

TRAFIKSIKKERHED

Bedst i Norden

14. - 15. maj 2007

Gode eksempler i trafikikkerhedsarbejdet - inspiration fra de nordiske kommuners arbejde



Hvem er NTR?

Det Nordiske Trafiksikkerhedsråd (NTR) består af følgende organisationer:

- Rådet for Større Færdselssikkerhed (DK)
- Trafikskyddet (F)
- Radid Fyri Ferdslutrygd (FO)
- Umferdarstofa (IS)
- Trygg Trafikk (N)
- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF (S)

Læs mere om NTR på www.nordicroadsafety.org

Denne analyse er gennemført i et samarbejde mellem NTR og Rambøll Nyvig. NTR har stået for nationale kontakter og møder, mens Rambøll Nyvig har bearbejdet analysen.

NTR er repræsenteret af Thelma Kaare Nielsen og Lars Olsen (DK), Rolf Gabriellsson og Lena King (F), Tori Grytli (N) og Thomas Carlson (S).

Hos Rambøll Nyvig har Helle Huse været projektleder på opgaven.

Forord

Trafikssikkerheden i de nordiske lande er præget af en positiv udvikling. Faktisk har vi aldrig tidligere haft så få dræbte og kvæstede i trafikken som i disse år, og vores lande ligger i top i en international sammenligning. Alligevel er der stadig mange liv og skæbner at redde på de nordiske veje.

Trafikssikkerhed er et fælles ansvar, og kræver en fælles indsats. De mange års positive udvikling skyldes ikke mindst det fine samspil mellem lovgivning, kampagner, kontrol, undervisning og de initiativer og samarbejder, der sker i de forskellige lokalsamfund. Forankringen af trafikssikkerhedsarbejdet lokalt er afgørende for arbejdets succes på længere sigt, og der gennemføres i de nordiske lande mange gode, lokale trafikssikkerhedsprojekter. Det er dette lokale arbejde, vi ønsker at belyse og løfte til fælles læring og inspiration med denne rapport og konferencen *De gode eksempler i Norden*, som finder sted den 14. og 15. maj 2007 i København.

På verdensplan udgør trafikssikkerheden således et af de største sundhedsmæssige problemer. Hvert år bliver ca. 1.200.000 mennesker dræbt i trafikken rundt omkring i verden. Det svarer til ca. 3.300 mennesker hver eneste dag. Og herudover kvæstes ca. 50.000.000 mennesker i større eller mindre grad. Der er derfor lang vej endnu.

I Norden er vi et foregangsbillede for mange lande både i og uden for EU landene. Det forpligter. Både over for de øvrige lande, men også over for os selv. For selvom vi er kommet langt, har vi stadigvæk rigtig meget at lære, ligesom vi kan lære andre af vores erfaringer. Hver ulykke er en menneskelig tragedie for de implicerede og deres pårørende, samtidig med, at de mange ulykker repræsenterer en betydelig samfundsøkonomisk udgift. Langt de fleste af ulykkerne kan undgås ved hjælp af forebyggende indsatser, som på forskellige måder skaber en øget bevidsthed, risikoforståelse og accept for færdselsreglerne blandt borgerne, og derigennem ændrer deres adfærd. Derfor er det vigtigt, at vi løbende deler vores udfordringer og erfaringer. For selvom der er forskel landene i mellem, er der meget vi kan lære af hinanden og lade os inspirere af.

I Det Nordiske Trafikssikkerhedsråd (NTR) mener vi, at det er vigtigt, at vi løbende sætter fokus på trafikssikkerhedsarbejdet, at vi belyser de gode eksempler og derigennem også skaber en øget efterspørgsel på trafikssikkerhed i Norden såvel som i EU og resten af verden.

Det daglige trafikssikkerhedsarbejde bliver gjort i de lokale samfund, hvor de bedste resultater opnås på baggrund af en stor lokal indsats og et samarbejde på tværs af myndigheder, organisationer, borgere og ildsjæle. Det er det arbejde vi ønsker at belyse, og det er det samarbejdes resultater vi gerne vil fremhæve og løfte til fælles læring og inspiration.

Det er anden gang vi har gennemført en nordisk analyse af trafikssikkerhedsarbejdet i kommuner og politi og holder denne konference. Det er vores ambition, at konferencen skal være hvert 2. år, netop for at fastholde den gode udvikling og hele tiden sikre, at vi løbende lærer af hinandens gode resultater.

NTR ønsker at rette en særlig tak til Nordisk Ministerråd. Vi havde ikke kunne gennemføre konferencen uden deres økonomiske støtte og deres forståelse af vigtigheden af et nordisk samarbejde også på dette område.

Med ønsket om en inspirerende og lærerig rapport og konference!

Matti Järvinen



Indholdsfortegnelse

Indledning	5
Svar fra 2 ud af 3	5
Hvor findes flere oplysninger?	5
Sammenfatning og konklusioner	7
Det succesfulde trafiksikkerhedsarbejde	7
100 nordiske trafiksikkerhedsplaner	7
Ressourcerne	8
Flere trafiksikkerhedsrevisioner og evalueringer	8
Interne krav til kommuners transporter	9
De vigtige samarbejdsrelationer	9
Det succesfulde trafiksikkerhedsarbejde	10
Analyser og hastighedsdæmpning er i fokus	10
Meget mere tryk i trafikken	10
Detaljeret planlægning er værdifuldt	11
Ulykkesudviklingen følges	13
Trafiksikkerhedsarbejde primært baseret på politiregistrerede uheld	13
Trafiksikkerhedsarbejdet kræver en plan	14
100 nordiske trafiksikkerhedsplaner	14
Det tekniske område er primus motor	14
Udgangspunkt: Ulykkestal eller utryghed	15
Planerne er politisk godkendt	16
Planerne anvendes aktivt til prioritering af trafiksikkerhedsarbejdet	16
Primær indsats: fysiske foranstaltninger og black spots	16
Sekundær indsats: Skolebørn, hastighed og cyklister	16
Krydsombygninger, hastighedsdæmpning og skoleveje	17
Gamle planer og tilfældige revisioner	18
Få eller mange ressourcer	19
0 til 11 fuldtidsstillinger pr. kommune	19
Det samme personale – men flere penge	19
To skridt frem og kun et tilbage	20
Forskellige syn på trafiksikkerhedsrevisioner	23
Flere evalueringer giver mere læring	24
Få interne krav til kommuners transporter	26
De vigtige samarbejdsrelationer	28
Politisk opbakning er vigtig i en politisk organisation	28
Eksternt samarbejde er udbredt	29
Medborgerne inddrages mest i Finland	30
Skolerne er en aktiv medspiller	31
Basis for bedre brug af interesseorganisationer	31



Indledning

Hvordan foregår trafikssikkerhedsarbejdet i de nordiske lande? Kan vi inspirere hinanden til at udvikle nye og effektive trafikssikkerhedstiltag? Det er de spørgsmål, konferencen "De gode eksempler i Norden", som afholdes i København i maj 2007, skal søge at finde svar på. Som udgangspunkt for debatten har Det Nordiske Trafikssikkerhedsråd (NTR) derfor i efteråret 2006 gennemført en analyse af trafikssikkerhedsarbejdet i Danmark, Finland, Norge og Sverige.

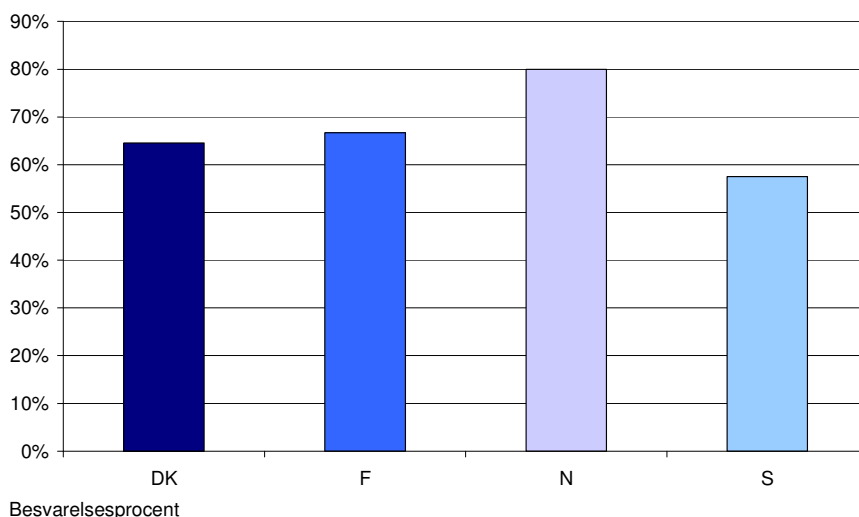
Kommuner med mere end 30.000 indbyggere i de 4 nordiske lande samt de fleste politikredse i Danmark, Finland og Sverige har deltaget i analysen ved at besvare et spørgeskema. Denne rapport er en analyse af kommunernes svar og omfatter følgende fokusområder:

- Gode eksempler fra trafikssikkerhedsprojekter
- Planer for trafikssikkerhed
- Ressourceforbrug
- Læringsprocesser og samarbejdsrelationer

Rapporten fremhæver samtidigt nogle af de mest succesfulde trafikssikkerhedsprojekter – de gode eksempler – så kommunerne kan lære af hinanden til gavn for trafikssikkerheden.

Svar fra 2 ud af 3

180 spørgeskemaer blev i efteråret 2006 sendt ud til kommuner i Danmark, Finland, Norge og Sverige. 2 ud af 3 returnerede skemaet, som det fremgår af figur 1.



Figur 1: Besvarelsesprocent for analysen blandt de nordiske kommuner. 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Hvor findes flere oplysninger?

Denne rapport sammenfatter analysens hovedresultater i tekst og grafer. Alle delresultaterne fra analysen er samlet i 2 bilag:

- "Spørgeskema om nordiske kommuners lokale arbejde med trafikssikkerhed 2006, resultater", som indeholder resultaterne på alle spørgsmål angivet i tabelform samt selve spørgeskemaet.
- "Spørgeskema om nordiske kommuners lokale arbejde med trafikssikkerhed 2006, resultater", som indeholder resultaterne på alle spørgsmål angivet i tabelform samt selve spørgeskemaet.

De nordiske lande er kommet langt i arbejdet for at øge trafikssikkerheden

Men der er stadig et stort arbejde at gøre. Omtrent 1.400 mennesker blev slået ihjel på de nordiske veje i 2005. Foruden de mange dræbte skades i tusindvis af personer hvert år i trafikken.

Lars Olsen: Det Nordiske Trafikssikkerhedsråd (NTR) 1956-2006: 50 års nordisk trafikssikkerhedsarbejde

Fælles ansvar: Organiseringen af trafikssikkerhedsarbejdet i de nordiske lande er unikt

Trafikssikkerhedsarbejdet er et fælles ansvarsområde for både vejmyndigheder, politi og landets nationale trafikssikkerhedsråd i de nordiske lande.

Denne måde at organisere trafikssikkerhedsarbejdet er unikt for de nordiske lande, og samspillet mellem de forskellige instanser anses for at være en af hjørnestenene i arbejdet.

Ansvarsområderne er i hovedtræk fordelt således: Trafikssikkerhedsrådene varetager det forebyggende informationsarbejde, undervisning samt opini- onsdannelse, Vejmyndighederne indretter vejene, og politiet varetager kontrol- len med færdselsloven.

NTR's undersøgelse om 2003

NTR udsendte i efteråret 2004 et spørgeskema til alle kommuner med mere end 40.000 indbyggere i Danmark, Finland, Norge og Sverige omhandlende vejudformning.

56% af kommunerne returnerede spørgeskemaerne og hovedkonklusionerne var bl.a. følgende:

Sett till samtliga svar verkar de viktiga skälen till att vidta fysiska trafik-säkerhetsåtgärder inom befintligt gatunät vara följande.

- Värna om medborgarnas hälsa och säkerhet
- Föregå med gott exempel
- Stödja trafikanterna till en säker färd genom den fysiska utformning av trafikmiljön
- Det allmänna trafiksäkerhetsläget
- Medborgarna har engageret sig och ställt krav

Der kan læses mere om analysen i "Gators utformning i kommuner med mer än 40.000 invånare i Danmark, Finland, Norge och Sverige – Best practice år 2003". Rapporten kan findes på www.nordicroadsafety.org

Rådet for Større Færdselsikkerhed/Trafikskyddet/Trygg Trafik og NTF – Forskelle og ligheder

De 4 organisationer spiller alle en væsentlig rolle i trafikssikkerhedsarbejdet i deres respektive lande.

De fungerer alle som en paraplyorganisation for et vidt forgrenet, lokalt og frivilligt trafikssikkerhedsarbejde. De fungerer bl.a. som bindeled mellem lokale medlemsorganisationer og myndighederne.

Deres primære rolle er information, oplæring og opinionsdannelse, men de koordinerer også trafikssikkerhedsarbejdet, hvilket varetages forskelligt. Trafikskyddet, Trygg Trafik og NTF er alle repræsenteret lokalt til at støtte op og koordinere lokale initiativer, mens Rådet for Større Færdselsikkerhed udelukkende arbejder fra København. Den lokale forankring sker i DK gennem kontakten til politikredsene og skolernes færdselskontaktlærere.

Rådenes roller omkring kampagnearbejdet er også forskellige. Trygg Trafik og NTF udarbejder stort set ikke kampagner, mens Trafikskyddet gennemfører kampagner i samarbejde med politi og Vejdirektoratet. Rådet for Større Færdselsikkerhed gennemfører både egne kampagner og kampagner i samarbejde med politiet Vejdirektoratet og kommunerne.

kerhed 2006, Det gode eksempel", som indeholder beskrivelserne af de gode eksempler angivet i tabelform".

Rapporter og bilag kan findes på www.nordicroadsafety.org.

Alle procentberegninger er foretaget i forhold til det enkelte lands totale antal besvarelser af det aktuelle spørgsmål.

I rapporten er der angivet en række faktabokse med korte beskrivelser af gode eksempler på trafikssikkerhedsprojekter gennemført af kommunerne. Kommunens navn og kontaktperson er angivet i den aktuelle faktaboks, så det er muligt for den enkelte læser selv at søge mere inspiration til det lokale trafikssikkerhedsarbejde blandt de mange gode eksempler.

Sammenfatning og konklusioner

Det Nordiske Trafikssikkerhedsråd (NTR) har i efteråret 2006 gennemført den anden analyse af trafikssikkerhedsarbejdet i Danmark, Finland, Norge og Sverige. Denne rapport sammenfatter resultatet af spørgeskemaerne til kommuner med mere end 30.000 indbyggere.

I alt blev der udsendt 180 spørgeskemaer. 115 spørgeskemaer blev returneret fordelt på 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige. Dette giver en samlet besvarelsesprocent på 64%.

Det succesfulde trafikssikkerhedsarbejde

Kommunerne i de fire nordiske lande har udpeget det trafikssikkerhedsprojekt, der har været deres mest vellykkede trafikssikkerhedsprojekt inden for de sidste to år.

Disse projekter har især haft fokus på analyser og hastighedsdæmpning i byområder. De indgår i halvdelen af de svenske trafikssikkerhedsprojekter og i hver tredje af projekterne i de øvrige nordiske lande.

Resultatet af trafikssikkerhedsarbejdet er, at kommunerne primært har øget trafikanternes tryghed og sekundært reduceret antal uheld samt hastigheden.

En detaljeret planlægning og den politiske opbakning er de to vigtigste kriterier for, at projektet blev en succes. For over halvdelen af de svenske og finske kommuner har dialogen med medborgerne været succeskabende. De norske kommuner fremhæver i højere grad end de øvrige, at det er vigtigt, at de tilstrækkelige midler er til stede.

