

PROJEKT *JOBture* I ÅRHUS

Civilingeniør Bent Fredshavn
Vejkontoret, Århus Kommune

PROJEKTINDHOLD

Projektet er et trafikpuljeprojekt, som Århus Kommune har udført i fællesskab med Vejdirektoratet. Udgangspunktet for projektet har især været den danske regerings samlede trafikpolitiske redegørelse "Trafik 2005" samt Århus Kommunes handlingsplan for trafik og miljø (udarbejdet i 1993).

Hovedformålet med projektet er at få udarbejdet en samlet kortlægning af både den interne transport for de ansatte i Århus Kommune og af de ansattes bolig-arbejdsstedstrafik for herefter at kunne indkredse den målgruppe af potentielle cyklister (korte ture), som findes på enhver arbejdsplads. Tilsvarende at kunne indkredse gruppen af ansatte med lange rejser til arbejde og give et skøn over potentialet for anvendelse af kollektiv trafik eller samkørsel.

At kommunen selv, som virksomhed, betragter sine transportvaner vurderes at være et godt signal overfor lokalsamfundet i øvrigt - og vil måske som sådan kunne være katalysator for ændring af transportvaner i større omfang på sigt.

Der vil blive udarbejdet en redegørelse indeholdende resultaterne af kortlægningen, herunder bl.a. resultater af transportmiddelfordelingen, energiforbruget, luftforureningen og trafikikkerheden. Redegørelsen vil blive forelagt for Århus Byråd sammen med en række forslag til, hvad der eventuelt vil kunne gøres for at reducere energiforbruget, luftforureningen og trafikuheldene for de ansatte samt hvad der evt. vil kunne gøres for generelt at ændre på de ansattes transportvaner.

GENNEMFØRELSEN AF ANALYSERNE

Kommunens organisation og omfang

Århus kommune har ca. 280.000 indbyggere og et vejnet på ca. 2000 km. Der er ca. 28000 ansatte i kommunen. De ansatte i kommunen arbejder inden for mange forskelligartede områder, f.eks. børnehaver, belysning, biblioteker, kloakering og socialcentre, og arbejdspladserne er geografisk set også beliggende vidt forskellige steder i kommunen. Kommunen er magistratsstyret og består af 6 magistrater, som hver især er politisk styret af en borgmester eller rådmand.

Inden undersøgelsen af de ansattes transport blev sat igang, blev det besluttet at orientere de 6 hovedsamarbejdsudvalg i kommunen. Dette blev gjort for at sikre samarbejde og opbakning såvel ved en skriftlig meddelelse, som ved et egentligt foredrag om, hvorfor det var så vigtigt med undersøgelsen, og hvad undersøgelsen ville indeholde. Også en understregning af anonymiteten i undersøgelsen var en vigtig del af orienteringen.

Da de forskellige fagforeninger er repræsenteret i disse samarbejdsudvalg var de hermed også orienteret om projektet.

Brugerpanel

Det blev desuden besluttet, at nedsætte et såkaldt brugerpanel, bestående af ialt 12 repræsentanter, 2 medlemmer fra hver Magistratsafdeling, som blev udvalgt af de respektive samarbejdsudvalg. Endvidere er der repræsentanter fra kommunens Vejkontor.

Et af hovedformålene for dette brugerpanel var at følge projektet, herunder at være med til at godkende materiale. Der var dog flere væsentlige formål med nedsættelsen af panelet, herunder især at

bidrage med bemærkninger / gode råd / viden / kritik af forskellige procedurer i forbindelse med de forskellige projektfaser.

I forbindelse med den store del af projektet, selve kortlægningen, har panelet især haft til opgave at gennemgå og godkende procedurer i forbindelse med de 3 spørgeskemaundersøgelser, herunder anonymiteten i analysen. Desuden bidraget med viden og gode råd fra og om den enkelte Magistratsafdeling i forbindelse med udførelserne af analyserne. Brugerpanelet sørgede også for en test af spørge- skemaet vedr. pendlingen.

