

Integreret færdselssikkerhed i Horsens.

Horsens Kommune gennemfører i 1996-98 et 10 mio. kr. stort trafikikkerhedsprojekt i Vest-og Nordbyen.

Projektet er støttet fra Trafikpulje 1995 med 5 mio. kr.

Projektets målsætninger er:

1. En reduktion af antallet af registrerede personskader i området på 45% opgjort for perioden 1998-2000 i forhold til perioden 1992-1994.
2. Højnelse af beboernes trafikikkerhedsmæssige bevidsthed. Dette skal ske gennem den planlagte massive beboerinddragelse i flere af projektfaserne. Dette indebærer, at beboerne i løbet af projektperioden:
 - Får en større konkret viden om ulykkernes omfang, sammenhæng og natur.
Ændrer holdning og adfærd i retning af at prioritere mere hensigtsmæssigt i relation til trafikikkerhed.
3. Projektet skal medvirke til, at den kommunale forvaltning rustes bedre til at gennemføre trafikplanlægningsopgaver med udgangspunkt i Trafik 2005. Derudover skal projektet formidle erfaringer om metoder og resultater til vejteknikere, politikere og rådgiver- og interesseorganisationer, også i andre kommuner.

Vest- og Nordbyen

Projektet er geografisk afgrænset til boligområdet nord og vest for bymidten i Horsens by. Trafikalt domineres området af to parallelt forløbende trafikveje, den ene meget nær bymidten, den anden i byens yderkant, og området deles af en indfaldsvej fra det nordlige og vestlige opland.

Der er store trafikikkerhedsmæssige problemer i området. Det gælder både trafikikkerhed som registrerede antal ulykker pr. år, og trafikikkerheden som den opleves af bydelens beboere og trafikanter. Ulykkestallet er uacceptabelt højt i området. Bare i 1994 blev der registreret 32 ulykker, heraf 13 med tilskadekomne.

En del af vejene har for høje hastigheder i forhold til områdekarakteren. Den nordlige trafikvej (Langmarksvej) i byens (og områdets) udkant fungerer nærmest som omfartsvej, og fysisk inviterer den til høje hastigheder. Den østlige indfaldsvej (Sundvej), den vestlige indfaldsvej (Vestergade) og indfaldsvejen (Nørrebrogade, Nørretorv, Allegade) gennem området fungerer som tilkørsel til de lokale indkøbscentre og til midtbyen.

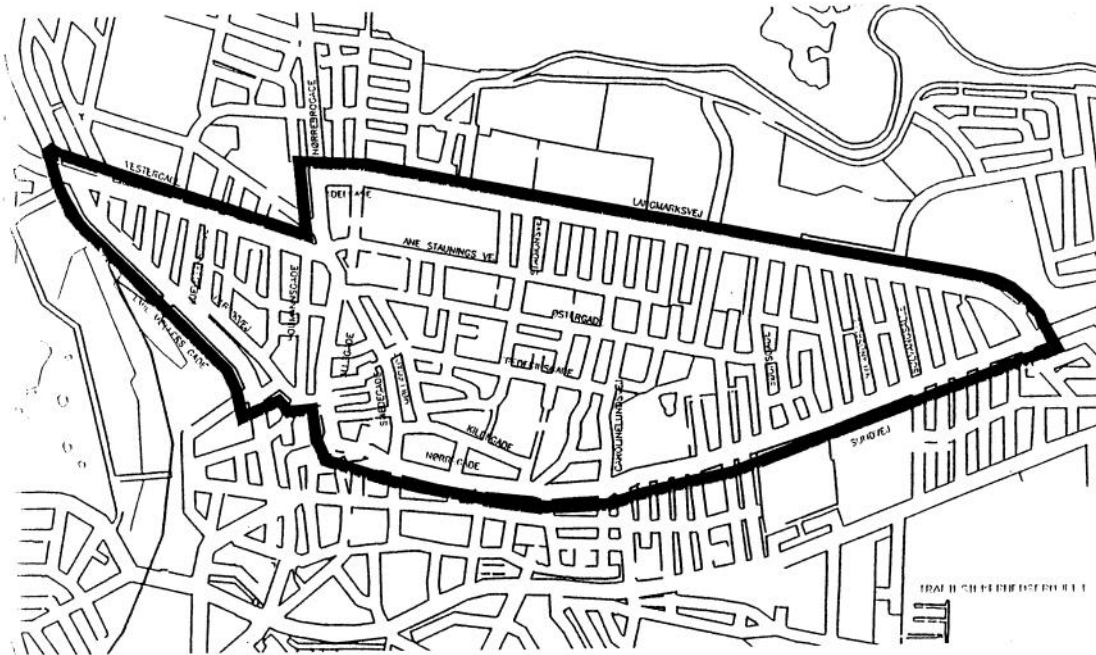
En stor del af områdets lokale trafik er skolevejstrafik og anden trafik med skolebørn, og der er ikke på forsvarlig vis taget hensyn til børnenes og andre svage trafikanters behov for tryk-

