

Dette resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Trafiksikkerhed for fodgængere

Fodgængernes rolle i de kommunale trafiksikkerhedsplaner

Camilla L. Nielsen, clni16@student.aau.dk^a og Sara M. K. Jensen, smkj16@student.aau.dk^a
^a Department of Architecture, Design & Media Technology, Mobilities and Urban Studies,
Rendsburggade 14, 9000 Aalborg

Abstrakt

Der er en problematik med, at fodgængere er oversete i officiel ulykkesstatistik, da man traditionelt set kun anvender politiregistrerede data. Derudover bliver eneuheld med fodgængere ikke betragtet som trafikuheld, da der ikke er et køretøj involveret i disse ulykker. Færdselssikkerhedskommissionen erkender dette problem med manglende data for især de lette trafikanter og opfordrer derfor til brug af skadestureregistreringer i det kommunale trafiksikkerhedsarbejde. Ved gennemgang af 18 af Danmarks største kommuners trafiksikkerhedsindsatser fremgår det, at der generelt er meget lidt fokus på fodgængere, og at kun to kommuner, Aarhus og Odense Kommuner, anvender skadestureregistreringer som en del af deres trafiksikkerhedsarbejde. Dog skriver København, Frederiksberg, Holbæk og Silkeborg Kommuner, at de arbejder for brugen af skadestureregistreringer i deres kommuner. Esbjerg Kommune erkender dog også problematikken med det manglende uheldsdata, men de har ikke på nuværende tidspunkt igangsat initiativer for at løse dette.

Baggrund og formål

"At gå er nemt, sundt og gratis og bevæger vi os til fods gennem byen, er vi kropsligt i direkte forbindelse med det fysiske miljø, og kropslig kontakt giver både kendskab, tilknytning og ejerskab" (Københavns Kommune, 2019: 18).

Der er mange fordele ved at være fodgænger: 1) Det er en transportform og aktivitet, hvor alle kan være med i større eller mindre udstrækning, 2) det kræver hverken ekstra udstyr og 3) speciel træning, som det kendes ved eksempelvis erhvervelse af et kørekort. Derudover er det en kilde til motion, hvilket både giver individuelle og samfundsmæssige fordele i form af bedre helbred og attraktivt byliv (Methorst, 2021).

Når en fodgænger bevæger sig i det urbane rum, bliver han/hun en del af transportsystemet, som er bygget op af forskellige transportformer. Aarhus Kommune beskriver fodgængere som værende "limen" mellem disse transportformer (Methorst, 2021; Aarhus Kommune, n.d.).

På trods af fodgængernes rolle i transportsystemet, føres der ikke statistikker over eneulykker med fodgængere, som der gør med andre trafikanttyper (Vejdirektoratet, 2017). Dette skyldes bl.a. definitionen

på et trafikuheld: "Any accident involving at least one road vehicle in motion on a public road or private road to which the public has right of access, resulting in at least one injured or killed person" (European Union, 2010). Udelukkelsen af ulykkelsheld med fodgængere er en overset ulykkelstype, som flere mener bør inkluderes, se bl.a. Møller et al. (2019) og Schepers et al. (2017). Desuden er andelen af politiregistrerede fodgængerulykker behæftet med en del usikkerhed, fordi ikke alle ulykkelsheld meldes og registreres af politiet. Dette resulterer i et mørketal for især bløde trafikanter. En måde at indhente informationer om ulykker med fodgængere er gennem sygehusregistreringer, hvilket to kommuner i Danmark allerede praktiserer, nemlig Aarhus og Odense Kommuner (Aarhus Kommune, 2013; Odense Kommune, 2014; Lahrman et al., 2020; Møller et al., 2019).

Det er vejbestyrelserne, der står for trafikikkerheden på de enkelte veje. Eftersom størstedelen af de danske veje er kommunale, står kommunerne ligeledes for store dele af trafikikkerheden. Derudover skal det bemærkes, at fodgængere sjældent færdes på de veje, der administreres af Vejdirektoratet, hvor der oftest er tale om motor- og motortrafikveje (Trafik-, Bolig- og Byggeministeriet, n.d.; Danmarks Statistik, n.d.).

Derfor undersøger dette speciale i hvilken grad 18 af Danmarks største kommuner inddrager fodgængere i deres trafikikkerhedsplanlægning både ift. generelle fodgængeruheld samt ulykkelsheld.

Metoder

For at kunne belyse i hvilken grad de 18 udvalgte kommuner inkluderer fodgængere i deres trafikikkerhedsplanlægning, anvendes litteraturstudie samt interview.

