

Procesorienteret trafiksikkerhedsplan – borgernes trafiksikkerhedsplan

Civilingeniør Jan Ingemann Ivarsen, NIRAS A/S

Baggrund og formål

NIRAS har i løbet af det sidste år udarbejdet en trafiksikkerhedsplan for Favrskov Kommune. En stor del af denne trafiksikkerhedsplan bygger på borgernes oplevelse af utrygheden på vejnettet.

Trafiksikkerhedsarbejde har traditionelt været lokalitetsbestemt, bl.a. i form af sortpletudpejning, som de fleste nuværende trafiksikkerhedsplaner bygger på.

På grund af det relativt succesfulde trafiksikkerhedsarbejde gennem de sidste mange år er der i dag færre sorte pletter, og datagrundlaget (i form af uheld) er ofte lille. Det betyder med andre ord, at vejnettet er blevet mere sikkert med årene, og det kan således diskuteres, om fremtidigt trafiksikkerhedsarbejde kun skal fokusere på den faktiske trafikikkerhed i stedet for en kombination af faktisk og oplevet trafikikkerhed. Med denne begrundelse valgte Favrskov Kommune at gennemføre en proces, hvor borgerne fik stor indflydelse på resultatet.

Dette paper beskriver processen med trafiksikkerhedsplanen fra første møde til den endelige investeringsplan for de kommende år. Der lægges især vægt på processen med borgerinddragelsen, der har været en meget positiv oplevelse for både borgere og kommunen.

Favrskov Kommunes strategi

Favrskov Kommune har således valgt en strategi for trafiksikkerhedsarbejdet, der baseres på en høj grad af inddragelse af borgere og trafikinteressenter. Planlægningen af trafiksikkerhedsarbejdet sker endvidere i et tæt samarbejde med politiet.

Det indebærer, at:

- Der arbejdes kontinuerligt med borgerinddragelse og borgerhenvendelser. Henvendelser og inddragelse skal så vidt muligt ske efter en fast form, så informationen bliver ens og fyldestgørende.
- Der skal udføres systematisk sortpletudpejning.
- Der er åbenhed om kommunens arbejde og prioriteringer i forhold til trafikikkerheden og fokus på kommunikation og information til borgerne.
- Der løbende udvikles redskaber, der skal hjælpe kommunen med at gennemføre trafikikkerhedsplanens strategi.

Første skridt i strategien er den procesorienterede trafikikkerhedsplan, der er beskrevet i dette paper.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Trafiksikkerhedsplanen tager udgangspunkt i et workshopforløb, hvor borgere og andre interessenter aktivt deltager. Workshopforløbet tillader i et vist omfang borgerne at være

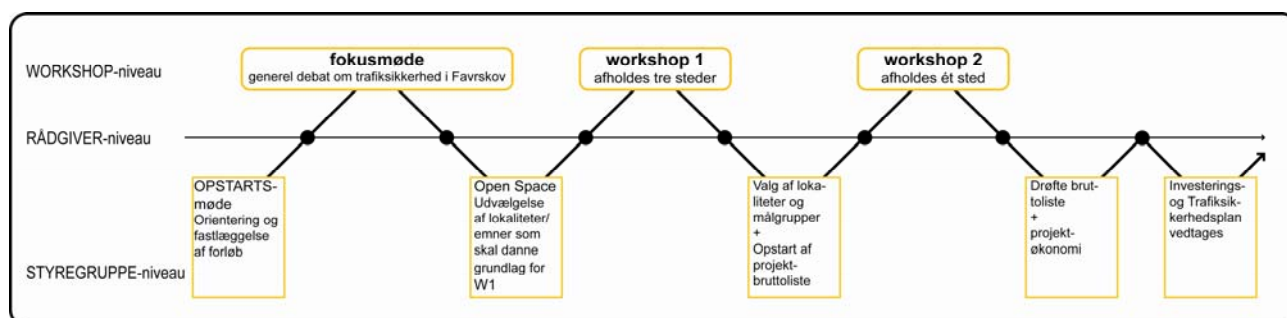
medbestemmende til indholdet og indsatsområderne i trafikikkerhedsplanen. For hver aktivitet, som borgere og interessenter deltager i, er der opsat præcise rammer, der skal sikre, at resultaterne er brugbare.

