

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

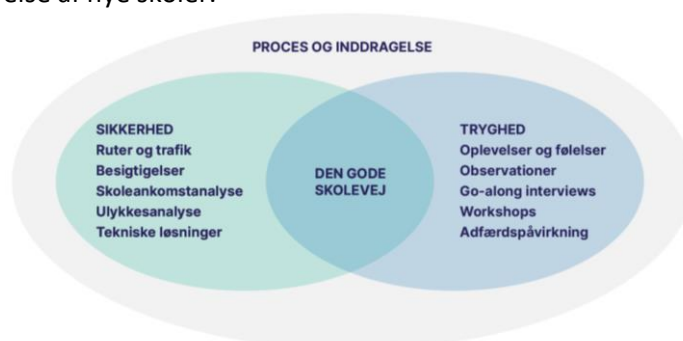
Den gode skolevej

Bibi Koldtoft, bikt@cowi.dk

Rådgiver, COWI A/S

Abstrakt

Som en del af mange kommuners arbejde med forbedret trafiksikkerhed og grøn mobilitet, begynder der i højere grad at være mere fokus på arbejdet med tryghed, sikre skoleveje samt at øge andelen af børn, der går eller cykler i skole, og af højne antallet af skolebørn, der føler sig trygge på der skolevej. Arbejdet med trygge og sikre skoleveje kan ske på mange forskellige metoder, som Bibi vil fortælle om forskellige metodiker for arbejdet med den gode skoleveje, skoleveje ved skolelukninger samt tiltag på skoleveje i skoledistrikter ved opførelse af nye skoler.



Billedtekst 1 – Proces og inddragelsesdiagram for den gode skolevej.

Sikkerhed og tryghed

Det er først og fremmest vigtigt at huske på forskellen mellem sikkerhed og tryghed. *Sikkerhed* handler om den reelle risiko for noget – altså om statistik og tal. Når man arbejder med trafiksikkerhed handler det altså om at minimere risikoen for at et uheld sker.

Tryghed derimod handler om mennesker og følelser. Når man arbejder med *tryghed* i trafikken, handler det om børn og voksnes oplevelse af, hvorvidt deres færd i trafikken føles tryk. Det er centralt at huske på, at der ikke er en 1:1 sammenhæng mellem sikkerhed og tryghed. Med andre ord: Sandsynligheden for at et trafikuheld sker et givent sted kan sagtens være meget lille, mens folk alligevel føler sig meget utrygge – og omvendt.

Hvis man ønsker at mindske utrygheden i trafikken, er det derfor ikke nok kun at arbejde med trafiksikkerheden og dermed forebygge uheld, man bliver også nødt til aktivt at arbejde med at påvirke menneskers oplevelser og adfærd.

Ved arbejde med skolevejsanalyser har vi derfor et todelt fokus på sikkerhed såvel som tryghed. Vi vil både kortlægge fysiske forhold, konkrete trafikvaner og specifikke ruter, men vi kortlægger ligeledes børn og

forældres oplevelser af disse ruter og hvordan følelsen af utryghed påvirker deres adfærd. På den baggrund og igennem en inddragende proces udvikler vi både fysiske og adfærdspåvirkende tiltag, der styrker trafikikkerhed såvel som oplevelsen af tryghed i trafikken. Sådan skabes en god skolevej, hvor flere børn og voksne cykler.

Kortlægning – tryghed, trafikikkerhed og adfærd

Der er stort fokus på skolebørns trafikikkerhed og deres oplevede tryghed ved at færdes til og fra skole. Især om morgenen opleves det ofte utrygt for børnene (og forældrene), fordi der er megen trafik. Dette er ofte én blandt flere årsager til, at mange forældre vælger at køre deres børn til skole.

