

SIKRE SKOLEVEJE

ÅRSRAPPORT 2010



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ÅRSRAPPORT FOR 2010

Du sidder nu med program Sikre Skolevejes årsrapport for 2010. Rapporten giver et overblik over, hvad der er sket fra april 2008 og frem til udgangen af 2010. Borgerrepræsentationen bevilgede i 2008 50 mio. kr. til indsatsen. I dag er arbejdet organiseret i program Sikre Skoleveje, og vi samarbejder foreløbig tæt med 47 københavnske skoler.



Program Sikre Skoleveje sætter byens børn i centrum. Programmets mål er at sikre, at skolebørnene 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 byens grønne mobilitet.

Det kræver øvelse at være trafikant! Kommunen, de kommunale og private skoler og forældrene skal sammen skabe rammerne for, at børnene kan øve sig og allerede i en ung alder kan begå sig i trafikken både alene og sammen med mor og far.

Sikre Skoleveje har tre indsatsområder:

- ANLÆG VED SKOLER
- fysiske anlæg til forbedring af sikkerhed og tryghed.
- FÆRDELSUNDERVISNING OG TRAFIKPOLITIK
- udvikling af færdselsundervisning og dialog med alle skoler om at etablere en god trafikpolitik.
- ADFÆRDSPÅVIRKNING, KOMMUNIKATION OG KAMPAGNER
- en solid informationsindsats gennem hele forløbet og specifikke kampagner, der kan bidrage til at skabe sikrere og tryggere skoleveje, så eleverne kan træffe det grønne trafikvalg.

Ingen af de tre områder kan stå alene, tværtimod er de tæt forbundet i det daglige arbejde og supplerer hver især hinanden.

Programmet afsluttes med udgangen af 2012.

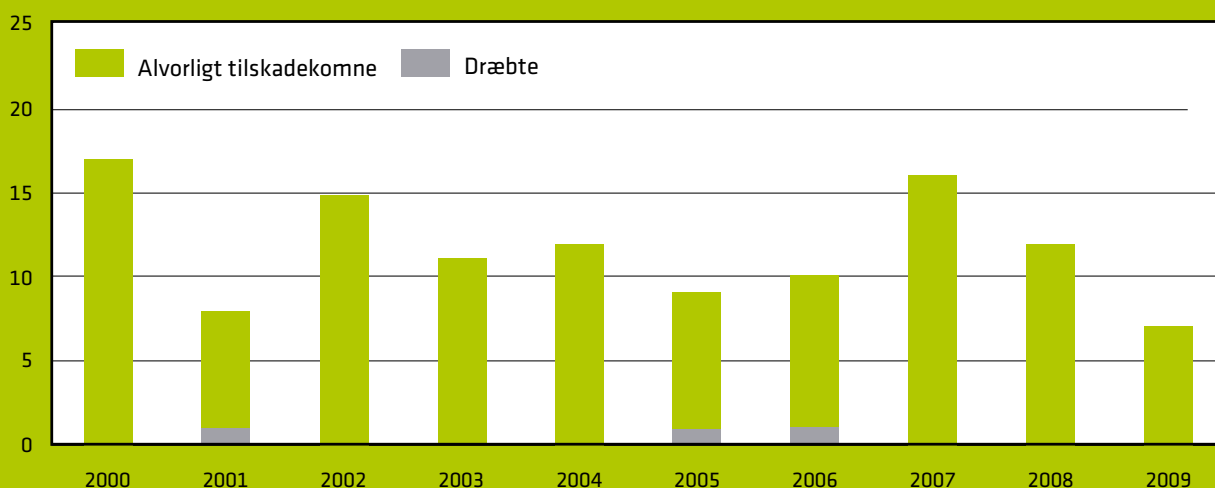
KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Sikre Skoleveje
tlf. 33 66 35 00
sikreskoleveje@tmf.kk.dk
www.kk.dk/sikreskoleveje
December 2010

LAYOUT TMF Grafisk Design
FOTOS Teknik- og Miljøforvaltningen
og Troels Heien

ANLÆG

De københavnske veje er generelt meget sikre. Der sker få trafikuheld, og antallet er generelt faldende. Cykeltrafikken er vokset med 50 %, og antallet af personskader er faldet med 60 % siden 1995. Men trygheden blandt byens cyklister er desværre ikke stigende. Vores øgede krav til en høj mobilitet i byen og byens hektiske liv har en bagside, hvor oplevelsen af trafikken gør mange forældre utrygge. Det betyder, at forældrene ikke lader børnene bevæge sig rundt i byen. Det medfører, at børnene ikke får øvet sig i trafikken, og at både de og deres forældre får indskrænket deres frihed i hverdagen.

