

Lokale trafiksikkerhedsplaner

- *paper til »Trafikdage på Aalborg Universitet« den 19-20. august 1996 v/ Vagn Bech, Nordjyllands Amt og Thomas Jensen, Sven Allan Jensens tegnestue, Aalborg.*

10 nordjyske kommuner har siden september 1995 medvirket i et fællesprojekt om udarbejdelse af kommunale trafiksikkerhedsplaner.

Projektet, der er støttet af Trafikministeriet og Nordjyllands Amt, kører indtil udgangen af 1996, hvor de kommunale handlingsplaner for trafikikkerhed vil være færdige. Nordjyllands Amt og Sven Allan Jensens tegnestue er koordinator for projektet og Sven Allan Jensens tegnestue fungerer desuden som konsulent for otte af de ti kommuner.



Baggrund for projektet

I 1988 kom den »Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan« fra Færdselssikkerhedskommissionen. Handlingsplanens mål er, at antallet af dræbte og kvæstede i trafikken skal nedbringes med 40-45% inden år 2000.

Samme år nedsatte Nordjyllands Amt et færdselssikkerhedsudvalg, som i 1991 udarbejdede »Handlingsprogram for bedre trafikikkerhed«. Målet er her, at antallet af dræbte og tilskadekomne i Nordjyllands Amt skal reduceres med 40-45% i perioden 1988-2000. Heraf skal ca. halvdelen opnås med lokale midler og de resterende ca. 20% skal nås med statslige, landsdækkende initiativer.

Af handlingsprogrammet fremgår det også, at det er nødvendigt, at kommunerne gør noget ved trafikikkerheden for at nå målet, idet ca. 60% af person-

skadeuheldene sker på det kommunale vejnet.

Derfor afholdt Nordjyllands Amt i 1992 en konference om færdselssikkerhed for de nordjyske kommuner. Nordjyllands Amt blev her opfordret til at lave en lokal trafikikkerhedsplan sammen med 1-2 kommuner.

På den baggrund udarbejdede Sindal og Hjørring kommuner med støtte fra Amtsvejvæsenet lokale trafikikkerhedsplaner. De lokale trafikikkerhedsplaner blev færdige i 1994 og erfaringerne fra dette arbejde blev af amtet brugt til at udarbejde en vejledning i, hvordan man i de øvrige kommuner i amtet kan lave trafikikkerhedsplaner.

Arbejdet blev præsenteret for de øvrige kommuner i Nordjylland på en trafikikkerhedskonference i 1995. På konferencen anbefalede politikere og embedsmænd fra Sindal og Hjørring, at andre kommuner gik igang med tilsvarende arbejde fordi trafikikkerhedsplaner er et glimrende grundlag for prioriteringen af trafikikkerhedsarbejdet.

Dette sammenholdt med, at det i 1995 blev muligt at søge midler fra Trafikministeriets trafikpulje, betød at 10 kommuner i Nordjyllands Amt gik igang med at lave færdselssikkerhedsplaner.



Organisering af projektet

Budgettet for projektet er på 2,2 mio. kr. og halvdelen finansieres af midler fra trafikpuljen. Den anden halvdel finansieres af Nordjyllands Amt og de 10 kommuner med ca. 100.000 kr. hver. Nogle af kommunerne finansierer en del af projektet med egen arbejdskraft.

Amtets rolle er koordinerende og rådgivende. For at løse denne

opgave er der nedsat et koordineret sekretariat bestående af en medarbejder fra Nordjyllands Amt og en medarbejder fra Sven Allan Jensens tegnestue.

Der er desuden nedsat et fællesudvalg med de lokale projektbestyrere fra kommunerne. Udvalget mødes før nye faser indledes og drøfter erfaringer, strategier og nye initiativer.

Til fællesprojektet er der også knyttet et informationsblad. Evalueringen af projektet opsamles efterhånden af sekretariatet og formidles bla. via et nyhedsbrev, der også kort informerer om andre interessante færdselssikkerhedsfremmende initiativer.

Nyhedsbrevet distribueres endvidere via de enkelte kommuner til relevante interesseorganisationer, institutioner, pressen mv.



Erfaringer fra projektet

I de faser af det nordjyske fællesprojekt for lokale trafikikkerhedsplaner, som indtil nu er gennemført, har Sven Allan Jensens tegnestue gjort en lang række erfaringer - dels som medkoordinator af projektet og dels som konsulent for en stor del af kommunerne.

Kortlægning

Under kortlægningsfasen blev der gjort status for en række indikatorer for trafikikkerheden.

Først og fremmest blev der lavet **uheldsstatistik** over en lang række forhold:

- Antallet af uheld.
- Antallet af personskader.
- Skadede trafikant- og aldersgrupper.
- Uheld med spiritus indblandet.
- Uheld med unge førere.

