

07.10.2019

Helene Albinus Søgaard / Mobilitet  
Teknik- og Miljøforvaltningen

# Børn og unges aktive mobilitet i byen

Konference: Fremme af fysisk aktivitet blandt børn og unge



# Agenda

1. Selvbestemmelse og sundhed
2. Nøgletal for skolebørns transportvaner
3. Københavns Kommunes projekter og planer, som fremmer aktiv mobilitet blandt børn og unge

# 1. Selvbestemmelse og sundhed

# Selvbestemmelse

---

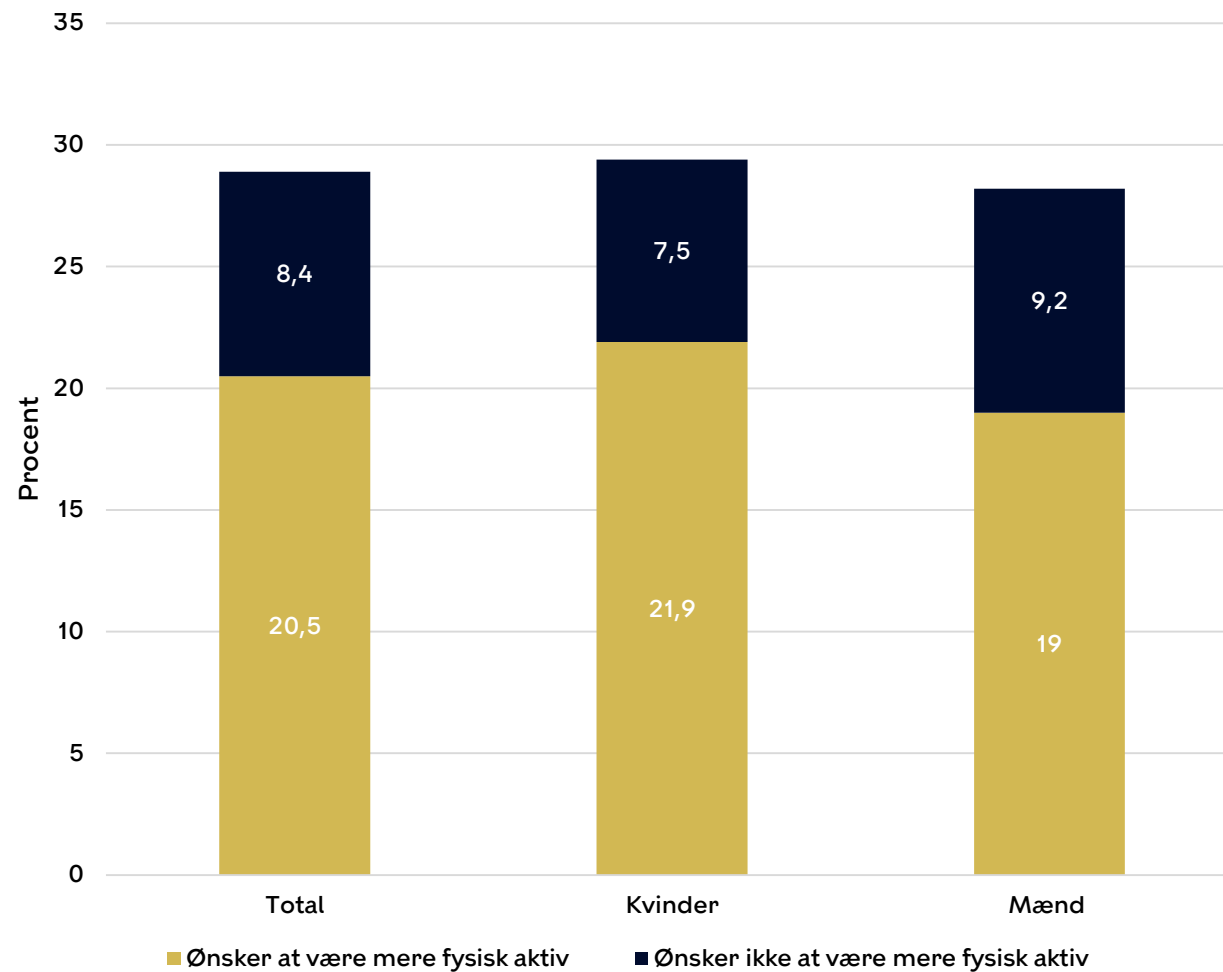
- Børn ønsker i stort omfang selv at cykle og gå i skole
- Styrker børn og unges selvstændighed og trafikfærdighed



