

Sikre skoleveje i København

Fra sikre veje til kompetente børn

*Programleder Janus Steen Møller, Sikre Skoleveje – Center for Trafik, Teknik- og Miljøforvaltningen
Københavns Kommune.*

Københavns Kommune har samlet indsatsen på skolevejsområdet i program Sikre Skoleveje 2009-12. Programmets mål er at gøre de københavnske børn til sikre, trygge og kompetente trafikanter. Dette gøres ved en stor indsats ift. udarbejdelse af trafikpolitikker på skolerne, kampagner, undervisning og anlæg af cykelparkering og hastighedsdæmpende foranstaltninger ved skolerne.

Københavns Kommune er på grund af befolkningstilvæksten midt i en meget stor udvidelse af kapaciteten af byens skoler og institutioner.

De nye strukturelle ændringer på skoleområdet resulterer i at byens skoledistrikter ændres og skolerne sommetider ligger på flere matrikler. Dette bevirker, at børnenes daglige færdsel til og fra skole og i skoletiden ændres. Problematikken i København er (heldigvis) ikke, at disse ændringer medfører et større antal skolevejsuheld, men omvendt er børnenes trafik bestemt en bekymring blandt især forældrene og skolebestyrelserne. Forældrenes utryghed kan medføre, at børnene ikke får mulighed for at øve sig i trafikken og således få og bevare en god trafikal adfærd og et grønt transportvalg.

Program Sikre Skoleveje handler derfor ikke primært kun om at gøre vejene sikre, men derimod at gøre børnene til sikre, trygge og kompetente trafikanter, der har mulighed for at færdes i byen – også på egen hånd. Derfor fokuserer programmet på inddragelse af børnene i arbejdet og på adfærdspåvirkning i stedet for primært på anlæg.

Sikre Skoleveje er et samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen. Programmet har et samlet budget på ca. 75 mio. kr. til arbejdet med kommunens 116 kommunale og private skoler, samt de mange fritids- og børneinstitutioner.

Trafikpolitik og Undervisning

Skolernes lokale trafikpolitik og færdselsundervisning er en hjørnesten i arbejdet med at gøre eleverne til kompetente trafikanter. Derfor er samarbejdet mellem teknikforvaltningen og skoleforvaltningen uundværligt, men også det tætte bånd til Politiet og Rådet for Sikker Trafik er helt centralt.

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, skolens forældre sætter børnene af på de dertil indrettede Kys&Kør pladser etc..

"Man skal også være ordentlig, når man går over et lyskryds. Det er når man ikke fjoller sådan over." (pige 1. klasse)

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.



Foto: Troels Heien

Programmet arbejder på at få 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. Færdselsundervisning er et obligatorisk fag i skolen, men benævnes tit (fejlagtigt) som "et timeløst fag". Det er nødvendigt at behandle emnet seriøst, men samtidig også at finde tiden til denne undervisning i en travl skolehverdag.

Adfærdspåvirkning, kommunikation og kampagner

Dialogen er helt central i skolevejsprogrammet! Dialogen kan både sikre en forventningsafstemning, og samtidig er den det mest effektive våben mod utryghed 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. Vores indgang til arbejdet er altid at diskutere den ønskede trafikale adfærd omkring skolen og vi prøver ikke at hoppe "bevidstløst" ud i en fysisk trafikdæmpende foranstaltning. Vi betragter således kampagner og samarbejdsprocessen som et virkemiddel med en effekt på linje med et fysisk anlæg.

Kommunen deltager i de store trafikcampagner rettet mod børn. Fx Dansk Cyklistforbunds kampagne Alle Børn Cykler og Rådet for Sikker Trafiks skolestartskampagne og Skoletrafiktest. Desuden gennemfører vi egne kampagner såsom skolestartskampagnen "Ny i trafikken" i samarbejde med trafikelskabet Movia og lokale kampagner rettet mod trafikken ved den enkelte skole og deres problemer og ønskede trafikale adfærd. Vi ser en stor effekt i at samordne landsdækkende og egne lokale kampagner med fysiske anlæg og samarbejdet med den enkelte skole og således støtte op om de fysiske ændringer med adfærdspåvirkningen.

