

Sikring af børns skoleveje i Odense kommune

Af afdelingsingeniør
Ulla Engel og civilingeniør Troels Andersen,
Trafik- og Vejkontoret, Odense Kommune

Kommunerne er ifølge Undervisningsministeriets bekendtgørelse nr. 351 af 18. juli 1983 forpligtiget til at sørge for befordring af skolebørn imellem skolen og hjemmet. Denne forpligtigelse har man i Odense løst på sin egen måde siden 1981.

Færdselslovens § 3, stk. 3 har siden 1976 indeholdt følgende tekst:

"Det påhviler politi og vejmyndigheder efter samråd med skolerne at træffe foranstaltninger til at beskytte børnene mod farerne fra den kørende færdsel på deres vej til og fra skolen."

I Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 13. april 1978 står der bl.a. om loven at:

"I forhold til den tilsvarende bestemmelse i færdselsloven af 1955, § 71, er reglerne udvidet til ikke blot at omfatte forholdene i umiddelbar nærhed af skolen, men i princippet hele skolevejen."

Kommunerne har altså pligt til at sikre de kommunale skoleveje samtidig med, at de som følge af mere sikre skoleveje har mulighed for at spare nogle af udgifterne til skoletransport. Amterne får en økonomisk besparelse på sundhedsområdet, da færre ulykker medfører mindre udgifter til læger og hospitaler.

Med Færdselslovens § 40 fra 1. november 1978 blev der åbnet for nye løsningsmuligheder med trafiksanering i lokalområder.

Skolevejsundersøgelserne

På baggrund af teksten i Færdselslovens § 3, stk. 3, blev der af Magistratens 2. og 4. afdeling i Odense Kommune i 1978 nedsat en arbejdsgruppe, som udarbejdede et pilotprojekt for 4 skoler.

På luftfotos indtegnede børnene de ruter, de fulgte til og fra skole og til og fra fritidsaktiviteter. Endvidere udpegede børnene de steder, hvor de syntes, det var farligt at færdes, og de angav, hvilke transportmidler, de benyttede.

Resultaterne blev brugt til en problem-analyse og til udarbejdelse af skitseprojekter med tilhørende prisoverslag. Endvidere blev der lavet nogle samfundsøkonomiske beregninger på besparelserne ved reduktion af børneulykkerne.

Pilotprojektet blev gennemført i samarbejde med skolerne og klasselærerne.

Fritidsvejene blev medtaget, da mange af børneulykkerne finder sted sidst på dagen.

På baggrund af dette arbejde vedtog Odense byråd den 28. januar 1981, at der skulle gennemføres tilsvarende undersøgelser ved samtlige kommunale skoler. Alle disse skolevejsrapporter foreligger, og de indeholder følgende:

- Spørgeskemaundersøgelser om skole- og fritidsvejene for alle 3., 6. og 9. klasseelever.
- Indtegnede skole- og fritidsveje på luftfotos, samt de af eleverne udpegede farlige steder.
- Spørgeskema til skolen.
- Skitse-mæssige løsningsforslag, opstillet i prioriteret rækkefølge.

Projekternes prioritet er bestemt ud fra:

- Hvor mange børn og biler, der bruger de pågældende veje.
- Hvor mange elever der synes, det er farligt.
- Hvor skolen synes, det er farligt.
- Hvor mange ulykker, der er registreret af Odense Universitetshospital og politiet.

De fleste af skolevejsrapporterne er lavet i starten af 1980'erne.

Derfor blev alle skolerne ultimo 1990 bedt om at vurdere, om der var behov for nye skolevejsundersøgelser. Ingen af skolerne fandt dette nødvendigt, men enkelte havde mindre ændringsforslag til rapporternes projekter. Desuden sker det flere gange om året, at en skole ønsker nye projekter medtaget i den samlede prioritering for skolen.

Skolevejsgruppen

Siden udarbejdelsen af pilotprojektet er der hvert år blevet afsat et beløb i anlægsbudgettet til sikring af skolevejene.

Prioriteringen, projekteringen og udførelsen af skolevejsprojekterne er blevet udført af Skolevejsgruppen, som har deltagere fra Odense Skolevæsen (Færdselsskolen), Trafik- og Vejkontoret, Planlægningskontoret, Park- og Kirkegårdskontoret og Byplanforvaltningen.

