

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift  
**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**  
(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)  
ISSN 1603-9696  
[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



## Sund og cykelvenlig skolevej

Henriette Jensen, [henjen@cancer.dk](mailto:henjen@cancer.dk)

Kræftens Bekæmpelse, Forebyggelsesafdelingen – Fysisk aktivitet og Kost

---

### Abstrakt

Kræftens Bekæmpelse har udgivet en cykelmanual ”Sund og cykelvenlig skolevej – manual med idéer til sund og aktiv transport”. Manualen sætter fokus på, hvordan kommuner, gennem strukturel forebyggelse, kan gøre cykling til den sundeste, sikreste og letteste transport til og fra skole. I manualen gives eksempler og idéer på strukturelle tiltag, der fremmer den aktive transport til og fra skole.

Tiltagene er valgt ud fra løsninger, som er realistiske og effektive. Der er ikke omtalt de meget dyre anlægsprojekter. Tværtimod er flere af løsningerne ret billige og kan derfor umiddelbart implementeres mange steder. Gode skoleveje er en forudsætning for at flere børn kan færdes på egen hånd til og fra skole.

Manualen er målrettet kommunerne således, at det bliver nemmere at skabe sunde og cykelvenlige skoleveje og dermed motivere flere børn og unge til at cykle mere.

Hensigten er, for det første, at argumentere for at det er vigtigt at arbejde med strukturel forebyggelse, og for det andet, at skabe et overblik over området og samtidig give konkret inspiration til handling.

Hidtil har der primært været fokus på, hvordan forskellige forbedringer i infrastruktur medførte nedgang i antallet af ulykker, hvilket den nye cykelmanual også bærer præg af. I fremtiden vil det være lige så vigtigt at have fokus på, hvor mange flere vi kan få til at cykle til og fra skole ved at lave intelligente løsninger.

---

### Baggrund for manualen

Sundhedsstyrelsens ”Get moving” kampagne der blev afviklet i ugerne 16 til 18, både på landsplan og på lokalt plan, danner til dels baggrund for Kræftens Bekæmpelses nye cykel manual ”sund og cykelvenlig skolevej”. Den lokale kampagneindsats gennemførtes for Sundhedsstyrelsen af et partnerskab, herunder Kræftens Bekæmpelse.

”Get moving”, der er en årlig tilbagevendende kampagne, sætter fokus på Sundhedsstyrelsens anbefaling om, at børn og unge skal være fysisk aktive mindst 60 minutter om dagen. Aktiviteten skal være med moderat til høj intensitet. Hvis den deles op, skal den være kontinuert i minimum 10 minutters perioder, hvilket betyder, at den fysiske aktivitet skal være ud over almindelige kortvarige dagligdags aktiviteter, da

disse sjældent kommer op på 10 sammenhængende minutter. Aktiv transport, f.eks. cykling til skole som overstiger 10 minutter, tæller derimod med i de 60 minutter.

Kræftens Bekæmpelse har på baggrund af de seneste års arbejde med cyklisme erfaret, at der mangler en manual, der viser best practice for strukturelle tiltag med aktiv transport til og fra skole. Manualen skal vejlede embedsmænd og politikere i kommunerne ved at demonstrere en række best case strukturelle tiltag, der har motiveret børn og unge til at cykle mere til og fra skole. I manualen samles effektive og billige tiltag, der hver især beskrives i form af en drejebog, så tiltagene let kan implementeres. En sådan manual vil for det første give argumentation for, hvorfor det er vigtigt at arbejde med strukturel forebyggelse både for embedsmænd og politikere og for det andet gøre arbejdet nemmere, hurtigere og mere resultatrigt. Kræftens Bekæmpelses ønske er, at kommunerne med manualen vil gøre mere for at cyklen bliver det oplagte transportvalg for børn, når de skal i skolen. Fysisk aktivitet forebygger kræft. Ved, at flere børn bruger cyklen dagligt, skabes grobund for sunde vaner, som blandt andet er kræftforebyggende.

Beregnes sundhedseffekten ved at cykle frem for at tage bilen, ses bl.a. en reduktion i sundhedsudgifter samt længere levetid, hvilket betyder store gevinster for samfundet og den enkelte cyklist. Samlet set kan en investering i cykelvenlige skoleveje være tjent ind på få år, da en engangsinvestering kan erstatte driftsudgifter til transport og sundhed<sup>1</sup>.



