

Skoleveje ad nye veje i Fredericia

Ny skolestruktur sætter nu gang i forbedringen af skolevejene i Fredericia, der således vil understøtte ambitionerne om at blive en førende cykelby med plads til alle – store som små. 23 nye skolevejsprojekter viser vejen i 2013.

Troels Andersen, Trafikplanlægger, civ. ing., Fredericia Kommune.
troels.andersen@fredericia.dk

Siden 2010 har Fredericia markeret sig som en foregangsby inden for cykeltrafik, som det fremgår af hjemmesiden www.FredericiaCykelby.dk. Cykeltrafikken skal stige, og det omfatter også børnene, der er målgruppe for flere cykelkampagner. Imidlertid er Fredericia ikke i front inden for sikre skoleveje.

Der er lavet skolevejsundersøgelser for alle skoler, og 65% af skolebørnene cykler eller går i skole. Selv om tallene er gode, er det realistisk at hæve andelen til 80 – 90% ved at gennemføre sikring af skolevejene og samtidige kampagneaktiviteter.

Imidlertid har kommunens projekter

været koncentreret omkring de mest ulykkesbelastede lokaliteter, hvilket ofte ikke altid er sammenfaldende med skolevejsproblemerne.

Kommunens forpligtigelse

Lovgivningen omfatter både vejenes udformning samt de forpligtigelser, som kommunerne har i forhold til befordring af skolelever. I Færdselslovens § 3 stk. 3 står:

"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."

Af Folkeskole § 26 fremgår at:

Kommunalbestyrelsen skal sørge for befordring mellem skolen eller brobygningsinstitutionen, jf. kapitel 2 a og kapitel 2 a i lov om vejled-

ning om uddannelse og erhverv, og hjemmet eller dets nærhed af:

- 1) børn, der har længere skolevej end 2 ½ km i børnehaveklasse og på 1.- 3. klassetrin, 6 km på 4.- 6. klassetrin, 7 km på 7.- 9. klassetrin og 9 km i 10. klasse, og
- 2) børn, der har kortere skolevej, hvis hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken gør det særlig påkrævet.

Børns evner i trafikken

Børn har ikke samme evner som voksne, og derfor skal børns tryghed og sikkerhed vurderes anderledes. Flere faktorer har betydning for børns evner i trafikken:

- Barnets højde betyder, at de ikke altid kan se over biler og skilte mv. på samme måde som voksne. Desuden kan andre trafikanter have svært ved at se dem.
- Mindre børn kan have et mindre bredt syn end voksne. Dermed er de ikke altid opmærksomme på hændelser i periferien af deres syn.
- Vurderingen af afstande er først fuldt udviklet omkring 8 - 10 års alderen.
- Mindre børn kan have vanskeligere ved at vurdere retningen af lyde og dermed trafikken.
- Afhængig af træningen kan nogle børn have problemer med tilstrækkelig god motorik til at cykle.
- Rationel tankegang kan man først forvente omkring 10 års alderen, hvor de fleste børn kan håndtere uforudsete ting rationelt.

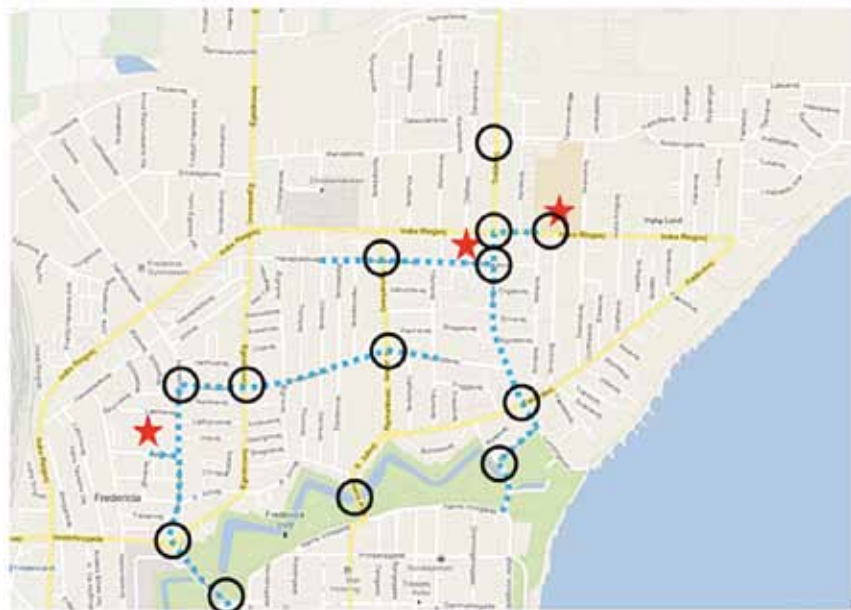
Først fra 12 års alderen kan børn, der har fået træning og erfaringer, overskue trafikken næsten som voksne og er dermed klar til at færdes alene.

Ny skolestruktur

Sommeren 2013 træder der en ny skolestruktur i kraft, der betyder, at alle børn fremover tilknyttes et af 4 distriktsskolecen-

Kirstinebjergskolen

- ★ Skolebygning
- Skolevejsprojekt
- Primær skolevej



Figur 1. Skolevejsprojekterne er koncentreret omkring nogle primære skolevejskorridorer.

tre. Hvert distriktsskolecenter består af flere skoler med grundskoler og overbygning (7. – 9. klasse). Selv om mange af de mindre børn fortsat skal møde på de samme grundskoler som i dag, vil der fremover kunne flyttes rundt på grupper af børn inden for distriktsskolecenteret af hensyn til optimering af klassekvotienterne. Skolestrukturen betyder således, at flere børn får længere til skole, og at en del børn også vil få mere problematiske skoleveje, end de har i dag.