Udgangspunktet for denne undersøgelse var Danmarks 20 største kommuner med en trafikikkerhedsplan fortrinsvist gældende for 2020. Dog viste det sig, at det ikke var muligt at fremskaffe en trafikikkerhedsplan fra to kommuner, Herning og Sønderborg, hvorfor disse kommuner ikke er inkluderet. Yderligere skiller fire af planerne sig ud:

1. Gladsaxe Kommune har ikke haft en gældende plan siden 2016¹, men kommunen er dog blevet inkluderet, eftersom den stadig vurderes som relevant ift. hvordan kommunen inkluderer fodgængere i deres trafikikkerhedsplanlægning (Gladsaxe Kommune, n.d.).
2. Horsens Kommune har ikke en trafikikkerhedsplan men en trafikplan, hvor der ikke fokuseres på en reduktion af trafikuheld men snarere på bedre fremkommelighed for de forskellige trafikantgrupper (Horsens Kommune, n.d.).
3. Viborg Kommune har to planer; en for kommunen og en for midtbyen (Viborg Kommune, n.d.; Viborg Kommune, 2012).
4. Aalborg Kommunes plan er en mobilitetsplan og fokuserer mest på fremkommelighed (Aalborg Kommune, 2019).

Litteraturstudiet anvendes til at opnå en indledende forståelse for kommunernes trafikikkerhedsarbejde, herunder hvordan de forskellige kommuner prioriterer de forskellige trafikantgrupper. Dette bliver således brugt til at vurdere, hvilken grad de 18 kommuner inkluderer fodgængere. Denne vurdering er baseret på vores forståelse af kommunernes trafikikkerhedsplaner, hvor vi forsøger at være så objektive som muligt. Efterfølgende blev Aarhus og Københavns Kommuners fodgængerstrategier gennemgået for at undersøge, hvorledes trafikikkerheden for fodgængerne i de to kommuner inkluderes i deres respektive fodgængerstrategier.

På baggrund af litteraturstudiet er de udvalgte kommuner blevet kontaktet med det formål at finde en relevant medarbejder, der ville deltage i et interview om den pågældende trafikikkerhedsplan og eventuelle fodgængerstrategi. Interviewet havde til formål at 1) uddybe opklarende spørgsmål, 2) få indsigt i bevæggrundene for, hvilken rolle fodgængerne udgør i planen, 3) hvorvidt kommunen har overvejet at bruge skadestuerregistreringer til at supplere ulykkelstatistikken og 4) kommunens generelle tiltag for

¹ Information givet af interviewperson fra Gladsaxe Kommune. Dog er denne behæftet med usikkerhed (Respondent Gladsaxe, 2021).

fodgængere og promovning af fodgængerkulturen. I skrivende stund er 10 interview udført, 1 kommune har takket nej, mens de resterende 7 kommuner stadig ikke har givet tilbagemelding på, hvorvidt de ønsker at deltage i et interview.

Analyse og resultater

Da analysen ikke er færdig endnu, vil den foreløbige analyse samt resultater blive præsenteret.

"I en trafiksikkerhedsplan opstilles forslag til indsatser på baggrund af en kortlægning og analyse af de trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger samt opstillede mål og strategier for sikkerhedsarbejdet. De enkelte indsatser prioriteres på baggrund af en vurdering af effekt og omkostninger" (Vejdirektoratet, 2016:12).

Som citatet siger, er det kommunerne selv der vælger, hvordan de ønsker at prioritere, hvilket fremgår af tabel 1, hvor prioriteringsgraden af forskellige fokuspunkter fremgår. I de 18 trafiksikkerhedsplaner går kategorierne skoleveje, cykler og biler ofte igen. Dette er oftest med fokus på sikkerhed, sundhed og fremkommelighed. Ser man derimod på, hvor mange af de 18 kommuner der har fokus på fodgængere i deres trafiksikkerhedsplaner, er det kun Viborg og Frederiksberg Kommuner, der har fodgængere som fokuspunkt. Derudover har yderligere 11 kommuner indirekte fokus på fodgængere, hvilket betyder, at de enten har fokus på lette trafikanter, skoleveje, kampagner eller initiativer, der har særlig fokus på at forbedre fodgængerforholdene. Ser man derimod på hvor mange af kommunerne, der har fokus på enuehald med fodgængere, fremgår det, at kun Aarhus Kommune har fokus på dette. Grunden hertil er, at kommunen nævner brugen af skadestuerregistrerede uheld. På trods af, at Odense Kommune ligeledes bruger skadestuerregistrerede uheld, nævner de det primært i forbindelse med mørketal for cyklister (Viborg Kommune, n.d.; Frederiksberg Kommune, n.d.; Aarhus Kommune, 2013; Odense Kommune, 2014).

