

Denne artikel er udgivet i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Børn og unges transportvaner i udsatte byområder

Anette Jerup Jørgensen, G62N@kk.dk, Københavns Kommune og Oskar Jäger Funk,
LAX2@kk.dk, Københavns Kommune

Abstrakt

Der er færre børn og unge, der går og cykler til skole og fritid i udsatte byområder i København end i mere ressourcestærke områder. En kvalitativ kortlægning af børn og unges transportvaner i henholdsvis Bispeparken/ Skoleholdervej i Nordvest og Urbanplanen/Hørgaarden på Amager giver indsigt i potentialer og barrierer for at få flere børn til at gå og cykle. Analysen viser, at der er behov for at styrke børn og unges cykelvaner ved at sikre, at alle børns har adgang til cykler. Derudover er der behov for at understøtte børn og unges kompetencer til at cykle i trafik og endeligt at udfordre forestillingen om, at cyklen blot er et legeredskab i gårde og på lukkede stisystemer for yngre børn.

Indledning

I forbindelse med den bydækkende kortlægning af børn og forældres tryghed ved skolevejen i 2020 konstaterede Københavns Kommune, 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. I disse områder er der en højere repræsentation af borgere med anden etnisk oprindelse. Tidligere undersøgelser har samtidigt vist, at københavnere med anden etnisk baggrund end dansk bruger cyklen i mindre omfang end etnisk danske københavnere.

For at blive klogere på børn og unges transportvaner samt potentialer og barrierer for at fremme cykling blandt børn og unge i udsatte byområder har Københavns Kommune igangsat denne kvalitative undersøgelse. Undersøgelsen er afgrænset til to områder: Bispeparken/Skoleholdervej i Nordvest og Urbanplanen/Hørgaarden på Amager. Disse følger definitionen af udsatte byområder i Københavns Kommunes politik for udsatte byområder (2017).

Målet med undersøgelsen er at give et nuanceret indblik i børn og unges transportvaner til skole og fritidsaktiviteter og identificere potentialer og barrierer for at få flere til at gå og cykle til skole og fritidsaktiviteter i udsatte byområder. Undersøgelsen

Artiklen her har alene fokus på børn og unges transport til skole. Dette skyldes, at dataindsamlingen fandt sted i forbindelse med den delvise nedlukning af samfundet under Covid-19-pandemien, hvor ingen af børnene gik til fritidsaktiviteter. De store skolebørn havde også stadig delvist hjemmeundervisning.

En undersøgelse, som Epinion (2020) har lavet for Københavns Kommune viser ellers, at der normalvis er en højere deltagelse i organiseret idræts- og fritidsaktiviteter i udsatte byområder end i København generelt.

Flere benytter bil og bus i udsatte byområder

I Københavns kommune går eller cykler 7 ud af 10 børn til skole. De seneste tal, vi har, viser, at kun 7% bliver kørt til skole i bil (Cykelregnskabet 2022). Tidligere undersøgelse har vist, at 15% blev kørt i bil til skole (Transportlaboratoriet 2018). Undersøgelserne har dog benyttet forskellige metodiske tilgange, så er ikke sammenlignelige. Først indenfor de kommende år vil vi få sammenlignelige data og vil kunne sige noget mere håndfast om udviklingen.

Benytter vi viden fra transportvaneundersøgelsen fra 2018, kan vi se, at der er store forskelle mellem de enkelte bydele ift. hvor mange elever, der går, cykler og bliver kørt til skole. Især i Brønshøj Husum og Amager Øst har vi flere børn, der bliver kørt til skole end i andre bydele i København. I Brønshøj Husum bliver 23% kørt i bil og 8% tager kollektiv trafik. Amager Øst bliver 18% kørt i bil til skole og 7% benytter kollektiv trafik. Vi kan se, at forskellene er der, men mangler viden om, hvad de er betinget af.

Vi ved, at indretningen af det fysiske miljø og vejinfrastruktur i og omkring udsatte byområder kan være en markant barriere for børn og unges aktive selvtransport. Der kan dog også være andre ting på spil. Børn og unges aktive selvtransport afhænger også af, om de fx har adgang til funktionsduelige cykler, om de kan cykle og om det i deres sociale nærmiljø opfattes som gængs, rigtig, god og tryk/sikker måde at bevæge sig til skole på. Derudover spiller de ressourcer, der er i familien også en rolle. Det gælder økonomiske såvel som kropslige og psykiske.

Forskning viser, at mobilitetsvaner er betinget af de sociale, kulturelle og økonomiske ressourcer, som aktørerne har. Samtidigt er aktørers position i samfundet – det kan fx være deres civilstand, arbejdssituation og køn et vilkår for deres mobilitet. Og mobilitet er et vilkår for deres muligheder for at agere i samfundet (Fotel 2007).

Et nuanceret indblik i børn og unges transportvaner i udsat by

For at opnå et nuanceret indblik i børn og unges transportvaner i praksis og potentialer og barrierer for, at børn kan/vil cykle eller gå mere til skole og fritidsaktiviteter, er der anvendt en kombination af forskellige metoder:

Desktop research:

Eksisterende viden om børn og unges transport i udsatte byområder fra forskningsprojekter og andre offentligt tilgængelige artikler, rapporter og notater.

