

Sikre Skoleveje 2008-2012 Programdokument



Center for Trafik, Januar 2010

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

INDHOLDSFORTEGNELSE

Formål	3
Anledning	3
Mål og succeskriterier	4
Kommunikation og kampagner	4
Undervisning og trafikpolitik på skolerne	4
Vej- og trafikmæssige forbedringer	4
Målgruppe og interessenter	4
Programmets organisering	6
Teknik- og Miljøudvalget	6
Styregruppen	7
Programledelse	7
Indsatsområder	7
Kommunikation og kampagner	7
Undervisning og trafikpolitik	8
Anlæg	9
Risikovurdering	11
Synergimuligheder	11
Politisk behandling	12
Økonomi	12
Anlæg	12
Kampagner og kommunikation	13
Undervisning og trafikpolitik	13

FORMÅL

Programmets formål er at sætte byens børn i fokus og sikre, at de kan bevæge sig trygt og sikkert mellem hjem, skole, institution og fritidsaktiviteter, og at de bliver kompetente trafikanter.

Dette gøres ved;

- at skabe trygge og sikre skoleveje - primært omkring skoler og institutioner i Københavns Kommune, der er berørt af strukturændringer.
- at medvirke til, at børn og unge færdes mere kompetent i trafikken ved at motivere skolerne til at udarbejde en trafikpolitik, bidrage til en styrkelse af færdselsundervisningen og gennem en fokuseret kommunikationsindsats at påvirke holdning og adfærd hos centrale målgrupper, så programmets overordnede formål understøttes.

I sidste ende leder dette til, at København bliver en endnu bedre by for børnefamilier.

Programmet bidrager til miljømetropolens klare mål om Københavns som verdens bedste cykelby: I 2015 skal 50 % cykle til arbejde eller uddannelsessted. 80 % af cyklisterne skal føle sig trygge i trafikken og antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister skal halveres i forhold til 2006.

Denne målsætning skal i programmet fokuseres mod børnene og kunne fx betyde, at i 2015 skal mindst 80 % af børnene cykle eller gå til skole, en given andel af børnene og forældrene skal føle sig mere trygge end i dag og antallet af skolevejsuheld skal være halveret ift. 2006.

Arbejdet er samlet i et program for at sikre synergierne mellem indsatsområderne. Det er fx vigtigt at trafiksaneringerne understøttes af undervisning og kampagner, så resultatet er sikre skoleveje og trygge og kompetente børn og forældre.

København har som hovedstad en forpligtigelse til på landsplan, at lægge sig i spidsen for arbejdet med skolebørns mobilitet og også Sikre Skoleveje skal være et eksempel at følge.

ANLEDNING

Når børnene i dag forlader skolen står de overfor de 10 farligste år i trafikken. Dem skal de rustes til at klare: Børnene skal tilegne sig kompetencer, som er med til at sikre, at de ikke dør eller kommer til skade i trafikken. Sådanne kompetencer fås bl.a. gennem erfaring med at færdes i trafikken med gode voksne som forbilleder. Derfor er det så vigtigt, at trafikken til og fra skole og i København i det hele taget, er så sikker, at alle føler sig trygge nok til at færdes i trafikken til fods og på cykel.

Samtidig viser målinger, at børnenes utryghed og også forældrenes utryghed, ved at lade børnene færdes i trafikken, på nogle punkter er stigende. Dette resulterer i, at forældrene ikke vil lade deres børn færdes frit i trafikken, og at børnenes kompetence som trafikanter svækkes, da de således ikke på samme måde har mulighed for at øve sig.

Borgerrepræsentationen vedtog i 2008 administrative omstruktureringer på folkeskole- og institutionsområdet og afsatte 270 mio. kr. til formålet. Af det beløb er 50 mio. kr. øremærket til at sikre, at arbejdet med trygge og sikre skoleveje styrkes i de kommende år.

MÅL OG SUCCESKRITERIER

Under programmet organiseres arbejdet i tre indsatsområder; kommunikation og kampagner, undervisning og trafikpolitik, samt fysiske anlæg.