Fyns Amt prioriterer selv de projekter, der ligger på veje, som de administrerer. Nogle projekter kan til tider udføres for andre midler, f.eks. bevillinger til stier, lyssignaler m.v.

Skolevejsgruppen prioriterer de resterende projekter ud fra en samlet vurdering af projekternes vigtighed. "Årets projekter" sendes til udtalelse ved de berørte skoler før de forelægges udvalget til beslutning.

Skolevejsprojekternes indhold

Skolevejsprojekterne indeholder alle typer af vejtekniske foranstaltninger, såsom etablering af én eller flere:

- Miljøveje.
- Stilleveje.
- Opholds- og legeområder.
- Cykelstier.
- Fortove.
- Lyssignaler
- Midter- og sideheller.

Mindre bekostelige projekter med kun skilte, vejafmærkning og mindre beplantningsbeskæringer gennemføres løbende.

Status for skolevejsprojekterne per 1. marts 1994

De enkelte skolevejsprojekter varierer meget i omfang og karakter. Man kan dog opstille følgende vejledende status for projekterne i de i alt 45 skolevejsrapporter.

Samlede antal ønsker	265
Deraf udførte projekter	147
Deraf delvis udførte projekter	13
Resterende projektforslag	105

Nogle enkelte af de projektforslag, der

ikke er udført, vil e.v.t. bortfalde p.g.a. skolelukninger, ændrede skoledistrikterne.v.

Samlet betragtet er Odense Kommune nu nået over halvvejen med de projektforslag, der foreligger dags dato.

Effekten af skolevejsprojekterne

Når der ses på de sikkerhedsmæssige effekter af skolevejsprojekterne, er politiets statistikker ikke dækkende. F.eks. registrerer politiet kun 1/3 af de ulykker, hvor et barn som fodgænger eller cyklist er påkørt af en bil. Derfor benyttes statistikkerne fra skadestuen på Odense Universitetshospital.

Ses der på de 12 største trafiksaneringer udført i årene 1981-86 er antallet af personskader registreret på skadestuen faldet med 82% fra før til efter sikringen af skolevejene.

Dette harmonerer med de hastighedsreduktioner, der er registreret ved etablering af 12 trafiksanererede veje i Odense.

På miljøvejene er hastighederne faldet fra i gennemsnit 55 km/t til 45 km/t, og på stillevejene er gennemsnitshastighederne faldet fra 45 km/t til 31 km/t, jvf. figur 3.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i sin rapport nr. 29, side 66 om effekter af § 40 gader i Danmark nogle tilsvarende konklusioner:

"På de 44 gader er der over en tre-årig periode sket en samlet reduktion i tilskadekomster på 27%.", "...ser det ud til i særlig grad at komme fodgængerne tilgode, idet der er sket et fald på 90% i risiko for tilskadekomster i ulykker mellem fodgængere og personbiler."

"Resultater fra hastighedsmålinger på 41 forsøgsgader viser et samlet gennemsnitligt fald i kørehastigheden fra 41,4 km/t til 30,0 km/t..."

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har endvidere i sin rapport nr. 27, side 35, illustreret sammenhængen imellem tilskadekomster og bilers hastigheder. Det vises, at en reduktion i middelhastigheden på f.eks. 10 km/t. medfører en reduktion i antal tilskadekomster på 35%. Det betyder, at alene en sænkning af bilernes middelhastighed resulterer i lavere ulykkesrisiko.

Det er ikke muligt at måle en lavere ulykkesrisiko på hver enkelt vej på anden vis, da ulykkerne er spredt på vejnettet og heldigvis sker med stor tidsmæssig afstand.

Generelt medfører skolevejsprojekterne endelig en større tryghed for børnene, og der er bred tilfredshed blandt skolerne og forældrene.