Hele processen med gennemførelsen af workshopforløbet og udarbejdelsen af trafikikkerhedsplanen er opdelt på 3 niveauer:

- **Workshopniveau** – her deltager styregruppen, borgere og andre relevante aktører. Formålet med workshopniveauet er at levere et bredt forankret input og feedback til arbejdet med trafikikkerhedsplanen.
- **Rådgiverniveau** – består af konsulenterne, der fungerer som formidler mellem de to øvrige niveauer og står for udarbejdelsen af oplæg, opsamlinger og udarbejdelsen af den endelige trafikikkerhedsplan.
- **Styregruppeniveau** – her deltager repræsentanter fra Teknik- og Miljøforvaltningen (Trafik og Forsyningsafdelingen), Skoleforvaltningen og Politiet. De træffer løbende beslutninger og leverer indstillinger til byrådet. Styregruppemøderne har til formål at sikre konsensus om output fra hver enkelt workshop og entydighed om det videre arbejde.

Workshopforløbet bestod af et indledende fokusmøde og to efterfølgende workshops.

Processen er vist på nedenstående procesdiagram.



Fokusmøde

Som indledning til workshopforløbet blev der afholdt et fokusmøde, hvor en række interessenter og fagpersoner blev inviteret til at komme med input om trafikikkerheden i kommunen.

Formålet med mødet var at formulere rammerne for den efterfølgende borgerinddragelse.

På mødet blev der givet en kort præsentation af, hvordan trafikikkerheden i både Favrskov Kommune og på nationalt plan udvikler sig.

Fokusmødet foregik som et ”spil” i to halvlege, der havde til formål at kortlægge og tematisere projekter eller indsatser for trafikikkerhed i kommunen.

I første halvleg blev der udpeget en række lokaliteter, hvor deltagerne syntes, at der var god eller dårlig trafikikkerhed.

I anden halvleg blev de udpegede lokaliteter opdelt efter tre målgrupper: bilister, cyklister/knallerter og gående.

Ud fra resultaterne fra fokusmødet blev der udpeget to trafiksikkerhedstemaer, som blev sat i forhold til de tre målgrupper. Trafiksikkerhedstemaerne skulle danne rammen for det videre forløb med borgerinddragelsen.

Workshop 1

Som opstart på selve borgerinddragelsen blev den første workshop afholdt. Her blev alle interesserede borgere inviteret til at være med til at udpege indholdet af den efterfølgende trafiksikkerhedsplan.

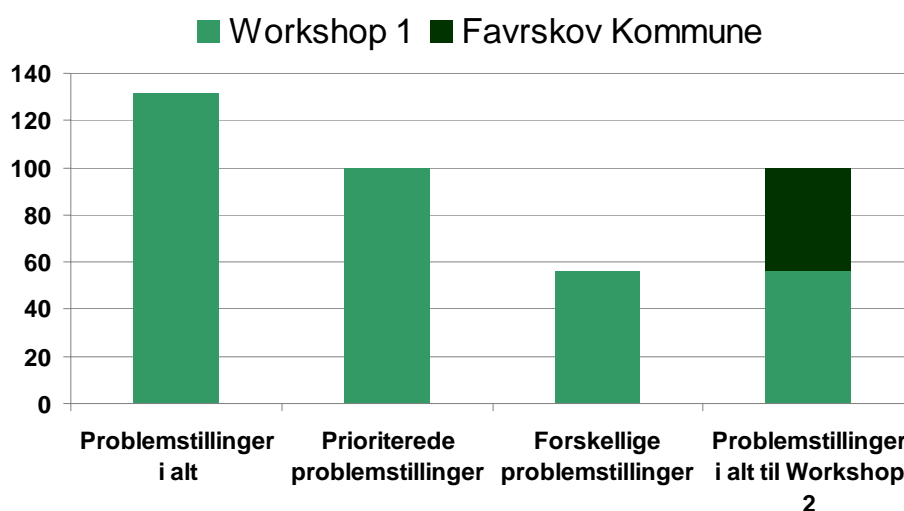
Formålet med mødet var at give konkret indhold til de temaer, der blev udpeget efter fokusmødet.