Der udarbejdes en projektramme for hver af de tre indsatsområder, hvor mål og målopfølgning for indsatsområdet formuleres. Disse rammer fastlægges i løbet af første kvartal af 2010.

Desuden måles de overordnede målsætninger og synergier på programniveau.

Kommunikation og kampagner

For kommunikationsområdet bliver mål og målsætningen formuleret i kommunikationsstrategien.

Det betyder fx mål for og evaluering af;

- om børnene er blevet mere trygge og kompetente
- om programmet har medvirket aktivt til at sætte tryghed i trafikken for børn på dagsordenen i den offentlige debat
- om programmet har gjort forældre trygge ved at lade deres børn gå og cykle til skole
- om programmet har gennemført kampagner for at få flere børn til at gå og cykle til skole
- om der er etableret netværk
- etc.

Undervisning og trafikpolitik på skolerne

For dette område bliver mål og målsætningen formuleret i en handlingsplan.

Det betyder fx mål for og evaluering af;

- om der er udarbejdet en fælles kommunal læseplan for færdselsundervisningen, hvor det fremgår hvad skolen, færdselskontaktlæreren, klasselæreren, politiet og kommunen bidrager med (hvornår, hvorfor og hvordan)
- om der foreligger et paradigme for forbedret trafikundervisning i skolerne, der også indeholder fokus på cykelundervisning af børn med anden etnisk baggrund.
- at en bestemt andel af skolerne har formuleret en trafikpolitik.
- at en bestemt andel af skolerne har adgang til cykelbaner i skoletiden til manøvreøvelse
- etc.

Vej- og trafikmæssige forbedringer

For anlægsområdet bliver mål og evaluering formuleret i en udrulningsplan.

Det betyder fx mål for og evaluering af;

- om der er gennemført trygheds- og sikkerhedsforanstaltninger ved et antal skoler og institutioner
- om vej- og trafiktekniske løsninger er udpeget i tæt dialog med skolerne
- om trafikken omkring skoler og institutioner efterfølgende afvikles på fodgængerne og cyklisternes præmisser - Det vi kalder: Bilfri Skoleveje
- etc.

MÅLGRUPPE OG INTERESSETER

Programmets primære målgruppe er skoleeleverne og børn i institutionerne i Københavns Kommune - og deres forældre.

Skolerne og institutionernes ledelser og bestyrelser, samt færdselskontaktlærerne er udover målgruppen også programmets primære interessenter. Programmets kommunikation er derfor også rettet mod denne gruppe.

Lokaludvalgene, Movia, Politiet og Dansk Cyklist Forbund har interesser i projektet. Også grundejere i tæt geografisk tilknytning til skolerne og institutionerne er interessenter.

Endelig kan andre grupper af erhvervstrafikanter og eksempelvis renovationsfolk og brandvæsen blive berørt af programmet.

