

Referat af diskussion under workshoppen ”Hvordan sikrer vi, at børn får gode trafikvaner?” i forbindelse med trafikdage på Aalborg Universitet d. 25 - 26 august 2004.

Mødeleder: Troels Andersen, Odense Kommune
Indlæg fra: Thyra Uth Thomsen, Roskilde Universitets Center
Helle Huse, Rambøll Nyvig A/S
Troels Andersen, Odense Kommune

Dispositionen for workshoppen var som følger:

- Børn
- Trafikmiljøet
- Familien
- Skolen
- Politikerne

Pga. tidspres udgik punktet ”Skolen”.

Første indlæg af Troels Andersen

Efterfølgende diskussion:

Thyra Uth Thomsen: Hvad med andelen af børn der ledsages i skolen, er dette undersøgt? Er det det gode børneliv at blive ledsaget?

Troels Vorre Olsen: Min undersøgelse i forbindelse med afgangprojekt viste at 9 ud af 10 børn der ledsages til skole transporteres i bil.

Troels Andersen: Vi har tal på ledsagerprocenter, jeg mener det er 10-20 % i en 3. klasse.

Helle Huse: Den øgede bekymring om børn, skyldes nok at der generelt et kommet mere fokus på børn.

Thyra Uth Thomsen: I min undersøgelse mente forældrene selv de var mere frie i deres egen barndom. Det kan selvfølgelig være en romantisering af deres egen barndom.

?: Jeg tror ikke det er romantiseret meget, bør var mere frie tidligere

Thomas Krag: Der er kommet mere fokus på sikkerhed. Vi må generelt ikke så meget mere som tidligere.

Troels Andersen: Når vi i dag ser et barn uden cykelhjelm, ser vi et barn der mangler en cykelhjelm. Når vi ser en skolevej uden bump, ser vi en skolevej der mangler bump, osv.

Guro Berge: Jeg har hørt, dem, der i Norge arbejder med børn og trafik, sige at f.eks. cykelhjelm kan gøre at børnene føler sig så trygge at de ikke passer på, og opfører sig vildere end de ellers ville have gjort i trafikken. En form for falsk sikkerhed.

Mette Hass: Skyldes det færre antal dræbte børn i trafikken, at børnene er i bilen i stedet for på cykel eller gåben? For så kan man sige, så har vi måske gjort det rigtige som forældre.

Thyra Uth Thomsen: Men ud fra hvilken norm har vi så gjort det rigtige? Måske ud fra en rent trafiksikkerhedsnorm, men hvad med det gode børneliv?

Troels Andersen: Man kan ikke sige noget om det ud fra tallene.

Malene Kofod Nielsen: Men bliver alle bragt til skolen i bil, vil det blive farligt for de få der er tilbage.

Mette Hass: Det var bare for at gøre opmærksom på problemstillingen.

Helle Huse: ?

Vagn Bech: Problemet kan være at bliver børnene transporteret i bil som små, så er risikoen større når de bliver sluppet løs i trafikken senere, pga. børnenes usikkerhed på cyklen og i trafikken.

Troels Vorre Olsen: Der er også andre problemer end sikkerheden, f.eks. sundheden.

?: Hvad med voksenlivet – hvordan skal vi vide i vores voksenliv at der er andre transportmuligheder end bilen, hvis vi er blevet kørt hele vores barndom.

Troels Andersen: Det tager ca. 7 år at blive en trænet cyklist.

?: Måske er det derfor de 14-årige popper op i ulykkesstatistikkerne?

Troels Andersen: Det bliver i høj grad forklaret at knallert ulykker og som medpassager i bil.

Lene Hansen: Desuden bevæger teenagere sig i højere grad selv rundt

Indlæg fra Helle Huse

Guro Berge: Børn er små, men deres tøj ligner de voksne. Derfor kan bilisterne forveksle et barn med en voksen der er meget længere væk.

Helle Huse: Har vi bygget så meget om at trafikmiljøet bedre passer til børn nu?

Thomas Krag: Vi må konkludere at det er blevet meget mere sikkert at være barn i dag. Det er måske på bekostning af børnenes frie bevægelighed, men rent sikkerhedsmæssigt har det været en ubetinget succes.

Troels Andersen: I 1950'erne handlede trafikundervisningen om regler. Nu er man gået mere i den anden grøft – miljøet skal tilpasses børnene. Men det betyder jo ikke at børn ikke kan lære noget. Vi lever i en mellemfase – en kombination af træning og fysisk udformning.

