

Handlingsplan for Miljø og Trafiksikkerhed på statsvejnettet

Paper til Trafikdage på AU 28. - 29. august 2000

Vibeke Forsting, Vejdirektoratet, Vejsektorudvikling

Planens baggrund og formål

Baggrunden for Vejdirektoratets handlingsplan for miljø og trafiksikkerhed er for det første Regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed, 'Hver ulykke er én for meget' fra 1997, der fremhæver handlingsplaner for trafiksikkerhed som et nyttigt instrument, når det handler om at forbedre trafiksikkerheden på landsplan, det gælder kommuner og amter såvel som staten.

For det andet stilles krav på flere miljøområder. I løbet af foråret 2000 udkom Trafikministerens virkemiddelkatalog om begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip og Trafikministeriet og Miljøstyrelsen har nedsat et udvalg, der skal udarbejde en national støjpolitik.

Desuden var det en formodning, at der lå skjulte synergier i at se miljø og trafiksikkerhed i en bredere sammenhæng – at der altså kunne fås en bedre effekt for de samme penge ved at samtænke miljø og trafiksikkerhed.

Formål

Formålet med at udarbejde en handlingsplan for miljø og trafiksikkerhed for statens veje har været

- at skabe et redskab til på lang sigt at bringe de eksisterende statsveje op på samme høje niveau hvad angår trafiksikkerhed og miljø, som de krav, der i dag stilles til miljø og trafiksikkerhed ved nyanlæg af veje.
- at inspirere og give værktøjer til øvrige vejbestyrelser i deres arbejde for at reducere miljøproblemerne fra trafikken.

Handlingsplanens indhold og afgrænsning

Handlingsplanen dækker perioden 2001-2004 og omfatter miljø- og trafiksikkerhedsforhold set som konsekvenser af trafikafviklingen på vejene – planen omhandler således ikke miljø i relation til anlæg.

Planen beskriver nationale mål og konkretiserer disse mål for statsvejene. Målene er i vid udstrækning hentet på den trafikpolitiske arena, det vil især sige 'Trafik 2005' og Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra foråret 2000. Men planen omfatter også miljøpolitiske mål, som de rammeforudsætninger, der fx gør sig gældende ved nyanlæg af

veje. Her er der tale om mål og regulativer, som har hjemme i den danske lovgivning og i EU-regi.

Planen skitserer derefter de indsatsområder, der er relevante at fokusere på, hvis de nationale mål skal nås - igen forskellige niveauer for hvor konkret indsatsene er beskrevet!

De overordnede indsatsområder konkretiseres yderligere i en indsatsplan, der på projektniveau beskriver de indsatser, som Vejdirektoratet vil sætte i værk i perioden 2001-2004.

Til slut er de miljømæssige effekter og de organisatoriske konsekvenser beskrevet.

Faglige temaer

De faglige temaer, som handlingsplanen dækker er:

- trafiksikkerhed
- støj
- energiforbrug, luftforurening og CO₂-udslip
- natur, kultur og visuelt miljø
- vejen som barriere for dyr og mennesker
- forurening af jord- og vandmiljø

Visionen

Vejdirektoratets strategimål for miljø formuleres således:

Vejdirektoratet vil i overensstemmelse med regeringens trafik- og miljømæssige målsætninger bidrage til, at transportsektoren udvikles i en bæredygtig retning – ved at fremme miljørigtige, trafiksikre og effektive løsninger. Miljøhensyn skal konsekvent og systematisk inddrages ved planlægning, anlæg, drift og udvikling af statsvejene, så Vejdirektoratet fremstår som initiativtager og inspirator for den øvrige vejsektor.

Vejdirektoratets overordnede strategimål for miljø er en grundforudsætning for handlingsplanen for miljø og trafiksikkerhed på statsvejnettet. For at operationalisere strategimålet har vi ladet os inspirere af en miljøvision, som det svenske Vägverk har formuleret. Vägerkets vision bygger på begreberne overlevelse, bæredygtighed og livskvalitet.

Typisk, når vi taler om fx trafiksikkerhed, er det *overlevelse*, som er det væsentlige: i bund og grund ønsker vi at kunne færdes rundt uden at blive slået ihjel. Begrebet *bæredygtighed* dækker over de miljøpåvirkninger, der har langsigtede globale eller regionale effekter, fx CO₂-udslip og luftforurening, hvor trafikstøj (og tilgængelighed) kan rubriceres under begrebet *livskvalitet*.

