

Trafiksikkerhedsbyerne

– overblik 2015



Titel

Trafiksikkerhedsbyerne - overblik 2015

Dato:

November 2015

Foto:

COWI samt Ole Olsen,
Fredericia Kommune (side 1,2,8 og 11)

Oplag:

200

Tryk:

Vejdirektoratet

wISBN (online):

978-87-93184-86-2

ISBN:

978-87-93184-87-9

Copyright:

Vejdirektoratet, 2015

Indhold

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Indledning | 4 |
| Herning (2011) | 6 |
| Gladsaxe (2011) | 8 |
| Silkeborg (2012) | 10 |
| Svendborg (2012) | 12 |
| Helsingør (2013) | 14 |
| Fredericia (2013) | 16 |
| Esbjerg (2014) | 18 |
| Aalborg (2014) | 20 |
| Perspektiver og muligheder | 22 |

Indledning

Trafiksikkerhedsbyerne er blevet udnævnt løbende, parvis hvert år fra 2011 til 2014, blandt de kommuner, som har indsendt ansøgninger til Vejdirektoratet. Byerne er udnævnt af transportministeren og forligskredsen bag aftalen om "En grøn transportpolitik". Hver by har modtaget tilsagn om et tilskud på omkring 10 mio. kr. fra puljen. I alt 37 kommuner har ansøgt om tilskud fra puljen. Mange kommuner har ansøgt mere end én gang. Vejdirektoratet har i alt over de fire år modtaget 56 ansøgninger til vurdering.

Bag konceptet ligger ønsket om at lave forsøg i stor skala for at se, hvilken effekt det har at sætte massivt ind med trafiksikkerhedsfremmende tiltag inden for et afgrænset område. En trafiksikkerhedsby er derfor et geografisk afgrænset byområde i en kommune, hvor det vil være muligt at gennemføre en helhedsløsning, der kan højne det generelle trafiksikkerhedsniveau. Indsatserne kan målrettes på en måde, som det normalt ikke sker i kommunerne.

Medfinansieringen fra staten gør, at der kan fokuseres på indsatser inden for et bestemt område uden også at skulle tage kommunalpolitiske, økonomiske eller andre hensyn om at sprede sol og vind lige i kommunen. Byerne bestemmer selv, hvilke tiltag eller trafikanter, man ønsker at fokusere på. De skal blot rette sig mod det aktuelle ulykkesbillede, især på det kommunale vejnet.

Virkemidlerne er overvejende fysiske vejtekniske, men også blødere indsatser som kampagner/undervisning mv. er inddraget. Det tilstræbes, at projekterne kombinerer kendte og innovative tiltag på en nyskabende måde. Masseiltag og innovation går hånd i hånd i projekterne.

Denne folder giver et kortfattet overblik over situationen i de otte trafiksikkerhedsbyer, med korte fortællinger om udvalgte gennemførte projekter. Enkelte beskrivelser omfatter også planlagte aktiviteter i 2015.



Herning

Herning Kommune har på baggrund af uheldsbilledet i byen valgt at fokusere på kryds, cyklister, unge bilførere og hastighed. Der er gennemført flere ombygninger af uheldsbelastede lokaliteter, og desuden arbejdet med adfærdspåvirkning. Projektet er blevet formidlet via forskellige kanaler og nærmer sig en afslutning, idet Herning blev udpeget til trafiksikkerhedsby i 2011-puljen.

Kommunen har ombygget en række sorte pletter, heriblandt signalregulerede kryds og rundkørsler. Endvidere er alle cykelbaner igennem kryds i den indre by blevet markeret for at forebygge højresvingsulykker.

Der er indført 40 km/t zoner i nogle områder. For at forebygge uheld i forbindelse med rødkørsel, er der gennemført en indsats for at tydeliggøre signallanterner ved at udskifte til LED teknologi.

Fremtidens bilister

Kommunen har konstateret et problem med unge bilister, som er overrepræsenteret i uheldsstatistikkerne. Det er baggrunden for en indsats med et meget koncentreret indhold rettet imod unge bilister.

"Fremtidens Bilister" er et trafikikkerhedskursus for elever på Herningsholm Erhvervsskole i alderen 18-24 år. Kurset er obligatorisk for alle elever på grundforløbet transport og logistik, men udbydes også til elever, som går på linjer inden for bil, fly og andre transportmidler. Faget kaldes færdselslære, og der arbejdes på, at alle elever på grundforløbet skal have kurset.

