i programmet.

Gennem udarbejdelsen af en forandringsteori har vi brudt programmets overordnede målsætning ned i flere konkrete delmål, som kan undersøges empirisk, hvorved vi kan sandsynliggøre, i hvilken udstrækning de langsigtede resultater også kan realiseres.

Der er i evalueringen opstillet et antal indikatorer, der knytter an til resultater og aktiviteter i forandringsteorien, og som indsatsen beskrives og vurderes ud fra. Indikatorerne er opstillet i en evalueringsmatrix, som er en oversigt over evalueringens temaer og de kilder, der inddrages til at belyse de forskellige dele af analysen. Både forandringsteorien og indikatorerne er udarbejdet i samarbejde med programmedarbejderne i Sikre Skoleveje for at sikre, at forandringsteorien afspejler den gennemførte indsats, samt at de opstillede indikatorer er sigende og relevante at beskrive og vurdere indsatsen ud fra. Evalueringsmatricen er vedlagt i bilag 2. Forandringsteorien præsenteres i det følgende, dels i en grafisk illustration, og dels i en beskrivelse af de kritiske antagelser, som indsatsen hviler på.

Figur 2: Forandringsteori for program Sikre Skoleveje



Beskrivelse af forandringsteorien ("narrativ")

Forandringsteorien opdeler program Sikre Skoleveje i tre spor, et for hvert af de tre indsatsområder. Der er således et spor for Fysiske anlæg, et spor for Trafikpolitik og undervisning og et spor for Adfærdspåvirkning og kommunikation. Aktiviteterne under de tre indsatsområder er forholdsvis opdeltte, hvorimod de ønskede resultater for en stor dels vedkommende er tværgående. De tværgående forventede resultater har sorte bokse i figuren.

De forventede tværgående resultater illustrerer programmets overordnede kritiske antagelse om, at der er behov for en bredspektret indsats, som arbejder på forskellige plan og med forskellige virkemidler for at kunne skabe de ønskede forandringer: Dels fysiske anlæg, som vil forbedre de ydre rammer ved børnenes skolevej. Dels undervisning og fokus på trafik i skolerne, som vil styrke børnenes trafikale færdigheder og italesætte sikker og tryk trafik over for forældrene. Endelig adfærdspåvirkning og kommunikation som vil øge målgruppens bevidsthed og viden om mulighederne for tryk og sikker færden i trafikken. Det er således kombinationen af de tre indsatsområder og de forskellige anvendte virkemidler herunder, der antages at kunne skabe synergi-effekt og de forventede resultater for målgruppen.

En forandringsteori læses fra højre mod venstre, idet udgangspunktet er de ønskede forandringer, der ønskes skabt på længere sigt. Yderst til højre i forandringsteorien ses den ønskede virkning – *Skolebørn færdes sikkert på egen hånd i trafikken i København, og forældrene er trygge ved det* – som program Sikre Skoleveje forventes at bidrage til at opnå. Der er tale om en virkning på samfundsniveau, som forventes skabt på langt sigt, og som desuden påvirkes af en lang række (øvrige) faktorer, som ikke er direkte relateret til programmet. Den ønskede virkning skal ses som en overordnet ramme og fortælling om København som en by, hvor det er naturligt for forældre, at deres børn selv færdes i byen, som programmet skriver sig ind i.

Den ønskede virkning illustrerer endvidere, at forældre med skolebørn samt børnene selv er programmets primære målgruppe. Dette afspejles i, at de forventede sammenhænge mellem ønskede resultater og programmets aktiviteter primært har forældre og børn som målgruppe. Derudover er der i programmet stort fokus på samarbejde og dialog med skoler om trafikale udfordringer og tiltag. Skolerne er indsatsens sekundære målgruppe, idet skolerne anses for at være en central forandringsagent i forhold til at påvirke holdninger og adfærd blandt børn og forældre. Endelig er der i programmet også fokus på at skabe en positiv fortælling via medierne om den samlede indsats i Sikre Skoleveje for at skabe synlighed og en positiv fortælling om børn, der selv færdes i trafikken i byen. Målgruppen for denne del af indsatsen er medier og den brede offentlighed generelt.

Det forudsættes i forandringsteorien, at der både skabes bedre fysiske rammer og holdnings- og adfærdssændringer blandt målgruppen for at bidrage til programmets overordnede ønskede virkning.

Hvad angår de fysiske rammer, forudsættes det i forandringsteorien, at der skabes *Et gaderum ved skolerne, der understøtter selvtransporterende børn, og Der er ingen uheld eller tilskadekomne skolebørn*. Et gaderum, der er kendetegnet ved en høj grad af sikkerhed – i form af fravær af ulykker og skoleveje der understøtter børns færdsel i trafikken – er det antagelsen, at forældres oplevelse af trykthed øges. Dermed øges forældrenes villighed til at lade deres barn færdes selv i trafikken, antageligt også. For at opnå disse resultater er der i forandringsteorien en antagelse om, at der på kort sigt skal ske en *Bedre afvikling af trafikken ved skolerne*. Disse resultater forventes skabt via fysiske anlægsprojekter, bilfri skoleveje og et nyt koncept for flex-parkerings. Det er endvidere en antagelse i forandringsteorien, at indsatsområdet Fysiske anlæg vil bidrage særskilt til, at *Flere forældre er tilfredse med kommunens indsats for at skabe sikre og trygge skoleveje*.

Hvad angår programmets ønskede virkning i form af en adfærds- og holdningsændring blandt målgruppen, er de forventede resultater i forandringsteorien formuleret som: *Flere børn har gode trafikale færdigheder, Flere børn færdes selv i trafikken, og Flere forældre oplever trykthed ved deres børns færden i trafikken*. Disse forventede resultater illustrerer en formodet tæt sammenhæng mellem hvorvidt børnene er i stand til at færdes selv i trafikken, forældrenes oplevelse af trykthed og hvorvidt børnene må færdes selv i trafikken. Gode trafikale færdigheder øger antage-

ligt forældrenes oplevelse af tryghed, og begge disse resultater antages at øge forældrenes vilighed til at lade barnet færdes i trafikken selv. Desuden er formuleret et tværgående resultat i forandringsteorien i form af *Der er skabt en positiv fortælling om værdien af, at børn kan og må færdes selv i trafikken*. Antagelsen er her, at en fortælling, hvor det er en positiv værdi, at børn er selvtransporterende, vil bidrage til, at flere forældre og børn prioriterer aktiv transport i deres hverdag.

Forud for ovenstående forventede resultater er der i forandringsteorien en antagelse om holdnings- og adfærdssændringer på kort sigt, nemlig *Øget ansvar hos forældre ift. styrkelse af børns trafikale færdigheder, Flere børn øver deres trafikale færdigheder i skolen og i fritiden og Flere børn får en positiv oplevelse ved at cykle*. Hvis flere forældre tager ansvar for at lære deres børn at færdes i trafikken, vil flere børn øve deres færdigheder i trafikken. Ved at træne i trafikken har børnene mulighed for at få positive cykelerfaringer, hvilket vil øge deres motivation for at transportere sig selv. Samtidig er det forventningen, at når forældrene ser deres børn træne i trafikken og oplever børnenes glæde ved at færdes selv, bliver de mere positivt indstillet overfor at lade børnene færdes selv i trafikken.

