

# TRANSPORT- OG TRYGHEDSUNDERSØGELSEN FOR SKOLER

GLADSAXE KOMMUNE  
EFTERÅR 2021



TRANSPORT  
laboratoriet

<b>Introduktion .....</b>	<b>2</b>
Formål .....	2
<b>Undersøgelsens overordnede resultater .....</b>	<b>3</b>
<b>Kategorisering af transportformer .....</b>	<b>4</b>
<b>Undersøgelsens resultater .....</b>	<b>5</b>
Datagrundlag .....	5
Undersøgelsesperioden .....	6
Elevernes transportformer .....	7
Elevernes transportformer fordelt på skoletype .....	8
Aktiv og passiv transport .....	9
Aktiv og passiv transport fordelt på skoletype .....	10
Aktiv og passiv transport fordelt på skoletype og køn .....	11
Aktiv og passiv transport fordelt på skoletype og klassetrin .....	12
Aktiv og passiv transport fordelt på kommunalskoler .....	13
Aktiv og passiv transport fordelt på privat-/friskoler .....	14
Brug af cykelhjelm .....	15
Brug af cykelhjelm fordelt på køn og klassetrin .....	16
Brug af cykelhjelm fordelt på køn og skoletype .....	17
Hjelmbrug ved andre transportformer .....	18
Hjelmbrug for skate-brugere .....	18
Hjelmbrug for ladcykel og cykeltrailer .....	19
Tryghed på skolevejen .....	20
Tryghed på skolevejen fordelt på skoletype .....	21
Tryghed på skolevejen fordelt på skoletype og køn .....	22
Tryghed på skolevejen fordelt på skoletype og klassetrin .....	23
Tryghed på skolevejen fordelt på kommunalskoler .....	24
Tryghed på skolevejen fordelt på privat-/friskoler .....	25
<b>Metoder .....</b>	<b>26</b>
Dataindsamling .....	26
Dataflow .....	26
Databehandling .....	26
Rettigheder .....	27

## INTRODUKTION

I denne rapport præsenteres udvalgte resultater fra Transport- og Tryghedsundersøgelsen for skoler i Gladsaxe Kommune i efteråret 2021. Som bilag til denne rapport vedlægges desuden et regneark med samtlige rådata, et appendiks med skolespecifikke analyser og et appendiks med udviklingsanalyser.

## FORMÅL

Formålet med undersøgelsen er at kortlægge: 1) hvilke transportformer skoleelever benytter til skole, 2) hvor mange elever, der benytter aktiv og passiv transport, 3) bløde trafikanters vurdering af tryghed på skolevejen og 4) hvor mange cyklister, der anvender cykelhjelm til skole.

## UNDERSØGELSENS OVERORDNEDE RESULTATER

- ⇒ **94 %** af eleverne gik eller blev transporteret med bil eller cykel til skole, hvoraf cykling var den mest dominerende transportform i kommunen (40 %).
- ⇒ Der var **26 procentpoint** flere elever, som blev transporteret i bil til skole på privat-/friskoler, sammenlignet med kommunalskoler.
- ⇒ **70 %** af eleverne i Gladsaxe Kommune benyttede aktiv transport til skole.
- ⇒ I hele kommunen var der **30 procentpoint** flere elever på 9. årgang (80 %), som benyttede aktiv transport, sammenlignet med 0. årgang (50 %).
- ⇒ **79 %** af de cyklende elever i hele kommunen benyttede cykelhjelm.
- ⇒ Elever på 9. årgang brugte cykelhjelm i **væsentlig lavere grad** (42 %) end de resterende årgange.
- ⇒ Der var **væsentlig færre elever på 0. årgang**, der benyttede cykelhjelm (75 %), end de andre årgange i indskoling.
- ⇒ **Under halvdelen** af elever på løbehjul, skateboard og lignende benyttede hjelm (42 %).
- ⇒ Omkring **én ud af tre** af elever, som blev transporteret i ladcykel eller cykeltrailer benyttede hjelm (35 %).
- ⇒ **78 %** af de bløde trafikanter i hele kommunen følte sig overvejende trygge på deres skolevej.
- ⇒ Der var **32 procentpoint** flere elever, som var trygge på skolen med mest oplevet tryghed (90 %) sammenlignet med skolen med mindst oplevet tryghed (58 %).

## KATEGORISERING AF TRANSPORTFORMER

Der er i undersøgelsen spurgt ind til 10 forskellige transportformer til og fra skole, og disse danner grundlag for to forskellige kategoriseringer: 1) en inddeling af transportformerne i fem forskellige kategorier, som er baseret på hyppighed og sammenlignelighed, og 2) sondringen mellem aktiv og passiv transport, som tager udgangspunkt i elevernes fysiske aktivitetsniveau under deres transport til skole. Begge kategoriseringer vil blive anvendt i nærværende rapport, og fremgår af Tabel 1. Flere detaljer omkring transportformer kan uddrages af bilaget med rådata.

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 *	
	Eldrebet køretøj (el-løbehjul, el-skateboard mv.) *	
Kollektiv	Bus	
	Tog	
Bil	Bil	

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

\* = Transportkategori, hvor hjelmbrug er registreret.

## UNDERSØGELSENS RESULTATER

I det følgende afsnit præsenteres udvalgte resultater fra undersøgelsen i følgende fem overordnede afsnit: 1) Datagrundlag, 2) Elevernes transportformer, 3) Aktiv og passiv transport, 4) Brug af cykelhjelm og 5) Tryghed på skolevejen. I det første afsnit beskrives hvor mange skoler, klassetrin og elever, der er indsamlet data på, samt hvordan vejret har været i undersøgelsesperioden. I de efterfølgende fire afsnit præsenteres udvalgte analyser af den indsamlede data.

### DATAGRUNDLAG

På de 12 skolematrikler (10 kommunalskoler og 2 privat-/friskoler), som deltog i undersøgelsen, blev der besøgt i alt 132 forskellige klasser. På baggrund af det oplyste antal af spor/parallelklasser, er det estimerede totale antal elever på de deltagende skoler (baggrundspopulationen) 6.638.

I de besøgte klasser gik der 2.225 elever, hvoraf 1.951 (87,7 %) var til stede på tidspunktet for optællingen, og indgik i undersøgelsen. Dermed er undersøgelsen i alt baseret på en stikprøve på 29,4 %.

Stikprøven antages at være repræsentativ, idet de deltagende klasser var tilfældigt udvalgt, og der ikke er nogen grund til at antage, at fravær var relateret til transportadfærd, eftersom hverken elever eller forældre i forvejen var informeret om, hvornår undersøgelsen skulle finde sted. Datagrundlaget vurderes således at være tilfredsstillende, både ift. stikprøvens størrelse samt repræsentativitet ift. baggrundspopulationen.

Samtlige skoler havde fra 0. til 9. klasse.

## UNDERSØGELSESPERIODEN

Undersøgelsen fandt sted fra d. 4. til d. 14. oktober 2021.

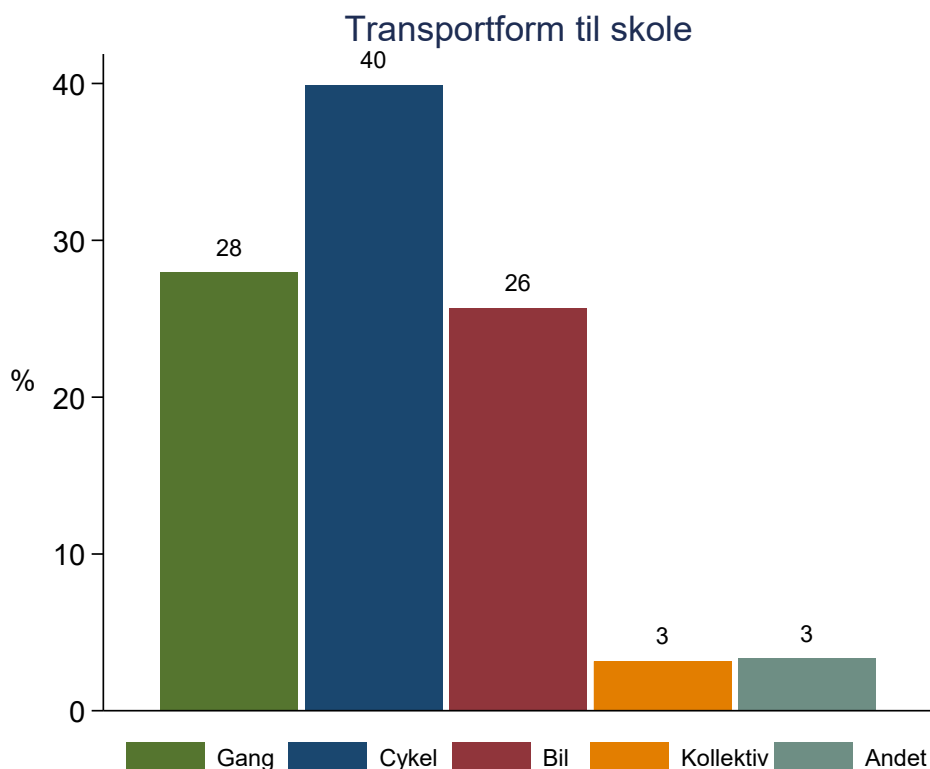
Vejret i undersøgelsesperioden var primært præget af tørvejrsgage, dog blev der registreret nedbør lokalt på 2 skoler (Athene-skolen og Stengård Skole). Temperaturerne i morgentimerne lå ca. mellem 5 og 12 grader. Tabellen herunder viser vejret lokalt på skolen inden den første time startede. Nedbør lokalt er registreret af TransportLaboratoriets dataindsamlere i forbindelse med deres besøg på skolerne. Temperatur, vind og nedbør fra DMI er baseret på DMI's vejrarkiv for hele Gladsaxe Kommune.