Økonomiske forhold

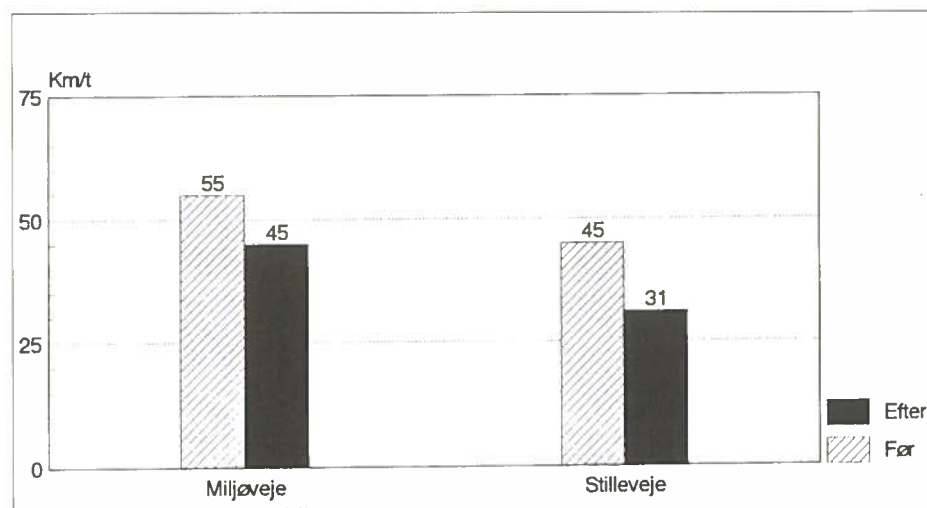
Af figur 4 og 5 fremgår henholdsvis



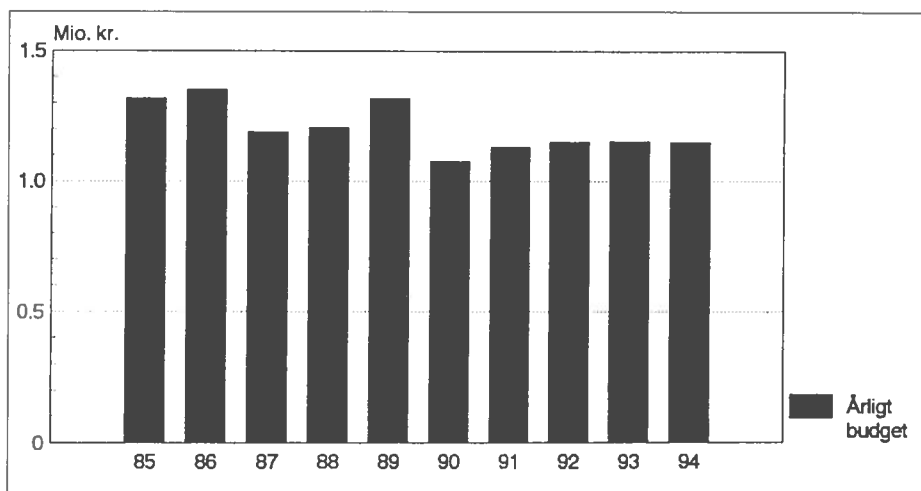
Figur 1. L. A. Ringsvej. Stillevej ved skole. (Kragssbjergskolen).



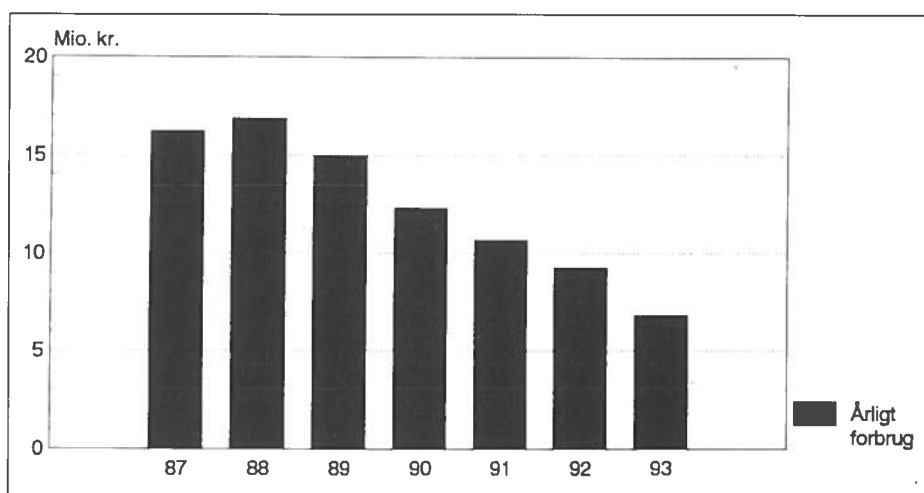
Figur 2. Købkesvej, stillevej.



