

TRANSPORT- OG TRYGHEDSUNDERSØGELSE FOR SKOLER

GLADSAXE KOMMUNE EFTERÅR 2021



APPENDIKS

UDVIKLINGSANALYSER
FRA 2017 TIL 2021

INDHOLDSFORTEGNELSE

Introduktion	2
Formål	2
Sammenlignelighed over tid	2
Kategorisering af transportformer.....	3
Resultater	4
Udvikling i transportformer	4
Udvikling af aktiv og passiv transport	7
Udvikling af cykelhjemsbrug	10
Rettigheder	13

INTRODUKTION

I 2017 blev *Transport- og Tryghedsundersøgelsen* gennemført i Gladsaxe Kommune af TransportLaboratoriet, og i 2021 blev undersøgelsen gentaget. Undersøgelsesresultaterne er samlet i to forskellige rapporter hvori der, på kommuneniveau, indgår tværsnitsanalyser af elevernes transportformer, aktiv og passiv transport og cykelhjemsbrug. I de respektive rapporter findes også nærmere beskrivelser af undersøgelsens metodiske tilgang.

FORMÅL

Formålet med dette appendiks er, på kommune- og skoletypeniveau, at præsentere udviklingen i: 1) elevernes transportformer til skole, 2) benyttelsen af aktiv og passiv transport og 3) cyklisternes cykelhjemsbrug.

SAMMENLIGNELIGHED OVER TID

Undersøgelserne er foretaget med den samme metode, og vil derfor være meget sammenlignelige. Undersøgelsen fra 2021 indeholder et spørgsmål omkring elevernes opfattelse af tryghed på skolevejen, som ikke blev anvendt i undersøgelsen anno 2017, men da denne bliver gennemført efter transport- og hjelmsspørgsmål i hver klasse, er der ingen grund til at antage, at det har haft indflydelse på resultaterne.

Det kan potentielt have en indflydelse på nogle af resultaterne i denne udviklingsanalyse, at kun 2 privat-/friskoler accepterede at deltage i 2021, hvorimod der var 6 deltagende privat-/friskoler i 2017. Der var i 2017 44 % af eleverne, som benyttede aktiv transport på privat-/friskoler, hvorimod andelen var 70 % på kommunalskoler. Når fire skoler, med en lavere andel af aktivt transporterende elever, ikke længere deltager i undersøgelsen i 2021, vil dette sandsynligvis øge gennemsnittet af aktivt transporterende elever i 2021. Disse skoler kan med andre ord ikke trække gennemsnittet ned. Derfor bør analyser, hvor skoletyperne er blandede (analyser for hele kommunen samlet) tolkes i dette perspektiv.

KATEGORISERING AF TRANSPORTFORMER

Kategoriseringen af forskellige transportformer og sondringen mellem aktiv og passiv transport, kan ses i Tabel 1.