Skole	Dato	Nedbør lokalt	Nedbør DMI (mm)	Vind DMI (m/s)	Temperatur DMI (°C)
Mørkhøj Skole	4. okt.	Nej	0	1,4	12,2
Vadgård Skole	5. okt.	Nej	0	2,2	11,6
Grønnemose Skole	5. okt.	Nej	0	2,2	11,6
Buddinge Skole	6. okt.	Nej	0	1,2	11,6
Søborg Skole	7. okt.	Nej	0	0,4	7
Skovbrynet Skole	11. okt.	Nej	0	2,5	7,8
Athene-skolen	12. okt.	Ja	0	2,1	6,6
Stengård Skole	12. okt.	Ja	0	2,1	6,6
Bagsværd Skole	13. okt.	Nej	0	1	4,8
Gladsaxe Skole	13. okt.	Nej	0	1	4,8
Bagsværd Friskole	14. okt.	Nej	0	3	10,2
Enghavegård Skole	14. okt.	Nej	0	3	10,2

Tabel 2: Besøgsdatoer og vejrforhold ved skolerne. Nedbør lokalt er registreret af dataindsamleren på morgenen for dataindsamlingen. De resterende vejrdata er indhentet fra DMI's vejrarkiv ml. kl. 7.00 og 8.00 på den pågældende dag.

## ELEVERNES TRANSPORTFORMER

Figur 1 viser fordelingen af elevernes transportformer til uddannelse på alle de besøgte skoler i undersøgelsesperioden. Ud af de fem angivne transportkategorier, var cykling den mest anvendte (40 %). 28 % gik og 26 % blev kørt i bil til skole. 3 % benyttede kollektiv transport, og 3 % benyttede en anden transportform.

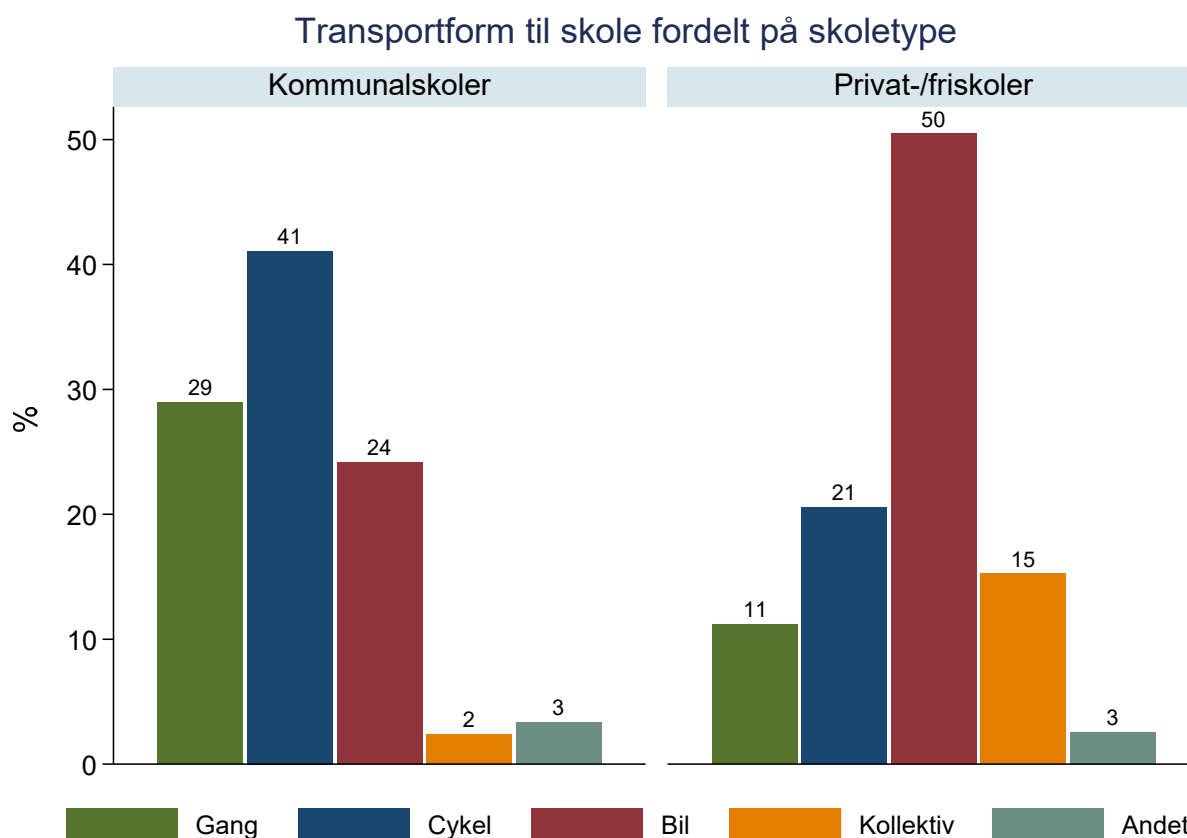


Figur 1: Andelen af elever, som benyttede forskellige transportformer til skole, i hele Gladsaxe Kommune. Data er vægtet ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data. Resultatet kan sammenlagt variere fra 100 pga. afrunding.



## ELEVERNES TRANSPORTFORMER FORDELT PÅ SKOLETYPE

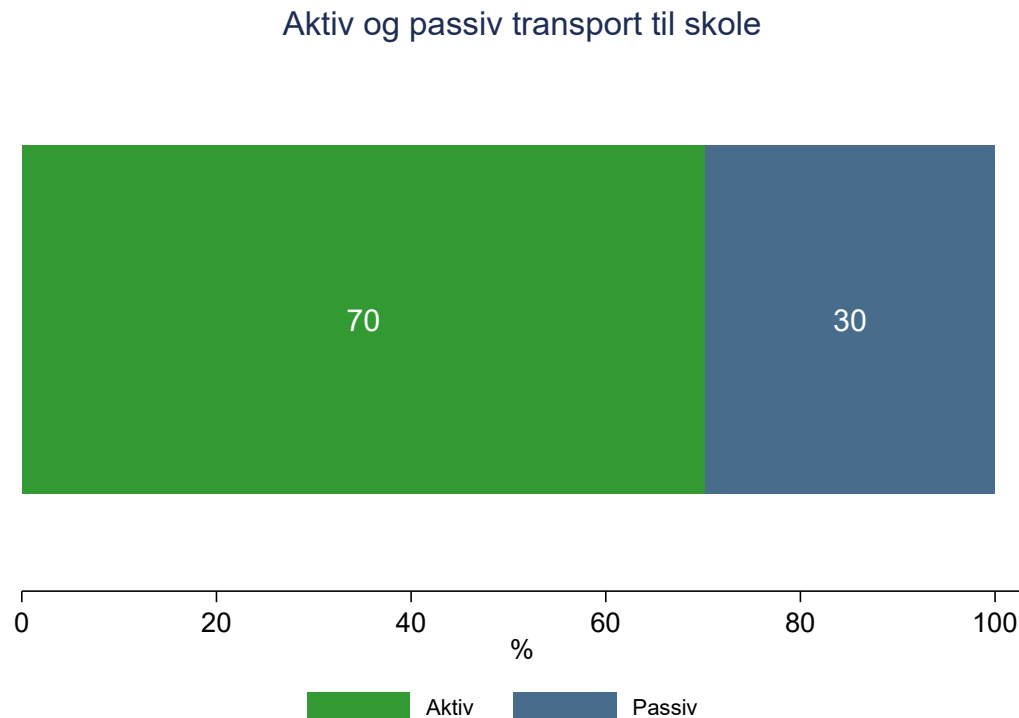
I Figur 2 er fordelingen af transportformer til skole opgjort ift. skoletype (hhv. kommunal- og privat-/friskoler). Transporten på de to privat-/friskoler adskilte sig væsentlig fra kommunalskoler. På privat-/friskoler blev halvdelen af eleverne kørt i bil til skole, hvorimod det kun drejede sig om hver fjerde elev på kommunalskoler. 21 % kørte på cykel på privat-/friskoler, mod 41 % på kommunalskoler. Der var flere fodgængere (29 vs. 11 %) på kommunalskoler og flere der benyttede kollektiv transport (15 vs. 2 %) på privat-/friskoler.



Figur 2: Andelen af elever, som benyttede forskellige transportformer til skole, fordelt på hhv. kommunal- og privat-/friskoler. Data er vægtet ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data. Resultatet kan sammenlagt variere fra 100 pga. afrunding.

## AKTIV OG PASSIV TRANSPORT

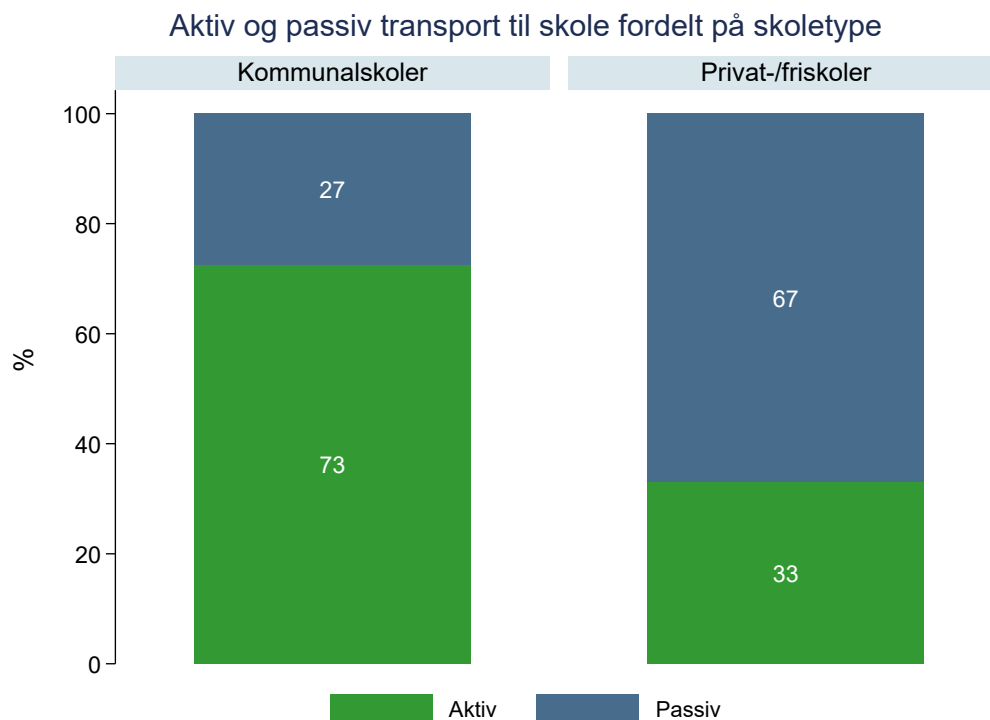
Figur 3 viser benyttelse af aktiv transport til skole blandt elever i hele Gladsaxe Kommune. Syv ud af ti elever benyttede aktive transportformer.