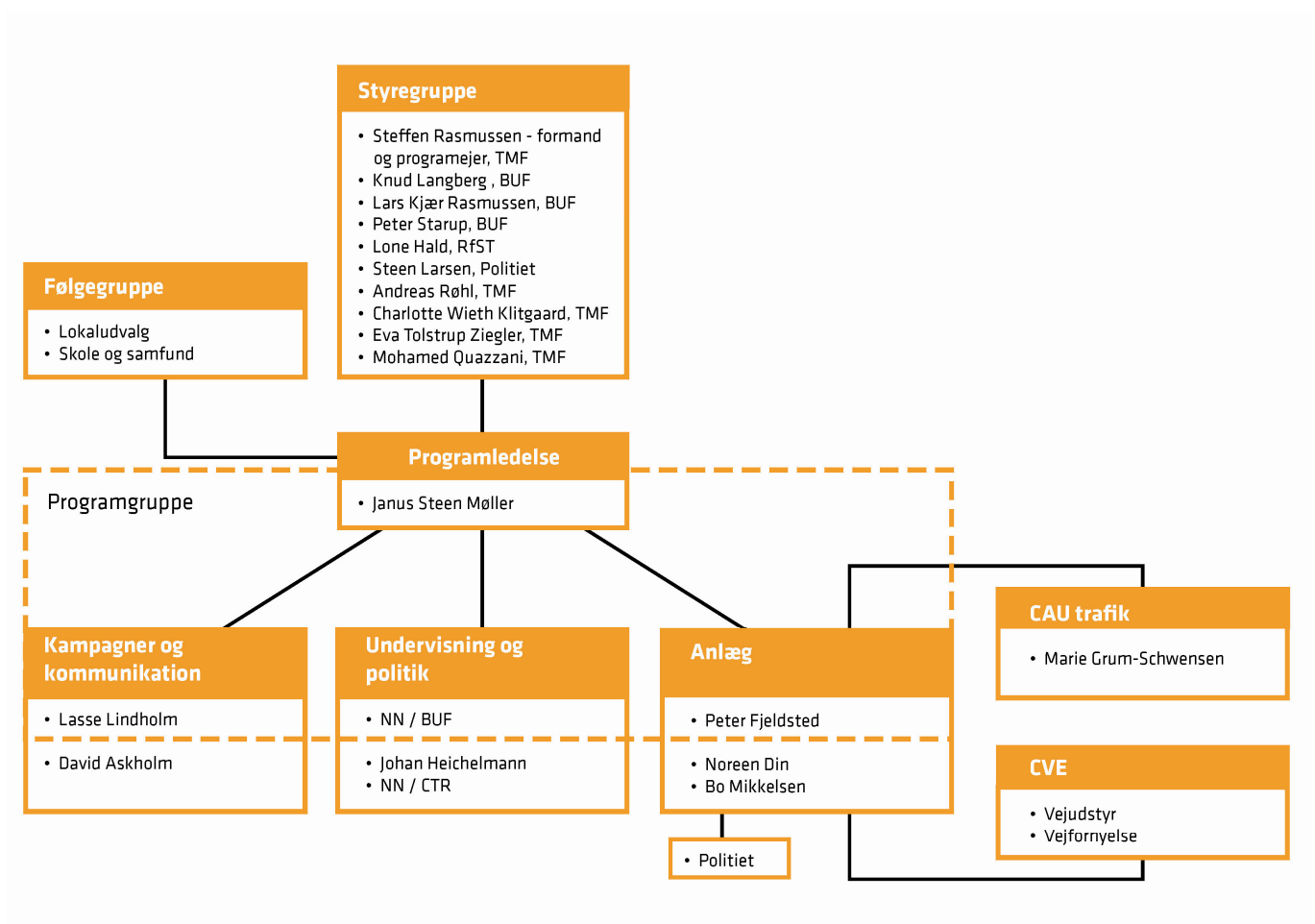
Programmets primære interessenter er her gennemgået med hensyn til

- Interesse
- Interessentens mulige handlinger
- Programmets mulige handlinger

Interessent	Interesse i programmet	Mulige handlinger fra interessenten	Programmets mulige handlinger
Børn i institutioner og elever i skoler	Sikre og trygge veje fra hjem til skole og institution. Større trafikall forståelse. Sundere levevis. Hurtigere og nemmere frem og tilbage til skole	Deltage aktivt i udpegning af problemer på skolevejen.	Analyse af skoleveje, Saneringer af skolevejen. Bedre trafikundervisning. Obligatorisk trafikpolitik på alle skoler. Lokale kampagner.
Forældre	Sikre og trygge veje fra hjem til skole og institution. Hurtigere og nemmere frem og tilbage til skole/fritidshjem, mere fleksibel hverdag fordi børnene kan transportere sig selv	Udpege tryghedsproblemer ved skolevejen Stille faglige (og ufaglige) krav til udformning af fysiske ændringer af vejarealet. Deltage i udarbejdelse af dialograpport.	Overordnede adfærdsforbedrende kampagner rettet mod forældre. Involvering i trafikpolitik og udformning af lokale fysiske tiltag.
Skoleledelser og bestyrelser	Sikre og trygge veje fra hjem til skole og institution. Opfylde Undervisningsministeriets fælles mål om færdselslære. Friske og mere læringsduelige børn da fysisk aktivitet fx ifm. øget cykling og gang har dokumenteret positiv effekt på indlæring	Udpege tryghedsproblemer ved skolevejen Stille faglige og ufaglige krav til udformning af fysiske ændringer af vejarealet. Deltage i udarbejdelse af dialograpport. Deltage i udviklingen af bedre trafikundervisning i skolerne og inkorporering af cykel/gang generelt i skoledagen, fx til idræt/museumsbesøg mv.	Overordnede adfærdsforbedrende kampagner. Involvering i trafikpolitik og lokale fysiske tiltag, Udarbejdelse af dialograpport. Placeres centralt i udviklingen af bedre trafikundervisning i skolerne.
Færdselskontaktlærere	Færdselskontaktlæreren har stor interesse i	Færdselskontaktlærerne kan lokalt stille sig selv i	Sikre Skoleveje skal tildele