Manualen kan tilsendes ved kontakt til forfatter eller downloades fra [www.cancer.dk/cykling](http://www.cancer.dk/cykling)

## Strukturel forebyggelse – hvorfor?

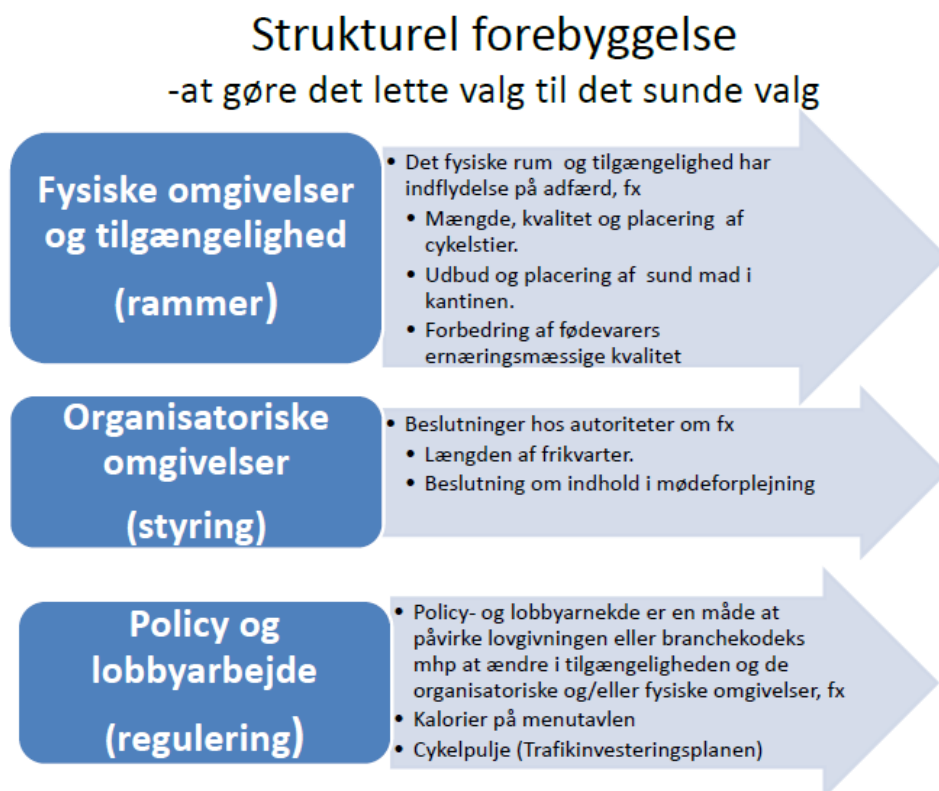
Kræftens Bekæmpelses vision:

### Liv uden kræft

- gennem fysisk aktivitet og sund kost

### Strategiske mål

Kræftens Bekæmpelse fokuserer på forebyggelse gennem strukturelle forandringer og arbejder på tre områder:



Kræftens Bekæmpelses mål er at bidrage til udvikling, afprøvning og dokumentation af mere effektive forebyggelsesmetoder og -strategier – og fortsat at være en frontløber inden for strukturel forebyggelse.

Der er en stigende erkendelse af, at information og kampagner er utilstrækkeligt i forhold til at forbedre folkesundheden, herunder forebyggelse af kræft. Organisationer, myndigheder og eksperter er enige om, at strukturel forebyggelse er afgørende i forebyggelsesarbejdet.<sup>ii</sup>

Forebyggelseskommissionen har ligeledes fokus på strukturel forebyggelse i deres rapport. Af de syv anbefalinger inden for fysisk aktivitet er fokus på strukturel forebyggelse i 2-4 af dem.

Staten, politikerne og kommunerne er opmærksomme på, at strukturel forebyggelse er en vigtig forebyggelsesstrategi. Senest vedtog Folketinget i november 2010 *Kræftplan III*, som bl.a. indeholder en specifik opfordring til kommunerne om at sætte endnu mere fokus på fysisk aktivitet og motion fx gennem fysisk aktivitet på skolerne og ved at skabe attraktive gang- og cykelstier. Samtidig er der en erkendelse af, at det er svært at udmønte det i konkret handling<sup>iii</sup> samt et udtrykkeligt behov for udvikling, afprøvning og evaluering, herunder også forskning, af hvilke strukturelle forandringer, der virker.