Kommunerne i Danmark, Norge og Sverige har oplevet en stigende interesse fra politikerne omkring trafikssikkerhedsarbejdet, mens de finske kommuner har sværere ved at vurdere en ændring i den politiske opbakning. Finland og Sverige bruger også i mindre grad end Danmark og Norge at få planerne for trafikssikkerhed godkendt på højeste politiske niveau.

100 nordiske trafikssikkerhedsplaner

100 af de 115 kommuner har en plan for trafikssikkerhedsarbejdet, heraf alle de finske og norske kommuner og stort set alle de danske. Mere end hver 4. af de eksisterende planer for trafikssikkerhedsarbejdet er dog fra før år 2000.

Det er oftest kommunernes tekniske område, der har ansvaret for trafikssikkerhedsplanerne. Alle kommuner får dog også input udefra. Politiet inddrages i alle landene af en meget stor del af kommunerne – og mest i de finske og norske kommuner, der også oftere inddrager Trygg Trafik og Trafikskyddet end de svenske og især de danske kommuner inddrager de tilsvarende søsterorganisationer. I Danmark kan det bl.a. skyldes, at Rådet for Større Færdselssikkerhed ikke er repræsenteret lokalt.

Kommunerne i Danmark, Finland og Sverige anvender ulykkestallene som udgangspunkt for prioriteringerne i trafikssikkerhedsplanerne, mens utrygge skoleveje er det sekundære. I Norge er forholdet dog modsat.

Omkring 3 ud af 4 kommuner får planerne godkendt på det højeste politiske niveau, mens de øvrige oftest får dem godkendt af det tekniske udvalg.

Alle de norske trafikssikkerhedsplaner og mere end 3 ud af 4 danske, finske og svenske trafikssikkerhedsplaner indeholder en prioritering af trafikssikker-

De danske vejbestyrelser

Indtil 1.1. 2007 var der 3 vejbestyrelser i DK – staten (Vejdirektoratet), amterne (13) og kommunerne (273).

Staten havde ansvar for 2%, amterne 14% og kommunerne 84% af vejnettet. Statens og amternes vejnet bærer en stor del af trafikarbejdet bl.a. er hovedparten af statens vejnet motorveje

I 2005 blev 331 personer dræbt i trafikken i Danmark. 19% blev dræbt på statsvejene, 41% på amtsvejene og 40% på kommunevejene.

Pr. 1.1. 2007 blev amterne nedlagt, og ca. 80% af deres vejnet blev overført til kommunerne og resten til staten. Desuden blev antallet af kommuner reduceret til 98.

Den enkelte vejbestyrelse har ansvaret for trafikssikkerheden på deres egne veje. Som grundlag for dette udarbejdede Færdselssikkerhedskommissionen i år 2000 en national handlingsplan for trafikssikkerhed med mål for uheldsreduktionen og med udpegning af hastighed, sprit, cykler og kryds, som indsatsområder. Færdselssikkerhedskommissionen består af repræsentanter fra politiske partier, interesseorganisationer og ministerier.

Færdselssikkerhedskommissionen er ved at udarbejde en ny handlingsplan, som forventes offentliggjort i foråret 2007.

De finske vejbestyrelser

Der er 2 vejbestyrelser i F – staten (vegforvaltningen) og kommunerne. Staten har ansvaret for 17% af vejnettet, mens kommunerne har svaret for 6%. Derudover udgør private veje og skovveje 77%.

I 2006 blev 336 personer dræbt i trafikken i Finland. 76% blev dræbt på statsvejene og ca. 20% på kommunevejene.

De enkelte vejbestyrelser har ansvaret for trafikssikkerheden på deres vejnet.

F har en national handlingsplan for trafikssikkerhed med mål for forbedring af trafikssikkerheden og hvor bl.a. mødeulykker, fodgængere/cykler, hastighed, sprit, erhvervstrafik, køreuddannelse og samarbejde er udpeget som indsatsområder. Statsrådet har besluttet, at målene fra planen skal ligge til grund for indsatsen i alle relevante offentlige virksomheder, herunder bl.a. Vejdirektoratet, kommunerne og politiet.

De norske vejbestyrelser

N har 3 vejbestyrelser – staten (Vejvesenet), fylkeskommunerne (19) og kommunerne (430). Staten har ansvaret for Europa- og Riksvejene, som udgør 29% af vejnettet. Her udføres 2/3 af trafikarbejdet og 2/3 af de alvorligste uheld sker her. Fylkeskommunerne har ligeledes 29% af vejnettet, og her skete omkring 15% af de alvorlige uheld. Kommunerne har 42% af vejnettet, og her skete også omkring 15% af de alvorlige uheld.

Kommunernes veje er ofte skoleveje eller veje til fritidsaktiviteter.

De enkelte vejbestyrelser har ansvaret for trafikssikkerheden på deres veje. Som grundlag for dette har Vejvesenet, Trygg Trafik, Politiet og Sosial- og helsedirektoratet udarbejdet en national handlingsplan med mål for trafikssikkerheden samt en række indsatsområder for trafikssikkerhedsarbejdet bl.a. hastighed, sprit, godstransport, udstyr, black spot-arbejde, unge og alvorlige overtrædelser af færdselsloven.

hedsarbejdet. Trafikssikkerhedsplanen og prioriteringerne heri bruges i mere end 3 ud af 4 nordiske kommuner i forbindelse med den årlige budgetlægning.

De primære indsatsområder er fysiske foranstaltninger og bekæmpelse af black spots. De svenske kommuner har dog væsentlig lavere fokus på black spots end de øvrige lande. Det vejtekniske resultat er ofte hastighedsdæmpning, krydsombygninger, sikring af skoleveje og udbygning af stinettet. Norge har dog i lidt højere grad rettet trafikssikkerhedsprojekterne mod sikring af skolevejene og udbygning af stinettet sammenlignet med de øvrige kommuner.

Ressourcerne

Generelt viser besvarelsene, at de danske kommuner bruger færre personaleressourcer end de øvrige til trafikssikkerhedsarbejdet, mens Sverige og Finland ligger i top. Kommunerne har således mellem 0 og 11 fuldtidsstillinger til det administrative trafikssikkerhedsarbejde.

Flere finske og svenske kommuner har gennem de seneste år øget antallet af fuldtidsstillinger til trafikssikkerhedsarbejdet eller har haft uændrede ressourcer. I Norge og Danmark har flere kommuner oplevet at få færre ressourcer.

Hver tredje kommune har fået flere penge til trafikssikkerhedsarbejdet, mens kun meget få har fået færre penge. Halvdelen af alle kommuner har dog stadig de samme ressourcer som for 5 år siden. Men hvad bruges pengene til ?

De danske kommuner har haft størst fremgang med undervisning og vejtekniske tiltag. I Finland og Norge ses en tydelig satsning på inddragelse af medborgerne. Dette skal bl.a. ses i lyset af, at knap hver 3. af de norske kommuner i dag sjældent eller aldrig inddrager medborgerne i trafikssikkerhedsprojekter. Dette antal er væsentlig lavere i de øvrige lande.

De svenske kommuner har øget deres fokus på planer og analyser mest. De svenske kommuner har modsat de finske i høj grad opprioriteret dette. Det viser sig også i de gode trafikssikkerhedsprojekter, hvor mange af de svenske projekter omfatter analyser.

Flere trafikssikkerhedsrevisioner og evalueringer

De finske kommuner er klart de bedste til at få gennemført trafikssikkerhedsrevisioner. En trafikssikkerhedsrevision er en systematisk metode til at vurdere og optimere et projekts trafikssikkerhedsmæssige kvalitetsniveau. 3 ud af 4 finske kommuner gennemfører ofte eller altid trafikssikkerhedsrevisioner. 7 ud af 10 danske kommuner gennemfører trafikssikkerhedsrevisioner ofte eller indimellem. En stor del af de norske og svenske kommuner og en lille andel af de danske har ikke for vane at gennemføre trafikssikkerhedsrevisioner.

Under halvdelen af de nordiske kommuner gennemfører ofte eller altid evalueringer af de gennemførte trafikssikkerhedstiltag. Hovedparten af kommunerne evaluerer indimellem eller sjældent. En del finske kommuner er end ikke bekendt med, om der evalueres. Evalueringer og vidensdeling er vigtige for at opnå mere trafikssikkerhed i Norden.

Interne krav til kommuners transporter

Det er Sverige, der er længst fremme med krav til de ansattes kørsel. Kravene omfatter f.eks. brug af sikkerhedssele, alkohol og overholdelse af hastighedsgrænser og krav til trafikssikkerheden ved køb af transporttjenester. 6 ud af 10 stiller krav til ansattes kørsel og 8 ud af 10 stiller krav ved køb af transporttjenester.

Mere end 3 ud af 4 norske, danske og finske kommuner stiller ikke krav til de ansattes kørsel, ligesom en stor del af disse heller ikke stiller trafikssikkerhedskrav ved køb af transporttjenester eller ikke ved, om de stiller krav.

De vigtige samarbejdsrelationer

Der er mange forskellige forvaltninger i kommunerne, der kan være medvirkende til, at trafikssikkerheden bliver endnu bedre. Finland er det af de fire nordiske lande, der har trafikssikkerheden bedst forankret i den kommunale forvaltning. Men også de øvrige lande har ofte mere end 3 forvaltninger med i de trafikssikkerhedsrelaterede opgaver.

Næsten samtlige kommuner samarbejder med politiet samt 3 til 5 andre aktører. I Danmark er det ofte lokale samarbejdspartner. Finland, Norge og Sverige samarbejder i meget høj grad med vejdirektoraterne.

Det er kommunerne i Finland, der er bedst til at inddrage medborgerne i forbindelse med de konkrete trafikssikkerhedsprojekter, mens særligt kommuner i Norge ikke så ofte inddrager medborgerne. Over halvdelen af de finske kommuner inddrager ofte eller altid medborgerne i forbindelse med trafikssikkerhedsprojekterne, mens knap hver tredje norske kommune sjældent eller aldrig tager medborgerne med omkring konkrete projekter. I forbindelse med udarbejdelsen af trafikssikkerhedsplaner inddrager de norske kommuner dog oftere medborgerne end de øvrige lande.

Danmark er foregangsland, når det kommer til at inddrage skolerne i det konkrete trafikssikkerhedsarbejde på skolevejene, mens Sverige er nr. 2. De danske kommuner inddrager dog i væsentlig mindre grad skolerne i forbindelse med udarbejdelsen af trafikssikkerhedsplaner end de norske og finske kommuner.

Kommunerne kan alle blive bedre til at gøre brug af interesseorganisationer i det konkrete trafikssikkerhedsarbejde. Generelt bruger de nordiske kommuner interesseorganisationerne jævnlige, men det er kun de færreste kommuner, der svarer, at de henvender sig til interesseorganisationerne ofte eller altid.

De svenske vejbestyrelse

S har 2 vejbestyrelser – staten (Vägverket) og kommunerne. Staten har ansvaret for 71% af vejnettet, og her sker ca. 70% af dødsulykkerne. Kommunerne har ansvar for 29% af vejnettet og her sker ca. 30% af dødsulykkerne.

Vägverket har det overordnede ansvar for trafikssikkerheden. Vägverket har ansvaret for trafikssikkerheden på de nationale veje, mens kommunerne har ansvaret for det kommunale vejnet. Vägverket skal udøve tilsyn med kommunernes forvaltning af vejnettet.

Riksdagen har vedtaget et politisk mål for trafikssikkerheden, og dette mål har de enkelte aktører indarbejdet i deres egne handlingsplaner.

104 gode eksempler

Trafikssikkerhedsprojekterne i denne rapport viser et udsnit af det trafikssikkerhedsarbejde, der foregår kommunalt i de fire nordiske lande.

Kommunerne har i alt angivet 104 projekter, hvoraf 27 er fra Danmark, 16 er fra Finland, 19 er fra Norge og 42 er fra Sverige.

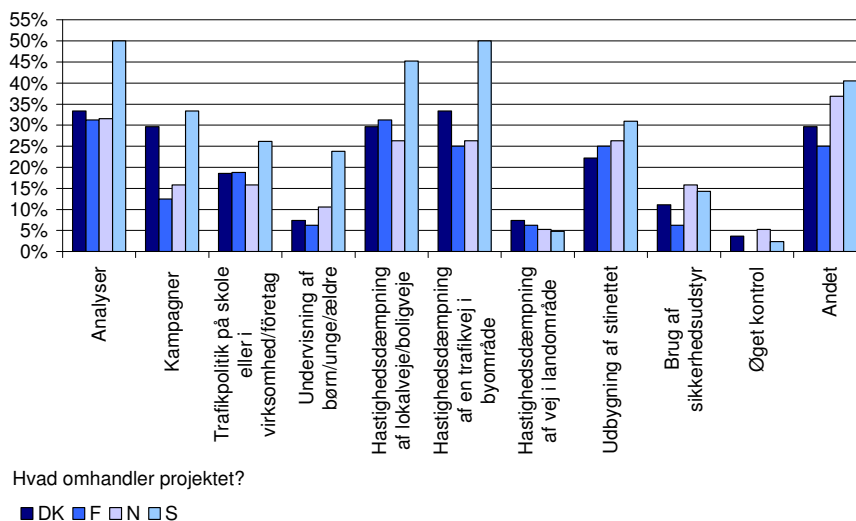
Det succesfulde trafikssikkerhedsarbejde

De gode eksempler fra trafikssikkerhedsarbejdet skal frem til læring for andre. Kommunerne i de fire nordiske lande har derfor udpeget det **ene** trafikssikkerhedsprojekt, de vurderer, har været deres mest vellykkede trafikssikkerhedsprojekt inden for de sidste to år.

Analyser og hastighedsdæmpning er i fokus

De gode eksempler har især haft fokus på analyser og hastighedsdæmpning i byområder. De indgår i halvdelen af de svenske trafikssikkerhedsprojekter og i hver tredje af projekterne i de øvrige nordiske lande.

Alle 4 lande har også en forholdsvis høj andel projekter rettet mod udbygning af gangveje og cykelveje. De danske og svenske kommuner fokuserer i højere grad på kampagner, end det er tilfældet i Finland og Norge. Hvert 4. svenske projekt indbefatter undervisning. I de øvrige lande er der meget få undervisningsprojekter.

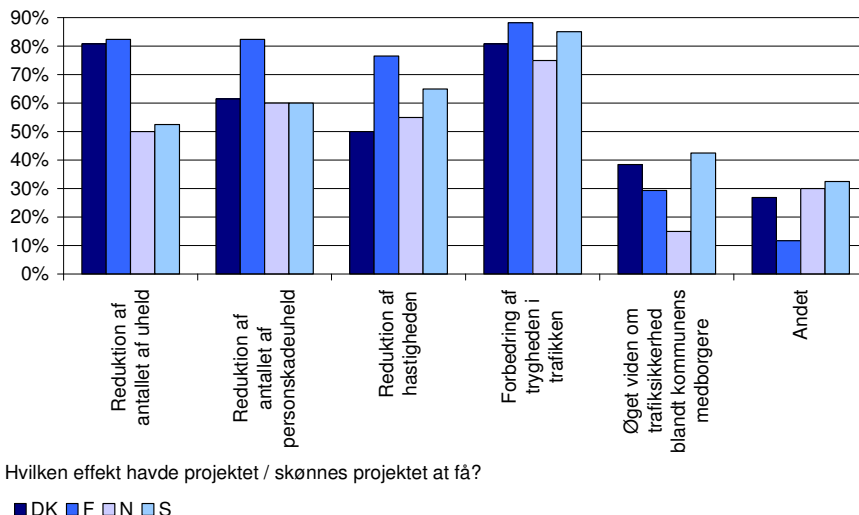


Figur 2: Kommunernes angivelse af projektemner for det beskrevne trafikssikkerhedsprojekt. Det har været muligt at sætte flere kryds. I alt 104 besvarelser fordelt med 27 fra Danmark, 16 fra Finland, 19 fra Norge og 42 fra Sverige. Kategorien "andet" omfatter ofte forskellige fysiske tiltag.