Kortlægning af korteste skolevej

Børnenes skolevej er et vigtigt element med henblik på at skabe trafiksikre og trygge skoleveje, og det er ofte én blandt flere årsager til, at forældrene vælger at køre børnene i skole frem for at lade dem gå eller cykle. Man kan gennemføre en analyse af, hvilke skoleveje, der er den korteste skolevej for eleverne forudsat de går eller cykler.

Analysen gennemføres på baggrund af skoleelevernes adresser og skolens adresse samt kommunens vej- og stinet. Der udarbejdes kort, som illustrerer elevernes korteste rute mellem skole og hjem. Kortene illustrerer således, hvilke veje og stier der er flest elever, der potentielt vil benytte, hvis de går eller cykler. Kortlægningen benyttes til at sammenholde de mest benyttede veje med uheldsbelastede steder, og oplevet tryghed, og kortlægningen indgår således i forbindelse med prioritering af tiltag til forbedret sikkerhed/tryghed ved skoler – f.eks. ved at det tydeligt fremgår, hvor mange potentielle brugere der er til givne problemsteder. Kortlægningen kan også benyttes som udgangspunkt for drøftelser med skoler på dialogmøder.

Primære ruter og krydsningspunkter

Børnenes skolevej er et vigtigt element med henblik på at skabe sikre og trygge skoleveje. Med udgangspunkt i kommunens vej- og stinet kortlægges de primære ruter og krydsningspunkter, så eleverne får kendskab til, hvilke ruter man bør benytte til skole og forvaltningen får kendskab til, hvor der er tiltag i vej- og stinettet som bør forbedres for at højne sikre skoleveje.

Udvælgelsen af de primære ruter og krydsningspunkter sker ud fra metoden med at underopdele skoledistrikterne i mindre områder og fastlægge hvilke veje, stier og krydsningspunkter som er primære i skolernes område. Det sker bl.a. ud fra hvor mange skoleelever, som forventes at benytte ruterne. Denne info kan indhentes ved at kortlægge skoleelevernes korteste vej til skole. Resultatet af kortlægningen af primære ruter og krydsningspunkter illustreres på kort. Kortet kan benyttes til i dialogmøder og til opstilling af problemstillinger.

Kortlægningen kan suppleres med en besigtigelse af hver skoleafdelings primære ruter og krydsningspunkter af en trafikikkerhedseksper, hvor ruterne og krydsningspunktens sikkerhed vurderes, holdt op imod, om forholdene er sikre/trygge for skolebørn.

Fordelen ved denne analyse er, at den omfatter hele skoledistriktet for en skoleafdeling og kan f.eks. bruges ved vurdering af konsekvens ved skolelukninger.

Skoleankomstanalyse – adfærdregistrering via drone/videoanalyse

Det er en kendt problemstilling, at der ofte er "trafikalt kaos" ved skolerne omkring skolernes ringetid. Gående børn og børn på cykel, kombineret med forældre der kører deres børn til skole som betyder korttidsparkering ofte hvor der er mangel på plads mm., giver ofte mange konfliktsituationer og stor utryghed for eleverne.

Ved at gennemføre videooptagelser af ankomstområdet i ½-1 time omkring skolestart, kan trafikanternes adfærd, ruter og hastighed analyseres. Formålet med optagelsen er at dokumentere, hvordan trafikken afvikles. Konfliktsituationer og uhensigtsmæssig trafikal adfærd registreres nemt og visualiseres til brug på f.eks. skolemøder, borgermøder og/eller udvalgs møder. Samtidig giver optagelserne et godt grundlag i forbindelse med opstilling af evt. forslag til forbedringer af områdets indretning og regulering, da man via

flow opdager potentielle konfliktpunkter. Analysen belyser, hvor der er plads til forbedringer, hvormed trygheden og trafiksikkerheden stiger.

Denne form for adfærdsanalyse via videooptagelser er en "smart" måde at observere trafikken ved en skoles ankomstområde, uden at trafikanterne registrerer at adfærden observeres og dermed ændrer adfærd.