Familieinterviews:

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 Nordvest kvarter. 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.

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.

Tegning af oplevede og faktiske ruter på kort:

I forbindelse med familieinterviewene har børn og unge tegnet oplevede og faktiske ruter på kort.



Figur 1: (Til venstre) Eksempel på tegnede ruter og markering af de transportmidler som familiens børn og unge anvender på ruterne. (Til højre) Eksempel på oplevet rute tegnet af barn, der bliver kørt i bil til skole.

Workshop med planlæggere: Indsigterne blev præsenteret og rækkevidden af konklusionerne drøftet. Herefter fælles idéudvikling af ideer til indsatser. På workshop deltog forskellige repræsentanter fra Teknik- og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen samt interessenter fra Den Centrale Områdefornyelse og lokale interessenter fra de boligsociale helhedsplaner.

Indsigter i børns og unges transportvaner i udsatte byområder i København

Analysen bliver præsenteret på den måde, at først beskrives de deltagende familiers valg af og oplevelser knyttet til transport. Analysen er efterfølgende inddelt i kendetegn ved forskellige typer af familier. 1) Familier, der anvender cyklen til hverdagstransport, 2) familier, der har potentiale for at begynde at cykle og 3) familier, hvor det er meget vanskeligt eller ligefrem urealistisk, at børnene begynder at cykle. Herefter nogle betragtninger om betydning af etnicitet og køn ift. børnenes transportvaner. Afslutningsvis samles op i forhold til, hvilke kommunale indsatser, der kan fremme cykling blandt børn og unge i udsatte byområder.

Bil, bus eller tog til skole er det mest gængse

Kendetegnende for alle informanterne er, at de bor i en radius af 6 km til skole og ungdomsuddannelsessted. Ud af 19 børn og unge benytter 12 af dem bil, bus eller tog til skole som primær transport.

En del af forklaringen er at få af informanterne i grundskolealderen går i den lokale folkeskole. Mange af de store børn går enten på andre folkeskoler eller på fri-, privat- eller specialskoler uden for deres umiddelbare distrikt. Det er ikke kun identificeret i denne undersøgelse, men underbygges af erfaringer fra de boligsociale indsatser og områdefornyelserne. Mange forældre vælger, hvis de har mulighed for det, distriktsskoler i områderne fra, fordi nogle af skolerne kan have et dårligt ry.

En anden del af forklaringen er, at der blandt store skolebørn og unge er en tendens til at mene, at transport til skole helst skal være mageligt, behageligt og afslappende. Det at køre med kollektiv trafik eller blive kørt i bil beskrives ofte som meget afslappende og behageligt. Man kan slappe af – kigge på, hvad man kører forbi udenfor, regn på ruden eller på sin telefon.

”Lina 12 år: Jeg elsker at blive kørt i bil til skole – især i regnvejr. Det er sjovt. Lyden af regnen på ruden, se på regndråberne. Det fleste af mine klassekammerater kommer med bus eller tog eller i bil. Nora 32 år: Jeg

elsker også bil i regnvejr – det er så romantisk og hyggeligt. Det er den første bil jeg har – har haft den i to år. Den støtter mig socialt, så jeg kan komme rundt. Den er en god ven af mig.”

Ønsket om magelig transport kommer også til udtryk i især nogle af de unge mandlige informanternes beskrivelser af foretrukne transportmidler, hvor de hellere vil køre på el-løbehjul end på cykel, fordi man så kan slappe af, imens man får frisk luft. Fx siger Adam på 16 år.

”Et løbehjul – det er fedt. Det føles faktisk lidt som af køre i bil – du skal ikke gøre noget – bare trykke på den. Men man skal selvfølgelig holde øje.”

Det er særligt blandt de unge mænd, at nogle giver udtryk for, at elektriske løbehjul er fede. Løbehjul betragtes dog som et utilgængeligt transportmiddel, fordi det er dyrt at leje og svært at eje selv, da det nemt bliver stjålet i parkeringskælderen eller på gaden. Hvis man køber et, er man nødt til at slæbe det op og ned ad trappen til lejligheden, hver gang det skal bruges - og det er tungt.

