

Udvidet resumé

Tryghedszoner omkring skoler i København

Oplægsholdere

Anette Jerup Jørgensen, Københavns Kommune

Formål og baggrund

I disse år er der meget fokus på nationalt og internationalt, hvordan vi planlægger byens trafikarealer, så det i højere grad bliver muligt at friholde skolernes ankomstarealer for biler og begrænse biltrafik på skoleveje. Nogle steder ved fysiske lukninger – andre steder ved hjælp af zoner, hvor der er etableret tidsbestemte indkørselsforbud: Hjertezoner, tryghedszoner – kært barn har mange navne. Også i Københavns Kommune er der politisk ønske om at begrænse biltrafik ved skoler ved at benytte tidsbestemte indkørselsforbud for motorkøretøjer.

Teknik- og Miljøforvaltningen får mange borgerhenvendelser fra forældre og fra skoleledere og skolebestyrelser, der ønsker veje tilpasset, fordi biltrafikken ved skolerne opleves som utryk og farlig. Ved nogle skoler er vejene tæt ved skolen smalle og pladsen trang. Andre steder er vejene brede og meget trafikerede, og forældre og børn kan opleve det som kaotisk og vanskeligt at overskue trafikken i morgenmyldretiden. Ved ankomstarealerne er der problemer med forældre, der bakker og vender bilen ved skolens indgang, når de afleverer deres børn. Dette sker, mens mange andre børn bevæger sig på vejen til fods og på cykel. Forældres adfærd i bil bliver nemt en kilde til utryghed for de børn og forældre, der ankommer til fods og på cykel. Og det er de fleste. I København ankommer mere end 7 ud af 10 til skole til fods og på cykel. Kun 7% ankommer i bil.

Der er i 2022 etableret sådanne tryghedszoner ved 10 skoler i København. Formålet med oplægget er at dele viden og erfaring med andre kommuner med afsæt i de første spæde erfaringer med etablering af tryghedszonerne i Københavns Kommune. Oplægget indeholder også fif, tips og tricks til, hvad man som kommune skal undgå at gøre, når man etablerer tryghedszoner omkring skoler.

Metode

For at sikre mere trygge ankomstforhold har Teknik- og Miljøudvalget bevilget 0,4 mio. kr. i budget 2021 til screening af alle 130 skoler i København for at identificere potentiale for etablering af tryghedszoner ved skoler i tidsrummet 7.30-8.30 og til at etablere tryghedszoner ved 10 skoler og indsamle viden og erfaring herfra til at vurdere, hvorvidt indsatsen kan gøres bydækkende. Derudover har TMU bevilget midler til at nedlægge parkeringspladser eller etablere permanente standsningsforbud, så oversigtsforhold kan forbedres og så det også er muligt at imødekomme trafikale udfordringer om eftermiddagen, når børnene får fri fra skole.

Der er mange måder at lave tryghedszoner på. I Københavns Kommune er det en skiltet løsning. Vi laver tidsbestemte indkørselsforbud for motorkøretøjer i tidsrummet 7.30-8.30. Ved enkelte veje opsættes undertavle med beboerkørsel tilladt, så vi kan tilgodese dem, der bor i området og som fx kommer hjem fra natarbejde og skal parkere ved deres bolig indenfor tryghedszonen. Derudover opsættes undertavle med arbejdskørsel tilladt ved specialskoler og almenskoler med specialklasserækker, da de børn med fysiske eller kognitive funktionsnedsættelser har behov for at blive kørt i bus eller taxa ind til skolen.

Størrelsen på zonen er defineret ud fra den helhedsorienterede screening, som viser sammenhængen til de omkringliggende veje, erhverv eller lignende, som af den grund afgør mulighederne og behovet. Nogle steder er det blot en enkelt vej eller to, hvor der er etableret tidsbestemt indkørselsforbud - andre steder udgør tryghedszonen et større område - gåafstand ca. 100-200 meter til og fra skolen.