Formålet med kurset er at nedbringe uheld i aldersgruppen 18-24 år, ved at nå eleverne inden de tillægger sig dårlige vaner. Der inddrages og kombineres forskellige læringsformer og virkemidler i en kombination af teori, øvelser, fakta, social bevidsthed, følelser og oplevelser på egen krop.

Projektet er evalueret og afrapporteret, og det forsøges videreført i en lidt mindre ambitiøs ramme.

Det er kommunens forventning, at kurset medvirker til at de unge, der har deltaget, får en mere helhedsorienteret opfattelse af, hvilke forpligtelser der følger med, når man har fået sit kørekort.

Torontoblink

Mange såkaldte fritliggende fodgængerfelter (fodgængerfelter, som ikke er en del af et vejkryds) er udstyret med gule blink, også kaldet Torontoblink. Disse gule blink er aktive alle døgnets timer, og derfor "glemmer" bilister at udnytte informationen til at være særligt agtpågivende, når de passerer et sådant fodgængerfelt.

Kommunen har fået et forsøgsprojekt godkendt, hvor de gule blink vil skulle aktiveres ved tryk, før en fodgænger passerer et fodgængerfelt. Herved mener kommunen, at der vil kunne opnås mere opmærksomhed imod de fodgængere, som benytter fodgængerfelterne. Ni anlæg er ændret, hvilket er sket ultimo 2014, og forsøget bliver evalueret via videoovervågning før og efter etablering.

Forventningen til de ni anlæg er, at fodgængerne ved at aktivere det gule blink, inden de begiver sig ud i et fodgængerfelt, er bedre sikret. Bilisterne får lettere ved at agere i forhold til krydsende fodgængere, da blinkene kun er aktiveret, når der er fodgængere, der passerer kørebanen.

2011



Gladsaxe

Kommunen har som overordnet mål med projektet, villet udføre det mest helhedsorienterede og effektive trafiksikkerhedsarbejde i Danmark ved at anvende kendte så vel som nye og uafprøvede virkemidler. Fokusområderne er vejteknik, massetiltag, nye tiltag, holdningsbearbejdning og grundig evaluering og videndeling

På baggrund af traditionelle uheldsanalyser er 5 kryds ombygget, og der er etableret 2 nye signalregulerede kryds på henholdsvis Bagsværdvej og Søborg Hovedgade. Som massetiltag har kommunen fokuseret på opsætning af fartvisere, sanering af faste genstande, tilbagetrukne stopstreger og forbedring af vigepligtskryds. 13 vigepligtskryds på hovedgadestrækninger og på vigtige trafikveje er ombygget, så cykelstier og fortove føres ubrudt igennem. Projektet blev afsluttet i foråret 2014.

Cykellygter

For at øge cyklisters synlighed i bybilledet har kommunen i samarbejde med cykelhandlere gennemført et projekt med tilskud til fastmonterede cykellygter. Projektet blev markedsført via medier og opslag hos cykelhandlerne.

I perioden oktober 2013 til januar 2014 gav Gladsaxe Kommune 60 % i tilskud til køb af cykellygter til borgere og ansatte hos Gladsaxe Kommune. Kampagnen var en stor succes, og mellem 900 og 1.000 borgere fik nyt lys på deres cykel.

Kommunens forventninger til cykellygtekampagnen er, at der er flere borgere, som kører med lovlige og tændte lygter, og at cyklisterne derfor bliver mere synlige i trafikken. Derved kan der undgås uheld med cyklister som er blevet overset.

Spejle i kryds

Højresvingende lastbiler i bytrafik er en problematik, som alle kommuner kender til, og har en holdning til. Det er en kendsgerning, at chaufførernes udsyn til højre langs med lastbilen og især omkring det højre forreste hjørne af førerhuset er begrænset. Herved kan cyklister i dette område risikere at blive overset.

Kommunen har fået et forsøg godkendt, hvor chaufføren får hjælp til sin orientering via fastmonterede spejle i særligt udvalgte lyskryds i Gladsaxeområdet. Der er i samarbejde med chauffører, rådgiver og spejlfabrikant gennemført kørselsforsøg på en lukket bane.

Opsætningen i trafikmiljøet er sket i tæt samarbejde med politiet, og forsøget følges nøje over en periode.

Forventningen er, at lastbilchaufførerne fremadrettet får bedre mulighed for at se, om der er cyklister på cykelstien, inden de foretager højresving, og at potentielle uheld i de pågældende kryds undgås.