Paneldeltagerne har desuden i fornødent omfang haft til opgave at formidle hvert af deres baglande om projektet herunder bl.a. at inspirere og berolige de ansatte til deltagelse i analysen. Senere vil panelet også skulle deltage i evalueringen af projektet.

Analyser

Da analysen både skulle indeholde data for den interne transport på de forskellige arbejdspladser og for de ansattes bolig-arbejdsstedstrafik, blev det besluttet at dele analysen i 2 dele.

En arbejdspladsanalyse og en personanalyse. Begge analyser skulle foregå som spørgeskemaundersøgelser og gennemføres i 1999, idet der for arbejdspladserne ønskedes opgjorte tal for 1998.

Arbejdspladsanalysen

Arbejdspladsanalysens indehold var udelukkende samlede data om arbejdspladsen, d.v.s. data for de ansatte, data for køretøjer og tjenestetransport, data for bil- og cykelparkering samt lokaliseringsdata. Endvidere skulle de forskellige arbejdspladser udpege alle ansatte med tjenestetransport mindst 1 gang om ugen. Dvs. at denne analyse i princippet skulle give en karakteristik af den enkelte arbejdsplads i form af totaltal for ovennævnte forhold.

Det blev besluttet, at opgørelser af transport for typer af arbejdspladser som børnehaver, vuggestuer, fritidshjem, skoler, fritidsklubber, ungdomsskoler, biblioteker og lokalcentre for ældre skulle foregå ved stikprøver. Disse kommunale institutioner rummer et meget stort antal ansatte tilsammen. Selve stikprøverne foregik ved interview af udvalgte institutioner inden for hver kategori.

De øvrige tjenestesteder i kommunen blev opdelt i passende enheder både i forhold til arbejde, adresse og antal, alt i alt 117 arbejdspladser. Hver af disse arbejdspladser skulle udfylde et spørgeskema. Af hensyn til både besvareelsesprocenten og til sammenligneligheden af de indsamlede data fra de meget forskellige arbejdspladser, blev det valgt at uddele spørgeskemaerne personligt til arbejdspladserne. Der blev i forbindelse hermed enten for den enkelte arbejdsplads eller for grupper af arbejdspladser foretaget en gennemgang af skemaet, vejledning i udfyldelse af dette samt orienteret om hele projektet.

Analysen blev udført i maj-juni 1999, men kunne først afsluttes i efteråret 1999. Det viste sig, at mange arbejdspladser ikke havde opgjorte data for mange af de oplysninger, som der var spurgt om, især om køretøjer. Desuden kneb det meget med at angive skøn over antal gang- og cykelture, og mange arbejdspladser måtte rykkes for svar.

Alligevel endte det med, at der blev modtaget svar fra 93% af de 117 arbejdspladser, og i forbindelse med interviewene var der stor imødekommenhed.

Pjece til alle ansatte

Inden igangsættelsen af personanalysen om de ansattes bolig-arbejdsstedstransport blev der udarbejdet en lille folder, som orienterede om projektet og som samtidig reklamerede for de skemaer, som få dage

efter ville blive udsendt til tilfældigt udvalgte ansatte. For at være sikker på at alle ansatte så pjecen, blev den kuverteret sammen med lønsedlen til alle 28000 ansatte.

Pjecen, der var underskrevet af rådmanden, fik en god effekt på modtagelsen af spørgeskemaerne om pendling.

Personanalysen

Personanalysen bestod af to analyser:

1. Pendling
2. Opgørelse af personlig tjenestetransport i en uge

Formålet med registreringen af den personlige tjenestetransport har udelukkende været en slags check på de forskellige arbejdspladser turfordeling på de forskellige transportmidler.

Der blev dannet 2 grupper af deltagere i analysen.

GRUPPE 1:

De af arbejdspladserne angivne medarbejdere med tjenestetransport mindst 1 gang om ugen. (ca. 3000, idet alle godt 800 hjemmehjælpere indgik i denne gruppe)

GRUPPE 2:

Blandt de resterende ansatte i kommunen udvælges tilfældigt 5000 medarbejdere

Det betød, at ca. 8000 medarbejdere skulle udfylde spørgeskemaet om pendling. Ca. 3000 af disse skulle derudover udfylde en slags kørebog over en udvalgt uges tjenestetransport.