## Aktiv transport skaber sundhed hos børn og unge

Børn, der leger, har en spontan tilgang til fysisk aktivitet. Der sker en ændring i børn og unges fysiske aktivitetsniveau, idet børn og unge præges af flere og flere inaktive aktivitetstilbud. Det være sig spil på computer, mere tid foran tv'et og transport i bil, bus osv. Børn og unges omgivelser bliver derfor vigtige parametre i vejen til et fysisk aktivt liv. Det er vigtigt at fastholde og motivere børn og unge i de sunde vaner, da undersøgelser viser, at jo ældre børnene bliver, desto mindre fysisk aktive er de. 2/3 af alle 11-15-årige lever ikke op til Sundhedsstyrelsens anbefalinger om 60 minutters fysisk aktivitet om dagen<sup>iv</sup>. Samtidig er 11-15-åriges bilture i perioden 1978-2000 tredoblet<sup>v</sup>. De seneste 30 år er andelen af børn, som køres i bil til og fra skole, steget med 200 % på alle alderstrin<sup>vi</sup>.

Der er stor gevinst ved at ændre inaktive børn og unges vaner til at tage cyklen til skole. Børn og unge, der cykler til skole, bruger også cyklen resten af dagen og er derfor generelt mere fysisk aktive end de børn, der ikke cykler. Ved, at flere børn bruger cyklen dagligt, skabes grobund for sunde vaner som forebygger livsstilssygdomme, herunder kræft.<sup>vii</sup>

Man har fundet ud af, at børn og unge, der cykler til skole, har 8 % bedre kondition end de børn og unge, der bliver kørt eller går til skole<sup>viii</sup>. En forskel på 8 % lyder måske ikke af meget, men det svarer til, at andelen af børn og unge, der har forhøjet risiko for metabolisk syndrom (omfatter samlet: abdominal fedme, insulinresistens, hypertension og hyperlipidæmi), sænkes med 50 %<sup>ix</sup>.

Adskillige undersøgelser viser en tendens til en positiv sammenhæng mellem fysisk aktivitet og kognitive processer, som er en forudsætning for læring. De fundne sammenhænge er særligt udtalt i de yngste klasser. Det har indtil nu været svært at vise, at det er fysisk aktivitet, der er årsag til en øgning i de kognitive funktioner, men en metaanalyse antyder, at netop fysisk aktivitet er en central faktor.<sup>x</sup>

Flere studier viser en positiv sammenhæng mellem fysisk aktivitet og psykisk velvære. Fysisk aktivitet stimulerer børn og unges selvværd, og giver bedre trivsel. Selvværd har stor betydning for velvære og derfor betydning for udvikling af hensigtsmæssig læring. Herudover har selvværd indflydelse på, hvordan man håndterer oplevelser af succes og nederlag, hvilket er en væsentlig indikator for livskvalitet og trivsel.<sup>xi</sup>

Senest har en gruppe forskere, der arbejder med vidt forskellige videnskabelige metoder og teoretiske opfattelser, nået til enighed om at udsende en fælles konsensus erklæring.

*"Det kan konkluderes, at der er en dokumenteret sammenhæng mellem fysisk aktivitet og læring uanset alder".*

Det sker efter en konference, hvor egen og international forskning i sammenhæng mellem fysisk aktivitet, idræt og motion og læring blev drøftet.

Forskernes konklusion hænger sammen med:

- At fysisk aktivitet forbedrer kognition
- At det er sandsynliggjort i forhold til problemløsning, logisk tænkning, rumopfattelse, sproglige færdigheder, arbejdshukommelse, selvopfattelse og opmærksomhed
- At fysisk aktivitet kan være et redskab til en positiv udvikling af mentale, emotionelle og sociale processer
- At fysisk aktivitet øger dannelsen af stoffer der fremmer hjernens strukturelle og funktionelle ændring gennem læring og erfaring
- At læring fremmes bedst, hvis den fysiske aktivitet er udfordrende, varieret og indebærer succesoplevelser
- At fysisk aktivitet øger hjernens modstandsevne mod kognitiv svækkelse som følge af alder og sygdom<sup>xii</sup>

Undersøgelser peger på, at børn som bevæger sig er glade for livet, har et godt helbred, føler sig mindre hjælpeløse, er mindre morgentrætte, har lettere ved at få venner, er mindre ensomme og føler sig mindre udenfor.<sup>xiii</sup>

På baggrund af denne viden, er der kun større grundlag for at få børn og unge til at benytte aktiv transport i deres hverdag.

Det er en udfordring at arbejde med børns og unges motivation og forståelse for vigtigheden af at være fysisk aktiv. Derfor er det svært at lære børn og unge at være fysisk aktive i omgivelser, der ikke opfordrer hertil. Strukturel forebyggelse, forstået som rammer der gør det lette valg til det sunde valg – og her mere præcist det aktive valg, er derfor en vej frem for at få flere børn og unge til at være fysisk aktive.