# Fysisk inaktivitet

- Fysisk inaktivitet er et stigende samfundsproblem
- 29% af danskerne opfylder ikke WHO's anbefaling om 30 minutters daglig fysisk aktivitet
- Vaner grundlægges i barndommen

Andel af danskere (2017),  
der ikke opfylder WHO's anbefaling:  
30 min daglig fysisk aktivitet



# Sundhedsgevinster ved cykling

**0,99 kr.**

sparer kommunen på sundhedsmkostninger per cyklet km.



**4,04 kr.**

er den samfundsøkonomiske effekt af en km på cykel overflyttet fra bil i myldretiden.



**4 timer**

har børn, som cykler i skole, en bedre koncentrationsevne end børn, der bliver kort i skole.



**30%**

reduceret dødelighed som følge af at cykle 30 minutter om dagen over en længere periode.



**5-6 år**

længere levetid som følge af fysisk aktiv livsstil sammenlignet med fysisk inaktivitet.



# Sundhed og fodgængere

- Samfundsøkonomiske beregninger viser, at samfundet tjener 7,62 kr., hver gang der bliver gået 1 km i København
- Tilsvarende er der en samfundsøkonomisk omkostning på 5,28 kr. for hver kilometer kørt i bil



## **2. Nøgletal for skolebørns transportvaner**



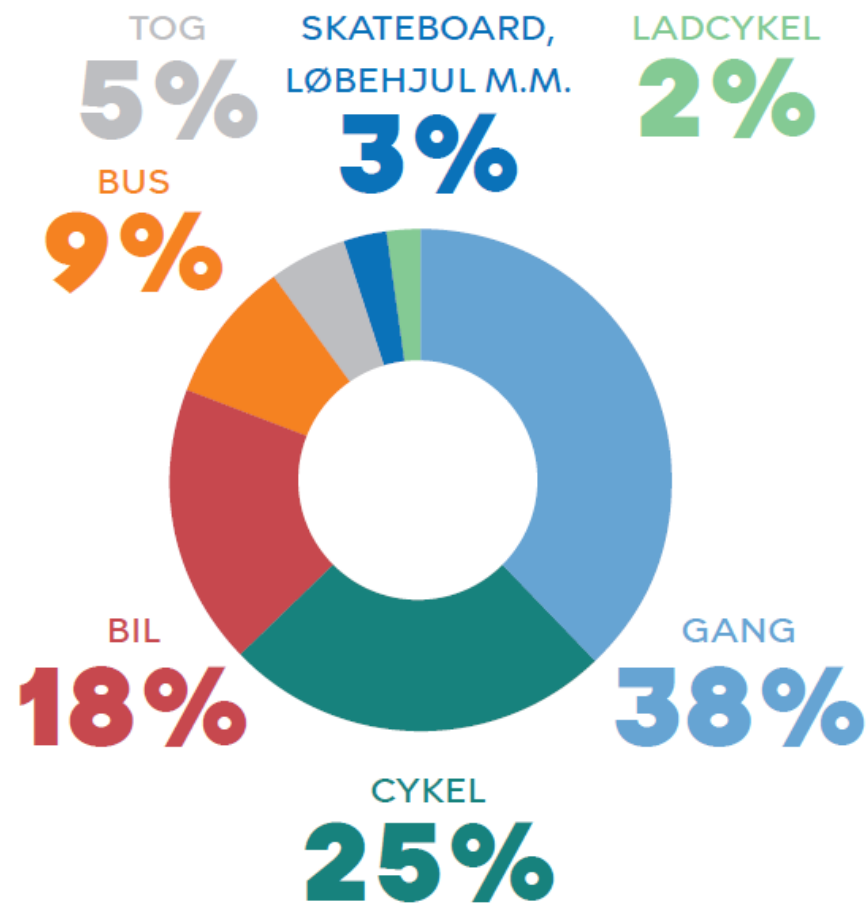
# Skolebørns transportvaner

Gang er den primære transportform til skole blandt københavnske skolebørn



Foto: [www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk)