Figur 3: Andelen af elever, som benyttede aktiv eller passiv transport til skole, i hele Gladsaxe Kommune. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

## AKTIV OG PASSIV TRANSPORT FORDELT PÅ SKOLETYPE

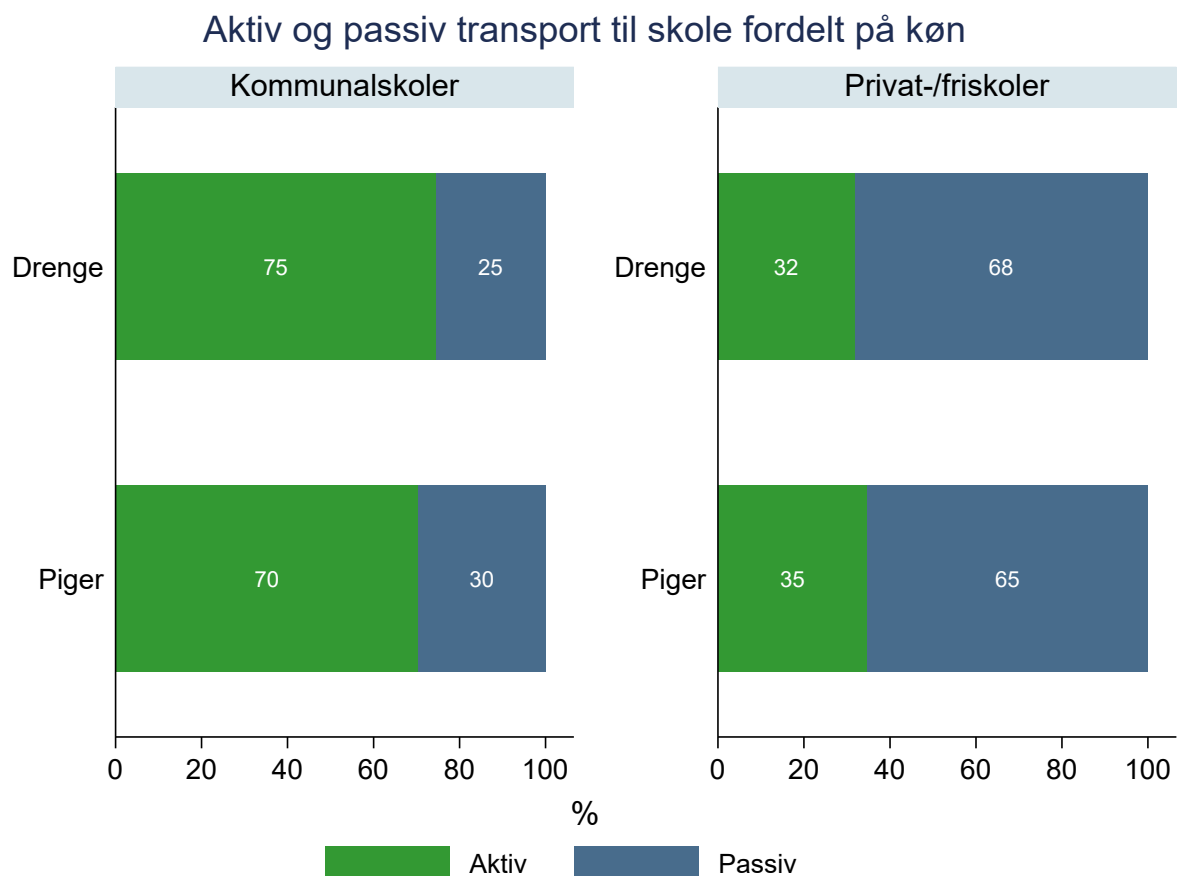
Figur 4 viser benyttelse af aktiv transport til skole fordelt på skoletype. På kommunalskoler benyttede 73 % af eleverne aktiv transport til skole, hvorimod det på privat-/friskoler var hver tredje.



Figur 4: Andelen af elever, som benyttede hhv. aktiv og passiv transport til skole, fordelt på skoletype. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

## AKTIV OG PASSIV TRANSPORT FORDELT PÅ SKOLETYPE OG KØN

Figur 5 viser yderligere hvordan kønsfordelingen i benyttelsen af aktiv transport til skole kommer til udtryk på de to skoletyper. På kommunalskolerne var der 5 procentpoint forskel på aktiv transport mellem drenge og piger (drenge: 75 og piger: 70 %). På privat-/friskoler forholdt det sig modsat: 3 procentpoint flere piger (35 %) end drenge (32 %) benyttede aktiv transport.

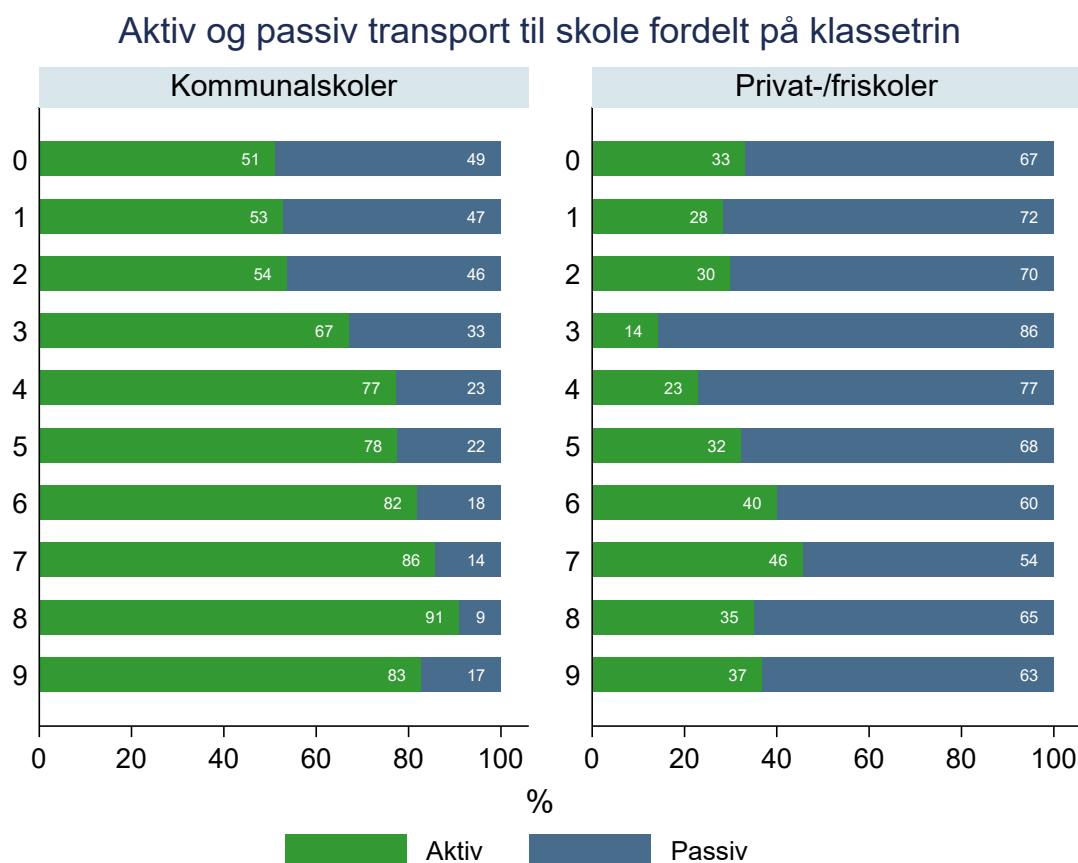


Figur 5: Andelen af elever, som benyttede hhv. aktiv og passiv transport til skole, fordelt på køn og skoletype. Tallene er vægtede ift. skole-størrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

## AKTIV OG PASSIV TRANSPORT FORDELT PÅ SKOLETYPE OG KLASSETRIN

Figur 6 viser forskelle mellem hhv. aktiv og passiv transport fordelt på skoletype og klasstrin. På kommunalskoler kunne ses en tendens til en øget benyttelse af aktiv transport til skole fra 0. (51 %) til 8. årgang (91 %). I niende årgang var der 83 % aktivt transporterende.