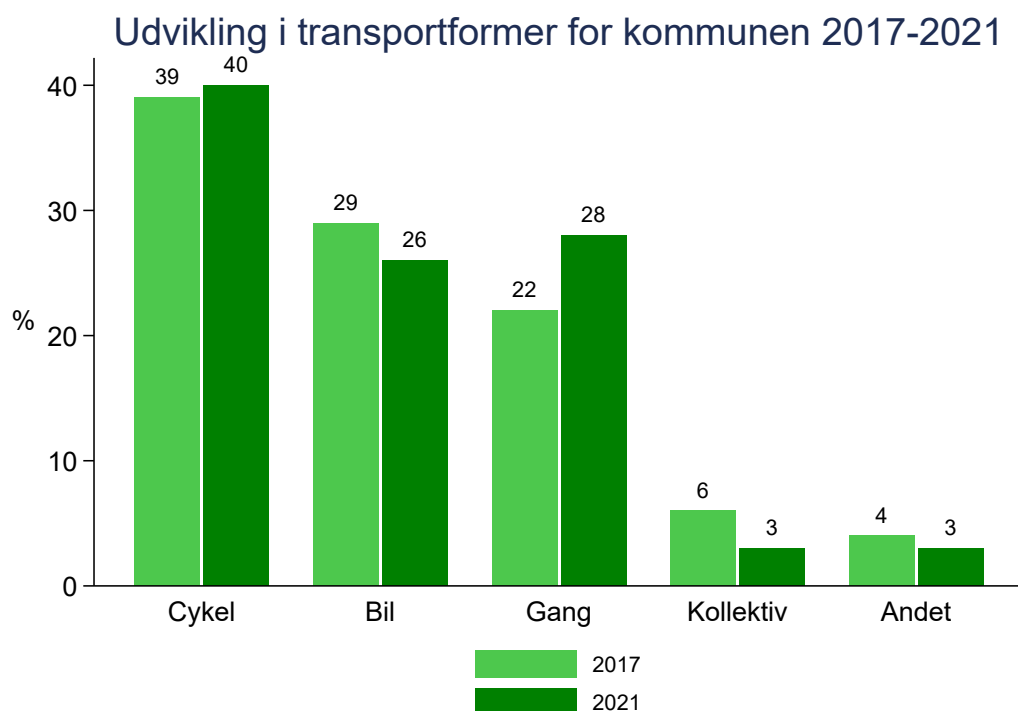
Transport-kategorisering	Varianter af transportform i undersøgelsen	Aktiv / passiv kategorisering
Gang	Gang	Aktiv transport
Cykling	Cykling	
Andet	Skateboard, løbehjul, rulleskøjter mv.	
	El-cykel	
	Scooter/knallert	Passiv transport
	Ladcykel	
	Eldrevet køretøj (el-løbehjul, el-skateboard mv.)	
Kollektiv	Bus	
	Tog	
Bil	Bil	

Tabel 1: Kategoriseringer af transportformer, som anvendes i udviklingsanalyserne.

RESULTATER

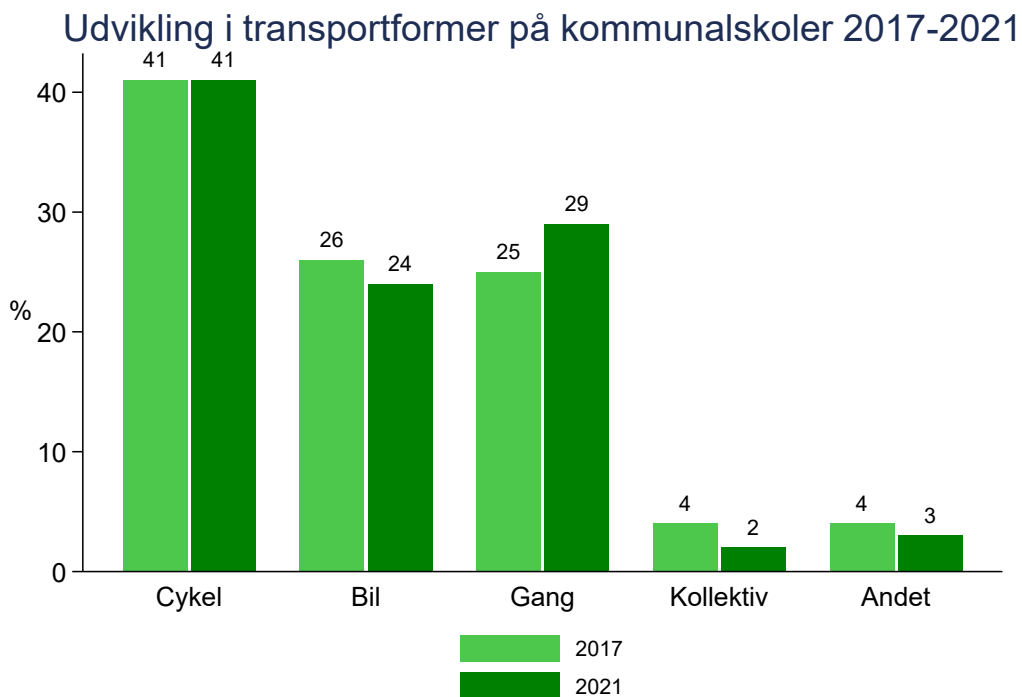
UDVIKLING I TRANSPORTFORMER

Figur 1 viser udviklingen fra 2017 til 2021 i benyttelsen af forskellige transportformer til skole for samtlige skoler i kommunen, der indgik i undersøgelserne. Andelen af cyklister forblev på nogenlunde samme niveau (fra 39 til 40 %). Der kunne ses et fald på 3 procentpoint i andelen af elever, der blev kørt i skole (fra 29 til 26 %). Andelen af gående elever steg med 6 procentpoint fra 22 til 28 % og andelen af elever der benyttede kollektiv transport blev halveret fra 6 til 3 %.