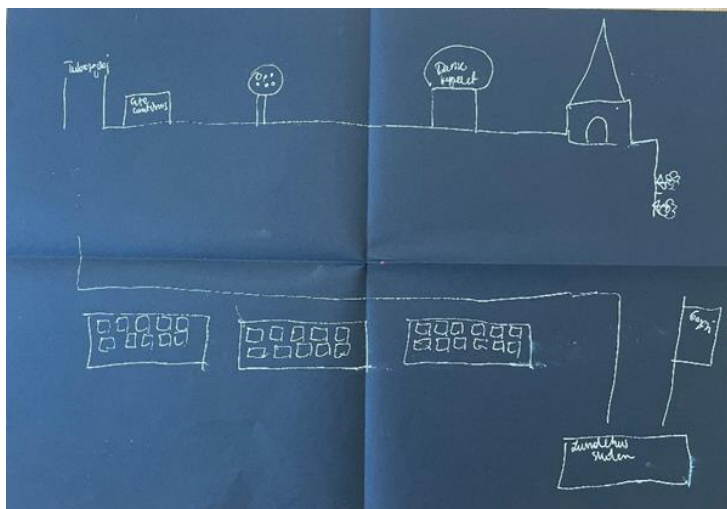
Det at transport helst skal være mageligt og behageligt og man skal kunne slappe af, er i øvrigt ikke noget, der er afgrænset til børn og unge i udsatte byområder. Lignende betragtninger kan genfindes i andre undersøgelser af unges bevæggrunde for at foretrække bil og kollektiv trafik frem for aktiv selvtransport.

Gang – sanselig fornøjelse eller langsomt og kedeligt

Gang spiller forskellige roller i børn og unges hverdagstransport til skole. De store skolebørn, der går på distriktsskoler eller andre folkeskoler tæt på deres hjem (450m-1,5 km), går typisk til skole. Børn og unge med længere afstand til skole eller ungdomsuddannelse (+2,5 km), går typisk i forbindelse med first-lastmile transport til kollektiv trafik.

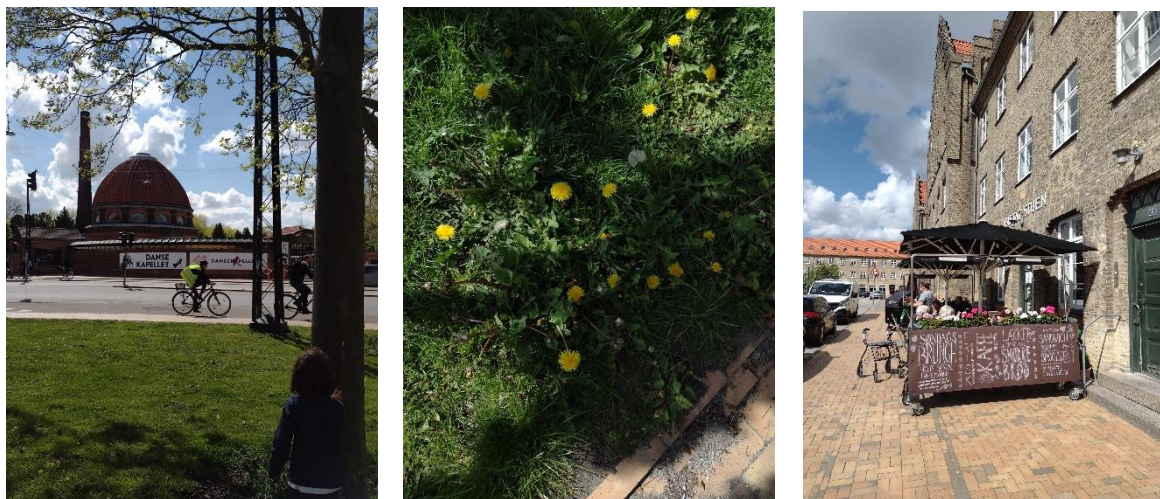
Der er stor forskel på, hvordan børn og unge forholder sig til det at gå i forbindelse med transport til skole. Nogle beskriver det som en meget positiv og sanselig oplevelse. At det giver mulighed for at få frisk luft og vågne på vejen, dufte til blomster og træer og jord efter nyfalden regn. Søde dufte fra et bageri, de passerer på vejen. Kigge på huse og karakteristiske byggerier på deres vej – det kan fx være en kirke eller en kirkegård, et dansekapel eller andet.

Det afspejler sig også i deres tegninger af oplevede ruter på kort, hvor blomster og træer er afbilledet i tilnærmelsesvis samme størrelse som store bygninger og særlige bygninger fungerer som markører på deres vej.



(Figur 2): Nannas kort over oplevet rute mellem hjem og skole i Nordvest.

I deres fotodagbøger er der ligeledes billeder af træer og blomster samt billeder af særlige bygninger og et konditori, der dufter sødt. Det positive ved at følges og snakke med skolekammerater fremhæves også positivt ved gang. En enkelt fremhæver også glæden ved at blive væk sammen med en ven og finde hjem igen efter at have gået en omvej.



Figur 3: Fotodagbog lavet af Nanna 12 år, som går og cykler til skole hver dag.

Andre beskriver det som langsomt og kedeligt at gå til skole. Her er det forbundet med nødvendighed ikke lyst. Fx beskriver Mille på 10 år, at hun ligefrem hader at gå til skole. Det er det værste i verden.

"Jeg vil helst køres i bil, men min mor siger bare – din skole, den er lige derovre! Det er tæt på vores hjem. Din storebrors er langt væk (2,2 km), så han må godt blive kørt i bil."