Evaluering er sket løbende i projektet, men uheld kan først evalueres 5 år efter anlæg, hvorfor der endnu ikke foreligger et endeligt evalueringresultat af uheldsoplysningerne.

2011



Silkeborg

Silkeborg Kommune har valgt at se på områderne: unge trafikanter, lette trafikanter og kryds. Der er lagt stor vægt på information og videndeling om projektet. Nytænkning og inspiration er bærende for de forskellige indsatser, og teknologi (ITS) anvendes i bredt omfang. Silkeborg kommune har bl.a. udviklet en uhedsregistrerings-app, så trafikanter har mulighed for selv at indrapportere og stedfæste uheld.

Med afsæt i over 40 trafiksikkerhedsinspektioner, videoadfærdsundersøgelser af 8.000 fodgængere og cyklister m.m. er der realiseret forbedringer i mere end 30 lokaliteter. De geometriske ændringer har indbefattet ombygninger af flere signalregulerede kryds, rundkørsler, strækninger samt nyanlæg af signalanlæg, cykelstier, hævede flader, krydsningsheller m.m.. På flere lokaliteter er belysningen og synligheden ved krydsningspunkter forbedret og fornyet. Hertil kommer hastighedsdæmpende tiltag på seks strækninger i Silkeborg.

Knallertindsats

Silkeborg har oplevet mange uheld med knallerter involveret. Derfor valgte kommunen at få udarbejdet en folder, som blev sendt ud til fædre til alle unge mænd i knallert-alderen. Folderen er henvendt til fædre, fordi de ikke altid tænker på sikkerheden og deres situation som rollemodel i forhold deres sønner.

Baggrunden for folderen er, at hver anden ulykke med en knallertkører i Silkeborg sker for de unge og urutinerede 16-17 årige. I løbet af de seneste 10 år er der sket 188 knallertulykker i Silkeborg Kommune, og i over halvdelen af disse var 16-17 årige involveret.

En anden del af indsatsen for at få antallet af knallertulykker ned foregår i undervisningen af de unge. Kommunen har fået udarbejdet en video, som fremadrettet bruges som en del af den obligatoriske knallertundervisning. Videoen bygger på en test af knallertkøreres færdigheder gennemført på Jyllandsringen.

Det lokale vinkling af kampagneindsatsen skal skabe debat mellem de unge og deres forældre om og sætte fokus på god knallertkørsel i Silkeborg. Formidlingen af konsekvenserne ved risikobetonet kørsel – fra unge til unge – skal medvirke til en adfærdsændring, som kan registreres ved en nedgang i antallet af knallertulykker i målgruppen.

Ekstra grøntid med chip

På baggrund af en grundig analyse af fodgængeradfærd ved signalregulerede fodgængerfelter har kommunen sat et forsøgsprojekt med anvendelse af røde brikker i gang. De røde brikker er uddelt til fodgængere og kan, ved at de holdes hen til fodgængertrykket i udvalgte kryds, aktivere 4 sekunders ekstra grøntid.

Det er især ældre og/eller gangbesværede personer, som har vanskeligt ved at nå hele vejen over, inden signalet for fodgængere skifter til rødt. Ved at aktivere de 4 sekunders ekstra grøntid giver man de ældre tryggere forhold i trafikken, og de undgår at blive presset af bilister som kører frem imod fodgængerfeltet.

Brikken udleveres til alle borgere, som henvender sig til kommunen for at få hjælp til ekstra grøntid.

Muligheden for at få ekstra grøntid til at nå over fodgængerfeltet i Silkeborg forventes at minimere antallet af rødgængere. Samtidig håber kommunen, at brikken kan øge fodgængernes tryghed og dermed også deres "aktionsradius" og mobilitet i området.

2012



Svendborg

Svendborg Kommune har valgt at bygge projektet op omkring hastighedsreduktion og sikring af skoleveje. Hastigheden bearbejdes på flere måder, og projektet understøtter byens branding omkring cykelfremme, idet lavere fart giver mere tryghed og sikkerhed for de bløde trafikanter. Projektet består af fysisk ombygning af veje i hastighedszoner samt en understøttende kampagne. Skolevejene sikres via et tæt samarbejde med skolerne.

Byen er tidligere besluttet opdelt i en 30 km zone i den indre by, samt et antal 40 km zoner i områder hvor der hovedsageligt er beboelse. Trafiksikkerhedsby projektet har givet mulighed for massivt at implementere alle zoner i byen med fartdæmpende foranstaltninger for at få farten ned, og for at få højet trygheden så meget, at fodgængere og cyklister føler sig trygge i trafikken. Trafikvejene er blevet udstyret med fartvisere.