Indsatsområdet Trafikpolitik og undervisning forventes at bidrage til ovenstående resultater med to resultater på kort sigt, formuleret som *Flere skoler har udarbejdet en trafikpolitik, og Flere skoler kan se værdien af at have en trafikpolitik*. Antagelsen er her, at skolen kan understøtte en holdnings- og adfærdssændring blandt forældre og børn ved at sætte fokus på adfærd og færdigheder i trafikken samt ved at tydeliggøre, hvordan de forskellige aktører kan bidrage til at forbedre den trafikale og sikkerhedsmæssige situation ved skolen.

Indsatsområdet Adfærdspåvirkning og kommunikation forventes at bidrage til programmets langsigtede resultater med en bevidstgørelse og tilførsel af viden til målgruppen. Dette er i forandringsteorien formuleret som *Forældre har øget viden om, hvordan de kan træne med deres børn i trafikken, og Der er skabt positiv presseomtale af Sikre Skoleveje og om børn, der er selvtransporterende*.

Foruden de konkrete resultater, der ønskes skabt for målgruppen, er der i forandringsteorien og så opstillet et tværgående resultat omkring rammerne for selve programmet Sikre Skoleveje i form af, at *Der er politisk og forvaltningsmæssig forankring af Sikre Skoleveje*. På kort sigt er der i forandringsteorien formuleret et resultat, der forventes at kunne bidrage hertil, nemlig *Der er skabt tæt samarbejde mellem TMF og BUF*.

Programmets virkemidler – de aktiviteter, som er gennemført med henblik på at skabe de ønskede resultater – spænder fra fysiske anlæg over dialog med skoler og udarbejdelse af undervisningskoncepter til kampagner og kommunikation, målrettet børn og forældre. I kapitel 4 beskrives programmets aktiviteter nærmere.

I analysen undersøges de årsagssammenhænge, som er beskrevet i forandringsteorien ved at vurdere, hvorvidt og hvordan hvert af de forventede resultater er opnået. Inden analysen påbegyndes, præsenteres evalueringens datagrundlag nedenfor.

Præsentation af datagrundlag

Evalueringen bygger på såvel kvantitativt som kvalitativt datamateriale, foruden en række skriftlige materialer fra program Sikre Skoleveje. Datagrundlaget for evalueringen baserer sig på følgende kilder:

- 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)¹⁷.
- Tre fokusgrupper med elever, der har deltaget i projekter gennem Sikre Skoleveje¹⁸.
- 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.

Rambøll har valgt at indsamle viden om programmets effekter via en survey blandt forældre i målgruppen, som bl.a. omhandler forældrenes valg af transport til og fra skole samt deres oplevelse af tryghed på skolevejen. Derudover har Rambøll vurderet, at der er behov for supplerende datakilder i form af fokusgrupper med forældre for at få et fyldestgørende videngrundlag om målgruppens udbytte af indsatsen, herunder særligt viden om hvordan hvert af de tre indsatsområder har bidraget til indsatsens overordnede formål.

Rambøll har i marts 2013 gennemført en survey blandt københavnske forældre til børn på 0. til 5. klassetrin. Det endelige datagrundlag består af 401 respondenter. Med denne stikprøvestørrelse sikres statistisk solide svar med en usikkerhed på +/- 4,9 %.¹⁹ Denne måling er at betragte som en eftermåling, der analyserer Sikre Skolevejes resultater. Derudover har vi inddraget resultaterne fra tidligere undersøgelser foretaget for Københavns Kommune før Sikre Skoleveje for at skabe et sammenligningsgrundlag for at vurdere eventuelle resultater af Sikre Skoleveje. Her har vi især benyttet den følgende undersøgelse: *Statistisk kortlægning og segmentering af københavnske forældre fra december 2010*. Ligeledes har vi i et vist omfang inddraget *Cykelregnskabet (2008, 2010, 2012)* og i et enkelt tilfælde resultater fra en ekstern konsulentrapport lavet af Me-gafon, "Københavns Kommune, Forældrekrævsel" fra maj 2012.

Muligheden for sammenligning er sikret ved at gentage spørgsmål fra de eksisterende undersøgelser i vores aktuelle survey. Dette er gjort i forhold til spørgsmål om bl.a. trafikmønstre, forældres tryghed ved forskellige transportmønstre og tilfredsheden med Københavns Kommunes indsats for at skabe sikre skoleveje. En forudsætning for at kunne sammenligne svarene er, at respondentgruppen er forholdsvis ensartet. Et særligt vigtigt aspekt vedrører respondenternes børns alder eller klassetrin. Dette skyldes, at børns transportvaner såvel som forældrenes tryghed ved forskellige transportformer er yderst afhængig af børnenes alder. Således har vi kontrolleret for betydningen af klassetrin samt i flere tilfælde opdelt svarene ud fra børns klassetrin.

Endvidere bygger evalueringen på fokusgrupper med skoleledelse og skolebestyrelsesrepræsentanter for udvalgte skoler, hvor der er gennemført fysiske forbedringer, og som har samarbejdet med Sikre Skoleveje. Formålet med disse fokusgrupper har været at indsamle viden om, hvordan skolerne oplever samarbejdet med Sikre Skoleveje, hvordan skolerne arbejder med at understøtte formålet om at gøre skolebørn til mere trygge og sikre trafikanter og endelig at indsamle viden om skolerne oplevelser og vurdering af programmets tre indsatsområder, og hvordan de hver især har understøttet indsatsens overordnede formål.

Program Sikre Skoleveje har bl.a. haft fokus på at inddrage eleverne i arbejdet med at udvikle gaderum omkring skolerne og forbedre mulighederne for sikker transport til og fra skole til fods og på cykel. For at dokumentere og vurdere udbytte og værdi af inddragelse af elever i kommunens arbejde på området, har Rambøll gennemført fokusgrupper med elever, der har deltaget i programmets forsøgsprojekter.

¹⁷ Repræsentanter ved disse fokusgrupper var følgende skoler: Amager Fælled Skole, Blågård Skole, Gasværksvejens Skole, Heibergskolen, Hyltebjerg Skolen, Korsager Skole, Marmandal Friskole, Peder Lykke Skolen, Sønderbro Skole, Vallby Skole og Vanløse Skole.

¹⁸ De interviewede elever kommer fra følgende skoler: Sønderbro Skole (6. og 7. klasse), Blågård Skole (8. og 9. klasse) og Tagensbo Skole (5. klasse).

¹⁹ Usikkerhedsberegninger er eksempelviseret ved et hypotetisk ja/nej spørgsmål, hvor respondenterne fordeler sig med 50 % i hver svarkategori.

