

# Håndbog i lokale trafiksikkerhedsplaner

Af Thomas Jensen & Niels Hurup, Sven Allan Jensen ApS

Erfaringer fra tidligere projekter skal hjælpe flere kommuner igang med at lave handlingsplaner for forbedring af den lokale trafikikkerhed

I 1996 gav Vejdirektoratets trafikpulje støtte til et fællesprojekt i Nordjyllands Amt, hvor 10 kommuner udarbejdede lokale trafikikkerhedsplaner (TS-planer). På baggrund af erfaringerne fra dette og andre projekter med lokale TS-planer laver Vejdirektoratet og Sven Allan Jensens ApSen håndbog, som skal formidle erfaringerne videre til kommuner, der endnu ikke har lavet lokale TS-planer. Håndbogen forventes at være færdig i december 1997.

## Dokumenteret behov for styring af trafikikkerhedsindsatsen

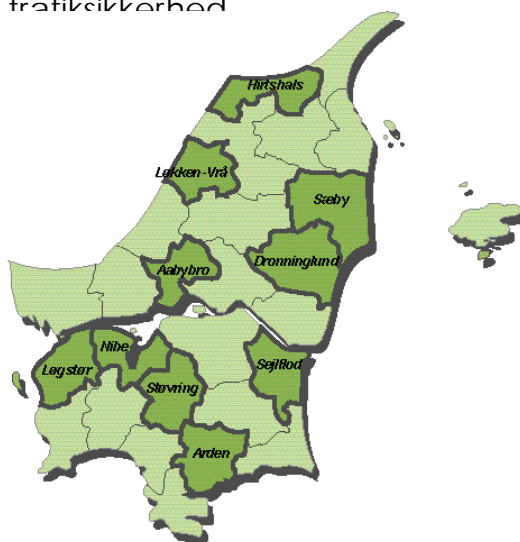
Som indledning til arbejdet med håndbogen blev der i december 1996 gennemført en undersøgelse af interessen for, og kravene til, en sådan håndbog blandt 51 kommuner med op til 50.000 indbyggere. Undersøgelsen bekræftede, at der er behov for og ønske om en bedre styring af trafikikkerhedsindsatsen i mange kommuner, og at en håndbog vil kunne motivere og hjælpe mange kommuner til at igangsætte og gennemføre arbejdet med en lokal TS-plan.

## Ønske om en A-Z vejledning

Undersøgelsen gav også en række svar på, hvad håndbogen bør indeholde, for at kommunerne vil kunne bruge den. Et af kravene fra de adspurgte kommuner var, at håndbogen skal kunne vejlede dem gennem planarbejdets mange faser – trin for trin. Håndbogen kommer derfor til at bestå af en række afsnit, der gennemgår processen bag en lokal TS-plan fra A-Z.

Faserne i tilblivelsen af den lokale TS-plan er følgende:

1. Forberedelse
2. Kortlægning og analyse
3. Mål, indsatsområder og midler
4. Formidling
5. Realisering
6. Evaluering og revision



*Fremover skal flere kommuner lave lokale trafikikkerhedsplaner, som det fx blev gjort Nordjyllands Amt i 1996, hvor 10 kommuner deltog i et fællesprojekt. I 1997 gennemføres et tilsvarende projekt med 9 kommuner i Århus Amt. Sven Allan Jensens tegnestue koordinerer fællesprojekterne sammen med amterne og fungerer desuden som konsulent for de fleste af de deltagende kommuner.*



*I forbindelse med fællesprojekterne er der afholdt seminarer og fremtidsværksteder om trafikikkerhedsplanernes indhold. Her arbejdes der intenst i fire grupper på seminaret i Århus Amt den 4. februar 1997.*

### Fyldes med eksempler fra »det virkelige liv«

For at gøre vejledningen så praktisk anvendelig og inspirerende som mulig bliver håndbogen krydret med konkrete eksempler på trafiksikkerhedsaktiviteter og -planlægning fra kommunerne.

De hidtidige erfaringer med at tackle trafiksikkerhedsproblemerne lokalt skal på den måde give andre kommuner mod på at igangsætte eller intensivere arbejdet med at forbedre trafiksikkerheden.

### Fase 1: Forberedelse

»Godt begyndt er halvt fuldent« lyder et ord-sprog, som også gælder for arbejdet med en lokal trafiksikkerhedsplan. I forberedelsen handler det således bl.a. om at få skabt klarhed omkring arbejdets organisering – hvilke parter skal involveres, hvem laver hvad og hvordan koordineres planarbejdet med kommuneplanlægningen. Dette kan fx afgøres ved at arrangere indledende møder med politikere og lokale nøglepersoner, hvor ideen med trafiksikkerhedsplanen præsenteres og diskuteres og hvor der evt. nedsættes en følge-gruppe.

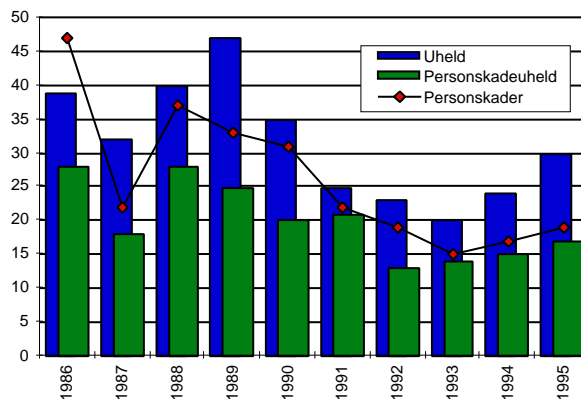
I den indledende fase er det ligeledes vigtigt at få fastlagt, hvilken rolle amtet skal spille i den lokale trafiksikkerhedsplanlægning og om der er interesse for at etablere et samarbejde omkring et fællesprojekt som det er gjort i Nordjyllands, Århus og Viborg amter.