Borgerinddragelse

Svendborg Kommune har valgt at være offensiv i forhold til borgerinddragelsen. Tidligt i projektet, så snart der var skitser over projekter, åbnede kommunen en blog, hvor alle interesserede kunne orientere sig og komme til orde. Umiddelbart i tilknytning til bloggens åbning blev der afholdt et velbesøgt borgermøde på rådhuset. Der kom en masse relevante borgersynspunkter, som kunne inddrages i det videre arbejde.

Så snart der var udarbejdet projekter for fartdæmpning i boligområder, tog kommunen rundt i byen med en campingvogn. I campingvognen kunne man få en snak med projektmedarbejdere fra kommunen og komme med kommentarer til helt konkrete forhold.

Vognen holdt parkeret nogle få timer på seks forskellige lokaliteter, og på denne måde kom kommunen i direkte dialog med op imod 200 borgere.

Svendborg Kommune forventede, ved at gå i dialog med borgerne tidligt i processen, at kunne opnå en forståelse for projektet. Kommunen har dog erfaret, at det er når entreprenøren sætter skovlen i asfalten, at reaktionerne fra de berørte borgere kommer frem.

Kampagne

I forbindelse med den fysiske ombygning af veje, især i boligområder, gennemførte kommunen en kampagne for at understøtte trafikanternes valg af hastighed. Et gennemgående tema i trafiksikkerhedsbyen er hastigheden. Derfor støttede kampagnen op om den lavere fart med forskellige typer af budskaber, som for eksempel: "Sæt farten ned – og nyd vores by".

Kampagnen var synlig i bymidten, på indfaldsvejene og i boligkvartererne. Ved kampagnens start blev der udleveret bagerbrød til morgenfriske trafikanter. Da kampagnen havde "lånt" logoet af byens status som Cittaslow by, en snegl, var det nærliggende at udlevere snegle.

Der er også et element af "nudging" i form af fartvisere, som, ud over den aktuelle fart, samtidig viser en snegl, hvis fartgrænsen overholdes.

Svendborg Kommune forventede, at kampagnen ville understøtte og begrunde hvorfor "Svendborg sætter farten ned". Dette skulle gøres med et smil.

2012



Helsingør

Helsingør Kommune har ved hjælp af en grundig analyse af uheld valgt, at projektet kommer til at omfatte trafikvejene. Der er både problemer i kryds og på strækninger, og kommunen vil gerne anvende både kendte og veldokumenterede indsatser som innovative pilotprojekter med potentiale. Helsingør Kommune har fået tilsagn fra puljen om udsættelse, så projektet vil blive gennemført fra 2015 og frem.

Da projektet i Helsingør er kommet senere i gang end oprindeligt planlagt, foreligger der endnu ikke grundige analyser samt oplæg til løsningsforslag. Analyserne vil blive gennemført i løbet af 2015.

Trafiksikkerhedsby Helsingør ligger i forlængelse af de indsatser og planer, som kommunen i også har sat i gang, med fokus på forbedring af både mobilitet, sikkerhed, komfort og fremkommelighed på kommunens vej- og stinet. Indsatserne kan samlet danne grundlaget for sikker mobilitet i Helsingør kommune.

Analyseprogram

Kommunen planlægger at gennemføre et bredt analyseprogram for at få det bedste udgangspunkt for de ændringer, som efterfølgende gennemføres.

De mest ulykkesbelastede vejes fysiske indretning kortlægges, herunder vejbanebredder, oversigtsforhold, faste genstande, støtteheller, fodgængerheller mv.

For at opnå større viden om, hvorfor ulykkerne sker netop her, indsamles viden om trafikanternes oplevelser og adfærd. Trafikanternes adfærd kortlægges ved hjælp af interviews og adfærdsstudier ved særligt ulykkesbelastede

lokaliteter. Den indsamlede viden bruges til at målrette indsatsen og til design af de fysiske tiltag. Det forventes, at analyseprogrammet vil medvirke til, at de efterfølgende indsatser kan målrettes de steder, hvor problemerne er størst.

Trafikveje

Omkring halvdelen af alle ulykker og personskader i Helsingør, Snekkersten og Espergærde sker på vejene. Trods en systematisk kortlægning og målrettet indsats mod sorte pletter, har ulykker på trafikvejene udgjort en stigende andel af det samlede antal ulykker gennem de seneste 10 år. Helsingør Kommune står således over for en ny udfordring med at finde og afprøve virkemidler til at reducere den del af ulykkerne, som ikke har været omfattet af sortpletarbejdet.