Metodiske overvejelser

Evalueringens formål er som nævnt at dokumentere det gennemførte program Sikre Skoleveje samt at vurdere, hvilke effekter programmet har skabt, herunder hvordan de tre indsatsområder hver især har bidraget til indsatsens overordnede formål. Det er vigtigt at understrege, at det er vanskeligt at dokumentere, at en evt. holdnings- og adfærdssændring blandt målgruppen *direkte* kan tilskrives den gennemførte indsats. Ligeledes er det vanskeligt at dokumentere, i hvilket omfang og hvordan de tre indsatsområder hver især har bidraget til det overordnede formål. Dette er en generel udfordring i forbindelse med evalueringer af indsatser, som sigter mod at påvirke en målgruppes holdninger og adfærd, fordi vi ikke med sikkerhed kan vide, i hvilket omfang en evt. ændring i holdninger og adfærd skyldes den gennemførte indsats.

Målgruppens holdninger og adfærd kan være påvirket af flere forhold. Foruden sikkerhed på skolevejen i form af de rette fysiske rammer, oplevet tryghed og viden om vigtigheden af, at børn selv færdes i trafikken, er en families valg af transport påvirket af, hvordan forældre og børn i fællesskab får en travl hverdag til at hænge sammen bedst muligt. Her afspejler familiens valg af transport ikke nødvendigvis familiens viden om, hvilken transportform der er sundest og bedst for miljøet og omgivelserne. Familiens transportvalg og adfærd kan være betinget af, hvad der er hurtigst eller nemmest for forældrene. Derudover kan holdninger og adfærd til færdsel i trafikken være funderet i traditioner, vaner, øvrige kommunikationsindsatser, venner og familie mv.

For at styrke evaluators mulighed for at sandsynliggøre årsagssammenhænge mellem indsats og effekt skulle evalueringen optimalt set være påbegyndt ved programmets start, således at der var indsamlet data om målgruppens holdninger og adfærd til brug for baseline. Baseline er et væsentligt sammenligningsgrundlag i forhold til at kunne dokumentere en udvikling hos målgruppen. I det omfang det har været muligt, har Rambøll anvendt kommunens eksisterende datagrundlag til at etablere en baseline for evalueringen. Det betyder, at evalueringen har før- og eftermålinger på en lang række af de forventede resultater af programmet og dermed kan dokumentere en evt. udvikling fra før programmets start i 2010 til i dag.

Der må anføres et mindre metodisk forbehold med hensyn til sammenligneligheden af data i relation til de forskellige undersøgelsers stikprøvestørrelser. Er der forskelle i stikprøvestørrelser – fx hvis en af stikprøverne er meget små – kan det skabe forskelle i usikkerhed om svarene og tolkningen heraf. Dette vurderes ikke i nærværende evaluering at udgøre noget større problem, idet forskellen i forhold til de primære sammenligningsdata fra 2010 er uvæsentlig og begge undersøgelser har en tilfredsstillende størrelse. Overordnet bør Rambølls survey dog tillægges størst statistisk vægt, idet det er den største stikprøve, og at kun forældre til børn i 0.-5. klasse indgår. Således har Rambølls survey flere forældre pr. klassetrin end de andre undersøgelser, og har specifikt medtaget forældre til den aldersgruppe, hvis adfærd og holdninger indsatsen primært henvender sig til.

BILAG2: EVALUERINGSMATRIXE

| Oversigt over indikatorer | | | |
|--|---|---|---|
| Resultat langt sigt (spor angivet i parentes) | Indikator | Succeskriterium | Kilde |
| Der er skabt et gaderum ved skolerne der understøtter selvtransporterende børn (anlæg) | Andelen af forældre, der angiver at årsagen til at barnet går eller cykler selv eller sammen med en voksen, er, at ombygningen af skolevejen er blevet mere sikker i 2013 | Andelen af forældre der mener, at skolevejen er blevet bygget om, så den er blevet mere sikker: 25 % i 2013. | Survey blandt forældre, spm. 15: Skolevejen er bygget om, så den er blevet mere sikker |
| | Antallet af anlæg der skaber bedre vilkår for ikke-motorredreven transport | Skoleledelse, elever og forældre oplever, at der er gennemført fysiske forbedringer, som har bidraget til at eleverne kan færdes mere sikkert | Sikre Skolevejens opgørelser over fysiske anlæg Fokusgruppinterview med skoleledelse, forældre og elever |
| Der er ingen uheld eller tilskadedkomne skolebørn (anlæg) | 0-vision for skoleuheld | 0-accept af skolevejens-uheld. Hvert skole-uheld skal analyseres grundigt med henblik på at undgå lignende uheld fremover | Sikre Skolevejens opgørelser |
| Fleere forældre oplever tryghed ift. deres barns færden i trafikken (tværgående) | Andel forældre, der oplever, at deres børn kan færdes trygt i trafikken i 2013 | 1.-3. Klasse: 60% af forældrene føler det trygt. | Survey blandt forældre (baseline fra KK's rapport 6) |
| 1. Børn der går eller cykler ifølge med voksen. | Andel forældre der er meget utrygge ved, at deres børn færdes i trafikken i 2013 | 5. Klasse: 75% føler det trygt | |
| 2. Børn der går eller cykler selv | | Stigning på 10 % i andelen trygge forældre generelt fra 2010 til 2013 | Cykelregnskabet 2008, 2010 og 2012 |
| | | Fald på 10+ % i andelen meget utrygge forældre fra 2010 til 2013 | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| Flere børn har gode trafikale færdigheder (tværgående) | Andel forældre der vurderer, at deres barn er i stand til at færdes trygt og sikkert i trafikken | Andel forældre der vurderer, at deres børn er kompetente: 3. klasse: andel: 50 % 1.5.klasse: andel forældre: 80 % | Forældre survey, fx spm 16: I hvilken grad vurderer du, at dit barn er i stand til at færdes trygt og sikkert i trafikken? |
| | Politiets vurdering af udvikling i børnenes trafikale kompetencer ved den store cyklistprøve | Politiets vurderer, at børnenes kompetencer er blevet bedre siden 2010, og at de generelt er gode | Interview med politiet |
| Flere børn færdes selv i trafikken (tværgående) | Andel børn der selv færdes i trafikken (under 3 km) (cykling, gang, tager offentlig transport) | 1.1.-3. klasse: 60 % 1.5. klasse (med afstand under 3 km): 80 % | Survey blandt forældre sammenlignet med KK's baselinedata fra rapport 6 |
| | Forældres vurdering af hvorvidt deres barn er i stand til selv at færdes i trafikken | Forældres beskrivelse og vurdering af hvorvidt deres børn er kompetente til at færdes i trafikken | Fokusgrupper med forældre |
| Der er skabt en positiv fortælling blandt børn og forældre om værdien af, at børn kan og må færdes selv i trafikken (tværgående) | Antallet af positive historier i medierne | Antallet af positive artikler er steget med 50 % fra 2010 til 2012 | Sikre Skolevejenes opgørelser |
| | Forældre, elever og skolers vurdering og beskrivelse af hvorvidt det er svært at være selvtransporterende | Dobbelt så mange positive som negative pressehistorier i alt Elevernes synes det er svært at cykle og gå selv uden voksen. Skoleledelse og skolebestyrelse, eksperter vurderer, at der er skabt en positiv fortælling om at børn færdes selv | Fokusgrupper med elever og skolebestyrelse/skoleledelse |
| Der er politisk og forvaltningsmæssig forankring af Sikre Skoleveje (tværgående) | Antal af sager hvor Sikre Skoleveje bruges som sparing på institutionsbygninger | 1.100 % af alle nye byggerier af skoler (og 90 % af nye institutioner) i BUF skal Sikre Skoleveje inddrages tidligt i processen i 2011 og 2012 | Desk research ved Sikre Skoleveje. NB. Det har ikke været muligt at få information om andelen, af sager hvor Sikre Skoleveje inddrages, da BUF ikke har oplysninger om antal sager hvor Sikre Skoleveje ikke inddrages. |