"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)

Generelt har de københavnske børn nogle gode transportvaner, som vi skal gøre alt for at fastholde, når de bliver ældre. Kun omkring 14 % 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 og samtidig, at hverken kommunikationen eller kampagnerne kan stå alene.

Børnenes Trafikråd og involvering

Sikre Skoleveje har taget initiativ til at oprette Børnenes Trafikråd. Rådets første møde var tilbage i 2010, hvor 200 elever fra seks københavnske skoler mødtes. Deres arbejde resulterede i en række input til kommunens nye trafik- og miljøhandlingsplan; Handlingsplan for Grøn Mobilitet. Siden er børnene blandt andet inviteret til at komme med deres bud på, hvordan byen kan indrettes, så det bliver sjovere og lettere at øve sig med sine venner og forældre på cykel. Denne workshop fandt sted under VM i landevejscykling i sommeren 2011.



Børnenes Trafikråd på arbejde. Foto: Trine Sand Skjøldberg

Programmet arbejder for en formalisering af Børnenes Trafikråd, der på lige fod med fx Ældrerådet og Handicaprådet kan tale børnenes sag i arbejdet med Københavns udvikling.

Involveringen af børnene giver forvaltningen nogle meget værdifulde input i børne-borger-højde og er ligeledes en måde at gøre børnene aktive deltagere i byen og ikke blot til passagerer i deres eget liv.

"Jeg lærer det af min mor når vi cykler - så fortæller hun mig, hvordan man skal gøre." (elev 4. klasse)

Inspireret af arbejde i Sverige arbejder programmet med udviklingen af et værktøj til at foretage børnekonsekvensanalyser af kommunens strategier, planer, byudviklings- og større anlægsprojekter. Værktøjet skal hjælpe kommunen til at se projektet fra børnenes vinkel og sikre en tilstrækkelig borgerinddragelse af børnene.

Trafikdæpende foranstaltninger og cykelparkering

En væsentlig del af budgettet på program Sikre Skoleveje går dog stadigvæk til anlæg af trafik- og hastighedsdæpende foranstaltninger såsom bump, hævede flader, optimering af trafiksignaler, variable hastighedstavler etc.. Dertil kommer, at programmet har skabt mere end 1.500 cykelparkeringspladser ved skolerne.

Vi er på programmet blevet langt bedre til at få kommunikationen med forældre og skole til at handle om ønsket trafikadfærd omkring skolen, ansvarsfordeling og brug af hele paletten i stedet for en ensidig fokus på at bygge sig ud af alle problemer. Tidligere kunne ordvekslingen karikeret være: Forvaltningen: "Hvad er problemet?", Skolen: "Vi vil have et bump!" til i dag mere at være en dialog om: "Hvad er den ønskede adfærd?", "Hvad står i vejen for denne adfærd?" og "Hvilke hårde og bløde muligheder har vi så?".

Kort fortalt

Kort fortalt - Hvad gør vi?

- Samarbejder tæt med skoleforvaltning, Rådet for Sikker Trafik og Politiet.
- Vi fokuserer på forældre og skolebestyrelser som dem, der kan løfte opgaven ude på skolen
- Vi koordinerer indsatsen mellem fysiske anlæg og adfærdspåvirkning, kampagner, trafikpolitik og undervisning for at opnå størst effekt
- Vi hænger indsatsen og samarbejdet med den enkelte skole op på arbejdet med at udvikle en trafikpolitik for skolen
- Vi er meget opmærksomme på, at vi skal forholde os til og håndtere et væsentligt forventningspres, i samarbejdet med skoler og forældre, og reaktionshastigheden er derfor altafgørende.
- Vi involverer børnene og forholder os professionelt til borgerinddragelsen af de 20 % af byens indbyggere, der er under 18 år gamle, og som udgør fremtidens trafikanter.

Janus Steen Møller

Programleder, Sikre Skoleveje, www.kk.dk/sikreskoleveje