

Turen til skole

Artiklen beskriver vejenes og trafikens betydning for børns transportmiddelvalg på ture til skole i Odense Kommune. Trafikaneringer, trafikvækst og skolenedlæggelser fører til forholdsvis få ændringer i børns transportvaner, der således forekommer i høj grad at være afhængig af kulturelle og socioøkonomiske forhold.



■ Af Søren Underlien Jensen,
Trafitec
suj@trafitec.dk

Indledning

Trafitec har for Odense Kommune udført en undersøgelse, der belyser vejenes og trafikens betydning for børns transport-

middelvalg til skole. Udgangspunktet er de skolevejsundersøgelser, som Odense Kommune udførte i 2003, hvoraf børnenes køn, klassetrin, transportmiddelvalg, følgeskab med voksne, brug af cykelhjelm, bopælsadresse og skole fremgår. Oplysninger om vej- og stinettet samt trafikken er indsamlet for at kunne give en karakteristik af de ruter, børnene har til skole. Endelig indgår en række socioøkonomiske data om kommunens statistikdistrikter. I alt er 4.269 børn fra Odense Kommune med i undersøgelsen. Disse børn har anvendt gang, cykel, bil eller bus

på turen til skole. De specifikke mål med undersøgelsen er:

- At analysere og beskrive generelle sammenhænge mellem på den ene side transportmiddelvalg og voksenledsagelse, og på den anden side temaerne rejsetid, kryds, hastighed, trafik og infrastruktur.
- At vurdere den relative vigtighed af temaernes og variabelnes betydning for valget af transportmiddel.
- At beskrive betydningen af forskelle i børnefamiliernes demografiske og soci-

økonomiske forhold mellem statistikdistrikterne, såsom bilrådighed, beskæftigelse, udenlandsk herkomst, osv.

- At vurdere den absolutte betydning af variabelens betydning for valget af transportmiddel ved at tage højde for demografiske og socioøkonomiske forskelle mellem statistikdistrikter.
- At beskrive betydningen af konkrete ændringer for børns transportmiddelvalg i kommunen og på de enkelte skoler i form af scenarier for fx trafiksaneringer, skolenedlæggelser og trafikvækst.

Undersøgelsen lider dog af en række mangler, idet ikke alle relevante oplysninger er tilgængelige. Væsentligst er, at en række data om den enkelte familie, som barnet indgår i, ikke har været tilgængelige. Derudover vil undersøgelsen kunne forbedres ved at lade skolebørnenes reelle rutevalg til skole indgå i stedet for genererede "hurtigste" (oftest korteste) ruter, som har været anvendt.

Resultater

Af de fem undersøgte temaer er rejsetid relativt det vigtigste. Rejsetiden er styret af afstanden, eleven har mellem bopæl og skole. Som forventet går skolebørn især på korte ture til skole, mens cyklen bruges på mellem lange ture, bilen på lange ture og bussen på ekstra lange ture. Hvis rejsetiden til skole forøges med 33%, så stiger antallet af børn, der køres i bil til skole, med ca. 50-60%, mens væsentligt færre børn går til skole, se tabel 1. En sådan rejsetidsforøgelse svarer omtrent til, at skoler med tilsammen en fjerdedel af eleverne nedlægges.

Af vej- og trafikforholdene er trafikmængden i morgenmyldretiden på vejene det tema, der har størst betydning for børns transportmiddelvalg. Krydstæthed og den skilte hastighed har en lidt mindre

	Før øget rejsetid (i dag)		Efter øget rejsetid		Effekt Ændring i procent
	Antal børn	Fordeling	Antal børn	Fordeling	
Gang	921	21,6%	753	17,6%	-18,2%
Cykel	2.444	57,2%	2.385	55,9%	-2,4%
Bil	453	10,6%	712	16,7%	57,2%
Bus	451	10,6%	419	9,8%	-7,2%

Tabel 1. Børns transportmiddelvalg til skole før og efter øget rejsetid i Odense Kommune. Rejsetiden øges med 33% for alle transportmidler. Aggregerede effekter for 3., 6. og 9. klasse er vist.

