

Cykelregnskab 2009

En statusrapport



Randers Kommune



Indholdsfortegnelse

Forord	3
Indledning	7
Formålet med cykel- og stiplanen	7
Hvordan cykel- og stiplanen er blevet til.....	7
Borger- og interessentinddragelse i udarbejdelsen af cykel- og stiplanen	8
Cykel- og stiplanens struktur	9
Indsatsområde 1: Motion for alle - børn og voksne	11
Handlinger/virkemidler	11
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	11
Indsatsområde 2: Trafiksikkerhed	15
Handlinger/virkemidler:	15
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	15
Indsatsområde 3: Sammenhæng i sti- og rutenet	19
Handlinger/virkemidler	19
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	19
Indsatsområde 4: Bedre service for cyklister og gående	25
Handlinger/virkemidler	25
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	25
Indsatsområde 5: Drift og vedligeholdelse	29
Handlinger/virkemidler	29
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	29
Prioritering og investering	31
Det videre forløb	31

Mere bevægelse!

Så simpelt kan målet med Randers Cykelby forklares. For hvis vi alle sammen bevæger os lidt mere, slår vi hele tre fluer med et smæk: Cykling, gang og løb forbedrer nemlig din sundhed, reducerer CO2-udledningen fra transport og gør bilkøerne mindre.

Derfor deltager Randers Kommune sammen med 11 andre nordiske kommuner i samarbejdet "Nordiske cykelbyer", hvor målet er at få flere til at cykle mere. En vigtig del af projektet er at kvalitetsudvikle de 11 nordiske cykelbyers arbejde for at fremme cyklismen. Derfor udarbejder alle de 11 nordiske cykelbyer en lokal cykelpolitik, en cykelhandlingsplan og cykelregnskaber for 2009 og 2010. Cykel- og

stipolitikken, der blev vedtaget i Randers Byråd i februar 2011 beskriver Randers Kommunes visioner og mål. Cykel- og stipoliten udpeger retningen for fremtidens investeringer i stier i Randers Kommune. Tallene i cykelregnskabet 2009 danner grundlag for de ambitiøse, men realistiske mål i Randers Kommunes cykel-og stipolitik.

Cykelregnskabet for 2009 giver os for første gang nogensinde fuldt overblik over cykeltrafikken i Randers Kommune. Cykelregnskabet giver os derfor et godt grundlag for at forvandle vores ambitiøse mål til levende virkelighed. Til gavn for klimaet, sundheden og de trængselsplagede veje.

*Kasper Fuhr Christensen
Formand, Udvalget for Miljø & Teknik*

Om cykelregnskabet

Hvad er et cykelregnskab?

Cykelregnskabet for 2009 er det første cykelregnskab, som Randers Kommune udarbejder. Dette cykelregnskab er dermed den første status på, hvordan det egentlig står til med cykeltrafikken i Randers Kommune.

Cykelregnskabet er udarbejdet for at give politikere, embedsfolk og borgere et bedre indblik i, hvad status er på cykeltrafikken i Randers Kommune. Cykelregnskabet beskriver tidligere uindsamlede data såsom, hvor stor en andel af borgerne som rent faktisk cykler, hvad cyklisterne mener om cykelbyen Randers og borgernes tilfredshed med cykelfaciliteter i Randers Kommune.

Cykelregnskabet er dermed et vigtigt grundlag for prioriteringen af indsatser for at få flere borgere til at cykle i Randers Kommune.

Fremadrettet vil Randers Kommune udarbejde cykelregnskaber hvert 2. år. Med fremtidige cykelregnskaber vil Randers Kommune kunne måle udviklingen indenfor cykelområdet og dermed bliver cykelregnskaberne et vigtigt evalueringsværktøj i forhold til at evaluere kommunens indsats i forhold til de formulerede målsætninger og resultatmål i Cykel- og stipolitikken.

Metoder

Cykelregnskabet for 2009 baserer sig på tal fra 2009 og bygger blandt andet på data fra en større borgerundersøgelse om cykelforhold, som Randers Kommune gennemførte blandt i september og oktober 2009. 243 borgere har svaret på undersøgelsen.

I flere af spørgsmålene i borgerundersøgelsen, blandt andet spørgsmålet om borgernes valg af transportmiddel til og fra arbejde og uddannelsessted, har borgerne haft mulighed for at svare flere valgmulig-

heder. Summen af procentsatserne, som præsenteres i dette cykelregnskab, vil derfor i mange tilfælde overstige 100%.

Udover data fra borgerundersøgelsen gennemførte Randers Kommune en skolevejsundersøgelse på alle kommunens skoler i september og oktober 2009. I alt har 673 skoleelever besvaret undersøgelsen.

Herudover er der i cykelregnskabet anvendt data fra DTU transports transportvaneundersøgelse, som er gennemført blandt danskere i efteråret 2009 samt ulykkesdata fra politiet.

Transportvaner i kommunen

DTU-transport's undersøgelse af danskeres transportvaner viser, at 11 % af alle ture i Randers Kommune i 2009 blev foretaget på cykel. Det er stort set det samme som i perioden 2006/2007, så der er ikke sket nogen væsentlig ændring af cyklens andel af alle ture over de seneste år.

Borgernes valg af transportmiddel fordelt på ture i Randers Kommune fremgår af nedenstående figur 1. Som det ses, er bilen det klart foretrukne transportmiddel i kommunen.

En af de største barrierer for cykling er afstanden til destinationen. Jo større afstand, jo færre tager cyklen. Derfor er det interessant at se hvor meget cyklen anvendes på de korte ture, dvs. ture på under 5 km, da det er her, der er det største potentiale for at fremme cyklisme.

Borgernes valg af transportmiddel fordelt på korte ture i Randers Kommune fremgår af nedenstående figur 2. Som det ses, blev 18 % af alle korte ture i Randers Kommune i 2009 foretaget på cykel. Gang er også en meget populær transportform og udgør 30 % af de korte ture. Men det er stadig bilen, som er det mest populære transportmiddel med 46 % af alle korte ture.

I og med bilen udgør så relativ stor en andel af de korte ture, burde der være et potentiale for at fremme cykling på disse ture. Potentialet skal dog ses i lyset af, at mange borgere i Randers Kommune har bil til rådighed. Således har 64 % af alle familier i kommunen mindst én bil til rådighed.

Transportvalg til og fra arbejde eller uddannelsessted

Deltagerne i borgerundersøgelsen er blevet spurgt, hvilke transportmidler de benytter til og fra arbejde eller uddannelsessted. Besvarelserne viser, at 6 ud af 10 borgere i Randers Kommune anvender cyklen, når

de skal til og fra arbejde eller uddannelsessted, mens lidt over halvdelen benytter bilen.¹⁾

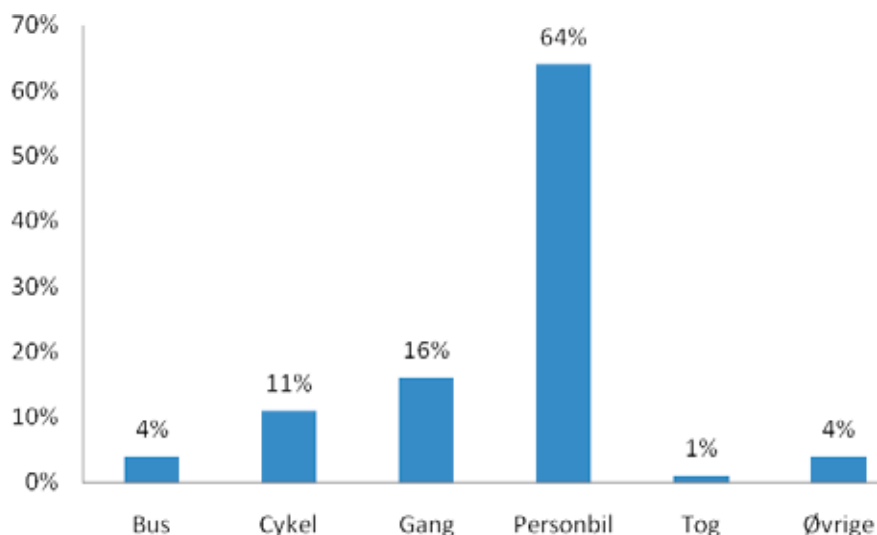
Transportvaneundersøgelsen (gennemført af DTU-transport) viser dog, at cyklen primært bruges til transport til og fra uddannelsessted, mens bilen er det foretrukne transportmiddel, når folk skal til og fra arbejde.