Uanset, hvor tidligt hun går hjemme fra (nogle gange 7.30), har hun oplevelse af, at hun altid kommer for sent, når hun går. Hun bor 450 m fra sin lokale folkeskole og vil allerhelst køres til skole i bil af sin mor. Storebror bliver kørt til skole i bil, fordi han har fået en knæskade og afventer knæoperation.

Alle børn lærer at cykle, men ikke alle lærer at cykle i trafik

Af de 19 børn og unge som deltager i undersøgelsen, cykler 7 af dem indimellem eller ofte til skole eller i fritiden. Resten benytter aldrig cykel i trafikken, hvilket er bemærkelsesværdigt eftersom alle informanterne har lært at cykle i 3-5 års-alderen.

Få har lært det af deres forældre. De lærer det typisk i gårdmiljøer og på lukkede stisystemer af kammerater og søskende. Nogle af informanterne beskriver processen, hvor de lærte at cykle som præget af nysgerrighed: De ville lære det, fordi vennerne kunne cykle og samtidigt beskriver de oplevelsen af et socialt pres. Ingen vil være den, der afviger fra normen og være den, der ikke kan cykle.

Mohammad 17 år: "Vi var 10 små venner nede i gården på legepladsen og så kastede de mig op på cyklen og så lærte jeg det bare. Vi startede med de der støttehjul og da vi blev større, kom de af. Jeg kan huske, at jeg var virkelig bange for at bremse. Så udfordrede vi hinanden, og så lærte vi det på den måde. Ali 17 år: Hvis der var en fra vennegruppen, der lærte at cykle, så følte man sig lidt presset til, at man også skulle lære det selv. Mohammed 17 år: Man kan ikke vokse op i en gård som denne her og så ikke lære at cykle."

Mange af informanterne får dog ikke kompetencen til at cykle til trafikken. Cykling er hos dem forbundet med leg i gårde, på legepladser og lukkede stisystemer.

Funktionsduelige cykler og tryk cykelparkering er en mangelvare

En dominerende barriere på tværs af familierne er, at børnene og de unge ikke har funktionsduelige cykler. Nogle har cykler stående, der er blevet for små og familierne har ikke eller prioriterer ikke ressourcer til at købe alderssvarende cykler. I andre familier har flere søskende én cykel til deling – i nogle tilfælde fordi de andre cykler er blevet stjålet og familien har opgivet at investere i nye cykler. Fx siger Mille på 10 år:

”Mit løbehjul er blevet stjålet tre gange, så fik jeg en cykel i fødselsdagsgave! Uheldigvis for mig, så blev den også stjålet. Jeg elskede min cykel. Vi har fundet en gammel cykel nede i kælderen. Min mor siger, vi kan godt lave den til dig.”

Under workshoppen med lokale interessenter fra områdeforsyninger og boligsociale helhedsplaner supplerer deltagerne med, at det ikke kun er udfordringer med cykeltyveri og mangel på alderssvarende cykler. Cyklerne bliver ikke repareret, når de går i stykker, enten fordi beboerne ikke ved, hvordan de skal reparere cyklerne og/eller, fordi de ikke har eller ikke prioriterer ressourcer til cykelreparationer. Det betyder, at der står mange 'cykel-lig' i stativerne ved etageejendommene. Det kan man også se ved besigtigelse af gårdene i case-områderne.

En anden udfordring er, at cykelparkeringsfaciliteterne er utilstrækkelige. Cykelkældrene er dårligt belyste og der er mangel på ordentlige fastlåsningsmuligheder i kældre og på gadeplan. I Bispeparken er der desuden udfordringer med fx hash-salg i nogle cykelkældre. Mange børn og unge får ikke lov af deres forældre at bevæge sig derned. Står cyklerne på gadeplan, er der stor risiko for tyveri.

Familier, hvor børn og unge har cykelpraksis

Fællestræk hos de familier, hvor børn og unge har en cykelpraksis er, at forældrene typisk selv anvender cyklen i deres hverdagstransport og at de har trænet cykel- og trafikikkerhed i trafikken med deres børn. Forældrene er trygge ved og har tillid til, at deres børn og unge kan cykle sikkert – også i kompliceret trafik med mange andre cyklister og biler og komplekse kryds på skolevejen. De store børn og unge har erfaring med at cykle i trafikken. Fx siger Romeo på 55 år:

”Sille på 15 år lærte at cykle selv. Rune på 16 år skulle hjælpes af far. Vi startede med at træne med en pind i bagagebæreren. Kørte rundt og rundt og rundt ud på asfalten. Jeg lærte børnene at cykle i trafikken fra de var en 5-6 år og fra Sille har været ca. 11 år har hun selv cykle til skole og nu cykler hun også selv til træning ude i Kastrup.”