	Før trafiksanering (i dag)		Efter trafiksanering		Effekt Ændring i procent
	Antal børn	Fordeling	Antal børn	Fordeling	
Gang	921	21,6%	912	21,4%	-1,0%
Cykel	2.444	57,2%	2.559	59,9%	4,7%
Bil	453	10,6%	403	9,4%	-11,0%
Bus	451	10,6%	395	9,3%	-12,5%

Tabel 2. Børns transportmiddelvalg til skole før og efter trafiksanering i Odense Kommune. Trafiksaneringen indbefatter, at den skilte hastighed (middelværdi på ruten) reduceres med 25%, rejsetiden i bil og bus øges med hhv. 10 og 5%, og spidstimetrafikken (sum på ruten) reduceres med 5%. Aggregerede effekter for 3., 6. og 9. klasse er vist.

	Før trafiksanering (i dag)		Efter trafiksanering		Effekt Ændring i procent
	Antal børn	Fordeling	Antal børn	Fordeling	
Gang	921	21,6%	912	21,4%	-1,0%
Cykel	2.444	57,2%	2.559	59,9%	4,7%
Bil	453	10,6%	403	9,4%	-11,0%
Bus	451	10,6%	395	9,3%	-12,5%

Tabel 3. Børns transportmiddelvalg til skole før og efter trafikvækst i Odense Kommune. Trafikvæksten er sat til 33% på alle veje. Aggregerede effekter for 3., 6. og 9. klasse er vist.

betydning, mens infrastruktur såsom gang- og cykelfaciliteter ser ud til at være relativt mindst vigtigt. Det er dog vanskeligt præcist at sige, hvilken betydning de enkelte temaer har, fordi der er en stor samvariation mellem temaerne. Eksempelvis er der fortov langs med næsten alle veje i byområder, mens næsten alle veje i land-

zone er uden fortov, og da både skiltet hastighed og krydstæthed er væsentlig forskellig fra land til by, er usikkerheden på temaernes relative betydning stor.

Det er alligevel forsøgt at belyse vejenes og trafikens betydning ved marginale effekter og scenarier. Selv store udbygninger af cykelstinet eller ændringer i kryds-



Munkebjergskolen er én af 44 undersøgte skoler.

tætheden ser ikke ud til at ændre børns transportmiddelvalg væsentligt. En trafiksanering, hvor den skilte hastighed reduceres med 25%, får derimod antallet af cyklende børn til at stige med ca. 5%, mens antallet af børn i både bil og bus falder med godt 10%, se tabel 2. En sådan trafiksanering svarer nogenlunde til, at den skilte hastighed sættes til 30 km/t på alle lokalveje.

Et scenario med en trafikvækst på 33%, hvilket svarer til ca. 20 års udvikling, vil medføre, at antallet af cyklende børn falder med ca. 8%, mens antallet af børn i bil og bus øges med henholdsvis 33 og 11%, se tabel 3. Det er dog muligt, at trafikvæksten vil føre til endnu større ændringer børns transportmiddelvalg, idet der i scenariet ikke er ændret på børnefamiliernes bilrådighed.

Effekterne af trafikvækst på børns transportmiddelvalg er således nærmest det modsatte af effekterne af trafiksanering. De over 100 skolevejsprojekter, som Odense Kommune gennem tiden har udført, kan derfor være det, der har ført til, at en nogenlunde lige så stor andel af eleverne vælger at gå og cykle til skole i dag som for 20-25 år siden til trods for stigende trafikmængder.

Effekten af trafiksaneringer, trafikvækst, osv. er forskellig fra skole til skole. På skoler, hvor en beskedent andel af børnene køres i bil eller bus i dag, er antallet af børn, der skifter transportmiddel, ganske lavt, mens flere børn vil skifte transportmiddel, hvis den nuværende andel af børn i bil og bus er høj.