Borgerundersøgelsen viser at lidt over halvdelen af alle cyklisterne i Randers Kommune, har valgt at tage cyklen til arbejde eller uddannelsessted hver dag, og en fjerdedel benytter cyklen til det formål et par gange om ugen eller sjældnere. Det er kun en lille gruppe af cyklister, som aldrig bruger cyklen til at komme til og fra arbejde eller uddannelsessted.

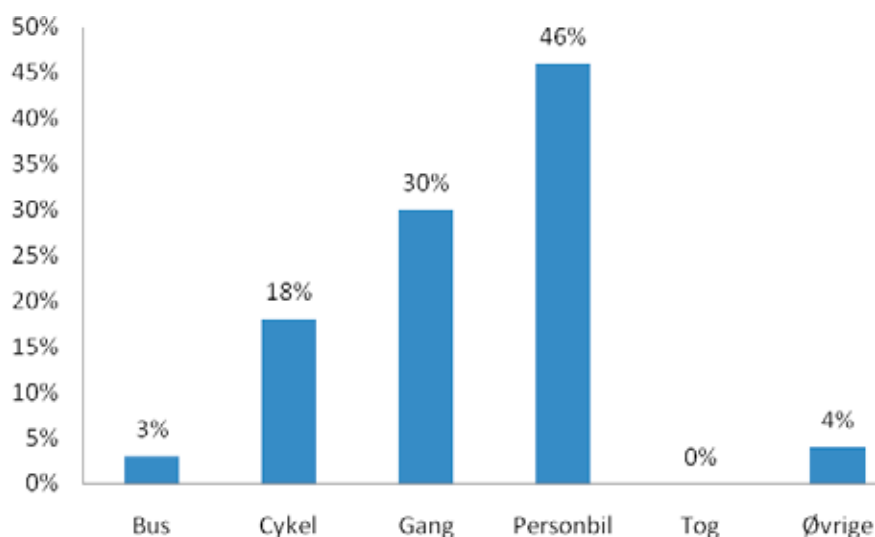
Cyklen og fritid

Cyklen benyttes ikke kun til at komme til og fra arbejde eller uddannelsessted. Således benytter knap en tredjedel af cyklisterne i Randers Kommune også cyklen et par gange om ugen, når de skal til og fra sport og fritidsaktiviteter, mens 4 ud af 10 benytter cyklen et par gange om ugen i forbindelse med ærinder og indkøb. Til gengæld er der ikke ret mange forældre, som benytter cyklen, når de henter og bringer deres børn. Kun 1 ud af 10 cyklister angiver i undersøgelsen, at de benytter cyklen til at hente/ bringe børn hver dag. Cyklen kan også bruges til rekreation og som fritidsaktivitet. Det er der mange af cyklisterne i Randers Kommune, der gør. Således benytter 7 ud af 10 cyklister også cyklen til rekreation/ fritid mindst et par gange om måneden.

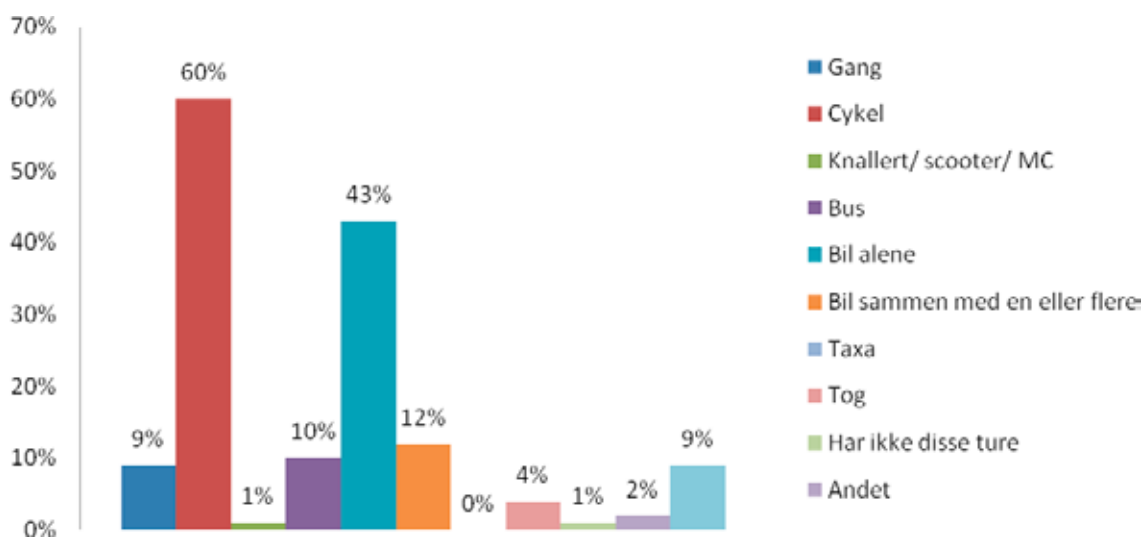
Det kan derfor konkluderes, at for de borgere som i forvejen er cyklister, er cyklen et naturligt valg i forbindelse med hverdagens forskellige transportopgaver.



Figur 1: Valg af transportmiddel i 2009 fordelt på ture i Randers Kommune



Figur 2: Valg af transportmiddel i 2009 fordelt på korte ture i Randers Kommune



Figur 3: Borgernes transportvalg til og fra arbejde eller uddannelsessted.

¹⁾ Borgerne har haft mulighed for at svare flere kategorier og summen overstiger derfor 100 %.

Hvorfor cykle?

Cyklisterne er i brugerundersøgelsen blevet bedt om at angive årsagerne til, at de vælger cyklen frem for at benytte andre transportmidler. Næsten 9 ud af 10 cyklister angiver, at de cykler for at få motion og frisk luft. Godt to tredjedel af cyklisterne angiver, at cyklen er hurtigere og nemmere at anvende end andre transportmidler. Derudover spiller miljøet - herunder klimaet - også en rolle for cyklisternes valg af transportmiddel.