Etablering af tryghedszoner kræver meget mere end blot opsætning af skilte. Planerne om tryghedszoner har været i høring hos alle bydelenes lokaludvalg, som har bidraget med vigtig viden om lokale bymæssige udfordringer. I København har vi desuden mange skoler, der ligger i områder omkranset af private fællesveje. Her har det været nødvendigt at lave høringer af ejerforeninger og matrikelejere forud for etablering af tryghedszonerne. I skitseringsfasen har også institutioner været inddraget i dialogen. Vi har besigtiget morgentrafikken ved skolernes mødetidspunkt sammen med ansatte på skolerne for at inddrage skolernes perspektiv på udfordringerne, der skal håndteres. Og i forbindelse med den efterfølgende etablering af tryghedszoner ved de ti skoler er der lavet en større kommunikationsindsats via lokale medier, til forældre via Aula og via e-post til beboerne i området, således at de der er berørt mest af det tidsbestemte indkørselsforbud er orienteret på forhånd. Sidst men ikke mindst er der lavet en koordineret indsats med Københavns Politi, som håndhæver det tidsbestemte indkørselsforbud ved skolerne.

Analyse og fremgangsmåde

Tilbagemeldingerne fra skoleledere, forældre til skolebørn samt beboerne på de omkringliggende veje er, at det tidsbestemte indkørselsforbud for motorkøretøjer, generelt har skabt mere ro og tryghed på skolevejene (faktaboks 1). Den tidligere kaotiske interaktion mellem biler, der afsætter børn midt på vejen, cykler, der svinger ind imellem parkerede biler og gående som krydser vejene, er erstattet af en mere rolig ankomst. Selvom nogle skoler erfarer, at ikke alle forældre altid overholder det tidsbestemte indkørselsforbud, så har indkørselsforbuddet betydet færre biler på vejene - både parkeret og kørende - og mere overskuelige forhold for børnene. Samme oplevelser har de tilstødende daginstitutioner, som får glæde af færre biler og mere rolige morgenafleveringer.

Vurderingen fra Nærpolitiet på Nørrebro og Østerbro er - på den forholdsvis korte tidsperiode det har været implementeret - at erfaringer med de etablerede zoner med tidsbestemte indkørselsforbud er gode. Det efterleves ikke 100%, men langt de fleste respekterer det tidsbestemte indkørselsforbud. Nærpolitiet Nørrebro og Østerbro vurderer, at det har en præventiv effekt, at de med jævne mellemrum udfører kontrol og udskriver bøder, da det ofte er de samme bilister, der færdes der i de tidsrum om morgenen. De fleste overholder således det tidsbestemte indkørselsforbud for motorkøretøjer, men effekten styrkes af den løbende kontrol og synlighed fra politiet.

Dialog og kommunikation medvirker også til at sikre, at tryghedszonerne bliver en succes. Ved at inddrage skoler og skabe gennemsigtighed i processen, opnår vi ejerskab for tiltaget hos skolerne. Når de har været en del af de indledende overvejelser og er blevet taget med på råd, kan de bedre se formålet og at de får gavn af det. Det betyder, at skolerne tager aktivt ansvar for at kommunikere vigtigheden af at efterleve indkørselsforbuddet, når det er etableret. Det er dem, der står på mål for det hver dag overfor forældre og lærere. Som kommune har vi blot understøttet skolerne med kommunikationsmateriale, som viser, hvor tryghedszonen er etableret og anviser til afsætning uden for zonen, hvis det er nødvendigt at køre sit barn i bil og med opfordring til at forældre går og cykler med deres børn.

Det er også vigtigt, at de beboere, der bor i berørte områder, er opmærksomme på, hvordan de skal forholde sig. Ved at de er blevet orienteret forud for etablering af tryghedszonerne, har de fleste nemt fundet nye ruter ud og ind af områderne eller tilpasset deres afgangstidspunkt i bil til før eller efter det tidsbestemte indkørselsforbud er trådt i kraft. Generelt har forståelsen for ønsket om at etablere

tryghedszoner været stor – få har henvendt sig med beklagelser over konsekvenserne for deres morgenrutevalg i bil.

Der er i alt 130 skoler i København – ca. halvdelen privatskoler – halvdelen almene skoler. Alle skoler er screenet og Teknik- og Miljøforvaltningens har vurderet, at det vil være muligt at etablere ved 60 skoler mere. Tidsbestemte indkørselsforbud ved skoler er et godt og omkostningseffektivt tiltag, som på ret enkel vis kan skabe mere trygge forhold for de mange børn, der færdes til fods og på cykel til skole – og da det netop er tidsbegrænset, sker det uden restriktioner for motoriseret transport på alle andre tider af døgnet. Vi får mange henvendelser fra skoler, som har hørt om de etablerede tryghedszoner, og som ønsker det etableret omkring deres skole også. Der er helt klart potentiale for at etablere flere tryghedszoner i de kommende år.

Emneplacering

- Trafiksikkerhed
- Mobilitet