?: Man tør ikke slippe børnene løs, fordi man hører alt det om ulykker og f.eks. børns ikke færdig udviklede syn.

Malene Kofod Nielsen: Det vi får at vide er træning, træning, træning, og udpegning af krydsningssteder til børnene.

Helle Huse: Måske er problemet at de voksne mangler tid til at træne med børnene.

?: Det er meget hurtigere at køre ungerne.

?: Vi står med en gruppe curling børn, de har aldrig skullet tage stilling til noget som helst.

Troels Andersen: Man snakker nu om at opdragelse skal ligges over på skolen sådan som trafikundervisningen allerede er gjort.

Thyra Uth Thomsen: Hvis forældrene ligger for mange begrænsninger, og der derved bliver for stor afstand, mellem hvad forældrene føler er trygt og hvad børnene føler er trygt, så gør børnene alligevel det de ikke må, men så uden træning.

Malene Kofod Nielsen: Vi ser eksempler på at forældrene viser børnene en sikker vej i skole, hvorefter de slippes løs selv.

Thyra Uth Thomsen: Men der er ingen sikkerhed for at børnene tager den sikre vej i skole, hvis en anden vej f.eks. er hurtigere.

Thomas Krag: Man skal måske forhandle med børnene.

Troels Vorre Olsen: I min undersøgelse var der eksempler på, at børnene godt kunne finde ud af at gå i skole, men at forældrene alligevel ikke lod dem gøre det.

? (ph.d studerende fra RUC): Børn har en anden tidsforståelse end voksne. De kan f.eks. ikke nødvendigvis nå over for grønt lys, hvis det er sidst i perioden.

Indlæg fra Thyra Uth Thomsen.

Guro Berge: Jeg tror trafik er børnenes første møde med dødsangst, og det står i kontrast til at de også forbinder bilen med noget meget hyggeligt, hvor hele familien er på tur f.eks. Det kan være svært at forholde sig til for børnene.

?: Trafik præsenteres ofte som værende lig bil. Derfor sætter børnene selvfølgelig trafik lig biler. Også i trafikmodeller sætter vi trafik lig biler, det er ofte kun biltrafikken der er med i modellerne. Biler, cyklister og gående betragtes ikke som ligeværdige trafikanter.

Thyra Uth Thomsen: Ja. Vi er trods alt længere fremme i Danmark end f.eks. USA, hvor jeg i hvert fald aldrig har hørt om en lysregulering for cyklister, som vi har herhjemme.

Brian Kristensen: Har det været undersøgt om alle børn stadig har en cykel? Lærer alle børn at cykle.

Thyra Uth Thomsen: Jeg har eksempler på at de ikke har det. Hvis familien f.eks. bor midt i København, mener forældrene det er mere sikkert at børnene går frem for at cykle.

Troels Andersen: Der er kæmpe forskel, på hvor meget indbyggerne cykler, byerne imellem. Det samme er gældende for bydele og skoler.

Thomas Krag: Det kunne være interessant at finde ud af om der er forskel på hvornår forældrene slipper børnene løs alt efter hvor de bor f.eks. Jeg kunne forestille mig der var forskel på familier der bor i København og så i Albertslund, hvor der er separat stisystem.

?(HUR): Har i krydset undersøgelsen i Odense med indkomst?

Troels Andersen: Ja. Høj indkomst og centralbeliggenhed er to faktorer der øger brug af cykel.

Thyra Uth Thomsen: I min undersøgelse er børnene 10-12 år. Det er en meget interessant alder, fordi børnene er sluppet løs, men endnu ikke er autonome.

Guro Berge: I Norge er løbehjul meget fremme, som et alternativ til cykel. Er det tilfældet i Danmark?

Troels Andersen: Det er mere som en modedille, ligesom rulleskøjter.

?: Hvor stor en rolle spiller det hvad kammeraterne gør?

Thyra Uth Thomsen: Det spiller en stor rolle. Men det er den svageste der vinder. Forstået på den måde at skal en der har cyklet i skole følges med en hjem der er blevet kørt eller er gået i skole, så går de hjem og cyklisten trækker sin cykel.

Troels Andersen: Det kan bruges positivt i de klasser hvor der er mange der cykler, her kan de resterende måske påvirkes til også at cykle. I de klasser hvor der er få der cykler, kan den modsatte påvirkning selvfølgelig finde sted. Normen virker begge veje.