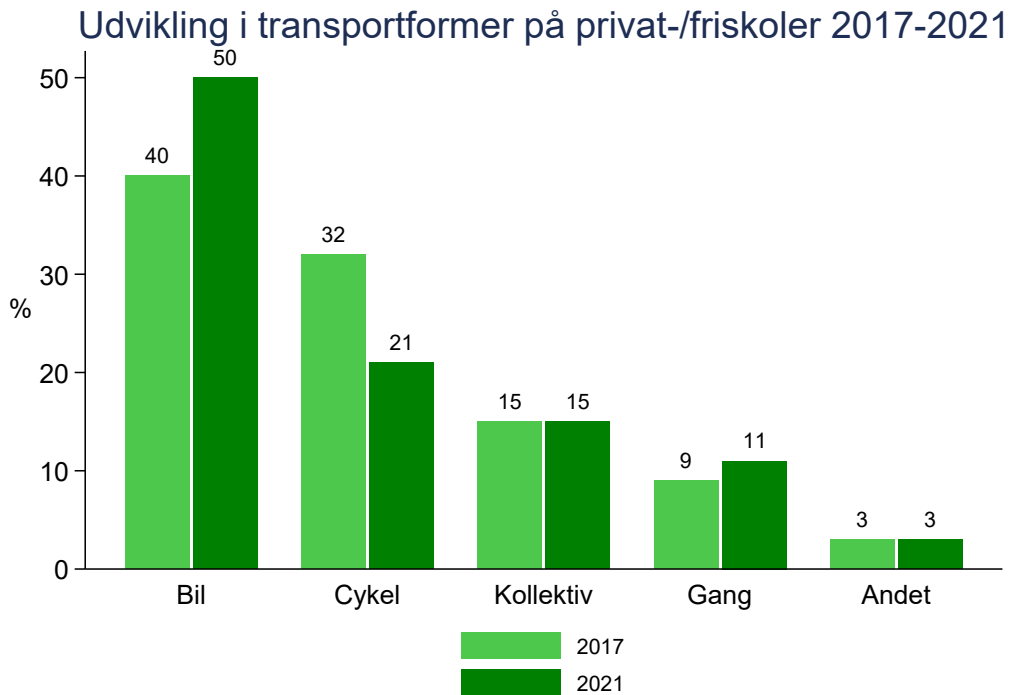
Figur 1: Udviklingen fra 2017 til 2021 i skoleelevers benyttelse af forskellige transportformer til skole i hele Gladsaxe Kommune. Data er vægtet ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

Figur 2 viser udviklingen fra 2017 til 2021 i benyttelsen af forskellige transportformer isoleret for kommunalskoler. Udviklingen ligner meget den for hele kommunen. Der skete et fald på 2 procentpoint i hhv. transport med bil og offentlig transport. Næsten tilsvarende kan der ses en stigning i andelen af fodgængere på 4 procentpoint (fra 25 til 29 %).



Figur 2: Udviklingen fra 2017 til 2021 i skoleelevers benyttelse af forskellige transportformer til skole på kommunalskoler. Data er vægtet ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

