



Til: Teknik- og Miljøudvalget

31. marts 2006

Fra: Ole Bach

Journalnr.

Vedr.: Undersøgelse af børns tryghed på skolevejen

I juni 2005 indgik Vej & Park kontrakt med to konsulentfirmaer, henholdsvis Rambøll-Nyvig og Carl Bro, om at gennemføre skolevejsanalyser på hver to skoler. Formålet med undersøgelseerne var at vurdere de nye internetbaserede analyseværktøjer, gennem hvilke skolebørn kan formidle deres erfaringer om tryghed på skolevejen.

For at give det bredest mulige erfaringsgrundlag er de i alt fire skoler valgt, så de repræsenterer forskellige geografiske områder i København, og dermed også er forskellige for eksempel ved den måde eleverne kommer til skole på. De fire skoler er:

- Østrigsgades skole
- Heibergskolen
- Holbergskolen
- Vigerslev Allés Skole

Fremgangsmåde

Skolebørnene udfylder via Internettet et spørgeskema. De skal således både indtegne deres rute, fortælle om deres transportmåde, gang, cykel, bil eller bus, og indtegne og beskrive særlige utrygge steder på ruten.

Efterfølgende har konsulentfirmaerne besøgt de udpegede steder og vurderet, om sikkerheden kan forbedres gennem vejtekniske tiltag.

Vej & Park har haft kontakten til skolerne, deltaget i møder med skolebestyrelserne og medvirket ved besigtigelse og udarbejdelse af løsningsforslag.

Undersøgelsens konklusioner

Skolevejsanalyserne viser generelt at Internettet giver en god mulighed for at gennemføre skolevejsundersøgelser, og der har været rimeligt høje svarprocenter. Resultaterne har kunnet anvendes til at kortlægge de ruter, som eleverne primært bruger til og fra skole, deres valg af transportmiddel samt steder, som mange elever udpeger som utrygge.

Sekretariatet
Trafikovervågning

Njalsgade 13
2300 København S

Telefon
33 66 33 66

Telefax
33 66 71 05

Direkte
33 66 35 01

E-mail
oleba@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

Utrygheden har – ikke overraskende – en stærk sammenhæng med bilernes trafikmængde og hastigheder på skolevejen.

For de utrygge steder, som eleverne har udpeget, er der opstillet forslag til løsninger, hvor det har været muligt. Løsningsforslagene omfatter:

- Tydeligere afmærkning og skiltning – ikke mindst for cyklister
- Etablering af blå felter for cyklister i kryds
- Justering af signalanlæg – for eksempel særlige faser for venstresvingende
- Etablering af sikre krydsningspunkter – for eksempel heller i midten af vejen
- Kraftigere gadebelysning
- Etablering af cykelsti eller cykelbane
- Fartdæmpning med variable tavler
- Bedre organisering af parkeringen, hvor eleverne sættes af om morgenen og hentes om eftermiddagen

Et hovedresultat i begge skolevejsundersøgelser er, at københavnske skolebørn i forhold til andre steder i Danmark i meget *høj grad* går til skole, og i meget *lav grad* bliver kørt i bil. Det er af mange årsager en positiv situation, som skal bevares gennem en systematisk indsats for at fastholde og forbedre et højt niveau for trygheden på skolevejene.

For 0. til 6. klasse ligger brugen af cykelhjem på omkring 60 % for tre af skolerne (Heibergskolen, Holbergskolen og Vigerslev Allés Skole). Hjelmbrugen for de samme alderstrin på Østrigsgades skole er noget lavere, omkring 30 %. – For de højere klassetrin, fra 7. til 9. klasse, falder hjelmbrugen markant. Den er under 10 %, og det svarer til niveauet for voksne cyklister.

Sikkerhed og tryghed

I en af undersøgelseerne er kortlægningen suppleret med indsamling af data fra politiregistrerede trafikuheld. Der er næsten ingen uheld i kategorien ”skolevejsuheld”, som politiet definerer som en ulykke med et barn, der er på vej til eller fra skole. I hele København er der ca. 5 skolevejsuheld om året. Undersøgelsen er derfor udvidet til at omfatte alle trafikuheld, hvor børn og unge i aldersgruppen 6 – 17 år har været involveret. Selv i de tilfælde er der få registrerede ulykker, og ingen direkte sammenhæng kan konstateres med de utrygge steder, som er kortlagt gennem elevernes besvarelser.

Dette resultat er i god overensstemmelse med analyser, som forvaltningen har gennemført i forbindelse med effektvurdering af en række allerede gennemførte skolevejsprojekter. Projekterne er gennemført med det formål at forbedre trygheden på skolevejen. Udgangspunktet har typisk været, at politiet har registreret få eller ingen alvorlige trafikulykker i før-situationen. Derfor er der heller ikke en målbar reduktion

tion i de politiregistrerede ulykker efter foranstaltningerne er gennemført.

Side 3 af 3

Man kan sige at de gennemførte skolevejsprojekter hidtil har medvirket til at fastholde de skolevejsrelaterede trafikulykker på et meget lavt niveau. Samtidig har de været en vigtig basis for samarbejdet med skolebestyrelserne på den måde, at kommunen har vist villighed til at investere i børnenes tryghed.

Det er derfor forvaltningens udgangspunkt at skolevejsprojekterne skal fortsætte på det nuværende niveau med en årlig driftsbevilling på ca. 3 mio. kr om året. Forvaltningen vil arbejde for at denne bevilling i stigende omfang bliver anvendt til samarbejdsprojekter med skolerne, hvor de vejtekniske indsatser gradvist suppleres med øget uddannelse og information til eleverne og deres forældre om en trafiksikker adfærd.

Det er forvaltningens vurdering, at den Internetbaserede metode kan anvendes i tilfælde, hvor der er en løbende dialog mellem skole og forvaltning, og hvor visse specielle tryghedsforhold ønskes nærmere belyst. Derimod finder forvaltningen *ikke* den Internetbaserede metode velegnet til en generel kortlægning af trygheden på samtlige skoler i kommunen.

Den planlagte opfølgning

De fire skoler får nu tilsendt de aktuelle rapporter. Forvaltningen vil i den nærmeste fremtid tilbyde skolebestyrelserne på disse skoler et møde og drøfte rapporternes anbefalinger. De mindre tryghedsfremmende initiativer, som der kan opnås enighed om, vil umiddelbart blive gennemført og finansieret over forvaltningens driftsbudget. Større ombygninger vil indgå i den årlige prioritering af skolevejsprojekter, som skal godkendes af Teknik- og Miljøudvalget.

I det videre samarbejde med skolebestyrelserne i kommunen vil forvaltningen fokusere stærkere på at supplere de vejtekniske indsatser med information og uddannelse på skolerne om trafiksikker adfærd. Dette kan for eksempel tage udgangspunkt i at den enkelte skole får sig en Trafikpolitik. Rådet for Større Færdselssikkerhed har udviklet en model for dette.

Bilag

- 1) Skolevejsundersøgelse for 2 skoler i Københavns Kommune, Vigerslev Allés Skole, Østrigsgades Skole, Februar 2006
- 2) Skolevejsanalyse, pilotprojekt, Heibergskolen og Holbergskolen, Marts 2006.