	projektet og er ofte initiativtager i forbindelse med udpeging og udarbejdelse af skolevejsprojekter	en central rolle for Sikre Skoleveje. bl.a. med mulighed for at få givet rollen en højere status og inkorporering af cykel/gang generelt i skoledagen, fx til idræt/museumsbesøg mv.	færdselskontaktlærerne en central rolle som formidler i forbindelse med udvikling af saneringsprojekter, og som omdrejningspunkt i forbindelse med forbedret trafikundervisning på den enkelte skole.
--	--	--	---

PROGRAMMETS ORGANISERING



Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget (TMU) og efterfølgende Borgerrepræsentationen (BR) godkender mål og rammer for programmet herunder den overordnede prioritering af midler mellem kampagner og kommunikation, undervisning og trafikpolitik samt anlæg.

Det indstilles i den forbindelse, at programmets midler frigives på en gang, som det er kendt fra Verdens Bedste Cykelby og at anlægsprojekterne samles i såkaldte pakker (samme model er brugt i forbindelse med vedtagelse af cykelpakkerne). Dette betyder samtidig, at kun anlægspakkernes sammensætning

indstilles til TMU og at afløbet sker iht. programmets udrulningsplan og baseret på de prioriteringsparametre, som Borgerrepræsentationen og TMU har vedtaget.

Pakkerne beskrives på følgende måde overfor TMU:

- Skolenavn
- Anlægstype(r)
- Afleveringstidspunkt
- Anlægsoverslag
- Konsekvens for antal p-pladser

En gang om året fremlægger programledelsen en rapport om status og fremdrift til drøftelse i udvalget.

Styregruppen

Styregruppen træffer de overordnede operationelle strategiske beslutninger og godkender prioriteringen af projekter. Derudover er det styregruppens opgave at rådgive og inspirere programledelsen.

Styregruppen er sammensat af repræsentanter fra Børne- og Ungdomsforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Politiet og Rådet for Sikker Trafik.

Styregruppens medlemmer er:

- Formand og programejer Steffen Rasmussen, områdechef, Center for Trafik
- Knud Langberg, kontorchef, Børne- og Ungdomsforvaltningen
- Lars Kjær Rasmussen, planlægger, Børne- og Ungdomsforvaltningen
- Peter Starup, presserådgiver, Børne og Ungdomsforvaltningen
- Lone Hald, specialkonsulent, Rådet for Sikker Trafik
- Steen Larsen, koordinator, Politiet
- Andreas Røhl, programchef for cykelområdet, Center for Trafik
- Charlotte Wieth-Klitgaard, Rådhussekretariatet, Teknik- og Miljøforvaltningen
- Eva Tolstrup Ziegler, pressechef, Rådhussekretariatet, Teknik- og Miljøforvaltningen
- Mohamed Ouazzani, områdechef, Center for Anlæg og Udbud

Programledelse

Programleder Janus Steen Møller er placeret i Center for Trafik og refererer til programejeren.