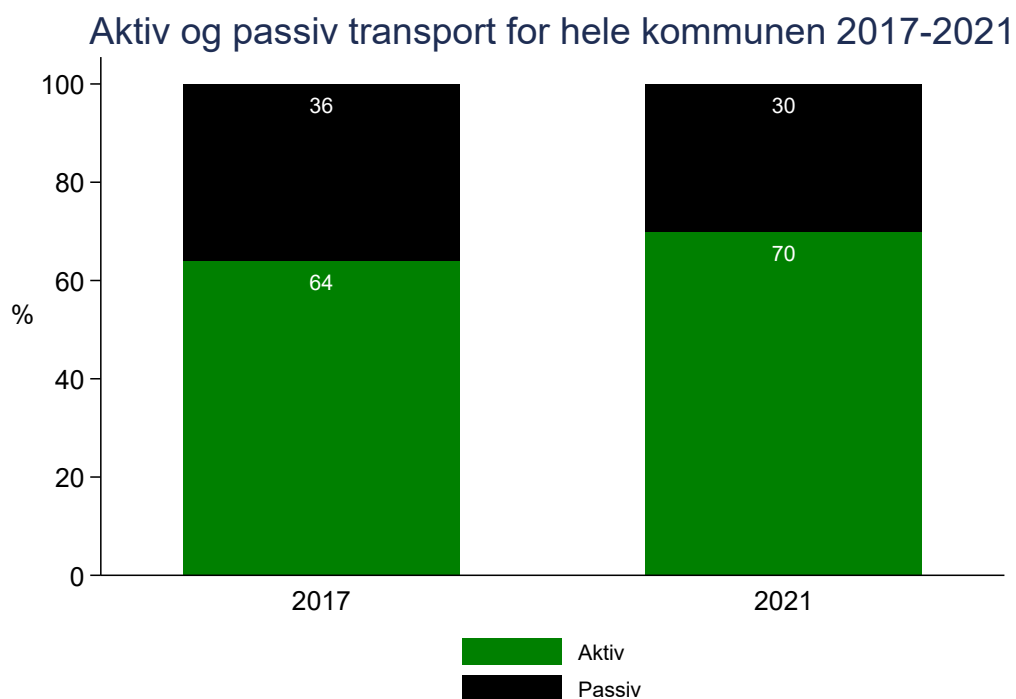
Figur 3 viser udviklingen fra 2017 til 2021 i benyttelsen af forskellige transportformer på privat-/friskoler. Her er der sket en stigning fra 40 til 50 % i andelen af elever, der blev transporteret i bil til skole og et tilsvarende fald i andelen af cyklister fra 32 til 21 %. Der kan endvidere ses en lille fremgang i andelen af forgængere på 2 procentpoint (fra 9 til 11 %).



Figur 3: Udviklingen fra 2017 til 2021 i skoleelevers benyttelse af forskellige transportformer til skole på privat-/friskoler. Data er vægtet ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