Analysen blev udført i november 1999. Godt 4600 pendlingskemaer blev returneret, hvilket svarer til en besvarelsesprocent på knap 60 %. Med hensyn til tjenestetransportskemaerne kom ca. halvdelen retur.

Nogle erfaringer fra gennemførelsen af analyserne

- Stor værdi for analysen, at arbejdspladserne blev orienteret om spørgeskemaerne enten enkeltvis eller i grupper samtidig med at spørgeskemaerne blev udsendt.
- Mange arbejdspladser havde svært ved at forholde sig til anden tjenestetransport end bilkørslen.
- På de fleste arbejdspladser var det vanskeligt at komme med tal på de enkelte køretøjer. Der fandtes ofte kun totaltal. (Brændstof, uheld, udgifter m.m.)
- For at opnå så ensartede oplysninger fra de forskellige arbejdspladser har det været nødvendigt med efterfølgende kontakt til mange arbejdspladser.
- Kun enkelte arbejdspladser nægtede at svare, dels p.g.a. ressourcer eller tvivl på anonymiteten for den enkelte medarbejder i analysen. At ikke flere nægtede at svare skyldes formentlig orienteringen af fagforeninger og samarbejdsudvalg.
- Alt i alt har kortlægningen af arbejdspladserne været mere ressource-krævende end forventet !!!
- God effekt at fremsende pjece om analysen sammen med lønsedlen kort før at spørgeskemaerne om pendlingen blev udsendt. Mange var tydeligvis bekendt med analysen, da de modtog skemaerne.
- De modtagne besvarelser i skemaerne om bolig-arbejdsstedstrafikken var trods de mange spørgsmål grundigt udfyldt og med mange bemærkninger.
- Som helhed vurderes det ud fra bolig-arbejdssted-besvarelserne, at der er interesse og forståelse for emnet.

TRANSPORTDATA FOR ARBEJDSPLADSER

De samlede resultater for hele kommunen vedr. arbejdspladsanalysen er endnu ikke færdigbearbejdet, men der er udarbejdet et forslag til hvad et transportregnskab for den enkelte arbejdsplads kunne indeholde. Eksemplet er Vejkontoret, og indholdet er angivet i det følgende:

Eksempel på opgørelse af transportregnskab (grønt regnskab) for en arbejdsplads. (Vejkontoret)

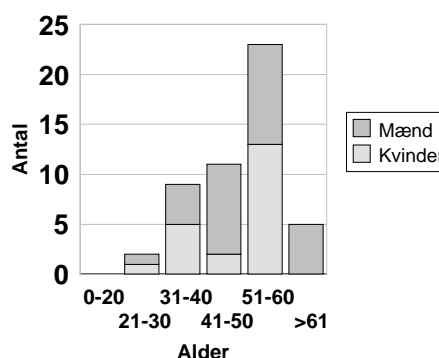
TRANSPORTDATA FOR MAGISTRATENS 2. AFDELING - VEJKONTORET

Tjenestestedsnavn: VEJKONTORET
Adresse: Orla Lehmanns Allé 3
Statistikdistrikt: 01.70

KARAKTERISTIK:

ANSATTE:

Antal ansatte: 50
Kønsfordeling: 29 mænd og 21 kvinder
Aldersfordeling. Se graf.



ARBEJDE OG ARBEJDSSTID

Alle ansatte på Vejkontoret arbejder på adressen Orla Lehmanns Allé 3.

Organisatorisk består arbejdspladsen af 3 afdelinger (Sekretariat, Planlægning og Projektering). Hovedparten af arbejdstiden foregår mandag-fredag i tidsrummene kl. 7-17. Arbejdes der uden for disse tidsrum vil arbejdet hovedsagelig bestå af aftenmøder (f.eks. borgermøder), trafikregistreringer eller evt. overarbejde.