hed og sikkerhed. Problemet er dokumenteret i skolevej undersøgelser og ved henvendelser fra ældre trafikanter.

Nord for Langmarksvej ligger en meget stor del af byens idrætsfaciliteter, som naturligvis er særdeles trafikskabende både mht. bil- og cykeltrafik.

I forbindelse med trafik- og miljøprojektet er barrierevirkningen beregnet. Bamerevirkningen er stor på de tre store indfaldsveje og moderat på Langmarksvej. På alle disse veje er der også et stort krydsningsbehov.

I området bor der ca. 10.000 indbyggere.



Overvejelser vedr. beboerinddragelsen

Der udpeges en gruppe på ca. 10-20 beboerrepræsentanter, dels ved henvendelse til eksisterende organisationer og interessegrupper i området, dels gennem annoncering og evt. på borgermøde. Gruppen skal være udpeget således, at der er god fordeling med hensyn til bopæl (inden for området), uddannelse (og grad af uddannelse), køn og alder i området.

Kommunen afholder en række konsensusseminarer, hvor kommunen med den nødvendige professionelle bistand indleder med undervisning i grundlæggende lokal trafikikkerhed.

Herefter diskuterer beboergruppen sig frem til en enig indstilling. Tiden indtil næste seminar bruges til at agitere i lokalområderne, lodde holdninger og acceptmulighederne for de foranstaltninger, der er indstillet af repræsentantgruppen. Der lægges vægt på at holde beboergruppen fast på, at løsninger skal målrettes mod de konkrete problemer, herunder ulykkes-typer, der er fremtrædende i området. Processen gentages 3-4 gange og med stigende detaljeringniveau.

Beboersamarbejdet vil evt. blive opdelt i flere faser:

1. fase skal bl.a. give det brede overblik over områdets problemer samt udvælge og prioritere de strækninger og kryds, som skal ombygges.

I 2. fase kan der evt. etableres flere arbejdsgrupper i forbindelse med de konkrete projekter.

Der udarbejdes informationsmateriale om følgende emner:

Trafik, hastigheder, adfærd og ulykker i det udvalgte område
Sammenhæng mellem hastighed og risiko
Cyklisters risikoforhold
Relevante foranstaltningers effekt på sikkerheden
Relationen mellem tryghed og sikkerhed
Børn og ældres (manglende) trafikale formåen.

Dette informationsmateriale bruges naturligvis til den grundlæggende undervisning af beboerrepræsentanterne men udføres professionelt sådan, at det samme materiale er egnet til generelle kampagner i lokalaviser og til at blive husstandsopdelt, samt som ide- og inspirationsgrundlag for andre kommuner, som måtte blive interesseret i den anvendte fremgangsmåde.