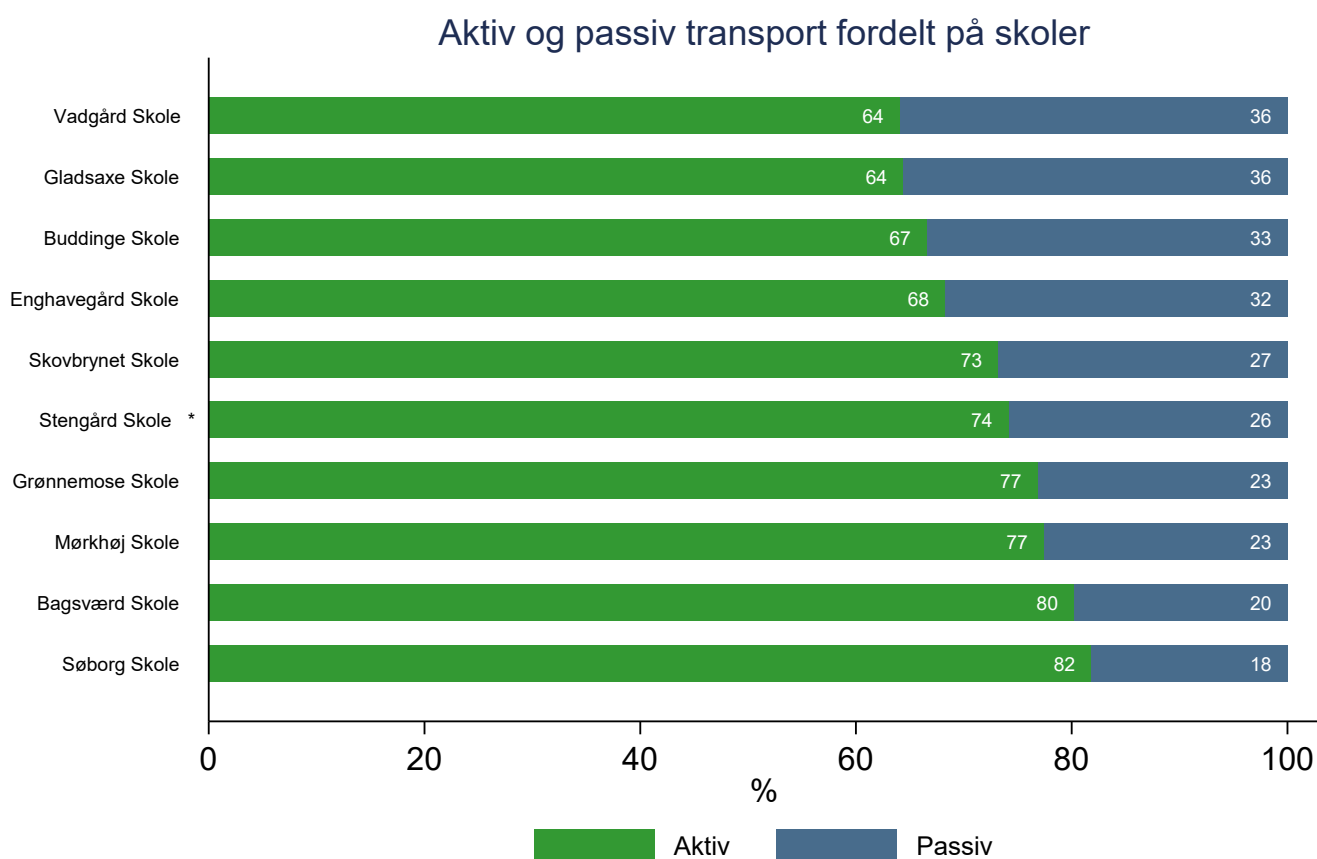
På privat-/friskoler var der, som tidligere belyst, generelt færre aktivt transporterende elever. Andelen af aktivt transporterende elever i indskolingstrinnene varierede ml. 14 og 33 %. Fra 3. til 7. årgang steg andelen af aktivt transporterende elever med stigende årgang til 46 % på 7. årgang. På 8. og 9. årgang lå andelen på hhv. 35 og 37 %.



Figur 6: Andelen af elever, som benyttede aktiv eller passiv transport til skole, fordelt på klasstrin og hhv. kommunal-skoler og privat-/friskoler. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

## AKTIV OG PASSIV TRANSPORT FORDELT PÅ KOMMUNALSKOLER

Figur 7 viser fordelingen af aktiv og passiv transport til skole på de 10 kommunalskoler. Andelen af elever, som benyttede sig af aktiv transport, varierede mellem 64 % (Vadgård Skole og Gladsaxe Skole) og 82 % (Søborg Skole).

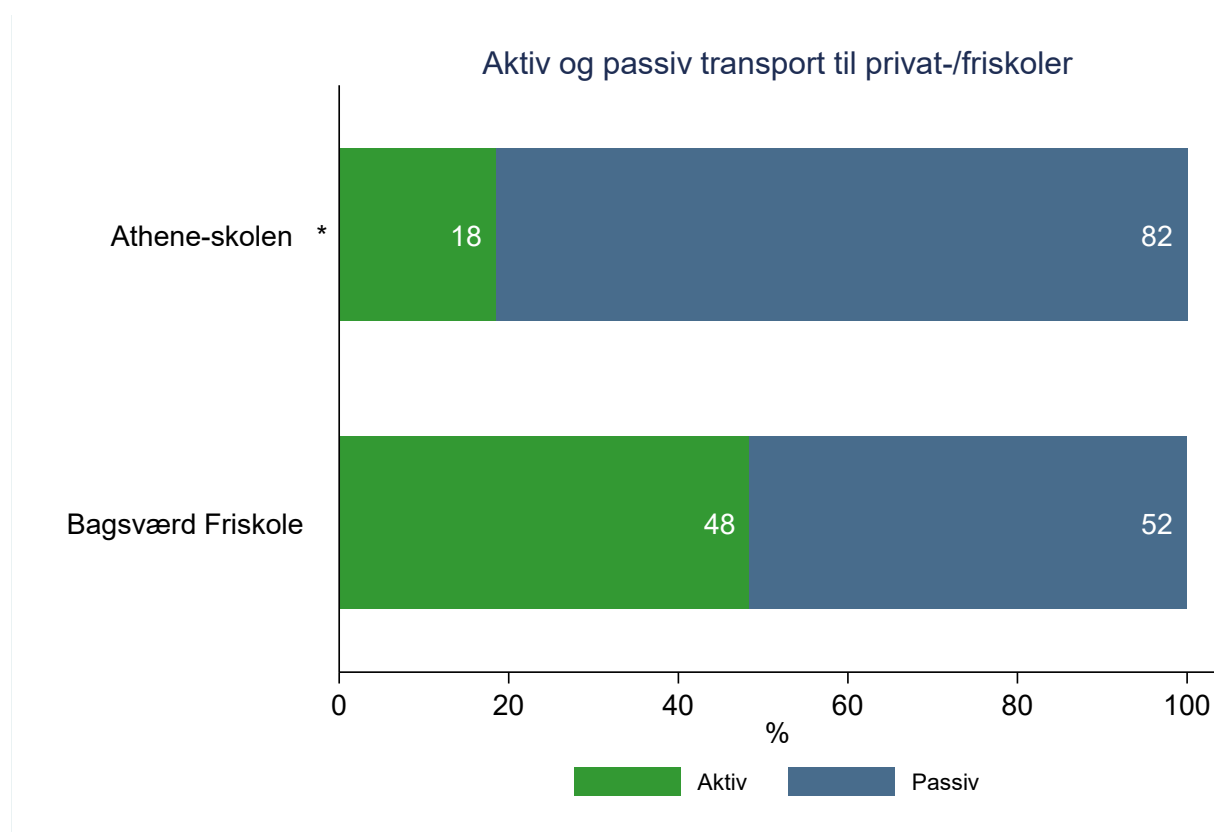


Figur 7: Andelen af elever, som benyttede aktiv eller passiv transport til skole, på de enkelte kommunalskoler. Der er foretaget imputationer ved manglende data.

\*: Regn i løbet af morgentimerne

## AKTIV OG PASSIV TRANSPORT FORDELT PÅ PRIVAT-/FRISKOLER

Figur 8 viser fordelingen af aktiv og passiv transport til skole på de 2 privat-/friskoler i kommunen. Der var væsentlig forskel på de to skoler. På Athene-skolen var det ca. hver femte elev (18 %), som benyttede aktiv transport, hvorimod det på Bagsværd Friskole var ca. hver anden (48 %). Det bør bemærkes, at der blev observeret regn om morgenen på dagen for optællingen på Athene-skolen.

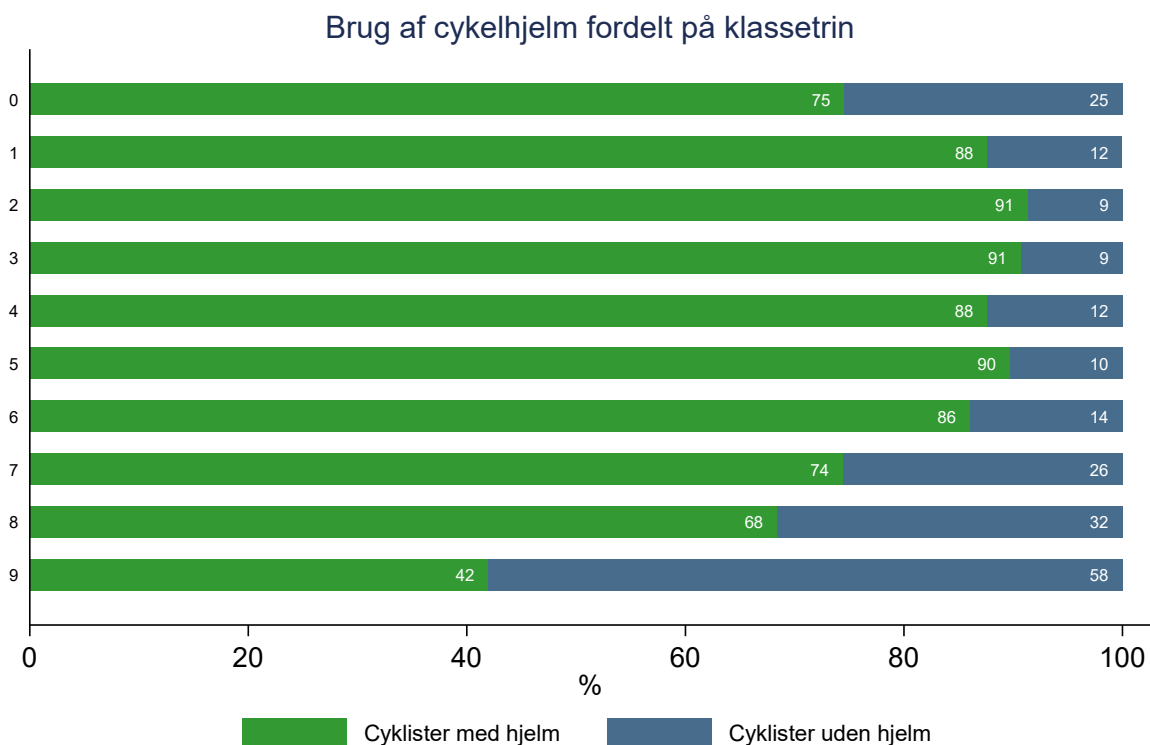


Figur 8: Andelen af elever, som benyttede aktiv eller passiv transport til skole, på de enkelte privat-/friskoler. Der er foretaget imputationer ved manglende data.