Vi har imidlertid fundet det formålstjenligt at udvide den svenske vision til også at omfatte begrebet 'funktionalitet'. Handlingsplanen for miljø og trafikikkerhed benytter derfor fire parametre:

1. Funktionalitet
2. Overlevelse
3. Bæredygtighed
4. Livskvalitet

Funktionalitet

Fremtidens veje er funktionelle. Geometri, udstyr og beplantning er designet i samklang med vejenes trafik- og transportmæssige formål. Vejene er anlagt så de skaber en helhed mellem fremkommelighed, miljø og trafikikkerhed.

Overlevelse

Vejdirektoratet vil gøre sit yderste i planlægning, design, anlæg og vedligeholdelse for at forebygge trafikulykker på statsvejnettet. Tankegangen, 'Hver ulykke er én for meget', som Færdselssikkerhedskommissionen har formuleret, er principielt den samme som man møder inden for andre områder i samfundet, fx fly- og jernbanetrafik samt indenfor arbejdsmiljø- og levnedsmiddelområderne.

Bæredygtighed

Bæredygtighed forudsætter en udvikling, der tilfredsstillende dagens behov uden at ødelægge fremtidige generationers mulighed for at tilfredsstille deres behov (Brundtland 1987). Fremtidens transportbehov skal altså imødekommes uden fx at true folkesundheden, det globale klima eller den biologiske mangfoldighed.

Fremtidens veje bør derfor udformes med robuste løsninger ud fra et langsigtet perspektiv på miljømæssige, trafikikkerhedsmæssige og økonomiske konsekvenser. Vejdirektoratets bidrag til at begrænse trafikvæksten er først og fremmest at søge løsninger, der skaber sammenhæng med andre transportformer. Indsatsen skal medvirke til at give trafikanterne viden og øgede muligheder for at vælge miljørigtig adfærd, fx samkørsel eller brug af kollektiv trafik og/eller cykel.

Vejene bør desuden være gode naboer, der understøtter en planlagt lokalisering af boliger og arbejdspladser i sin nærhed og så vidt muligt tilpasses lokale vilkår.

Vejene og deres omgivelser bør endvidere udformes på en sådan måde, at eksisterende planter og dyrearters levesteder bibeholdes og således at opdeling af landskaber og/eller spredningskorridorer for dyre- og planteliv mindskes.

Livskvalitet

Fremtidens veje bør være i balance med tilgængelighed, miljø og trafiksikkerhed. Ideelt set bør det være sådan, at alle samfundsborgere har ret til en rimelig grad af tilgængelighed til andre mennesker, lokaliteter, varer eller serviceydelser. Retten til tilgængelighed bør gælde alle borgere i samfundet uanset alder, lokalisering eller fysisk formåen. Der skal således skabes et samspil mellem veje og omgivelser så vejene opleves som positive bidrag til livskvaliteten af både trafikanter og naboer. Der kan fx være tale om at fredeliggøre bykerner og sikre at veje i åbent land er 'smukke veje'. Det vil bl.a. sige, at natur- og kulturhistoriske værdier bør respekteres og nye arkitektoniske værdier tilføres.

Sammenhæng og synergi

Der tales ofte om tryghed som noget der strider mod trafiksikkerhed, og om trafiksikkerhedshensyn, der er i modstrid med miljøhensyn eller om forskellige miljøhensyn, der strider indbyrdes mod hinanden. I virkeligheden er der langt hen ad vejen sammenfald, sådan at det der er godt for trafiksikkerheden, også er godt for tryghed og for miljøet.

For eksempel vil støjbelastningen blive reduceret, hvis hastigheden falder. Det er samtidig godt for trafiksikkerheden. Tilsvarende vil en reduktion i CO₂-emissionerne uvægerligt føre til at også de sundhedsfarlige emissioner som for eksempel partikler og NO_x (kvælstofilter) mindskes.

I visse tilfælde kan der forekomme modstrid, sådan at man med bestemte indsatser og tiltag kan komme ud for at skulle afveje de forskellige hensyn.

Den største udfordring i Handlingsplanen for Miljø og Trafiksikkerhed har været at tilrettelægge et indsatsprogram, der udnytter mulighederne for synergi mellem trafiksikkerhed og miljø. Det kan kun ske gennem en sammenhængende og helhedsorienteret tilgang til indsatsplanen.

I det følgende beskrives en række konkrete forudsætninger for indsatsplanen, som kan medvirke til at få den størst mulige nytte af miljø- og trafiksikkerhedsindsatsen på statens veje.