Selv ved store ændringer som omfattende trafiksaneringer, eksplosiv trafikvækst og skolenedlæggelser vil under 10% af eleverne skifte transportmiddel. Børns transportmiddelvalg afhænger såle-

des relativt lidt af skolestrukturelle og trafikale forhold. Undersøgelsen peger derfor i retning af, at børns transportmiddelvalg i stort omfang er kulturelt og socioøkonomisk betinget. Et godt eksempel er, at børn (og deres forældre) af udenlandsk herkomst i stort omfang fravælger cyklen. Disse børn går og kører i bus langt oftere end danske børn.

Børnenes transportmiddelvalg forekommer som forventet og ”ganske fornuftigt”. Bilen benyttes som et ”beskyttelsesrum”, hvor voksne ønsker at beskytte børnene mod høje trafikmængder og hastighedsniveauer. De voksne ledsager også børn til fods og på cykel især de steder, hvor der er meget, hurtigt kørende trafik. Brugen af cykelhjelm falder, jo ældre børnene bliver, men intet tyder på, at vej- og trafikforhold påvirker børns brug af cykelhjelm eller brugen af cykelhjelm påvirker børns transportmiddelvalg.

Forældre beskytter deres børn mod farerne i vejtrafikken – især børn i 3. klasse. Bussen bruges anderledes, og fungerer ikke som ”beskyttelsesrum”. Bussen anvendes på ekstra lange ture, hvor der er for langt at gå eller cykle, og hvor voksne ikke har mulighed for at køre børnene i bil eller får for store omveje ved at køre dem i bil. Det ser dog ud til, at børn i 3. klasse i en vis udstrækning ikke får lov til at køre i bus, men i stedet køres i bil, måske fordi de voksne tror, at 3. klasses elever ikke er store nok til at anvende bussen.

Refleksion og perspektiver

Et ønske i Odense Kommune er at bibeholde det høje niveau af gang og cykling på børns ture til og fra skole og gerne øge niveauet om muligt. At indfri dette ønske kræver en løbende indsats, fordi bl.a. den

økonomiske udvikling medvirker til, at flere børn bliver kørt i bil til skole. Indsatsen kunne fx bestå af følgende tiltag:

- Trafiksaneringer med fokus på lavere skiltet hastighed, hvilket vil føre til, at flere børn cykler i stedet for at blive kørt i bil og bus. 30 og 40 km/t hastighedszoner i boligområder er oplagte tiltag.
- Flere rundkørsler og signalreguleringer, hvilket primært vil føre til, at flere børn går til skole.
- Etablere smutveje til skole for fodgængere og cyklister i form af stier, tunneler mv. og evt. etablere omveje for biltrafik i form af ensretninger, forbud, mv.
- Bevarelse af skoledistrikterne, og mindske privatskolernes andel af eleverne. Dette vil især føre til, at børnene i fremtiden sjældnere bliver kørt i bil.
- Lære børn af udenlandsk herkomst at cykle og at bruge cyklen i dagligdagen. Mange af disse børns forældre kan ikke cykle og har derfor ikke mulighed for at lære deres børn at begå sig i trafikken på en cykel. Det vil især få færre børn til at køre i bus og cykle i stedet.
- Kampagner for voksenledsagelse til fods og på cykel, hvilket især kan afholde forældre fra at køre deres børn i bil. Det er vigtigt ikke at ”skræmme” forældre til at ledsage deres børn, men i stedet fokusere på børns selvstændighed.
- Gøre fysisk aktivitet mere populært blandt teenager piger, således at cykling bliver lige så attraktivt blandt piger som blandt drenge. Det vil få piger til at fravælge bussen og i stedet cykle.
- Understøtte børns selvstændige transportmiddelvalg og fokusere på at gøre gang og cykling nærværende, tilfredsstillende og sjovt for børn gennem kampagner, skolevejsprojekter, konkurrencer, mv. ■