\*: Regn i løbet af morgentimerne

## BRUG AF CYKELHJELM

Figur 9 viser andelen af cyklende elever, som anvendte cykelhjelm til skole på samtlige skoler fordelt på årgange. Nulte årgang havde den laveste andel af cykelhjelmbrug indenfor indskolings- og mellemtrinnet (75 %). Fra 7. årgang kunne observeres en tendens til færre cykelhjelmbrugere med stigende årgange. På niende årgang var niveauet under halvdelen (42 %).

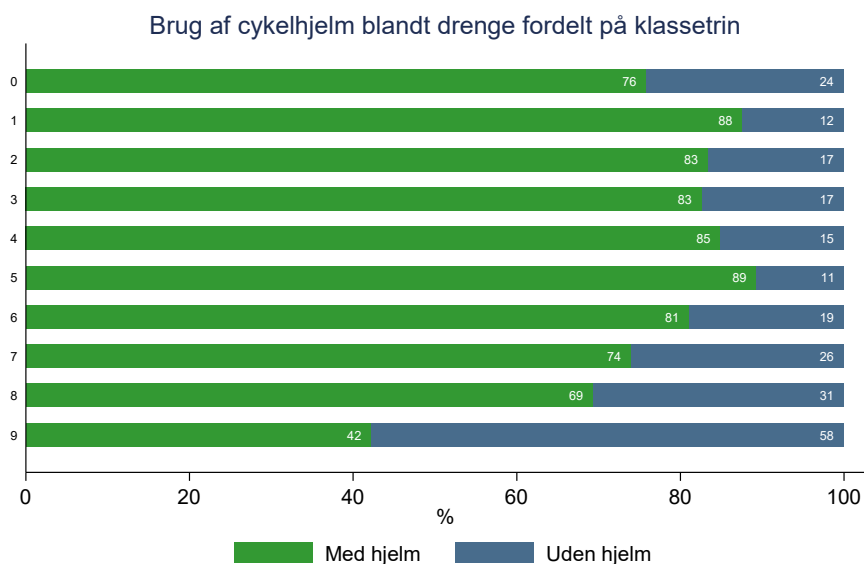


Figur 9: Andel af cyklende elever i hele Gladsaxe Kommune, som anvendte cykelhjelm til skole, fordelt på klassetrin. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

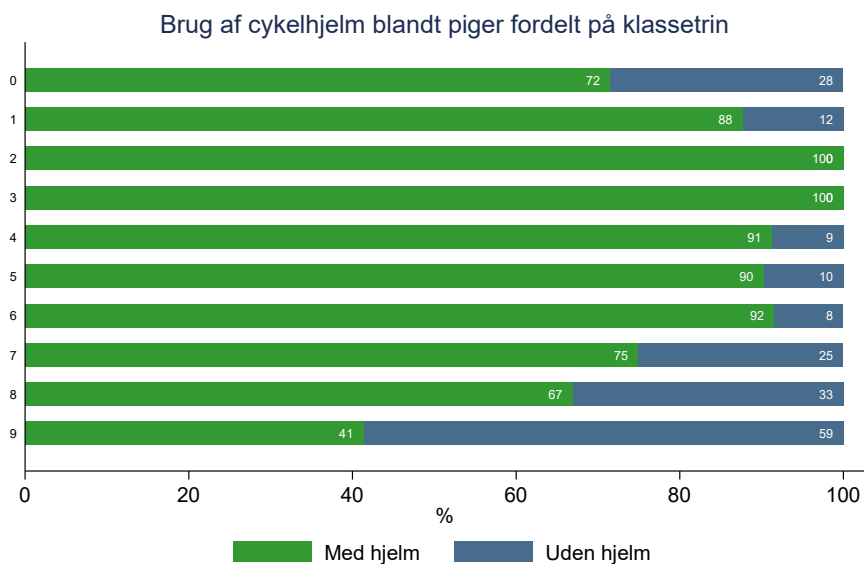


## BRUG AF CYKELHJELM FORDELT PÅ KØN OG KLASSETRIN

Figur 10 og 11 **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.** viser andelen af hhv. drenge og piger, som anvendte cykelhjelme fordelt på årgange. Op til og med 6. årgang var andelen af cykelhjelmebrugere generelt lidt højere hos pigerne end hos drengene. På uddannelsesstrinnet var fordelingen mellem piger og drenge meget sammenlignelig.

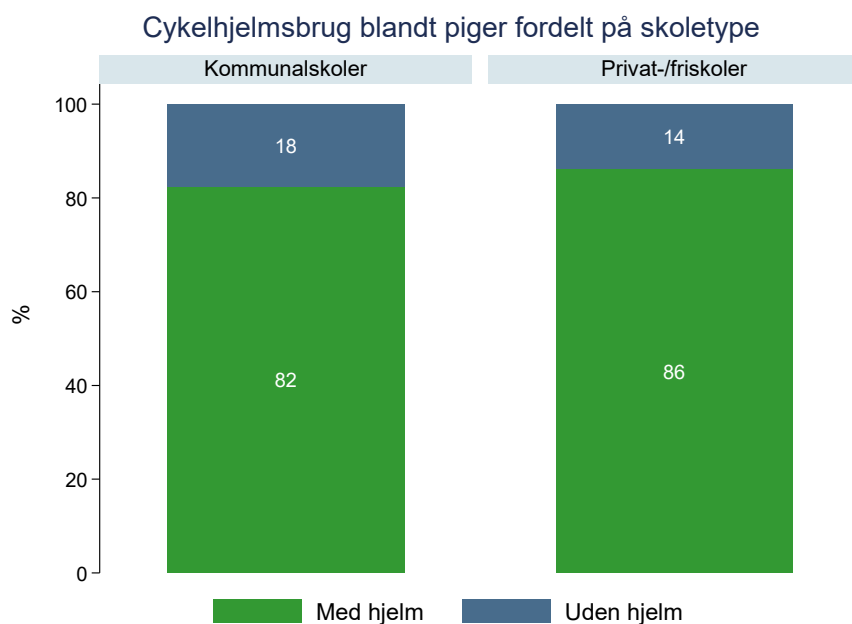
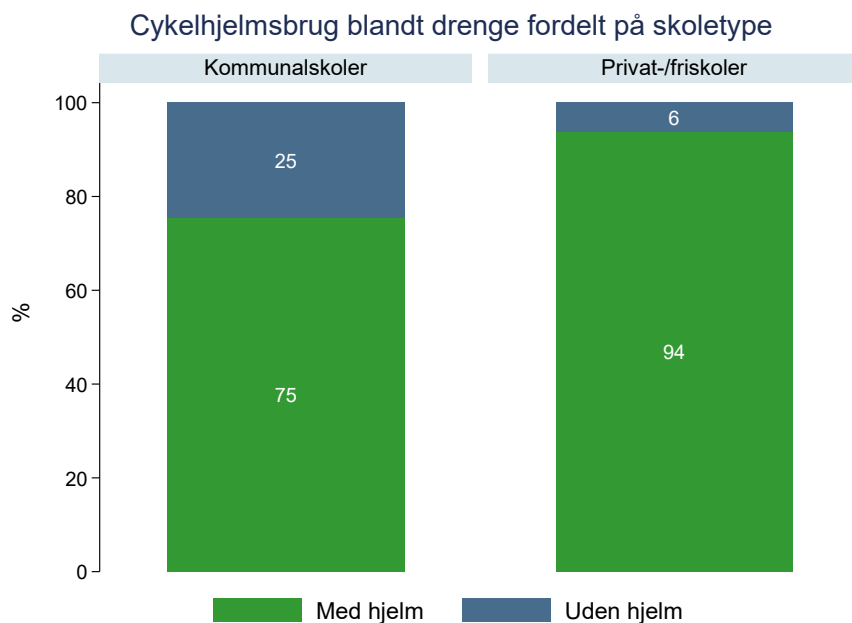


Figur 10 og 11: Andel af hhv. cyklende drenge og piger, som anvendte cykelhjelme til skole, fordelt på klassetrin. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.



## BRUG AF CYKELHJELM FORDELT PÅ KØN OG SKOLETYPE

Figur 12 og 13 viser andelen af cykelhjemsbrugere til skole for hhv. drenge og piger, opdelt på skoletype. Der var generelt et lidt højere niveau af cykelhjemsbrugere på privat-/friskoler, men forskellen var størst blandt drenge (94 vs. 75 %).