Kontoret står bl.a. for planlægning og projektering af nye veje, trafikreguleringer på vejnettet, registreringer og analyser på vejnettet samt anden administration i forbindelse hermed.

PARKERINGS- OG TRAFIKFORHOLD VED ARBEJDSPLADSEN

PARKERINGSPLADSER: 24 stk. (heraf 10 stk. til gæster). Ordning så det er muligt at parkere ved Vester Allé-parkeringen.

FORHOLD FOR CYKLISTER: Der er omklædningsfaciliteter, badefaciliteter, overdækket cykelparkering (i kælder) og cykelstativ

Arbejdspladsens placering midt i City gør at tilgængeligheden til både tog og bus er meget høj. Også tilgængeligheden til det overordnede vejnet er god. Mange af arbejdspladsens nære samarbejdspartnere er placeret tæt på i City.

TRANSPORTOMFANG OG KØRETØJER

TJENESTEKØRETØJER:

1 vare / lastbil
1 personbil
2 cykler

ARBEJDSKØRSEL:

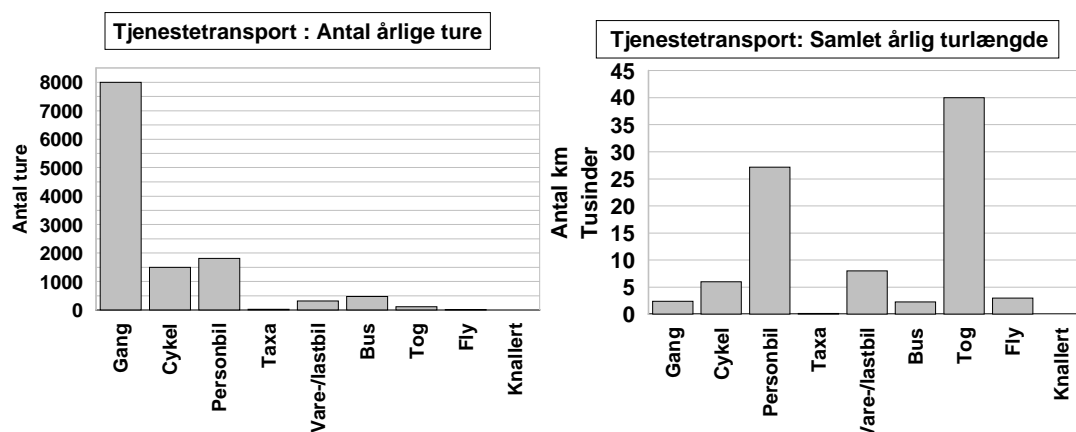
Arbejdspladsen har ikke arbejdskørsel

TJENESTETRANSPORT:

Ca. 36 ansatte har tjenestetransport oftere end 1 gang om ugen. Tjenestetransporten består hovedsagelig af møder, besigtigelser, opmålinger eller tilsyn.

| Transportmiddel | Antal ture / år | Samlet turlængde (km / år) | Energiforbrug MJ / år | NO _x (kg / år) | HC (kg / år) | Partikler (kg / år) | CO ₂ (kg / år) |
|-----------------|-----------------|----------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------|---------------------|---------------------------|
| Gang | 8000 | 2400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cykel | 1500 | 6000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Personbil | 1813 | 27200 | 34152 | 25,05 | 13,02 | 0,456 | 2493 |
| Taxa | 30 | 180 | 228 | 0,17 | 0,09 | 0,003 | 17 |
| Vare-/lastbil | 320 | 8022 | 14147 | 7,48 | 2,21 | 1,09 | 1033 |
| Bus | 469 | 2300 | 407 | 0,61 | 0,02 | 0,0001 | 30 |
| Tog | 110 | 40000 | 10400 | 11,92 | 0,8 | 0,36 | 892 |
| Fly | 10 | 3000 | 5070 | 1,25 | 0,05 | - | 365 |
| Knallert | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 12252 | 89102 | 64404 | 46,48 | 16,19 | 1,9091 | 4830 |