Hvad gjorde vi med beboerinddragelsen

I første omgang gennemførte kommunen en holdningsundersøgelse blandt områdets beboere. Med hjælp & en ekstern konsulent blev der udarbejdet og udsendt spørgeskemaer til hver 10. beboer på 18 år og derover i området samt til godt 100 skoleelever fra 8. - 10. klasse. Næsten to tredjedele af spørgeskemaerne blev besvaret. På baggrund af spørgeskemaundersøgelsen er der udarbejdet en før-rapport.

Næste skridt i beboersamarbejdet var konsensusseminarerne. Vi kontaktede Teknologirådet, som har arrangeret flere konsensuskonferencer om teknologi. Vi fandt at deres model var den rigtige for os, og vi fik uvurderlig bistand fra Teknologirådet til at tilpasse deres model til vores projekt.

Meget kort beskrevet går modellen ud på at nedsætte et panel af lægfolk, der derefter over en periode 'fodres' med relevant materiale til belysning af det pågældende emne. Herefter skal panelet mødes over flere weekender, hvor det modtager yderligere information i form af ekspertforedrag, og panelet skal komme til enighed om mulige løsninger på den givne problemstilling.

Vi besluttede, at panelet skulle bestå af 14 personer.

I første omgang annoncerede vi i lokalradio og lokalpresse efter interesserede beboere.

Dette førte til at 12 personer meldte sig.

Herefter henvendte vi os mere direkte til beboerne i lokalområdet ved bl.a. at kontakte skolebestyrelser, ældreforeninger, grundejer- og beboerforeninger og klubber.

Der meldte sig så yderligere 5 personer.

Af de i alt 17 personer var langt de fleste forældre (30 - 45 år) med skolebørn og pensionister (over 60 år). Der var en under 30 og tre mellem 45 og 60 år. Der var 7 kvinder og 10 mænd.

14 personer blev herefter udpeget til panelet.

En meget vigtig person for at konsensusseminar er en proceskonsulent, hvis vigtigste opgaver er at bringe panelet "frelst" igennem weekenderne.

Også proceskonsulenten blev udpeget i denne fase.

Beboersamarbejdet

Samarbejdet med de lokale beboere blev delt i to faser.

I fase 1 var formålet at give et overblik over områdets problemer og dermed et grundlag for at prioritere, hvilke kryds og strækninger der skulle trafiksaneres. Fase 1 blev gennemført i løbet af sommeren og efteråret 1996.

Fase 2 gennemføres forår-efterår 1997 og omfatter drøftelse af de vejprojekter der skal gennemføres samt planlægning af information og kampagner.

1. fase blev gennemført over 3 weekender hvor beboergruppen udarbejdede forslag til trafik-sikkerhedsplan for området. Weekendseminarer blev afholdt på et kursussted uden for byen.

Trafiksikkerhedsplanen blev herefter præsenteret for formanden for Udvalget for Teknik og Miljø og projektbestyrelsen. Dette skete en lørdag på det lokale vandrerhjem. Projektbestyrelsen består af repræsentanter for Vejdirektoratet, Dansk Cyklist Forbund, Horsens Politi og Horsens Kommune. Det er projektbestyrelsen som har ansvaret for projektet overfor Trafikministeriet og Byrådet.

Et fælles forslag blev udarbejdet og forelagt for og godkendt af Udvalget for Teknik og Miljø.

Program og mål for de 3 weekender var følgende:

1. weekendseminar den 17. og 18. august 1996

Gennemgang af områdets trafikproblemer v/afdelingsingeniør Ole Helboe Nielsen, Horsens Kommune.

Undervisning, information og kampagner
v/projektleder Jesper Sølund, Rådet for større Færdselsikkerhed.

Hvordan prioriterer vi indsatsen? v/civilingeniør Per Mathiasen, Vejdirektoratet.

Beboernes resultat Overordnet prioritering af hvordan de 9 mio. kr. skal bruges.
- Udpegning af kryds og strækninger som skal ombygges.

