

## **Erfaringer fra arbejdet med lokale færdselssikkerhedsplaner**

**Helle Huse**  
**Anders Nyvig**  
Kærvej 8  
2970 Hørsholm  
Tlf: 42861900  
e-mail: HH@NYVIG.DK

### **Indledning**

Mange mindre kommuner har lavet eller er i gang med at udarbejde lokale færdselssikkerhedsplaner. De fleste med støtte fra Vejdirektoratet via Trafikpuljen, som siden 1995 har givet 50% i støtte til udarbejdelsen af disse planer - fortrinsvist til kommuner med under 10.000 indb. Altså en pulje i lighed med Miljøstyrelsens Trafik & Miljø-pulje, hvis støtte fik hovedparten af de større bykommuner i gang med udarbejdelsen af lokale trafik- og miljøhandlingsplaner.

Umiddelbart vurderes det, at mulighederne for støtte fra Trafikpuljen får samme effekt hos de mindre kommuner. Indtil nu har 42 kommuner fået støtte fra trafikpuljen 1995-97 til udarbejdelsen af handlingsplaner og 6 kommuner har yderligere fået støtte til projektgennemførelse som opfølgning på planerne.

Dette indlæg indeholder erfaringer fra vores arbejde som rådgivere for en del af de kommuner, som er i gang med at lave lokale færdselssikkerhedsplaner. Kommunernes størrelse varierer mellem 8.000-20.000 indbyggere - dog kun 2 over 10.000 indb. Indlægget omhandler følgende:

- Kortlægning af utrygheden vha. skole- og institutionsvejsundersøgelser
- Uheldskoncentrationer kontra utrygge steder
- Trafiksaneringsplaner
- Politiker- og borgerinddragelse
- Erfaringer fra arbejdet med færdselssikkerhedsplaner

### **Kortlægning af utrygheden vha. skole- og institutionsvejsundersøgelser**

I kommuner med mindre bysamfund er uheldstallet ofte lille. I de kommuner, vi har arbejdet med, sker der ca. 30-40 uheld pr. år incl. ekstrauheld. 30-40% medfører personskade. Antallet af uheld varierer ofte meget fra år til år og der er kun få eller ingen "sorte pletter".

Det er derfor ofte utrygheden, der opfattes som det største trafikale problem - både af borgere, politikere og teknikere. Kommunerne får mange henvendelser fra forældre om utrygge skoleveje, fra beboere i landsbyer om gennemfartstrafik med høj hastighed etc. Teknikerne og politikerne i kommunerne mangler ofte et værktøj til at prioritere disse henvendelser og til at be-

grunde prioriteringen overfor borgerne. Borgerne presser på med deres problem og den typiske bemærkning er "Skal der virkelig lig på bordet, før I gør noget".

Ønsket om at kunne besvare disse borgerhenvendelser og prioritere indsatsen på vejområdet, så der fås mest mulig tryghed og sikkerhed for pengene, har været de fleste kommuners motivation til at gå i gang med udarbejdelsen af en færdselssikkerhedsplan eller i hvert fald til at søge Trafikpuljen om støtte til arbejdet. Derfor har vi i færdselssikkerhedsplanerne lagt stor vægt på at få kortlagt utrygheden på lige fod med uheldene - faktisk er der brugt flest ressourcer til at kortlægge utrygheden.

Kortlægningen af utrygheden er sket ved at lave skole- og/eller institutionsvejsundersøgelser, hvor eleverne/brugerne indtegner deres rute til og fra skole/institution, angiver deres transportmiddel samt udpeger utrygge steder og begrundet utrygheden. De yngste børn udfylder kortene hjemme sammen med forældrene, mens de ældre børn laver det sammen på skolen.

Resultaterne af undersøgelserne er kort, hvor de lette trafikanters ruter er optegnet for hver skole med angivelse af antal trafikanter samt kort med udpegning af utrygge steder ligeledes for hver skole, hvor antallet af utrygge lette trafikanter er angivet.

Jo flere trafikanter - primært lette - der inddrages i undersøgelsen jo mere dækkende bliver problembeskrivelsen. Da det er ressourcekrævende at lave disse undersøgelser, har der været stor forskel på omfanget af undersøgelsen. De forskellige undersøgelser har af omfang varieret mellem at omfatte:

- skolebestyrelserne alene suppleret med annonce i lokalaviserne med kupon til udpegning af utrygge steder
- udvalgte klassetrin (1., 4. og 8/9) samt annonce i lokalaviserne
- alle klasser
- alle klasser samt annonce i lokalaviserne
- alle klasser samt dagpleje/vuggestuer og børnehaver
- alle klasser samt dagpleje/vuggestuer, børnehaver, ældreinstitutioner og grundejerforeninger etc.