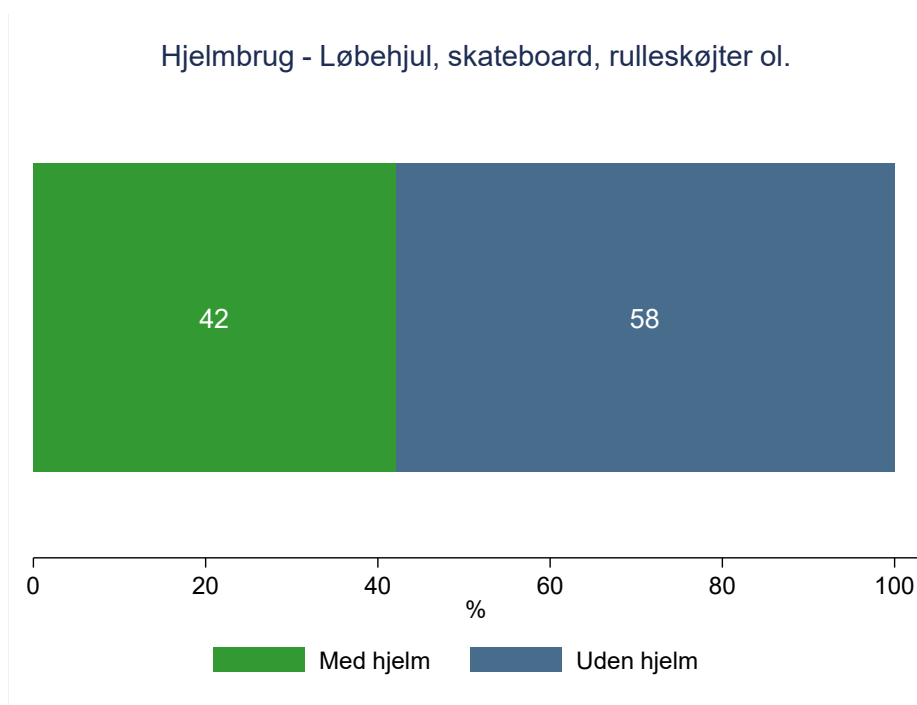
Figur 12 og 13: Andel af hhv. cyklende drenge og piger, som anvendte cykelhjelm til skole, fordelt på klassetrin. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

## HJELMBRUG VED ANDRE TRANSPORTFORMER

Der er som tidligere nævnt, registreret hjelmbrug blandt alle de transportformer, hvor det var relevant at undersøge. Der vil i dette afsnit præsenteres resultater i tilfælde, hvor der er mindst 10 personer, som har benyttet den pågældende transportform. I undersøgelsen i Gladsaxe Kommune gjorde dette sig gældende for skate-brugere (løbehjul, skateboard mv.) og elever transporteret i ladcykel eller cykeltrailer.

### HJELMBRUG FOR SKATE-BRUGERE

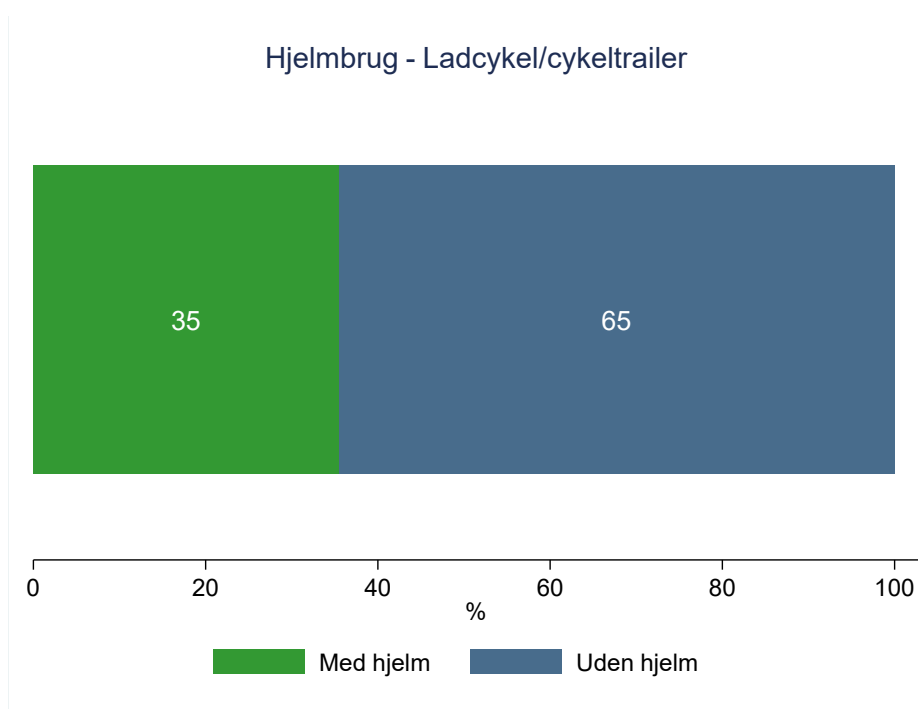
Figur 14 viser andelen af elever, som transporterede sig på løbehjul, skateboard og lignende aktive transportformer, og som brugte hjelme. 42 % af disse havde hjelm på.



Figur 14: Andel af elever, som kørte på skateboard eller lignende til skole, og som anvendte hjelm. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

## HJELMBRUG FOR LADCYKEL OG CYKELTRAILER

Figur 15 viser hjelmbrug blandt elever, som blev transporteret i ladcykel eller cykeltrailer. Her var der 35 % af eleverne, der brugte hjelm.

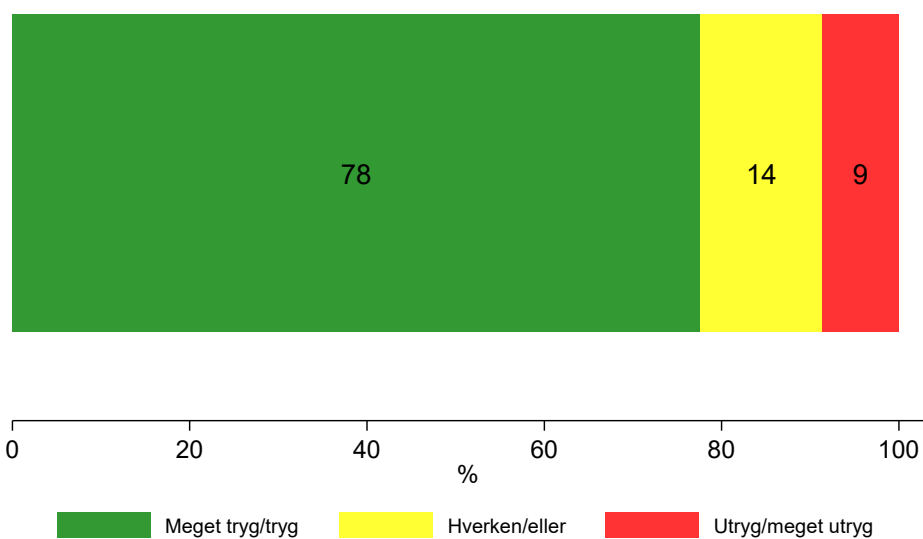


Figur 15: Andel af elever, som blev kørt i ladcykel/cykeltrailer, og som brugte hjelme. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

## TRYGHED PÅ SKOLEVEJEN

Figur 16 viser den gennemsnitlige oplevede tryghed på skolevejen i hele Gladsaxe Kommune blandt skoleelever i 3. til 9. klassetrin, som i løbet af det indeværende skoleår mindst én gang er kommet til/fra skole som blød trafikant (dvs. via gang, cykling, skateboard/løbehjul/rulleskøjter, elcykel, Scooter/knallert, ladcykel eller et eldrevet køretøj). 78 % følte sig overvejende trygge mens 9 % følte sig overvejende utrygge på deres vej til skole. 14 % vurderede skolevejen, som hverken tryg eller utryg.

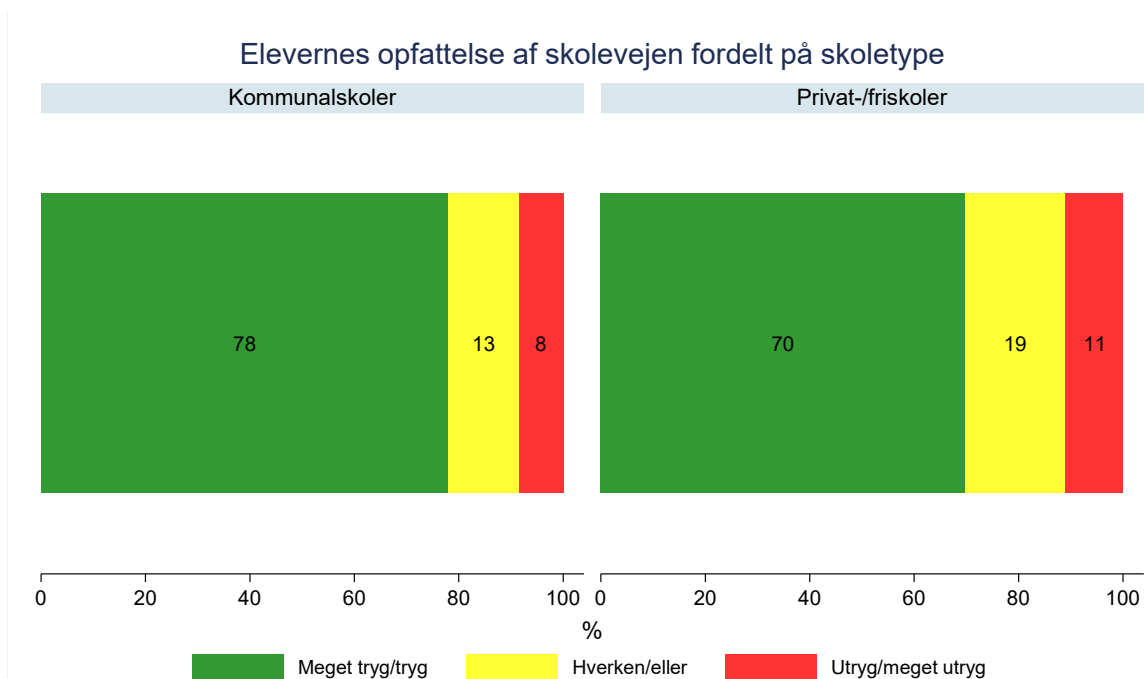
### Elevernes opfattelse af skolevejen



Figur 16: Skoleelevers (3. til 9. klasse) opfattelse af deres vej til skole i hele Gladsaxe Kommune. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data. Resultatet kan sammenlagt variere fra 100 pga. afrunding.

