



Trafik og transportplanlægning i et børneperspektiv med fokus på fremtiden

Færre børn end tidligere cykler i Danmark. Den fysiske inaktivitet medfører sygdomme og koster samfundet dyrt. Børn skal derfor i højere grad tænkes ind i trafikplanlægningen, så aktiv transport fremmes. Og dialogen med forældre skal styrkes, så de bliver gode rollemønstre for aktiv transport.



AF KLAUS BONDAM
Direktør i
Cyklistforbundet

Børn bliver hurtigt voksne. Først er de en udsat og sårbar gruppe i trafikken, hvis begrænsede adgang til og manglende muligheder for tryk og selvstændig mobilet ofte giver deres forældre mange bekymringer. Senere er de 17-18-årige unge voksne med selvbestemmelse i forhold til valg af transportform. Det foregår over et relativt kort tidsrum - også set i forhold til den årrække, det tager, at anlægge ny infrastruktur.

Der kan derfor være meget sund fornuft i både at inddrage og indtænke børn i trafikplanlægning og samtidig konstant minde os selv om, at vi ikke vælger at benytte os af fortidens løsninger til at løse fremtidens problemer.

Børn i Danmark bevæger sig for lidt

Danmark anno 2020 kan beskrives på mange måder. For eksempel sådan her: Danmark er et land, hvor børn er blandt de børn i Europa, der bevæger sig allermindst, hvor inaktiv livsstil ligger nummer to på listen over faktorer, der giver en for tidlig død, hvor livsstilssygdomme flourer og koster dyrt i sundhedsudgifter, og hvor vi bruger timer i køkørsel på landets veje samtidig med, at trængslen ifølge en ny DI-analyse årligt koster os 30 milliarder kroner.

Jeg skal undlade her at gøre opmærksom på de enorme økonomiske og væksthæmmende konse-

kvenser, der er ved en øget trængsel. Og jeg tier også med det faktum, at elbiler bidrager med akkurat lige så meget trængsel som en benzinbil. Men konsekvenserne af fysisk inaktivitet er et stigende problem på både individ- og samfundsniveau. Det koster samfundet dyrt, at vores folkesundhed forringes så markant, som den gør. Men det er rent faktisk meget billigt at undgå dette. Man får utroligt meget for pengene, når man anlægger ny cykel- og fodgængerinfrastruktur og sikrer lette og ubesværede skift og overgange - både fysisk og online - mellem forskellige bæredygtige transportformer.

Derfor er der al mulig grund til, at trafikken skal planlægges med børn for øje. Ikke mindst for at sikre, at aktiv bevægelsestransport bliver et naturligt tilvalg for dem som voksne. »

FÆRRE BØRN CYKLER

- Andelen af mindre børn, der cykler til og fra skole, er faldet med knap 30 % i perioden 1993-2000.
- I 6-10-årige børns samlede transport er der sket en fordobling af bilture fra 1978 til 1998-2000.
- 11-15-årige børn har i samme periode tredoblet deres bilture.

Vi skal skabe muligheden for bevægelse

I Cyklistforbundets optik cykler - og går - sunde børn selv. De bør primært benytte såkaldt bevægelsestransport. Og børn mellem 6 og 15 år cykler og går, når voksne skaber muligheden. Mulighederneskabes af politikere i stat og kommuner, der bør sikre, at der er nok midler til at anlægge den trygge cykelinfrastruktur, der skaber sikker sammenhæng og fremkommelighed til fods og på cykel i lokalområdet, på skolevejen, til fritidsaktiviteter og ud i naturen.

I Cyklistforbundet ønsker vi at styrke børns sunde udvikling ved via skolen at motivere børn til at gå og cykle mere og via forældrene at motivere til en familiehverdag, hvor gang og cykling - også i sammenhæng med den kollektive transport - vælges frem for bilen i flest mulige af hverdagens transportsituationer.

Børn og unges bevægelsestransport - at gå og cykle - udgør en billig, lavpraktisk vej til et fysisk aktivt liv med sundhed og trivsel. Glæden og trygheden ved cyklen samt sunde transportvaner skal grundlægges tidligt og understøttes, når børn bliver teenagere.

Vi er vant til at se Danmark som et cykelland, hvor børn og voksne har cyklen som en fast følgesvend, og hvor cyklen udgør en stor del af den daglige bevæ-

gelse. Desværre er antallet af børn, der cykler til skole (ifølge Sundhedsstyrelsen, SST), faldet kraftigt:

Ændringer i transportvaner kan ifølge SST blandt andet henføres til øget bilrædighed i børnefamilier samt ændrede holdninger blandt børn og deres forældre. Intet tyder på, at den kedelige udvikling med flere og flere børn, der køres til skole i bil af deres forældre, har ændret sig siden. Tværtimod er andelen af familier med to eller flere biler og den samlede danske bilpark kun blevet større.

Også unge cykler mindre og kører mere bil. Ifølge tal fra DTU's Transportvaneundersøgelse (2019) er de 16-24-åriges brug af bil på tre år steget med 14,7 %, mens brug af cykel er faldet med 15,1 %. Samtidig lever børn i dag stillesiddende liv med meget skærmtid, og kun 26 % af de 11-15-årige lever ifølge Sundhedsstyrelsen op til styrelsens anbefaling om fysisk aktivitet.

Aktiv transport styrker sundheden

Der er et stort sundhedsfremmende potentiale ved aktiv bevægelsestransport. Hvordan elever transporterer sig til skole har, ifølge Vidensråd for Forebyggelse, stor betydning for elevernes samlede mængde af fysisk aktivitet i løbet af dagen. Også Sundhedsstyrelsen peger på cykling fx til og fra skole som en vigtig måde til at sikre mere fysisk aktivitet i børns liv.