Videooptagelser kan suppleres med fysisk besigtigelse af observanter op til ringetid. Besigtigelsen kan give et indblik om den analyserede adfærd på videooptagelsen stemmer overens med virkeligheden.

Besigtigelsen bør derfor foregå en anden dag end selve videooptagelsen.

Uheldskortlægning

Analyse af politiregistrerede uheld for seneste 5 års periode. Der udarbejdes kort med placering/gruppering af uheld og personskader, herunder hvilke uheldssituationer, trafikanttyper mm. der er tale om. På denne baggrund kan konkrete uheldsbelastede situationer kortlægges. Uheldskortlægning kan samtidig benyttes til afgrænsning af analyseområde inden for skolernes distriktsområde og kan hurtigt be-/afkræfte eventuelle udsagn fra f.eks. dialogmøder omkring færdselsuheld.

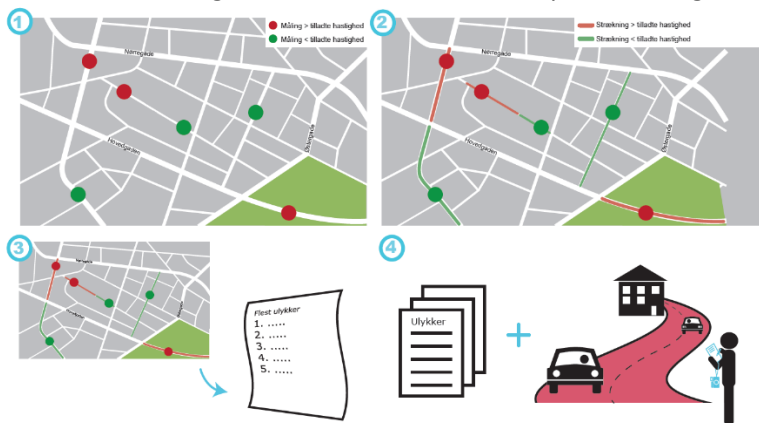
Trafiksikkerhedsinspektion omkring skolen

En metode man kan benytte sig af til at forebygge færdselsuheld omkring skoler, er gennemførelse af trafiksikkerhedsinspektioner. Ved trafiksikkerhedsinspektion listes problemstillinger, der kan betyde en forøget uheldsrisiko og samtidig vil inspektionerne være en vigtig parameter i beskrivelse af løsningsforslag, der kan forbedre forholdene. Formålet med inspektioner er at afdække farlige forhold og foreslå forbedringer. Inspektioner kan ligeledes foretages på vejstrækninger, hvor der er registreret høj hastighed eller opleves utryg, også selvom der er registreret en lille uheldsmængde. Inspektioner er begrænset af, at de kun berører mindre afgrænsede områder, hvorfor metodetilgangen nok ikke er den mest optimale ift. trafikforhold og adfærd ifm. skoler.

Trafikbelastning og hastigheder

Trafikbelastningen og trafikens hastighed har ofte stor fokus for skolebørn og forældre. Trafikbelastning og hastighed kan kortlægges via analyse af kommunens trafik- og hastighedsmålinger, med henblik på at identificere lokaliteter, hvor hastigheden er høj i forhold til hastighedsgrænsen og dermed om strækninger er utrygge eller ej.

I vurderingen og udpegnen af høje hastigheder anvendes samme fremgangsmåde som benyttes af Vejdirektoratet. Ved denne metode udpeges de steder, hvor mindst 15 % af bilerne overskrider hastighedsgrænsen med 10 % + 3 km/t. Udpegede strækninger med høj hastighed har behov for hastighedsdæmpende tiltag eller andre tiltag som sikrer, at hastighedsniveauet stemmer overens med de faktiske forhold og trafikanterne, som færdes på strækningerne.