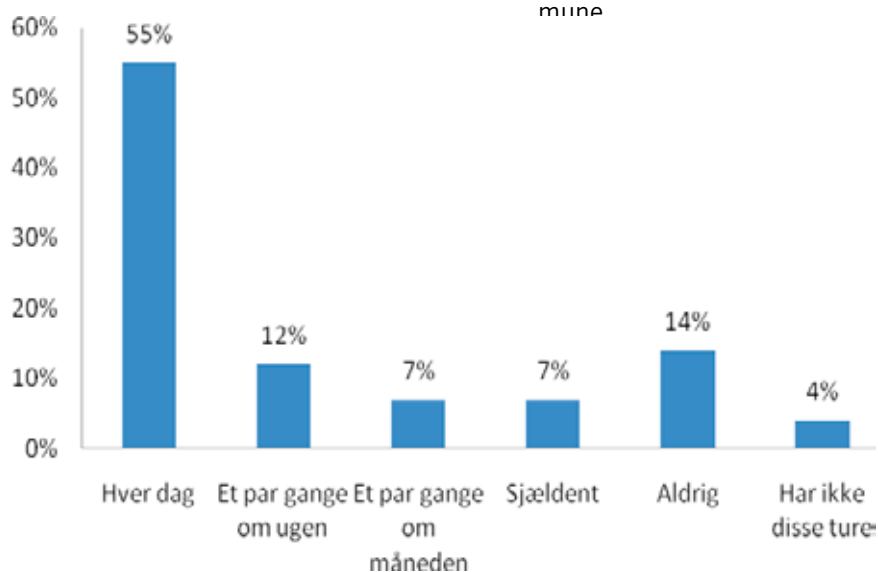
Selv cyklister kan blive nødt til at benytte andre transportmidler end cyklen. Derfor er de i borgerundersøgelsen blevet spurgt om, hvad de vigtigste grunde til at vælge andre transportmidler frem for cyklen er. Store afstande er den primære årsag til, at cyklisterne vælger et andet transportmiddel end cyklen. Det angiver 6 ud af 10 cyklister. Den næstmest brugte årsag til at lade cyklen stå er meget bagage, hvilket næsten halvdelen angiver som grund. 4 ud af 10 cyklister vælger et andet transportmiddel end cyklen, fordi de skal have flere personer med i bilen. Kun 5 % angiver dovenskab som grund til at vælge et andet transportmiddel.

Hvorfor fravælge cyklen?

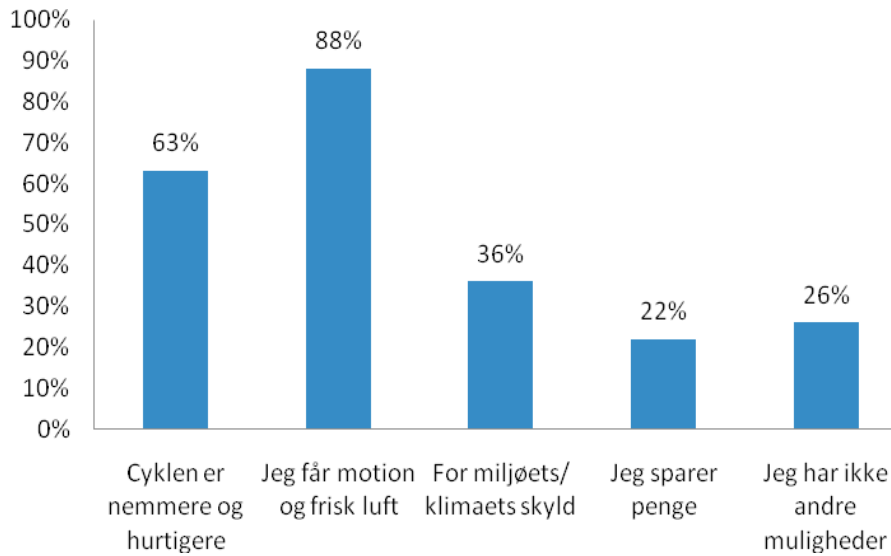
Deltagere i borgerundersøgelsen som ikke cykler, er blevet spurgt om de primære årsager til, at de ikke anvender cyklen ret meget. Store afstande er den primære årsag til, at ikke-cyklisterne vælger et andet transportmiddel end cyklen. Herefter følger mangel på cykelstier og stærkt trafikerede veje. Andre angivne grunde inkluderer: at "cyklen skal have skiftet dæk" og "jeg kan ikke fordrage at cykle".

Hvad kunne motivere ikke-cyklister til at begynde at cykle? Det er ikke-cyklisterne også blevet spurgt om. Det er først og fremmest mere motion og udsigten til et sundere liv, som kan motivere ikke-cyklisterne til at cykle mere. Således angiver 6 ud af 10 ikke-cyklister det som en grund til at begynde at cykle mere. Næsten halvdelen mener, at mere sikkerhed for cyklister og bedre cykelstier og -baner kunne motivere dem til at cykle mere. Til gengæld er det under 1 ud af 10 ikke-cyklister som mener, at flere cykelparkeringspladser kunne motivere dem til at cykle.

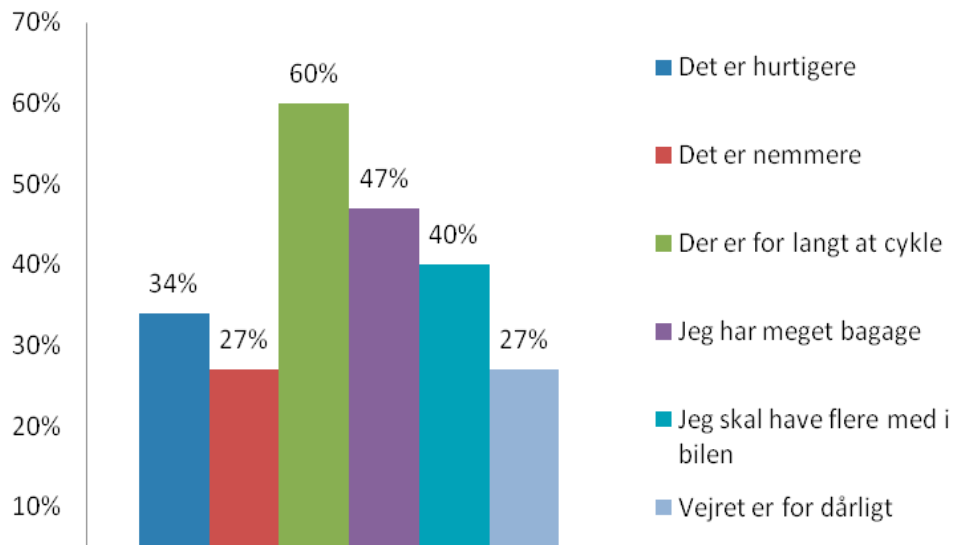
Resultatet af borgerundersøgelsen tyder på, at der er et ønske om mere motion og et sundere liv blandt ikke-cyklister. Samtidig viser resultatet et behov for øget viden om trafiksikkerhed og tryghed i trafikken blandt ikke-cyklisterne i Randers Kommune.



