

Evaluering af Københavns Kommunes Program Sikre Skoleveje

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation vedtog i 2008 administrative omstruktureringer på skole- og institutionsområdet og afsatte i den forbindelse 50 mio. kr. til at sikre arbejdet med trygge og sikre skoleveje. Bevillingen blev overført fra Børne- og Ungdomsforvaltningen til Teknik- og Miljøforvaltningen og forankret i et program *Sikre Skoleveje* med en tidsramme på fire år.

Da det var første gang, at der i fælles overenskomst mellem de to forvaltninger blev afsat så mange penge til ét specifikt formål, der har indflydelse på arbejdsområder i to forvaltninger, har det været interessant at undersøge om programmet kunne leve op til forventningerne i begge forvaltninger. Sikre Skoleveje fik derfor en uvildig konsulent til at gennemføre en evaluering af indsatsen. Evalueringen er gennemført i foråret 2013, hvor den oprindelige programperiode som bevillingen af de 50 mio. kr. var hæftet op på, var afsluttet.

Baggrund om program Sikre Skoleveje

Program Sikre Skoleveje har en styregruppe med repræsentanter for Teknik- og Miljøforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Rådet for Sikker Trafik og Politiet. Styregruppens opgave er at træffe de overordnede strategiske beslutninger og godkende prioriteringen af projekter. Politisk er programdokumentet for Sikre Skoleveje godkendt af Borgerrepræsentationen og de enkelte anlægsprojekter af Teknik- og Miljøudvalget.

Programmets overordnede mål er at sikre, at skolebørn er sikre, trygge og kompetente trafikanter, der til fods og på cykel frit kan bevæge sig rundt i byen og samtidig kan være ambassadører for byen grønne vækst og grønne mobilitet

Programmet har arbejdet på tre indsatsområder;

- *Fysiske anlæg* – til forbedring af sikkerhed og tryghed.
- *Trafikpolitik og undervisning* – herunder dialog med skolerne om at etablere en god trafikpolitik og udvikling af færdselsundervisningen.
- *Adfærdspåvirkninger og kommunikation* – herunder en informationsindsats og kampagner, der bidrager til at lære eleverne at færdes sikkert i trafikken og træffe det grønne valg.

Programmet har arbejdet ud fra en idé om, at de tre indsatsområder er tæt forbundet i det daglige arbejde, at de er hinandens forudsætninger, og at ingen af dem kan stå alene.

Evaluering af programmet

På trods af intentionerne i programdokumentet er der i løbet af programperioden ikke blevet udarbejdet specifikke målsætninger for programmets tre indsatsområder, og heller ikke beskrivelser af forventede resultater. Opgaven med at evaluere programmet blev derfor udbudt med det formål at få gennemført en evaluering, der dels kunne dokumentere den samlede indsats af programmets aktiviteter og dels kunne vurdere resultaterne i forhold til forventede målsætninger for hvert af de tre indsatsområder. Sekundært skulle evalueringen også bidrage med forslag til eventuelle udviklingsmuligheder, hvis der på et tidspunkt blev bevilget penge til en fortsættelse af programmet.

Opgaven blev vundet af Rambøll, der anbefalede at designe evalueringen som en kombination af en målopfyldelsesevaluering og en virkningsevaluering. Som en del af metoden er der udarbejdet og arbejdet med en forandringsteori for programmet, der bruges som grundlag for at vurdere de

centrale virkningsmekanismer i indsatsen. Der er i den forbindelse beskrevet en række ønskede resultater på kort og på lang sigt og fastsat succeskriterier for de tilhørende indikatorer for hvert af de tre indsatsområder.

Mange af de langsigtede resultater er ikke knyttet specifikt til ét af tre indsatsområder, da de ønskede virkninger kan opnås med forskellige virkemidler. Til forskel er de kortsigtede resultater, outputtet og de gennemførte aktiviteter opdelt på de tre indsatsområder programmet har arbejdet ud fra.