Meget mere tryk i trafikken

Kommunerne i de fire lande har primært øget trafikanternes tryghed og sekundært reduceret antal uheld samt hastigheden gennem trafikssikkerhedsprojekterne.

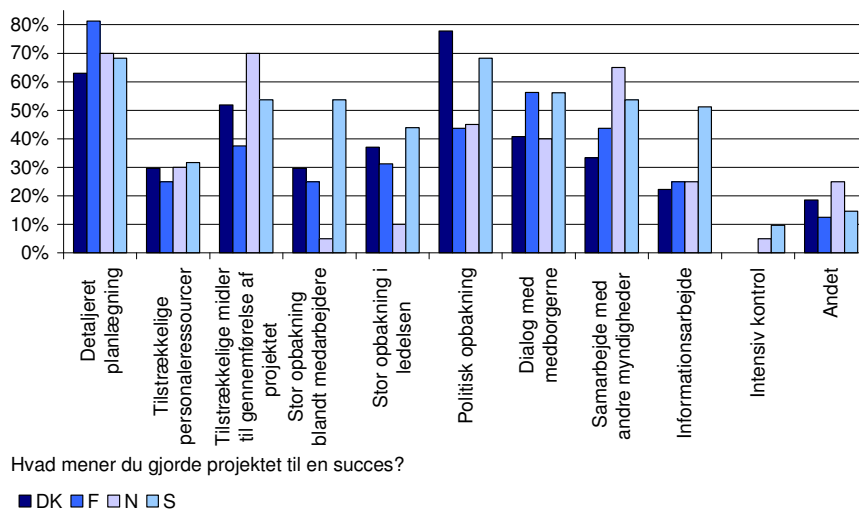
Flere end 4 ud af 5 kommuner vurderer, at det gode trafikssikkerhedsprojekt har betydet forbedret tryghed, mens 2 ud af 3 vurderer, at det har reduceret antallet af uheld og hastigheden (se figur 3).



Hvilken effekt havde projektet / skønnes projektet at få?
 ■ DK ■ F ■ N ■ S
 Figur 3: Kommunernes angivelse af projekternes faktiske/forventede effekt. Det var muligt at sætte flere kryds. I alt 103 besvarelser fordelt med 26 fra Danmark, 17 fra Finland, 20 fra Norge og 40 fra Sverige.

Detaljeret planlægning er værdifuldt

En detaljeret planlægning er et godt fundament for et godt projekt. Det er hovedparten af alle de nordiske kommuner enige om. Danskerne og svenskerne mener, at den politiske opbakning er ligeså essentiel eller vigtigere for at få succes.



Hvad mener du gjorde projektet til en succes?
 ■ DK ■ F ■ N ■ S
 Figur 4: Kommunernes angivelse af projekternes årsag til succes for det beskrevne trafikikkerhedsprojekt i procent. I alt 104 besvarelser fordelt med 27 fra Danmark, 16 fra Finland, 20 fra Norge og 41 fra Sverige.

For over halvdelen af de svenske og finske kommuner har dialogen med medborgerne været successskabende. De norske kommuner fremhæver i højere grad end de øvrige, at det er vigtigt, at tilstrækkelige midler er til stede, og at et samarbejde med andre myndigheder bidrager til succes. Et eksempel på dette er Tromsø Kommune i Norge, som har udarbejdet et projekt omkring sikring af skolevejene, hvor succesparametrene bl.a. har været tilstrækkelige midler og samarbejde med andre myndigheder. I projektet har kommunen bl.a. nedsat hastighedsgrænsen til 30 km/t i centrum og ved alle skolerne samt etableret 60 fartdæmpende foranstaltninger.

De svenske kommuner fremhæver i højere grad end de øvrige lande opbakning blandt medarbejdere og informationsarbejde som successskaben-

Det gode eksempel Sikring af skoleveje i Tromsø

Tromsø Kommune i Norge har udarbejdet et projekt for sikring af skolevejene "Tromsø-pakke II – skolerne".

Målet med projektet er at reducere antal ulykker, reducere hastigheden og øge trygheden i trafikken.

I projektet er fartgrænsen sat til 30 km/t i hele centrum (hele Tromsøya), 30 km/t ved alle skolerne og der er etableret 60 fartdæmpende foranstaltninger. Desuden er en del af skolevejene skiltet.

Kontaktperson; Henning Westerås, tlf 77 79 01 12 eller 908 53 266

Det gode eksempel Gå og cykel i skole

Eskilstuna Kommune i Sverige har igangsat et projekt, som har til formål at få flere til at gå og cykle i skole ved at øge trafikikkerheden på skolevejen. Det overordnede mål er at reducere CO2-udslippet.

Projektets målgruppe er skoleelever i 1.-9. klasse, forældrene og lærerne.

Projektet gennemføres i et samarbejde med skolerne, Vægverket samt en række frivillige organisationer.

Projektet indeholder en række forskellige tiltag: Fysiske foranstaltninger, cykelpool, gåbusser, rådgivning af forældre og lærere, trafikundervisning og information bl.a. omkring sundhed.

Projektet forsætter frem til 2008, men en del af projektet er gennemført og evalueret.

Kontaktperson: Cathrine Klauninger

de.

Det succesfulde trafikssikkerhedsarbejde

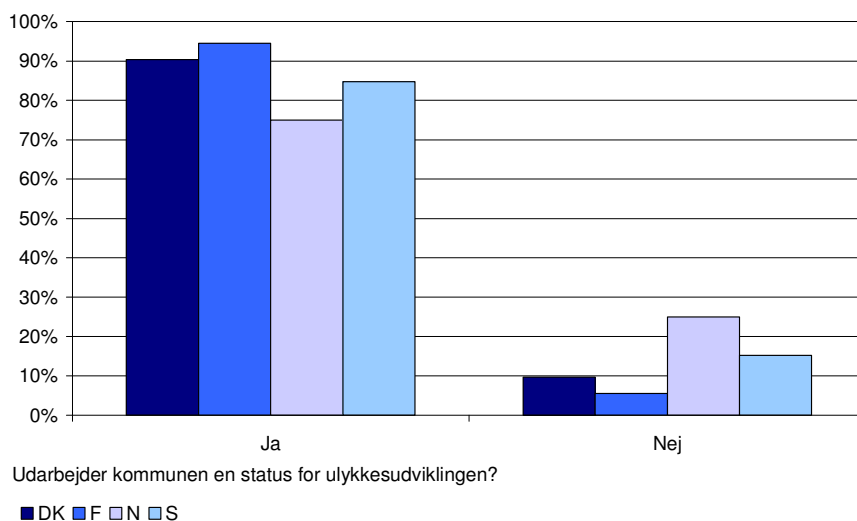
- De gode eksempler er oftest analyser og hastighedsdæmpning i byer
- Alle er enige om, at trafikssikkerhedsprojekter primært giver mere tryghed for trafikanterne og sekundært færre uheld
- DK og S mener, at den politiske opbakning er vigtigst for et godt projekt
- F og N mener, at detaljeret planlægning er vigtigst for et godt projekt

Top 5, hvis projektet skal blive en succes

- Planlæg projektet detaljeret
- Skab politisk opbakning, f.eks. gennem politisk ejerskab
- Skaf om muligt de tilstrækkelige midler til projektets gennemførelse
- Samarbejd med andre myndigheder, så projektet bliver bredt forankret
- Inddrag medborgerne gennem dialog

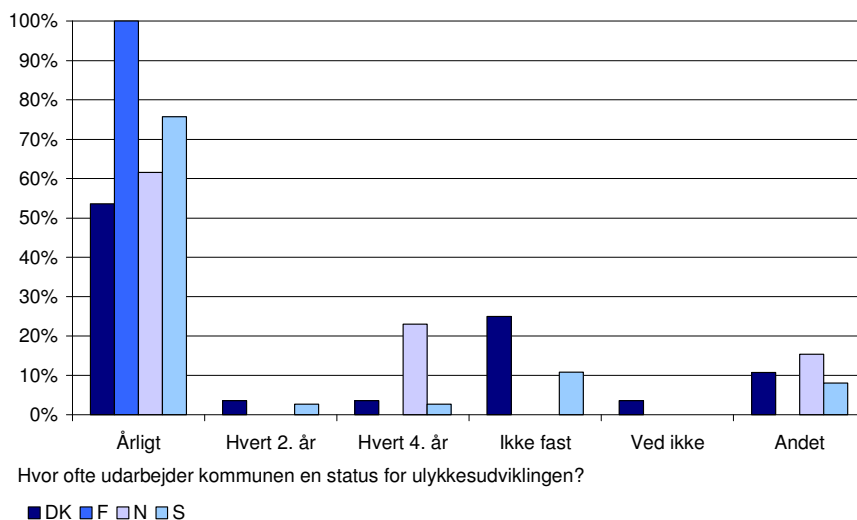
Ulykkesudviklingen følges

Kommunerne følger ulykkesudviklingen på deres vejnet. Mere end 4 ud af 5 kommuner udarbejder en status for ulykkesudviklingen. Flest finske kommuner laver en status og færrest norske kommuner.



Figur 5: Kommunerne fordelt efter, hvorvidt der foretages en status for ulykkesudviklingen. 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Næsten $\frac{3}{4}$ af kommunerne laver en årlig status. De øvrige kommuner har typisk ingen fast frekvens for udarbejdelse af en status. Alle de finske kommuner udarbejder en årlig status, mens kun godt halvdelen af de danske kommuner gør status en gang om året.



Figur 6: Kommunerne fordelt efter, hvor ofte de gør status over ulykkesudviklingen. 95 besvarelser fordelt med 28 fra Danmark, 17 fra Finland, 13 fra Norge og 37 fra Sverige.

Trafikssikkerhedsarbejde primært baseret på politiregistrerede uheld

Alle kommunerne får ulykkesdata som baggrund for trafikssikkerhedsarbejdet fra politiet. I Danmark og Sverige får hhv. 23% og 39% af kommunerne også ulykkesdata fra skadestuerne. I Finland får en enkelt kommune data fra skadestuerne. En norsk kommune får også data fra forsikringselskaberne.

Det gode eksempel Nul-visionsprojekt – trygt hjem

Karmøy Kommune i Norge har gennemført demonstrationsprojektet "Trygt hjem" om trafikssikkerhed med hovedfokus på at reducere ulykkernes alvorlighed.

På kort sigt blev der arbejdet med kørsel i påvirket tilstand, brug af sikkerhedsseler og hastighed samt vejenes sidearealer.

På længere sigt skal der bl.a. etableres et samarbejde med skolerne og erhvervslivet for at forbedre trafikssikkerheden.

Projektet fortsætter hele 2007, herefter skal Karmøy Kommune drive trafikssikkerhedsarbejdet videre med egne kræfter.

Projektet er gennemført i et samarbejde mellem Karmøy Kommune, Rogaland Fylkeskommune, Statens Vegvesen, politiet, skoler, lokale foreninger og lag, lokalt næringsliv og Trygg Trafikk.

Der kan læses mere på projektets hjemmeside:
<http://www.trygthjem.no/>

Kontaktperson: Ann Lillian Lehmann tlf 51 91 17 43 / Morten Heliesen tlf: 913 90 345

**Det gode eksempel
Trafikplan for Villmanstrand**

Villmanstrand Kommune i Finland har udarbejdet en trafikplan, som har til mål at forbedre trafikmiljøet og trafikssikkerheden samt at øge kendskabet til trafikssikkerhed blandt kommunens medarbejdere og beslutningstagere.

Som baggrund for udarbejdelse af planen blev der lavet en analyse af de sidste 5 års ulykker samt en spørgeskemaanalyse blandt indbyggerne, boligforeninger og forskellige interesseorganisationer.

Analysen udpegede især problemer i centrum, på de mest trafikerede veje og på vejene, som leder til grænsen. Nærheden til grænsen medfører meget tung trafik i byen. Desuden blev aggressiv kørsel udpeget som et problem.

Der blev udarbejdet en liste med 130 forslag til forbedringer af trafikssikkerheden og trafikmiljøet. Det var bl.a. krydsombygninger, stier, øget vejbelysning og hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Omkostningerne til gennemførelsen af planen er beregnet til 11,3 mio. Euro, og ulykkesbesparelsen til 116.000 Euro/år.

Der holdes et årligt opfølgingsmøde omkring planen.

Kontaktperson: Ingeniør Jussi Pitkälähti, jussi.pitkalahti@tiehallinto.fi

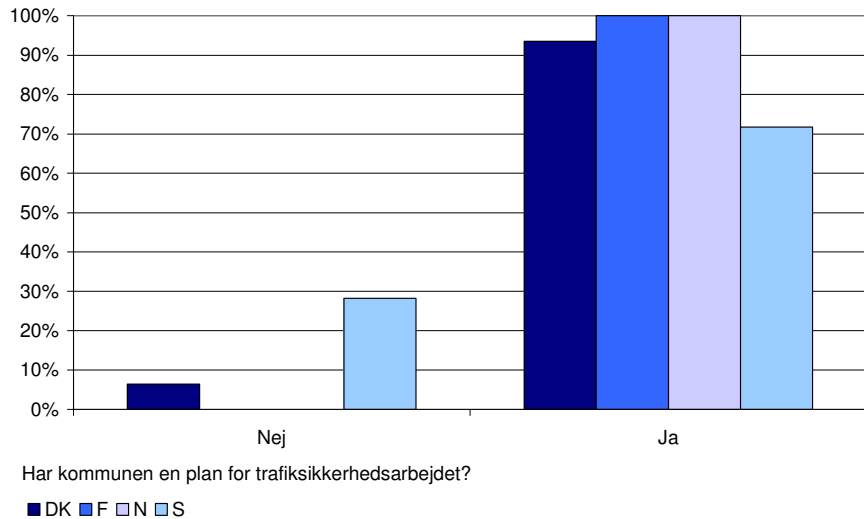
Trafikssikkerhedsarbejdet kræver en plan

De nordiske kommuner er meget bevidste om, at trafikssikkerhedsarbejdet kræver en plan.

100 nordiske trafikssikkerhedsplaner

100 af de 115 kommuner har en plan for trafikssikkerhedsarbejdet, heraf alle de finske og norske kommuner og stort set alle de danske. Eksempelvis kan nævnes Villmanstrand Kommune i Finland og Botkyrka Kommune i Sverige, som begge har udarbejdet trafikplaner med fokus på forbedring af trafikssikkerheden. Trafikplanen i Villmanstrand Kommune i Finland har fokus på både trafikmiljø og trafikssikkerhed samt at øge kendskabet til trafikssikkerhed blandt medarbejdere og beslutningstagere. Trafikplanen i Botkyrka Kommune i Sverige tager udgangspunkt i Nulvisionens principper.

En række af de svenske kommuner har ikke planer, men bruger ulykkesdata og vejnetsanalyser som baggrund for deres trafikssikkerhedsarbejde.