2. weekendseminar den 14. og 15. september 1996

Relationen mellem tryghed og sikkerhed
v/civilingeniør Henrik Værø, COWI

Børn og ældres (manglende) trafikale formåen
v/psykolog Gitte Carstensen, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Sammenhæng mellem hastighed og risiko
v/civilingeniør Lars Klit Hansen, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Beboernes resultat - Valg af aktiviteter vedrørende undervisning, information og kampagner.

3. weekendseminar den 5. og 6. oktober 1996

Cyklisters risikoforhold
v/civilingeniør Larus Agustsson, Vejdirektoratet.

Relevante foranstaltningers effekt på trafiksikkerheden
v/sektionsleder Steffen Rasmussen, Vejdirektoratet.

Beboernes resultat Overordnet valg af løsninger i de udpegede kryds og strækninger.
Prioritering af kryds og strækninger.
- Samlet trafiksikkerhedsplan.

Møde med projektbestyrelsen den 12. oktober 1996

Projektbestyrelsen kommenterer beboergruppens forslag.

Resultat - Fælles forslag udarbejdes.

Forelæggelse for Udvalget for Teknik og Miljø den 5. november 1996.

Forslaget præsenteres.
Resultat - Udvalget indstiller til Byrådet, hvad der skal gennemføres i området.

Trafiksikkerhedsplan - beboernes forslag
Trafiksikkerhedsplanen indeholdt følgende

- Udpegning af de kryds og strækninger som foreslås ombygget.
- Prioritering af kryds og strækninger i 4 grupper.
- Idekatalog til ombygning af kryds og strækninger.
- Idekatalog til undervisning, information og kampagner.
- Udpegning af områdets trafikveje og forslag til hastighedsklassificering af nogle af områdets veje.

Projektbestyrelsen foreslog, at enkelte forslag fra idekataloget for vejombygninger blev fjernet og enkelte tilføjet.

Det blev så det fælles forslag som senere blev politisk godkendt.

Evaluerings af beboersamarbejdets 1. fase

Inden igangsætningen af beboersamarbejdet drøftede projektbestyrelsen flere problemområder

- Weekendseminar eller "aftenskoleform".

Weekendseminar blev valgt, og evalueringen er meget positiv & både beboernes side og projektbestyrelsen. Vores erfaringer tyder på, at "aftenskoleformen" vil være umulig, fordi den forløber over alt for lang tid, viden vil blive tilført over en tilsvarende lang periode, der vil blive for lidt tid til de vigtige gruppearbejder, der bliver alt for meget spildtid i form af mange opstart og afslut, og det sociale samvær bliver vanskeligt/umuligt.

Ville det være et problem hvis medlemmer af projektbestyrelsen var til stede, f.eks. under foredragene.

Svar: Nej overhovedet ikke. Det blev snarere opfattet positivt.

Proceskonsulent og valg af denne.

Formentlig den vigtigste person for at man lykkes med et sådant beboersamarbejde. Vi var heldige/dygtige i vores valg.

- Kommissorium for beboerarbejdsgruppen.

Vigtigt med et kommissorium.

Blev udsendt inden og gennemgået på 1. weekendseminar og blev taget til efterretning af beboergruppen.

Formidling af faglig viden til beboerne.

Stor forskel på foredragsholdernes evne til formidling og til at lave gode spørgsmål, som beboerne kunne arbejde videre med. Spørgsmål til at arbejde videre med, viste sig at være vigtige, da det var en god måde for beboerne at bruge de nye oplysninger til deres konkrete opgave.

Også forskelle i foredragsholdernes grad af forberedelse.

- Med hensyn til de valgte foredrag burde der den 1. weekend have været et foredrag om trafikplanlægning (veje, stier, kollektiv trafik) med efterfølgende gruppearbejde om en trafikplan for området.

Foredraget om prioritering kunne så udgå 1. weekend og indarbejdes i foredrag om relevante trafikforanstaltninger på 3. weekend.

- Også vigtigt at nødvendig og tilstrækkelig information altid er til rådighed. Balancen mellem for lidt og for meget skal findes. Lykkedes i det store og hele, men der har enkelte gange manglet information.