Erfaring viser, at selv om kun udvalgte klasser deltager i analysen, så fås alligevel et godt billede af situationen. Det er nemlig ofte de samme punkter/strækninger de lette trafikanter udpeger som utrygge lige meget, om det er små eller store børn. Det er vigtigst, at alle skoler deltager for at få kortlagt alle skoleveje.

Inddragelse af børne- og ældreinstitutioner samt annoncer i lokalaviserne afdækker andre utrygge steder end skolevejsanalysen, da institutionerne oftest ligger andre steder og mere spredt i byen/kommunen.

I alle kommunerne er undersøgelsen blevet meget positivt modtaget både hos skoler, institutioner og forældre. Svarprocenterne har været meget høje - 80-90% på skolerne og en mindre andel hos institutionerne. Over 90% af besvarelserne har været anvendelige. Der har desuden været stor opmærksomhed og dækning fra lokalpressens side.

Kommunens udbytte af skole- og institutionsvejsundersøgelse er bl.a.:

- En meget stor del af kommunens borgere inddrages (skoleelever, forældre, lærere, ældre etc.) og spørges om utryghed og samtidig informeres de om kommunens arbejde med trafikikkerhed.
- Kommunen får en kortlægning af, hvor de lette trafikanter færdes som baggrund for at vurdere om det eksisterende stisystem anvendes efter hensigten og til at prioritere nye stianlæg.
- Utrygge steder udpeges og utrygheden kvantificeres/forklares. Ofte kender kommunens teknikere de mest utrygge steder, men mangler forklaring på hvorfor og hvordan det skal løses.
- Teknikere/politikerne får et instrument, som kan bruges som udgangspunkt/baggrund for en prioritering af indsatsen på vejområdet.
- Teknikerne/politikerne får en kortlægning, som kan bruges til at forklare borgerne, hvorfor der sættes ind ét sted og ikke et andet.
- Teknikerne får indsigt i mange "problemer" på vej- og stinettet, som de ikke kendte på forhånd. Mange af problemerne kan løses meget billigt og nemt f.eks. flytning af bomme som står forkert, mere hensigtsmæssig placering af skilte, udbedring af huller i cykelstier etc.

### **Utrygge steder kontra uheldskoncentrationer**

I planernes problemanalyse sammenlignes resultaterne af analysen af de sidste 5 års uheld med kortlægningen af utrygheden. Det viser sig oftest, at der kun er få punkter, som er udpeget som "farlige" i begge analyser.

I 6 kommuner er der i alt udpeget 52 kryds/strækninger med uheldskoncentrationer. 15 eller ca. 30% af disse kryds/strækninger er også udpeget som problemområder i skolevejsanalysen (udpeget af et vist antal elever f.eks. > 5). 70 % af uheldskoncentrationerne giver altså ikke anledning til væsentlig utryghed blandt de spurgte lette trafikanter. I halvdelen af tilfældene kan det skyldes, at de ligger i landområder med få lette trafikanter. En anden forklaring kan være, at en del af uheldene kun involverer biler og måske endda er enueheld pga. vejudformningen.

På baggrund af analyserne kan følgende konkluderes:

- De mest uheldsbelastede og de mest utrygge steder er som oftest ikke sammenfaldende.
- Rundkørsler udpeges som meget utrygge af lette trafikanter pga. at bilisterne ikke overholder deres vigepligt. Det registrerede antal uheld er derimod meget lille.
- Strækninger, som for nyligt er blevet trafiksaneret f.eks. med indsnævring etc. udpeges som utrygge pga. at især cyklister føler, at de bliver klemte. Det registrerede uheldstal falder dog væsentlig med ombygningen. Det er derfor vigtigt at informere de forskellige trafikantgrupper om, hvordan den ombyggede strækning bør anvendes.
- Fodgængerfelter udpeges meget ofte som utrygge, fordi bilisterne ikke overholder deres vigepligt overfor lette trafikanter.

- Bilernes høje hastighed er den primære årsag til utryghed, mens der er ikke er konstateret mange uheld som skyldes høj hastighed (hastigheden angives ofte ikke i politirapporterne). “Høj” hastighed er også relativt. Måske er den tilladte hastighed for høj i forhold til de lette trafikanters tryghed.

## **Trafiksaneringsplaner**

Ved hjælp af skole-og institutionsvejsundersøgelsen kortlægges de ruter de lette trafikanter bruger, når de i dag færdes i kommunen. Det er oftest de mest direkte ruter, men ikke altid de mest sikre og trygge ruter. Det er heller ikke altid, at kommunerne har fastlagt hvilket net, de lette trafikanter skal anvende for trygt og sikkert at færdes mellem kommunens funktioner.