Workshoppen blev indledt med en præsentation af den overordnede udvikling i trafiksikkerheden og rammerne for arbejdet.

Workshoppen blev afholdt som en delvis gentagelse af fokusmødet, hvor deltagerne i et spil i to halvlege havde mulighed for at kortlægge og prioritere projekter eller indsatser for trafiksikkerhed i kommunen.

Med udgangspunkt i de valgte temaer blev der i løbet af spillet udpeget en lang række konkrete projekter eller indsatser på trafiksikkerhedsområdet.

Resultaterne fra workshoppen blev efterfølgende kontrolleret for overlappende projekter og suppleret med udestående projekter fra eksisterende projektlister fra de gamle kommuners trafiksikkerhedsplaner. Herefter bestod listen samlet set af omkring 100 projekter.



For at skabe overblik og give bedre mulighed for at prioritere imellem projekterne blev de fordelt imellem en række projekttyper, der til sammen dannede rammen for Workshop 2.

Workshop 2

Workshop 2 blev afholdt med det formål at foretage en klar prioritering imellem de udpegede projekttyper. Der var i alt udpeget 16 projekttyper, der indeholder de ca. 100 problemstillinger og projekter. Opdelingen i projekttyper blev foretaget dels fordi det ville være vanskeligt at lade borgerne prioritere mellem ca. 100 konkrete projekter, dels fordi kommunen ikke ville forpligte sig til at gennemføre et konkret projekt, selv om borgerne ønskede det.

De 16 projekttyper er følgende:

- Krydsningsmuligheder for bløde trafikanter ved skoleveje
- Høj hastighed på skoleveje
- Høj hastighed i byer
- Høj hastighed på landeveje
- Nye cykel- og gangstier
- Geometrisk udformning af kryds og helleanlæg
- Rundkørsler
- Dårlige krydsningsmuligheder
- Eksisterende stier
- Aflæsningsforhold
- Dårlig oversigt
- Afmærkning og afstrikning på veje
- Parkerede biler
- Høj hastighed i små byer
- Trafik omkring skoler
- Høj hastighed i boligområder

Workshoppen blev afholdt som spil, hvor de enkelte grupper skulle sætte sig ind i det opsamlede materiale, kommentere på det og endelig foretage en prioritering ved at fordele et fiktivt pengebeløb på projekttyper efter eget valg.

Efter workshoppen blev projekttyperne oplistet i prioriteret rækkefølge, og styregruppen fordelte på denne baggrund projekttyperne i tre kategorier for prioritering. Kategorierne angiver retningslinjerne for, hvordan anlægsbudgettet for 2008 kan fordeles imellem konkrete projekter.

Kategorierne er:

- Kategori A: Krydsningsmuligheder for bløde trafikanter ved skoleveje

Den højest prioriterede kategori indeholder kun én projekttype, nemlig krydsningsmuligheder for bløde trafikanter ved skoleveje.

- Kategori B: Høj hastighed på skoleveje, i byer og på landeveje

Den næsthøjest prioriterede kategori indeholder tre projekttyper, der alle omhandler høj hastighed.

- Kategori C: Øvrige projekter

Den lavest prioriterede kategori indeholder en række forskellige projektyper.