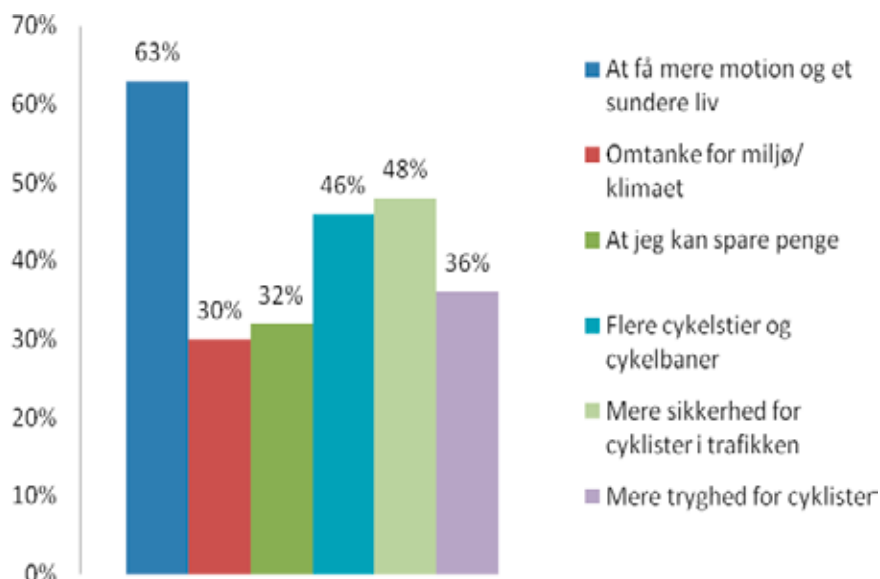
Figur 4: Hvor ofte cyklisterne benytter cyklen til og fra arbejde/ uddannelsessted



Figur 5: Grunde til at cyklisterne vælger cyklen



Figur 6: De vigtigste grunde til at cyklister anvender et andet transportmiddel end cyklen



Figur 7: Hvad kunne motivere ikke-cyklister til at cykle mere?

Fremkommelighed for cyklister

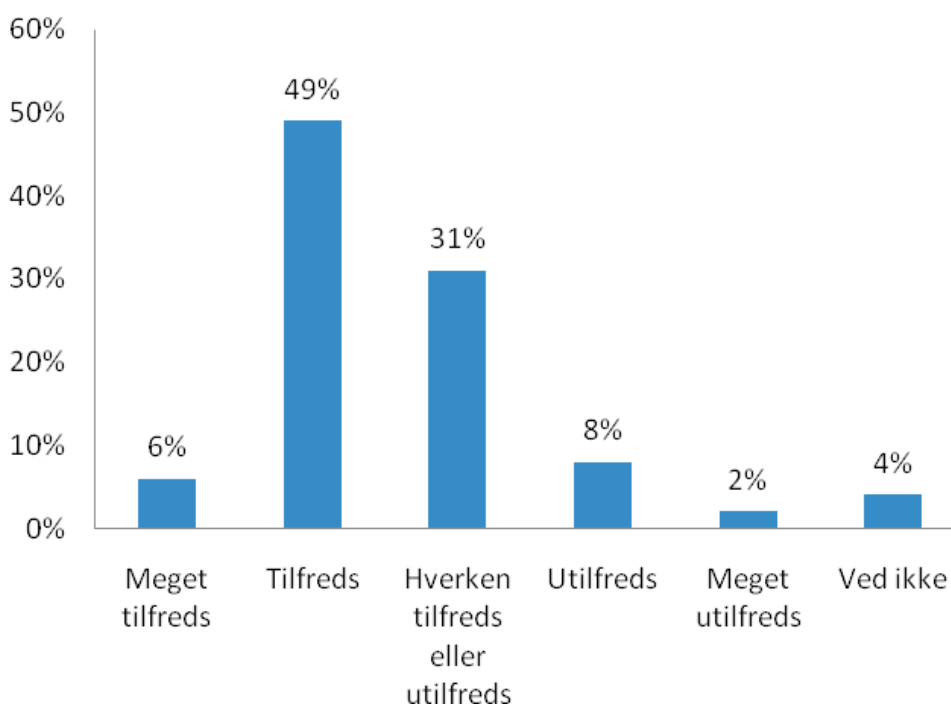
I Randers Kommune er der 1250 km vej fordelt på 85 km statsveje og 1165 km kommuneveje. Langs vejnettet er der etableret 80 km cykelstier og –baner ofte i begge retninger. Dertil kommer 85 km kommunale stier og nogle ukendte kilometer rekreative stier og private fællesstier.

Tilfredshed med fremkommeligheden for cyklister

Lidt over halvdelen af cyklisterne i Randers Kommune er enten meget tilfredse eller tilfredse med mulighederne for at komme frem i trafikken. Lidt under en tredjedel er hverken tilfredse eller utilfredse, mens en mindre del er enten utilfredse eller meget utilfredse.

De cyklister som er enten utilfredse eller meget utilfredse peger på en række forskellige årsager til utilfredsheden hvoraf manglende cykelstier er en af dem.

Samlet set tegner det et billede af god fremkommelighed for cyklister i Randers Kommune.



Figur 8: Tilfredshed med fremkommeligheden for cyklister



Omfanget af cykelstier, cykelbaner og grønne ruter

Knap en tredjedel af cyklisterne i Randers Kommuner er enten meget tilfredse eller tilfredse med omfanget af cykelstier, cykelbaner og grønne ruter.

De cyklister som er enten utilfredse eller meget utilfredse angiver naturligt nok manglende cykelstier og manglende sammenhænge mellem cykelstier som årsag. Til gengæld er der stor spredning i de steder (veje/ gader), som deltagerne i brugerundersøgelsen udpeger som problematiske. Randers midtby bliver dog nævnt flere gange bl.a. på grund af brostensbelægningen.

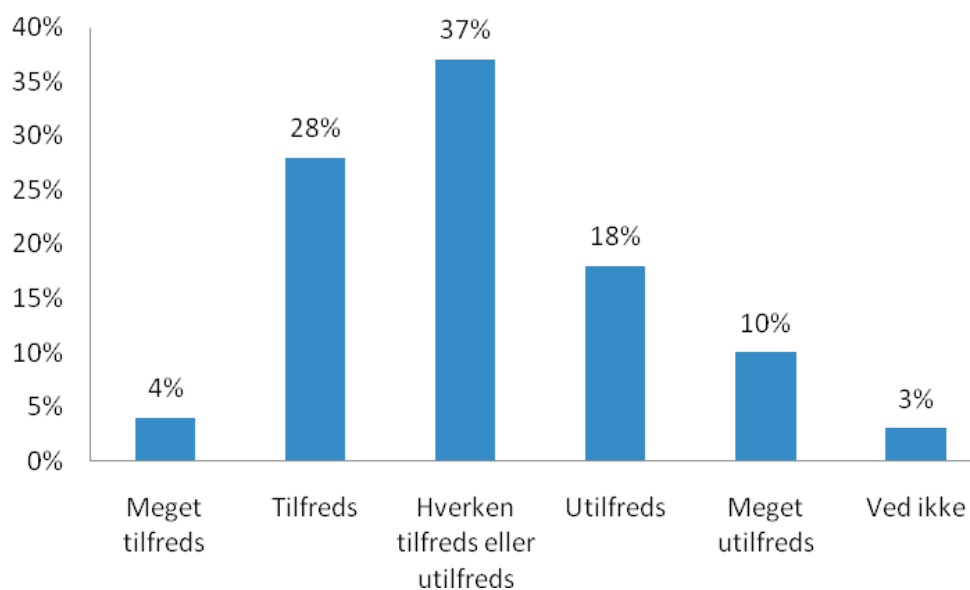
Resultatet af borgerundersøgelsen peger på et behov for at forbedre stinettet og informere borgerne om det eksisterende stinet.

