

Forandring, Forankring og Formidling - en strategi for Trafikpuljeprojekter

Indlæg ved Trafikdage på Aalborg Universitet 1996, den 20. august, 5. linie.

Som bekendt udkom i efteråret 1993 Regeringens trafikpolitiske redegørelse, 'Trafik 2005'. I den er formuleret målsætninger, som i et væsentlige følger de målsætninger, der blev fremsat i Transporthandlingsplanen fra 1990. De overordnede mål i Trafik 2005 er bl.a.:

- '...at udvikle og omlægge transportsystemet, så den nødvendige mobilitet sikres inden for de grænser, der sættes af hensynet til ressourceforbrug, miljøbelastning, herunder energi, klima (CO₂), luftforurening, ulykker og støjbelastning'.

Samtidig erkendes det, at den prognosticerede trafikstigning i årene 1990-2005 vil give anledning til en uacceptabel belastning for så vidt angår energiforbrug og miljø og at derfor er behov for en 'målbevidst og langsigtet indsats for at nedbringe energiforbruget og miljøbelastningen' fra transportsektoren.

Desuden nævnes det, at der skal ske en 'nyorientering af vejpolitikken', så sikkerheds- og miljøhensyn i fremtiden får en fremtrædende plads.

Trafikpulje 95

I 1995 blev der på finansloven afsat et beløb på knap 100 mio. kr. til en såkaldt Trafikpulje med det formål at igangsætte projekter og initiativer med henblik på udvikling inden for trafik- og transportområdet i overensstemmelse med intentionerne i Trafik 2005.

Vejdirektoratet, Trafiksikkerhed og Miljø, fik lov til at administrere en del af denne pulje, nemlig knap 40 mio. kr. til demonstrationsprojekter med det formål i praksis at afprøve de målsætninger, som blev fremsat i Trafik 2005.

Projekter, der modtog støtte fra Trafikpulje 95:

Med de midler, som Trafikpuljen havde til rådighed i 1995 blev der sat gang i demonstrationsprojekter i 10 større kommuner.

Desuden blev der sat skub i udarbejdelsen af lokale færdselssikkerhedsplaner i 18 mindre kommuner (max. 10.000 indbyggere); 10 af disse i samarbejde med et amt. Færdselssikkerhedsplanerne omfatter identificering af mest uheldsbelastede strækninger og kryds samt et prioriteret handlingsprogram for at nedbringe uheldsriski.

De 10 demonstrationsprojekter i større kommuner dækker over temaerne: hastighedsplanlægning, integreret trafiksikkerhed, støjbekæmpelse, ældres trafiksikkerhed og fremme af sikker cykeltrafik. Projekterne er støttet efter krone til krone-princippet, således at kommunerne hver især bidrager med et beløb, der som et minimum svarer til det, der er bevilget fra Trafikpuljen.

For hvert projekt er nedsat en projektbestyrelse eller styregruppe, der har ansvaret for, at projektet gennemføres i overensstemmelse med den kontrakt, der indgås mellem kommunen og Vejdirektoratet. Projektbestyrelsen består typisk af repræsentanter fra kommunen, Vejdirektoratet, politiet samt diverse interesseorganisationer såsom Dansk Cyklistforbund, Danmarks Naturfredningsforening og/eller beboergrupper. En forudsætning for, at Vejdirektoratet udbetaler 1. rate af støttebeløbet er, at der er udarbejdet et såkaldt projektdokument. Projektdokumentet udarbejdes af bestyrelsen og indeholder en beskrivelse af projektets overordnede mål (i relation til mål i 'Trafik 2005'), projektmål, konkrete resultater og aktiviteter. Desuden skal projektdokumentet indeholde tidsplan og budget for projektet og en plan for evaluering af dette. Projektdokumentet underskrives af Vejdirektøren og en ansvarlig kommunal politiker.

Strategier for Trafikpuljen

At puljeprojekterne benævnes 'demonstrationsprojekter' skyldes, at vi mener de hver især kan *demonstrere* og *illustrere* nye metoder inden for transportsektoren. Nye metoder, som det er værd at lære af og sprede erfaringerne om. Demonstrationsprojekternes vigtigste formål er altså at opnå resultater og udvikle nye metoder, som får konsekvenser for trafiksikkerheds- og miljøprojekter i hele landet fremover.

En sådan effekt opnås kun, hvis resultaterne bliver gode, og hvis trafikanternes *fortsætter* en mere trafiksikker og miljørigtig adfærd også *efter* projektets formelle afslutning.

For at fastholde den nye viden kræves derfor en institutionel *forankring* i de kommuner og amter, hvor projekterne gennemføres. Det betyder, at forvaltningerne bliver bedre rustet til at anvende løsninger og metoder, der peger frem mod en realisering af målene i 'Trafik 2005'.

For at gøre resultaterne kendt i andre kommuner og amter samt i offentligheden kræves formidling.

Trafikanternes adfærd, den institutionelle forankring og formidling af erfaringer er de bærende elementer i strategien for Trafikpuljen. Strategierne skal indgå som tre 'søjler' i alle demonstrationsprojekterne, og alle tre skal evalueres.