Som en del af færdselssikkerhedsplanerne udarbejdes derfor en trafiksaneringsplan, hvor vejnettet klassificeres i trafikveje (fartdæmpende/ikke fartdæmpende) og lokalveje, og hvor der udpeges et sammenhængende stirutenet bestående af stier i eget tracé, cykelstier langs veje og stiruter ad lokalveje. Trafikvejnettet skal bære gennemfartstrafik, trafik til/fra kommunen og trafik mellem de enkelte områder i kommunen. Stirutenettet skal forbinde boligområder med skoler, øvrige institutioner, idrætsanlæg, centerfunktioner etc.

I planen udpeges skæringer mellem trafikveje og stier som punkter, hvor der bør etableres sikre stikrydsninger i form af f.eks. fodgængerfelter, hævede flader, midterheller, signalreguleringer etc.

Trafiksaneringsplanen kan anvendes til, at:

- prioritere midlerne på vejområder sammen med problemanalysen (uheldsanalysen og skolevejsundersøgelsen). Trafiksaneringsplanen udpeger veje, som skal fartdæmpes, hvor der skal etableres stier og sikre stikrydsninger. Problemanalysen fastlægger (tildels) rækkefølgen.
- besvare borgerhenvendelser - kommunen kan fortælle borgerne om “deres” vejs funktion i det samlede vej- og stinet og hvorfor en lokalvej måske ikke skal fartdæmpes, hvis den ikke indgår som en del af stirutenettet etc.
- som snerydningsplan- f.eks. skal lokalveje, som indgår i stirutenettet ryddes før andre lokalveje
- som baggrund for udarbejdelse af et stirutekort. Dette bør uddeles til lette trafikanter, så de ved hvilket net, de bør anvende for at færdes sikkert i kommunen.

## **Politiker- og borgerinddragelse**

Ideelt set fås den bedste plan, hvis både borgere, politikere og teknikere inddrages i alle faser (kortlægning, målsætninger, indsatsområder, virkemidler og handlingsplan). Det vil sikre, at alle føler, at det er “deres” plan og derfor vil arbejde for at gøre planen til virkelighed. Støtten fra Trafikpuljen forpligter også kommunen til at lave en offentlig høring og debat om handlingsplanen.

I de kommuner, hvor vi har deltaget i arbejdet med færdselssikkerhedsplanerne, har teknikere i teknisk forvaltning været ankermænd i udarbejdelsen, mens politikere og borgere er blevet inddraget på forskellig vis - primært med udgangspunkt i de traditioner den enkelte kommune har for politiker- og borgerinddragelse. Selvom trafikale forhold normalt er noget de fleste har en mening om, er der dog forskel på interessen hos både politikere og borgere fra kommune til kommune.

#### Politikerinddragelse:

Det har i alle kommuner været "teknisk udvalg", som har haft ansvaret for planen. Planen har derfor været fast punkt på dagsorden på de fleste udvalgsmøder i løbet af perioden. Politikernes inddragelse i planen har varieret mellem følgende:

- Orientering om arbejdet og kun diskussion i forbindelse med selve handlingsplanen (prioritering af projekterne)
- Orientering og diskussion af hver fase i arbejdet med planen
- Orientering og diskussion af hver fase samt deltagelse i følgegruppemøder omkring planen

Da de første planer kun lige er færdiggjort, er det svært at sige om en aktiv politikerdeltagelse i planlægningsfasen er ensbetydende med større chance for gennemførelse af planen, hvilket man umiddelbart skulle tro.

#### Borgerinddragelse:

Alle kommunerne har inddraget borgerne i kortlægningsfasen samt via en offentlig høring, når det første forslag til færdselssikkerhedsplan er blevet vedtaget. Enkelte kommuner har inddraget borgerne i de øvrige faser gennem nedsættelse af følgegrupper eller gennem borgermøder.

I kortlægningen er borgerne i alle kommunerne blevet inddraget indirekte ved, at de henvendelser kommunerne løbende får fra borgerne er gennemgået. Desuden er elever, forældre og lærere direkte blevet inddraget via skolevejsundersøgelsen. Desuden er borgerne blevet orienteret om arbejdet gennem lokalpressen.

Nogle kommuner har yderligere suppleret med:

- Institutionsvejsundersøgelse, hvor personale og forældre til børn i vuggestuer, dagpleje og børnehaver samt ældre er blevet inddraget.
- Avisannoncer i lokalavis, hvor alle opfordres til at indsende beskrivelser af evt. trafikale problemer.