| Resultat kort sigt (spor angivet i parentes) | Indikator | Succeskriterium | Kilde |
|--|--|---|--|
| Bedre afvikling af trafik ved skolerne (anlæg) | Skoleledelse/skolebestyrelse/forældres vurdering af udviklingen i afviklingen af trafikken ved skolerne Skoleledelse og skolebestyrelse og forældres beskrivelse af hvorfor og hvordan afviklingen af trafik er forbedret | Skoleledelse/skolebestyrelse/forældre vurderer, at trafikafviklingen er blevet bedre efter anlægsprojekter er etableret bl.a. er det blevet mere trygt | Fokusgrupper med skoleledelse og skolebestyrelse Fokusgrupper med forældre |
| Biler kører med lavere hastighed ved skoler (anlæg) | Antallet af nye hastighedsbegrænsninger og hastighedsnedsættende anlæg ved skoler Måling af hastigheden ved skoler | Alle de skoler, hvor der er foretaget hastighedsdæmpende tiltag, har fået en lavere gennemsnitshastighed efter etablering af fysiske anlægsprojekter Ved alle skoler, er gennemsnitshastigheden lavere end anbefalet (40 eller 30 km/t) | Sikre Skolevejens opgørelser NB: Hastighedsmålinger er ikke blevet udført pga. af vejforhold og indgår derfor ikke i evalueringen |
| Flere forældre er tilfredse med kommunes indsats for at skabe trygge og sikrere skoleveje (tværgående) | Andelen af forældre der er tilfredse med kommunes indsats for at skabe trygge og sikre skoleveje i 2013 | Andel forældre der er tilfreds eller meget tilfreds: 50 % i 2013 Andel forældre, der er tilfredse eller meget tilfredse, skal være steget med 10 % fra 2008 til 2012 | Survey med forældre, spm. 24 Cykelregnskabet 2008, 2010 og 2012 |
| Flere børn øver deres trafikale kompetencer i skolen og i fritiden (tværgående) | Andel forældre der siger, at de træner med deres barn i trafikken Skoleledelse og skolebestyrelses beskrivelse af hvordan de træner elevernes trafikale færdigheder i skolen Antal børn fra 2-6 år der har gjort brug af (lånne)løbicykler i natur og kulturaktiviteter i 2012. Antal børn der har prøvet en bemandet cykeløvebane i 2012 | 75 % af forældrene træner med deres barn i trafikken i 2013 Skoler har fokus på og prioriterer at træne elevernes trafikale færdigheder 1000 børn fra 2-6 år skal have deltaget i en natur/kultur-aktivitet ved brug af en løbicykel i 2012 2000 børn skal have prøvet en bemandet cykeløvebane i 2012 | Survey med forældre, spm. 18: Hvor ofte træner du med dit barn i trafikken? Sikre Skolevejens opgørelser Fokusgruppe skoleledelse og skolebestyrelse |
| Børn har positive cykel erfaringer gennem projekter under Program Sikre Skoleveje (tværgående) | Elevers beskrivelse og vurdering af hvad der kendetegner og skaber positive cykel erfaringer i de konkrete projekter | Elevernes vurdering af konkrete projekter, fx trafikundervisning, BVX m.m. | Sikre Skolevejens erfaringer fra forsøgsprojekter Fokusgrupper med elever |
| Der er skabt tæt samarbejde ml. BUF+TMF (Undervisning og Trafikpolitik) | Eksempler på samarbejdsudveksling mellem de to forvaltninger Aktører i TMF og BUFs beskrivelse og vurdering af samarbejdet | Der er i regi af Sikre Skoleveje mindst én person ansat, der fysisk sidder skiftevis i begge forvaltninger Aktører i BUF og TMF vurderer, at samarbej- | Oplysning fra Sikre Skoleveje Interview med TMF og BUF |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | det mellem TMF og BUF er tæt og velfungerende | |
| Flere skoler har en trafikpolitik | Antallet af skoler der har en trafikpolitik | 1/3 af de skoler Sikre Skoleveje har været i dialog med har en formuleret trafikpolitik | Sikre Skolevejenes opgørelser |
| Skolerne kan se værdien af at have en trafikpolitik og anvender deres trafikpolitik (Undervisning og Trafikpolitik) | Skoleledelse/skolebestyrelse/forældrenes vurdering af hvorvidt og hvordan en trafikpolitik – eller en anden form for strategi for træning af elevernes trafikale færdigheder i skolen – kan være værdifuld | Skoleledelsen/bestyrelsen vurderer, at det er/kan være værdifuldt at have trafikpolitik eller en anden strategi for, hvordan skolen træner elevernes trafikale færdigheder | Fokusgrupper med skoleledelse og skolebestyrelse |
| Der er skabt positiv presseomtale af Sikre Skoleveje og om børn, der er selvtransporterende (adfærdspåvirkning og kommunikation) | Antallet af positive historier i pressen er stigende over tid Antallet af positive historier i pressen om børn, der benytter aktiv transport (med eller uden voksen) selvtransporterende børn, er stigende over tid | Flere positive end negative historier om selvtransporterende børn 10 % flere positive i 2012 i forhold til 2010 | Sikre Skolevejenes opgørelser/desk research |
| Øget ansvar hos forældre ift. styrkelse af børns trafikale kompetencer (adfærdspåvirkning og kommunikation) | Andelen af forældre der betragter sig som ansvarlige for deres børns trafikale kompetencer Andelen af forældre der finder det vigtigt at styrke børns trafikale kompetencer Forældres vurdering af hvorvidt de tager ansvar for styrkelse af deres børns kompetencer | 20 % flere af forældrene føler sig ansvarlige i 2013 i forhold til 2010 Forældrene føler, at de tager ansvar og at det er vigtigt. | Survey med forældre Fokusgrupper med forældre |
| Forældre har øget viden om, hvordan de kan træne med deres barn i trafikken (adfærdspåvirkning og kommunikation) | Andel forældre, der i forbindelse med Minikøbenhavnerkampagnen har øget viden om, hvordan de kan træne med deres barn i trafikken Forældres beskrivelse af hvorvidt og hvordan de har øget viden om, hvordan de kan træne med deres barn i trafikken | 75 % af forældre oplever, at de har øget viden om, hvordan de kan træne med deres barn i trafikken, som følge af Minikøbenhavnerkampagnen | Survey med forældre, spm. 28 Fokusgrupper med forældre |