Sammenlignet med uheldsdata fra tidligere år og gennemsnitstal for Nordjyllands Amt viser

opgørelserne om den enkelte kommune skiller sig ud ved at have problemer med særlige typer af uheld.

Dernæst blev der foretaget en registrering af de seneste års **uheldssteder**. Ved at indtegne uheldene for flere år på kort er det muligt at pege på særligt uheldsbelastede strækninger og kryds i kommunens land- og byområder.

Efter den første udpegning er en mere detaljeret gennemgang af uheldsrapporter og besigtigelse brugt til at frasortere »falske« sorte pletter, hvor uheld fx. ikke skyldes de lokale forhold.

Endelig er der foretaget en kortlægning af steder med **utryghed og barrierer**. I flere kommuner er der gennemført skolevejs- og spørgeskemaundersøgelser og disse har sammen med »almindeligt indkomne« borgerhenvendelser givet et godt indtryk af, hvilke steder der er særligt problematiske mht. trafikale barrierer og utryghed. Disse subjektive oplysninger suppleres og underbygges af hastigheds- og trafikmålinger.

Samlet set tegnes der gennem kortlægningsdelen et billede af den generelle uheldssituation i kommunen og en oversigt over trafikikkerheden i kommunens lokalsamfund.



I denne forbindelse er det vigtigt at nævne, at kortlægningen af uheld, utryghed og barrierer ikke kun sker på kommunens egne veje, men også på stats- og amtsvejene. Skønt kommunerne ikke administrerer disse veje er det vigtigt at skabe et sammenhængende billede af sikkerheden på hele vejnettet, så det undgås, at problemerne kun flyttes og ikke løses.

Handlingsplan

I handlingsplanen fastsættes der først og fremmest en række **mål**:

- Overordnede mål for trafikikkerheden, fx. reduktionen i an-

tallet af skadede trafikanter og mindskelse af utryghed og barrierer.

- Underordnede mål for trafikstrukturen i kommunen, fx. vej- og stinettens udbygning samt den kollektive trafiks rolle i kommunen.

Målene fastsættes dels ud fra en række regionale og nationale målsætninger og dels ud fra den hidtidige trafikikkerhedsudvikling i kommunen.



Næste del i handlingsplanen er at udpege de **indsatsområder** som trafikikkerhedsarbejdet skal koncentreres omkring.

Disse kan fx. være:

- Trafikantgrupper - børn, ældre, handicappede, »bløde« trafikanter, unge førere osv.
- Geografiske områder - skolenære områder, gennemfartsbyer, boligområder, handeleggader, landområder osv.
- Temaer - sprit, cyklister, kryds, hastighed osv.

Endelig skal der ske en udvælgelse af, hvilke **midler** der skal tages i brug for at realisere de opstillede mål:

- Fysiske foranstaltninger - vej-omlægnings, cykelsti- eller baner, skiltning, belysning, bump, heller osv.
- Kampagner og undervisning - årlige kampagner for unge biler, spritkampagner, lokal presseomtale, skolernes færdselsundervisning osv.
- Kontrol - målinger af hastigheder og trafikmængder, politirazziaer, mere synligt politi osv.

Valget af såvel indsatsområder som midler bør ske ud fra en række overvejelser:

- Hvilke trafikikkerhedsmæssige problemer er størst i kommunen?
- Hvilket ambitionsniveau har kommunen mht. trafikikkerhed?
- Hvilke initiativer er der allerede igang i kommunen?
- Hvilke områder har kommunen størst indflydelse på?

Erfaringer og resultater fra kortlægningen

- Kortlægning og analyse af uheldenes type og lokalisering forløber nemmest i de kommuner, hvor man årligt udarbejder uheldskort med nøjagtig placering og typekategorisering af uheldene.
- Uheldstallene i de små kommuner varierer forholdsvist meget fra år til år og uheldsstatistikken er derfor noget usikker. Dette gør det svært at danne sig et præcist billede af uheldsmønstret i kommunen og at sætte nøjagtige mål for trafikikkerheden.
- Med de forholdsvist få uheld på de omfattende vejnet kan det være svært at pege på »klare« sorte strækninger og kryds, som indsatsen kan koncentreres omkring. Uheldskortlægningen er dog god til at dokumentere og visualisere trafikikkerhedsproblemerne overfor borgere, politikere mfl.



- Skolevejsundersøgelserne er blevet godt modtaget på de kommunale skoler, hvor mange elever og lærere har deltaget. Hastighed anses af de fleste skoleelever i byområder som hovedårsagen til utryghed og barrierer. I landområderne synes hovedproblemet at være manglende cykel- og gangstier.
- Omkring 5% af borgerne svarer på husstandsomdelte spørgeskemaer. Op mod 90% af disse borgere mener der generelt køres for stærkt på vejene og at der derfor bør gøres mere ud af trafiksaneringer og politikontrol.