Center for Trafik forsyner programmet med sekretariatsbistand til budget og regnskab, administration og opgaver i forbindelse med udvalgsindstillinger og mødeforberedelser til borgmesteren.

Programgruppen er den daglige ledelse af programmet. Den består af programlederen og lederne af de tre indsatsområder. Projektlederen for de af programmets anlægsprojekter, der udføres af Center for Anlæg og Udbud, knyttes tæt til programgruppen.

INDSATSOMRÅDER

Kommunikation og kampagner

Projektleder Lasse Lindholm/CTR.

Kommunikationsarbejdet i forbindelse med Sikre Skoleveje bevæger sig overordnet på to niveauer: Et strategisk niveau og et operationelt niveau. Disse niveauer beskrives i hhv. kommunikationsstrategien og kommunikationshandlingsplanen.

På det strategiske niveau vil Sikre Skoleveje udvikle en platform som:

1. sikrer, at vi bruger vores kommunikationsmidler optimalt i forhold til programmets overordnede målsætninger.
2. skaber et stærkt og effektivt samlet udtryk for Sikre Skoleveje i offentligheden.

Kommunikation er ikke kun at skyde budskaber ud over rampen. Det handler også om at kunne sætte sig ind i målgruppens (forældrenes og børnenes) tankegang, når vi formulerer vores budskaber. På den måde opnår vi størst mulig effekt.

I første fase skal programmet - inden man lægger sig fast på bestemte virkemidler - foretage analyser af eksempelvis forældres opfattelser af skoletransporten etc., ligesom vi med fordel kan orientere os internationalt for at se, hvordan andre byer har løst problemstillingen.

På det operationelle niveau skal projektet:

1. informere om Sikre Skolevejes specifikke tiltag i lokalområderne. Både før og efter tiltagene eksekveres
2. formulere og eksekvere kampagner og delkampagner, som er i overensstemmelse med den strategiske overlægges, skaber den nødvendige holdningsændring og dermed bidrager til at nå programmets målsætninger
3. håndtere pressen professionelt i tråd med Sikre Skolevejes strategiske grundlag.

Første skridt bliver at udvikle først en kommunikationsstrategi og derefter en kommunikationshandlingsplan, som forholder sig indgående til Sikre Skolevejes tidshorisont og overordnede mål. Handlingsplanen forelægges styregruppen i begyndelsen af 2010. Det er også i regi af denne delaktivitet der følges op på den generelle effekt af indsatsen.

Programmets dokumentation og løbende evaluering vil blive foretaget efter en model, hvor der er tale om input til arbejdet og ikke blot afrapportering. Dette betyder, at effekterne kortlægges og bruges i programmets kommunikation.

Dokumentationsopgaven placeres således under kommunikationsindsatsen for at sikre en mere effektiv kommunikation og for at dokumentationen bruges dynamisk. Vi samler således data for at bruge dem!

Indsatsområdet vil blive koordineret med Rådet for Sikker Trafiks strategi på området.

Alle aktiviteter og deres fremdrift afrapporteres til programgruppen.

Undervisning og trafikpolitik

Projektleder NN.

Der er i øjeblikket ikke udpeget en projektleder for dette indsatsområde.

Programmet vil i tæt samarbejde med Rådet for Sikker Trafik påvirke skolelederne og forældrene til at udarbejde en trafikpolitik for den enkelte skole.

Dette gøres blandt andet ved at gå forrest og udarbejde en kommunal politik for københavnske børns mobilitet.

Desuden vil vi, når der udarbejdes et konkret anlægsprojekt i samarbejde med en skole, anbefale skolen, at der udarbejdes en trafikpolitik for skolen. I dette arbejde lægges der vægt på en proces, hvor flest mulige lokale interessenter og trafikbrugere involveres, for på den baggrund at udvikle det bedst tænkelige og mest involverende værktøj til inspiration og brug for andre skoler.