## KØBENHAVNSKE SKOLEBØRNS TRANSPORTFORM TIL SKOLE



# Skoletransportundersøgelsen

- Kortlægning af københavnske skoleelevers transportformer til og fra skole
  - Aktiv og passiv transport
- Andelen af elever, der benyttede aktiv transport til og fra skole varierede med **64 procentpoint**
  - Skole med mindst aktiv transport: 32 %
  - Skole med mest aktiv transport: 93%
- Forskel på **36 procentpoint** i andelen af elever, som benyttede aktiv transport på kommunalskoler sammenlignet med privat-/friskoler
  - Kommunalskoler: 74 %
  - Privat-/friskoler: 38 %



# Skolebørns ageren

- Når børn kan gå til skolen, er det et tegn på, at byen opleves tryk
- Forældre begrundes deres valg af bilen med:
  - Utrykthed ved at lade deres børn færdes i trafikken
  - Logistiske udfordringer i hverdagen



# **3. Københavns Kommunes projekter og planer, som fremmer aktiv mobilitet blandt børn og unge**

# “Minikøbenhavn”

- Uddeling af 25.000 magasiner til skolebørn og deres forældre med praktiske tips til at skifte bilen ud med cykling
- Cykelevents med information om trafikøvelser
- Tilbud om at låne en cykellegebane



# Resultater

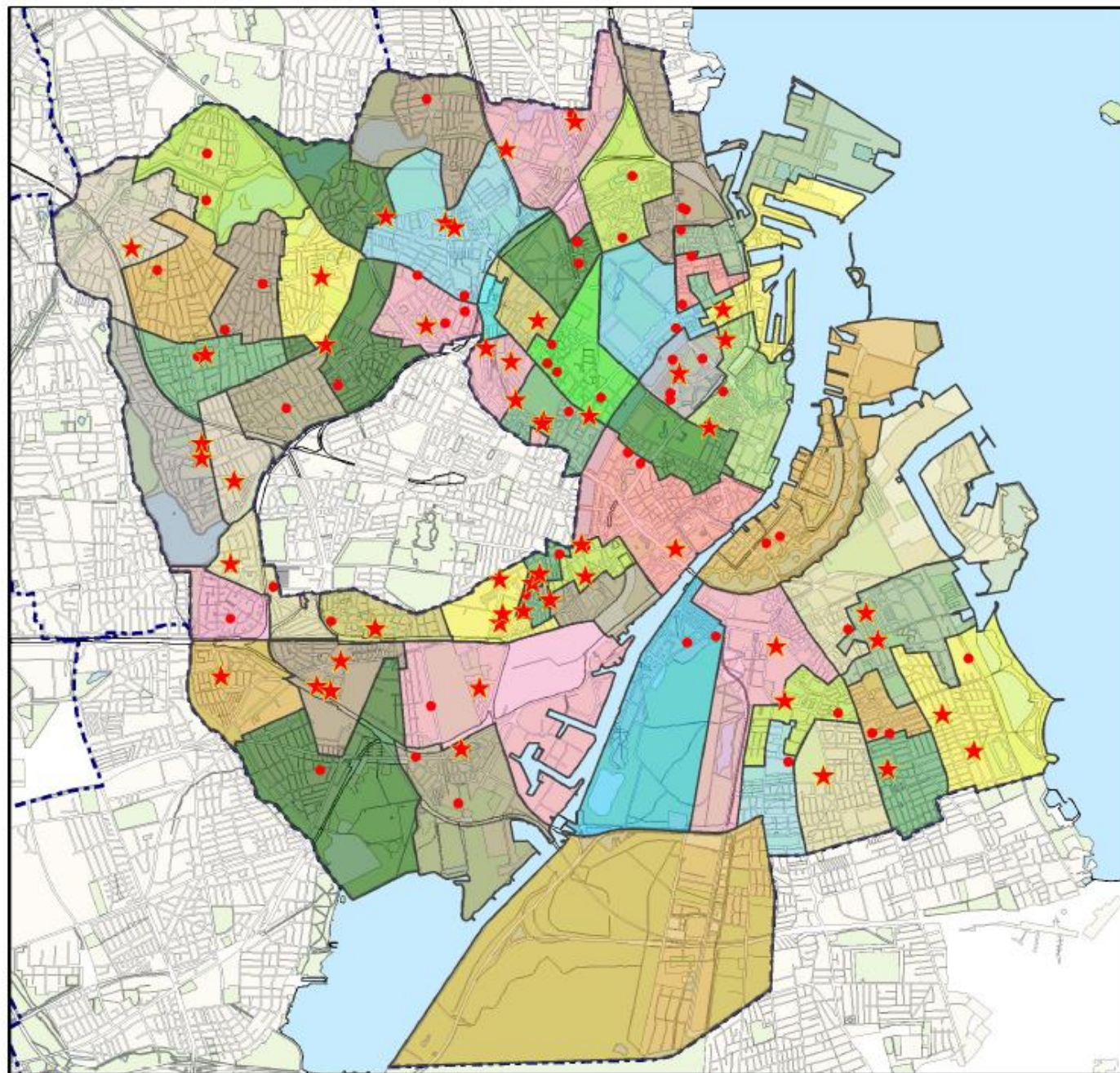
- 47 % af de involverede forældre i projektet sagde efterfølgende, at de fremover oftere vil følge deres børn til skole på cykel eller til fods
- 61 % sagde, at de generelt vil cykle og gå mere med deres børn fremover



