



12. marts 2013

Resume til Trafikdage i Aalborg Mere sikker Fodgængertrafik

1. Indledning Jesper Sølund, Rådet for Sikker Trafik

Fodgængernes trafikulykker

Kort introduktion til fodgængerulykkernes hvem, hvad, hvor, hvornår og hvordan

2 Nasjonal gåstrategi for Norge

Guro Gerge, Trafikksikkerhed miljø og teknologiafdeling, Norge

Statens vegvesen i Norge har utarbeidet en nasjonal gåstrategi som del av sitt arbeid med forslag til nasjonal transportplan 2014-2023. Det er mange byer som har laget lokale gåstrategier, men det er bare ett land som tidligere har laget en slik nasjonal gåstrategi.

Strategien er avgrenset til gåing i hverdagen og har en vid forståelse av hvem den gående er. Målet innebærer at flere av befolkningens totale reiser skal gjøres til fots og at alle befolkningsgrupper skal gå mer i hverdagen.

Målgruppen for strategien er beslutningstakere og forvaltning på alle nivåer i flere sektorer, samt private aktører (næringsliv, arbeidsgivere, utdanning, interessegrupper, osv). Tiltakene er rettet mot alle grupper av befolkningen. Universell utforming, trafikksikkerhet, bærekraftig byutvikling og god design er prinsipper som skal ligge til grunn for løsningene som foreslås.

For å nå hovedmålene er det nødvendig med innsats på flere områder. Det foreslås derfor seks innsatsområder med definerte målsetninger, virkemidler og tiltak. Disse er 1) ansvar og samarbeid, 2) utforming av fysiske omgivelser, 3) drift og vedlikehold, 4) samspill i trafikken, 5) aktiv gåkultur og 6) kunnskap og formidling. Måloppnåelsen vil være knyttet til i hvilken grad virkemidlene er tatt i bruk og i hvilken grad de har hatt ønsket effekt. Hvert innsatsområde vil derfor bli fulgt opp gjennom egne rapporteringer av gjennomførte virkemidler og tiltak og gjennom indikatorer. Effekten måles i forhold til endring i reisevaner.

Presentasjonen vil beskrive bakgrunnen for strategien og de ulike innsatsområdene.

3 Flere går mere – Fodgængerstrategi for København

Joanna Mai Skibsted, Center for Trafik Københavns Kommune

Københavns Kommune har en vision om at være verdens bedste by at leve i, en *Metropol for Mennesker*. Her er et vigtigt element, at københavnernes har lyst til at gå i byen, fordi fodgængere i høj grad er med til at skabe byliv. Folk til fods er meget mere end transport. Det er mennesker på gaden, der taler sammen, opholder sig på pladser og har øjenkontakt.

Fodgængere er ofte en overset transportform på trods af, at vi alle er fodgængere i større eller mindre udstrækning, når vi bevæger os i byen, også når vi f.eks. tager cykel, bus, tog, metro eller bil så starter og slutter turen til fods. Derudover er det miljøvenligt og sundt at gå. Derfor skal det gøres attraktivt for københavnernes at opleve København til fods, og derfor har Københavns Kommune lavet en fodgængerstrategi. Fodgængerstrategien skal bidrage til at nå målsætningen om at flere går mere. Ambitionen er, at fodgængertrafikken er steget med 20 % i 2015 i forhold til 2009.



Dansk Fodgænger Forbund

4 Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

Henrik Værø

Fodgængerulykker: den nyeste viden

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) og Vejdirektoratets dødsulykkesstatistik (DUS) beskæftiger sig i øjeblikket begge med fodgængerulykker.

Oplægget vil bygge på både HVU's og DUS' undersøgelser: dels HVU's litteraturundersøgelse af fodgængersikkerhed, der foregår sideløbende med dybdeanalyser af 20-30 fodgængerulykker; dels DUS' undersøgelse af 77 ulykker med dræbte fodgængere.

Der vil blive lagt vægt på en bred beskrivelse af fodgængernes sikkerhedsmæssige forhold, på bekostning af detaljer og statistik. Det beskrives hvordan fodgængere adskiller sig fra andre trafikanter, hvilke forhold som er godt undersøgt og hvilke som ikke er, og hvad der især ser ud til at have betydning i ulykkerne.

Undersøgelserne har blandt andet vist, at en relativt stor del af de påkørte fodgængere har haft en form for forringede evner til at begå sig i trafikken, og at overraskende mange fodgængerulykker slet ikke sker under krydsning af en vej. Desuden vil lovgivning samt fodgængernes alder, adfærd og påklædning blive omtalt, samt betydningen af vejforhold, fodgængerfaciliteter, bebyggelse, lysforhold, modparten og det indblandede køretøj.

5 Vejen som barriere - er formelen for barrierevirkning i overensstemmelse med fodgængernes oplevelse?

Katrine Rabjerg Meltofte

I 1980'erne iværksatte Vejdirektoratet et større prioriteringsarbejde; der skulle foretages mange ændringer af vejbestyrelsens vejnet og det var derfor relevant at udarbejde en metode til at prioritere imellem de mange projekter - og senere også at kunne foretage cost/benefitanalyser af projekter. I den forbindelse blev det væsentligt for Vejdirektoratet at have en operationel metode til at estimere barriereeffektens størrelse og den samfundsøkonomiske udgift forbundet hermed. En sådan metode blev derfor udviklet, og i Danmark har fagmiljøet dermed siden 1980'erne haft et formelværktøj, der kan beregne barriereeffektens størrelse. Formlen har dog ændret sig meget gennem tiderne, men har altid beholdt visse grundtræk.

6 Afslutning Dansk Fodgænger Forbund

Kort afslutning ved formand eller direktør Dansk Fodgænger Forbund

Mødeleder Lars Klit Reiff, Vejdirektoratet