Troels Vorre Olsen: I England bruger autoforhandlerne skolekørsel som et reklamefremstød. F.eks. ”Denne bil er ideel til at transportere dine børn i skole i”

?: Er der store forskelle på hvad børnene gør?

Thyra Uth Thomsen: Der er store forskelle fordi der er stor forskel på forældrene.

?: Har det en social slagside?

Thyra Uth Thomsen: Det kan jeg ikke sige noget om ud fra mit datamateriale, men noget tyder jo på det ud fra hvad Troels siger.

Guro Berge: Det er jo ikke kun cyklen forældrene er utrygge ved, de er også bange for at lade deres børn benytte den kollektive trafik. Bare for at nævne, at det er ikke kun problematikken bil/cykel, det er også bil/kollektiv.

Troels Andersen: I England er der blevet indført separate skolebusser, der er videoovervåget, både for elevernes og chaufførens skyld.

Indlæg fra Helle Huse

Troels Vorre Olsen: Har I kun i undersøgelseerne spurgt børnene?

Helle Huse: Delvist. Børnene under 3. klasse blev interviewet sammen med deres forældre.

Lene Hansen: Vi har i Frederiksberg Kommune undersøgt både uheld og utryghed. Steder hvor der både forekom ulykker samt både uheld og utryghed blev så efterfølgende vægtet højest. Dernæst

utrygge steder i nærheden af skolen. Der viste sig at være mange fejl i skolevejsuheldsdata, derfor brugte vi alle uheldsdata i vores arbejde.

Troels Andersen: Hvem skal udpege de utrygge steder? I Odense Kommune har vi ikke spurgt forældrene, fordi de kan have andre motiver. Vi har i stedet fået skolen til at hjælpe. De børn der bliver fulgt i skole giver os så indirekte forældrenes udpegning.

Kristian Nørgaard: Er det ikke en umulig opgave? De der udpeger de utrygge cykler jo allerede nu, ved at rette op på de utrygge steder får vi så flere cyklister?

Troels Andersen: Men der er jo mellemgruppen, de der bliver fulgt i skole.

Helle Huse: Altså, du mener, at det er bilisterne vi skal have flyttet?, men vi får jo også bilisternes udpegning ved at spørge forældrene.

Guro Berge: De vigtigste steder at finde, må jo være dem der er farlige, altså hvor der faktisk sker ulykker, men hvor børnene føler sig trygge.

?: Har man en opgørelse over afstand fra hjem til skole?

Troels Andersen: Man kan lave det ud fra GIS kort. Skolerne har jo alle elevernes adresser.

?: Det kan jo være det er i starten af ruten der er utrygt, og det er derfor forældrene kører. Så nytter det måske ikke noget at lave en masse om lige omkring skolen.

Troels Andersen: Vi arbejder ud fra nytteværdien. Der er en vis sum penge, og så starter man der hvor flest kan få glæde af det. Arbejder vi med sikre skoleveje i f.eks. 30 år, så når vi jo længere og længere ud.

Lene Hansen: Man starter nogle af de steder hvor ens penge forrentes bedst rent ulykkesmæssigt.

Indlæg fra Thyra Uth Hansen

Brian Kristensen: De kommentarer du fremlægger som børnenes, tror jeg i høj grad afspejler hvad forældrene har sagt. Det er ikke børnenes selvstændige kommentarer.

Helle Huse: Det afspejler helt sikkert hvad forældrene siger. Mine børn er de bedste regelstyrere.

Thyra Uth Thomsen: Derfor er det vigtigt de voksne overholder reglerne, så børnene ved hvor de har dem.

Karin Mejding: Vi sendte en folder ud til alle skolebestyrelserne, så skulle de komme med forslag til hvad der kunne gøres ved deres skole. Der skulle komme fra lokalkendte. Trin 2 var så at få skabt en skabelon til en trafikpolitik på den enkelte skole. Trin 3 var at samle gode eksempler fra virkeligheden i en folder.

Brian Høj: Var det ikke en god idé med en kampagne, om at det ikke er farligt at cykle i skole?

Karin Mejding: Der kommer en kampagne fra Dansk Cyklistforbund der hedder "Alle børn cykler".

Troels Andersen: Det er både sandt og falskt at det er ufarligt at cykle til skole. Nogle skoleveje er gode, andre er elendige. Der bør være en national standard for sikre skoleveje. Vi kan klassificere alt mulig andet, så burde vi også kunne klassificere en skolevej.