# Sikre Skoleveje

## Indsatsområder

- Anlæg ved skoler
  - Fysiske anlæg til forbedring af sikkerhed og tryghed
- Færdselsundervisning og trafikpolitik
  - Udvikling af færdselsundervisning og dialog med alle skoler om at etablere en god trafikpolitik
- Adfærdspåvirkning, kommunikation og kampagner
  - En solid informationsindsats gennem hele forløbet og specifikke kampagner



★ Projektskoler

● Kommunale og private skoler

# Planlægning for fodgængere og cyklister

- At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavner i København øges til mindst to.
- Fokus på partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet
  - Fremme sikre skoleveje og nem adgang til stationer og stoppesteder
  - Flere grønne forbindelser i byen
- Frem mod Kommuneplan 2023
  - Undersøgelse af tiltag der kan implementeres for at understøtte mere gang



## Verdensby med ansvar

Forslag til  
Københavns Kommuneplan 2019



1

Attraktive byrum er vigtige for at få fodgængere til at gå længere

2

Sikre krydsninger

3

Direkte gangveje

4

En by med flere formål



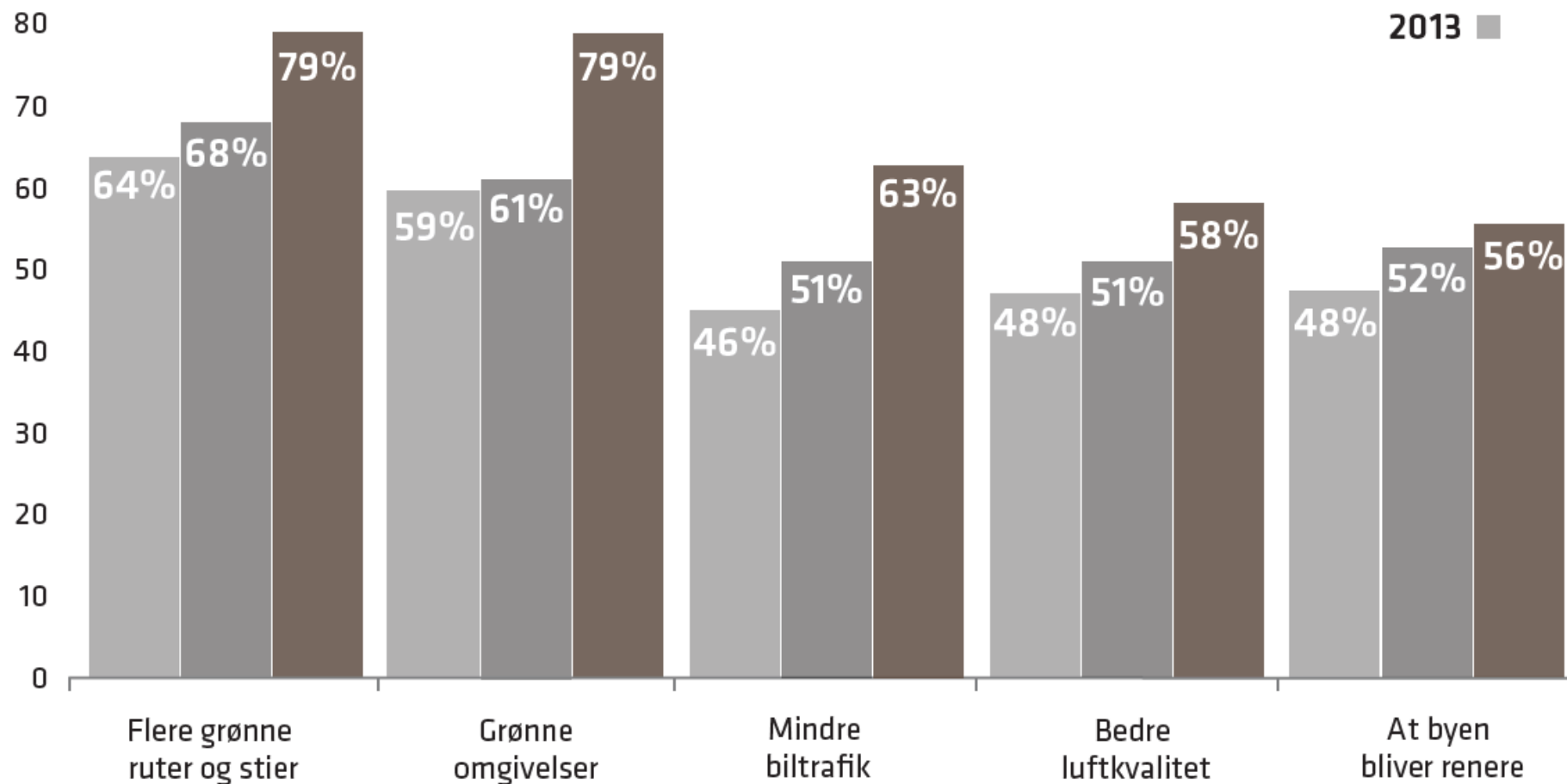


1

# Attraktive byrum

Sidehoved

# TOP 5 OVER, HVAD KØBENHAVNERNE VURDERER KAN FÅ DEM TIL AT GÅ MERE



Top 5 af udvalgte svar. Derfor kan tallet ikke summeres til 100.  
Kilde: Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen 2017.



2

# Sikre krydsninger





## Direkte genveje



### Nye gangforbindelser

- større opland
- større passagergrundlag



Frederikssund

292 a-c • 294

Ingen indkørsel  
Parkering fra  
Storegårdsvej



# En by med flere formål

Sidehoved

# Formål for københavnerens transport

- Omkring 1/3 af københavnerens ture har ærinder til formål
  - Hente/bringe ved aktivitet eller transportmiddel
  - Hente/bringe ting
  - Indkøb
  - Social/sundhed



# Ture med ærinder til formål

- 42% af disse ture foregår ved gang