| Output af aktiviteter (spor angivet i parentes) | Indikator | Suceskriterium | Kilde |
|--|---|---|---|
| Der er etableret x antal fysiske anlægsprojekter (anlæg) | Eksekvering: Sikre Skoleveje har opbrugt deres anlægsbudget Antal fysiske anlæg fordelt på typer af anlæg Antal hastighedsdæmpende foranstaltninger | Hele anlægsbudgettet er eksekveret i overensstemmelse med bevilningen | Sikre Skolevejes oplysninger |
| Der er etableret bilfri skoleveje (og der er tilfredshed med dem (anlæg)) | Der er oprettet x antal bilfri skoleveje. Skolerne er tilfredse med de bilfri skoleveje | Der er oprettet mindst én bilfri skolevej Skoleledelsen er tilfreds med de bilfri skoleveje | Sikre Skolevejes opgørelser Ekstra forespørgsel hos skolerne v/ Rambøll |
| Flexparkering er etableret til brugernes tilfredshed | Borgere/skoler vurdering af det udviklede flexparkeringsforsøg | Flexparkering er udviklet til borgernes og skolens tilfredshed ved Ingrid Jespersens Skole | Evalueringsrapport for forsøget |
| Der er afholdt x antal innovative projekter med inddragelse af børn (Undervisning og Trafikpolitik) | Antal afholdte innovative borgerinddragselsforløb Skoleleder/skolebestyrelse/elevers vurdering af hvorvidt projekterne er innovative og elevernes udbytte heraf Rådet/Cyklisforbundets vurdering af elevernes udbytte | Det er afholdt mindst to innovative borgerinddragselsforløb | Sikre Skolevejes opgørelser Fokusgrupper skoleledelse og skolebestyrelse, elever Interview med eksperter |
| Der er udviklet og produceret X antal nye/innovative undervisningskoncepter/materialer (Undervisning og Trafikpolitik) | Antal nye, innovative koncepter udviklet og afprøvet Trykke/færdigproducerede produkter (antal kort, spil) Skoleleder/skolebestyrelse/elevers vurdering af hvorvidt projekterne er innovative og elevernes udbytte heraf Rådet/Cyklisforbundets vurdering af elevernes udbytte | Fem forskellige nye undervisningsstiletag/koncepter er udviklet og afprøvet | Sikre Skolevejes opgørelser (antal og beskrivelse af koncepter) Fokusgrupper skoleledelse/skolebestyrelse og elever Interview med eksperter |
| Der er afholdt X antal trafikundervisningsforløb med børn (Undervisning og Trafikpolitik) | Antal skoler der har fået en cykeløvebane opmalet i skolegården Antal børn der har prøvet en bemandet cykeløvebane i 2012 Skoleleder/skolebestyrelses vurdering af elevernes udbytte heraf Rådet/Cyklisforbundets vurdering af elevernes udbytte | 10 skoler har fået opmalet en cykeløvebane i deres skolegård Skoleleder/skolebestyrelse vurderer, at eleverne har fået en positiv oplevelse på cykeløvebanen Minimum 2000 elever har prøvet en bemandet cykeløvebane i 2012. Cyklisforbundet vurderer, at eleverne har fået positivt udbytte af bane | Sikre Skolevejenes opgørelser Fokusgrupper med skoleledelse/bestyrelse og elever |

| | | | |
|--|--|---|--|
| Der er afholdt X antal seminarer med undervisning af færdselskontaktlærere (Undervisning og Trafikpolitik) | Antal afholdte seminarer for færdselskontaktlærerne | Der er afholdt 1 seminar for færdselskontaktlærere om året fra 2011 og frem | Sikre Skolevejenes opgørelser Fokusgrupper med skoleledelse |
| Der er afholdt X antal dia-logmøder med repræsentanter for skolerne (Undervisning og Trafikpolitik) | Antal afholdt møder/seminarer med udveksling af erfaringer | Alle skoler har fået tilbud om at deltage i et eller flere arrangementer | Sikre Skolevejenes opgørelser |
| Trafikpolitik er drøftet med X antal skoler | Antal skoler som Sikre Skoleveje har drøftet udarbejdelse af trafikpolitik med | Til og med 2012 skal der være afholdt dia-logmøder med 80 skoler | Sikre Skolevejenes opgørelser |
| Der er gennemført X antal adfærdspåvirkende aktiviteter (adfærdspåvirkning og kommunikation) | Antallet af gennemførte adfærdspåvirkende aktiviteter | Alle skoler, som Sikre Skoleveje har været i dialog med, er blevet opfordret til at udarbejde trafikpolitik | Sikre Skolevejenes opgørelser |
| Der er oprettet en hjemmeside med undersider for hver skole der bliver udført anlægsprojekter ved (adfærdspåvirkning og kommunikation) | Antal besøgende på hjemmeside | Der gennemføres hvert år 3 faste aktiviteter, der gentages årligt + minimum 1 ekstra aktivitet hvert år fra 2012 (målrettet forskellig aldersgrupper og formål) | Sikre Skolevejenes opgørelser |
| Der er afholdt X antal events (adfærdspåvirkning og kommunikation) | Antal afholdte events | Alle skoler får tilbudt at deltage | Sikre Skolevejenes opgørelser |
| Der har været X antal positive omtaler i pressen | Antal positive omtaler i pressen årligt fra 2010 til 2013. | Gennemsnitligt 50 unikke besøgende pr. måned pr. år. | Sikre Skolevejenes opgørelser |
| | | Minimum 3 afholdte events pr. år fra 2011 og frem | Sikre Skolevejenes opgørelser Interview med eksperter |
| | | Se tidligere succeskriterier | Sikre Skolevejenes opgørelser |

BILAG 3: SPØRGESKEMA TIL FORÆLDRE

Spørgeskema

[Indledning fra følgebrev]

Indledende spørgsmål

Spørgeskemaet starter med nogle indledende spørgsmål om, hvor du bor og hvor mange børn du har, der går i skole i Københavns Kommune.