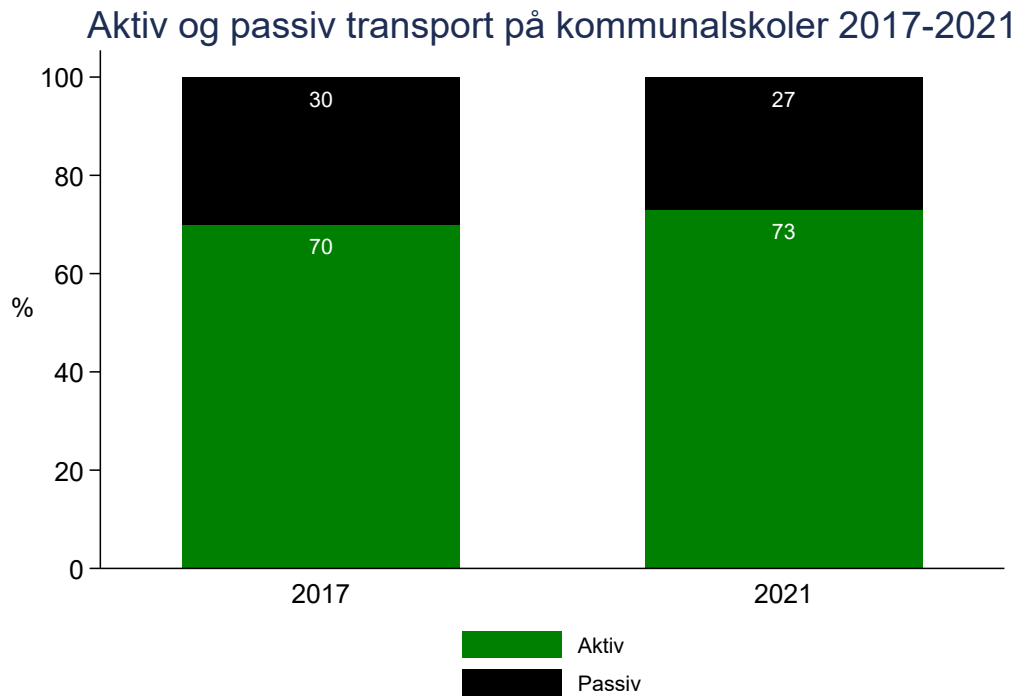
UDVIKLING AF AKTIV OG PASSIV TRANSPORT

Figur 4 viser udviklingen fra 2017 til 2021 i benyttelsen af aktiv og passiv transport for samtlige skoler, der indgik i undersøgelserne. Der skete en fremgang på 6 procentpoint i benyttelsen af aktive transportformer.



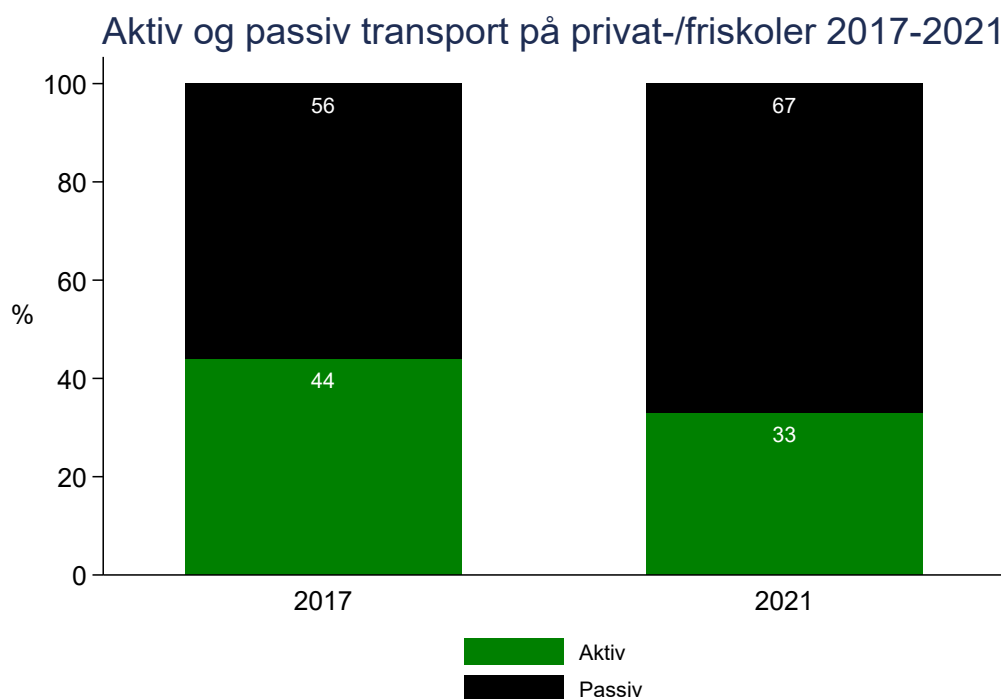
Figur 4: Udviklingen fra 2017 til 2021 i skoleelevers benyttelse af aktiv eller passiv transport til skole, i hele Gladsaxe Kommune. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

Figur 5 viser udviklingen fra 2017 til 2021 i benyttelsen af aktiv og passiv transport på kommunalskoler. Her var fremgangen 3 procentpoint fra 70 til 73 %.



Figur 5: Udviklingen fra 2017 til 2021 i skoleelevers benyttelse af aktiv eller passiv transport til skole på kommunalskoler. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