Udarbejdelsen af en trafikpolitik er også en oplagt mulighed til at involvere børnene, og kan som sådan indgå i den generelle færdselsundervisning.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil sammen med politiet, Rådet for Sikker Trafik og Børne- og Ungdomsforvaltningen udvikle en bedre, tidssvarende og mere integrerende måde at have trafikundervisning i skolerne.

Gennem et nært samarbejde med færdselskontaktlærerne på udvalgte skoler, kaldet pilotskoler, tages initiativ til at udvikle og styrke trafikundervisning i den daglige undervisning, f.eks. gennem større integration i skolefagene, og cykel- og fodgængerprøver. Samarbejdet med pilotskolerne skal inspirere til innovativ færdselsundervisning på skolerne i Københavns Kommune og skal danne grundlag for at trafikundervisningen bliver prioriteret ensartet og højt skolerne imellem.

Desuden skal der på skoler med store grupper af børn fra kulturer, hvor cyklen ikke er en selvfølge tilbydes en særlig indsats, herunder cykelkurser.

Indsatsområdet vil blive koordineret med Rådet for Sikker Trafiks strategi på området.

Aktiviteterne på dette delområde vil blive tæt koordineret med indsatsen på kommunikations/kampagneområdet eftersom undervisning også i høj grad er kommunikation.

Alle aktiviteter og deres fremdrift afrapporteres til programgruppen.

Anlæg

Projektleder Peter Fjeldsted/CTR

I dette indsatsområde sikres de nødvendige anlæg i skolens nærhed, således at de kompetente børn kan færdes trygt og sikkert.

Skolevejsanlæggene udpeges iht. prioriteringsparametrene besluttet af Borgerrepræsentationen:

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

I prioriteringen vil indgå en faglig vægtning af parametrene. I praksis vil der være tale om to grupper af parametre. Primærparametre der har større vægt end sekundærparametre. I gruppen af primærparametre

går sikkerheden frem for de øvrige. Herefter afdækkes først og fremmest på ”strukturskolernes” problemer.

Primærparametre:

- Sikkerhed (antal uheld og grad af alvorlighed)
- Strukturskoler (skoler der har været underlagt store ændringer i distriktsopdelingen inden for de sidste 5 år).
- Trafikbelastning (årsdøgnstrafikken på de nærmeste større veje)
- Målt hastighed ved skolen
- Komplexiteten (er der meget blandet trafik omkring skolen, og har vejene kapacitet til at optage dette)
- Andre projekter (andre større projekter i spil omkring den aktuelle skole såsom sikkerhed, cykelpakke, områdeløft)
- Trygheden. (oplevelsen af sikkerhed)
- Forældre aktivitet (er forældrene i kontakt med kommunen, for at få forbedret og sikret skolevejen)
- Andel cyklister (fordelingen mellem gående og cyklende - Forældre skal føle sig trygge for at sende deres barn ad sted på cykel).

Sekundærparametre:

- Skoletransport (fordelingen mellem de transportmidler, der benyttes til at komme til og fra skole)
- Aktivitet (har skolen en trafikpolitik, skolepatrulje (hvis der er et behov) og en aktiv færdselskontaktlære.
- Skolens størrelse (jo flere elever der udsættes for et trafikalt problem, jo værre)

De enkelte skolevejsprojekter udarbejdes pba. en tæt dialog med skolen eller institutionen. Efter et møde med skolen/institutionen udføres en dialograpport, hvor problemer og løsninger beskrives.

Dialograpporten fungerer som forventningsafstemning mellem skolen/institutionen på den ene side og Sikre Skoleveje på den anden.

Dialograpporten formuleres, så den kan danne grundlag for prioritering. Dialograpporten danner grundlag for udvælgelsen af projekter til projektpakkerne og for valg af arbejdsmodel, der skal bruges for at gennemføre projekterne.