TILSKADEKOMNE BØRN I SKOLEVEJSUHELD 2000-2009



Program Sikre Skoleveje har på nuværende tidspunkt (dec. 2010) et tæt samarbejde med 47 af byens i alt 120 kommunale og private skoler, samt fire institutioner. Det betyder, at vi nu er oppe på i alt 51 anlægsprojekter.

Prioriteringen af, i hvilken rækkefølge vi laver anlægsprojekter på skolerne, er sket efter de fire parametre, Borgerrepræsentationen har besluttet:

1. Trafiksikringer på steder, hvor der reelt er øget risiko for ulykker med børn.
2. Sikringer af skole- og institutionsveje, der påvirkes af skole- og institutionssammenlægninger eller nedlæggelser.
3. Tryghedsprojekter på steder, hvor trafikmængder, andelen af tung trafik, oversigtsforhold mv. taler for det.
4. Skoler eller institutioner, der indgår i et arbejde med at indføre, eller som har indført en trafikpolitik.

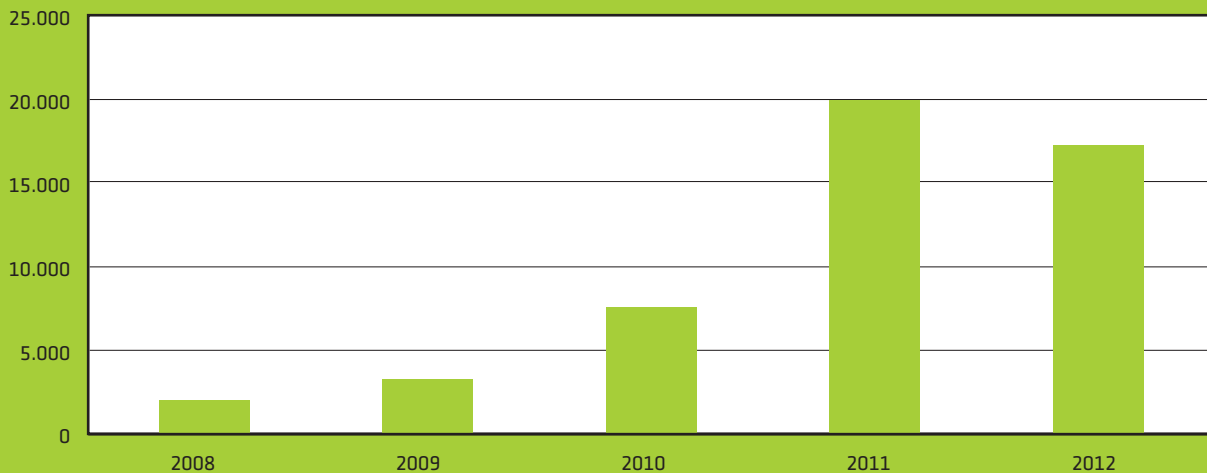


Sikre Skoleveje prioriterer samarbejdet med den enkelte skole højt. Det sker bl.a. ved, at medarbejdere fra programmet tager ud på skolen og afholder dialogmøder med repræsentanter for skolen og med forældrene og eleverne. Sammen gennemgås de trafikale udfordringer i skolens nærområde. Det munder ud i en dialograpport, som skolen får til godkendelse. Rapporten beskriver bl.a. den samlede indsats for at gøre skolens omgivelser sikre og trygge, så eleverne kan cykle dertil.