Hastighed og køremønstre

En nøgleparameter for trafiksikkerheden og mange miljøelementer er kørehastigheden og hvordan den varierer.

Hvad angår ulykkesrisiko, støj og utryghed, gælder det helt entydigt, at lavere fart er bedre. Også for barriereeffekten er de fleste fagfolk enige om, at lavere fart formindsker problemet. For energiforbrug og emissioner er det lidt mere kompliceret, men stadig gælder det i langt de fleste tilfælde, at lavere fart er bedre. Det er en udbredt opfattelse, at den optimale hastighed hvad angår energiforbrug og emissioner er omkring 60-70 km/t.

Tiltag, der tager toppen af de korte hastigheder eller sænker en ellers jævn fart, kan forventes at give lavere emissionsværdier i tillæg til den trafiksikkerheds- og tryghedsmæssige effekt. Det gælder blandt andet hastighedskontrol og -kampagner.

Der findes mange teknikker til at optimere signalregulerede kryds. Foruden at give størst mulig kapacitet er mange signalteknikker udviklet til at give jævne kørsel. Det gælder fx samordning af signaler/grønne bølger samt forskellige former for trafikstyring, som reducerer energiforbrug og emissioner. Andre reguleringsteknikker er målrettet mod at reducere ulykkestallene, typisk i forhold til bestemte typer ulykker. I mange tilfælde er det muligt at kombinere hensyn til trafiksikkerhed og miljø og dermed opnå synergieffekter.

Natur, æstetik og trafiksikkerhed

Samspelet mellem æstetik og trafiksikkerhed er ofte positivt. Enkle, klare og letafslæselige vejanlæg og omgivelser har som regel både sikkerhedsmæssige og æstetiske fordele. I mange tilfælde står træer dog for tæt på kørebanen i forhold til moderne afstandsregler. Generelt vil nye regler for afstand til faste genstande bidrage til bedre vækstbetingelser for beplantning langs vejene. I et forslag til nye vejregler for beplantning, som netop er udsendt i høring, er der konkrete forslag til hvordan eventuelle konflikter mellem æstetik og trafiksikkerhed håndteres.

Trafiksikkerhed og tryghed

Trafiksikkerhed og tryghed er ikke det samme; trafiksikkerhed defineres normalt som en lav statistisk risiko for uheld, mens der med tryghed menes en lav oplevet risiko. I visse situationer ser man, at steder med høj utryghed har få uheld, og her anføres det ofte, at utrygheden gør trafikanten så forsigtige, at de passer ekstra på og dermed undgår at der sker ulykker. Det kan for eksempel være komplicerede kryds eller steder med dårlig oversigt.

I andre situationer kan man se, at ringe trafiksikkerhed kan henføres til for stor tryghed eller i hvert fald for lille opmærksomhed. Det gælder for eksempel brede veje med høj geometrisk

standard i områder med mange bløde trafikanter og mange kryds. Her vil utrygheden dog ofte være stor blandt de bløde trafikanter.

Støj og trafiksikkerhed m.v.

Trafikstøj kan dæmpes ved kilden og ved modtageren. Dæmpning af støjilden kan ske ved lavere fart og jævner køremønstre, hvilket samtidig reducerer ulykkesrisikoen, utrygheden og de skadelige emissioner.

Støjdæmpning med skærme kan have bivirkninger for eksempel ved at skærmene opleves som fremmedelementer i landskabet og i byen. De kan skabe barrierer for mennesker og dyr, hvis de ikke placeres på en måde så mennesker og dyr har mulighed for passage, hvor der er behov for det. Støjskærme kan i uheldige tilfælde desuden medvirke til en øget påkørselsrisiko og hindre oversigtsforholdene.

Gennem en granskning af de støjdæpende foranstaltninger kan man sikre en udformning, så de ikke skæmmer det visuelle miljø eller udgør en påkørselsrisiko.

Barriere, landskab og trafiksikkerhed

Forholdet mellem dyr og trafikuheld kan beskrives som både et trafiksikkerhedsproblem og et dyreetisk problem.

I åbent land kan anvendelse af hegn, der opsættes af sikkerhedsmæssige årsager, skabe øget barriereeffekt for fauna og rekreativ brug af landskabet og hegnene kan skæmme landskabet. I byer anvendes hegn også af sikkerhedsmæssige hensyn, hvilket øger barrierevirkningen for krydsende trafikanter.

