

Børn og unges transportvaner i udsatte byområder

Forfattere: Oskar Jäger Funk, Københavns Kommune og Anette Jerup Jørgensen, Via Trafik Rådgivning

Baggrund

Københavns Kommune lavede i 2020 en bred bydækkende tryghedskortlægning og konstaterede, at især forældre og unge i udsatte byområder ikke deltog i den brede tryghedskortlægning i samme omfang som forældre og unge i mere ressourcestærke områder. Samtidigt har tidligere undersøgelser vist, at københavnere med anden etnisk baggrund end dansk bruger cyklen i mindre omfang end etnisk danske københavnere. Der er en højere andel af danskere med anden etnisk oprindelse end dansk. Derfor igangsatte Københavns Kommune foråret 2021 en kvalitativ analyse af børn og unges transportvaner, der skulle identificere potentialer og barrierer for gang og cykling til skole og fritidsaktiviteter i udsatte byområder.

Formål

Formålet med artiklen er at give indsigt i den kvalitative analyse af transportvaner hos børn og unge i udsatte byområder og de sociale, kulturelle og fysiske betingelser, der har betydning for deres transportmiddelvalg til skole og fritidsaktiviteter. Fokus er både på deres oplevede adgang til transportmuligheder, deres kompetencer ift. at gå og cykle selvstændigt og de normer og værdier, der præger deres transportmiddelvalg.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Børns transportvaner dannes i familien og udvikler sig dynamisk i samspil med familiens, venners og klassekammeraters transportvaner og de normer og værdier, som familie og venner tillægger brugen af forskellige transportmidler. For at blive klogere på potentialer og barrierer for børn og unges gang og cykling til skole er der anvendt en kombination af forskellige metoder:

Desktop research: Eksisterende viden om børn og unges transport i udsatte byområder.

16 familieinterviews med 8 familier: I alt 29 informanter, heraf 10 voksne og 19 børn og unge. 5 af familierne bor i Urbanplanen/Hørgaarden på Amager, 3 familier bor ved Bispeparken/Skoleholdervej i Københavns Nordvestkvarter. Familierne er kendetegnet ved at være forskellige i forhold til civilstand, etnisk oprindelse og antal hjemmeboende børn. Fælles for alle familier er, at de min. har et hjemmeboende barn i alderen 10-17 år. Yngre eller ældre søskende i familien er inddraget så vidt muligt. I mange af familierne har kun én forælder deltaget i interviewene og her har det oftest været mødrene. Oplevede og faktiske ruter på kort: I forbindelse med familieinterviewene har børn og unge tegnet oplevede og faktiske ruter på kort.

Fotodagbøger: Børn og unge har ageret som hverdagsdetektiver og taget billeder af ting, der har betydning for dem i deres transport til skole, fx bygninger, bynatur, transportmidler, infrastruktur og mennesker.

Workshop med professionelle: Rækkevidden af analysens konklusioner og ideer til indsatser er blevet drøftet med repræsentanter fra TMF samt interessenter fra Den Centrale Områdefornyelse og lokale interessenter fra de boligsociale helhedsplaner.

Resultater

Indretningen af det fysiske miljø og vejinfrastruktur i og omkring udsatte byområder kan være en markant barriere for børn og unges aktive selvtransport. Men børn og unges aktive selvtransport afhænger også af, om de har adgang til at gå og cykle, deres kompetence til at cykle i trafik og familie og venners opfattelser af, hvad der er rigtige, gode og trygge/sikre måder at bevæge sig til skole på. Om børn cykler afhænger også af de ressourcer, der er i familien, såvel økonomiske, kropslige og psykiske.

Tidligere undersøgelser har vist, at børn og unge i familier med anden etnisk oprindelse end dansk, cykler mindre og oftere benytter bil, bus og tog. Denne undersøgelse viser, at etnisk oprindelse kan spille en rolle, men ikke altid gør det. Det afgørende synes ikke at være etnicitet, men om forældre med anden etnisk oprindelse end dansk, cykler selv. Benytter forældrene selv cykel i deres hverdagstransport, så cykler deres børn også ofte til skole og fritidsaktiviteter.

Bil, bus eller tog til skole er det mest gængse transport til skole. Alle børnene i undersøgelsen har lært at cykle i lukkede gårdmiljøer og på separate stier og lærer det typisk af venner og større søskende. Men få af dem lærer at cykle i trafik. Samtidigt er funktionsduelige cykler en mangelvare. Der er store udfordringer med tyveri og ofte har familierne ikke cykler eller blot en cykel til deling mellem flere søskende.

De børn og unge, som har cykelpraksis, har ofte forældre, som cykler selv og forældrene prioriterer køb af aldersvarende cykler og genkøb af cykler, når de bliver stjålet.

Der er identificeret et potentiale for at etablere cykelpraksis især i familier, hvor mødrene begynder at uddanne sig og arbejde indenfor omsorgsfag, fordi de selv bliver mødt med krav om cykelkompetence og derfor får et øget fokus på, at det også er vigtigt, at deres børn lærer det. De er dog meget famlende ift., hvilke cykler, de skal købe og hvordan de skal lære deres børn at cykle i trafik.

Der er dog også familier, hvor det at etablere cykelpraksis hos børn og unge er meget begrænset pga. fx psykiatriske diagnoser hos børnene, som fx autismespektrumforstyrrelse og angst, der betyder, at børnene og de unge ikke kan overskue at færdes i trafikken, da lyd og sanseindtryk er alt for voldsomme og det, at nogle trafikanter ikke overholder reglerne, er en ekstrem stressfaktor.

Artiklen anbefaler, at der er et øget fokus på at sikre tilgængelighed af funktionsduelige og alderssvarende cykler i udsatte byområder og bedre sikring mod cykeltyveri, at der arbejdes aktivt for at guide børn og unge, så de lærer at cykle i trafikken og at det i den forbindelse ville være godt at arbejde med en social og institutionel ambassadørtilgang, hvor indsatser laves i tæt samarbejde med skoler, KKFO'er, boligselskaber, områdefornyelser og boligsociale indsatser.

Forslag til emneindplacering

Mobilitet og adfærd