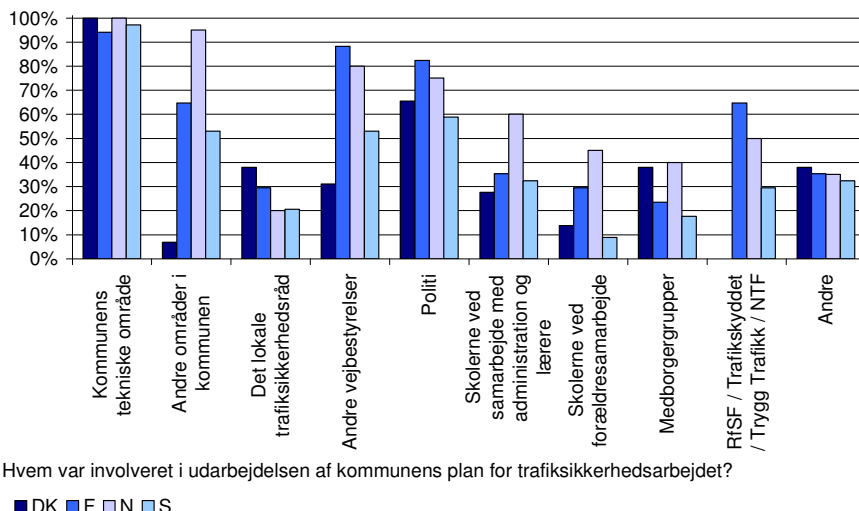
Figur 7: Kommunerne fordelt efter, hvorvidt de har en plan for trafikssikkerhedsarbejdet. 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Det tekniske område er primus motor

Det er oftest kommunernes tekniske område, der har ansvaret for trafikssikkerhedsplanerne. Men hvem bidrager ellers til trafikssikkerhedsplanerne?

Alle kommuner får input udefra, generelt inddrager de finske og norske kommuner flere aktører under udarbejdelsen af trafikssikkerhedsplanerne end kommunerne i både Danmark og Sverige.

Politiet inddrages i alle landene af en meget stor del af kommunerne – og mest i de finske og norske kommuner. De finske og norske kommuner inddrager også oftere Trygg Trafik og Trafikskyddet end de svenske og især de danske kommuner inddrager de tilsvarende søsterorganisationer. De danske kommuner inddrager ikke Rådet for Større Færdselssikkerhed, hvilket formentlig skyldes, at Rådet i Danmark ikke er organiseret i lokalafdelinger som søsterorganisationerne i de 3 andre lande.

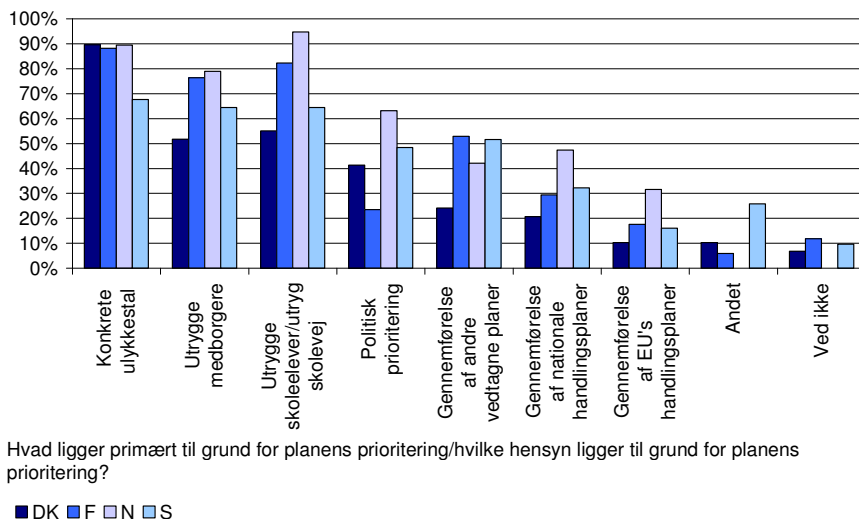


Hvem var involveret i udarbejdelsen af kommunens plan for trafikikkerhedsarbejdet?
 ■ DK ■ F ■ N ■ S
 Figur 8: Kommunernes angivelse af hvem der var involveret i udarbejdelsen af planen. Det var muligt at sætte flere kryds. I alt 100 besvarelser fordelt med 29 fra Danmark, 17 fra Finland, 20 fra Norge og 34 fra Sverige.

De norske kommuner inddrager i højere grad skolerne og andre områder i kommunerne i forbindelse med udarbejdelse af trafikikkerhedsplaner end de øvrige lande.

Udgangspunkt: Ulykkestal eller utryghed

Kommunerne i Danmark, Finland og Sverige anvender ulykkestallene som det primære udgangspunkt for prioriteringerne i trafikikkerhedsplanerne, mens utrygge skoleveje er det sekundære. I Norge er forholdet dog modsat. Her er utrygheden blandt skoleelever nr. 1 og ulykkestallet er nr. 2. Kommunerne i alle fire lande bruger tertiært henvendelser fra utrygge medborgere (figur 9).



Hvad ligger primært til grund for planens prioritering/hvilke hensyn ligger til grund for planens prioritering?
 ■ DK ■ F ■ N ■ S
 Figur 9: Kommunernes angivelse af årsager til planens prioritering fordelt på landene. 96 besvarelser fordelt med 29 fra Danmark, 17 fra Finland, 19 fra Norge og 31 fra Sverige.

De norske kommuner har det største datagrundlag for deres trafikikkerhedsplaner. De bruger gennemsnitligt 4,5 kilder, mens de danske kommuner har færrest med 3 hensyn at prioritere trafikikkerhedstiltagene ud fra.

Det gode eksempel: Trafikplan for Botkyrka

Botkyrka Kommune i Sverige har udarbejdet en trafikplan med målet at forbedre trafikikkerheden og miljøet.

Planen bygger på nulvisionens principper omkring sivegader, 30 km/t-gader, 50/30-gader og 70/50-gader.

Kommunen har fremlagt en trafiksaneringsplan med fokus på biler, udrykningskøretøjer, kollektiv trafik, cyklister og fodgængere.

Vejnettet i Botkyrka Kommune skal hastighedsklassificeres og cykelstierne forbedres.

Kontaktperson: Ulf Ekberg

Det gode eksempel Systematisk black spot-arbejde

Næstved Kommune i Danmark oprettede et lokalt færdselssikkerhedsråd i 1990. En af de første opgaver var at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for valg af indsatsområder.

Mange ulykker var koncentreret omkring få lokaliteter. Det blev derfor besluttet at gennemføre en black spot-udpegning med efterfølgende ulykkesanalyse, udarbejdelse af løsningsforslag og gennemførelse af de valgte projekter.

Den første black spot-udpegning blev gennemført i en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Vejdirektoratet, Næstved Politi og Næstved Kommune. Næstved Kommune har efterfølgende gentaget processen flere gange i samarbejde med Næstved Politi alene.

Erfaringen er, at black spot-arbejde på kommuneveje har en stor effekt. En effektivvurdering på de første 34 projekter viser, at for en engangsinvestering på 2,2 mio. kr. fås en årlig nedgang i antallet af politiregistrerede personskader på 11,2. I dette regnestykke er der dog ikke taget hensyn til den generelle nedgang i antallet af ulykker.

Gennemførelse af black spot-arbejde kræver, at personerne, som arbejder med projektet, er fortrolige med systematikken i arbejdet og har den nødvendige viden og erfaring med ulykkesbekæmpelse. Udgifterne til evt. konsulentbistand kan ifølge Næstved Kommune rigeligt betales af de forventede besparelser på samfundets (og kommunens) udgifter til trafikulykker.

Næstved Kommune anbefaler på det kraftigste, at de udvalgte projekter gennemses af en uafhængig trafikikkerhedsrevisor, inden projekterne gennemføres.

Kontaktperson: Anders Gedde Petersen, Næstved Kommune, anpet@naestved.dk

Planerne er politisk godkendt

Kommunernes planer for trafikikkerhedsarbejdet godkendes politisk. Omkring 3 ud af 4 kommuner får planerne godkendt på det højeste politiske niveau, mens de øvrige oftest får dem godkendt af det tekniske udvalg.

Planerne anvendes aktivt til prioritering af trafikikkerhedsarbejdet

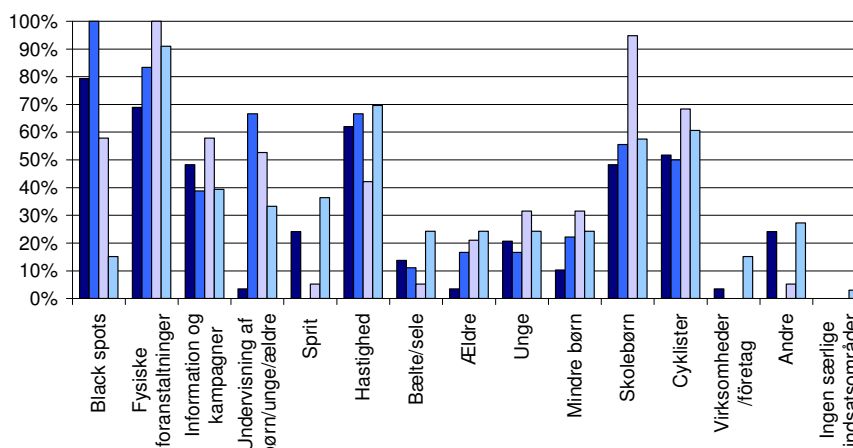
Alle de norske trafikikkerhedsplaner og mere end 3 ud af 4 danske, finske og svenske trafikikkerhedsplaner indeholder en prioritering af trafikikkerhedsarbejdet. 8 ud af 10 kommuner bruger planerne aktivt i forbindelse med den årlige budgetlægning. Andelen er størst i Norge (89%) og mindst i Sverige (74%).

Primær indsats: fysiske foranstaltninger og black spots

Kommunerne har primært indsatsen rettet mod de fysiske foranstaltninger, der arbejdes dog også med de blødere områder herunder børn og ældre. Trafikkerhedsarbejde omkring virksomheder/føretag er et forholdsvis prøvet område, som man vil have mere fokus på i de kommende år.

De primære indsatsområder er fysiske foranstaltninger og bekæmpelse af black spots. Eksempelvis kan nævnes Næstved Kommune i Danmark, som i en årrække har arbejdet med systematisk black spot-bekæmpelse med rigtig gode resultater samt Seinäjoki Kommune i Finland, som har ombygget et uheldsbelastet signalreguleret kryds til en rundkørsel og derved reduceret uheldstallet.

De svenske kommuner har væsentlig mindre fokus på black spots end de øvrige lande (figur 10).



Hvilke konkrete indsatsområder er der udpeget i kommunens plan for trafikikkerhedsarbejdet?

■ DK ■ F ■ N ■ S

Figur 10: Kommunernes angivelse af hvilke indsatsområder, der er udpeget i deres plan. Det var muligt at sætte flere kryds. I alt 97 besvarelser fordelt med 29 fra Danmark, 18 fra Finland, 19 fra Norge og 33 fra Sverige.

Sekundær indsats: Skolebørn, hastighed og cyklister

I Norge er skolebørnene og deres trafikikkerhed i fokus i næsten samtlige kommuner. Her kan f.eks. nævnes Bærum Kommune, som har igangsat et trafikikkerhedsprojekt for de yngre skoleelever og deres adfærd i trafikken som fodgænger og cyklist. Hvert år lærer børnene noget nyt, som bygger

på det, de har lært det foregående år.

I de øvrige nordiske lande har kun godt hver anden kommune skolebørn som et indsatsområde. Til gengæld har de større fokus på hastighed end de norske kommuner. Cyklister er i fokus i mere end halvdelen af alle de nordiske trafikssikkerhedsplaner.

Undervisning af børn, unge og ældre er et springende punkt. I Finland beskæftiger 2 ud af 3 kommuner sig med undervisning, og det samme gør hver anden norsk kommune. I Danmark er undervisning og ældre trafikanter de lavest prioriterede indsats i kommunerne. Det danske politi spiller en stor rolle i undervisningen.

I Sverige og Norge har kommunerne det overordnede ansvar for læring i skolerne – herunder også adfærd i trafikken. I Norge blev der i 2005 strammet op på kravene til kommunerne, så de i højere grad skal have fokus på dette område.

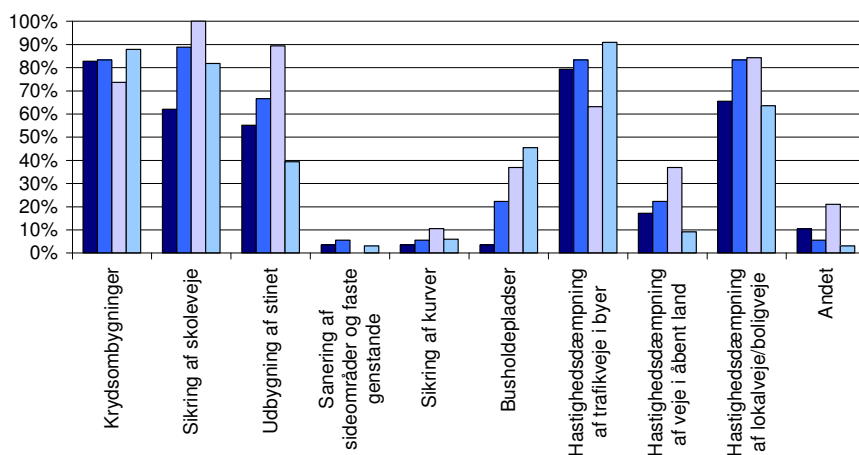
De danske kommuner har generelt angivet færre indsatsområder end de øvrige lande. Det danske gennemsnit er 4,6, mens de øvrige lande varierer mellem 5,3 og 5,7.

Øget brug af sikkerhedsseler/bælte og tiltag specielt rettet mod ældre medborgere, børn og unge uden for folkeskolen samt virksomheder/føretag er kun i fokus i meget få kommuner.

Krydsombygninger, hastighedsdæmpning og skoleveje

Hastighedsdæmpning, krydsombygninger, sikring af skoleveje og udbygning af stinettet er ofte det vejtekniske resultat af trafikssikkerhedsplanerne i Norden. Hillerød Kommune i Danmark har f.eks. gennemført et projekt om hastighedsdæmpning i 4 landsbyer, hvor landsbyernes lokalråd har været aktive i forbindelse med gennemførelse af projekterne.

Norge har dog i lidt højere grad rettet trafikssikkerhedsprojekterne mod sikring af skolevejene og udbygning af stinettet sammenlignet med de øvrige kommuner (figur 11). Samtlige norske kommuner arbejder med sikring af skoleveje. Det kan skyldes, at mange af de norske kommuneveje er mindre veje, som også fungerer som skoleveje.



Hvilke typer af vejtekniske tiltag indeholder kommunens plan for trafikssikkerhedsarbejdet?

■ DK ■ F ■ N ■ S

Figur 11: Kommunernes angivelse af hvilke typer af vejtekniske tiltag, deres plan indeholder. Det var muligt at sætte flere kryds. I alt 99 besvarelser fordelt med 29 fra Danmark, 18 fra Finland, 19 fra Norge og 33 fra Sverige.

Det gode eksempel Etablering af rundkørsel

Seinäjoki Kommune i Finland har ombygget et ulykkesbelastet signalreguleret kryds til en rundkørsel.

Ombygningen har medført en betydelig reduktion i antallet af ulykker.

Desuden har ombygningen især medført en stor forbedring af sikkerheden og trygheden i forbindelse med køretøjers passage af krydset.

Kontaktpersoner: Kari Havunen, kari.havunen@seinajoki.fi

Det gode eksempel Trafiksanerung i landsbyer

I Hillerød Kommune i Danmark har politikerne afsat penge til trafiksaneringer i lokalområderne.

Det var stillet som et politisk krav, at medborgerne skulle være aktive, inden midlerne blev prioriteret for at komme i betragtning.