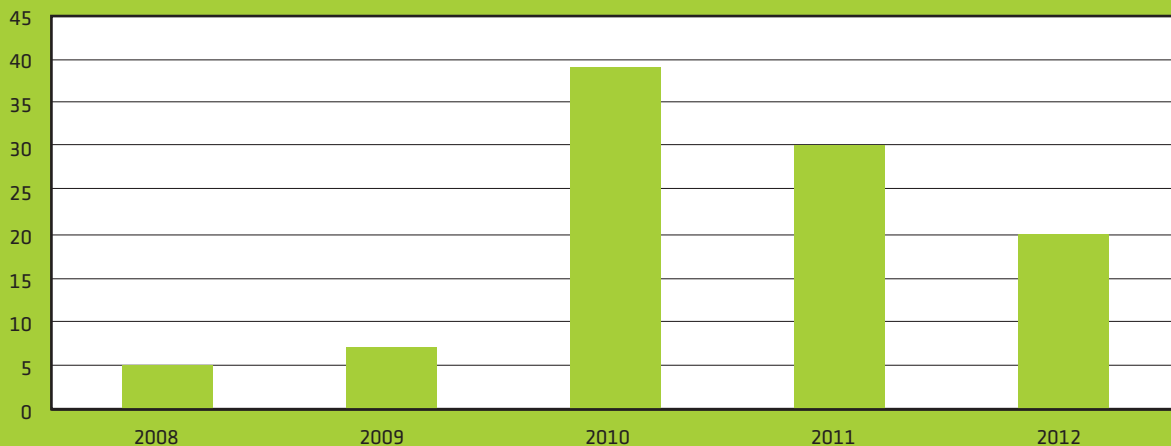
De 51 anlægsprojekter er siden programmets begyndelse samlet i fem pakker (den femte pakke med 12 projekter forventes behandlet af Teknik- og Miljøudvalget den 17. januar 2010). Vi forventer at indstille yderligere syv pakker med i alt 50 forskellige skoler og institutioner frem mod 2012.

Samtlige af de 39 anlægsprojekter, der indtil nu er politisk godkendt, vil være anlagt senest første skoledag august 2011. De resterende projekter, der indstilles i 2011 og 2012, vil være anlagt senest december 2012. Status for de enkelte projekter kan følges på www.kk.dk/sikreskoleveje.

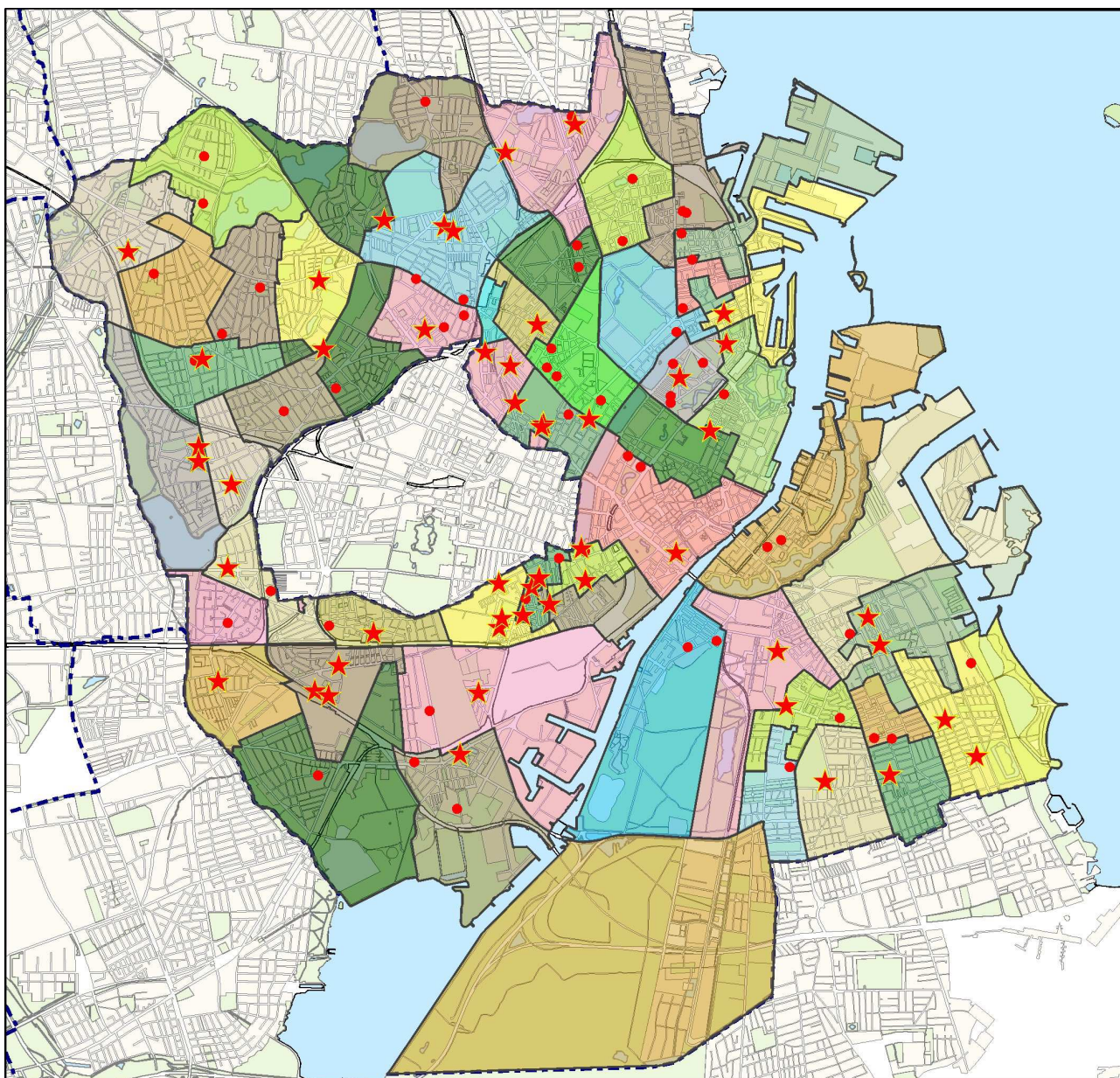
SIKRE SKOLEVEJES FORBRUG AF MIDLER I ALT (2011 OG 2012 ER BUDGETTAL). 1.000 KR.