- Hvilke midler har kommunen mulighed for at anvende? Ligesom ved kortlægningen er det ved valget af indsatsområder og midler vigtigt at se den kommunale indsats i sammenhæng med initiativerne på stats- og amtsniveau og at sikre en koordinering af disse aktiviteter.



Løsningsforslag

Ud fra de opstillede mål, indsatsområder og midler samt analysen af de trafikikkerhedsmæssige problemer i kommunen opstilles der forslag til konkrete vejprojekter, kampagner, undervisning og kontrolaktiviteter.

Herefter skal der foretages en prioritering mellem projekterne. Dette kan fx. gøres ved at lave en opgørelse over projekterne forventede trafikikkerhedsmæssige effekt og deres økonomiske omkostninger.

Endeligt laves en konkret handlingsplan for gennemførelsen af projekterne - herunder et budget for trafikikkerhedspanens realisering og organiseringen af arbejdet. Tidsplan og budget skal naturligvis indarbejdes i kommunernes øvrige planlægning og budgettering.

Offentlighed og informationsaktiviteter

Der udarbejdes pt. udkast til de kommunale trafikikkerhedspanener indeholdende alle de ovennævnte afsnit. Disse udkast vil i løbet af efteråret 1996 blive sendt ud til 8 ugers offentlig høring i de respektive kommuner.

Efter denne periode vil indkomne borgerhenvendelser blive indarbejdet i de endelige trafikikkerhedsplaner.

Det fortsatte arbejde

Med det nordjyske fællesprojekt er de deltagende kommuner hjulpet godt igang med trafikikkerhedsarbejdet.

For at sikre planernes realisering er det dog meget vigtigt, at dette startskud følges op af en kontinuerlig opfølgning i de enkelte kommuner. Dette indebærer bla. en årlig opdatering af uheldsstedfæstelsen, løbende information og samarbejde med borgere, skoler, lokale foreninger og andre med tilknytning til trafikikkerhedsspørgsmål samt en jævnlig revision af trafikikkerhedsplanen.

Ved revisionen af trafikikkerhedsplanen, som fx. kan foretages samtidig med kommuneplanrevisionen, skal der følges op på den hidtidige indsats og effekten skal evalueres. Det vil derved vise sig, om det er nødvendigt at sætte sig nye mål, vælge andre indsatsområder eller anvende nye midler for at forbedre trafikikkerheden i kommunen.

Nytter det noget?

Det er naturligvis endnu for tidligt at sige noget om effekten af de kommunale trafikikkerhedspaner hvad angår nedbringelsen af uheldstallene, men planerne har allerede haft en positiv virkning på andre områder.

Først og fremmest er de trafikikkerhedsproblemer blevet synliggjort på en systematisk og overskuelig måde og det er blevet gjort klart, at kommunerne selv både kan og skal sætte effektivt ind overfor uheld, utryghed og barrierer.

Der er endvidere åbnet op for et fælleskommunalt samarbejde omkring trafikikkerhed idet kommunerne har fået et fælles grundlag og fælles mål at arbejde ud fra.

Alt i alt må de lokale trafikikkerhedsplaner betegnes som et rigtig godt redskab at bruge i bestræbelserne på at nå målet om at skabe mere sikre og trygge forhold for alle trafikanter.



Erfaringer og resultater fra planprocessen

- Efter udarbejdelsen af uheldsstatistikker og kortlægningen af uheldstederne har kommunen og konsulenten arrangeret **besigtigelsesture**, hvor der ses nærmere på stederne, som er særligt uheldsbelastede, eller hvor mange borgere føler sig utrygge ved at færdes. Besigtigelsen kan dels hjælpe til at afklare problemernes årsag og dels give ideer til løsninger på disse problemer. Endelig kan man under besigtigelsesturene blive opmærksom på »uopdagede« problemer.



- Undervejs i fællesprojektets forløb har der været afholdt et **étdagsseminar** for teknikere og politikere fra de deltagende kommuner, amtet samt eksperter indenfor trafikikkerhed. Udover præsentationer af relevante resultater og råd omkring trafikikkerhed indeholdte seminaret også et »fremtidsværksted«, hvor seminarets deltagere i grupper udarbejdede forslag til, hvilke mål, indsatsområder og midler der bør indgå i en kommunal trafikikkerhedsplan.

- Ovennævnte fællesseminar skabte et godt grundlag for de **debatdage**, der efterfølgende er blevet afholdt i flere af kommunerne. Debatten, som er blevet ført mellem medlemmer af enten kommunens tekniske udvalg eller byrådet, har medvirket til at præcisere og konkretisere de kommunale mål, indsatsområder og midler. Endvidere har debatdagene været gode til at skabe en større og bedre forståelse for relevansen af at lave lokale trafikikkerhedsplaner.