Ved en granskning af nyanlæg kan linieføringer i kuperet terræn give gode muligheder for anlæg af passager – for eksempel på steder med store højdeforskelle mellem kørebanekonstruktion og omgivende terræn. I flade landskaber kan det derimod være æstetisk uheldigt at skabe de nødvendige højdeforskelle for at løse barriereproblemer med anlæg af passager og krydsende stianlæg. Faunapassager kan udføres med arkitektonisk sans og derigennem berige vejanlæg og især omgivelserne med visuel kvalitet.

Ønsket om "naturligt udseende" vildtvoksende biotoper langs vejene kan være i konflikt med det arkitektoniske ønske om et "ordentligt udseende".

Vejdirektoratet vil søge at samordne disse hensyn, sådan at selve vejen optræder visuelt og trafiksikkerhedsmæssigt tilfredsstillende set både fra vejen og fra omgivelserne.

Miljø- og trafikikkerhedsgranskning

Vejdirektoratet har i de seneste år udviklet metoder til at kvalitetssikre vej- og trafikprojekter mht. miljø og trafikikkerhed. Det er for eksempel

- Trafikikkerhedsrevision
- Miljøgranskning
- Vejarkitektonisk procesvejledning

Ved systematisk at anvende disse metoder vil der kunne opnås markante effektiviseringer af miljø- og trafikikkerhedsindsatserne på statens veje. Det gælder bl.a. sammenhængen mellem trafikikkerhed og tryghed.

Planens miljø- og trafikikkerhedsmæssige konsekvenser

Analysen af de miljø- og trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af handlingsplanen er baseret på de økonomiske rammer som regeringen har fremlagt i Forslag til Finansloven for 2001 (FFL01).

Analysen bygger desuden på den forudsætning, at væksten i biltrafikken vil være 2-3% om året, det vil sige noget højere end den prognose, som Vejdirektoratet har udarbejdet for det samlede vejnet. Med det udgangspunkt vil en gennemførelse af handlingsplanen for miljø og trafikikkerhed give følgende resultater:

1. Det er beregnet, at planens trafikikkerhedsmæssige aktiviteter vil bidrage med et fald i antallet af alvorlige personskader på 25 pr. år, heraf 4-5 dræbte. Det er noget lavere end de forventninger til indsatsen på statens veje, som kan uddrages af Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan, 'Hver Ulykke er én for Meget'.
2. Planen indebærer forholdsvis store investeringer i fysiske anlæg, der fremmer samkørsel og kombinationsrejser mellem bil, bus, tog og cykel. Investeringerne vil give Vejdirektoratet demonstrationsværdi og erfaringer til at udarbejde en samlet plan for virkemidler og indsatser på dette område
3. På støjområdet vil planen give mulighed for at bringe 600-700 boliger under grænsen på 65 dB ved hjælp af støjskærme og facadeisolering. Desuden vil et større antal boliger, der allerede er under dette niveau få gavn af investeringerne. Investeringstakten på støjområdet er under det niveau, der er nødvendigt, hvis Vejdirektoratet skal leve op til de nationale mål på støjområdet
4. Planen prioriterer kortlægning af miljø- og trafikikkerhedstilstanden på statens veje samt udviklingsprojekter som vil forberede Vejdirektoratet til fremtidige udfordringer på miljø- og trafikikkerhedsområdet
5. Planen skaber forudsætninger for at samtænke anlægs- og driftsaktiviteter på miljø- og trafikikkerhedsområdet
6. Overordnet vil planen give praktiske erfaringer med integrerede løsninger for miljø og trafikikkerhed fra to store, tværgående demonstrationsprojekter, hvor dialog og samarbejde med beboere prioriteres højt. Demonstrationsværdien vil først og fremmest

kunne opnås gennem indsatser ved trafiksaneringsprojekter på Frederikssundsvej og i Videbæk. Desuden vil der være mulighed for forsøg med hastighedsplanlægning på statens veje

7. Cykeltrafikken vil få gavn af planen først og fremmest gennem indsatsen i forbindelse med demonstrationsprojekterne på Frederikssundsvej og i Videbæk samt ved at skabe sammenhænge i nettet ved anlæg af cykelstier på korte strækninger. Programmet for udbygning af cykelstierne langs statsvejene vil ikke blive fortsat i perioden
8. Planen giver mulighed for at arbejde med pilotprojekter for faunapassager, barriere og vej-æstetisk samspil med landskab og kulturværdier. Det vil først og fremmest kunne realiseres i forbindelse med trafiksaneringsprojekterne samt ved enkelte demonstrationsprojekter