I de familier, hvor børn og unge cykler, betragtes det at cykle, som en billig, nem, hurtig, effektiv og fleksibel måde at komme rundt i byen på. Da cyklen er integreret som en selvfølgelig del af familiernes hverdagstransport, bliver der indkøbt nye eller nye brugte cykler, når børnene vokser fra deres cykler eller de bliver stjålet. Dawid på 42 år prioriterer, at hans to børn Tessa på 11 og Dani på 13 år har funktionsduelige cykler:

”Dawid: Cykeltyveri skal ikke afholde os fra at cykle. Det er immervæk den billigste og hurtigste transportform. Vi køber billige og brugte cykler, der kan tåle at blive stjålet. Tessa: Jeg har lige fået en helt ny cykel. Den er sort. Vi har selv lavet den. Vi skulle selv bygge den op, Dawid: Det er sådan en Føtex-cykel. Tessa: Jeg kan godt lide den. Den er sort og det er en pigecykel. Jeg kan bedre lide sådan nogle cykler, der går nedad (stangen). Min første rigtige store pigecykel. Helt ny. Den er meget let. Tidligere havde jeg sådan en unisex cykel, som vi havde købt brugt. Dawid: Hun havde arvet sin storebrors brugte cykel.”

Familier, hvor børn og unge cykler hverdagsligt er også kendetegnet ved, at familien ikke har adgang til bil. Alle i familien agerer som mobilister i hverdagen og kombinerer gang, cykling og kollektiv trafik – alt efter, hvad der giver mening for dem i den konkrete situation.

I nogle familier er det et aktivt fravalg af bil og en holdning til, at det ikke giver mening at have bil i København, når det er meget nemmere og hurtigere at komme rundt på cykel, med bus, metro og S-tog. Bil betragtes som meget dyr transport og de prioriterer at bruge pengene på noget andet. Men fælles for familierne er, at børnene gerne ville have, at familien havde en bil. Fx i Monas familie med Nanna på 12 år og Aske på 4 år.

Nanna: *"Jeg vil helst gå eller tage bil, men vi har ikke nogen. Mona: Nanna elsker bil! Aske: Jeg vil ha' en bil! Jeg gider ikke at gå. Hvorfor køber I ikke en bil for vores penge? Mona: Det er fordi en bil koster mange penge. Måske en dag. Aske: Men hvorfor har I ikke en masse penge, mor?"*

I nogle familier er bilen fravalgt af nød. Det kan være pga., at familien ikke har råd til at investere i en bil og/eller sygdom hos forældre, som gør dem ude af stand til at køre bil. Bilen er hos dem det foretrukne transportmiddel. Som for eksempel i Romeos familie. Faderen er alene med sine to børn og er kronisk syg efter at have fået en sjælden hjernebetændelse. Han foretrækker at køre bil, men har været økonomi eller funktionsevne til at gøre det. Familien cykler og går til det meste, fordi det er det billigste.

Familier, hvor der er potentiale for cykelpraksis

Der er flere af familierne, hvor børn og forældre ikke cykler, men hvor der er et ønske om, at børnene og de unge lærer at gebærde sig på cykel i trafikken.

Det kan fx være i familier, hvor mødrene er begyndt at uddanne sig indenfor omsorgsfag, hvor de bliver mødt med krav om, at de skal cykle i arbejdstiden. Det får mødrene til at overveje vigtigheden af, at deres børn lærer at cykle i trafikken, mens de vokser op, frem for at skulle lære det som voksne. Fx fortæller Nora på 32 år:

"Jeg er ved at uddanne mig til sosu-assistent og de siger, at jeg skal cykle på arbejde. Jeg er ved at lære at cykle – låner min venindes cykel og øver mig på den. Jeg overvejer at købe cykler til mig og børnene. Men jeg ved ikke, hvad der er en god cykel og hvad den skal koste. Jeg vil gerne have, at de skal lære at cykle i trafikken, men jeg er bange for, at de skal cykle alene i trafikken. Jeg er i tvivl om, om de kan klare det. Der er meget trafik om morgenen. Det ville være godt, at de lærer det, mens de er børn."

Lignende tendenser er identificeret i et andet studie af migrantkvinders mobilitet. Det viser, at deres cykelkompetencer er fraværende eller mangelfulde og for nogle af kvinderne er cykling ikke en del af deres forståelseshorisont omkring transport. De kan desuden være udfordret på økonomiske ressourcer til at anskaffe cykel og mangle viden om, hvilken type cykel, der er god at anskaffe. Når de anskaffer en cykel, er det deres mand, bror eller egne børn, der sørger for at købe cykel eller melde kvinderne til cykelkurser (Rask og Poulsen 2014).

I Noras tilfælde har hun dog et stærkt fokus på at hun gerne vil blive god til at cykle og gerne ser, at hendes børn også gør det. Hun får hjælp af sin veninde, der kan cykle og overvejer at bede om hjælp fra venindens mand, der er cykelhandler ift. at få rådgivning om cykelkøb til hende selv og børnene.

Der kan også være potentiale for at fremme cykling i familier, hvor der er stærke holdninger til, at børn bør cykle i trafikken. Her kan der være forskellige barrierer, der skal overvindes. Fx i familier hvor forældrene ikke køber cykler til børnene, fordi de er i tvivl om, om børnene vil benytte cyklerne i hverdagen. I familier hvor der hos børn og unge er en utryghed overfor, om de kan færdes trygt og sikkert i trafikken blandt andre trafikanter. De har kun tidligere cyklet i gårdmiljøerne og har ingen erfaring med at bevæge sig rundt på cykel i trafikken.