Det fremgår dog også, at Københavns, Holbæk, Frederiksberg og Silkeborg Kommuner ønsker at implementere brugen af skadestuerregistreringer. Yderligere nævner Esbjerg Kommune problematikker vedrørende mørketal, men de nævner ikke noget om, hvordan de ønsker at løse dette problem (Københavns Kommune, 2019; Holbæk Kommune, n.d.; Frederiksberg Kommune, n.d.; Silkeborg Kommune, n.d.).

Færdselssikkerhedskommissionen har siden 1988 advokeret for, at kommunerne burde benytte sig af skadestuerregistreringer: *"Initiativet til at iværksætte denne rapportering og gøre brug af dens muligheder ligger hos sygehusejerne, dvs. amtskommunerne og enkelte kommuner. Kommissionen anbefaler, at denne rapportering gennemføres som en del af det lokale færdselssikkerhedsarbejde"* (Færdselssikkerhedskommissionen, 1988:88).

Ser man på Færdselssikkerhedskommissionens '2021-2030 Handlingsplan. Anbefalinger til indsatser' fra 2020, så inkluderer de ikke eneuulykker med fodgængere (Færdselssikkerhedskommissionen, 2020a). Dog skriver de i deres '2021-2030 Handlingsplan. Mål og Strategi', at *"data fra Landspatientregisteret og akutmodtagelserne om faldulykker på offentlig vej bør derfor i højere grad end i dag benyttes til at kortlægge omfanget af faldulykker for fodgængere"* (Færdselssikkerhedskommissionen, 2020b:46). På trods af dette er Færdselssikkerhedskommissionen bevidst om, at der ikke er samme fokus på forebyggende tiltag for faldulykker med fodgængere, hvilket de argumenterer for skyldes, at denne type ulykker med fodgængere traditionelt set ikke betragtes som færdselsulykker (Færdselssikkerhedskommissionen, 2020b).

Dette afspejler sig også i måden, hvor fokus fordeler sig i de forskellige kommuners trafiksikkerhedsplaner, da der ikke er meget fokus på fodgængere og specielt ikke på enuehald med fodgængere, jævnfør tabel 1.

Table 1 – Opsummering af indholdet af de 18 udvalgte kommuner i Danmark

Kommuner	Fokus på fodgængeruheld	Fokus på ulykker med fodgængere	Fokus på cyklistuheld	Fokus på biluheld
København	Indirekte	Nej	Indirekte	Ja
Aarhus	Nej	Indirekte	Ja	Ja
Aalborg	Indirekte	Nej	Indirekte	Indirekte
Odense	Nej	Nej	Ja	Ja
Vejle	Indirekte	Nej	Indirekte	Ja
Esbjerg	Nej	Nej	Indirekte	Ja
Frederiksberg	Ja	Nej	Ja	Ja
Randers	Indirekte	Nej	Ja	Ja
Viborg	Ja	Nej	Ja	Ja
Viborg midtby	Ja	Nej	Ja	Ja
Silkeborg	Indirekte	Nej	Indirekte	Ja
Kolding	Indirekte	Nej	Indirekte	Ja
Horsens	Indirekte	Nej	Ja	Ja
Roskilde	Indirekte	Nej	Indirekte	Ja
Næstved	Nej	Nej	Ja	Ja
Slagelse	Indirekte	Nej	Indirekte	Ja
Gentofte	Indirekte	Nej	Ja	Ja
Holbæk	Indirekte	Nej	Indirekte	Ja
Gladsaxe	Nej	Nej	Ja	Ja

På trods af, at der ikke er meget fokus på fodgængere i de 18 kommuners trafik- og trafiksikkerhedsplaner, har to kommuner, Aarhus og Københavns Kommuner, udarbejdet fodgængerstrategier. I skrivende stund er det kun Aarhus Kommunes fodgængerstrategi, der er blevet gennemgået i denne undersøgelse, hvorfor Københavns Kommunes fodgængerstrategi ikke nævnes yderligere.