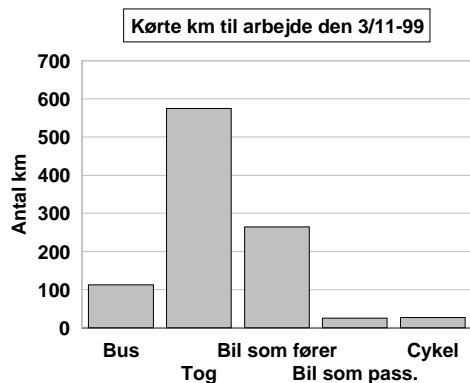
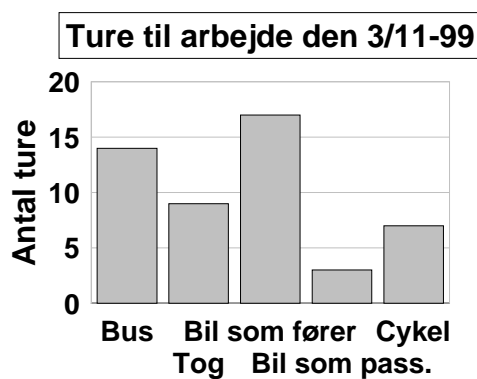
Tabel 1: Vejkontorets tjenestetransport: Antal ture, transportomfanget og skønsmæssige beregninger af energiforbrug og luftforurening.



Pendling

| Transportmiddel | Antal ture / år | Samlet turlængde (km / år) | Energiforbrug MJ / år | NO _x (kg / år) | HC (kg / år) | Partikler (kg / år) | CO ₂ (kg / år) |
|---------------------|-----------------|----------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------|---------------------|---------------------------|
| Cykel | 2800 | 10800 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Personbil | 6800 | 105600 | 130373 | 94,97 | 50,25 | 1,74 | 9517 |
| Personbil som pass. | 1200 | 10000 | 12346 | 8,99 | 4,76 | 0,16 | 901 |
| Bus | 5600 | 44800 | 5592 | 8,43 | 0,28 | 0,34 | 408 |
| Tog | 3600 | 230000 | 59800 | 68,54 | 4,6 | 2,07 | 5129 |
| Total | 20000 | 401200 | 208111 | 180,93 | 59,89 | 4,31 | 15955 |

Tabel 2: Vejkontorets bolig-arbejdsstedstrafik: Antal ture, transportomfanget og skønsmæssige beregninger af energiforbrug og luftforurening.



Den gennemsnitlige tur for en ansat er 20 km og tager 36 minutter.

I ovenstående grafer er kombinationstransportmidler ikke medtaget. Det transportmiddel, som anvendes til størstedelen af turen er angivet.

TRAFIKUHELD

Tjenestetransport: 1 uheld med bil inden for de sidste 5 år

Pendlingen: 1 uheld inden for de sidste 5 år

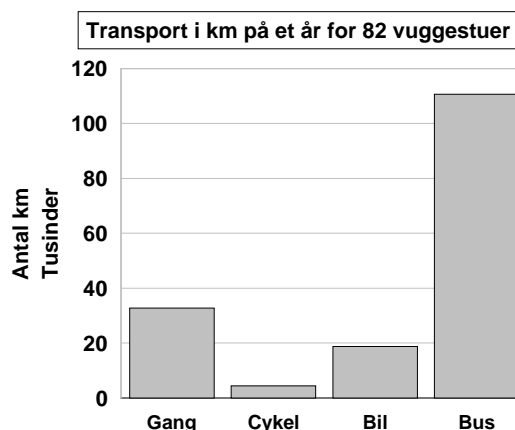
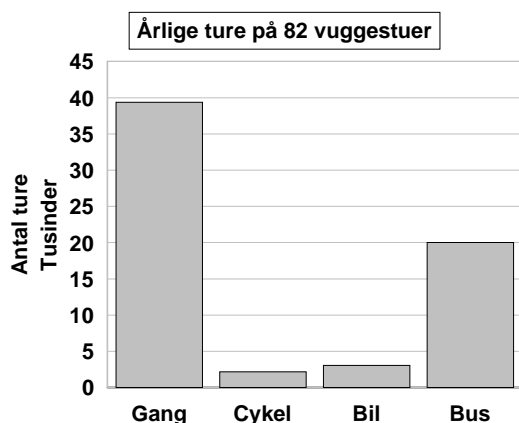
Eksempel på opgørelse af transportregnskab for en række institutioner med samme arbejdsindhold. (Vuggestuer)