At danske børn bevæger sig for lidt er også problematisk på sigt. Sunde vaner grundlægges i barndommen, og er man fysisk aktiv som barn og har aktiv transport som en del af hverdagen, er der større sandsynlighed for, at man fører det med ind i sit voksenliv med de mange fordele i forhold til fysisk og mental sundhed, som det fører med sig.

Også ifølge professor og forskningsleder ved forskningsenheden Active Living ved Syddansk Universitet, Jens Troelsen, har gang og cykling som transportform dokumenteret effekt på sundheden i form af højere middellevetid, reduceret risiko



Færre og færre børn cykler - det skal der ændres på. Pigen her cykler på Ejerslykkeskolen i Odense, der er en såkaldt cykelskole, der bruger cyklen aktivt i hverdagen. Foto: Jens Hasse.

SAMMENHÆNG MELLE CYKLING OG SUNDHED

Sammenhængen mellem gang/cykling og sundhed er veldokumenteret. Går og cykler man regelmæssigt, har man ifølge studier gennemført af Syddansk Universitet mindre risiko for at udvikle hjerte-kar-sygdomme. Aktiv bevægelsestransport er ifølge Vidensråd for Forebyggelse en gratis og effektiv måde at påvirke børns risikofaktorer for hjerte-kar-sygdomme og iltoptagelse på. Cyklister lever ifølge Københavns Kommunes Cykelregnskab 2016 i gennemsnit 4-5 år længere end personer, der ikke cykler.

for udvikling af sygdom, højere trivsel og livskvalitet og reduceret risiko for demens. Der er også en non-lineær effekt forbundet med aktiv transport, hvor aktiv transport de første 1-2 timer om ugen har cirka dobbelt så stor sundhedseffekt, som tilfældet er for de efterfølgende timer. Derfor vil aktiv transport have forholdsvis stor effekt for dem, der ellers er fysisk inaktive, da der kan ses en effekt ved blot en times aktiv transport.

Det stigende fravær af aktiv bevægelsestransport i børns hverdag har dermed stor og negativ betydning for børns sundhed.

Alle Børn Cykler får flere til at cykle

På den baggrund har Cyklistforbundet gennem en årrække hvert år i september gennemført den landsdækkende skolekampagne Alle Børn Cykler, som er gratis for landets skoler at deltage i. Kampagnens formål er at give danske børn gode



ALLE BØRN CYKLER

Flere elever cykler i kampagneperioden, mange cykler mere end normalt, og flere holder efterfølgende fast i cyklen. Kampagnens samfundsmæssige gevinst er meget høj. Kampagnen giver et samfundsmæssigt afkast på gennemsnitlig 38 % (målt ved den interne rente, hvor kampagnens samfundsmæssige gevinst sættes i relation til omkostningerne). Normalt anses 4 % for at være minimum for, at en transportinvestering er rentabel - og 10 % for at være meget fint.

oplevelser med at cykle i hverdagen, skabe cykelglæde og få børn til at cykle mere. Kampagnen er en fast og efterspurgt del af mange skolers årshjul. Over 100.000 skoleelever deltager årligt i kampagnen. COWI har i perioden 2014-2017 evalueret kampagnen og påvist, at indsatsen virker:

Forældre skal være rollemodeller

Da forældre er svære at nå via en skolekampagne, bør vi i fremtiden styrke dialogen med forældrene. Det motiverer familier til at ændre transportvaner, så familiens medlemmer vælger gang og cykling - i sammenhæng med den kollektive transport - som den primære transportform i så mange af hverdagens transport-situationer som overhovedet muligt - ikke mindst skolevejen. Vi bør udnytte forældres status som positive rollemodeller og hjælpe forældre til aktivt og konkret at bakke op om børns gang og cykling, og der skal sættes ind på det tidspunkt, hvor børns liv i stigende grad begynder at bli-

ve præget af stillesiddende aktiviteter med skærm og smartphone.

Forældre er som bekendt rollemodeller for børn, og familiens opbakning er afgørende for at fremme børnecykling. Men hverdagens transportvalg er ifølge transportforsker og professor i byplanlægning på Aalborg Universitet, Malene Freudendal-Pedersen, komplicerede: Familiens valg af fx cykel eller bil bygger ikke på rationelle beslutninger, men på automatiserede rutiner. Beder man forældre om at ændre familiens transportvaner, beder man dem om at ændre hverdagens store kabale - med transport til skole og arbejde, afhentning af børn, indkøb og så videre.

Vi har behov for ny viden

Derfor har vi behov for at få ny, evidensbaseret viden og kortlægge faktorer med betydning for børnefamiliers valg af transportmiddel - herunder identificere oplevede barrierer og motivationsfaktorer for-

bundet med blandt andet cykling som hverdagens transportmiddel. Vi har brug for svar på, hvad der afholder et stigende antal 10-15-årige børn fra at gå og cykle dagligt, og hvordan disse udfordringer kan overkommes i et familieperspektiv. Vi skal også have klarlagt, hvad der kan motivere 10-15-årige børn til at gå og cykle dagligt, og hvordan gevinsterne kan overføres til forældrene.

Vi bør i den fremtidige trafik- og transportplanlægning bistå familier med børn i alderen 10-15 år til at gennemføre et transportvaneskift og træffe positive livsvalg i forhold til sundhed. Det kan som skrevet blandt andet ske gennem en landsdækkende indsats, der har familiens adfærdsendring som mål. Og ved markante og kontinuerlige statslige og kommunale investeringer i tryk, sikker, sammenhængende, velvedligeholdt infrastruktur for gående og cyklister - og dennes sammenhæng med den kollektive transport. ●