Vedligeholdelsen af cykelstier og –baner

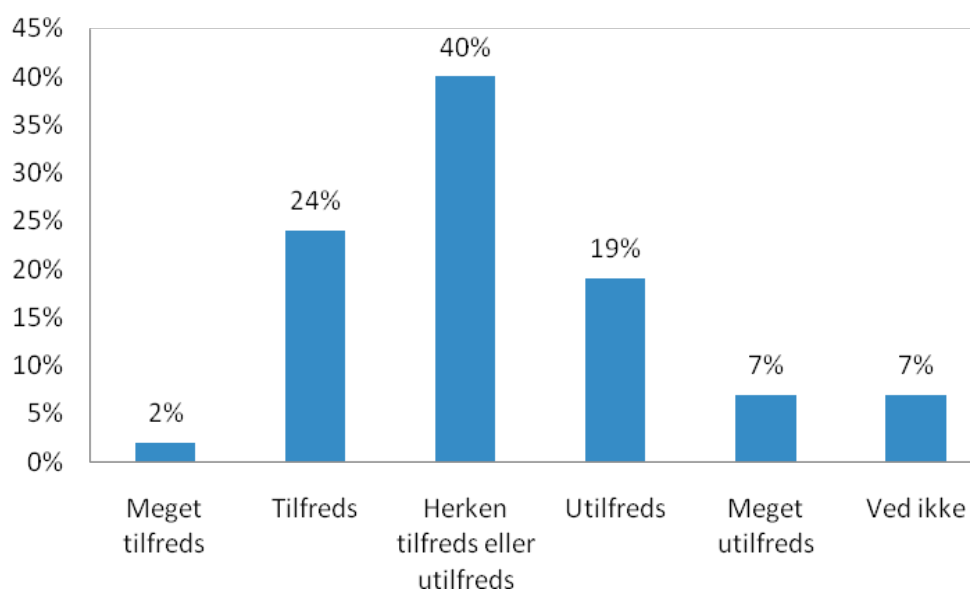
Vedligeholdelse af cykelstier og –baner handler både om vedligeholdelse af selve belægningen men også om fejning og sne-rydning af stierne.

Omkring en fjerdedel af cyklisterne i Randers Kommune er meget tilfredse eller tilfredse med vedligeholdelsesstandarderne. De cyklister som er enten utilfredse eller meget utilfredse angiver især huller o. lign. i belægningen, mangelfuld sne-rydning og glasskår og andre små genstande på cykelstierne som årsag til utilfredsheden.

Samlet set peger resultatet af brugerundersøgelsen på et behov for at forbedre vedligeholdelsen af stinettet især hvad angår belægningen.



Figur 9: Tilfredshed med omfanget af cykelstier, cykelbaner og grønne ruter



Figur 10: Tilfredshed med vedligeholdelsen af cykelstier og cykelbaner

Cykelparkering

Randers Kommune har valgt en løsning, hvor cykelparkering er en integreret del af bymidten på lige fod med andet byinventar (bænke, papirkurve m.v.). Samtidig er cykelparkering tænkt ind i projekteringsfasen i forbindelse med gadeombygninger o. lign.

I forbindelse med udarbejdelse af kommuneplan 2009 valgte Randers Kommune at indføre cykelparkeringsnormer i kommuneplanrammerne. Rammer opstiller krav om, at der bør udlægges tilstrækkeligt areal til cykelparkering, og at der ved skoler, institutioner, større administrative virksomheder o. lign. bør etableres mindst 1 cykelparkeringsplads pr. 4 elever og ansatte.

Antal af cykelparkeringspladser i Randers Kommune

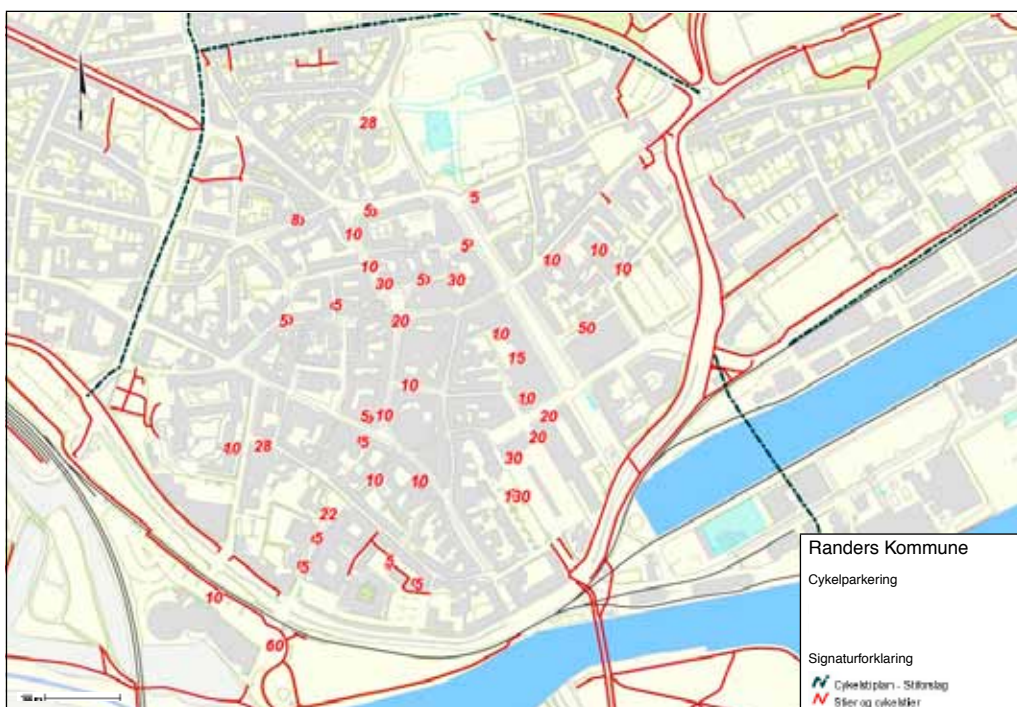
I Randers bymidte er der ca. 630 cykelparkeringspladser fordelt på 40 steder. Der er mellem 3 og 130 cykelstativer hvert sted og de fleste cykelparkeringspladser har 5-20 cykelstativer.

Tilfredshed med antallet af cykelparkeringspladser

Knap 4 ud af 10 cyklister er enten meget tilfredse eller tilfredse med antallet af cykelparkeringspladser i Randers Kommune, mens 3 ud af 10 hverken er tilfredse eller utilfredse. En mindre gruppe på 2 ud af 10 cyklister er utilfredse eller meget utilfredse med antallet af cykelparkeringspladser.

De cyklister som er enten utilfredse eller meget utilfredse peger på en række forskellige områder, hvor der er mangel på cykelparkeringspladser, men der er en klar overvægt af cyklister, som peger på for få cykelparkeringspladser i midtbyen og ved busterminalen.

Resultatet af brugerundersøgelsen peger derfor på et behov for flere cykelparkeringspladser i midtbyen og ved busterminalen.