Forandring af trafikanternes adfærd

Projektmålene - færre ulykker og bedre miljø - kan skabes især gennem ændret adfærd hos trafikanterne. Den ændrede adfærd kan skabes ved:

- 1) *Vej og trafiktekniske ombygninger*, der gør det nemmere for trafikanterne at færdes med en bestemt ønsket adfærd - eller gør det vanskeligere (eller umuligt) at færdes med en bestemt uønsket adfærd.

Et eksempel er fartdæmpning eller vejlukninger i tætbefolkede byområder.

- 2) *Færdselskontrol*, hvor trafikanterne ved, at der er konstant eller periodevis kontrol, og at bestemt uønsket adfærd bliver straffet.
Som et eksempel kan nævnes færdselskontrol mod overtrædelse af vigepligter, rødkørsel eller overskridelse af hastighedsgrænser.
- 3) *Information og kampagner*, der giver trafikanterne viden om sikker og miljørigtig adfærd.
For eksempel kørsel med 'ægget under speederen' giver færre accelerationer og opbremsninger.
- 4) *Holdningsbearbejdende kampagner*, hvor målet er at trafikanterne får en mere positiv indstilling overfor miljø- og sikkerhedshensyn i trafikken.
For eksempel viljen til at vise større hensyn overfor beboere langs trafikerede veje i byer.

Demonstrationsprojekterne er typisk konstrueret som helhedsløsninger, hvor flere af disse indsatser indgår.

Institutionel forankring i kommuner og amter

Det er et succeskriterium for Trafikpuljen, at de involverede kommuner og amter - også efter demonstrationsprojekterne er afsluttede - handler i overensstemmelse med målene i 'Trafik 2005', når de tager beslutninger om veje og trafik.

Målet er således, at opbygge en evne til at se vej- og trafikprojekter som midler og anledning til at nå de overordnede mål for trafiksikkerhed og miljø.

Forankringsstrategien gennemføres *for det første* ved at involvere og efteruddanne ansatte i vejforvaltninger og de valgte politikere. Der skal arrangeres seminarer og workshops for kommunalbestyrelser og amtsråd, og for bredere grupper af ansatte i de forvaltningerne. Undervisningsmateriale, håndbøger og udvikling af undervisnings-moduler indgår derfor som en naturlig del af forankringsstrategien.

For det andet skal strategien gennemføres ved at inddrage bredere kredse af forvaltningerne i en debat om projektets resultater og metoder. Herved øges sikkerheden, for at nye metoder og processer bliver brugt i nye projekter.

Desuden skal der gennemføres høringer med lokale handlende, de handicappedes organisationer, cyklistforbundet, ældre-organisationer og andre parter. Det er afgørende at alle disse grupper får mulighed for at reflektere på de overordnede mål om sikkerhed og miljø i 'Trafik 2005'.

Det vil i sig selv medføre en spredning af ideer, mål og handlemuligheder i andre kommuner og amter.

Formidling af erfaringer fra demonstrationsprojekterne

For at de resultater og metoder, der er udviklet gennem demonstrationsprojekterne som

ønsket skal slå igennem i de øvrige af landets kommuner er det essentielt, at erfaringerne formidles. En effektiv formidling forudsætter

- at erfaringerne er uddraget og dokumenteret (evaluering)
- at brugergruppen er identificeret (analyse)
- at erfaringerne er gjort let tilgængelige (redigering)
- at erfaringsmaterialet kommunikeres (undervisning/kommunikation)

Hvert demonstrationsprojekt har en formidlingsopgave i forhold til det lokale miljø, som projektet gennemføres i. Det kan fx ske gennem statusrapporter, der sendes til ansatte, politikere og andre parter i lokalsamfundet.

Desuden gennemføres en fælles formidlingsopgave, hvor målgruppen er interesserede fagfolk og opinionsdannere i Danmark. Det sker bl.a. på seminarer og gennem nyhedsbreve (fx 'Trafikpuljenyt'), hvor de enkelte kommuner beskriver mål, mellemresultater, problemer og videre perspektiver. Nyhedsbrevet redigeres og udsendes ca. 4 gange årligt af Vejdirektoratet.

Ved projektets slutning investeres i en mere omfattende formidling af hovedresultaterne gennem en dokumentationsrapport, håndbøger, eventuelt en video, og det suppleres med en foredrags- og undervisningsrække rundt i landet.

Ansvarsfordeling

Ansvar for strategien med de tre f'er (forandring, forankring og formidling) er fordelt på de involverede aktører, således at det hovedsageligt er kommunerne, der står for forandringen af trafikanternes adfærd, mens ansvaret for den lokale forankring deles mellem Vejdirektoratet, Trafiksikkerhed og Miljø (TSM) og kommunen. TSM har derimod hovedansvaret for så vidt angår formidling af erfaringer og resultater fra projekterne.