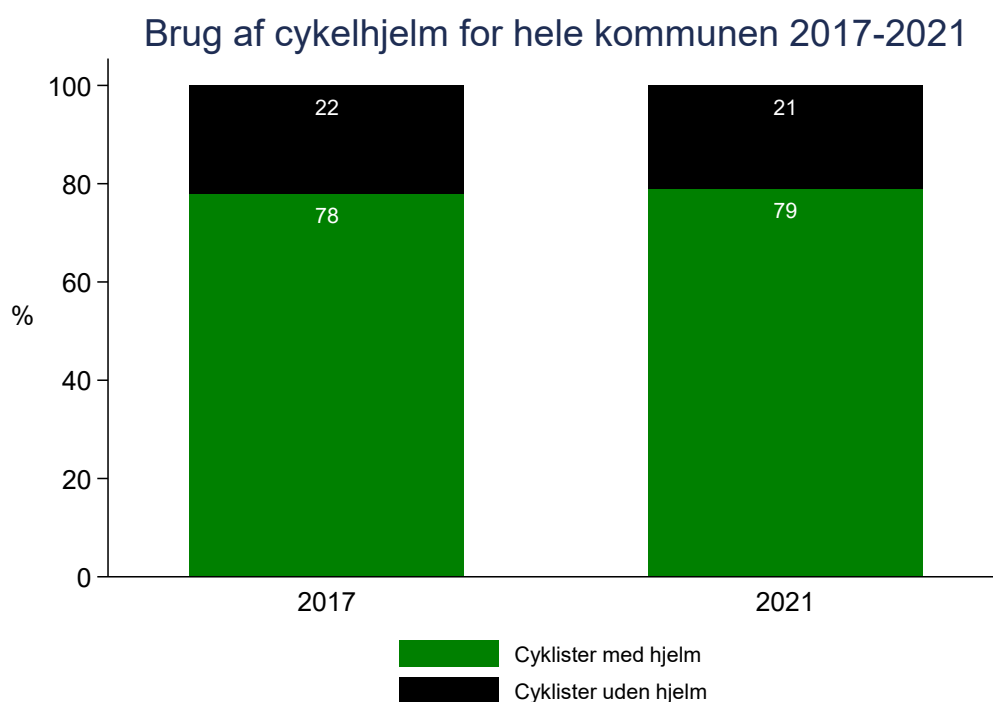
Figur 6 viser udviklingen fra 2017 til 2021 i benyttelsen af aktiv og passiv transport på privat-/friskoler. Her var andelen faldet med 11 procentpoint fra 44 til 33 %.



Figur 6: Udviklingen fra 2017 til 2021 i skoleelevers benyttelse af aktiv eller passiv transport til skole på privat-/friskoler. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

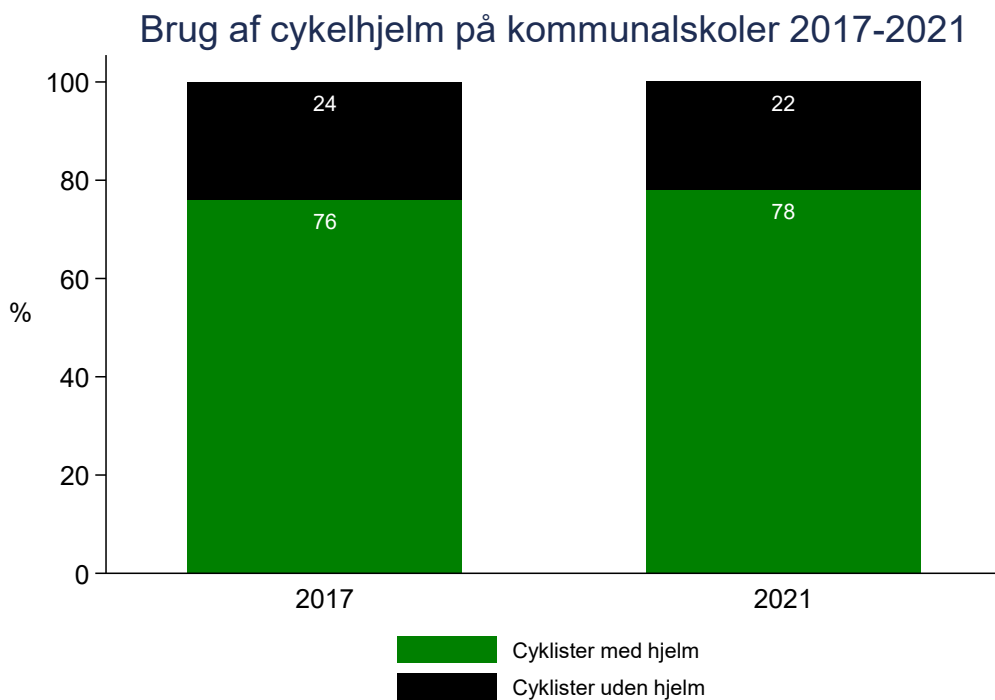
UDVIKLING AF CYKELHJELMSBRUG

Figur 7 viser udviklingen fra 2017 til 2021 i benyttelsen af cykelhjelm for samtlige skoler i kommunen, der indgik i undersøgelserne. Der er i perioden sket en lille fremgang (1 procentpoint) i cykelhjemsbrug fra 78 til 79 %.