Anlægsprojekterne gennemføres efter en af følgende arbejdsmodeller:

1. Små projekter gennemføres helt af Center for Trafik fra dialograpport til udførsel i marken og færdigmelding. Det vil typisk være projekter der udelukkende indeholder skiltning og afmærkning.
2. Egentlige anlægsprojekter udvikles/programmeres af Center for Trafik og overdrages herefter til Center for Anlæg og Udbud, som gennemfører projektet iht. TMFs guide for anlægsprojekter.
3. Delte projekter, hvor de enkelte elementer i saneringen omkring skolen deles iht. Små projekter (1) og Egentlige anlægsprojekter (2)

For at programmere anlægsprojekterne nedsættes en gruppe med medarbejdere fra Center for Trafik, Københavns Politi og eventuelle andre specialister.

Når Center for Anlæg og Udbud overtager projektet, videreføres det inde for Center for Anlæg og Udbuds rammer for projektledelse. Samarbejdet er beskrevet i ”Projektaftale mellem Center for Trafik og Center for Anlæg og udbud om Sikre Skoleveje 2009 - 2012”.

Hvilken af de ovenstående principmodeller, der skal anvendes, afgøres af programgruppen i samarbejde med projektlederen i Center for Anlæg og Udbud.

Alle projekter og deres fremdrift afrapporteres til programgruppen.

RISIKOVURDERING

Såfremt den nuværende anlægsprocedure i TMF fastholdes, hvor politisk godkendelse sker af hvert enkelt projektforslag og hovedprojekt, vil det ikke være muligt at indfri programmets 2012 mål.

Programmet vil formulere et teknisk set bedre alternativ, hvor projekterne ”pakkes” og den politiske godkendelse sker løbende på pakkeniveau i TMU. Denne model indstilles til BR.

Det vil således ikke være muligt, at aflevere det sidste anlæg inden 31. december 2012 såfremt samtlige projektforslag skal forelægges både TMU, ØU og BR.

Programmet har tidligere oplevet anlægsstop og -loft, der sammen med risiko for ansættelsesstop, med kort varsel kan bringe det samlede program til ophør eller voldsom opbremsning. Denne risiko vil påvirke motivationen og forventninger hos skoler og forældre negativt.

Det vil i givet fald være op til styregruppen at tage stilling til hvilke projekter og delprojekter, der skal nedprioriteres. Desuden skal programledelsen inddæmme denne risiko gennem præcis information og forventningsafstemning med skoler og institutioner og det politiske niveau.

Bevillingen til dette program er inden for de rammer, der blev givet i forbindelse med skolernes strukturændring i 2008. Såfremt den nye struktur yderligere ændres eller justeres i programperioden, kan det blive kritisk for aktiviteter gennemført under de oprindelige forudsætninger.

Det gælder for både de kommende års store byggeprojekter i København, Strategi for tung trafik og Middelalderbyen, at flytning og omlægning af trafik kan medføre gener på specifikke skoleveje.

Endelig skal det sikres, at Lokaludvalgene løbende er underrettede i en sådan grad at de tilskyndes til aktivt at bidrage til programmets overordnede mål - og ikke bliver et forsinkende element for projektet.

Programmet aftaler følgende høringsproces med lokaludvalgene:

- Aktuelle lokaludvalgsformand indkaldes til dialograpportmødet med skolen
- Dialograpporten sendes til lokaludvalgsformanden til kommentering (14 dages frist)
- Lokaludvalgsformanden får forelagt anlægsprogram/principskitse til orientering (samme grundlag som politiet).

SYNERGIMULIGHEDER

Der er en tæt koordinering mellem skolevejsprogrammet og cykelprogrammet. Derfor får cykelprojekter - både anlæg og adfærdskampanjer - høj prioritet i dette program.

Herudover kan projekter som Nørrebrogade, Middelalderbyen, og Tung Trafik - lokalt eller overordnet - få indflydelse på Sikre Skoleveje.

Omlægningen af Nørrebrogade har allerede vist sig at påvirke skolevejstrafikken for skoler der ligger umiddelbart op ad gaden og på gaderne i de nærliggende områder.

Flytning af tung trafik til et overordnede trafikvejnet vil generelt set have en gunstig virkning på sikkerhed og tryghed på Københavns Kommunes skoleveje. Det samme gælder en generel sænkning af hastighedsgrænserne i umiddelbar nærhed af skoler og institutioner.