Erfaringerne viser, som tidligere beskrevet, en meget stor interesse for skole- og institutionsvejsanalysen. De kommuner, som har haft annonce i lokalaviserne, har også fået mange tilbagemeldinger på denne.

### Følgegrupper:

Der er kommuner, som har inddraget borgerne i forbindelse med målsætninger, indsatsområder, virkemidler og prioritering. De kommuner, som har inddraget borgerne i denne fase, har gjort det via følgegrupper. Størrelsen af disse har varieret fra 5-15 medlemmer udover repræsentanter fra teknisk forvaltning.

I en kommune bestod følgegruppen af 3 politikere, 1 repræsentant fra skolerne og en fra politiet. I en anden kommune bestod følgegruppen af hele teknisk udvalg samt repræsentanter fra politi, HT, handicapudvalg, ungdom og grundejerforeninger. Denne følgegruppe deltog meget aktivt i arbejdet og lavede bl.a. en prioritering af de virkemidler, der blev foreslået - altså en handlingsplan, som dannede baggrund for den endelige handlingsplan politikerne vedtog.

Erfaringerne fra arbejdet med følgegrupper viser, at det er en god idé at inddrage borgerne på denne måde. Fordelen ved følgegrupper er bl.a., at der opnås en uformel kommunikation mellem forskellige parter f.eks. skolerne og politiet. Hvis følgegruppen fungerer godt og medlemmerne er trygge ved hinanden, har man mulighed for at stille "dumme" spørgsmål og komme med "vilde" forslag. Det kræver dog, at de borgerne, som deltager i gruppen er engagerede og vil ofre tid på sagen og sætte sig ind i problemerne. Hvis ikke det er tilfældet, er det bedre at bruge ressourcerne andet steds.

### Offentlig høring:

Stort set alle kommunerne har haft forslaget til færdselssikkerhedsplan til offentlig høring. I enkelte af kommunerne er det sket, som en del af arbejdet med kommuneplanrevisionerne og hvor delelementer i planen indarbejdes i kommuneplanen bl.a. målsætninger og den fremtidige vej- og stiplan. I de øvrige kommuner, som ikke har haft en sideløbende kommuneplanrevision, er det meningen, at færdselssikkerhedsplanen ved næste revision skal indarbejdes i kommuneplanen.

I forbindelse med den senere offentliggørelse af planen har det vist sig, at der er kommet meget få tilføjelser til problemanalyse i offentlighedsfasen. Det kan skyldes, at man i problemanalysen via skolevejsanalysen har afdækket de fleste problemområder. Men det kan selvfølgelig også skyldes andre ting så som, at borgerne ikke har sat sig ind i materialet, at materialet er for stort, at der ikke er gjort tilstrækkelig opmærksom på offentlighedsfasen etc.

## **Erfaringer fra arbejdet med lokale færdselssikkerhedsplaner**

I det efterfølgende er erfaringerne fra arbejdet med færdselssikkerhedsplanerne kort opsummeret.

- Støtten fra trafikpuljen har været en af hovedårsagerne til, at kommunerne har udarbejdet færdselssikkerhedsplaner.
- I mindre kommuner er borgernes utryghed det største trafikale problem og “utrygheden” giver derfor en bedre udpegning af “farlige steder” end uheld.
- Skolevejsundersøgelser af forskellig omfang er en god måde at kortlægge utrygheden på bl.a. fordi den når ud til mange af kommunens borgere.
- Kortlægning af utryghed er en væsentlig og ressourcekrævende del af arbejdet med planen.
- Kortlægning af utryghed giver i sig selv stor borgerinddragelse.
- Bilernes hastighed samt bilisternes manglende overholdelse af vigepligten ved fodgængerfelter og rundkørsler er den største årsag til utryghed.
- Kvantificeringen af utrygheden giver sammen med uheldsanalysen teknikere og politikere et grundlag for at foretage en bedre prioritering af midlerne på vejområdet.
- Det er vigtigt at lave en trafiksaneringsplan, hvilket sikrer, at der arbejdes frem mod at etablere et sammenhængende trafikvejnet og stirutenet.
- Følgegrupper er generelt godt, men udpegningen af enkelt personer er vigtig. Det skal være personer med engagement og ideer.
- Handlungsplanen er en løftestang for at få penge på budgettet til trafiksaneringer evt. for flere år ad gangen.
- God borger/politikerinddragelse gør det lettere at få penge på budgettet (erfaring fra T&M-planer). Politikerne føler sig både inspireret (og presset) til at afsætte penge på budgettet.
- En del af færdselssikkerhedsplanerne er kommuneplanstof (trafiksaneringsplan, målsætninger etc.) og skal indarbejdes i revisionen af denne.
- Færdselssikkerhedsplanen skal revideres med jævne mellemrum.