1. I hvilken bydel bor du?

- Indre By eller Christianshavn (postnummer 1000-1499)
- Østerbro (postnummer 2100)
- Nørrebro (postnummer 2200)
- Vesterbro eller Kgs. Enghave (postnummer 1500-1799 eller 2450)
- Valby (postnummer 2500)
- Vanløse (postnummer 2720)
- Brønshøj eller Husum (postnummer 2700)
- Bispebjerg (postnummer 2400)
- Amager Øst (postnummer 2300)
- Amager Vest (postnummer 2300)
- Ved ikke

2. Angiv venligst din højest gennemførte uddannelse?

- Grund-/folkeskole
- Almengymnasial uddannelse (studentereksamen/HF)
- Erhvervs-gymnasial uddannelse (HH/HTX/HHX)
- Erhvervsfaglig uddannelse
- Kort videregående uddannelse under 3 år
- Mellemlang videregående uddannelse 3-4 år
- Lang videregående uddannelse 5 år eller mere
- Forskeruddannelse (fx ph.d.)
- Ønsker ikke at oplyse

3. Skriv venligst, hvor mange børn du har på hvilke klassetrin i skole i Københavns Kommune? Med skole menes folkeskole, specialskole og privatskole.

- 0. klasse _____ antal
- 1. klasse _____ antal
- 2. klasse _____ antal
- 3. klasse _____ antal
- 4. klasse _____ antal
- 5. klasse _____ antal
- 6. klasse _____ antal
- 7. klasse _____ antal
- 8. klasse _____ antal
- 9. klasse _____ antal
- 10. klasse _____ antal

[Der foretages spring, så respondenter i spørgsmål 4-7 skal besvare hvert spørgsmål for hvert barn på det pågældende klassetrin]

Transportvaner

Nu kommer der nogle spørgsmål om dine og dit barns transportvaner. Vi vil gerne vide noget om, hvordan dit barn kommer til og fra skole. Når vi spørger, om du følges til fods eller cykler sammen med dit barn, må du gerne svare ud fra både dig selv, din partner eller andre voksne i familien.

4. Hvilken transportform benyttes hovedsageligt, når dit barn transporteres mellem hjemmet og skole eller fritidsordning? Sæt kun et kryds.

Udsagn:

- 0. Klasse
- 1. Klasse
- 2. Klasse
- 3. Klasse
- 4. Klasse
- 5. Klasse
- 6. Klasse
- 7. Klasse
- 8. Klasse
- 9. Klasse
- 10. Klasse

Skala:

- Cykel
 - Til fods
 - Bil
 - Offentlige transportmidler (bus, tog, metro)
 - Andet:.....
 - Ved Ikke
- [Etabler spring til spørgsmål 30, såfremt der er svaret "Bil" eller "Offentlige transportmidler"]

5. Hvordan kommer dit barn fra hjemmet til skole eller fritidsordning om morgenen? Sæt gerne flere kryds, hvis barnet bruger flere forskellige transportformer.

Udsagn:

- 0. Klasse
- 1. Klasse
- 2. Klasse
- 3. Klasse
- 4. Klasse
- 5. Klasse
- 6. Klasse
- 7. Klasse
- 8. Klasse
- 9. Klasse
- 10. Klasse

Skala:

- Mit barn går selv
- Mit barn følges til fods
- Mit barn cykler selv
- Vi cykler sammen på hver vores cykel
- Mit barn sidder i ladcykel, anhænger eller lignende
- Mit barn bliver kørt i bil
- Mit barn tager selv offentlig transport til skole
- Mit barn følges i skole med offentlig transport
- Andet, noter venligst
- Ved ikke

6. Hvordan kommer dit barn hjem fra skole eller fritidsordning om eftermiddagen? Sæt gerne flere kryds, hvis barnet bruger flere forskellige transportformer

Udsagn:

- 0. Klasse
- 1. Klasse
- 2. Klasse
- 3. Klasse
- 4. Klasse
- 5. Klasse
- 6. Klasse
- 7. Klasse
- 8. Klasse
- 9. Klasse
- 10. Klasse

Skala:

- Mit barn går selv
- Mit barn følges til fods
- Mit barn cykler selv
- Vi cykler sammen på hver vores cykel
- Mit barn sidder i ladcykel, anhænger eller lignende
- Mit barn bliver kørt i bil
- Mit barn tager selv offentlig transport til skole
- Mit barn følges med offentlig transport
- Andet, notér venligst _____
- Ved ikke

7. Hvad afgør dit valg af barnets transport til skole eller fritidsordning? Sæt gerne flere kryds.

Udsagn:

- 0. Klasse
- 1. Klasse
- 2. Klasse
- 3. Klasse
- 4. Klasse
- 5. Klasse
- 6. Klasse
- 7. Klasse
- 8. Klasse
- 9. Klasse
- 10. Klasse

Skala:

- Mit barn er ikke parat til at færdes i trafikken alene
- Det er den hurtigste løsning
- På den måde lærer mit barn at færdes i trafikken
- Jeg har ikke bil
- Jeg har ingen cykel
- Mit barn har ingen cykel
- Afstanden gør det nødvendigt at benytte bil eller offentlig transport
- Jeg skal alligevel den vej i bil
- Der er for meget trafik til, at jeg tør lade mit barn gå eller cykle selv
- Det er mit barns valg
- Vejret
- Miljøhensyn
- Sundhed og motion for både mig og mit barn
- Andet, notér venligst _____
- Ved ikke

8. Hvor ofte cykler du?

- Hver dag/alle hverdage
- 3-4 gange om ugen
- 1-2 gange om ugen
- Ca. 1 gang hver 14. dag
- Sjældnere end 1 gang hver 14. dag
- Aldrig
- Ved ikke

[Info tekst til dem der har mere end et barn (spm. 3 = mere end et svar)].

[De resterende spørgsmål bedes du besvare med udgangspunkt i det af dine børn, der går i 0. – 5. klasse. Har du mere end et barn i 0.-5. klasse, bedes du svare ud fra det barn, der senest har haft fødselsdag]

9. (spring) Hvilken klasse går dette barn i?:

- 0. Klasse
- 1. Klasse
- 2. Klasse
- 3. Klasse
- 4. Klasse
- 5. Klasse
- Andet, noter venligst _____

10. Hvor langt har dit barn til skole?

- Under 500 meter
- Under 1 km
- Under 2 km
- Under 3 km
- Under 4 km
- Under 5 km
- 5 km eller mere
- Ved ikke

Din vurdering af forskellige transportformer og tryghed på skolevejen

De næste spørgsmål handler om, hvor tryk eller utryk du er ved forskellige transportformer, og hvordan du oplever dit barns skolevej. Hvis du har mere end et barn i 0.-5. Klasse bedes du fortsat besvare spørgeskemaet med udgangspunkt i det barn i 0.-5. Klasse, der sidst havde fødselsdag.