Familier med meget begrænsede muligheder for cykelpraksis

Der er også familier, hvor mulighederne for at cykle i trafikken er meget begrænsede eller decideret fraværende. Det kan være midlertidige fysiske skavanker, som afholder børn og unge fra at cykle, som fx knæskader, der skal opereres. Det kan også være mere permanente fysiske eller psykiske handicap, der betyder, at det at cykle i trafik er forbundet med utryghed eller reel øget risiko for ulykker.

Det kommer fx til udtryk i en familie, hvor moderen ikke tør lade sin pige på 12 år cykle til skole, fordi hun lider af epilepsi og får pludselige krampeanfald og falder om uden varsel. Hvis det sker på cykel, kan hun falde og vælte ud foran en bil.

I en anden familie har begge børn psykiatriske diagnoser. Den yngste på 12 er diagnosticeret med autisme og lider af skizofreni. Hun bliver kørt i taxa til skole og følges en gang om ugen med sin mor til fods hjem fra skole. Den ældste på 20 år er diagnosticeret med ADHD, autisme og angst. Familien, der består af Mor Lisa på 50, mors kæreste Martin på 40 år og hendes to piger Smilla på 12 år og June på 20 fortæller:

”Smilla: Jeg kører med taxa! Lisa: Smilla færdes aldrig til fods eller på cykel – det giver for meget angst. Hun kan ikke rumme at skulle gå eller tage en bus, så er hun helt fyldt op, når hun kommer hen til skolen. Der er for mange indtryk og mennesker om morgenen. Det er den samme chauffør hver morgen – eller tager hun ikke med taxaen. June: Jeg ville ønske, at jeg også kunne få en taxa, men jeg tager bus i stedet for. Jeg er mere tryk ved, at der er en buschauffør – det er der ikke i metroen. Der kigger folk også på hinanden (i metroen) – i bussen kigger de kun én vej. Det kan jeg bedre være i. Jeg er bange for at cykle, fordi der er mange på cykelstien. Mange overholder ikke færdselsreglerne. Der bliver klumper i det. Lisa: Jeg drømmer om at få bevilget en bil. Det er krævende, hver gang vi skal noget med pigerne. Det ville være meget nemmere med bil. Så ville der ikke være alle de mennesker, vi skal forholde os til.”

Begge piger er utrygge ved at færdes i trafikken. De har stort behov for forudsigelighed og kan ikke overskue, at de især på cykelstien oplever cyklister, der ikke overholder færdselsreglerne. Der er meget larm, mange mennesker og i det hele taget mange sanseindtryk.

Betydning af etnicitet og køn

Som tidligere nævnt er der en højere andel af borgere med anden etnisk oprindelse end dansk i de udsatte byområder i København. Derfor er det også relevant kort at dvæle ved betydningen af køn og etnicitet for børn og unges transportvaner i hverdagen.

Flere forskellige studier viser, at kulturelt ophav og køn spiller sammen ift. mobilitetsvaner. Eksempelvis har Tanu Uteng (2009) konkluderet, at kultur og normer er den vigtigste dikterende faktor for mobilitet hos voksne ikke-nordmænd, og at kønsrelaterede mobilitetsforskelle er store. Emanuel Ravalet (2006), som har studeret mobilitetsmønstre i Frankrig, Mexico og Niger, konkluderer, at fx immigrantkvinders mobilitetsudstrækning er mindre og mere kompleks end mænds. Den er i højere grad centreret omkring området, de bor i og er mere familierelateret.

Et dansk studie af migrantkvinders mobilitet i Sjælland har fundet, at afstand til transportteknologier og destinationer har en betydning for kvindernes hverdagsmobilitet og at der er store forskelle på i hvilken udstrækning kvinderne bevæger sig. Nogle bevæger sig ikke ud af hjemmet (de immobile), andre bevæger sig kun mellem hjem og vaskehus og i følgeskab med børn til skole, mens endnu andre bevæger sig ud af områderne for at uddanne sig og arbejde. Det at bevæge sig langt for dem er ikke nødvendigvis udtryk for fri bevægelighed – de lange distancer kan være påtvungne og nødvendige for at få hverdagslivets behov dækket, fx indkøb – mobilitet kan således være uønsket og påkrævet (Rask og Poulsen 2014).

De eksisterende studier har primært fokus på etnicitet og køn ift. voksne. Når vi ser ind i familierne og stiller skarpt på børn og unges transportvaner, så er de præget af forældrenes transportvaner og måder at agere og tænke i forhold til transportmiddelvalg, men er ikke determineret af forældrenes vaner. Mange børn og unge har lært at cykle af deres venner i gårdene og der er også børn og unge, der cykler i trafikken, selvom deres forældre ikke har kompetencer til at cykle i trafik. Der er i de familier, der deltager i undersøgelsen også forskel på i hvilket omfang deres etniske oprindelse har indflydelse på deres transportvaner.