En stor del af vejnettet er ombygget efter standarderne for miljøprioriterede gennemfarter i starten af 1980'erne med fortov og cykelsti samt helleanlæg og toronto-anlæg i forbindelse med fodgængerkrydsninger. Det er aktuelt at undersøge, om det fortsat er den rigtige løsning, eller om der er behov for nye løsninger. Ved at fokusere på trafikvejene er der fokus på de mest trafikerede veje, og løsninger implementeret på disse kan medvirke til at inspirere andre kommuner med tilsvarende problemstrækninger.

2013



Fredericia

I Fredericia Kommune skal der skabes større kvalitet i trafikikkerheden i bymidten. Hastigheden dæmpes, og der sættes ind med adfærdsinitiativer. Desuden er de større indfaldsveje under luppen, fordi der sker mange uheld på disse veje. Cyklister er et særligt fokuspunkt, da kommunen også arbejder aktivt for cykelfremme. Projektet er i sin opstart, idet det er blandt de senest udpegede.

Der er gennemført trafikikkerhedsinspektion af en række kryds og strækninger, som ved den indledende analyse har haft for høj uheldsforekomst. Inspektionen hjælper med til at konkretisere analyserne og komme tættere på hvilke løsninger der kan bringes i spil for at reducere antallet af uheld.

i 2015 vil de første ombygninger finde sted, og i forbindelse med hvert projekt under trafikikkerhedsbyen vil der blive gennemført grundige analyser af effekten.

Trafikikkerhedsinspektion

Der er gennemført såkaldt trafikikkerhedsinspektion af forskellige lokaliteter, hvor der via uheldsstatistikken er indikation af problemer, som kan løses ved at ændre vejudformningen.

Trafikikkerhedsinspektion er en standardiseret procedure, som bygger på gennemgang af uheldsoplysninger sammenholdt med vejenes fysiske udformning. Besigtigelse af lokaliteterne er en væsentlig del af inspektionsrutinen.

Inspektionen er omsat til anbefalinger, som kommunen gennemgår og prioriterer. I 2015 vil der blive påbegyndt ombygning af de enkelte lokaliteter.

Kommunen forventer at trafikinspektionerne kan bidrage til "hele" løsninger, som, udover at forbedre trafikikker-

heden, også tager hensyn til øvrige forhold, herunder den fremtidige vedligeholdelse.

Trafikikkerhedslaboratorium

Fredericia Kommune vil oprette et "trafikikkerhedslaboratorium", hvor man kan afprøve nye tiltag og løsninger, som ikke tidligere har været afprøvet i fuld skala i Danmark. Det kan være løsninger af vejteknisk karakter, eller løsninger som er henvendt direkte til trafikanterne, hvor det primære sigte er at hjælpe og understøtte trafikanternes trafiksikre valg.

Indsatsområderne vil hvile på grundige analyser af uheldsoplysninger samt studier af adfærd.

I forbindelse med planlægning og implementering af forsøgsprojekterne vil der blive inddraget ekstern ekspertise til sparring og kvalitetssikring.

Forventningen er at kunne undersøge nye måder at angribe trafikikkerhedsarbejdet på. Samtidig forventer kommunen også at kunne beskrive fordele og ulemper ved de forskellige metoder.

Derudover er der håb om, at interesserede vil byde ind med forslag og ideer, som kan afprøves, og kommunen forventer at kunne indgå i tæt samarbejde med rådgivere og leverandører.

2013



Esbjerg

I Esbjerg vil der blive arbejdet helhedsorienteret med trafiksikkerheden. Forskellige typer af rejser i byen behandles ud fra princippet om, at alle skal kunne færdes sikkert og trygt i byen uanset valg af transportmiddel. Der vil blive arbejdet med adfærden ved at understøtte den "gode" adfærd med nudging. I 2014 er der bygget op omkring projektet, så det er klar til at gå "i luften" fra 2015.

De konkrete initiativer er beskrevet som 23 enkeltprojekter. Projekterne går i hovedtræk ud på at ombygge rundkørsler, ombygge kryds i bymidten, samt ombygge og trafik sikre fordelingsveje i byens periferi. Projektet omfatter særlige indsatser til sikring af et antal kryds i bymidten, hvor der er højrejsegepligt. Indsatserne gennemføres som en række forsøg med en blanding af vejteknik og nudging.