ANTAL PROJEKTEREDE ANLÆGSPROJEKTER (2011 OG 2012 ER ESTIMERET)



KORT OVER SKOLEVEJSPROJEKTER



★ Projektskoler ● Kommunale og private skoler

Kortet viser de skoler, Sikre Skoleveje foreløbig er i gang med anlægsprojekter på (markeret med en stjerne) samt de øvrige kommunale og private skoler i Københavns Kommune (markeret med en rød cirkel).

Status for de enkelte projekter kan følges på www.kk.dk/sikreskoleveje.

0-ACCEPT AF SKOLEVEJSUHELD

Program Sikre Skoleveje arbejder med at indføre en 0-accept af skolevejsuheld. Det betyder, at hvert skolevejsuheld skal analyseres, og at vi med alle tilgængelige midler vil sikre, at uheldet ikke kan ske igen.

0-accepten vil blive nærmere beskrevet i den kommende Handlingsplan for Grøn Mobilitet.

Når programmet har den første kontakt med en skole, starter forventningsafstemningen. Tiden fra den første kontakt med skolen til anlægsprojektet kan påbegyndes, er nu nede på ca. seks måneder. Det kan lade sig gøre, fordi Borgerrepræsentationen har besluttet en fast track-model for godkendelse og projektering af anlægsprojekterne, og fordi projekterne nu anlægges af kommunens egen driftsorganisation, der har solid erfaring med at etablere trafikdæmpende foranstaltninger.

De trafikdæmpende foranstaltninger er anlæg, der f.eks. sikrer en passende dæmpning af hastigheden, forbedrer oversigtsforholdene eller gør det nemmere for børnene at krydse en vej samt Kys&Kør faciliteter og cykelparkering. Vi har en lang og god erfaring med disse virkemidler i de københavnske gader, og de passes ind uden væsentlige konsekvenser for afviklingen af trafikken og mulighederne for at parkere.

EKSEMPLER PÅ ANLÆGSPROJEKTER



På Øster Farimagsgades Skole har vi farvet "midterhellen" ud for skolen rød og ændret signalanlægget til rødhvileanlæg, dvs. at der som udgangspunkt er rødt for bilister. Signalet skifter, når bilen kører frem med lav hastighed.