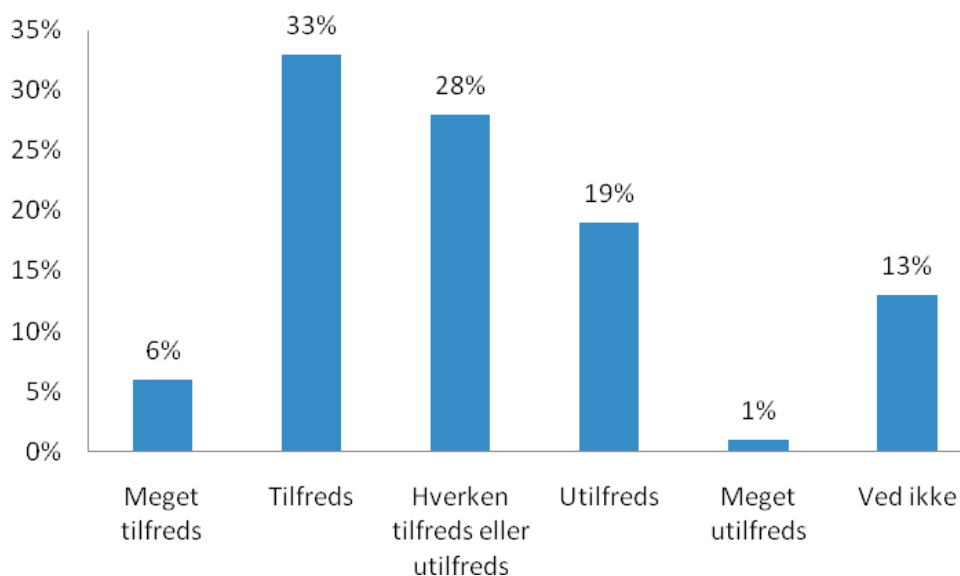
Figur 11: Oversigt over cykelparkering i centrum af Randers

Tilfredshed med standarden af cykelparkeringspladser

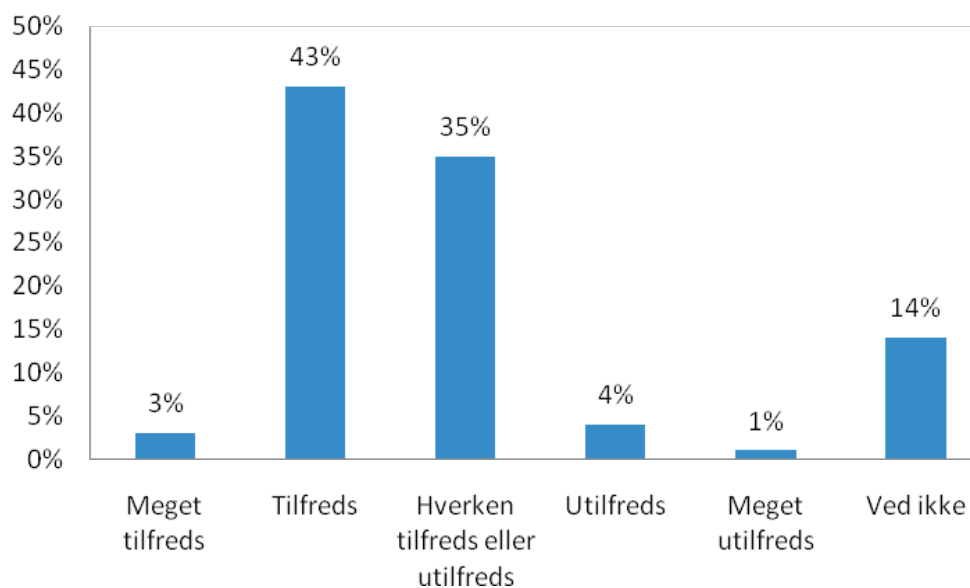
Knap halvdelen af cyklisterne er enten meget tilfredse eller tilfredse med standarden af cykelparkering i Randers Kommune. Godt en tredjedel af cyklister er hverken tilfredse eller utilfredse. Kun en lille gruppe er enten utilfredse eller meget utilfredse, mens godt 1 ud af 10 ikke har nogen holdning til spørgsmålet.

De få cyklister som er utilfredse eller meget utilfredse angiver en række forskellige årsager til utilfredsheden, så det er vanskeligt at drage en entydig konklusion. Der er dog en del af de utilfredse cyklister, som peger på, at holderne til cykler sidder for tæt, så kun hver anden holder kan bruges.

Samlet set viser brugerundersøgelsen, at der er en høj tilfredshed med standarden af cykelparkering i Randers Kommune.



Figur 12: Tilfredshed med antallet af cykelparkeringspladser



Figur 13: Tilfredshed med standarden af cykelparkering

Trafiksikkerhed

Uheldsdata

Antallet af cyklistulykker med tilskadekomne har været faldende siden 2002, som var præget af et højt antal ulykker. Især 2009 udmærker sig med få tilskadekomne cyklister. Faldet viser, at det kan lade sig gøre at reducere antallet af cyklister, som kommer til skade i trafikken. Antallet af trafikdræbte cyklister har ligget stabilt i mange år med mellem 0 og 1 dræbt pr. år.

Risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken som cyklist i Randers Kommune, må derfor siges at være lav især når antallet af cyklister tages i betragtning. Men som det fremgår nedenfor kan borgerne stadig opleve usikkerhed i trafikken, selv om den reelle risiko for at komme til skade er lav. Et lavt antal dræbte og tilskadekomne er dermed ikke ensbetydende med, at cyklisterne føler sig sikre i trafikken.

Cykelhjelme spiller en vigtig rolle for at forhindre hovedskader. Seks ud af ti hovedskader, som opstår, når cyklister er involveret i trafikulykker kunne undgås, hvis alle kørte med cykelhjelme. I borgerundersøgelsen er cyklisterne derfor blevet spurgt, hvor ofte de bruger cykelhjelme. Undersøgelsen viser, at det er lidt over halvdelen af alle cyklister, som altid eller ofte kører med cykelhjelme. Til gengæld er det næsten 4 ud af 10 cyklister som aldrig kører med cykelhjelme.

I betragtning af at så stor en del af cyklisterne aldrig bruger cykelhjelme, burde der være et stort potentiale for at få flere til at bruge hjelme.

Cyklisternes oplevelse af sikkerhed

4 ud af 10 cyklister i Randers Kommune føler sig enten meget sikre eller sikre ved at færdes i trafikken som cyklist. Godt en fjerdedel føler sig hverken sikre eller usikre, mens en tredjedel føler sig usikre eller meget usikre ved at færdes i trafikken som cyklist.

