

Bilag 4: Evalueringsrapport

Projekt 'Elver som ambassadører for tryk cykeltrafik' har afprøvet og dokumenteret en metode til at arbejde helhedsorienteret med at løse skolevejsproblemstillinger. Denne evalueringsrapport belyser effekten af projektet ved at stille de indsamlede data op i mod evalueringsplanen.

Succeskriterium 1: 'Samarbejdet med elever og lærere bidrager til at udvikle kampagneaktiviteter, der er skræddersyet til den enkelte skole.'

Gennem interview, observationer og vores ledelse af processene ude på skolerne kan vi vurdere om skolerne har taget projektets tanker til sig. Helt konkret hvorvidt lærere og elever har udviklet kampagneaktiviteter, der er skræddersyet til den enkelte skole.

På alle tre skoler har vi med elever og lærere udviklet kampagner på forskellig vis. Se nedenstående figur.

Skårup Skole:	<ul style="list-style-type: none">• Udvikling af sloganet "Kom og vær' med, vi cykler af sted" af skolens elevråd og uddeling af klistermærker til alle skolens elever med slogan og logo.• Vejlukning af den primære tilkørselsvej til skolen for at sætte fokus på cyklisme og en mindre igangsættende 'happening' med optælling af cykler.
Ørkildskolen:	<ul style="list-style-type: none">• Udvikling af sloganet "Op på hesten, så starter festen" af skolens 5. klasser og uddeling af klistermærker til alle skolens elever med slogan og logo.• Udvikling af cykeltræningsbane til brug i skolegården og undervisning af 5. klasserne til de mindre elever i 1.-2. klassetrin.• Plakater designet af elever til at promovere projektet med slogans og opråb.• Vejlukning af den primære tilkørselsvej til skolen for at sætte fokus på cyklisme og en mindre igangsættende 'happening' med optælling af cykler.
Agedrup Skole:	<ul style="list-style-type: none">• Cykelvideo til at promovere cykling i indskolingen produceret af 8.A.• Udvikling af træningsbane i skolegården. Undervisning af 8.A til indskoling.• Udvikling af slogan og logo til en nøglering, der uddeltes i 0.-4. klasse.• Vejlukning af den primære tilkørselsvej til skolen for at sætte fokus på cyklisme og en mindre igangsættende 'happening' med optælling af cykler.• 8.A har fundet sponsorer til at kunne uddele præmier i forbindelse med 'happening' til udvalgte cyklister.

De midlertidigt anlægs betydning

Det midlertidige anlæg har fungeret som en form for kampagne, da anlæggene i flere tilfælde har haft et tydeligt budskab fx hvor forældre skal sætte deres børn af for at forbedre trafikforholdene. Det midlertidige anlæg har således også haft en kommunikationsværdi ved, at det er eleverne der har været med til at udvikle det.

Det midlertidige anlæg er meget resursekrævende, da det for det første kræver en stor del koordinering. Især når anlæggene planlægges på vejarealet er det tidskrævende at koordinere med Politiet. Det er vores vurdering, at det midlertidige er udfordringerne værd, da det binder projektets pointer sammen. Det er med midlertidige anlæg, at projektet bliver helhedsorienteret, da det bliver meget mere tydeligt, at projektet også rummer den trafiksikkerhedsmæssige dimension. På den måde er det lykkedes at gøre projektet både til en dialog frem mod et permanent anlæg, en kampagne for ændret adfærd og trafikundervisning. Det vurderes, at der ligger store muligheder i at anvende det midlertidige i denne type projekter.

Projektets bedste eksempel på et midlertidigt anlæg er en midlertidig dobbeltrettet cykelsti på en stikvej ind til Agedrup Skole i Odense. Det lykkedes at finde frem til en løsning på selve vejbanen ud fra elevernes input. En løsning som i den grad medførte øget tryghed. Det fysiske design blev etableret med midlertidigt vejmateriel i form af vognbanedelere (se flere detaljer under de øvrige succeskriterier).