Brian Høj: Men der er et behov for at vende det om.

Troels Andersen: Man bør fortælle det differentieret, så man kan sige at på den her skolevej kan 85% komme sikkert i skole, osv.

Indlæg fra Troels Andersen

Thyra Uth Thomsen: Det kunne være interessant at høre hvad forældrene ville svare på den undersøgelse i har lavet blandt skolebørnene i Odense.

Helle Huse: Specielt i de klasser der ligger lige på vippen til at blive sluppet løs – 2.,3.,4. klasse.

Brian Kristensen: Vi skulle snakke om børns mobilitet, jeg synes meget det kommer til at handle om skoler, men hvad med resten af dagen?

Troels Andersen: Det er en væsentlig ting. Der står i loven at vi skal lave sikre skoleveje. Man kan tage fritidsrejser med, men så tager vi pengene fra skolevejene.

Brian Kristensen: Men det var også mere for at vi skal vide noget mere om det, forske noget mere i andet end skoleveje.

Thyra Uth Thomsen: Men det beskriver meget godt børnenes univers.

Troels Andersen: Hvis man tager udgangspunkt i skolevejene i mange år, så kommer man hele byen igennem på et tidspunkt, og når dermed også fritidsrejserne.

Helle Huse: Det med at tage børnenes ideer med, det bliver meget vildt. Det er spændende at høre, men det er for vildt til at der er penge til det og politisk opbakning til det.

Brian Kristensen: Vi lever i en vejteknisk verden.

Thyra Uth Thomsen: Jeg savner en voksen stillingtagen til hvad vi synes det gode børneliv er.

Indlæg fra Troels Andersen og Troels Vorre Olsen

Thyra Uth Thomsen: Der er et potentiale i de tal, de forældre der kører fordi de føler sig utrygge for deres børn.

Thomas Krag: Hvorfor lader de forældre der er trygge ikke bare være med at køre, hvis de helt vil undvære det?

Troels Vorre Olsen: Sådan var det bare. Jeg interviewede 1 af den type forældre, og de kunne ikke give nogen forklaring, sådan var det bare.

Brian Høj: Har du nogen idé om hvorvidt forældrenes udtalelser er troværdige?

Troels Vorre Olsen: De virker reelle nok mht. utrygheden.

?: De der bare gør det, hvorfor gør de det.

Troels Vorre Olsen: Som sagt, jeg ved det ikke.

Brian Kristensen: Er det virkelig sådan at forældrene tror de reder børnene ved at køre dem til skole? Bevæger de sig overhovedet efter skole, eller er de spæret inde?

?: Det er et gammel kendt fænomen. Forsøg i San Francisco viser at trafikårer skærer for sociale kontakter – dette gælder både voksne og børn.

?: Når jeg spørger min søns kassekammerater hvorfor de bliver kørt i skole, er det i høj grad utryghed der styrer valget.

Brian Kristensen: Men er det ikke et tegn på at forældrene blander sig helt uhørt i børnenes liv?

Thomas Krag: Jeg tror forældrene kontrollerer helt uhørt.

Troels Vorre Olsen: I min undersøgelse har jeg eksempler på at forældrene ringer til skolen for at sikre at barnet er kommet frem.

Troels Andersen: En varedeklaration på vejene kunne måske hjælpe til at børnene kan bevæge sig mere frit.

?: Der er en undersøgelse der viser at de voksnes kontrol med børnene vokser helt uhørt. Men der skel f.eks. også mange ulykker på cykelstierne i Albertslund, hvor der er separat stisystem.

Cyklisterne brager sammen, specielt omkring tunnellerne.

Thyra Uth Thomsen: Det er nok også det, at der er mange basale ting, man ikke skal bekymre sig om længere, alligevel er vi desto mere bekymrede.

Indlæg fra Troels Andersen

Thomas Krag: Har man ikke lavet love, for at vores risikotolerance bliver mindre? Jeg mener meget af det her er risikotolerance.

Troels Andersen: Tallene viser jo at det ikke er et problem.

?: Hvert år i august bliver vi bombarderet med de samme kampagner omkring skolestart.

?: Der ligger en lovmæssighed i det, hvis vi virkelig får løst problemet med trafiksikkerheden, så kommer der bare utryghed over pædofile, mordere osv.

Thyra Uth Thomsen: Det handler også om at vi alt for ofte anser børnene som ofre frem for medspillere.