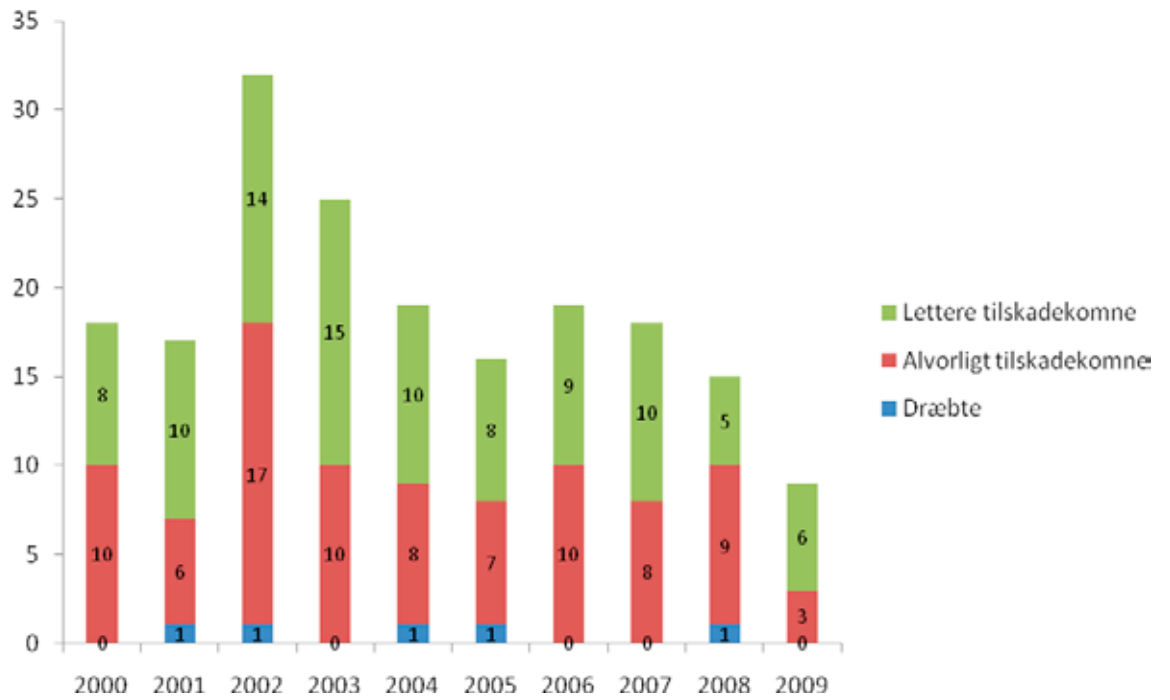
Grundende til at cyklister føler sig usikre i trafikken er komplicerede, da mange forskellige faktorer spiller ind. De cyklister som føler sig usikre eller meget usikre i trafikken angiver da også mange forskellige årsager til oplevelsen af usikkerhed. Typisk skyldes det mange biler og biler som kører med høj hastighed, risiko for at blive klemt af lastbiler og dårlige oversigtsforhold. Cyklisterne peger også på, at mange bilister ikke tager de fornødne hensyn, fx glemmer at se efter cyklister ved højresving eller ikke holder god afstand, når de overhaler.

En del af cyklisterne peger direkte på Mariagervej og Hadsundvej som områder, hvor oplevelsen af sikkerhed i trafikken er lav. Også her skyldes det især de mange biler, høj hastighed, risiko for at blive klemt af lastbiler og dårlige oversigtsforhold.

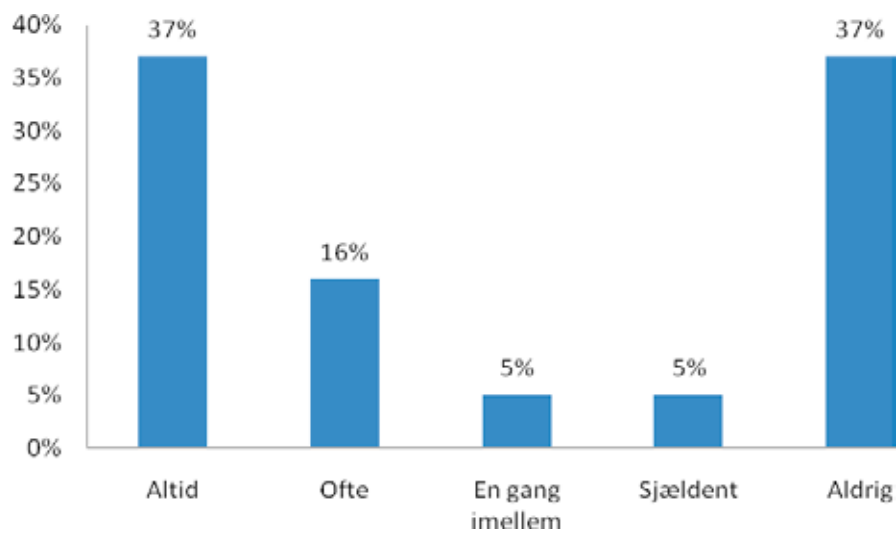
Ud over den manglende oplevelse af sikkerhed i trafikken kan der også være andre faktorer, som er til gene for cyklisterne. Her er det især manglende cykelstier, manglende adskillelse af gående og cyklister samt de mange hurtigkørende knallerter på cykelstierne, som cyklisterne peger på som usikkerhedselementer.

Samlet set viser brugerundersøgelsen, at der er et behov for at øge sikkerheden i trafikken og viden om trafiksikkerhed blandt cyklisterne i Randers Kommune.

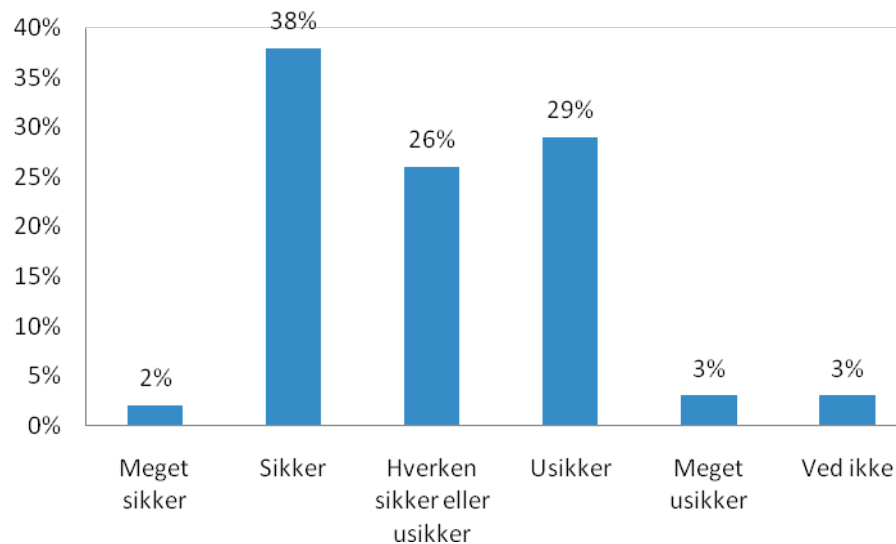
Borgerundersøgelsen viser også, at cyklisternes oplevelse af tryghed i forhold til overfald, tyveri osv. er høj i Randers Kommune. Således føler knap to tredjedel af cyklisterne sig enten meget trygge eller trygge og knap en tredjedel føler sig hverken trygge eller utrygge. Dermed er det kun en meget lille gruppe, som føler sig utryg og der er slet ingen som føler sig meget utryg. En opgørelse over antallet af cykeltyverier i Randers Kommune viser da også, antallet ikke er større end i andre samlignelige kommuner.



Figur 14: Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne cyklister



Figur 15: Hvor ofte cyklisterne bruger cykelhjelme



Figur 16: Oplevelsen af sikkerhed i trafikken

Skolebørns transportvaner

Børnenes transport til og fra skole

Gode cykelvaner grundlægges i barndommen og derfor er det vigtigt, at så mange børn som muligt cykler til og fra skole, da det er en tur alle børn tager hver dag. Samtidig viser undersøgelser, at mange børn gerne vil cykle til og fra skole. Børnenes egen motivation til at cykle kan med fordel udnyttes til at fremme cykling.

Skolevejsundersøgelsen, som Randers Kommune har gennemført, viser, at næste to tredjedel af de adspurgte skolelever (fra 0 – 9 klasse) oftest komme til skole ved at tage cyklen. Samtidig er det godt 1 ud af 10 elever, som går til skole. Samlet set er det næsten 8 ud af 10 af de adspurgte elever som får motion, når de bevæger sig til og fra skole. Kun en mindre del bliver kørt i bil til skole, ligesom der er nogen, som tager busen.