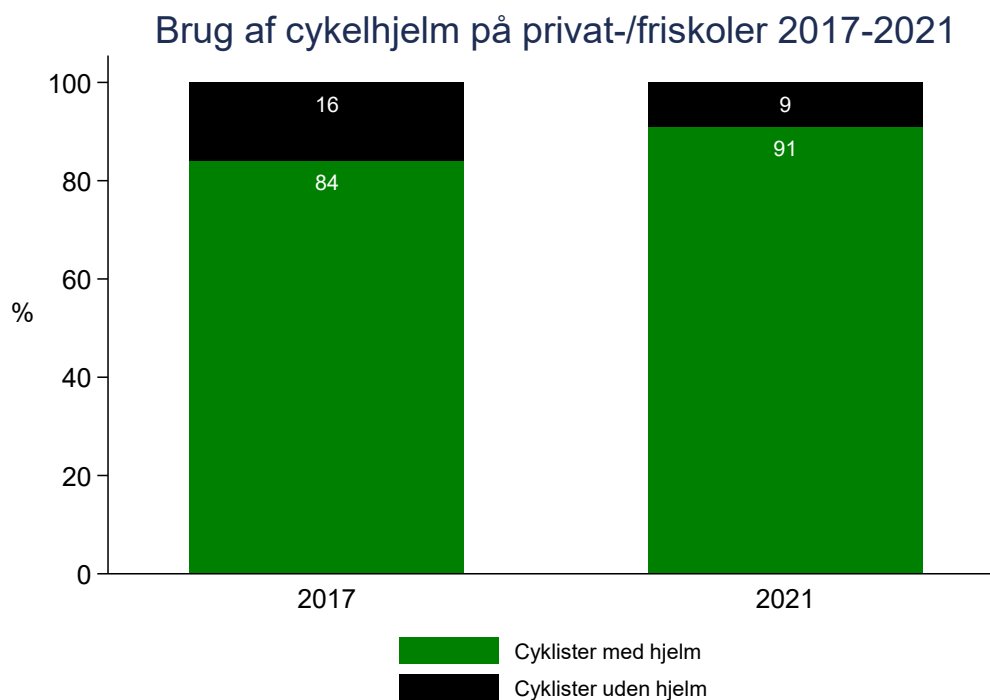
Figur 7: Udviklingen fra 2017 til 2021 i cyklende skoleelevers brug af cykelhjelm til/fra skole i hele Gladsaxe Kommune. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

Figur 8 viser udviklingen fra 2017 til 2021 i benyttelsen af cykelhjelm på kommunalskoler. Der skete også, når der udelukkende fokuseres på kommunalskoler, en fremgang på 2 procentpoint i cykelhjemsbrug (fra 76 til 78 %).



Figur 8: Udviklingen fra 2017 til 2021 i cyklende skoleelevers brug af cykelhjelm til/fra skole på kommunalskoler. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

Figur 9 viser udviklingen fra 2017 til 2021 i benyttelsen af cykelhjelm på kommunens privat-/friskoler. I perioden er der sket en fremgang fra 84 til 91 % i brugen af cykelhjelm. Bemærk, at der i undersøgelsen deltog 6 privat-/friskoler i 2017 og kun 2 privat-/friskoler i 2021.



Figur 9: Udviklingen fra 2017 til 2021 i cyklende skoleelevers brug af cykelhjelm til/fra skole på privat-/friskoler. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

RETTIGHEDER

Anvendelse af resultater fra dette appendiks forudsætter, at både kommunen samt TransportLaboratoriet Aps citeres. Data må ikke udleveres til tredjepart uden gensidigt samtykke mellem kommunen og TransportLaboratoriet Aps.