[Etabler spring til spørgsmål 29 ved besvarelse af spørgsmålene om gang og/eller cykle med "utryk" eller "meget utryk"]vi vil gerne have alle til at besvare spg., så det skal blive stående som spg. 29

11. Hvor tryk eller utryk føler du dig ved følgende transportformer for dit barns vej til og fra skole?**Spørgsmål**

- Gang (alene)
- Gang (sammen)
- Cykle (alene)
- Cykle (sammen på hver sin cykel)
- Cykle (sammen i form af ladcycel, anhænger eller lignende)
- Bus
- Tog/metro
- Bil

Svar

- Meget utryk
- Utryk
- Hverken tryk eller utryk
- Tryk
- Meget tryk
- Ved ikke/Ikke relevant

Når der i det næste spørgsmål spørges til, om dit barn er motiveret for at gå eller cykle i skole, gælder det også, om barnet fx er motiveret for at stå på løbehjul, skateboard og rulle-skøjter til og fra skole.

12. I hvilken grad er dit barn motiveret for at cykle eller gå i skole?

- I meget høj grad
- I høj grad
- I nogen grad
- I mindre grad
- Slet ikke
- Ved ikke

13. Hvilke fordele kan du se ved, at dit barn selv cykler eller går til og fra skole?

Sæt gerne flere kryds.

- Barnet kan på egen hånd besøge venner
- Barnet forbedrer både sin fysik og motorik
- Barnet lærer at færdes i trafikken
- Barnet lærer at finde vej i sine omgivelser
- Mere frihed for barnet
- Mere frihed for forældre
- Andre fordele
- Der er ingen fordele
- Ved ikke

Ændringer i transportvaner

Nu stiller vi dig spørgsmål om eventuelle ændringer i dit barns transportvaner.

14. 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?

- Ja (Spring til spm 15)
- Nej
- Ved ikke

15. (Spring) 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.

- Mit barn er startet i skole
- Skolevejen er bygget om, så den er blevet mere sikker
- Mit barn har modtaget trafikundervisning i skolen
- Mit barn har trænet i trafikken med skolen
- Mit barn har trænet i trafikken med os
- Mit barn er blevet ældre
- Mit barn har selv ønsket det
- Jeg har ønsket det
- Andet

Trafikale færdigheder

I det følgende stiller vi dig nogle spørgsmål om dit barns trafikale færdigheder. Derudover spørger vi om, hvorvidt dit barn får øvet sine trafikale færdigheder enten i skolen eller i fritiden.

16. I hvilken grad vurderer du, at dit barn er i stand til at færdes trygt og sikkert i trafikken?

- I meget høj grad
- I høj grad
- I nogen grad
- I mindre grad
- Slet ikke

17. I hvilken grad vurderer du, at det er vigtigt at træne med dit barn i trafikken?

- I meget høj grad
- I høj grad
- I nogen grad
- I mindre grad
- Slet ikke

18. Hvor ofte træner du med dit barn i trafikken?

- Meget ofte
- Ofte
- Af og til
- Sjældent
- Aldrig

19. I hvilken grad vurderer du, at du ved, hvordan du kan træne i trafikken med dit barn?

- I meget høj grad
- I høj grad
- I nogen grad
- I mindre grad
- Slet ikke
- Ved ikke

20. Hvordan har dit barn fået trafikundervisning i skolen?

- De har talt om trafik i klasseværelset
- De har talt om trafik, når de har været på ture
- I forbindelse med en gåprøve
- I forbindelse med en cyklistprøve
- Andet
- Ved ikke

21. I hvilken grad vurderer du, at trafikundervisningen har styrket dit barns færdigheder i trafikken?

- I meget høj grad
- I høj grad
- I nogen grad
- I mindre grad
- Slet ikke

22. I hvilken grad er de følgende personer efter din mening ansvarlige for at lære dit barn at færdes sikkert i trafikken?

| | Slet ikke | I mindre grad | I nogen grad | I høj grad | I meget høj grad | Ved ikke |
|------------------|-----------|---------------|--------------|------------|------------------|----------|
| Politiet | | | | | | |
| Kommunen | | | | | | |
| Barnets skole | | | | | | |
| Barnets forældre | | | | | | |
| Barnet selv | | | | | | |

Københavns Kommunes indsats for at skabe sikre skoleveje

I det følgende kommer der nogle spørgsmål om Københavns Kommunes indsats for at gøre de københavnske skolebørn til sikre og trygge trafikanter.

23. Har du kendskab til følgende elementer i Københavns Kommunes indsats for at skabe trygge og sikre skoleveje? Sæt gerne flere krydser.

- Ombygninger af skoleveje
- Færdselsundervisning
- Trafikpolitik på mit barns skole
- Trafikkampagner
- Omtale i pressen
- Andet: _____

24. Hvor tilfreds eller utilfreds er du med Københavns Kommunes indsats for at sikre børnene en tryk og sikker skolevej?

- Meget tilfreds
- Tilfreds
- Hverken tilfreds eller utilfreds
- Utilfreds
- Meget utilfreds
- Ved ikke

25. I hvilken grad har københavnske børn efter din vurdering mulighed for at transportere sig selv enten alene eller sammen med en voksen i byen på en tryk og sikker måde?

- I meget høj grad
- I høj grad
- I nogen grad
- I mindre grad
- Slet ikke
- Ved ikke

Kampagnen Minikøbenhavn

De følgende spørgsmål handler om kampagnen Minikøbenhavn, der blev gennemført i september 2012. Kampagnen bestod bl.a. af et blad med tips til en sikker skolevej med en cyklende pige på forsidens og en cykellegebane, der blev stillet op tre steder i København. I det fremsendte brev med information om denne undersøgelse modtog du et A4 ark med billeder og information fra kampagnen.

[Ilogo spm. 26-28]

26. Har du hørt om kampagnen Minikøbenhavn, før du modtog vores brev?

- Ja
- Nej spring 27 over eller fjøj en svarmulighed på i 27, med har ikke set den (formuleres)
- Ved ikke

27. Hvilke af følgende dele af kampagnen har du set? Sæt gerne flere kryds.

- **Blad** (12 sider med artikler om bl.a. at øve med sine børn i trafikken og tips til en sikker skolevej)
- **Plakater på skoler** (tips til en sikker skolevej og reklame for bladet)
- **Plakat på plakatsøjler i byen** (foto af pige på cykel og teksten "Få tips til en sikker skolevej")
- **Hjemmeside med konkurrence** (på www.kk.dk/sikreskoleveje kunne børnene skrive om deres skolevej)
- **Cykellegebane** (på Sundbyvester Plads, i Enghaveparken og i Nørrebroparken kunne børnene cykle på en cykellegebane)

28. I hvilken grad har et eller flere af de elementerne i kampagnen Minkøbshavner givet anledning til, at du ...

| | I meget høj grad | I høj grad | I nogen grad | I mindre grad | Slet ikke | Ved ikke |
|--|------------------|------------|--------------|---------------|-----------|----------|
| ... er blevet mere bevidst om vigtigheden af at træne med dit barns i trafikken? | | | | | | |
| ... har fået større viden om, hvordan du kan træne med dit barn i trafikken? | | | | | | |
| ... i højere grad vil gå eller cykle med dit barn til skole | | | | | | |
| ... i højere grad vil gå eller cykle med dit barn i fritiden? | | | | | | |
| ... har talt med familien om, hvordan I færdes i trafikken | | | | | | |

Fremadrettet indsats

I det følgende stiller vi dig nogle spørgsmål om, hvilke forhold der gør dig utryg ved dit barns skolevej, og hvad der evt. kunne få dig til at føle større tryk ved at lade dit barn gå eller cykle i skole.