Vi har blandt andet opsat variable hastighedstavler ved Tove Ditlevsens Skole.



Vi har etableret to bump ved Langelinieskolen.



Sikre Skoleveje prioriterer samarbejdet med den enkelte skole højt. Her bliver der holdt dialogmøde på Gerbrandskolen.

TRAFIKPOLITIK OG UNDERVISNING

Skolernes lokale trafikpolitik og færdselsundervisning er en hjørnesten i arbejdet med at gøre eleverne til kompetente trafikanter. Programmet er et tæt samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Politiet, Rådet for Sikker Trafik samt alle skolerne.

BØRNEBESKÆFTIGELSE

Sikre Skoleveje har taget initiativ til at oprette Børnenes Trafikråd. Rådets første møde blev afholdt den 22. september 2010, hvor 200 elever fra seks skoler mødtes. Deres arbejde resulterede i en række input til Handlingsplan for Grøn Mobilitet, som en gruppe elever præsenterede på konferencen om Grøn Mobilitet den 13. oktober 2010.



Børnenes Trafikråd: De 200 elever, der deltog i rådets første møde, gav blandt andet deres input på et stort københavnerkort.

BØRNEKONSEKVENSANALYSER

Program Sikre Skoleveje vil arbejde for, at det i kommuneplanen kræves, at der ved skolebyggerier, skolesammenlægninger, større infrastrukturprojekter og byudviklingsprojekter foretages en analyse af anlæggets konsekvenser for byens børn. Børnekonsekvensanalyser bliver anbefalet af FN's Børnekonvention og er kendt fra Sverige. Arbejdet med børnekonsekvensanalyser vil blive nærmere beskrevet i den kommende Handlingsplan for Grøn Mobilitet.

Sikre Skoleveje arbejder for, at samtlige skoler i Københavns Kommune udarbejder en trafikpolitik. Skolens trafikpolitik indeholder skolens indsats på trafikområdet. Politikken kan indeholde regler som f.eks.: vi kører med cykelhjelm, vi deltager i politiets fodgænger- og cyklistprøver, og skolens forældre sætter børnene af på de dertil indrettede Kys&Kør pladser.

En langt større andel af forældre på skoler, der har en trafikpolitik, mener, at skolen er med til at lære børnene gode trafikvaner, end forældre fra skoler uden en trafikpolitik. Det viser tal fra Rådet for Sikker Trafik.

Skolernes trafikpolitik er samtidig et væsentligt indspil til kommunens Handlingsplan for Grøn Mobilitet. Børnene er fremtidens trafikanter og skal lære og fastholdes i en god trafikadfærd. I børnenes cykelvaner ligger der ligeledes et stort potentiale for at indfri kommunens mål om, at 50 % skal cykle til arbejde og uddannelsesinstitutioner i København i 2015, og at København skal være CO₂-neutral i 2025.

Programmet arbejder på en ny standard for færdselsundervisningen i Københavns Kommune. Færdsel og trafik skal tænkes ind i den skemalagte undervisning og skal understøtte læringen om bæredygtig udvikling og inddragelsen i den demokratiske proces.

Tanken er, at det skal være så let for den enkelte lærer at finde undervisningsmateriale og forberede undervisningen om trafik, at man slet ikke kan lade være. Derfor får vi udarbejdet undervisningsmateriale og opgraderer i sommeren 2011 www.kk.dk/sikreskoleveje til en portal, hvor vi samler alt undervisningsmateriale.

Programmet arbejder i øvrigt for en formalisering af Børnenes Trafikråd, der på lige fod med f.eks. Ældrerådet og Handicaprådet kan tale børnenes sag i arbejdet med byens udvikling. Børnenes Trafikråd vil blive nærmere beskrevet i Handlingsplan for Grøn Mobilitet.

ADFÆRDSPÅVIRKNING, KOMMUNIKATION OG KAMPAGNER

Hvorfor er dialogen så central i Sikre Skoleveje programmet? Dialogen kan både sikre en forventningsafstemning, og samtidig er den det mest effektive våben mod utrygheden i trafikken.