Som et eksempel på en opgørelse af resultater på baggrund af en stikprøve, er der angivet det samlede resultat af transporten for de knap 1250 ansatte på de 82 vuggestuer, som er beliggende i Århus Kommune. Det konstateres jvf. tabel 3, at de ansatte årligt tilsammen foretager knap 65000 ture, heraf foregår godt 60% til fods og godt 30% i bus.

I turene er indregnet ledermøder, udflugter, endagsture, tillidsmandsmøder, indkøb samt øvrige møder. Børnene indgår naturligvis ikke i turtallet.

| Transportmiddel | Antal ture pr. år | Samlet tur længde | Energiforbrug MJ/år | NOx kg/år | HC kg/år | Partikler kg/år | CO2 kg/år |
|-----------------|-------------------|-------------------|---------------------|-----------|----------|-----------------|-----------|
| Gang | 39360 | 32800 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cykel | 2184 | 4368 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bil | 3064 | 18720 | 32373 | 19,4 | 15,7 | 0,38 | 2363 |
| Bus | 20008 | 110700 | 21451 | 32,34 | 1,08 | 1,56 | 1566 |
| Total | 64616 | 166588 | 53824 | 51,74 | 16,78 | 1,94 | 3929 |

Tabel 3: Vuggestuer (82 stk). Ca. 1250 ansattes årlige transport i arbejdstiden.



NOGLE RESULTATER

Analysen er ikke færdigbearbejdet, og der vil i det følgende blot blive nævnt nogle få resultater, som især relaterer sig til transportmiddelvalget, cykeltrafikken og trafikikkerheden i forbindelse med bolig-arbejdsstedstrafikken.

Omfanget af bolig-arbejdsstedstrafik for de ansatte i Århus Kommune

Ud fra ca. 4400 svar på hvor lang turen til arbejde var den 3. november 1999 og hvor lang tid den tog, viser det sig, at en gennemsnitstur er ca. 10 km og varer ca. 20 min. Opregnes disse tal til alle 28000 ansatte betyder, at de ansatte i Århus Kommune hver dag tilsammen kører ca. 275.000 km for at komme på arbejde, og at de bruger ca. 9400 timer på dette.

Ud fra undersøgelsen konstateres det, at ca. 75% af de ansatte har mødetid mellem kl. 7 og kl. 9, hvilket medfører, at ca. 21000 ansatte færdes på vejnettet i morgenmyldretiden, og at de her tilbagelægger ca. 207.000 km tilsammen.

Valget af transportmiddel til arbejde

Foreløbige opgørelser viser, at valget af transportmiddel i sommerperioden til arbejde fordeler sig således, at ca. 1/3 cykler og at ca. 1/3 kører i bil som fører. Ca. 13 % kører i bus, 2 % i tog, 7 % kører i bil som passager og ca. 10 % går til arbejde. Det skal bemærkes, at der i ovenstående ikke er taget hensyn til at en tur evt. kan bestå af flere forskellige transportmidler.

Sammenlignes der med valget af transportmiddel i vinterhalvåret, viser det sig, at det stort set kun er bussen og cyklen, som ændrer anvendelsesgrad, idet bussen nu vælges af 20 %, mens cyklen anvendes af ca. 23%.