Forankring på skolerne

Det er en del af projektets forståelse, at aktiviteterne skal forankres for at have en holdbar effekt. Adfærdsændringer kræver mange gentagelser. Særligt da målgruppen ændrer sig med hvert skoleår er det nødvendigt at være klar til de nye. Vi har derfor spurgt ind til, hvordan skolerne forventer at sætte aktiviteterne i 'drift':

- Skårup Skole vil anvende en kopi af aktiviteterne til næste skolestart. Det betyder, at de vil sætte fokus på, at biler ikke skal ind på den primære tilkørselsvej til skolen. De vil i stedet anvende og promovere de udviklede børnetrafikruter bl.a. med inddragelse af elevrådet til at udvikle nye aktiviteter. Skolen vil implementere projektets resultater og aktiviteter i deres trafikpolitik.
- Ørkildskolen har en leder, der brænder for inddragelse af elever og vil videreføre denne del. Der ligger en plan om, at de involverede 5. klasser, der næste år skal være skolepatrulje, vil blive involveret i at følge mindre elever i stil med gå-bus eller cykel-bus. Dette kun i en kampagneperiode. Skolen vil indarbejde aktiviteterne i deres trafikpolitik.
- Agedrup Skole bruger 8. klasses trin som skolepatruljer. Der har været en stor gevinst ved, at disse elever har fungeret som rollemodeller eller ambassadører. Skolen vil tænke aktiviteterne ind som en del af skolepatruljeopgaven på sigt. Skolen har ikke nået at tage stilling til spørgsmålet om trafikpolitik.

Af interviewene kan der udledes en række andre interessante pointer i forhold til, hvordan projektets metode appellerer til skolerne:

- Det giver stor respekt, når et budskab kommer fra eleverne.
- Den menneskelige tilstedeværelse gør projektet vedkommende set i forhold til de nationale kampagner.

- Resultatet har på kort sigt medført en markant forbedring af trafiksituationen foran skolen og på længere sigt, at flere af projektets aktiviteter gentages fx omkring skolestart.
- Elevinddragelse tvinger skolen som helhed til at følge med projektet. Skolen kan simpelthen ikke overse, at elever bliver inddraget i et vigtigt emne og derfor bliver skolen gradvist mere og mere bundet op på projektet
- Samtidig har projektet haft et interessant dannelsesmæssigt perspektiv ved, at eleverne har fået en forståelse for deres handlemuligheder i et demokratisk samfund gennem et 'virkeligt' projekt. Derfor har projektet også været interessant set ud fra skolereformen.

Teknisk forvaltning og efterspørgsel efter metoden

Projektet har afstedkommet flere opgaver i de involverede kommuner. I Svendborg Kommune har Bente Hansen støttet et projekt på en ny skole i byen og vil præsentere projektet for flere andre skoler i byen. Endnu en skole har ytret ønske om et projekt i forbindelse med forvaltningens møde på skolen.

I Odense Kommune har projektet udviklet sig til en opgave med cykelleg i institutioner med udgangspunkt i projektets brugerorienterede metode i samarbejde med Connie Juel Clausen. Desuden afsøges mulighederne for at indgå et samarbejde om at udbrede metoden til en stor del af skolerne i Odense.

Med denne lovende start vurderes metoden også at være anerkendt fra den tekniske side.

Succeskriterium 2: Skolens elever/forældre ændrer transportvaner. Stigning på 10 % i andelen af elever, der cykler til skole i den aktive periode og 5 % en uge efter interventionen. Fald på 15 %, der køres i bil til skolens indgang på daglig basis i den aktive periode og 10 % en uge efter interventionen.

Trafiktællinger

	Forventning	Skårup Skole	Agedrup Skole	Ørkildskolen
Biler fra trafiktælling 1 til 2	-15%	-30%	9%	-22%
Biler fra trafiktælling 1 til 3	-10%	-5%	-23%	-21%
Cykler fra trafiktælling 1 til 2	10%	15%	56%	58%
Cykler fra trafiktælling 1 til 3	5%	-1%	22%	31%
Fodgængere fra tælling 1 til 2	-	1%	-31%	136%
Fodgængere fra tælling 1 til 3	-	35%	-11%	191%

Analyse

Trafiktællinger skal efter god skik tages med forbehold for usikkerhed. Tællingerne anvendes derfor som én brik i den samlede vurdering af projektet.