Det kan illustreres skematisk således:

| | Forandring | Forankring | Formidling |
|-----------------------|-----------------------------------|---|--|
| | Kort sigt | Mellemlang sigt | Lang sigt |
| Mål/resultater | Ændring af trafikantadfærd | Ændring af kommunal adfærd | Geografisk udbredelse |
| Aktiviteter | Ombygninger | Kommunen: Workshops Lokal debat Artikler | Kommunen: Diverse informationsaktiviteter, Foredrag, Rapporter, Nyhedsbrev |
| | Kontrol | | |
| | Viden | TSM: Workshops | TSM: Rapporter, Kontakt til politikere, Presse, Nyhedsbrev, Seminarer, Foredragserækker, Politisk tilbagemelding til Christiansborg, Undervisning |
| | Holdninger | | |

Evaluering

Evalueringen af demonstrationsprojekterne har et dobbelt formål: For det første skal evalueringen sammenfatte konklusioner og anbefalinger fra demonstrationsprojekterne. D.v.s. give et bud på, hvilke nye indsatser og processer, der kan bringe os nærmere en realisering af de overordnede trafikpolitiske mål i 'Trafik 2005'. For det andet skal evalueringen anvendes til en løbende justering af demonstrationsprojektets aktiviteter for at sikre den størst mulige opfyldelse af projektmålene.

Evalueringen defineres altså bredere end normalt ved vej- og trafikprojekter fordi den omfatter både en 'post'-evaluering og den løbende opfølgning af projektaktiviteterne.

Evalueringen skal omfatte demonstrationsprojekternes tre 'søjler', dvs:

- de vej- og trafiktekniske forandringer
- lokal forankring af viden og kapacitet
- information og formidling

Der udvælges en række målbare indikatorer (succeskriterier), der kan måles enten ved tekniske eller sociologiske metoder. Indikatorerne skal defineres på forskellige niveauer for demonstrationsprojekterne: Overordnet projektmål, trafikantadfærd, viden og holdninger samt de konkrete resultater af projektaktiviteterne.

For hvert demonstrationsprojekt indgår evalueringen som en del af projektbeskrivelsen. Den er på den måde en del af den aftale, som Vejdirektoratet indgår med de udvalgte kommuner og amter. Af projektdokumentet (kontrakten) kommer det således til at fremgå:

- hvilke indikatorer, der skal måles på undervejs for at vurdere projektets effekt
- hvordan, hvornår og hvor indikatorerne måles
- udgangsmålinger på indikatorerne.

Projektdokumenterne indeholder også et budget for evalueringen.

Evalueringsansvaret for de enkelte projekter ligger hos projektbestyrelsen, som kan trække på erfaringer fra Vejdirektoratet, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning eller konsulenter.

M.h.t. Vejdirektoratets administration af Trafikpuljen i er der også her formuleret projektmål- og resultater, der skal indgå i en evaluering af det overordnede Trafikpuljeprojekt. Som tidligere nævnt drejer det sig om en øget viden i stat, amter og kommuner om metoder til at:

- formindske antallet af ulykker
- formindske trafikens CO₂-udslip
- nedbringe antallet af støjbelastede boliger

Det er målet, at disse 'pinde' ved projektets afslutning er dokumenteret, så der eksisterer en slags videnscenter vedrørende: overflytning af korte ture fra bil til cykel, hastighedsplanlægning som middel til at reducere antallet af ulykker, kobling af tiltag til dæmpning af støj, metoder til aktiv inddragelse af beboere i lokale handlingsplaner for trafiksikkerhed og miljø samt projektstyringsværktøjer og evalueringsmetoder ved kommunale og amtskommunale projekter.

Trafikpulje 96

I 1996 har der endnu engang været afsat midler til en Trafikpulje. Vejdirektoratet, Trafiksikkerhed og Miljø, har i år haft godt 8 mio. kr. til rådighed til demonstrationsprojekter og lokale færdselssikkerhedsplaner. Pengene er delt ud inden for temaerne: sikker bytrafik, beboerstyret trafiksikkerhed og lokalt trafiksikkerhedsarbejde. Herning kommune har fået tilsagn om 3,5 mio. kr. til et projekt kaldet 'Flere cyklister under trygge forhold'; Næstved kommune 250.000 kr. til en arkitektkonkurrence vedrørende en gang- og cykelbro over jernbanen. Broen skal fungere som bindeled mellem et boligområde og midtbyen. Endvidere skal der etableres forbedrede terminalforhold omkring station og busholdeplads.

Under temaet 'Beboerstyret trafiksikkerhed' har Skive og Holbæk kommuner (sidstnævnte i samarbejde med Vestsjællands Amt) tilsammen modtaget 2,7 millioner kr. til projekter, der sigter mod at forbedre trafiksikkerhed og miljø i lokalområder, ved bl.a. at inddrage lokale beboere aktivt i fastlæggelsen af virkemidler. Desuden er der givet støtte til at udarbejde færdselssikkerhedsplaner i 10 mindre kommuner, hvoraf 7 deltager i samarbejde med Århus Amt.