Man kan ikke bygge sig ud af dårlig opførsel i trafikken. Samtidig er de københavnske skoler, forældre og børn meget forskellige fra skole til skole og bydelene imellem. Skolerne skal inspirere hinanden, men det er ikke altid, at det, der er en god løsning ét sted i byen, automatisk kan bruges med succes andre steder. Vi har derfor gjort en stor indsats for at lære vores målgrupper indgående at kende, så vi kan sætte ind parallelt med de rette trafiksaneringer og den rette adfærdspåvirkning.

Igen i 2010 gennemførte vi skolestartskampagnen "Ny i trafikken", og kommunens skoler deltog i Dansk Cyklistforbunds kampagne "Alle Børn Cykler," samt i politiets fodgænger- og cyklistprøver. I 2011 vil vi arbejde på at få en endnu større del af byens børn til at deltage i disse kampagner. Kommunen deltog desuden i Rådet for Sikker Trafiks "Skoletrafiktest", hvor København blev placeret som nummer 8 ud af 91 deltagende kommuner.

Desuden har vi sat asfalmærker med Katten Max på en række skoleveje på Vesterbro og Nørrebro. Max skal få børnene til at følge den tryggeste vej, når de skal til og fra skole og fritidsinstitution.



Asfalmærker med katten Max viser skoleeleverne på Vesterbro og Nørrebro den tryggeste vej mellem skole og fritidsinstitution.

Generelt har de københavnske børn nogle gode transportvaner, som vi skal gøre alt for at fastholde, når de bliver ældre. Kun omkring 15 % af byens børn bliver kørt i bil til skole om morgenen og hele 60 % går og cykler. De gode vaner skal plejes og fastholdes, og børnene skal vokse op og give de gode vaner videre til deres egne børn. På den måde sikrer vi, at indsatsen bliver langtidsholdbar og endda får en længere levetid end de fysiske tiltag i byen. Vi ved fra både danske og udenlandske undersøgelser, at man ikke kan bygge sig ud af de trafikale problemer, men at heller ikke adfærdspåvirkningen eller kampagnerne kan stå alene.

Sikre Skoleveje udarbejder i 2011 et regnskab for børnenes mobilitet, der skal supplere det københavnske cykelregnskab.

Programmet samarbejder med lokaludvalgene om at inddrage børnene i arbejdet med mobilitet i de forskellige bydele. Lokaludvalgene har en direkte kontakt til programmet og orienteres om status for de enkelte skoleprojekter. På baggrund af det kan program Sikre Skoleveje og lokaludvalgene sammen udføre lokale tiltag, der rettes mod hele bydelens forældre- og børnegruppe.

RESULTATER OG UDFORDRINGER

Generelt er Sikre Skoleveje på rette kurs, og programmets mål om at de københavnske børn skal være sikre, trygge og kompetente trafikanter er et realistisk mål.



MÅLOPFØLGNING MED SMILEYS

ANLÆG



Der er indstillet og godkendt fem anlægspakker med projekter på i alt 39 skoler og institutioner til og med 2010. Over halvdelen af disse projekter er på nuværende tidspunkt anlagt. De resterende projekter anlægges inden skolestart august 2011. Vi forventer at indstille og anlægge yderligere syv anlægspakker med i alt 50 skoler og institutioner frem til ultimo 2012.

FORVENTNINGSAFSTEMNING



Tiden fra første kontakt til anlægsstart er nede på seks måneder. Forældre og skoler vender tilbage til os med positive tilkendegivelser.

ØKONOMI



Vi forventer et forbrug på 7.5 mio. kr. i 2010. Der var budgetteret med et forbrug på 8.0 mio. kr. Programmet har ansøgt og fået bevilget 1.3 mio. kr. fra den statslige cykelpulje til medfinansiering af projektet "Cykler, natur, kunst og kultur - oplevelser og læring på cykel i skoletiden".

BEMANDING



Indsatsområderne Trafikpolitik og Undervisning, samt Adfærdspåvirkning, Kommunikation og Kampagner er først blevet bemanded omkring sommerferien. Derfor er disse indsatsområder ikke oppe i samme omdrejninger som indsatsområdet Anlæg, men forventes at være på omgangshøjde i januar 2011.