Herudover har vi stillet os selv en række spørgsmål:

"Gider borgerne være med "

Ja, men vi kunne lige så godt & a starten af have henvendt os direkte til foreninger, klubber, skolebestyrelser m.v. frem for bare at annoncere via radio, avis og lokalblade.

Herudover er det værd at notere, at det stort set kun er forældre med skolebørn samt pensionister der har meldt sig.

"Er det overhovedet muligt ved hjælp af 8 foredrag at "uddanne" 14 mennesker til trafiksikkerhedsfolk".

"Er det i det hele taget realistisk at tro på, at de kan lave en bare nogenlunde trafiksikkerhedsplan"

Ja, de har lavet en fin udpegning af kryds og strækninger, valg af informations- og kampagnemidler samt gode idekataloger for de enkelte projekter. Der er - trods et manglende foredrag om trafikplanlægning - næsten lavet en trafikplan for området. Midlerne er overordnet prioriteret til fysiske foranstaltninger og information/kampagner.

"Er beboerne indstillet på at lave om på deres forslag i mødet med projektbestyrelsen".

Ja, der var stor parathed og lydhørhed.

Vigtigt at projektbestyrelsen har forberedt sig grundigt til det afsluttende fællesmøde.

Projektbestyrelsens kommentarer fremlægges af en ikke-lokal. Godt at udvalgsformanden og-så var til stede. Skidt at hele projektbestyrelsen ikke var til stede.

"Når de er færdige med 1. fase, hvordan kommer vi så videre sammen med beboerne, eller siger vi FARVEL og TAK".

Godt at beboerne selv forelagde resultatet for Udvalget for Teknik og Miljø.
Godt at der samtidig lå et forslag til at beboerne også gerne ville være med til 2. fase.

Er det ikke pjat at tro på, at det skulle give en ekstra sikkerhedsmæssig gevinst at vi inddrager beboerne så aktivt".

Det ved vi ikke noget om endnu, men de 14 beboere har klart givet udtryk for, at de ser på trafikikkerhed med andre øjne i dag. Deres engagement har højst sandsynligt også bredt sig som "ringe i vandet".

Det skal endelig bemærkes, at det er vigtigt, at

- beboergruppen har &ed for indblanding udefra til at gøre deres arbejde,
- beboerne hver gang føler at de har fået noget ud af det og har nået et resultat,
- man når frem til "målstregen" eller "på en ordentlig måde" aftaler at stoppe i forløbet.

Beboergruppens evaluering

- Forventningerne er i høj grad blevet indfriet.
- Meget stor tilfredshed med arbejdsform, proceskonsulent, referater og udsendt materiale.
Tilfredshed med oplæggene, dog med betydelige variationer.

Beboergruppen var opdelt i 3 arbejdsgrupper, når der var gruppearbejder.

Ikke alle synes de har haft lige stor indflydelse på de beslutninger der er blevet truffet, men generelt meget stor tilfredshed.

Og endelig en "primitiv" evaluering.

"Ville du gøre det igen"

JA, meget gerne, men det er meget ressourcekrævende, især arbejdsmæssigt.

Projektkoordinator har under 1. fase brugt ca. 150 timer.

Gennemførelse af 1. fase har kostet ca. 220.000 kr.

Status for projektet - august 1997

I 2. fase af beboersamarbejdet har der være nedsat 4 arbejdsgrupper.

3 arbejdsgrupper har arbejdet med information og kampagner.

De 3 temaer har været

- Børn

- Ældre

Trafikugen

Trafikugen er en nyskabelse, idet formålet er, at der en uge igennem sættes fokus på trafik og trafikanter under overskriften "Det personlige trafikansvar". Trafikugen gennemføres den anden uge af september. Det er hensigten, at trafikugen skal være en årlig tilbagevendende begivenhed.

I den 4. gruppe er vejprojekterne løbende blevet drøftet, inden de er fremsendt til politisk behandling.