### Fase 2: Kortlægning og analyse

Metoderne til at skaffe overblik over de lokale problemers art og omfang kan være vidt forskellige. Som minimum bør følgende data dog indgå i kortlægnings- og analysedelen:

- Udviklingen af personskader i kommunen gennem de senere år
- Andel af uheld med spiritus, cyklister og kryds
- Trafik- og hastighedsmålinger
- Uheldslokaliteter og udpegning af »sorte pletter«
- Lokaliteter med utryghed og barrierer.

Kommunerne kan relativt nemt skaffe og bearbejde de fleste af disse data. Det kan dog være nødvendigt at lave supplerende undersøgelser i form af lokale trafik- og hastighedsmålinger, spørgeskemaer, skolevejsundersøgelser eller interviews.



Ved analyse af uheldsdata og kortlægning af uheldslokaliteter kan kommunerne finde frem til hvilke problemer der er særligt udtalte i det lokale område.

### Fase 3: Mål, indsatsområder & midler

Det overordnede mål med en lokal trafiksikkerhedsplan er naturligvis generelt at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne, men kommunerne har mulighed for at målrette indsatsen mod de helt lokale problemer. Det kan fx være:

- at nedbringe antallet af uheld på særligt uheldsbelastede kommuneveje,
- at sikre skolevejene,
- at nedsætte hastigheden i byerne eller
- at nedbringe antallet af uheld med unge førere.

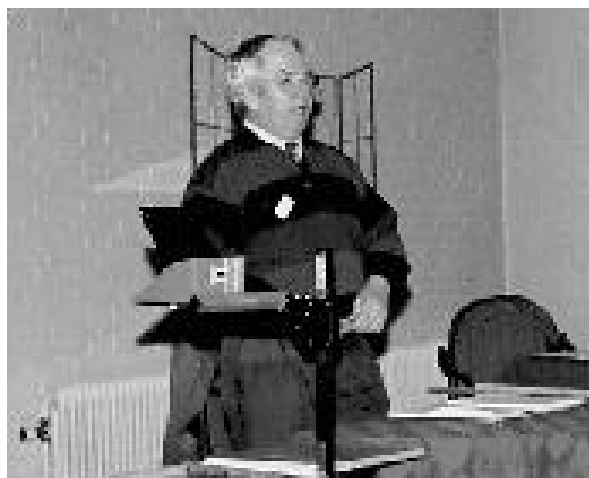
Den lokale trafiksikkerhedsplan bør indeholde en prioritering og konsekvensvurdering af midlerne samt en tidsplan og et budget for den fremtidige trafiksikkerhedsindsats.



Borgerne ønsker typisk, at der generelt udføres mere politikontrol.



*Den lokale presse kan medvirke til at skabe debat omkring det lokale trafikikkerhedsarbejde.*



*En del af fællesprojektet i Nordjyllands Amt er at efteruddanne de kommunale teknikere indenfor trafikikkerhedsplanlægning.*

#### **Fase 4: Formidling**

Det er vigtigt at inddrage og involvere borgerne i den lokale trafikikkerhedsplanlægning for derved at sikre en lokal forankring og ansvarfølelse omkring den lokale trafikikkerhedsplan. Løbende pressedækning og afholdelse af borgermøder kan sikre en god dialog mellem planlæggerne og »de virkelige trafikeksperter«, som er alle de almindelige borgere, der til dagligt færdes i trafikken.

En offentlig høringsfase vil ligeledes kunne bruges til at lade borgerne give deres bud på en prioritering af den lokale trafikikkerhedsindsats.

#### **Fase 5: Realisering**

En politisk godkendelse af den lokale trafikikkerhedsplan er naturligvis en forudsætning for dens realisering, men med godkendelsen skal også følge en integration af TS-planen i det kommunale plansystem. Der skal således bl.a. sættes midler af til gennemførelse af de trafikikkerhedsforbedrende projekter, som planen foreslår og der skal udpeges én eller flere personer i den kommunale forvaltning til at varetage den lokale trafikikkerhedsplanlægning fremover. Vigtigt er det også at sørge for løbende efteruddannelse af trafikikkerhedspersonalet.

#### **Fase 6: Evaluering og revision**

For at holde den lokale trafikikkerhedsplan ajour og kunne vurdere effekten af de lokale tiltag skal der årlig foretages en opdatering af de trafikikkerhedsmæssige data. Der kan ligeledes laves opfølgende skolevejs- eller spørgeskemaundersøgelse for at vurdere tiltagenes virkning og borgernes opfattelse af trafikikkerheden. En mere omfattende revision af trafikikkerhedsplanens mål, indsatsområder og midler bør ligeledes ske jævnlige – fx i forbindelse med kommuneplanrevisionen.

#### **Håndbogen som et ringbind**

Håndbogen trykkes som et hæfte, der indsættes i et chartek i et ringbind. Ringbindet opdeles af et antal faneblade, hvor nyheder om trafikikkerhed og suppleringer af håndbogen kan indsættes. Ringbindet vil også indeholde en CD-ROM med samtlige uheldsdata fra 1988-96 og et brugervenligt søgesystem, som gør det muligt for alle kommuner nemt at finde frem til deres uheldsdata.