Lokalområderne er organiseret i lokalråd, og disse råd har været aktive i forbindelse med gennemførelse af projekterne.

Der er lavet saneringer i 4 landsbyer.

Saneringerne er foretaget med enkelte og billige midler. Der er blandt andet anvendt: fartdisplay ved indkørslerne, rød asfalt, steler o.l. Der er desuden etableret 40 km/t zone.

Lokalrådene har bl.a. gennemført kampanjer og andre tiltag for at sætte fokus på trafikken gennem deres landsby.

Kontaktpersoner: Eva Kristensen (ek@hillerod.dk) og Birthe Taudal (bt@hillerod.dk), Hillerød Kommune

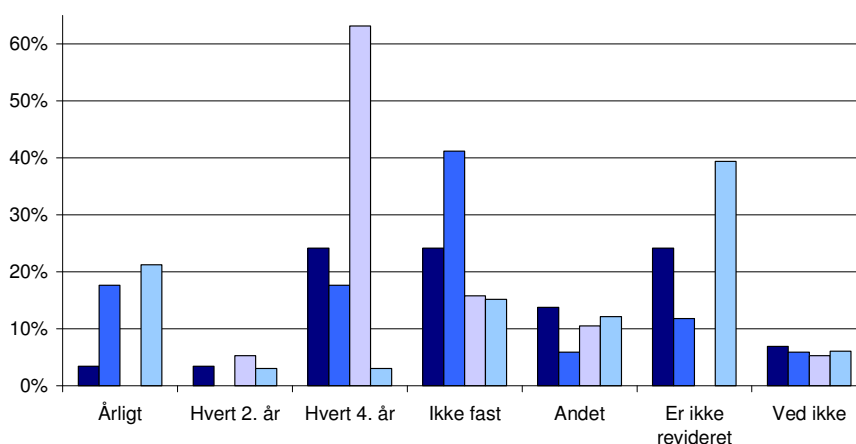
De svenske og norske kommuner arbejder langt oftere med busholdepladserne end kommunerne i Danmark.

Kun meget få kommuner har hidtil brugt ressourcer til de virkemidler, som ofte knytter sig til landområder f.eks. fartdæmpning af veje i det åbne land, sanering af sideområder og faste genstande samt sikring af kurver, der ofte er elementer i de alvorligste ulykkesuheld i det åbne land.

Gamle planer og tilfældige revisioner

Kommunernes trafikssikkerhedsplaner vil sandsynligvis komme på dagsordenen de kommende år. De færreste kommuner har en plan for, hvornår trafikssikkerhedsplanerne skal revideres, eneste undtagelse er i Norge, hvor 2 ud af 3 trafikssikkerhedsplaner revideres fast hvert 4. år (figur 12).

Resultatet er, at mere end hver 4. af trafikssikkerhedsplan i Norden er fra før 2000.



Hvor ofte revideres planen for kommunens trafikssikkerhedsarbejde?

■ DK ■ F ■ N ■ S

Figur 12: Kommunerne fordelt efter, hvor ofte de reviderer deres plan. 98 besvarelser fordelt med 29 fra Danmark, 17 fra Finland, 19 fra Norge og 33 fra Sverige.

Trafikssikkerhedsplanerne

- Langt hovedparten af de nordiske kommuner udarbejder trafikssikkerhedsplaner
- Ulykkestal og utryghed er udgangspunkt for trafikssikkerhedsarbejdet.
- Det tekniske område i kommunen er primus motor, men især N inddrager andre områder
- F og N inddrager flere aktører ved udarbejdelse af trafikssikkerhedsplaner end DK og S. Hovedparten af kommunerne inddrager politiet
- Hovedparten af trafikssikkerhedsplanerne, og flest fra N, indeholder en prioritering af projekterne
- Indsatsområderne er ofte fysiske foranstaltninger og black spots
- Skolebørnenes trafikssikkerhed er oftest i fokus i N
- Undervisning prioriteres højest i F og lavest i DK

Top 5 De oftest udpegede indsatsområder i trafikssikkerhedsplanen

- Fysiske foranstaltninger
- Skolebørn
- Hastighed
- Black spots
- Cyklister

Få eller mange ressourcer

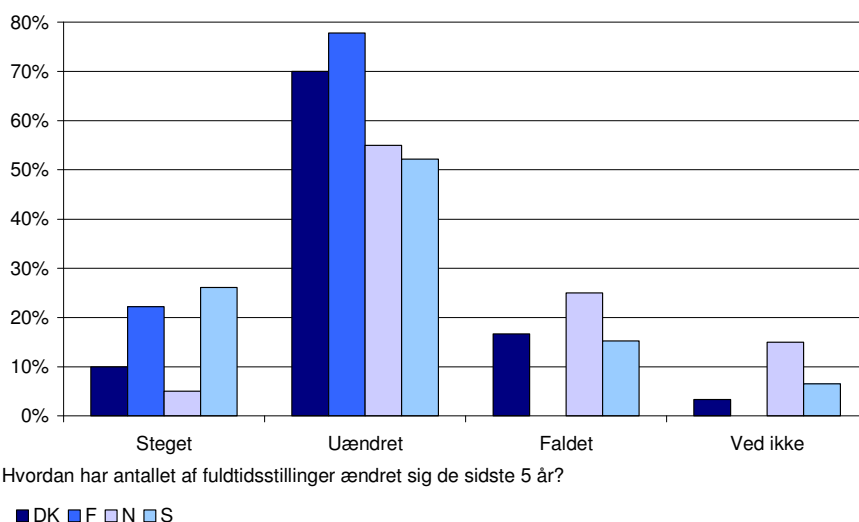
Trafikssikkerhedsplanen og prioriteringerne heri bruges i mere end 3 ud af 4 nordiske kommuner i forbindelse med den årlige budgetlægning. Men hvor mange ressourcer er der til trafikssikkerhedsarbejdet?

0 til 11 fuldtidsstillinger pr. kommune

Kommunerne har mellem 0 og 11 fuldtidsstillinger til det administrative trafikssikkerhedsarbejde. Antallet af fuldtidsstillinger er angivet forskelligt i kommunerne, men kommunerne bruger gennemsnitligt ca. 1,6 fuldtidsstillinger.

Generelt viser besvarelserne, at de danske kommuner bruger færre ressourcer end de øvrige, mens Sverige og Finland ligger i top. I Danmark har kommunerne i gennemsnit 1,2 fuldtidsstilling til det administrative trafikssikkerhedsarbejde, mens man i Finland har 2,0, i Sverige 1,9 og i Norge 1,5.

Flere finske og svenske kommuner har gennem de seneste år øget antallet af fuldtidsstillinger til trafikssikkerhedsarbejdet eller har haft uændrede ressourcer. I Norge og Danmark har flere kommuner oplevet at få færre ressourcer (figur 13).



Figur 13: Kommunerne fordelt efter, hvordan antallet af fuldtidsstillinger til trafikssikkerhedsarbejdet har ændret sig de sidste 5 år. 114 besvarelser fordelt med 30 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Det samme personale – men flere penge

Det generelle billede i kommunerne er uændrede personaleressourcer til trafikssikkerhed sammenlignet med ressourcerne til kommunens øvrige ansvarsområder. I Finland og i Norge er der dog lidt flere kommuner, som har haft faldende ressourcer til trafikssikkerhed end kommuner, som har fået flere ressourcer. Det omvendte gør sig gældende for de danske og svenske kommuner (figur 14).

Det gode eksempel
Trafikinformationsaften for køreskoleelever

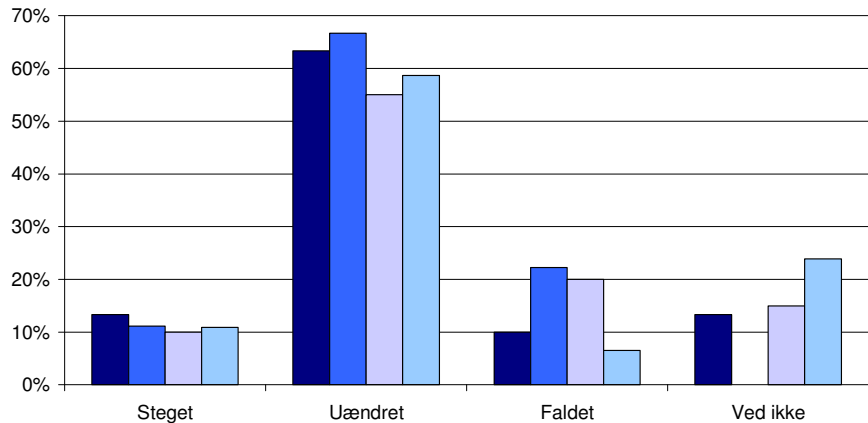
Hjørring Kommune i Danmark gennemfører en trafikinformationsaften på Køreteknisk Anlæg for køreskolernes elever i forbindelse med erhvervelse af kørekort.

Målet med temaaftenen er at skabe bevidsthed om konsekvenserne af at blive involveret i et trafikuheld samt forsøge at nedbringe den relative høje andel af trafikulykker, hvor 18-24-årige er indblandet.

Temaaftenen gennemføres i samarbejde med kørelærerne 6 gange om året, så alle elever deltager i denne temaaften. De unge bliver informeret om, hvor galt det kan gå og hvilke konsekvenser en ulykke kan få for dem selv, pårørende og andre. Der er indlæg fra politi, sundhedsvæsen og en trafikinformator.

Der er lavet en præsentationsvideo om temaaftenen i 2005.

Kontaktperson: Brita Nielsen, Hjørring Kommune, brita.nielsen@hjoerring.dk

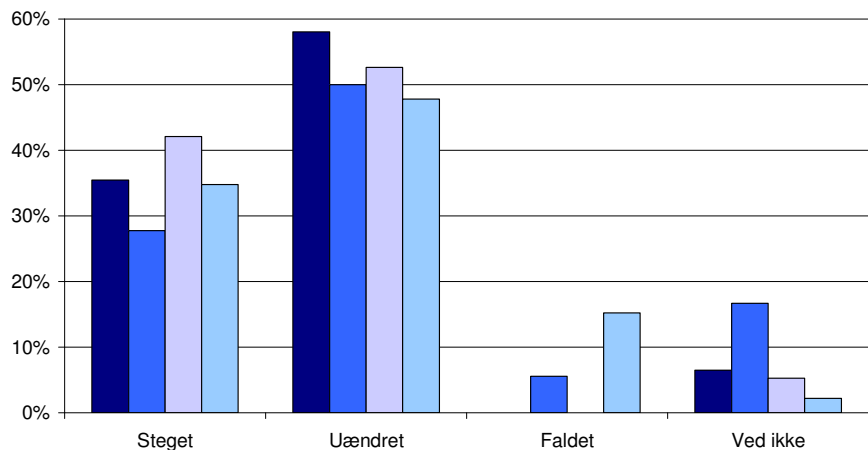


Hvordan har personaleressourcerne til trafikikkerhedsarbejdet i kommunen ændret sig de sidste 5 år i forhold til andre områder i kommunen?

■ DK ■ F ■ N ■ S

Figur 14: Kommunerne fordelt efter, hvordan personaleressourcerne til trafikikkerhedsarbejdet har ændret sig de sidste 5 år i forhold til andre områder i kommunerne. 114 besvarelser fordelt med 30 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Trafikkerhedsarbejdet har fået et løft i en del kommuner. Hver tredje kommune har fået flere penge til trafikikkerhedsarbejdet, mens kun meget få har fået færre penge. Halvdelen af alle kommunerne har dog stadig de samme ressourcer som for 5 år siden (se figur 15).



Hvordan har den økonomiske ramme til trafikikkerhedsarbejdet i kommunen ændret sig de sidste 5 år?

■ DK ■ F ■ N ■ S

Figur 15: Kommunerne fordelt efter, hvordan den økonomiske ramme til trafikikkerhedsarbejdet har ændret sig de sidste 5 år. 114 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 19 fra Norge og 46 fra Sverige.

Udviklingen i alle de nordiske lande har fulgt de samme tendenser, således at ingen af landene skiller sig ud for en særligt markant resourcesatsning til trafikikkerhedsarbejdet.

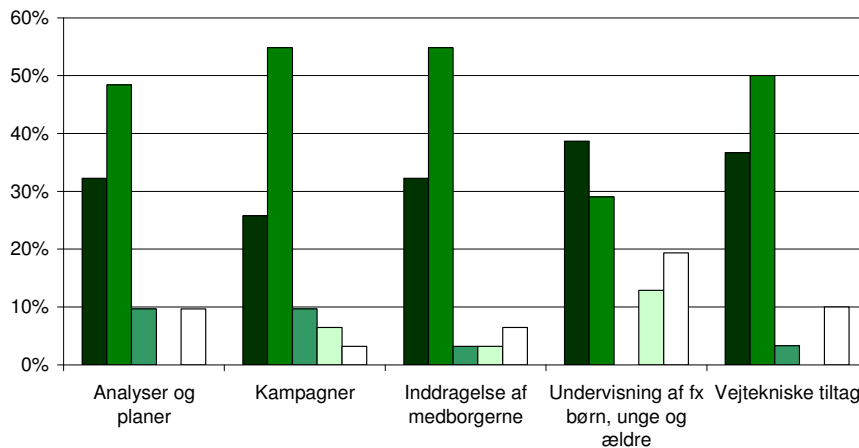
To skridt frem og kun et tilbage

For alle de fire nordiske lande gælder det, at det heldigvis er gået mere fremad end tilbage. Flere kommuner har kunnet opprioritere de forskellige indsætter for trafikikkerhedsarbejdet, end de der har måttet nedprioritere trafikikkerhedsarbejdet.

En ting er fælles for de fire lande. Kampagneindsatserne får den laveste prioritering. Kampagnerne er i alle lande blevet nedprioriteret i nogle kommuner, og kun en mindre andel af kommunerne har opprioriteret dette

sammenlignet med de øvrige trafikssikkerhedsindsatser (figur 16-19). Det skyldes sandsynligvis, at kampagner er dyre at gennemføre og kræver specielle kompetencer, som mange kommuner ikke har til rådighed.

De danske kommuner har haft størst fremgang med undervisning og vejtekniske tiltag (se figur 16) til trods for, at de danske kommuner ikke har undervisning som en prioriteret indsats i trafikssikkerhedsplanerne. Som et eksempel kan nævnes Hjørring Kommune i Danmark, der i et samarbejde med bl.a. kørelærerne, politiet og sundhedsvæsenet arrangerer trafikssikkerhedsinformationsaftener i forbindelse med køreuddannelsen. Målet er at gøre de unge bevidste om konsekvenserne af trafikulykker og dermed reducere antallet af uheld blandt de unge.



De danske kommuners prioritering af indsatser for trafikssikkerhed de sidste 5 år

■ Højere ■ Uændret ■ Lavere ■ Ikke Prioriteret □ Ved ikke

Figur 16: De danske kommuner fordelt efter, hvordan deres prioritering af indsatser har ændret sig de sidste 5 år. 30-31 besvarelser.

I Finland ses en tydelig satsning på inddragelse af medborgerne i kommunerne. 2 ud af 3 finske kommuner har øget deres inddragelse af medborgerne, mens de øvrige kommuner alle har status quo. Et eksempel er Vanda Kommune i Finland, som har lavet en kortlægning af trafikssikkerheden omkring skolerne ved at spørge skolerne herunder rektor, lærere og elever/forældre. Resultatet af kortlægningen blev en plan med konkrete forslag til forbedringer omkring skolerne.

Til gengæld er analyser og planer ofte ikke blevet prioriteret eller er kategoriseret som "ved ikke", mens ressourcerne til undervisning er uændrede eller svagt stigende.