Aarhus Kommune har i deres fodgængerstrategi meget fokus på, at fodgængere er forskellige, og derfor har forskellige behov. Ydermere fokuserer de ligeledes på fordelene i at gå og beskriver gang som "limen", der binder de forskellige transportformer sammen (Aarhus Kommune, 2020). Kommunen ønsker at gøre gang til et reelt alternativ til andre transportformer gennem fire fokusområder, der har basis i princippet om lighed i sundhed:

1. Tilgængelighed
2. Fremkommelighed
3. Tryghed og sikkerhed
4. Ophold og faciliteter

(Aarhus Kommune, 2020)

Siden denne fodgængerstrategi er forholdsvis ny, har kommunen endnu ikke haft tid til at udarbejde eller implementere nogle konkrete initiativer. Dog er kommunen bevidst om, at mobilitet ikke kun bør måles i rejsetid og trafiktællinger, men at man også bør inkludere faktorer såsom oplevelser, tryghed og kvaliteten af det urbane rum (Aarhus Kommune, 2020).

Litteraturliste

Kommuneplaner

Aalborg Kommune (2019) *Mobilitet 2040*. By- og Landskabsforvaltningen

https://www.aalborg.dk/media/12472657/mobilitet2040_plan-2019.pdf (24/03/2021)

Aarhus Kommune (2013) *Trafiksikkerhedsstrategi 2013-2020*.

https://www.aarhus.dk/media/12858/bilag-1-aarhus-trafiksikkerhedsstrategi_2013-2020_endelig.pdf
(24/03/2021)

Aarhus Kommune (2020) *Fodgængerstrategi 2020*.

https://deltag.aarhus.dk/sites/default/files/documents/Fodg%C3%A6ngerstrategi%20-%202020_0.pdf
(10/03/2021)

Esbjerg Kommune (2015) *Trafiksikkerhedsplan 2015-2020*

https://www.esbjerg.dk/Files/Filer/Planer_projekter%20og%20trafik/TrafikplanI%C3%A6gning/Trafiksikkerhed/Trafiksikkerhedsplan/Trafiksikkerhedsplan_sept2015.pdf (24/03/2021).

Frederiksberg Kommune (n.d.) *Trafiksikkerhedsplan 2015-2020*. I samarbejde med Moe A/S

<https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/2017-01/trafiksikkerhedsplan.pdf> (24/03/2021)

Gentofte Kommune (2016) *Trafiksikkerhed, tryghed og fremkommelighed i Gentofte Kommune. Trafiksikkerhedsplan 2017-2020*.

Gladsaxe Kommune (n.d.) *Trafik- og Mobilitetsplan*.

<https://gladsaxe.dk/kommunen/politik/planer-politikker-og-visioner/veje-og-trafik/trafik-og-mobilitetsplan>
(21/04/2021)

Holbæk Kommune (n.d.) *Trafiksikkerhedsplan 2020-2025*

<https://planer.holbaek.dk/media/15859/trafiksikkerhedsplan-2020-2025.pdf> (21/04/2021)

Horsens Kommune (n.d.) *Trafik 2030. Strategi for fremtidens infrastrukturi Horsens*. Teknik og Miljø

<https://horsensvokser.dk/Trafik/Trafik/Trafikplanen> (21/04/2021)

Københavns Kommune (2011) *Flere går mere. Fodgængerstrategi for København*. Teknik- og Miljøforvaltningen

Københavns Kommune (2013) *Trafiksikkerhedsplan 2013-2020*. Teknik- og Miljøforvaltningen.

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1155 (24/03/2021)

Kolding Kommune (2013) *Trafiksikkerhedsplan 2013*. By- og Udviklingsforvaltningen

<https://docplayer.dk/39637423-Trafiksikkerhedsplan-for-kolding-kommune-kolding-kommune.html>
(21/04/2021)

Næstved Kommune (2018) *Trafikplan 2019-2023*. Center for Trafik og Ejendomme i samarbejde med Via Trafik Rådgivning A/S

https://www.naestved.dk/media/aasaxh5h/trafikplan_2019-2023.pdf (21/04/2021)

Odense Kommune (2014) *Strategi for trafiksikkerhed 2015-2020*

[https://www.byregionfyn.dk/temp/SBSYS/Dagsordener/By- og Kulturudvalge\(2015\)/08-12-2015/Dagsorden\(ID43\)/Bilag/Punkt_13_Bilag_2_Strategi_for_trafikikkerhed_20152020pdf.pdf](https://www.byregionfyn.dk/temp/SBSYS/Dagsordener/By- og Kulturudvalge(2015)/08-12-2015/Dagsorden(ID43)/Bilag/Punkt_13_Bilag_2_Strategi_for_trafikikkerhed_20152020pdf.pdf)
(24/03/2021).