NETVÆRK



Der er skabt tætte netværk til skolerne, Rådet for Sikker Trafik, politiet, forældreorganisationen Skole & Forældre, Dansk Cyklistforbund, aktører i Øresundsregionen, lokaludvalgene og områdefornyelsesprojekterne. Netværkene sikrer synergien på tværs i programmet. For eksempel ville Børnenes Trafikråd ikke eksistere og tilføre væsentlige input til programmet og Handlingsplan for Grøn Mobilitet, hvis ikke Børne- og Ungdomsforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen og ByX havde forenet parternes ekspertiser i forhold til mobilitet, bæredygtighed og inddragelse af børn i den demokratiske proces.

MÅLGRUPPE



Vi skal kende børnene og deres forældre godt for at kunne målrette indsatsen. Vores kendskab har imidlertid været meget begrænset, og datagrundlaget har været mangelfuldt. Derfor har vi i 2010 brugt mange kræfter på at få et bedre billede af målgrupperne. Dette er bl.a. sket gennem kvantitative og kvalitative interviews med skoleelever, forældre og skoleledere samt ved litteraturstudier.

TRAFIKANALYSER



Programmet er involveret tidligt i udbygningen af kommunens pladskapacitet og er konkret involveret i trafikanalyser i forbindelse med Ørestad Skole, Sydhavnen Skole og tankerne omkring sammenlægning af fire skoler på Amager.

TIDSLINJE FOR SIKRE SKOLEVEJE



PROGRAMMETS ØKONOMI

BOGFØRINGSÅR	2008	2009	2010	
LØN				
Løn 2008	18.140			
Løn 2009		132.693		
Løn 2010			1.539.060	
LØN I ALT	18.140	132.693	1.539.060	1.689.892
UDGIFTER				
Pakke 2008	1.835.465	581.428	6.576	
Pakke 2009		2.210.726	4.309.521	
Pakke 2010-I			191.212	
Pakke 2010-II			188.135	
Pakke 2010-III			189.257	
Adfærd, kommunikation og kampagner			166.220	
Trafikpolitik og undervisning			985.912	
Programledelse			24.964	
UDGIFTER I ALT	1.835.465	2.792.154	6.036.833	10.664.453
DETALJERET FORBRUG FREMSKREVET TIL 31. DEC	1.835.465	2.924.847	7.575.893	12.354.345

2011



DE VIGTIGE MILEPÆLE I 2011

- Anlæg af de projekter, der er indstillet i 2010
- Indstilling af fire pakker med omkring 30 anlægsprojekter
- Seminar for færdselskontaktlærere
- Afvikling af fodgænger- og cyklistprøver i samarbejde med politiet
- Flex-parkeringsforsøg foran Ingrid Jespersens Skole i Nordre Frihavnsgade på Østerbro
- Hjemmesiden www.kk.dk/sikreskoleveje opgraderes til portal, hvor lærere, forældre og eleverne kan finde undervisningsmateriale, status på anlægsprojekter, inspiration til arbejdet med trafikpolitik etc.
- Skolestartskampagne 2011
- Kampagne rettet mod forældres tryghed
- Lokale kampagner rettet mod cyklistadfærd
- Feature-uge om færdsel på en skole i samarbejde med Områdefornyelse - Pilotprojekt
- Udvikling af trafikspil til brug i folkeskolens ældste klasser og i skolebestyrelserne

Programmet er vedtaget på baggrund af forandringer af skolestrukturen. Sammenlægninger og nybyggeri af skoler fortsætter, og vi skal derfor fortsat fokusere på arbejdet med at gøre de københavnske skolebørn til sikre, trygge og kompetente trafikanter.

"Jeg siger til min far, at han skal have hjelm på. Han fik én, og så havde han den kun på en måned, og sagde, han ikke kunne finde den. Jeg tror, han havde gemt den."

ELEV 5. KLASSE

"Man skal også være ordentlig, når man går over et lyskryds. Det er, når man ikke fjoller sådan over."

PIGE 1. KLASSE

"Jeg lærer det af min mor, når vi cykler - så fortæller hun mig, hvordan man skal gøre."

ELEV 4. KLASSE