Det gode eksempel Trafikssikkerhedsutredning i skolerna i Vanda

Vanda Kommun i Finland genomfört en trafikssikkerhedsutredning i skolerna.

På basen av Trafikskyddets material "Säkra skolvägen" svarade lärare, elever och föräldrar i årskurserna 1,3, och 5 i skolerna i Vanda på frågor gällande skolvägen. De fick berätta om platser på skolvägen som de anser vara problematiska. Av föräldrarna och lärarna inkom rikligt med förslag till förbättringar. Dessa gällde främst överfartsplatser för den lätta trafiken och dessa förslag var oftast rätt så omfattande och kostsamma, exempelvis byggande av underfarter och rondeller samt trafikljus.

En konsultbyrå intervjuade även rektorerna för skolerna om skolvägen. På basen av intervjuerna och enkätsvaren gjorde konsultbyrån sedan en kartläggning av platserna och utarbetade sedan ett åtgärdsförslag. Man beaktade även olycksstatistik och trafikmängder. Speciellt uppmärksammade man överfarter för den lätta trafiken, in/utfarternas till skolerna samt parkerings-, på- och avstigningsplatser vid skolerna. Utredningen gick ut på att minska problemen i det befintliga vägnätet. Man grupperade åtgärdsförslagen i tre kategorier. Åtgärdsgrupp ett utgjordes av relativt förmånliga och snabbt genomförbara åtgärder som exempelvis röjning och uppsättande av trafikmärken. Grupp två kräver vidare planering och grupp tre utgjordes av kostsamma åtgärder som kräver vidare planering och som är kopplad till övrig trafikmiljöutveckling i staden.

Sammanlagt presenterades över 200 förslag i rapporten, varav hälften var av klass ett. En stor del av åtgärdsförslagen kräver vidare planering. Det är meningen att Vanda stad skall upprätthålla en tabell över vilka åtgärder som genomförs.

Kontaktperson:
Trafikforskare Timo Väistö,
timo.vaisto@vanta.fi

Det gode eksempel
Forbedring af trafikforhold ved skole

Ålesund Kommune i Norge har forbedret trafikforholdene ved Lerstad barneskole.

Formålet med projektet var at fjerne unødvendig trafik gennem et boligområde, som skyldes af- og pålæsning ved skolen.

Projektet indeholdt bl.a. en udvidelse af parkeringspladsen med 65 p-pladser med direkte adgang til hovedvejen.

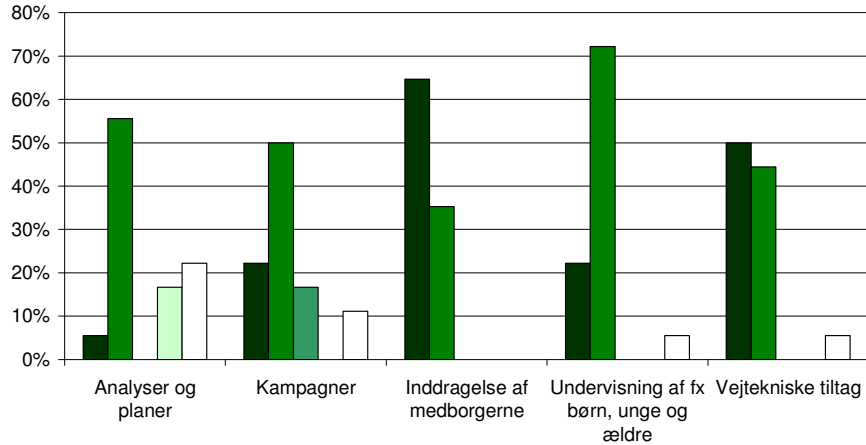
Som en del af projektet blev der desuden etableret en buslomme, en svingbane til parkeringsplads og kryds på modsatte side af vejen, kanaliseret overgang over hovedvejen og rampe for handicappede fra p-pladsen til gangbroen over vejen.

Projektet blev gennemført i samarbejde med skolen og forældregrupper.

Projektet er blevet internt evalueret, og hastigheden er reduceret og trygheden er øget. Trafikken gennem boligområdet er reduceret betydeligt, og der er nu kortere ventetid fra/til hovedvejen.

De vigtigste kriterier for, at projektet er blevet en succes er detaljeret planlægning, tilstrækkelige personaleressourcer og et meget tæt samarbejde med Lerstad barneskole, Forældrearbejdsudvalget ved skolen (FAU) og indbyggerne i området.

Kontaktperson: Fagleder Mirza Bregic

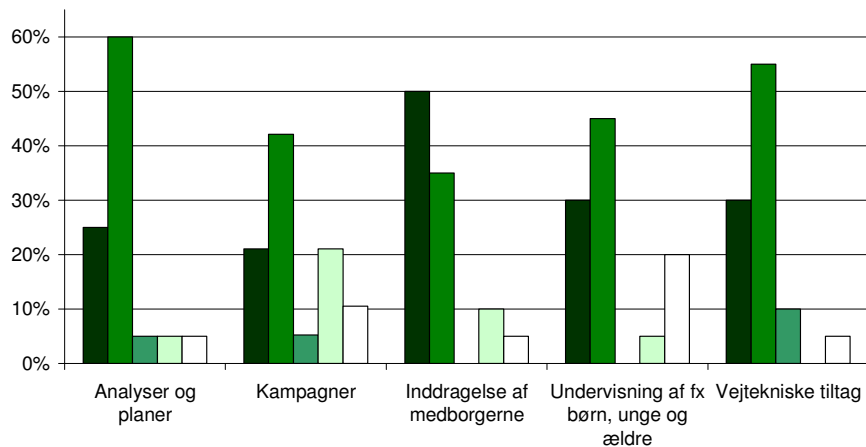


De finske kommuners prioritering af indsatser for trafikikkerhed de sidste 5 år

■ Højere ■ Uændret ■ Lavere □ Ikke Prioriteret □ Ved ikke

Figur 17: De finske kommuner fordelt efter, hvordan deres prioritering af indsatser har ændret sig de sidste 5 år. 17-18 besvarelser.

Som i Finland har en række norske kommuner ligeledes satset mere på inddragelse af medborgerne i trafikikkerhedsarbejdet (se figur 18). Dette skal ses i lyset af, at knap hver 3. norsk kommune sjældent eller aldrig inddrager borgerne i forbindelse med konkrete trafikikkerhedsprojekter. Et eksempel på inddragelse i Norge kan nævnes Ålesund Kommune, som har forbedret de trafikale forhold omkring Lerstad Barneskole herunder bl.a. fjernet gennemkørende trafik i et boligområde ved skolen. Projektet er sket i et samarbejde med skolen, forældregrupper og indbyggerne i området.

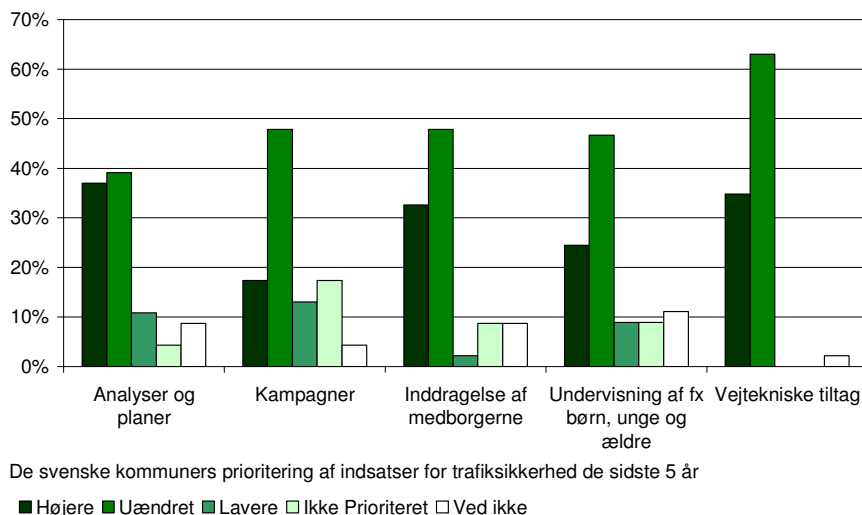


De norske kommuners prioritering af indsatser for trafikikkerhed de sidste 5 år

■ Højere ■ Uændret ■ Lavere □ Ikke Prioriteret □ Ved ikke

Figur 18: De norske kommuner fordelt efter, hvordan deres prioritering af indsatser har ændret sig de sidste 5 år. 19-20 besvarelser.

De svenske kommuner er dem, der i højeste grad har øget deres fokus på planer og analyser. De svenske kommuner har modsat de finske i høj grad opprioriteret dette. Eksempelvis kan nævnes Botkyrka Kommune i Sverige, som har udarbejdet en trafikplan med det mål at forbedre trafikikkerhed, miljø og æstetik. Planen har fokus på biler, udrykningskøretøjer, kollektiv trafik, cyklister og fodgængere, og den bygger på nul-visionens principper for vejudformning.

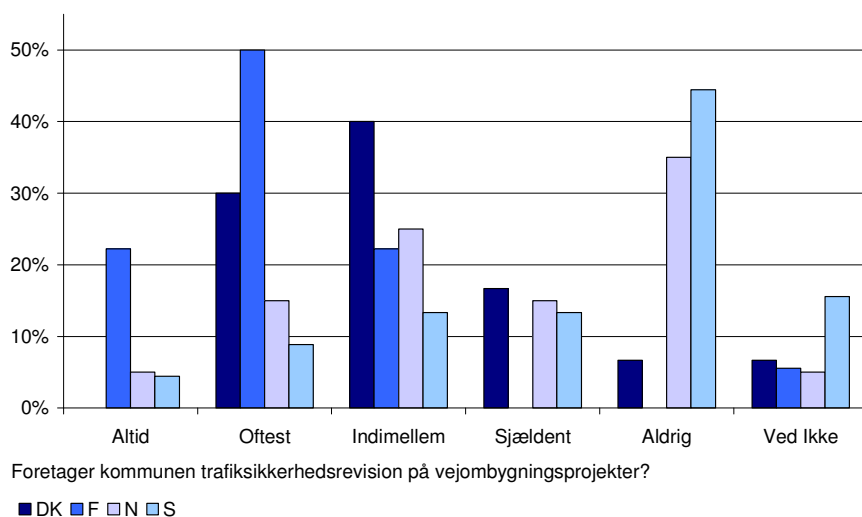


Figur 19: De svenske kommuner fordelt efter, hvordan deres prioritering af indsatser har ændret sig de sidste 5 år. 45-46 besvarelser.

Forskellige syn på trafikssikkerhedsrevisioner

En trafikssikkerhedsrevision er en systematisk metode til at vurdere og optimere et projekts trafikssikkerhedsmæssige kvalitetsniveau. Evalueringer har vist, at der er god effekt for pengene i at gennemføre grundige trafikssikkerhedsrevisioner af vores trafikssikkerhedsarbejde.

De finske kommuner er klart de bedste til at få gennemført trafikssikkerhedsrevisioner. 3 ud af 4 finske kommuner gennemfører ofte eller altid trafikssikkerhedsrevisioner – de øvrige finske kommuner gør det indimellem (se figur 20).



Figur 20: Kommunerne fordelt efter, om de foretager trafikssikkerhedsrevision på vejbygningsprojekter. 113 besvarelser fordelt med 30 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 45 fra Sverige.

7 ud af 10 danske kommuner gennemfører trafikssikkerhedsrevisioner ofte eller indimellem. Et eksempel er Næstved Kommune i Danmark, som i deres systematiske black spot-arbejde anvender trafikssikkerhedsrevisioner, som en vigtig del af arbejdet, se side 16.

En stor del af de norske og svenske kommuner gennemfører ikke pr. automatik trafikssikkerhedsrevisioner. Et eksempel er dog Huddinge Kommu-

Det gode eksempel
Trafikssikkerhedsgennemgang af vejnet

Huddinge Kommune i Sverige har gennemført en trafikssikkerhedsundersøgelse af vejnettet. Formålet var at få mere ud af kommunens indsatser for forbedret trafikssikkerhed.

Sveriges kommuner og Landsting har for at fremme anvendelsen af trafikssikkerhedsrevisioner udgivet en brochure om trafikssikkerhedsrevision: Trafiksikkerhedsrevision – En hjælp til selvhjælp.

Brochuren opfordrer alle kommuner til at søge hjælp hos en uvildig konsulent, således at kommunernes trafikssikkerhedsarbejde bliver kontrolleret og pointsat indenfor hovedbegreberne "trafikssikkerhedskultur" og "trafikssikkerhedsstandard".

Kontaktperson: Thomas Gustafsson,
thomas.gustafsson@huddinge.se

Det gode eksempel
Svendborg – Sikker cykelby

Svendborg Kommune har i perioden fra 1995 til 1999 gennemført projektet "Svendborg Sikker Cykelby". Projektet har omfattet etablering af en cykelrute mellem Svendborg Bymidte og Thurø samt en række mindre anlægsprojekter.

Projektet blev godt forankret i kommunen. Dette førte til flere relaterede projekter som kampagnerne "Com en 'puter på din cykel" og "Mobil uden bil" samt ordninger med firma- og medarbejdercykler.

Projektet blev formidlet via seminarer, besøg og rundture i Svendborg af danske og udenlandske trafikplanlæggere, Vejdirektoratets "Idékatalog for cykeltrafik" samt avisartikler og radioindslag.

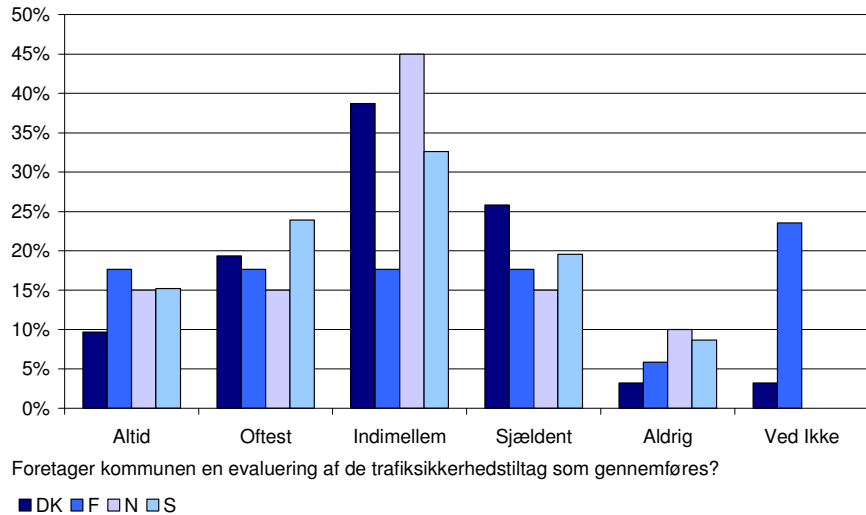
Evalueringen viser, at trygheden er forbedret for cyklisterne. Cykeltrafikken har været stigende og etableringen af cykelruten til Thurø har medført en forbedring af cyklisternes sikkerhed.

Kontaktperson: Klaus Johannesen,
Svendborg Kommune

ne i Sverige, som har gennemført en trafikssikkerhedsrevision af hele deres vejnet for at få mere trafikssikkerhed for pengene.

Flere evalueringer giver mere læring

Evalueringer og vidensdeling er vigtige for at opnå endnu mere trafikssikkerhed i Norden.



Figur 21: Kommunerne fordelt efter, om de foretager evaluering af de projekter som gennemføres. 114 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 17 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Under halvdel af de nordiske kommuner gennemfører ofte eller altid evalueringer af de gennemførte trafikssikkerhedstiltag. Hovedparten af kommunerne evaluerer indimellem eller sjældent. En del finske kommuner er end ikke bekendt med om der evalueres (se figur 21).