## TRYGHED PÅ SKOLEVEJEN FORDELT PÅ SKOLETYPE

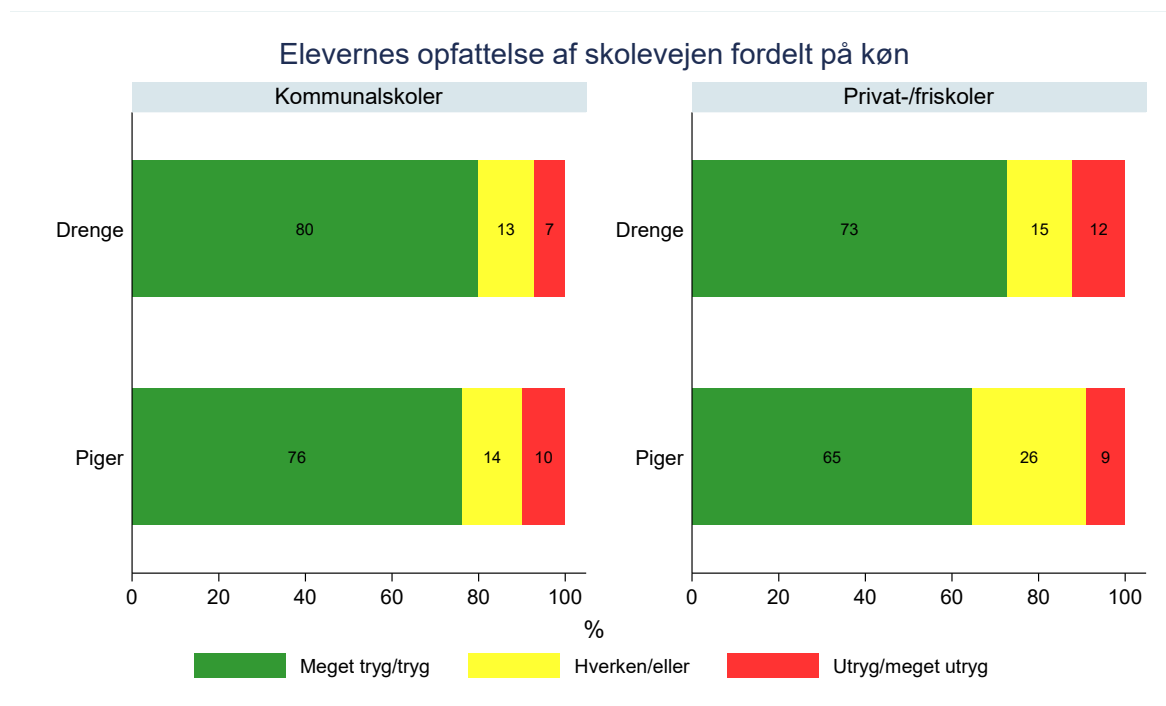
Når den oplevede tryghed fordeles på skoletype, ses der tydelig forskel mellem kommunale og privat-/friskoler (Figur 17). Andelen af elever, der oplevede skolevejen som overvejende tryk, var 78 % på kommunalskoler og tilsvarende 70 % på privat-/friskoler. Andelen af elever som følte sig overvejende utrygge på skolevejen var også lidt større på privat-/friskoler (11 % mod 8 % på kommunalskoler).



Figur 17: Skoleelevers (3. til 9. klasse) opfattelse af deres vej til skole på hhv. kommunalskoler og privat-/friskoler. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data. Resultatet kan sammenlagt variere fra 100 pga. afrunding.

## TRYGHED PÅ SKOLEVEJEN FORDELT PÅ SKOLETYPE OG KØN

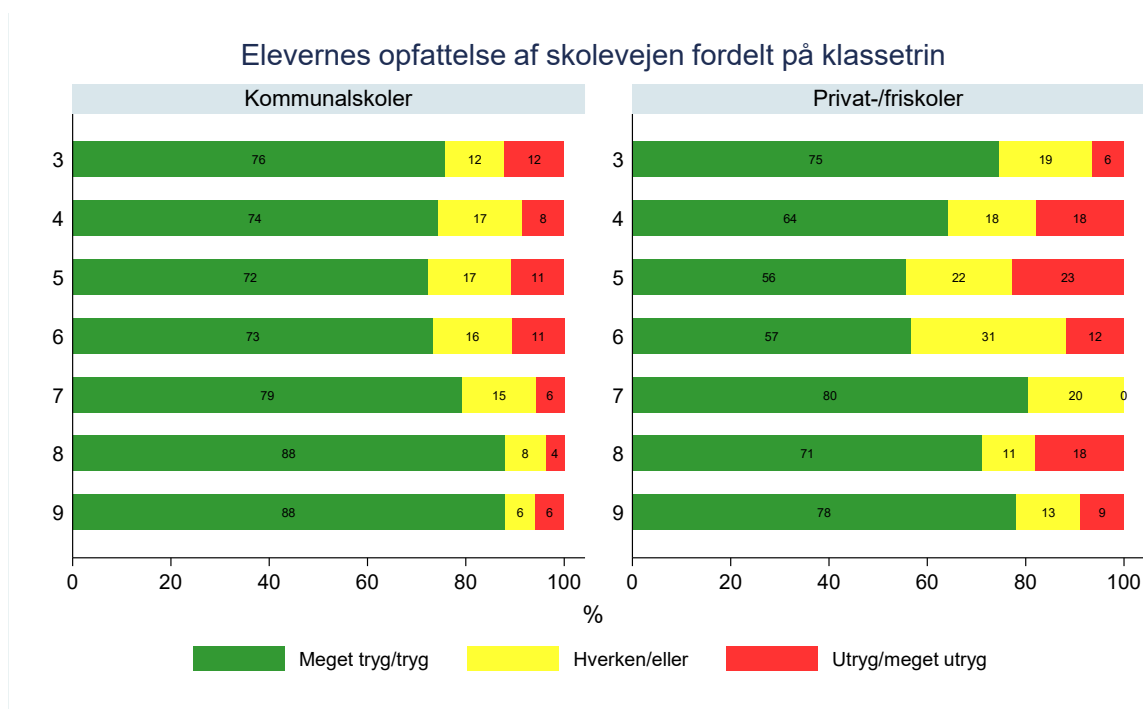
Figur 18 viser drenge og pigers oplevede tryghed på skolevejen fordelt på skoletype. Der var en generel tendens til at drenge følte sig mere trygge på skolevejen end piger. På kommunalskoler var der 4 procentpoint flere drenge, der følte sig overvejende trygge (80 vs. 76 %) og på privat-/friskoler var der andelen tilsvarende 8 procentpoint hos drenge (73 vs. 65 %).



Figur 18: Skoleelevers (3. til 9. klasse) opfattelse af deres vej til skole fordelt på skoletype og køn. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data. Resultatet kan sammenlagt variere fra 100 pga. afrunding.

## TRYGHED PÅ SKOLEVEJEN FORDELT PÅ SKOLETYPE OG KLASSETRIN

Figur 19 viser fordelingen af oplevet tryghed på skolevejen for klassetrinnene fra 3. til 9. årgang på hhv. kommunalskoler og privat-/friskoler. Andelen af elever på kommunalskoler, som oplevede skolevejen som overvejende tryg, varierede relativt stabilt mellem 72 og 88 % på tværs af årgangene. På privat-/friskoler var niveauet af oplevet tryghed mere varierende på tværs af årgange. Der kunne på begge skoletyper observeres en tendens til større andel af tryg blandt de ældre årgange.