Spørges der om, hvad den væsentligste grund til valg af transportmiddel er i vinterhalvåret har godt 20% svaret afstanden, mens fleksibilitet, vejret og rejsetiden hver især tegner sig for 10 %. Årsager som helbred, komfort og at den kollektive trafik er for dårlig tegner sig for hver ca. 8%. For sommerhalvåret viser det sig ligeledes at være afstanden mellem bolig og arbejde, der er væsentligste årsag med godt 20 %, mens fleksibiliteten nu udgør 13%. Rejsetiden og helbredshensyn er også i sommerhalvåret væsentlige faktorer.

I begge perioder udgør faktorer som miljøhensyn, økonomi og vaner hver for sig kun 4-5% og mangel på parkeringspladser kun 1%.

Cykeltrafik (pendling)

At cyklen indgår i ca. 1/3 af Århus Kommunes ansattes transport mellem bolig og arbejdssted i sommerhalvåret må siges at være flot. Det svarer til ca. 9300 ansatte.

Ud af ca. 4300 besvarelser fremgår det, at 44% cykler ofte, 17% cykler sjældent og 39 % cykler aldrig.

77% bruger aldrig cykelhjelme, 8% bruger den en gang imellem, 5 % som regel, mens 10% altid bruger cykelhjelme.

Når der spørges om, hvad der afholder de ansatte fra at cykle oftere er hovedårsagerne ikke uventet afstanden til arbejde, rejsetiden samt vejr og vind. Af andre væsentlige årsager kan nævnes: For besværligt, kommer til at svede, skal bruge bil i forbindelse med arbejdet, for upraktisk i forhold til ærinder, børn m.m.. Kun 29 ansatte har sat kryds ved manglende eller dårlig cykelparkering. Ca. 250 har bemærket manglende omklædnings- eller bademulighed som årsag. 8 % har angivet årsagen til ikke at cykle oftere som dårlige stier, dårlige veje, eller manglende cykelstier, mens 6 % har nævnt trafiksikkerheden.

I analysen blev der også spurgt, om det var farligt at cykle. 1400 besvarelser, svarende til ca. 1/3 mente, at det var farligt at cykle. At "for mange bilister optræder uhensynsfuldt" topper i årsagen til farligheden, men også at mange cyklister optræder uhensynsfuldt indgår som en væsentlig årsag. Af andre årsager kan nævnes, at der er for få cykelstier og at der tages for lidt hensyn til cyklister i bytrafikken.

På et spørgsmål om hvordan det generelt er at cykle i Århus, svarede 6% meget godt, 23% godt, 56% rimeligt, 12% dårligt og 3% meget dårligt.

Arbejdspladslokaliseringens betydning for valget af transportmiddel

For at kunne give en foreløbig vurdering af om arbejdspladsens placering i byområdet har nogen betydning i forhold til valget af transportmiddel, er der udvalgt 5 arbejdspladser med i alt ca. 1300 ansatte. Knap 400 af disse har besvaret spørgsmålene vedr. valg af transportmiddel. De 3 af arbejdspladserne er beliggende i City. De to andre er beliggende uden for Ring 2, i en afstand af ca. 5 km fra City.

For de 3 City-arbejdspladser tilsammen viser beregninger, at den gennemsnitlige rejsetid til arbejde er ca. 29 minutter og at den gennemsnitlige afstand til arbejde er ca. 18 km, mens de samme tal for arbejdspladserne uden for City er ca. 21 minutter og 12 km.

Med hensyn til valget af transportmiddel viser besvarelserne, at bilen både sommer og vinter bliver brugt oftere som transportmiddel til arbejde på arbejdspladserne uden for City (45%) end i City (28%). Der er iøvrigt ingen variationer af bilanvendelsen i forhold til årstiden. Ca. 5% anvender knallert eller motorcykel til arbejdspladserne uden for City, meget få i City. Valget af cykel som transportmiddel er tilsyneladende uafhængigt af arbejdspladsernes beliggenhed, da 24 % af de ansatte på City-arbejdspladserne anvender cyklen i sommerperioden, mens 23 % af de ansatte uden for City anvender cyklen. I vinterperioden anvendes cyklen af 15% både på arbejdspladserne i City og uden for City.