Faglig vurdering af projekter fra workshopforløbet

Alle de konkrete projekter, der er udpeget af borgerne i workshopforløbet, beror på borgernes beretninger om trafiksikkerheden. For at sikre en eventuel investering i forbedring af trafiksikkerheden eller trygheden blev det bestemt, at alle de højest prioriterede projekter skulle gennemgå en faglig vurdering – eller sagt på en anden måde: Hvor godt vurderes projektet at være i fagligt øjemed?

De fleste af projekterne henviser til problemstillinger med meget lokale forhold. For at få en præcis faglig vurdering af de enkelte projekter blev der foretaget besigtigelser af lokaliteterne. Besigtigelsen blev foretaget af repræsentanter fra Favrskov Kommune, Østjyllands Politi og en rådgiver. Der blev brugt et besigtigelsesskema, som var med til at sikre en ensartet registrering, så konflikter og løsningsforslag er blevet ens vurderet. Kunne der i forbindelse med vurderingen ikke umiddelbart konstateres problemer eller utryghed, blev der efterfølgende gennemført relevante hastighedsmålinger, tællinger, mv. På baggrund af denne vurdering er de pågældende projekter yderligere blevet opdelt i tre prioriteter:

- Høj - Ved de højt prioriterede projekter er der efter den faglige vurdering konstateret reelle problemstillinger i forhold til trafiksikkerheden og/eller utrygheden. Der er således basis for at forbedre trafiksikkerheden og/eller trygheden på lokaliteterne.
- Mellem - Ved de mellem prioriterede projekter er der efter den faglige vurdering konstateret uhensigtsmæssige forhold, der påvirker trafiksikkerheden og/eller trygheden negativt. Der er således basis for at forbedre uhensigtsmæssige forhold på lokaliteterne. Disse projekter udføres, såfremt der er økonomi til det.
- Lav - Ved de lavt prioriterede projekter er der efter den faglige vurdering ikke konstateret reelle problemstillinger i forhold til trafiksikkerheden og/eller utrygheden. Der er således ikke basis for at forbedre trafiksikkerheden og/eller trygheden på lokaliteterne. Disse projekter udføres ikke.

Som beskrevet tidligere er der en bruttoliste med omkring 100 konkrete projekter. Den første prioritering af projekterne skete ved workshopforløbet, hvor en række projektyper blev prioriteret frem for andre

Projektyperne i Kategori A og B indeholder 25 konkrete projekter. Disse projekter udføres så vidt muligt i 2008 – først og fremmest kategori A og dernæst kategori B.

De resterende projekter fra bruttolisten (C-prioriteringen) bliver ikke kasseret, men gemt til næste års prioritering.

Sortpletudpegning og udvalgte projekter

For at sikre, at trafiksikkerhedsplanen ikke kun behandler projekter, hvor der er oplevet usikkerhed, er der ligeledes foretaget en sortpletudpegning, som inddrager den faktiske trafiksikkerhed.

Favrskov Kommune har i arbejdet med trafiksikkerhedsplanen desuden udvalgt en række projekter, der ikke har været udpeget eller prioriteret ved borgerinddragelsen.

Resultater

Den prioritering af trafikikkerhedsprojekter, der blev valgt på Workshop 2, stemmer i høj grad overens med Favrskov Kommunes strategi for trafikikkerhedsarbejdet. Styregruppen har derfor i udstrakt grad valgt at benytte prioriteringen fra Workshop 2, så mange af de trafikikkerhedsprojekter, der bliver gennemført i 2008, stemmer overens med prioriteringen på Workshop 2.

Resultatet af trafikikkerhedsplanen er en investeringsplan for 2008 samt en handlingsplan for de kommende år. Investeringsplanen består af

- Projekter fra workshopforløbet
- Projekter fra sortpletudpegningen
- Projekter udvalgt af Favrskov Kommune

Der forventes gennemført 26 større og mindre projekter i 2008.

Handlingsplanen indeholder retningslinjer for de næste års indsatser på trafikikkerhedsområdet, herunder borgerinddragelsen.