Billedtekst 2 – Illustration af metodetilgang for udpegnen af indsatssteder baseret på målt hastighed. Kilde: Ulykkesbekæmpelse

Tryghedsvurdering

Vurdering af trygheden i trafikken kan gennemføres via dialogmøder med skolen, forældre og elever via følgende inddragelsesaktiviteter:

- Opstartsmøde med skoleledelsen (Fase 1)
- Dialogmøder/skolevejsworkshop for forældre (Fase 2)
- Spørgeskemaundersøgelse om tematikker i relation til deres skolevej og transport (Fase 3)
- Go-along interviews med børn og forældre (Fase 4)
- Løsningsworkshops for alle forældre (Fase 5).

Dialogmøder og skolevejsworkshop – tryghedsvurdering

Trygheden for skoleelever har stort fokus og et af problemerne er ofte, at utrygheden skyldes de mange elever, der bliver kørt i skole.

En vurdering af trygheden i trafikken kan kortlægges ved en række dialogmøder med skoler / skolebestyrelser, forældre og evt. elever, således at barrierer i forhold til at lade børnene gå/cykle kan afdækkes, og således at der kan beskrives forslag til, hvordan adfærden kan ændres. Der bliver mulighed for at udpege og diskutere problematiske steder på skolevejen og hvad der fremkalder utrygheden. På baggrund af møderne udarbejdes der et kort med lokaliteter med trygheds- og sikkerhedsproblemer. Fordel ved brug af dialogmøder er, at forvaltningen og/eller skolerne får kendskab til skolen og forældrenes oplevelser i skoledistriktet. En ulempe ved denne metode er, hvis deltagerne ikke er engageret eller har fokus på trafik og sikre skoleveje samt at repræsentanter af forældre og elever ikke kan videreformidle alles synspunkter for hele skoledistriktet, men ofte har fokus på egne oplevelser. Det er derfor vigtigt med nøje udvælgelse af deltagere.

Go-along interviews med børn og forældre

Brugerne selv, skoleeleverne, oplever nogle gange trygheden fra en anden synsvinkel end skole og forældre. Ved at gennemføre en dialog med udvalgte elever kan man få en indikation af problemer og muligheder udført som go-along interviews (følge eleverne hjem fra skole og lave såkaldte go-along interviews undervejs). Dette udføres som udgangspunkt med elever (efter aftale med skole og forældre), men forældre kan også deltage hvis det ønskes.

Vores erfaring fra tidligere studier viser, at det er svært for borgere at beskrive oplevelser og følelser i forhold til et sted eller en situation – hvis de ikke befinder sig i den. I tillæg til spørgeskemaundersøgelse og workshops på skolen, er det derfor vigtigt at komme ud på skolevejene og opleve dem sammen med børn og forældre om deres oplevelser og konkrete nedslagspunkter på deres skolevej. Ved at gå eller cykle turen med dem på vej hjem fra skole, hvor der er tid til at reflektere over turen. Denne type interviews giver en god forståelse for elever og forældres adfærd, oplevelser og holdninger i forhold til de konkrete ruter. Denne type kortlægning giver ikke "big data", men såkaldt "thick data" - altså en mere dyb forståelse for oplevelser af adfærd. Dette handler særligt om at forstå deres oplevelse af utryghed. Hvor, hvornår og hvorfor føler skolebørn/forældre sig utrygge på deres gå-/cykeltur skolen?

Sammenfatning af problemstillinger og løsningskatalog

På baggrund af kortlægning og dialogmøder med tryghedsvurdering med skolerne sammenfattes problemstillingerne i afrapportering.

Skolernes udpegede steder, hvor skoleelever føler det utrygt af færdes, illustreres på kort. Ved udpegning af mange problemstillinger sorteres i stederne ved at sammenholde med kortlægning af skoleruterne, trafik- og hastighedsmålinger samt uheldskortlægning.