I nogle familier beskriver forældrene, hvordan deres bilbaserede transportvaner er kulturelt funderede – at det har været den gængse måde at transportere sig rundt på i de lande de oprindeligt kommer fra – lande, hvor der ikke er nogen cykelkultur. For dem er bilen det selvfølgeligste valg, når de skal transportere sig selv og deres børn rundt og der er traditioner for, at mødre følger deres børn til alt.

Fx fortæller en mor med pakistansk baggrund, at i hendes familie benytter alle bil og det mest almindelige i hendes omgangskreds er, at børn bliver kørt til skole i bil. Hun kører selv børnene til skole i bil hver dag. De går på arabisk friskole og når børnene har aftaler med klassekammerater efter skole, skiftes mødre til at køre børnene i bil til og fra aftalerne efter skole. Børnene er 11 og 12 år gamle. De har indtil nu ikke prøvet at bevæge sig i trafik på egen hånd – ej heller kollektiv trafik, men nu er moderen begyndt på en uddannelse indenfor omsorgsfag og er nødt til at lade sine børn tage kollektiv trafik hjem fra skole sammen. At børnene sættes fri til selvstændigt at transportere sig er ikke et ønske, men af nød.

I en anden familie med arabisk baggrund er bilen og den kollektive trafik også foretrukket frem for cykling og gang, hvilket begrundes med, at det danske klima opleves som ubehageligt koldt ift. det klima, de er vokset op i. Både børn og forældre i familien benytter varme som begrundelse for at benytte bil til skole, uddannelse og job. Maisha på 40 år siger:

"I starten tog jeg metroen til job. Det er nemmere for mig med bilen. Pga. vejret. Jeg har brug for varmen. Der er kun 5. min. forskel mellem bil og metro. Det koster mig 40kr hver dag for parkering. Det koster 700kr om måneden for parkering. Det er stor pris for mig, men det betyder meget for mig. Jeg har brug for varmen."

Til forskel fra moderen kan børnene cykle, men selvom det er hurtigere at tage cyklen mellem hjem og uddannelsessted end at tage metroen, siger Hamid på 17 år:

"Det er bare dovenskab. Der er sjældent perfekt cykelvej og der er altid koldt om morgenen."

Det er dog ikke entydigt, at blot fordi en familie har rødder i Mellemøsten, så cykler familien ikke. Ikke alle familier med rødder i Mellemøsten har en bil. Nogle kombinerer cykling, gang og kollektiv trafik og kan slet ikke se meningen i at have en bil i København.

Fx Dawid, der er født og opvokset i Danmark, men har rødder i Tyrkiet. Han cykler altid eller benytter kollektiv trafik og har også lært sine egne børn at cykle fra de var 4-5 år gamle og trænet dem i at cykle sikkert i trafikken.

"Jeg har altid boet og arbejdet i byen. Det giver slet ikke mening for mig at skulle have en bil. Jeg bevæger mig på korte afstande og det er bare hurtigst på cykel. Det giver god motion at cykle, man vågner, får frisk luft og det er meget hurtigere i myldretiden" (Dawid 42 år)

Det afgørende synes ikke at være etnicitet, men om forældre med anden etnisk oprindelse end dansk selv anvender cyklen i hverdagen. Benytter forældrene selv cykel i deres hverdagstransport, så er der en tendens til, at deres børn også oftere cykler til skole og fritidsaktiviteter.

Når det gælder køn, er der kun i begrænset omfang identificeret kønsforskelle ift. drenge og pigers holdninger til at gå, cykle og benytte kollektiv trafik i forbindelse med interviewene. Der er ikke identificeret forskelle ift. om og hvornår drenge og piger må færdes selvstændigt til fods eller på cykel i trafikken. Det er dog ikke ensbetydende med, at det ikke eksisterer – måske bliver det blot ikke italesat under familieinterviews, hvor børn og forældre er til stede sammen.

De lokale interessenter fra områdefornyelser og boligsociale indsatser, som har en tættere kontakt til beboerne i deres hverdag, giver udtryk for, at de oplever, at især unge piger med anden etnisk oprindelse end dansk opfatter det som pinligt at bevæge sig rundt på cykel i trafikken, så der er formentligt forskel i praksis på, hvad der normativt er tilladeligt for piger og drenge.

Det er dog ikke alene et spørgsmål om etnicitet, at der kan være forskellige normer for, hvad drenge i og piger kan tillade sig ift. mobilitet. I andre undersøgelser af unges mobilitet i dansk kontekst viser det sig fx, at det at svede efter en cykeltur generelt er en barriere - især for unge piger. Det signalerer tab af kropskontrol og piger generelt er i højere grad end drenge underlagt normer om behov for kropskontrol (Jerup Jørgensen 2021)

Sammenfatning

Denne undersøgelse er lavet i forbindelse med Københavns Kommunes bydækkende tryghedskortlægning af børn og unges gang og cykling til skole og fritidstilbud. Det er en kvalitativ kortlægning af børn og unges transportvaner i henholdsvis Bispeparken/ Skoleholdervej i Nordvest og Urbanplanen/Hørgaarden på Amager.