Et eksempel på en kommune, som har gennemført en evaluering, er Svendborg Kommune i Danmark. Svendborg har gennemført en række projekter til fremme af cykeltrafikken med gode resultater, viser evalueringen. Både sikkerheden og trygheden for cyklisterne er forbedret ligesom cykeltrafikken har været stigende.

Ressourcerne

- 1/3 af kommunerne har fået flere penge til trafiksikkerhed de sidste 5 år og kun få har fået færre.
- Kommunerne i DK bruger færrest ressourcer til det administrative trafiksikkerhedsarbejde – F og S bruger flest
- DK har især øget indsatsen omkring undervisning og vejtekniske tiltag
- F og N har især øget ressourcerne til inddragelse af medborgerne
- S har især øget ressourcerne til planer, analyser og vejtekniske tiltag
- F gennemfører oftest trafiksikkerhedsrevisioner, mens N og S sjældent gennemfører trafiksikkerhedsrevisioner
- Under halvdelen af kommunerne i Norden evaluerer normalt deres projekter

Top 3, hvis ressourcerne skal bruges bedst muligt

- Brug trafiksikkerhedsplanerne og deres prioritering som et aktivt værktøj i forbindelse med budgetlægningen
- Gennemfør en uvildig trafiksikkerhedsrevision af dit projekt
- En evaluering bidrager til at projektet får en større nytteværdi for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde

Krav til transporttjenester

NTF og Sveriges kommuner og Lands-ting har i en årrække gjort en målrettet indsats for at få kommunerne til at opstille krav til trafiksikkerheden ved ud- bud af transporttjenester. Indsatsen har haft stor effekt, og hovedparten af de svenske kommuner opstætter i dag tra- fiksikkerhedskrav til transporttjenester- ne.

På nedenstående link findes et eksem- pel på trafiksikkerhedskrav til skolebus- kørsel:

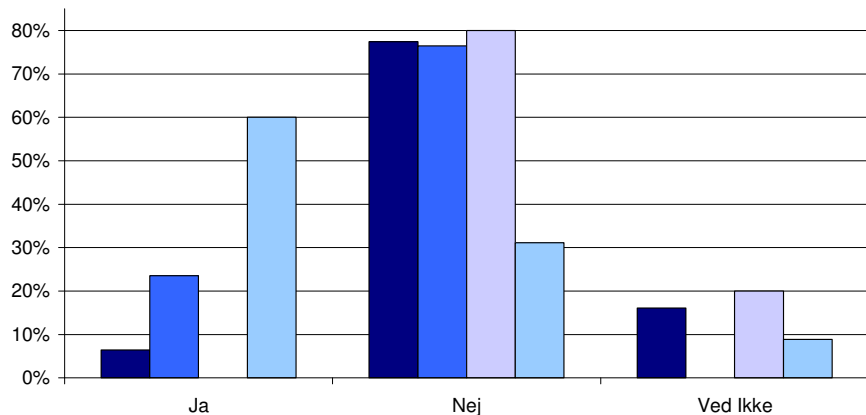
http://brs.skl.se/brsbibl/kata_documents/doc35827_3.doc

På nedenstående link findes yderligere materiale omkring trafiksikkerhedskrav til transportydelse:

<http://brs.skl.se/skpubl/index.jsp?http://brs.skl.se/skpubl/start.jsp>

Få interne krav til kommuners transporter

Det er Sverige, der er længst fremme med krav til de ansattes kørsel f.eks. brug af sikkerhedssele, alkoholås og overholdelse af hastighedsgrænser (se figur 22). Det er også Sverige, der går forrest med krav til trafiksikkerheden ved køb af transporttjenester. 6 ud af 10 svenske kommuner stiller krav til de ansattes kørsel, 8 ud af 10 stiller krav ved køb af transporttjenester.

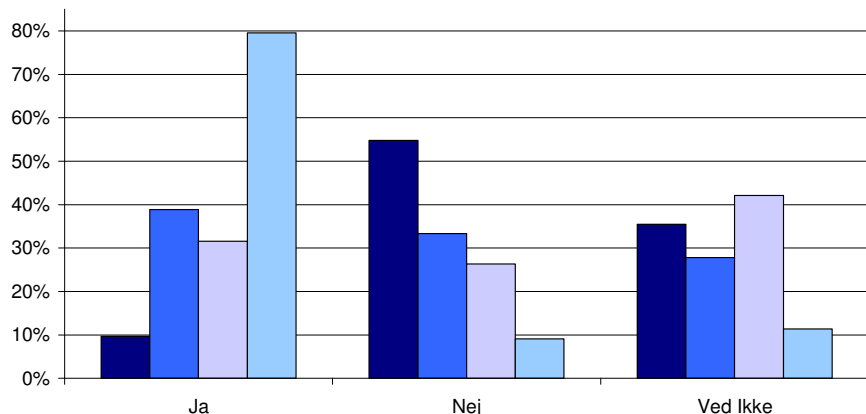


Stiller kommunen krav til trafiksikkerheden ved de ansattes kørsel f.eks. brug af sele, alkoholås, overholdelse af hastighedsgrænser etc. ?

■ DK ■ F ■ N ■ S

Figur 22: Kommunerne fordelt efter, hvorvidt de stiller krav til trafiksikkerheden ved f.eks. de ansattes kørsel m.m. 113 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 17 fra Finland, 20 fra Norge og 45 fra Sverige.

Mere end 3 ud af 4 af de øvrige landes kommuner stiller ikke trafiksikkerhedskrav til de ansattes kørsel og en næsten lige så stor andel af kommunerne i de 3 lande stiller heller ikke trafiksikkerhedskrav ved køb af transporttjenester eller er ikke bevidste om at stille krav (se figur 23).



Stiller kommunen krav til trafiksikkerheden ved køb af transporttjenester (skolekørsel, varetransport, entreprenørkørsel etc.) ?

■ DK ■ F ■ N ■ S

Figur 23: Kommunerne fordelt efter, hvorvidt de stiller krav til trafiksikkerheden ved køb af transporttjenester. 112 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 19 fra Norge og 44 fra Sverige.

Hovedparten af de danske, finske og norske kommuner forventer heller ikke eller ved ikke, om de i den nærmeste fremtid vil stille krav.

I Sverige har NTF gjort en målrettet indsats for at sætte fokus på kommu-

nernes mulighed for at stille krav til transporttjenesterne bl.a. ved at opgøre hvor mange kommuner, som opstiller krav og anvende medierne til at informere om dette. Sveriges kommuner og Landsting (de svenske kommuners centrale organisation) har ligeledes arbejdet for at gøre krav til transporttjenester til en aktiv del af kommunernes trafikssikkerhedsarbejde.

Interne krav

- Kommunerne i S går forrest, når der skal stilles trafikssikkerhedsmæssige krav til de ansattes kørsel og køb af transporttjenester
- DK, F og N stiller kun meget sjældent krav om sikker transport

Det gode eksempel Begrænsning af landbrugstrafikken

I Finland har Suvi Halonen undersøgt muligheden for at begrænse landbrugstrafikken på hovedvejene. Arbejdet blev gennemført på bestilling af Vasa vädistrict og Österbottens lantmäteri-byrå. Afhandlingens titel er "Muligheder for at mindske landbrugstrafikken på hovedvejene".

Med landbrugets omstrukturering er Landmændenes marker blevet adskilt. Dette giver mere trafik på hovedvejene.

Landbrugets interne trafik er særlig markant forår og efterår.

Andelen af langsomme køretøjer sænker trafikens middelhastighed og overhalingssituationerne øges mærkbart.

Samtidigt stiger transportomkostningerne for de større landbrug og arbejdstiden bliver mindre. I projektet forsøgte man teoretisk at beregne den optimale fordeling af markerne, for at man kunne reducere landbrugstrafikken på Riksväg 18 mellem Laihia och Ylistaro. Beregningerne tager højde for trafikssikkerhed, fremkommelighed og landbrugets drift.

På den undersøgte vejstrækning kunne landbrugstrafikken reduceres med 45%, hvis markerne blev omfordelt mellem gårdene. Dette indebærer næsten 26.000 korte kilometer langs hovedvejen årligt.

Med tanke på trafikens fremkommelighed er en sådan reduktion af landbrugstrafikken betydelig. For landmændene ville dette indebære en årlig besparelse på 25.400 euro. Samtidig er rejsetiden pr. landmand reduceret med 7 timer pr. år.

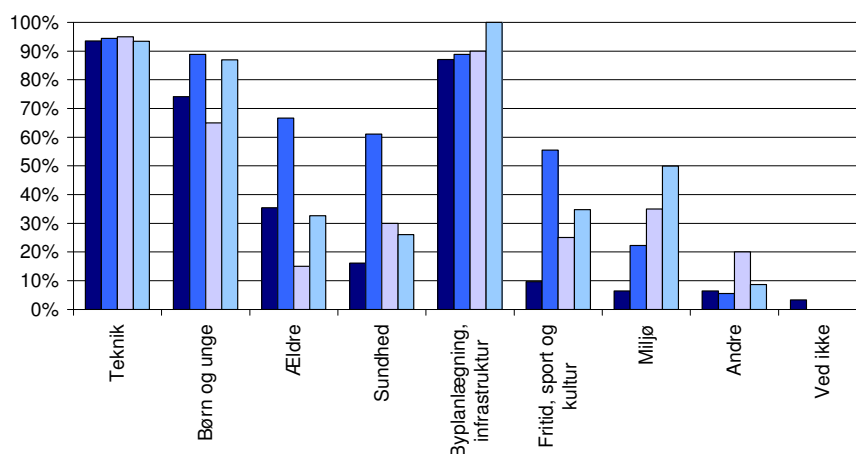
Det kræver en omfattende planlægning at gennemføre en sådan omfordeling af jordene. De myndigheder, der bærer ansvaret for et sådant projekt er Lantmäteri-byrå, Vädistrictet og TE-centralen (Arbetskraft- och näringscentralen).

Kontaktperson: Don Seres, Vejdirektoratet, e-mail: don.seres@tiehallinto.fi

De vigtige samarbejdsrelationer

Trafikssikkerhedsarbejdet er ikke kun et teknisk anliggende. Der er mange forskellige forvaltninger i kommunerne, der kan være medvirkende til, at trafikssikkerheden bliver endnu bedre. Det brede samarbejde giver mulighed for nogle meget målrettede trafikssikkerhedstiltag.

Finland er det af de fire nordiske lande, der har trafikssikkerheden bedst forankret i den kommunale forvaltning. Men også de øvrige lande samarbejder ofte med mere end 3 forvaltninger om de trafikssikkerhedsrelaterede opgaver.



Hvilke områder i kommunen samarbejder omkring trafikssikkerhedsrelaterede opgaver?

■ DK ■ F ■ N ■ S

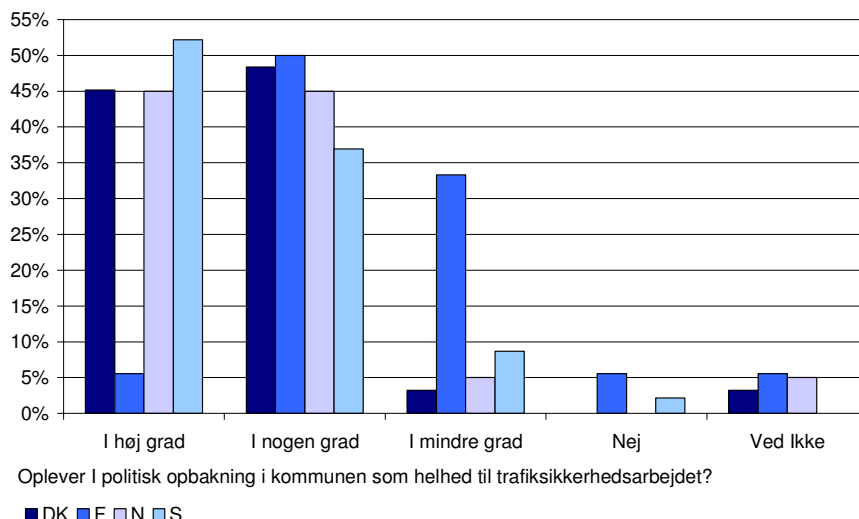
Figur 24: Kommunernes angivelse af hvilke områder i kommunen, som samarbejder om trafikssikkerhedsrelaterede opgaver. Det var muligt at sætte flere kryds. I alt 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

De tre primære områder i de nordiske kommuner, der samarbejder om trafikssikkerheden, er teknik, byplanlægning og infrastruktur samt børn og unge. Ældre, sundhed, miljø samt fritid, sport og kultur inddrages også i flere kommuner.

Politisk opbakning er vigtig i en politisk organisation

Finland og Sverige bruger i mindre grad end Danmark og Norge at få planerne for trafikssikkerhed godkendt på højeste politiske niveau, hvilket ofte bidrager til politisk ejerskab af planerne.

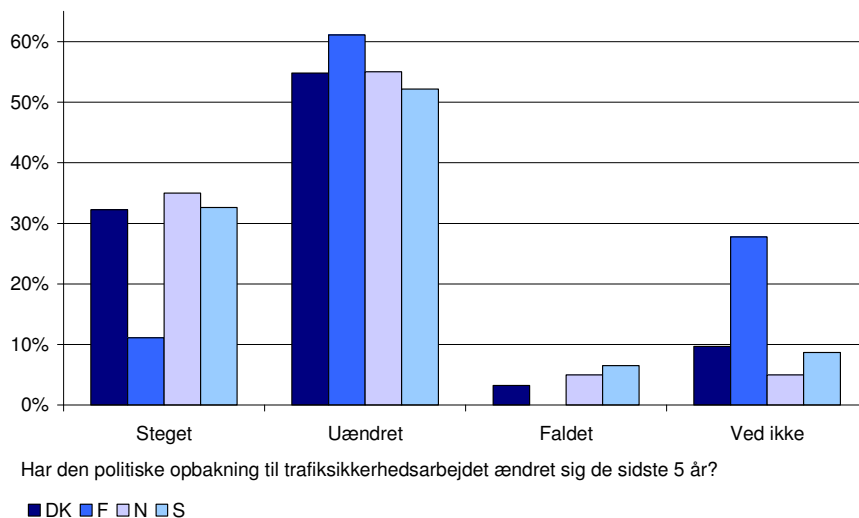
De svenske kommuner oplever en større grad af politisk opbakning end de finske. Man kan dermed ikke konkludere, at der er direkte sammenhæng mellem godkendelse af planerne og opbakning til trafikssikkerhedsarbejdet (se figur 25).



Figur 25: Kommunerne fordelt efter, om de oplever politisk opbakning til trafikssikkerhedsarbejdet. 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

De finske kommuner oplever en markant mindre opbakning til trafikssikkerhedsarbejdet end kommunerne i de øvrige lande. Dette lave niveau har mere eller mindre været konstant.

Kommunerne i Danmark, Norge og Sverige har oplevet en stigende interesse fra politikerne omkring trafikssikkerhedsarbejdet.



Figur 26: Kommunerne fordelt efter, om de mener den oplever politisk opbakning til trafikssikkerhedsarbejdet har ændret sig. 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Eksternt samarbejde er udbredt

Kommunerne i Norden har en række faste samarbejdsrutiner vedrørende trafikssikkerhedsarbejdet. Således samarbejder næsten samtlige kommuner med politiet samt 3 til 5 andre aktører.

I Danmark er samarbejdspartnerne ofte lokale f.eks. de lokale trafikssikkerhedsråd, amtet, interesseorganisationer og skolerne.

Finland, Norge og Sverige samarbejder i meget høj grad med vejdirektorerne.