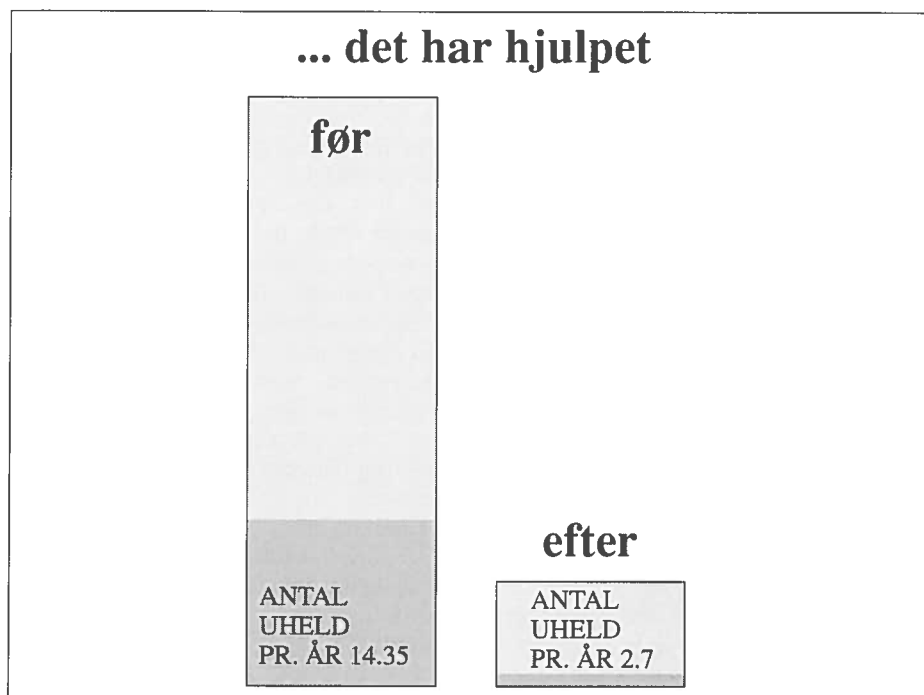
Figur 3 Effekten af hastighedsdæmpende foranstaltninger i Odense (gennemsnit af 12 veje)



Figur 4. Budgetbeløb afsat til sikring af skoleveje i Odense.



Figur 5. Forbrug til befordringsgodtgørelse til skoletransport i Odense.



Figurerne viser antallet af uheld med personskade før og efter ombygningerne. De er baseret på de 12 største trafiksaneringer udført i årene 1981-86. Det mørke felt angiver alvorligt kvæstede.

Odense Kommunes udgifter til sikring af skolevejene, henholdsvis Odense Kommunes udgifter til befordring af skoleelever. Det ses, at mens midlerne til sikring af skolevejene er nogenlunde konstant igennem årene, så er udgifterne til befordring af skoleelever faldet markant.

Fra 1989 betalte privatskolerne selv befordringen. Dette ændrer dog ikke væsentligt på tallene. Fra 1990 blev skolefritidsordningerne etableret for børnehaveklassebørn til 3. klasse børn. Det betyder, at den transport, der foregår imellem hjemmene og skolefritidsordningerne, ikke skal betales af kommunen, som derved sparer nogle udgifter.

På trods af disse forhold er der imidlertid ingen tvivl om, at udgifterne til sikring af skolevejene har bidraget til det meget store fald i befordringsudgifterne. Hvert enkelt skolevejsprojekt kan ofte give anledning til, at nogle børns skoleveje ikke længere vurderes som farlige.

På figurene kan det ses, at der i 1993 blev brugt 6 gange så mange penge på befordring, som der blev brugt på sikring af skolevejene.

Økonomisk ser det altså ud til at være en god investering at sikre skolevejene, særligt da det medfører faste besparelser hvert eneste af de efterfølgende år.

Prioritering af projekterne

Som nævnt foretager Skolevejsgruppen prioriteringen af årets projekter.

Prioriteringen sker som en faglig vurdering, under hensyn til de foreliggende ulykkesstatistikker og trafiktal.

Prioriteringen foretages ofte i sammenhæng med andre aktiviteter, f.eks. når rapporter fra beboersamarbejder og andet peger på ønsker om en samlet indsats i bestemte områder.

Det videre arbejde i Odense

På baggrund af de gode erfaringer fortsætter arbejdet med at sikre børns skoleveje og de kommende års budgetter indeholder årligt 1,2 mill. kr. pr. år til dette formål.

Litteratur:

Skoleveje i Odense.

Statusnotat.

Trafik- og Vejkontoret, Mag. 2. afd.

Odense kommune, februar 1994.