Randers Kommune (2015) *Trafiksikkerhedsplan 2014-2020*. Miljø og Teknik
https://www.randers.dk/media/12280/randers-trafikikkerhedsplan-2014-2020_endelig.pdf (21/04/2021)

Roskilde Kommune (2014) *Trafiksikkerhedsplan 2014*.
<https://roskilde.dk/da-dk/om-kommunen/udvikling-og-projekter/vi-udvikler-trafikken-og-mobiliteten/trafikikkerhed-og-trafikikkerhedsplan/> (24/03/2021)

Silkeborg Kommune (n.d.) *Trafiksikkerhedsplan 2017*.
<http://silkeborgsektorplaner.viewer.dkplan.niras.dk/plan/67#/> (21/04/2021)

Slagelse Kommune (n.d.) *Trafiksikkerhedsplan*. Center for Miljø, Plan og Teknik
<http://sektorplaner.slagelse.dk/dk/trafikikkerhedsplan/forside/> (21/04/2021)

Vejle Kommune (2018) *Trafiksikkerhedsplan 2018-2020*. I samarbejde med Via Trafik Rådgivning A/S
https://www.vejle.dk/media/26990/vejletrafikikkerhedsplan2018-20_populaerudgave_050218.pdf
(24/03/2021)

Viborg Kommune (2012) *Trafikplan for Viborg Midtby*. Teknik og Miljø
https://viborg.dk/media/ywufia5j/trafikplanpop_red4-1.pdf (24/03/2021)

Viborg Kommune(n.d.) *Trafikplan. Forside*. Teknik og Miljø
<https://viborg.viewer.dkplan.niras.dk/plan/12#/5737> (24/03/2021).

Andre kilder

Danmarks Statistik (n.d.) *Vejnet efter landsdel, tid og vejtype*.
<https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/selectvarval/saveselections.asp> (07/04/2021)

European Union (2010) *Illustrated Glossary for Transport Statistics*. 4. udgave. Eurostat, Europakommissionen
<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5911341/KS-RA-10-028-EN.PDF.pdf/6ddd731e-0936-455a-be6b-eac624a83db4?t=1414781588000> (15/02/2021)

Færdselssikkerhedskommissionen (1988) *Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan. Betænkning afgivet af Færdselssikkerhedskommissionen*. Betænkning nr. 1157.
https://www.elov.dk/media/betaenknings/Faerdselssikkerhedspolitisk_handlingsplan.pdf
(21/04/2021)

Færdselssikkerhedskommissionen (2020a) *2021-2030 Handlingsplan. Anbefalinger til indsatser*.
<https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/media/1090/anbefalinger-til-iindsatser.pdf>
(21/04/2021)

Færdselssikkerhedskommissionen (2020b) *2021-2030 Handlingsplan. Mål og strategi*
<https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/media/1089/maal-og-strategi.pdf>
(21/04/2021)

Lahrman, Harry, Møller, Katrine Meltofte, og Olesen, Anne Vingaard (2020) *Estimering af antal personskader efter trafikulykker i Danmark baseret på selvrapporering*
<https://sbi.dk/Assets/Estimering-af-antal-personskader-efter-trafikulykker-i-Danmark-baseret-paa-selvrapporering/BUILD-Rapport-2020-17.pdf> (15/02/2021)

Methorst, Rob (2021) *Exploring the Pedestrians Realm. An overview of insights needed for developing a generative system approach to walkability*. Ph.D. Delft University of Technology
<https://www.swov.nl/en/news/phd-defense-swov-guest-researcher-rob-methorst> (22/02/2019).

Møller, Katrine Meltofte, Olesen, Anne Vingaard, og Lahrman, Harry (2019) *Bedre data om trafikulykker. Data fra akutmodtagelserne suppleret med selvrapporering*. I: DCE Technical Report No. 291

Schepers, Paul, Brinker, Berry den, Methorst, Rob, og Helbich, Marco (2017). *Pedestrian falls: A review of the literature and future research directions*. I: Journal of Safety Research 62, pp. 227–234
<https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0022437517304292?token=61FAD14CC79B7CD680A903FADD6CA548E9359280685DBD142E160860234E4A4ACA56914A1ADDC287C874C13DF27A7A7C> (16/02/2021)

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (n.d.) *Råden over vejarealer*
<https://www.borger.dk/transport-trafik-rejser/Vej/Raaden-over-vejarealer> (07/04/2021)

Vejdirektoratet (2017) *Indberetning af færdselsuheld. Rapportnr. 580*
https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-03/indberetning_af_faerdselsuheld_web.pdf (22/02/2021)

Vejdirektoratet (2016) *Rådgivning indenfor Trafiksikkerhed*
http://kls.vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/ydelser/raadgivning-og-salg/trafikogsikkerhed/Documents/Trafiksikkerheds_haefte_061216_web.pdf (23/03/2021)