Sunde og aktive børn er en investering, som også vil give en effekt, når børnene bliver voksne og selv får børn. De fysiske forbedringer er permanente, og gode trafikvaner går ofte i arv.

## Fysiske tiltag bør tænkes tværfagligt

Hos mange voksne er et tungtvejende argument motion, når cyklen vælges som transportmiddel. Det gælder også, når der spørges til, hvad der ville få voksne til at cykle mere. I en presset hverdag kan kombinationen af motion og transport være en altafgørende faktor for valg af cyklen som transportmiddel. Sundhedsaspektet kan derfor med fordel anvendes som middel, når der er tale om at ændre børns og voksnes transportadfærd. Ligeledes kan det tværfaglige samarbejde mellem kommunale forvaltninger styrkes med sundhedsmæssige effekter ud over trafikale begrundelser, miljøhensyn m.m.<sup>xiv</sup>

I mange kommuner er cykling indarbejdet i sundhedspolitikker og som middel til sundhedsfremme. Gennem samarbejde kan der opnås merværdi af afsatte midler, mulighed for at aktivere inaktive borgere og fremme muligheden for at flere, særligt børn og unge, vælger cyklen som transportmiddel. Et godt tværfagligt samarbejde mellem forvaltninger vil derfor i høj grad kunne skabe sunde og cykelvenlige skoleveje til kommunens børn og unge.

Det er vigtigt at kommunerne arbejder på tværs af forvaltninger, således at kommunens mangesidede interesser i sunde og læringsparate børn der kommer sikkert til og fra skolen, ses i sammenhæng med kommunens løbende arbejde med infrastruktur. Ved at sammentænke de mange interesser opnås den største gevinst for borgerne.

## Formidling er vigtig

Når vi taler om strukturelle tiltag, er det fint at lave store fysiske tiltag, men det er sjældent nok i sig selv. Ofte viser det sig, at kampagner kun rammer en procentdel af målgruppen.

Derfor skal kommunen huske at gøre borgerne, særligt forældre, opmærksomme på, at forholdene er forbedret. Formidling og kommunikation er dermed et afgørende element for at få flere børn og unge til at cykle til og fra skole.

Ved at arbejde med formidling vil området opnå større bevågenhed og dermed også nemmere opnå fremtidig politisk støtte. Derfor er den optimale løsning ofte, at kombinere nye fysiske tiltag med netop en kampagne, der oplyser borgerne om formål og målsætning for de nye tiltag, for på denne måde at nå bredest ud.

## Fokus bør flyttes

I Danmark ligger fokus på registrering af antal trafikuheld, når der er tale om sikre skoleveje. Kræftens Bekæmpelse vil gerne være med til at ændre dette fokus, og i stedet se på hvor mange der cykler, når vi laver nye interventioner.

Hidtil har der primært været fokus på, hvordan forskellige forbedringer i infrastruktur medførte nedgang i antallet af ulykker, hvilket manualen også bærer præg af. I fremtiden vil det være lige så vigtigt at have fokus på, hvor mange flere vi kan få til at cykle til og fra skole ved at lave intelligente løsninger.

Vi har brug for mere viden fra undersøgelser af strukturelle tiltag der får flere børn og unge til at transportere sig aktivt til og fra skole. Det kræver at der blandt andet satses på de strukturelle tiltag frem for de mange kampagneorienterede tiltag.

Kræftens Bekæmpelse fortsætter med at samle eksempler fra kommuner, der har haft succes med deres tiltag, og dermed fået flere børn og unge til at cykle til og fra skole. Ligger I inde med best case eksempler hører vi gerne fra jer.

## Det gode eksempel

### Den "bløde" løsning: Gå- og cykelbusser

I Furesø Kommune startede man i 2009 de første gå- og cykelbusser på Lyngholmskolen. Efterfølgende har 4 ud af kommunens 7 skoler nu gå- og cykelbusser.

Kommunens mål med gå- og cykelbusserne er at få flere aktive børn, mindre biltrafik ved skolerne samt mindre belastning af klimaet.

Fra Kommunens side har man valgt at stå for valget af ruter, således at skolerne kun skal stå for tilmelding af elever, udvælgelse af "buschauffører" og information ud til forældrene.

For nuværende tilmelder forældrene deres børn til ordningen via en tilmeldingsblanket, dette kan let optimeres ved at benytte skolerne intranet i stedet. På den måde kan forældrene på ugebasis melde deres børn til og fra.