Generelt lever trafiktællingerne op til forventningerne. I nogle tilfælde ligger resultatet langt over det forventede og i andre tilfælde lidt under. Med de uforudsigeligheder, der må

tilskrives naturlige variationer, vejrets/sæsonens indvirkninger osv., må resultatet samlet set vurderes at være over det forventede.

På Skårup Skole målt en stigning i antal cykler lidt over det forventede ved den anden tælling. Ved den tredje tælling målt 6 procentpoint under det forventede. Det var imidlertid en tid på året, hvor der traditionelt er meget færre cyklende ifølge skolen. Skolen sendte en besked ud på intranet om at det var lykkedes at fastholde antallet af cyklende helt hen i december i forhold til den første tælling.

Vejret og sæsonen har haft den modsatte effekt på tællingerne i foråret. Tallene viser her en eksplosiv stigning på de skoler. Både i projektperioden og lige efter måles langt over det forventede.

Succeskriterium 3: Stigning på 25 % i andelen af forældre, der er trygge ved, at deres børn selv færdes i trafikken.

Tryghedsmålinger på de tre skoler med den procentvise fordeling af trygheden på en 5-trinsskala. Differencen på før- og eftermålingerne er anført yderst til højre. Nederst i hver tabel fremgår den samlede utryghed og tryghed. Den samlede stigning/fald i tryghed er markeret gråt.

Tryghedsmålinger

Agedrup Skole

	Før		Efter		Difference %
	Procent	Antal	Procent	Antal	
Meget utryg	24,32%	9	2,56%	1	21,76%
Utryg	35,14%	13	5,13%	2	30,01%
Hverken tryg eller utryg	32,43%	12	20,51%	8	11,92%
Tryg	5,41%	2	61,54%	24	-56,13%
Meget tryg	2,70%	1	10,26%	4	-7,56%
Samlet utryghed	59,46%		7,69%		51,77%
Samlet tryghed	8,11%		71,80%		-63,69%

Skårup Skole

	Før		Efter		Difference %
	Procent	Antal	Procent	Antal	
Meget utryg	15,38%	8	12,20%	5	3,18%
Utryg	44,23%	23	26,83%	11	17,40%
Hverken tryg eller utryg	30,77%	16	31,71%	13	-0,94%
Tryg	7,69%	4	26,83%	11	-19,14%
Meget tryg	1,92%	1	2,44%	1	-0,52%
Samlet utryghed	59,61%		39,03%		20,58%
Samlet tryghed	9,61%		29,27%		-19,66%

Ørkildskolen

	Før		Efter		Difference %
	Procent	Antal	Procent	Antal	
Meget utryg	27,66%	13	12,00%	3	15,66%

Utryg	29,79%	14	36,00%	9	-6,21%
Hverken tryg eller utryg	31,91%	15	40,00%	10	-8,09%
Tryg	10,64%	5	12,00%	3	-1,36%
Meget tryg	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Samlet utryghed	57,45%		48,00%		9,45%
Samlet tryghed	10,64%		12,00%		-1,36%

Analyse

Tryghedsmålingerne viser en variationen i projektets effekt (adskilt fra de andre succeskriterier). Det fremgår, at projektet på Agedrup Skole har været en stor succes, projektet på Skårup Skole har haft en effekt lidt mindre end forventet og projektet på Ørkildskolen har haft en mindre effekt end forventet.

Tryghedsmålingen peger helt sikkert på nogle forbedringsmuligheder i metoden og nogle begrænsninger. Ørkildskolen som er længst fra det forventede resultat er trafikmæssigt den mest vanskelige med få muligheder for at komme til skolen i bil i kombination med at relativt mange elever kommer langt fra skolen og er mindreårige. Det har sat begrænsninger for udviklingsmulighederne og særligt hvordan det midlertidige anlæg har kunnet bringes i spil. Positivt set har skolen leveret stort engagement fra lærerne og det er faktisk lykkedes at få mange flere til at cykle alene gennem kampagneaktiviteter. Den helhedsorienterede løsning har således ikke kunnet bringes i spil på denne skole.