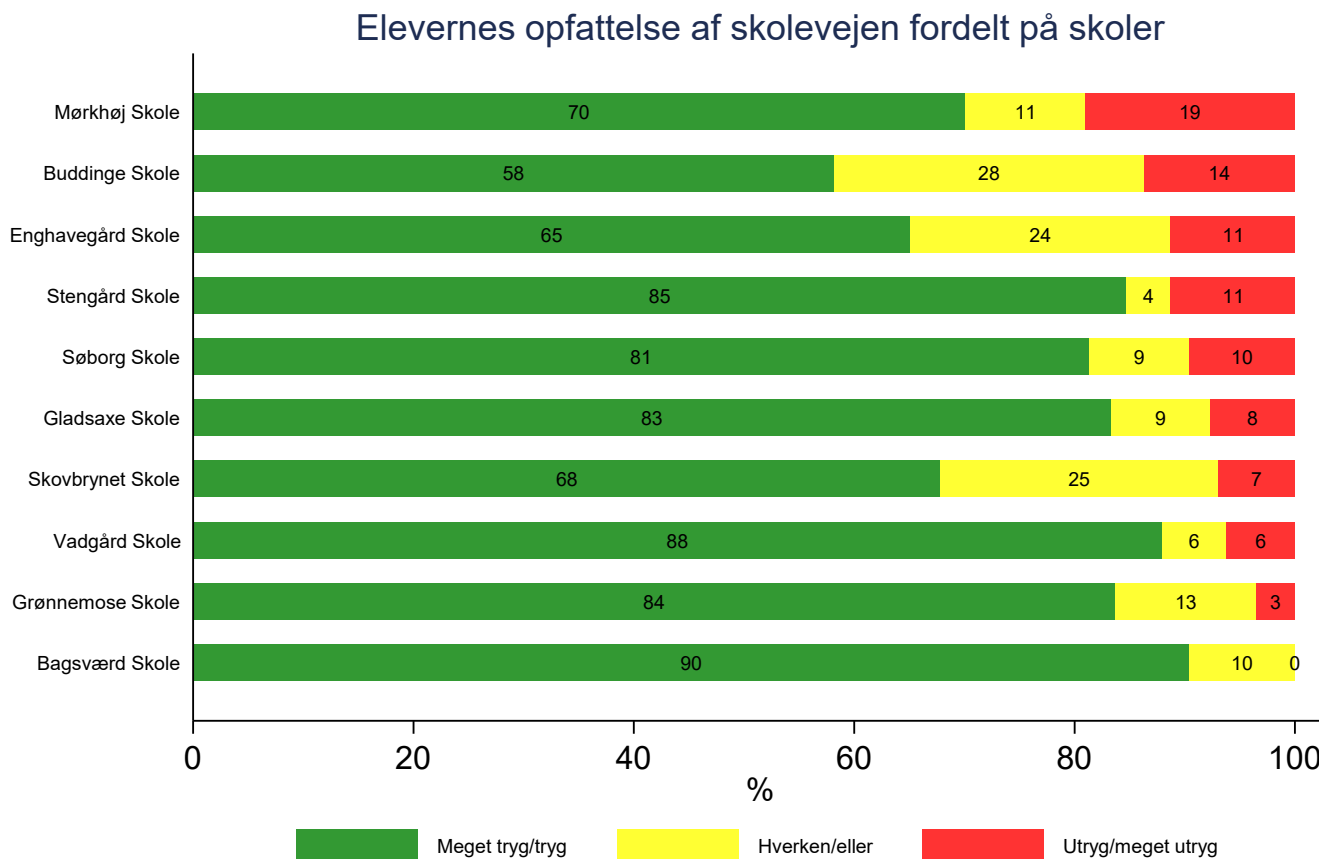


Figur 19: Skoleelevers opfattelse af deres vej til skole fordelt på skoletype og klassetrin. 0. til 2. klasse fik ikke stillet spørgsmål omkring tryghed, og indgår derfor ikke i figuren. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data. Resultatet kan sammenlagt variere fra 100 pga. afrunding.



## TRYGHED PÅ SKOLEVEJEN FORDELT PÅ KOMMUNALSKOLER

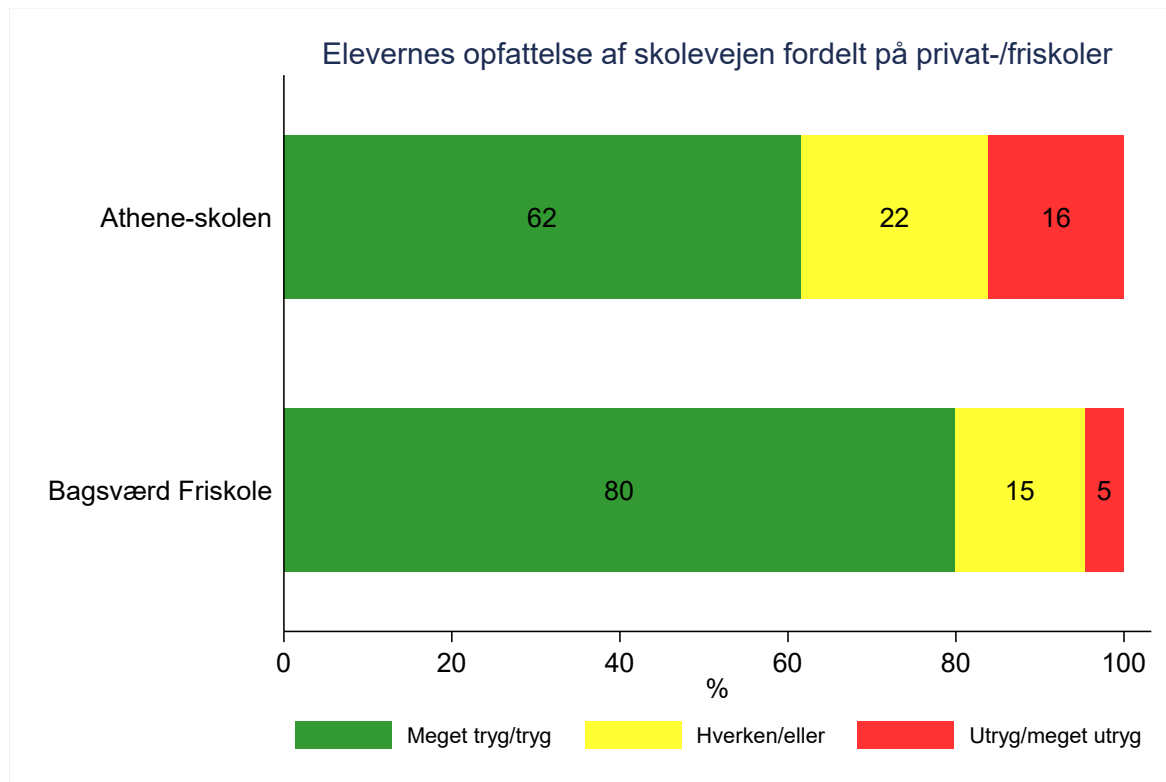
Figur 20 viser fordelingen af oplevet tryghed på skolevejen på de enkelte kommunalskoler i Gladsaxe Kommune rangeret efter oplevet utryghed. Mørkhøj Skole havde den højeste andel af oplevet utryghed med 19 %, og de højeste niveauer af tryghed fandtes bl.a. på Bagsværd Skole (90 %) og Vadgård Skole (88 %).



Figur 20: Skoleelevers opfattelse af deres vej til skole fordelt på de enkelte kommunalskoler i Gladsaxe Kommune. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

## TRYGHED PÅ SKOLEVEJEN FORDELT PÅ PRIVAT-/FRISKOLER

Figur 21 viser fordelingen af oplevet tryghed på skolevejen på de 2 privat-/friskoler i Gladsaxe Kommune. Den største andel af trygge elever fandtes på Bagsværd Friskole (80 %).



Figur 21: Skoleelevers opfattelse af deres vej til skole fordelt på de enkelte privat-/friskoler i Gladsaxe Kommune. Tallene er vægtede ift. skolestørrelse, og der er foretaget imputationer ved manglende data.

## METODER

### DATAINDSAMLING

Besøgene for dataindsamlingen på skolerne blev aftalt i forvejen med skolekontakten på den enkelte skole. Der blev typisk udarbejdet en specifik besøgsplan af skolen selv, for at sikre at samtlige klassetrin på hver skole var repræsenteret i undersøgelsen.

Dataindsamlere registrerede nedbør lokalt ved ankomsten til skolen om morgenen.

Derefter blev én klasse fra hvert klassetrin på den enkelte skole besøgt. Efter en kort introduktion blev eleverne bedt om at rejse sig op i hhv. en drengegruppe og en pigegruppe. For at undgå dobbeltregistreringer, blev eleverne herefter bedt om at træde ud af gruppen, når deres transportformer blev registreret af dataindsamlere. Læreren kunne ofte hjælpe med information om fraværende elever og evt. med at rette de yngste børns svar, hvis de selv havde svært ved at svare.

Tryghedsspørgsmålene blev stillet til de elever fra 3. klassetrin og opefter, som havde benyttet gang, cykling, skateboard/løbehjul/rulleskøjter, elcykel, Scooter/knallert, ladcykel eller et eldrevet køretøj minimum én gang i løbet af det indeværende skoleår. De elever, der tilhørte denne kategori, blev kaldt frem. Herefter blev de bedt sig om at forholde sig til, hvor trygt de oplevede deres skolevej ved at stille sig på en linje i klassen (eks. langs en væg eller mellem et par opstillede tasker). Den ene ende af linjen udgjorde det for "helt tryk" og den anden ende "helt utryk".

Data blev indtastet direkte i et online dataindsamlingsmodul, med en indbygget valideringsfunktion, hvilket sikrede, at eventuelle fejl i indtastningen blev registreret og rettet på stedet.

### DATAFLOW

Efter data blev indtastet og valideret, blev det uploadet til TransportLaboratoriets server, hvor datakvaliteten manuelt blev kontrolleret i løbet af de efterfølgende timer. I tilfælde af fejl, eller andet der kunne henlede til spørgsmål, blev dataindsamlere kontaktet med det samme med henblik på at udrede fejlen.

### DATABEHANDLING

Data er oprenset og kontrolleret for fejl både manuelt og automatisk.

For at undgå, at små skoler bliver overrepræsenterede og store skoler bliver underrepræsenterede ift. deres størrelse er der, i de analyser, hvor det er relevant, foretaget vægtning ift. skolestørrelse. På denne måde repræsenterer samtlige deltagende klasser i undersøgelsen hele deres klassetrin på den respektive skole. Det er angivet under figurerne, hvor der er foretaget vægtninger.

Hvis en eller flere klasser ikke er blevet optalt i undersøgelsen, kan dette ligeledes risikere at skævvride resultaterne. Dette kan forekomme i tilfælde af, at der er sket et systematisk frafald af klasser, hvilket f.eks. kunne være tilfældet, hvis undersøgelsen er blevet gennemført i en periode, hvor flere 7. klasser har været fraværende på grund af blå mandag. For at imødegå dette er der, til en række af de præsenterede tal i denne rapport, foretaget imputationer af data. Hvis en klasse manglede (fx 4. klassetrin) på en given skole, blev der imputeret med gennemsnitsværdien for den overliggende klassetrin (5.) og underliggende klassetrin (3.) fra samme skole. Såfremt der ikke er information om både det over- og underliggende klassetrin, er der imputeret med

gennemsnitsværdien for de resterende 4. klasser i kommunen fra sammenlignelige skoler. Denne tilgang giver et mere retvisende estimat, end hvis imputationer undlades.

## RETTIGHEDER

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

Ophavsretten til forsidefoto tilhører TransportLaboratoriet Aps.