Ved anvendelse af skolernes intranet, vil det også være muligt at holde statistik over hvor mange børn der benytter tilbuddet, samt på hvilke tider af året.

Hvis der samtidig udsendes elektroniske spørgeskemaer til elever såvel som forældre eller ved at opsætte cykeltællestationer henholdsvis før og efter ordningen sættes i gang, vil der være mulighed for at undersøge hvorvidt, tiltaget har fået flere børn til at transportere sig aktivt til og fra skole.

### Den "hårde" løsning: Lukning af skoleveje for biltrafik

I Skanderborg Kommune lukkede man i én uge vejene omkring tre af kommunens skoler for biltrafik i morgentimerne.

Mange forældre er utrygge ved at lade deres børn cykle til skole. Derfor lægger de i stigende grad børnene i bilen og kører dem til skolen, men ifølge Skanderborg Kommune er det netop den tætte trafik til og fra skole, der gør skolevejen utryk og farlig for de andre elever. Ofte er det kaos med uheldige parkeringer og manøvrer, som skaber farlige situationer.

Skanderborg Kommune valgte derfor at sætte fokus på problemet og forsøge at få familierne til at ændre vaner. Derfor lukkede kommunen i uge 12 i år vejene omkring Morten Børup Skolen i Skanderborg, Mølleskolen i Ry og Gyvelhøjskolen i Galten i hele uge 12 for at få forældrenes øjne op for problemet.

Formålet var ikke at genere elever og forældre, men at tvinge dem til at tænke i alternative løsninger.

Samtidig med vejlukningerne lancerede Skanderborg Kommune en kampagne, som var rettet både mod skolebørnene og deres forældre. Kampagnens tema var "De Ualmindelige" og handlede om nogle børn, som er så ualmindelige, at de selv kan transportere sig til skole.

Skanderborg Kommune udnyttede foldere, plakater, spil, konkurrencer og en særlig hjemmeside til at udbrede budskabet om, at det farligste for skolebørn i trafikken, er forældrene.

Erfaringerne fra uge 12, viste at der var væsentligt mindre trafik, som har givet stille og aktiv transportvenlige skoleveje. Lukning af vejene udtaler Skanderborg Kommune som en succes. Selvom lukningerne betød en lille forsinkelse for forældrene hver morgen, har de fleste taget rigtig godt imod initiativet.

Efterfølgende arbejder Skanderborg Kommune nu med muligheden for at lukning af vejene for biltrafik i morgentimerne som en permanent løsning.

Netop kombinationen af fysiske tiltag med den rette mængde information formidlet gennem en kampagne, har været med til at skabe stor succes.

---

<sup>i</sup> Idékatalog for cykeltrafik, Cycling Embassy of Denmark, 2012

<sup>ii</sup> SundByNetværk og WHO (2008): Fysisk aktivitet og aktiv livsstil i byer

<sup>iii</sup> Sundhedsstyrelsen (2010): Agenda sundhed på tværs

<sup>iv</sup> Undersøgelse af 11-15 åriges livsstil og sundhedsvaner 1997-2006, Sundhedsstyrelsen 2008.

<sup>v</sup> Sikre skoleveje – en undersøgelse af børns trafiksikkerhed og transportvaner, Danmarks Transportforskning 2002.

<sup>vi</sup> Fysisk aktivitet og evidens - Livsstilssygdomme, folkesygdomme og risikofaktorer mv., Sundhedsstyrelsen 2006.

<sup>vii</sup> Fysisk aktivitet – håndbog om forebyggelse og behandling, Sundhedsstyrelsen 2011.

<sup>viii</sup> Active travel to school and cardiovascular fitness in Danish children and adolescents, Cooper AR, Wedderkopp N, Wang H, et al., Med Sci Sports Exerc 2006; 38: 1724-1731.

<sup>ix</sup> Low cardiorespiratory fitness is a strong predictor for clustering of cardiovascular disease risk factors in children independent of country, age and sex, Andersen SA, Cooper AR, Riddoch C, et al., Eur J Cardiovasc Prev Rehabil 2007; 14: 526-531.

<sup>x</sup> Fysisk aktivitet – håndbog om forebyggelse og behandling, Sundhedsstyrelsen, 2011

<sup>xi</sup> Fysisk aktivitet og evidens, Sundhedsstyrelsen, 2005

<sup>xii</sup> Fysisk aktivitet og læring – en konsensuskonference, Kulturministeriets Udvalg for Idrætsforskning, 2011

<sup>xiii</sup> Ibid.

<sup>xiv</sup> Idékatalog for cykeltrafik, Cycling Embassy of Denmark, 2012.