Det gode eksempel Trafikssikkerhedsiltag i skolen

I Bærum Kommune i Norge har Stabekk Skole gennemført et projekt, som er et undervisningsoplæg om trafik fra 1-7. klasse. Hvert år sker der noget nyt, og alt det børnene lærer, bygger på det, de har lært foregående år. 1.-4.kl. handler om fodgængere. 5.-7. kl. om cyklister.

Forældrene har hovedansvaret for barnets trafikopdragelse. Skolen hjælper forældrene til at tage dette ansvar.

Lærerne får hvert år uddelt materiale og en opskrift på, hvad de selv skal gøre, så lærernes forberedelse kan begrænses. Oplægget er både teoretisk og praktisk, med størst vægt på den praktiske del. Trafik bør læres i trafikken!

Ved siden af dette arbejde er der reflekskampagner hvert år. I refleksperioden (15. oktober - 1. marts) skal alle eleverne bruge refleks på skolevejen.

Målet er, at færdigheder og kundskab vil være med til at skabe holdninger.

Effekten af undervisningen er vanskelig at måle. Men en hjelm- og refleksbrug på op mod 100% viser, at der er opnået en holdningsændring.

Stabekk Skole tror på, at deres undervisning bidrager til, at deres elever bliver dygtige og hensynsfulde trafikanter. Samtidig skaber det værdi sundhedsmæssigt, motorisk, socialt og holdningsmæssigt.

Kontaktperson: Jan I Jansen, Vei og Trafikk

**Det gode eksempel
Doktor P. Dal**

Århus Kommune i Danmark har i perioden 2002-2005 afviklet cyklistkampagnen "Doktor P. Dal" rettet mod alle 4. klasses elever og deres forældre.

Målet med kampagnen var at få børnene til at cykle til og fra skole. Mange forældre kører deres børn til skole, fordi de mener, at det er mere sikkert. Det betyder, at der er mange biler omkring skolerne i morgentimerne, hvilket gør skolevejen usikker for de børn, der cykler og går i skole. Samtidig får børnene på bagsædet ikke den nødvendige træning i at færdes i trafikken på egen hånd. Derfor bliver det mindre sikkert for dem, når de bliver sluppet løs på egen hånd.

Kampagnefiguren Doktor P. Dal – en stand-up komiker – tog rundt på en række skoler og på en humoristisk måde fortalte eleverne om, hvordan de skulle "lære deres forældre at cykle". Her opfordrede han eleverne til at tjekke deres forældres viden om cykelsikkerhed.

Eleverne fik en kampagnefolder indeholdende et cykeltjek med 12 spørgsmål. Blev cykeltjekket gennemført kunne eleverne deltage i en konkurrence om 3 cykler.

Kontaktperson: Pablo Celis, Århus Kommune, pc@vej.aarhus.dk

**Det gode eksempel
Nul-vision på Öster**

Växjö kommun i Sverige försöker involvera alla, som bor och är verksamma inom en stadsdel, när hastigheten ska sänkas till 30 km/tim.

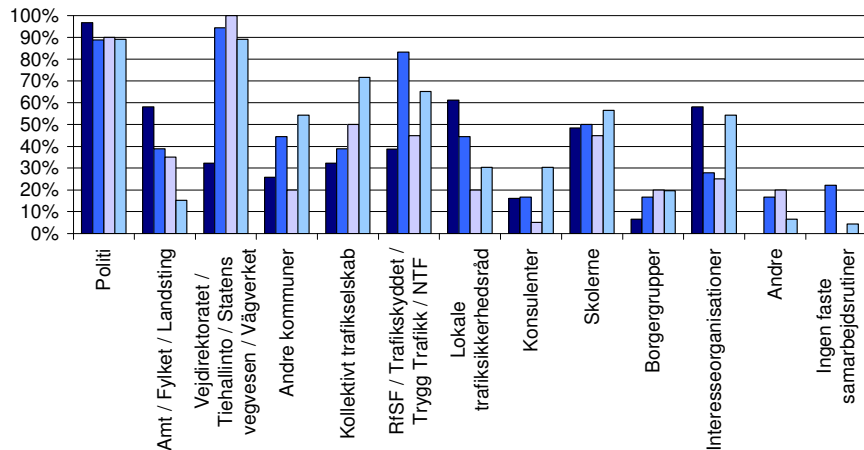
Ett pilotprojekt startades i stadsdelen Öster i 1999, som bl.a. innebar en rad fysiska ombyggnader.

I en utvärdering är 95 procent av småbarnsföräldrarna nöjda med den nya hastighetsgränsen, av samtliga tillfrågade anser 72 procent att projektet är viktigt.

På en gata där man genomfört fysiska åtgärder har hastigheten sänkts med 20 procent, antalet fordon har minskat med 30 procent.

Sedan starten i 1999 är projektet på väg att genomföras i en sjätte stadsdel.

Kontaktperson: Ulf Agermark og Birgith Karlsson



Hvilke eksterne parter har kommunen faste samarbejdsrutiner med omkring trafikikkerhed?

■ DK ■ F ■ N ■ S

Figur 27: Kommunernes angivelse af hvilke eksterne parter de har faste samarbejdsrutiner med om trafikikkerhed. Det var muligt at sætte flere kryds. I alt 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

De finske og svenske kommuner samarbejder også i højere grad end de øvrige med hhv. Trafikskyddet og NTF og andre kommuner.

Samarbejde med de kollektive trafikselsskaber er mest udbredt i Sverige, hvor 3 ud af 4 svenske kommuner har faste samarbejder hermed.

Mere end hver anden af de svenske og danske kommuner inddrager interesseorganisationer i trafikikkerhedsarbejdet, mens hver anden kommune i alle landene har faste samarbejdsrutiner med skolerne. Eksempelvis kan nævnes et projekt i Bærum Kommune i Norge, hvor man målrettet går ind og underviser eleverne i trafikadfærd, både i teori og praksis. I Århus Kommune i Danmark har man forsøgt at få flere børn til at gå og cykle i skole. En del af kampagnen var en stand-up komiker Doktor P. Dal, som tog rundt til en række skoler og på en humoristisk måde opfordrede eleverne at gå og cykle i skole.

Medborgerne inddrages mest i Finland

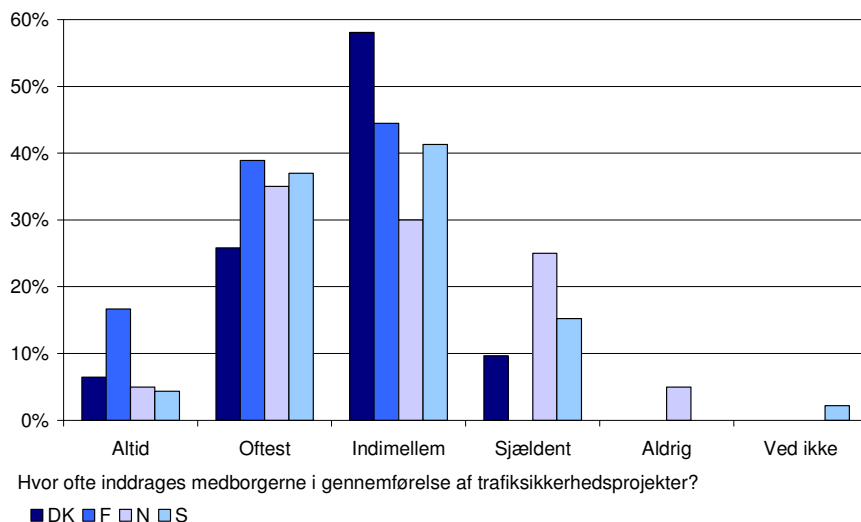
Trafikikkerhed handler om medborgerne – men vi kan alle blive bedre til at inddrage medborgerne, når det drejer sig om at gennemføre trafikikkerhedsprojekterne.

Det er kommunerne i Finland, der er bedst til at inddrage medborgerne i trafikikkerhedsarbejdet (se figur 28).

Over halvdelen af de finske kommuner inddrager ofte eller altid medborgerne i forbindelse med trafikikkerhedsprojekterne, mens 6 ud af 10 norske og svenske kommuner og 4 ud af 10 danske kommuner altid eller ofte inddrager inddrager medborgerne i trafikikkerhedsprojekterne.

Et eksempel er Växjö Kommune i Sverige, som har etableret en 30 km-zone, hvor medborgerne i området har været aktivt inddraget fra planlægning til gennemførelse af projektet.

Knap hver tredje norske kommune tager sjældent eller aldrig medborgerne med i processen, mens 10-15% af de svenske og danske kommuner sjældent eller aldrig inddrager medborgerne.

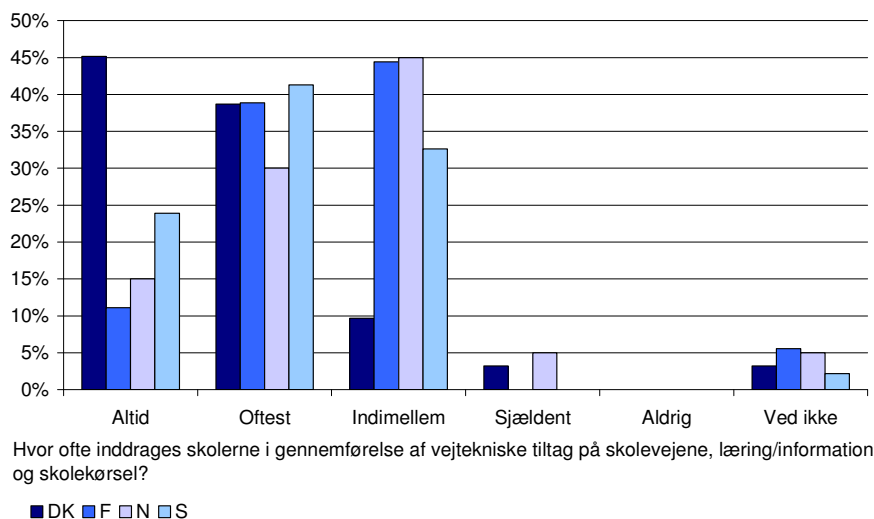


Figur 28: Kommunerne fordelt efter, hvor ofte de inddrager medborgere i deres trafikssikkerhedsprojekter. 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Skolerne er en aktiv medspiller

Danmark er foregangsland, når det kommer til at inddrage skolerne i trafikssikkerhedsarbejdet på skolevejene. Sverige er nr. 2, mens Norge og Finland følger bagefter (se figur 29).

Norge er ellers det af de fire lande der har størst fokus på de utrygge skoleelever og den utrygge skolevej, men de norske kommuner bruger ikke i samme grad skolerne som medspiller, når det kommer til gennemførelsen af de konkrete vejtekniske løsninger.



Figur 29: Kommunerne fordelt efter, hvor ofte de inddrager skolerne ved gennemførelse af vejtekniske tiltag mm. ved skolevejene. 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Basis for bedre brug af interesseorganisationer

Interesseorganisationerne består af engagerede mennesker, der meget gerne vil tages med på råd inden for netop deres felt. Derfor er interesseorganisationerne også en oplagt indgangsvinkel til medborgerinddragelse og forankring af trafikssikkerhedsprojekterne i lokalsamfundene.

Læringsprocesser og netværk

Mange af kommunernes trafikssikkerhedsmedarbejdere deltager i kurser, seminarer samt i forskellige netværk.

I Danmark fremhæves især:

- RfSF's arrangementer og netværk
- Vejforum
- Amtsnetværk
- Trafikssikkerhedsrevisionsseminar
- STIKK – Samarbejdsgruppen for trafikssikkerhed i Kommunerne i Københavnsområdet
- Cykelnetværket

I Finland fremhæves især samarbejder med:

- Vejforvaltningen
- Politiet
- Trafikskyddet
- Lokale trafikssikkerhedsgrupper samt
- Netværk indenfor amtslige trafikssikkerhedskommissioner

I Norge fremhæves især:

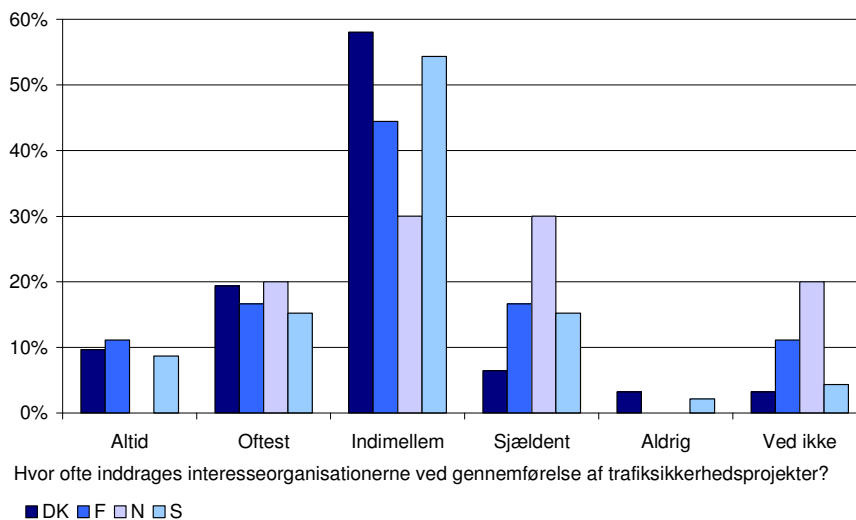
- Trafikssikkerhedsfokus (TS-fokus)
- Trygg Trafikk og deres landskonference
- Fylkenes trafikssikkerhedsudvalg og deres konferencer (FTU-konferencer)
- Cykelkonferencer i regi af Syklistenes landsforening
- Seminarer og faglige arrangementer i regi af Statens Vegvesen
- Kommunale arrangementer og netværk
- Politiet

I Sverige fremhæves især:

- VTI dagene i Linköping
- Trafikssikkerhedskonferencen i Tylösand
- Forskellige konferencer arrangeret af Vägverket regionalt og Sveriges kommuner och Landsting
- Netværk under NTF
- Lokale og regionale samlinger
- Diverse netværk for trafikingeniører, politi, vejmyndigheder og frivillige organisationer

Kommunerne kan dog blive bedre til at gøre brug af disse interesseorganisationer. Generelt bruger de nordiske kommuner interesseorganisationerne jævnligt, men det er kun de færreste kommuner, der svarer, at de henvender sig til interesseorganisationerne ofte eller altid.

De fire lande svarer meget ens på spørgsmålet om brug af interesseorganisationer. De danske kommuner har umiddelbart størst erfaring hermed, mens de norske kommuner har mindre erfaring med dette.



Figur 30: Kommunerne fordelt efter, hvor ofte de inddrager interesseorganisationer ved gennemførelse af trafikssikkerhedsprojekter. 115 besvarelser fordelt med 31 fra Danmark, 18 fra Finland, 20 fra Norge og 46 fra Sverige.

Samarbejder

- F er det af de nordiske lande, hvor trafikssikkerhedsarbejdet er bredest forankret i den kommunale forvaltning
- DK og N får oftere trafikssikkerhedsplaner godkendt på højeste politiske niveau end F og S
- DK, N og S har oplevet stigende interesse fra politikerne
- Kommunerne i F inddrager oftere borgerne end kommunerne i de øvrige lande
- DK inddrager skolerne oftere end i F, N og S.

Top 5, hvis trafikssikkerhedsprojekterne skal forankres

- Inddragelse i processen er udgangspunkt for ejerskabet
- Brug alle de forskellige faglige kompetencer kommunens egne forvaltninger besidder til gavn for trafikssikkerheden
- Skab politisk opbakning
- Søg inspiration i det eksterne samarbejde
- Inddrag borgerne, skolerne og interesseorganisationerne