Rådet for Sikker Trafik og Politiet vil være nære eksterne samarbejdspartnere.

POLITISK BEHANDLING

Center for Trafik har ansvar for relevant orientering til de politiske udvalg. En gang årligt skal Teknik- og Miljøudvalget orienteres om programmets status og fremdrift indenfor de tre indsatsområder. Ved samme lejlighed afrapporteres delresultaterne over for Børne- og Ungeudvalget.

Ved den første behandling i Teknik- og Miljøudvalget i 2010 fremlægger forvaltningen et samlet budget for disponeringen af ressourcer til Sikre Skoleveje. Forvaltningen vil desuden anbefale Teknik- og Miljøudvalget at programmet gennemføres over i alt fire år - fra 2009 til 2012.

Hvert kvartal udarbejdes på programniveau en oversigt over fremdrift og økonomi for alle projekter i programmet, oversigten forelægges TMU hvis det ønskes.

ØKONOMI

Borgerrepræsentationen har den 17. september 2009 bevilget og overført 50 mio. kr. til Sikre Skoleveje fra Børne- og Ungeforvaltningen til Teknik- og Miljøforvaltningen

Det overordnede budget har tre søjler:

- Undervisning og trafikpolitik: 3 mio. kr.
- Kommunikation og kampagner: 7 mio. kr.
- Anlæg: 37 mio. kr.
- Programledelse 3 mio. kr.

Herudover vil programmet søge at hæve overliggeren gennem ansøgninger til fx den statslige cykelpulje. Programmet vil søge om at fordoble de i alt 10 mio. kr. som er afsat til Kommunikation og Kampagner samt Undervisning og Politik.

Anlæg

Vi forventer, at gennemføre ca. 15 sikkerheds- og tryghedsprojekter hvert år. 10-15 % af de allokerede midler vil gå til Center for Anlæg og Udbuds projektledelse og projektering (eksterne rådgivere) efter de sædvanlige principper.

Center for Trafik anvender 0,4 mio. kr. pr. år (2010-12) til projektudvikling, projektvurdering og myndighedsbehandling. (1 ekstra ingeniør i faggruppen projektvurdering i Center for Trafik).

Kampagner og kommunikation

Denne søjle har fokus på at skabe en holdningsændring. Center for Trafik anvender 0,4 mio. kr. pr. år (2010-12) til programleder til dokumentation af effekt, kampagneindsats og øvrig kommunikation, herunder dialog med skoler, børn og forældre mhp. ”brugerdreven innovation” - hvad er den gode skolevej.

Undervisning og trafikpolitik

Færdselsundervisningen styrkes i et nært samarbejde med Børne- og Ungeforvaltningen og Rådet for Sikker Trafik. Center for Trafik anvender 0,2 mio. kr. pr. år (2010-12) til programledelse af denne indsats og indsatsen rettet mod udvikling og innovation på området.

Beløb er angivet i mio. kr.	2008	2009	2010	2011	2012	Σ
Anlæg (inkl. Center for Anlæg og Udbud)	1,8	3,0	4	18,2	10,0	37
<i>Heraf lønmidler til projektvurdering og myndighedsbehandling</i>		0,2	0,4	0,4	0,4	
Trafikundervisning		0,1	1	1	0,9	3
<i>Heraf lønmidler til projektledelse</i>			0,2	0,2	0,2	
Dokumentation, kampagner og øvrig kommunikation			2	3	2	7
<i>Heraf lønmidler til projektledelse af kampagneplaner, lokale kampagner, etc.</i>			0,4	0,4	0,4	
Programledelse og programsekretariat		0,2	1	1	0,8	3
<i>Heraf lønmidler</i>		0,2	0,4	0,4	0,4	
<i>Center for Trafik - lønmidler i alt</i>		0,4	1,4	1,4	1,4	
Samlet budget for Program Sikker Skolevej	1,8	3,3	8	23,2	13,7	50

Janus Steen Møller/CTR