29. [Alle]Hvad gør dig utryg ved trafikken på dit barns skolevej? Sæt gerne flere kryds.

- Der er mange biler
- Bilerne kører for stærkt
- Bilisterne viser ikke nok hensyn
- Der er mange cyklister
- Cyklisterne viser ikke nok hensyn
- Krydsning af befærderet vej ved signal
- Krydsning af befærderet vej ved fodgængerfelt
- Krydsning af befærderet vej uden signal
- Krydsning af befærderet vej uden fodgængerfelt
- Der er ikke cykelsti
- Mit barn føler sig usikker i trafikken
- Andet
- Jeg føler mig ikke utryg

30. (Spring fra spm. 5, såfremt respondenterne for et eller flere børn har krydset af, at barnet primært kommer i skole via "bil" eller "offentlig transport"): Du har i spørgsmåls svaret, at I hovedsageligt benytter bil eller offentlig transport. Hvad skal der til, for at du bliver parat til, at dit barn i højere grad kan gå eller cykle i skole selv eller sammen med en voksen? Sæt gerne flere kryds.

- Jeg skal have mere viden om, hvordan jeg træner mit barn i trafikken
- Jeg skal have mere tid til at træne mit barn til at færdes i trafikken
- Mit barn skal være bedre til at færdes sikkert i trafikken
- Mit barn skal være ældre
- Flere cykelstier
- Brede cykelstier
- Brede fortove
- Mere sikre vejkryds
- Skolepatrulje
- Færre biler på vejen til skolen

- Færre biler ved skolen (der sætter børn af)
- Mere hensynsfulde bilister
- Færre cyklistere på vejen til skolen
- Færre cyklistere ved skolen
- Mere hensynsfulde cyklistere
- Stopforbud foran skoler
- Bedre skiltning omkring skoler
- Jeg har ikke et ønske om, at mit barn skal gå eller cykle i skole selv eller sammen med mig.
- Mit barn har ikke et ønske om at gå eller cykle i skole selv eller sammen med mig.
- Andet: _____

31. [Alle]Vi vil sætte stor pris på, hvis du herunder vil uddybe, hvordan Københavns Kommune kan være med til at gøre dig mere tryk ved trafikken på dit barns skolevej og eventuelt medvirke til, at dit barn kan begynde eller blive ved med at gå eller cykle i skole [Åben svarkategori]

32. I forbindelse med denne undersøgelse har vi udvalgt et antal forældre, som vi gerne vil invitere til at deltage i en fokusgruppe sammen med andre forældre. Formålet med fokusgruppen er at indsamle uddybende viden om hvad der skal til for, at forældre vurderer, at deres barn kan færdes trygt og sikkert til og fra skole.

Som tak for din deltagelse i fokusgruppen får du et gavekort til Nordisk Films biografer på 200 kr. Vi serverer desuden forplejning i form af sandwich og drikkevarer samt kage, kaffe og te. Fokusgruppen finder sted i Rambølls lokaler i Ørestaden, som ligger lige ved metroen og hvor der også er parkeringsmuligheder.

[Indsæt et af nedenstående tidspunkter afhængigt af aktiveret gruppe]

Tidspunktet for fokusgruppen er torsdag d. 14/3 kl. 19-21 (fokusgruppe 1)

Tidspunktet for fokusgruppen er mandag d. 18/3 kl. 17-18.45 (fokusgruppe 3)

Tidspunktet for fokusgruppen er mandag d. 18/3 kl. 19.15-21 (fokusgruppe2)

I fald du har lyst til at deltage i fokusgruppen, vil vi kontakte dig på et senere tidspunkt med de praktiske detaljer omkring tid og sted.

Har du lyst til at deltage i fokusgruppen?

Ja
Nej

Desuden vil Københavns Kommune gerne have mulighed for at kontakte dig på et senere tidspunkt på e-mail. Du bedes derfor indtaste din mail-adresse, hvis du er interesseret i dette.

- Ja – indtast mailadresse: _____
- Nej

Mange tak for din deltagelse

BILAG 4: UDDYBENDE TABELLER

Tabel 27: Forskelle mellem 2010 og 2013 (pct.point)

| | Mit barn går selv | Mit barn følges til fods | Mit barn cykler selv | Vi cykler sammen på hver vores cykel | Mit barn sidder i ladcykel, anhænger eller lign. | Mit barn bliver kørt i bil | Mit barn tager selv offentlig transport til skole | Mit barn følges med offentlig transport |
|--------|-------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------------------|--|----------------------------|---|---|
| 0. kl. | +9,3 | +4,2 | -4,2 | -22,9 | -21,1 | -10,4 | 0 | -1,5 |
| 1. kl. | +10,8 | +10,2 | -2,1 | -21,6 | -8,9 | -6,4 | +0,2 | +5,8 |
| 2. kl. | +0,6 | -16,2 | +0,5 | -15,5 | +1 | -2,7 | -0,1 | +6,8 |
| 3. kl. | -3,7 | -1,6 | -0,3 | -11,5 | -1,5 | +1,8 | +6,6 | -3,2 |
| 4. kl. | -18 | -5,9 | +1,2 | -4,5 | -4,3 | -0,3 | +2,9 | -0,5 |
| 5. kl. | -7,6 | -2,8 | -14,7 | -8,2 | +6,8 | -12,1 | -10,5 | +1,5 |

Kilde: Spørgsmål 2, 2010 og spørgsmål 5, 2013

Note: sammenholder niveauet af de forskellige transportformer på de respektive klassetrin i 2010 og 2013.

Således illustrerer tabellen procentpointmæssige forskelle mellem 2010 og 2013 for hver transportform på hvert klassetrin. Et tal med plus foran viser, at der er sket en stigning i den pågældende transportform, mens et minus omvendt viser, at der er sket et fald.

Tabel 28: Har du kendskab til følgende elementer i Københavns Kommunes indsats for at skabe trygge og sikre skoleveje? Sæt gerne flere kryds

| | Procent | Antal respondenter |
|---------------------------------------|---------|--------------------|
| Ombygninger af skoleveje | 33,7 | 135 |
| Færdighedsundervisning | 33,9 | 136 |
| Trafikpolitik på mit barns skole | 30,2 | 121 |
| Trafikkampagner | 41,9 | 168 |
| Omtale i pressen | 12,7 | 51 |
| Andet | 4,7 | 19 |
| Har ikke kendskab til nogen elementer | 24,2 | 97 |

N: 401

Kilde: spørgsmål 23, 2013