Flere forældre har også peget på et behov for at nå mere ud til forældrene med projektet og kommunikere mere direkte til dem. Det er netop det problem projektet også har forsøgt at håndtere ved at kommunikere til dem via eleverne. Forældre er vanskelige at nå og det understreger igen pointen med at aktiviteterne skal gentages for at være virkeligt succesfulde og at den store succes i mange tilfælde kun kan nås over en årrække.

Succeskriterium 4: Forældre vurderer, at de etablerede midlertidige anlæg og den medfølgende dialog bidrager til, at børn kan færdes trygt omkring skolen.

Erfaring viser, at det er uhyre vanskeligt at komme igennem med budskab til forældre og det har derfor været et af projektets formål at kommunikere til forældre via eleverne. Vi har via følgegrupper og spørgeskema kunnet registrere, hvorvidt forældrene har modtaget budskabet om ændret adfærd.

Fælles for alle tre skoler er, at det er få forældre, der peger på en konkret projektaktivitet som årsag til ændringer. Langt de fleste forældre som synes projektet har haft en effekt, peger på helheden og den generelle opmærksomhed på trafik som den afgørende faktor for succes. Derudover scorer vejlukningerne på de tre skoler relativt højt.

Spørgsmålene er stillet forskelligt fra skole til skole fordi aktiviteterne har været forskellige. Det betyder, at det ikke har været muligt at sammenligne direkte på alle punkter. I det følgende fremstilles svarerne fordelt på de enkelte skoler. Det er ikke nødvendigvis alle

aktiviteter som er kommunikeret til forældrene formelt, men vi har kunnet bruge det til at vurdere, hvad der alligevel er kommet frem ved at deres egne børn har talt om det hjemme.

Agedrup Skole

Forældrenes synspunkter ligger sig op ad tryghedsmålingen på den måde at mange forældre på Agedrup Skole vurderer, at deres børn kan færdes mere trygt som følge af projektets aktiviteter. Her peger rigtig mange på, at den midlertidige cykelsti har haft en stor betydning og, at det, at den er udviklet af eleverne har haft betydning. Sidstnævnte dog i mindre grad.

På spørgsmålet 'Hvilke aktiviteter har haft størst effekt på trygheden på stikvejen?' fordeler forældrenes svar sig som vist i nedenstående figur. De adspurgte er forældre til elever på 1.-3. årgang. Respondenterne har kunnet sætte flere kryds.

Svarvalg	Besvarelser	
Jeg føler mig ikke mere tryk nu	10,53%	4
Vejlukning af stikvejen ind til skolen den 12. maj (bl.a. den store orange portal)	10,53%	4
8.A's kampagne med præmier til udvalgte cyklister den 12. maj	0,00%	0
8.A's nøgleringe med sloganet "Vi cykler afsted - kom og vær med"	0,00%	0
8.A's cykelvideo	0,00%	0
8.A's cykeltræningsbane i skolegården for indskolingen	2,63%	1
Den midlertidige cykelsti på stikvejen ind til skolen	81,58%	31
Den midlertidige cykelsti fordi den er udviklet af 8.A	7,89%	3
At der er 8.A som har fundet på ideerne	2,63%	1
8.A har fungeret som rollemodeller for elever i indskolingen	23,68%	9
Effekten skyldes det generelle øgede fokus på trafik	55,26%	21
Respondenter i alt: 38		

Som det fremgår vurderer 82 % af respondenterne at den midlertidige cykelsti har haft effekt på trygheden. Også 8.a's deltagelse vurderes til at have haft en effekt (som rollemodeller og som udviklere af den midlertidige cykelsti).

Forældrene vurderer, at de midlertidige anlæg har haft en relativ høj effekt og kampagnerne har haft en mindre, men stadig betydelig effekt.

Skårup Skole

På Skårup Skole vurderer forældrene, at projektet har haft en relativ stor effekt og tillægger både midlertidigt anlæg og kampagner betydning. På spørgsmålet 'Hvilke aktiviteter har haft størst effekt på trygheden på Østergade?' fordeler forældrenes svar sig som vist i nedenstående figur. De adspurgte er forældre til elever på 1.-3. årgang. Respondenterne har kunnet sætte flere kryds.