Anvendelse af transport med tog er stort set ikke anvendt af ansatte uden for City, dog 1 % i vinterhalvåret, mens godt 10% af de ansatte i City anvender toget som en del af deres transport til arbejde både vinter og sommer. Anvendelse af bus er ligesom cyklen årstidsbestemt. 18% af de ansatte i City anvender den i sommerhalvåret, kun 10% i vinterhalvåret. Uden for City er den anvendt noget mindre, 10% i sommerhalvåret og 15 % i vinterhalvåret. Tallene antyder, at anvendelse af den kollektive trafik er væsentlig lavere, hvis der skal skiftes mellem tog/bus eller bus/bus, og det skal der jo typisk til en arbejdsplads uden for City, hvor der er ca. 2 buslinier meget tæt på og måske 3-4 linier inden for en radius af en halv kilometer. I City er der jo buslinier til alle dele af Århus og til hele regionen samt tog.

Ses der på hvor lange turene med de forskellige transportmidler gennemsnitligt er til arbejde for de ansatte i City og uden for City er der stort set ingen variation. En gennemsnitlig biltur er ca. 18 km og en cykeltur ca. 5 km uden for City, 6 km i City. Længden på busture i City er ca. 13 km, mens de ansatte uden for City i gennemsnit transporterer sig ca. 15 km med bus.

Uheldsdata i forbindelse med pendlingen

Spørgeskemaundersøgelsen vedrørende trafiksikkerhed viser, at der er sket 463 trafikuheld inden for de sidste 5 år blandt 4360 ansatte. Det betyder, at godt hver 10. ansat i kommunen har været impliceret i et trafikuheld inden for de sidste 5 år eller at Århus kommunes ansatte totalt set indenfor de sidste 5 år har været impliceret i ca. 2970 trafikulykker til og fra arbejde.

Analysen viser også, at kun 15% af disse trafikulykker er registreret af politiet. I 35% af uheldene var der personskade (kvæstet el. dræbt).

De helt dominerende transportmidler i ulykkerne er bil (55%) og cykel (37%). Med hensyn til modparten i uheldene er det igen bilen (59%) og cyklen med 11%. Eneuheld udgør 11%.

Af samtlige uheld med ansatte på cykel er kun 14 registreret af politiet, mens de resterende 147 uheld ikke er politiregistrerede. Af disse 147 uheld viser det sig, at over halvdelen er med personskade. For de ikke-politiregistrerede uheld med ansatte i biler, er kun 26 ud af 210 med personskade.

DET VIDERE ARBEJDE

Resultatbearbejdelsen er endnu ikke færdig. Så kommunen vil i første omgang fortsætte med at samle og beregne resultater. Der vil blive udarbejdet samlede resultater af både pendlingsanalysen og arbejdspladsanalysen. Sideløbende hermed vil de enkelte arbejdspladsers transportregnskaber blive opgjort.

Når alle resultater er færdigbearbejdet vil de skulle fremlægges for Byrådet sammen med forskellige forslag til tiltag indenfor området "transportvaner". Disse forslag vil naturligvis bygge på vurderinger af resultaterne af analyserne, bl.a. af potentialerne for cykeltrafik, kollektiv trafik og samkørsel.

Et forslag kunne være at udnytte erfaringerne med indsamling og opgørelse af transportdata for de enkelte arbejdspladser til en permanent del af kommunens fremtidige grønne regnskab. Handlingsplanen kunne også indeholde, at større virksomheder i Århus Kommune skulle gøres bekendt med disse transportopgørelser for dermed at skabe interesse om et udvidet grønt regnskab indenfor transportområdet.

Med hensyn til udarbejdelse af en egentlig pendlingsplan for hele kommunen som arbejdsplads vurderes det at være urealistisk på grund af de meget forskelligartede arbejdsområder. Men der vil uden tvivl kunne udarbejdes pendlingsplaner for de forskellige arbejdsområder eller arbejdspladser i kommunen. bl.a. på baggrund af de indsamlede data fra JOBTure-projektet.