Som afslutning på Workshop 2 blev der udleveret et spørgeskema til borgerne, hvor de skulle evaluere borgerinddragelse/workshopforløbet. Hovedkonklusionen fra spørgeskemaundersøgelsen var en generel stor tilfredshed med måden at inddrage borgerne på, og hvis kommunen i fremtiden ønskede at inddrage borgerne på samme måde, viste undersøgelsen, at der som udgangspunkt ville være stor opbakning fra borgerne.

Fokus på kommunikation og aktiv inddragelse af medier

Der har igennem hele forløbet været fokus på kommunikationen mellem kommunen og borgerne, herunder bl.a. indbydelserne til workshops samt information om fremdrift i processen.

Kommunens hjemmeside blev brugt til at informere om diverse aktiviteter, hvilket blev kombineret med annoncer indrykket i de lokale aviser. Derudover har kommunen henvendt sig til de lokale tv- og radiostationer for at opnå den maksimale eksponering.

Favrskov Kommune har ligeledes fået udarbejdet en grafisk design-skabelon, der skal bruges hver gang, der er aktiviteter i forbindelse med trafikikkerheden i kommunen. Der skal bl.a. opsættes informationsskilte ved de lokaliteter, hvor trafikikkerheden skal forbedres. Formålet er her at gøre borgerne opmærksomme på, at disse projekter, der forbedrer trafikikkerheden, er et resultat af den procesorienterede trafikikkerhedsplan.

Konklusion/diskussion

Den færdige trafikikkerhedsplan indeholder både projekter, der forbedrer trygheden og den faktiske trafikikkerhed, hvilket var målet fra start. Derudover har processen med trafikikkerhedsplanen generelt været en stor succes. Der har været positive tilkendegivelser fra såvel borgere som kommunen. Detailprojekteringen er i gang, og det forventes, at alle projekter på investeringsplanen er gennemført i 2008.

Diskussion

Det kan diskuteres, om det er acceptabelt at bruge trafikikkerhedsressourcerne på en kombination af forbedring af både faktisk trafikikkerhed og oplevet utryghed. For år tilbage, hvor den generelle trafikikkerhed var dårligere end i dag, og hvor de sorte pletter var tydelige, ville det

som udgangspunkt være bedst, hvis ressourcerne blev brugt på at forbedre den faktiske trafiksikkerhed. Vejbestyrelserne kunne således også være relativt sikre på, at deres investering forbedrede trafiksikkerheden. I dag er situationen en anden – især i de mindre kommuner. Der er ikke så mange sorte pletter tilbage, og kommunerne kan risikere at skulle prioritere ressourcerne på et spinkelt grundlag. Kommunerne kan med andre ord ikke nødvendigvis være sikre på, at deres investering står mål med forbedringen i den faktiske trafiksikkerhed. Derfor kan det i visse tilfælde være acceptabelt at investere i forbedring af oplevet trafiksikkerhed eller utryghed. Dette forbedrer ikke nødvendigvis den faktiske trafiksikkerhed, men øger til gengæld til trygheden og dermed livskvaliteten for kommunes borgere.

Store kommuner har i dag stadigvæk mange lokaliteter, hvor den faktiske trafiksikkerhed med høj sandsynlighed kan forbedres. Derfor vil det måske være mindre relevant at gennemføre en lignende proces med meget fokus på den oplevede trafiksikkerhed. Processen med en aktiv inddragelse af borgerne kan derimod godt benyttes i andre henseender, hvor kommunen reelt ønsker aktiv inddragelse. Når en kommune vil benytte denne form for borgerinddragelse, skal de nemlig gøre sig klart, om der er risiko for, at kommunen kommer til at ”love” borgerne ting, de ikke kan holde. Hvis dette ikke er klarlagt inden start, kan ellers gode hensigter blive vendt til utilfredshed hos borgerne og manglede tillid i fremtiden.