Svarvalg	Besvarelser
Der er ikke sket en ændring	22,86% 8
Den grønne balancebane mellem Oluf Rings Vej og skolen (krokodille-stien)	17,14% 6
Den gule bænk foran skolen på Østergade	0,00% 0
Krydsningspunktet på Skårup Kirkebakke foran kirken	22,86% 8
Elevrådet som afsendere af projektet	5,71% 2
Konkurrencen blandt 1.-3. klasserne om at bruge stierne	17,14% 6
Gåbus-chauffører de to første uger	20,00% 7
Elever bruger billedkunst til at male krokodiller/kyllinger til projektet	5,71% 2
Vejlukning onsdag den 29.10 og den lille 'happening' foran skolen	25,71% 9
Uddeling af klistermærker med cykellogo og slogan fra elevrådet	2,86% 1
Helheden og det generelle fokus på tryk trafik	48,57% 17
Respondenter i alt: 35	

Der ses en relativ stor spredning på forældrenes svarvalg. Både de midlertidige anlæg og kampagneaktiviteterne har fået relativt høje procenter. Vi vurderer, at der var en stor opbakning fra lærersiden til at integrere projektet i undervisningen og at der blev sat interessante kampagneaktiviteter i gang. Samtidig var der en betydelig effekt i de midlertidige anlæg.

Forældrene vurderer at både de midlertidige anlæg og kampagner har haft en effekt.

Ørkildskolen

På Ørkildskolen var det ikke i nær så stor grad som på de andre skoler muligt at sætte det midlertidige anlæg i spil. Som tidligere nævnt pga. meget vanskelige trafikforhold. Relativt få udrykker her øget tryghed og det er da også færre end på de andre skoler, der vurderer, at det midlertidige anlæg har haft betydning. Den store styrke ved Ørkildskolen har været, at lærerne har været meget engagerede og at projektet har involveret tre 5. klasser, hvilket svarer til ca. 60 elever. Det har betydet, at projektet har kunnet nå meget bredere ud end på de andre skoler, hvor det kun har været ca. 20 elever. Trods de vanskelige forhold har der været en god spredning af budskabet, men det har ikke haft nær så stor betydning for forældrenes oplevelse af tryghed.

På spørgsmålet 'Hvilke aktiviteter har haft størst effekt på trygheden på Østre Skolevej?' fordeler forældrenes svar sig som vist i nedenstående figur. De adspurgte er forældre til elever på 1.-3. årgang. Respondenterne har kunnet sætte flere kryds.

Svarvalg	Besvarelser
Der er ikke sket en ændring	36,00% 9
Vejlukning af Østre Skolevej den 7. maj	24,00% 6
Konkurrencer mellem klasserne om hvem der har flest cyklende til skole (7.-20. maj)	12,00% 3
Ruten fra p-pladsen på kirkegården til skolen med vejvisere	12,00% 3
Ruten fra Ottes Hul til skolen med ramper og vejvisere	20,00% 5
Cykelbane i skolegården	4,00% 1
Budskabet om ændring i trafikken er kommet fra eleverne i 5. klasse	8,00% 2
Det generelle fokus på trafikken	36,00% 9
Respondenter i alt: 25	

På Ørkildskolen er der flere der vurderer, at projektet ikke har haft en effekt, 36 %. Der er dog stadig rimeligt høje procenter på flere af de andre svarvalg. Sammenholdt med tryghedsmålingen har der været en mindre effekt både i forhold til de midlertidige anlæg og til kampagnerne.

Betydning af gentagelser

Følgende citat fra en forældre på Agedrup Skoler giver et klart billede af projektet:

"Jeg har som forældre været rigtig glad for den nye cykelsti. Jeg hentede mit barn på Agedrup Skole den 22. juni, hvor cykelstien var fjernet. Jeg kunne allerede her konstatere, at forældre igen er begyndt at parkere langs legepladsen. Det var netop dette der var vores udfordring i skolebestyrelsen. Man kan sige meget om de forældre der desværre ikke har forstået budskabet og ikke tænker selvstændigt. Jeg må bare konstatere, at den eneste vej frem er en adskillelse af trafikken på skolens område. Projektet har vist at det virker, men samtidig har projektet vist, at tilbagemeld fra forældrenes side indtræder lige så hurtigt som projektet afsluttes. Tak for et godt projekt. Venlig hilsen Sidsel & Morten Brogaard."