Analysen sætter fokus på sociale og kulturelle potentialer og barrierer for cykling og gang til skole – særligt på børn og unges adgang til mobilitet, cykelkompetencer samt værdier og meninger knyttet til valg af transportmiddel.

Analysen viser, at alle børn og unge i undersøgelsen har lært at cykle i 3-5 årsalderen, men ikke alle lærer at cykle i trafikken.

De børn og unge, som har en cykelpraksis, lever typisk i familier, som *ikke* har bil i husstanden. Disse børn og unge kombinerer gang, cykling og kollektiv trafik og ser det som den mest fordelagtige måde at bevæge sig til skole på. Nogle af dem ville dog foretrække at blive kørt i bil, hvis det var muligt. De cykler af nød, fordi familien ikke har økonomiske ressourcer til at anskaffe bil eller forældrene ikke kan køre bil. Fælles for de børn og unge, som cykler, er, at de ofte har forældre, som også cykler i hverdagen. Forældrene har trænet cykelsikkerhed i trafikken med deres børn. De prioriterer ressourcer til indkøb af alderssvarende og funktionsduelige cykler og i tilfælde af cykeltyverier køber de nye eller brugte cykler til børnene.

I de familier, hvor børn og unge *ikke* cykler til skole, er de typisk tilknyttet undervisningstilbud uden for deres distrikt og de har en tendens til at opfatte distancer på +2 km som værende for lang afstand at tilbagelægge på cykel. Derudover har de ofte ikke alderssvarende og funktionsduelige cykler til rådighed eller har kun én cykel til deling mellem søskende.

Der er potentiale for at etablere cykelvaner fx i de familier, hvor mødre uddanner sig indenfor omsorgsfag og bliver mødt med krav om cykelkompetence – det giver en interesse hos dem for, at deres børn også lærer at cykle i trafik. Der er også potentiale i familier, hvor forældrene har en stærk holdning til, at deres børn og unge bør lære at cykle og lære glæden ved at cykle at kende, men som af forskellige årsager ikke prioriterer det i hverdagen. Ikke alle børn og unge har dog potentiale for at cykle i trafik. I nogle familier har børn og unge fysiske eller psykiske handicap, som betyder, at de ikke kan eller ikke kan rumme at cykle i trafikken.

Det er muligt at styrke store børn og unges cykelvaner i de udsatte byområder, men det kræver en flerstrengt kommunal indsats, herunder at:

- sikre bedre adgang til funktionsduelige og alderssvarende cykler i de udsatte byområder og etablere trygge og sikre cykelparkeringsfaciliteter,
- styrke store skolebørn og unges kompetencer til at cykle i trafik, og at
- understøtte børn og unges cykelpraksis lokalt i de institutionelle rammer, de færdes i, fx i skole, klub- og fritidstilbud og arrangementer i de boligsociale indsatser med fokus på cykelture og guidning af forældre om cykel-køb, cykeltræning og cykelsikkerhed i trafik.

Indsatserne med fordel løftes af lokale aktører fx i forbindelse med boligsociale helhedsplaner, men det er vigtigt, at de forankres i mere varige organisatoriske strukturer, så beboerne i områderne ikke oplever, at services, de er glade for, forsvinder, når fx de boligsociale indsatser afsluttes efter en 4-årig periode.

Referenceliste

- Epinion (2020): *Oplevelse af livssituation og nabolag blandt borgere i udsatte boligområder*. Københavns Kommune.
- Fotel, Trine (2007): *Mobilitet i børnehøjde: En mobilitets sociologisk analyse af praksis, velfærd og ulighed i børns hverdag*. Ph.d.-afhandling. Institut for Samfund og Globalisering. Roskilde Universitet.
- Jerup Jørgensen, Anette (2021): *Børn og unges Transportvaner i udsatte byområder*. Notat for Københavns Kommune. Birkerød: Via Trafik Rådgivning.
- Københavns Kommune (2017): *Politik for Udsatte Byområder*.
- Københavns Kommune (2022): *Cykelregnskab 2022. København. Cyklernes by*. Teknik og Miljøforvaltningen. Københavns Kommune.
- Rask, Lise og Naja Poulsen (2014): *Ulige veje til mobilitet – Et feltstudie af hverdagsmobilitet i udsatte byområder*. Speciale. Plan, By og Proces. Institut for Miljø, Samfund og Rumlig forandring. Roskilde Universitet.
- Ravalet, Emanuel (2006): *Segregation and daily mobility, an international comparison*. I: *Urban Transport XII: Urban transport and the environment in the 21st century*, 89: 491-500. WIT Transactions on the Build Environment, WIT Press.
- Transportlaboratoriet (2018): *Transport- og tryghedsundersøgelsen for skoler*. Københavns Kommune forår 2018. Appendix 3. Bydelsspecifikke undersøgelser.
- Uteng, Tanu (2009): *Gender, Ethnicity and Constrained Mobility: Insights into the resultant Social Exclusion*. I: *Environment and Planning A*, 41(5):1055-71.