For at få et solidt dokumentationsgrundlag er der anvendt følgende forskellige datakilder:

- Survey blandt 400 forældre med børn i 0.-5. klasse.
- Tre fokusgruppeinterview med forældre til børn i 0.-5. klasse.
- To fokusgruppeinterview med skoleledere og -bestyrelsesrepræsentanter på skoler, der har samarbejdet med Sikre Skoleveje.
- Tre fokusgruppeinterview med elever der har deltaget i projekter gennem Sikre Skoleveje
- Fem personlige interview med repræsentanter for Rådet for Sikker Trafik, Politiet, Cyklistforbundet og Børne- og Ungdomsforvaltningen.
- Gruppeinterview med programmets medarbejdere.
- Diverse skriftlige materiale om programmets forskellige aktiviteter.

Resultater af evalueringen

Evalueringen viser, at Sikre Skoleveje har gennemført hovedparten af de planlagte aktiviteter og har opfyldt 11 af de 13 mål, der blev opsat for de tre indsatsområder. I forhold til organisationens forventninger vurderes det vigtigste mål, at hele anlægsbudgettet på 37 mio. kr. var eksekveret i overensstemmelse med bevillingen. Ikke alle de godkendte anlægsprojekter nåede at blive gennemført inden udgangen af 2012, men målet regnes som opfyldt, da alle midlerne var disponeret og anlægsprojekterne godkendt og igangsat.

Med hensyn til de opnåede resultater finder Rambøll, at Sikre Skoleveje har opfyldt succeskriterierne for syv ud af de ti vigtigste konklusioner:

- 😊 75% af eleverne i 0.-2. klasse og over 80% af eleverne i 3.-5. klasse transporterer sig selv til skole til fods eller på cykel.
- 😞 Der er sket et fald i andelen af forældre, der er trygge ved, at deres børn selv færdes i trafikken - her var succeskriteriet en stigning på 10%. Hvordan trygheden ville have udviklet sig uden Sikre Skolevejes indsats kende ikke.
- 😊 74 % af forældrene til børn i 3. klasse og 92 % af forældrene til børn i 5. klasse vurderer, at deres barn kan færdes sikkert og trygt i trafikken. Evalueringen viser ikke overraskende, at der er en tæt sammenhæng mellem barnets alder og forældrenes vurdering.
- 😊 Der er gennemført mange fysiske anlægsprojekter, der forventes at skabe bedre rammer for børns færden i trafikken. Skolerne er generelt tilfredse med ændringerne, men evalueringen peger også på, at der fortsat kan ske forbedringer. Evalueringen påpeger, at forældrene stiller meget store krav til, hvilke fysiske forbedringer der er behov for.
- 😊 Sikre Skoleveje har introduceret en 0-vision for skolevejsuheld, men politiet har registreret 13 personskadeuheld i 2012, der lever op til definitionen på et skolevejsuheld. Hertil bliver det dog bemærket, at der er over 46.500 skolebørn i København.
- 😊 Knap 90 % af forældrene træner med deres børn i trafikken.

- 😊 36 skoler har udarbejdet en trafikpolitik og yderligere seks skoler er i gang, svarende til ca. 50% af de skoler Sikre Skoleveje har opfordret til det i forbindelse med planlagte eller gennemført fysiske anlægsprojekter.
- 😊 Der er skabt et tæt og udbytterigt samarbejde mellem Børne- og Ungdomsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen, der sikrer bedre videndeling og forankring af indsatsen for sikre skoleveje.
- 😊 Der er skabt en positiv fortælling om, at børn kan og må transportere sig selv i trafikken. Ifølge evalueringen bidrager de adfærdspåvirkende aktiviteter til at sætte fokus på vigtigheden af at kunne transportere sig selv.
- 😊 Elevinddragelse i indretning af byens rum er med til at påvirke, at børnene kan være ambassadører for det aktive trafikvalg i familien. Evalueringen peger her på, at Sikre Skoleveje er nyskabende og kan være til inspiration for andre kommuner.

I forhold til en eventuel fortsættelse af program Sikre Skoleveje vurderer Rambøll bl.a., at et bredt funderet program med flere indsatser og virkemidler synes hensigtsmæssigt og de anbefale, at den tværfaglige og helhedsorienterede organisering forfølges.

Evalueringen er dokumenteret i en samlet rapport, der kan findes på Sikre Skolevejes hjemmeside: www.sikreskoleveje.dk