Trafikpolitik

Trafikpolitik kan sætte retningslinjer for skoleelevernes transportvaner til skole, hvordan adfærden skal være på og omkring skolen samt hvad skolen arbejder med af trafikundervisning. En trafikpolitik vil kunne

fastlægge rammerne for, hvordan medarbejdere, forældre og skoleelevernes adfærd til skolen og på skolens område vil være. Inspiration til en trafikpolitik for skoler kan findes hos Rådet for Sikker Trafik.

En trafikpolitik for skolerne kan sætte rammerne for trafikken til og fra skolerne, for afviklingen af trafikken omkring skolerne og for trafikvaner hos børn og voksne. Kort sagt viser trafikpolitikken vejen til sikker skoletrafik. Derudover kan trafikpolitikken være med til at understøtte inddragelse af trafik og trafikal adfærd i undervisningen. Trafikpolitik kan sætte retningslinjer for skoleelevernes transportvaner til skole, hvordan adfærden skal være på og omkring skolen samt hvad skolen arbejder med af trafikundervisning. Som supplement til trafikpolitikken kan der udarbejdes flyers el.lign. med gode trafikvaner/adfærd, som skal understrege intentionerne om adfærd og understøtte en sikker skolevej. Flyers kan med fordel have fokus på, hvad forældrene kan gøre for at bidrage til mere sikre og trygge veje for skolebørnene.

Anbefaling og inddragelsesproces

Behandling af trafik omkring skoler kan angribes på mange forskellige måder, og det er vigtigt at påpege, at én tilgangsmetode for en skoleafdeling, ikke nødvendigvis er samme metode en andre skoleafdeling har behov for.

Det handler ikke kun om etablering af fysiske tiltag til en tryk og sikker skolevej, men at det i høj grad handler om at ændre adfærd og trafikvaner, så børnene i højere grad bliver selvtransporterende. Denne ændring kan skubbes i den rigtige retning ved brug af ovenstående metoder, men ofte er der tale om en proces, hvor der er behov for at bruge flere af de beskrevne metodetilgange og eventuelt suppleret med fysiske tiltag.

Forslag til indsatser som kan fremme tryghed, sikker skolevej og ændring af adfærd og trafikvaner er overordnet angivet nedenfor (listen er ikke udtømmende):

- Kortlægning af trafikdata og adfærd
- Trafikmøde for forældre
- Trafikpolitik for skolerne
- Synlighed af sikre skoleveje
- Skabe gode vaner allerede for børnehavebørn
- Færdselsundervisning på skolerne
- Deltagelse i færdselskampagner og adfærd
- Gennemførelse af trafiksikkerhedsinspektion
- Samspil mellem trafik- og byplanlægning

Vi har stor erfaring med, at det er essentielt at inddrage de lokale, og lytte interesseret til dem, som skal leve med de løsninger, som kommunen foreslår. Derfor er det vigtigt at vægte dialog mellem forvaltning og brugere, således løsninger er bredt forankret i lokalmiljøet, og er i overensstemmelse med kommunens planlægning og strategier. Til at understøtte tekniske vurderinger foreslås det, at have en inddragelsesproces med dialogmøde med forældrerepræsentanter for skoleafdelingerne.

Der skal lægges vægt på, at analyserne udarbejdes i tæt samarbejde med kommunen, og ikke mindst brugerne i form af elever og deres forældre samt skolens ledelse – jo større ejerskab der er for løsningerne hos eleverne og forældrene, jo større er chancen for, at de bliver implementeret og efterlevet.

Formålet med inddragelsesprocessen af forældre/skolebørn er således at:

- Indsamle og anvende deltageres lokale input i forhold til trygheds- og sikkerhedsproblemer ved skolerne og i nærmiljøet.
- Opnå ejerskab hos deltagerne ved at de bidrager til analyser og løsninger med deres forskellige perspektiver.
- Skabe engagement hos deltagerne og at deres bidrag på møder har gjort en forskel, så de efterfølgende kan være ambassadører for løsningerne.