Skolevejsundersøgelsen viser, at de mest aktive cyklister er eleverne i 3. – 6. klasse hvor to tredjedel af eleverne cykler til skole. Eleverne i 7. – 9. klasse cykler en smule mindre, men til gengæld er der flere som går til skole. Det gælder for både 3. – 6. klasse og 7. – 9. klasse, at kun en mindre del (mindre end 1 ud af 10) bliver kørt i bil til skole. Der er derfor ikke noget som tyder på, at elevernes transportvaner ændrer sig markant i takt med, at de bliver ældre. De mindst aktive cyklister, hvad angår transport til og fra skole, finder man i 0 – 2 klasse. Her er det kun 4 ud af 10 elever som cykler til skole, men til gengæld går eller bliver de kørt i bil oftere end i de større klasser.

I borgerundersøgelsen er forældrene blevet spurgt om, hvordan deres børn kommer i skole. Forældrenes svar tegner et noget andet billede, end det børnenes svar giver. Således viser forældrenes svar, at kun en tredjedel af børnene cykler til skole mens 2 ud af 10 bliver kørt i bil, hvilket er dob-

belt så meget som børnene angiver. Det peger på, at adfærdsændrende kampagner vedr. børns transport til og fra skole også skal rettes mod forældrene.

Børnenes brug af cykelhjelm

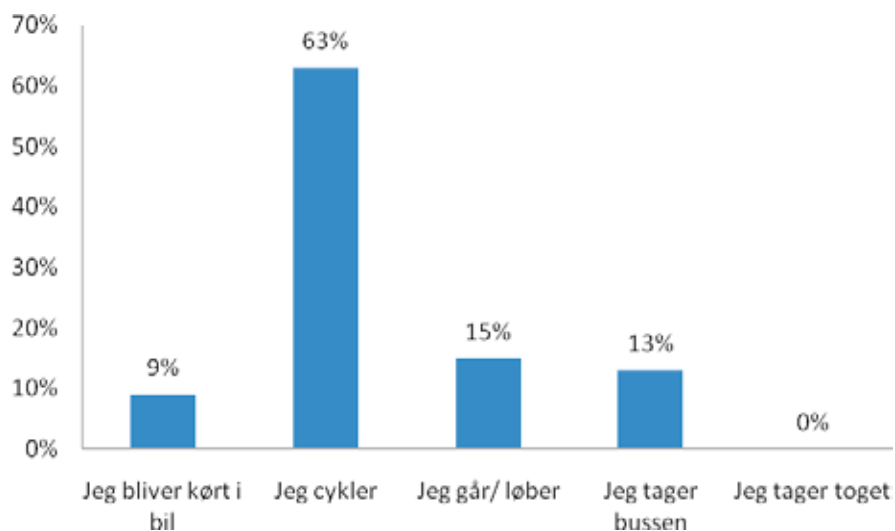
Cykelhjelm kan reducere antallet af hovedskader betydeligt. Derfor er det vigtigt, at børn bruger cykelhjelm – og det gælder selvfølgelig også, når de cykler til og fra skole.

I skolevejsundersøgelsen blev eleverne spurgt, om de bruger cykelhjelm når de cykler til skole. Næsten 7 ud af 10 elever (0. – 9. klasse) bruger hjelm, når de cykler til skole, og der er stort set ingen forskel på drenge og pigers brug af cykelhjelm.

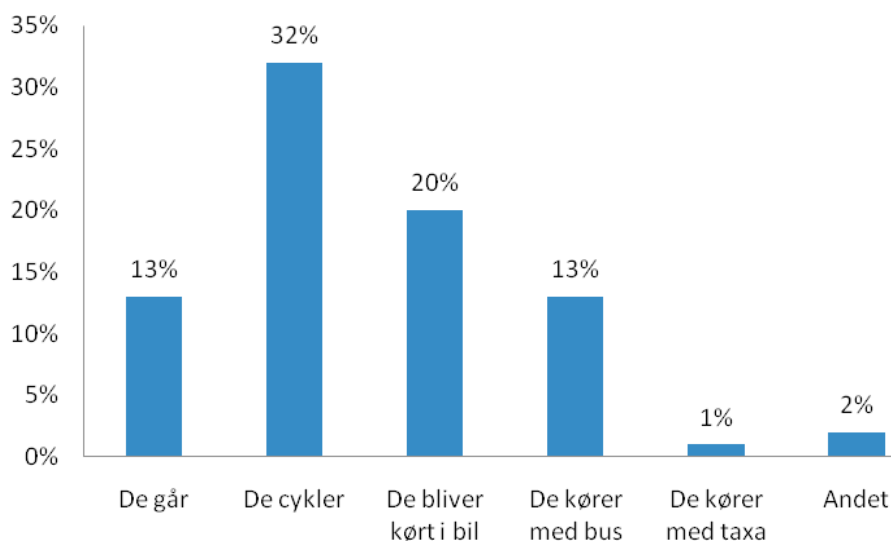
Til gengæld er der stor forskel på, hvor stor en andel af eleverne, som bruger cykelhjelm i forhold til klassesetrin. I 5. klasse og derunder er det over 80 % af eleverne som bruger cykelhjelm mens det kun er 20 % i 8. klasse. Som det fremgår af nedenstående figur falder brugen af cykelhjelm allerede efter 2. klasse og efter 5. klasse falder brugen af cykelhjelm yderligere. Det peger på, at det er her, der skal sættes ind for at fremme brugen af hjelm også i de ældre klasser.

Børnenes oplevelse af tryghed på skolevejen

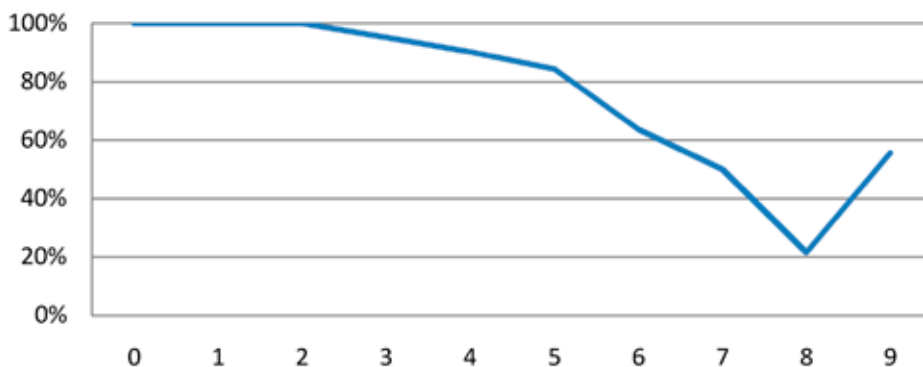
I skolevejsundersøgelsen har eleverne også udpeget strækninger, hvor de oplever utryghed i forbindelse med transport til og fra skole. Børnenes begrundelser for oplevelse af utryghed i trafikken minder meget om dem fra borgerundersøgelsen. Det er således de mange biler, høj hastighed, risikoen for at blive klemt af lastbiler og dårlig oversigt som gør skolevejen utryg. En anden begrundelse som børnene hyppigt nævner, er vanskeligheden ved at krydse vejen.



Figur 17: Børnenes svar på spørgsmålet: "Hvordan kommer du oftest i skole?"



Figur 18: Forældrenes svar på spørgsmålet: "Hvordan kommer dine børn i skole?"



Figur 19: Andel der bruger cykelhjelm i forhold til klassetrin

Randers Kommune
Miljø og Teknik
Laksetorvet
8900 Randers C