Løsning

De nuværende skolevejsundersøgelser vil til en vis grad blive forældede i kraft af den nye skolestruktur. Samtidig vil det ikke være muligt at lave nye skolevejsundersøgelser, så længe børnene ikke er begyndt at benytte de nye skoleveje.

Derfor har løsningen været at udarbejde skolevejsrapporter for hvert af de 4 distriktsskolecentre, således at grundprincippet er baseret på at skabe nogle primære korridorer for børnene, som skal være særligt sikre og attraktive. Løsningerne er baseret på mange års erfaringer omkring, hvad der skal til for at skabe tilstrækkelig sikkerhed for især mindre børn.

Det handler om passende lav hastighed, god oversigt og at lette krydsningerne med etablering af især midterheller. Det er tilstræbt at sigte på billige og effektive tiltag, som dermed er realistiske at implementere i økonomisk stramme tider.

Samtidig har det været centralt også at basere løsningerne på det, vi allerede har i forvejen – et stort og veludbygget stinet og flere stitunneller, der bare trænger til en opgradering.

I projektforslagene er der lagt særlig vægt på skolebørnenes ruter til skole. Det skyldes, at der oftere er mere trafik, oftere mørkt og mindre ryddet for sne og is, når børnene møder i skole. Der er analyseret på de primære ruter til skolerne samt de mest problematiske kryds.

De beskrevne skolevejsprojekter vil forbedre trafiksikkerheden væsentligt. Men der vil stadig være kryds og strækninger i området, som kan være utrygge og problematiske for især mindre børn. Imidlertid er et af tiltagene at arrangere gå- og cykelbusser, der vil kunne motivere flere børn til at færdes uden bil og bus.

Økonomi

Samlet er der skitseret et behov for 43 skolevejsprojekter til en samlet udgift på kr. 15,1 million kr. 2 stiprojekter udgør alene 9½ million kr. af den samlede udgift. Projekterne er opdelt i 3 prioriteter.

Anlægsudgifterne kan på sigt modsvares af årlige besparelser i kommunal transport.

Skolevejsrapporterne er politisk behandlet, og der implementeres de første projekter med et budget på kr. 1.833.000,-, som omfatter 23 skolevejsprojekter i 2013.

Yderligere skolevejsanalyser

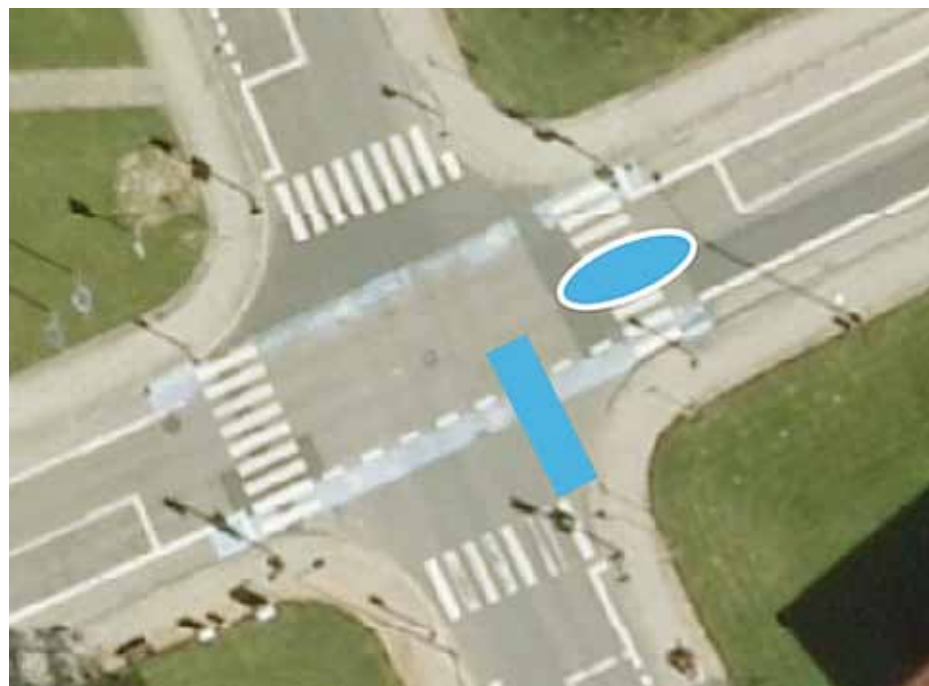
Fra august 2013 er alle elever overflyttet til de nye skoledistrikter, og det kan derefter være nyttigt at lave nye skolevejsanalyser. Man kan desuden vælge at definere anbefalede ruter til hver skole.

Perspektiver

Fredericia er netop blevet udnævnt til Tra-

fiksikkerhedsby 2013, hvilket betyder, at staten bidrager med 10 millioner, og kommunen selv bidrager med 5 millioner kr. til at sikre især de bløde trafikanter. Disse tiltag vil også kunne gavne skolebørnene, således at der er håb om en gradvis vækst i antallet af børn, som går og cykler til skole.

Politisk er der bred opbakning til sikring af børns skoleveje i Fredericia.



Figur 2. Der anvendes enkle og effektive virkemidler til sikring af skolebørnene.



Figur 3. Stitunnellerne skal renoveres med maling og ny belysning.