Det er afgørende for succes, at aktiviteterne gentages på skolerne for at fastholde effekten. Forældre venner lynhurtigt tilbage til deres gamle vaner. Ligesom nye forældrene ved hver skolestart hurtigt får indarbejdet nye vaner.

På den måde er projektet meget afhængigt af skolens evne til at indoptage og fortsætte projektet.

Samlet vurdering

Den samlede vurdering af projektet bygger på direkte målbare og vanskeligt målbare kriterier. Projektet er af sådan en type at det er vigtigt at tage de vanskeligt målbare kriterier alvorligt. Der er således mange effekter der vil vise sig på længere sigt ved at skolerne har fået inspiration til at arbejde med trafik på en ny måde.

Projektet har tydeligt vundet appel ude på skolerne både blandt lærere og ledere, der kan se mange undervisningsmæssige kvaliteter. Det er helt afgørende for projektet at skolerne kan

se potentialet for deres kerneopgave. Hvis de kan se muligheder, er der ikke grænser for hvad de vil gå i gang med. Skolerne ser en stor mulighed i at tænke faglighed på en ny måde, dvs. at arbejde med et virkelighedsnært projekt med fagene som redskaber til at belyse forskellige problemstillinger fx interview i dansk og trafiktællinger i matematik. Også hele kommunikationsarbejdet har en tæt relation til større fagområder i danskfaget og hele den tekniske og ingeniørfaglige del kan kobles til de naturvidenskabelige fag. Derudover kan projektet engagere de elever som har vanskeligt ved den mere traditionelle og boglige tilgang til undervisning. Projektet har vist mange eksempler på elever der blomstrer op og lærere der bliver overrasket over deres kompetencer. Desuden appellerer projektets temaer medbestemmelse og demokrati til skolerne. Disse forhold gør det attraktivt for skolerne at deltage i projektet fordi det pædagogisk set er nytænkende undervisning. Metoden er ved vinde udbredelse i de kommuner, hvor den er blevet afprøvet, idet at trafikingeniørerne i de tekniske forvaltninger er i dialog med os om at udføre flere lignende projekter. Det må være den bedste anbefaling. Effektmålingerne viser stor variation på de tre skoler, hvad angår de helt målbare succeskriterier. På en skole har effekt været langt over forventet, på en skole mindre end forventet og på den sidste omkring det forventede. Samlet set er projektet blevet modtaget så godt af lærere, elever og forældre, at vi har derfor grund til at vurdere, at skolerne vil genoptage tråden og fortsætte det arbejde de nu er begyndt på. Det er simpelthen for attraktiv og interessant undervisning til at de går uden om.

Dokumentation

Projektet er afsluttet med en samlet rapport, der indeholder tre eksempler på at arbejde med elever som cykelambassadører. Materialet har form af et e-undervisningsmateriale eller guide til at arbejde med denne metode. Materialet findes på hjemmesiden www.bornetrafik.dk og formidles via cykelviden.dk.

Der er skrevet en artikel til cykelviden.dk og lavet en aftale om en opfølgende artikel til det tidlige efterår. Desuden er der bragt artikler i fagbladet Folkeskolen i forbindelse med projektet på skolen i Odense. Det blev til en artikel i det trykte blad og en opfølgning i internetudgaven.

Desuden har projektet leveret en artikel til Fyns Amts Avis, Fyns Stiftstidende, Svendborg Dagblad og lokalbladet Agedrup Rundt. Der er desuden taget kontakt til projektet udefra af en journalist, der har skrevet en artikel om Sikker Skoletrafik for Cyklist Forbundet.

Der er skrevet en artikel til tidsskriftet 'Trafik og Veje', der blev udgivet med et tema om skoleveje i januar 2015.

Projektet er desuden formidlet via Den Nationale Cykelkonference med et indlæg i formatet 'rundbordsdiskussion'.