Inddragelse af borgere og interessenter

En vigtig del af projektet i Esbjerg er at inddrage borgere og interessenter. I efteråret 2014 blev der afholdt en såkaldt interessentworkshop, hvor kommunen inviterede en række foreninger, institutioner og interesseorganisationer til en bred diskussion af de forslag, som på det tidspunkt var skitseret i et projektkatalog.

Der har desuden været afholdt en ekspertworkshop, hvor formålet var, at diskutere de skitserede løsninger med et panel af eksperter inden for trafiksikkerhedsfeltet. Herved kan projekterne skærpes bedst muligt i forhold til den nyeste viden på området.

I starten af 2015 blev der afholdt et åbent borgermøde for at sikre, at alle interesserede fik mulighed for at komme til orde og høre om og debattere planens indhold, inden projekterne sættes i søen.

Trafiksikkerhedsprojekter forankres bedst i samarbejde med borgere og andre interessenter i en åben dialog, og

forventningen er, at det videre forløb gøres mere smidigt igennem et tidlig inddragelse.

Adfærdsprojekt

I foråret 2015 igangsatte kommunen et projekt, som bygger på de nyeste principper inden for adfærdspåvirkning. Projektet involverer uddannelsesinstitutioner i en del af byen, hvor analyserne peger på forskellige problematikker, som forsøges løst i en kombination af vejteknik og adfærdspåvirkning. Begrebet nudging indgår aktivt som en del af løsningspaletten. Institutionerne arbejder med elevernes adfærd i læringsforløb.

Der vil blive arbejdet med en vejstrækning, hvor der i udpræget grad er en sammenblanding af biltrafik og blød trafik til og fra uddannelsesinstitutioner. Aldersgruppen 15-20 år står for, at være de farligste år som trafikanter. Ved at sætte fokus på god trafikal adfærd kan de unge selv være med til at gøre aldersgruppen sikrere og mere bevidste trafikanter. Projekt vil typisk kunne danne basis for en bredere indsats omkring unge og trafiksikkerhed i byen og kommunen.

Kommunen har igangsat et udviklingsprojekt med ungdomsuddannelserne med forventning om, at de unge selv skal komme med ideer og forslag til, hvordan de kan tilpasse deres adfærd, så deres risici i trafikken mindskes.

2014



Aalborg

I Aalborg Kommune vil der blive behandlet fysiske løsninger, tryghed og sikkerhed i relation til skoleveje ved udvalgte skoler. Der lægges vægt på grundig analyse og effektivitet. De udvalgte skoler danner basis for, at der udarbejdes et katalog over indsatser, som øvrige skoler i byen og kommunen kan nyde godt af. Trygheden behandles på baggrund af forskellige analysemetoder, og ny viden om adfærdspåvirkning bliver afprøvet.

Projektet omfatter på nuværende tidspunkt nedtællings-signaler ved fodgængersignaler i signalregulerede kryds, samt nedfældede LED lys ved nyetablerede fodgængerfelter. For at tilgodese cyklisteres sikkerhed og fremkommelighed anlægges i udvalgte signalregulerede kryds cykelbokse. Dynamiske tavler til at regulere færdsel forbi skolerne i udvalgte tidsrum afprøves. Der etableres gode afsætningspladser ved skolerne, og der laves fuldstændig separation af de bløde trafikanter fra biltrafikken. Der etableres cykelsti og cykelbane på udvalgte strækninger, således også imod evt. ensretning.

Analysen med drone og video

For at have de bedste værktøjer til at iagttage adfærden i komplicerede trafikmiljøer har Aalborg Kommune ved skoler anvendt videooptagelser fra en drone. Droneoptagelser er en ny måde at indsamle data på i forhold til at kunne iagttage trafik fra nært hold uden at være synlig i trafikbilledet.

Dronen er en såkaldt helikopterdrone, som er særlig velegnet til trafikoptagelser i et lokalt trafikmiljø. Det skyldes dronens særlige evne til at kunne optage video fra samme position i kortere eller længere perioder. Optagelserne suppleres med andre optagelser fra små videokameraer monteret på cykelhelme, for der at kunne se børns vej til skole og de situationer som de kommer ud for.

Forventningerne er indfriet, idet kommunen har afprøvet nogle anderledes metoder til at lave skolevejsanalyser.

Begge metoder har givet input til den samlede analyse, som ellers ikke ville være blevet tilvejebragt gennem andre analyser. Kommunen har fået erfaringer med brug af droner og undersøgt, hvilke muligheder der ligger i at filme trafikken fra 30-40 meters højde.

Fokusgruppeinterviews

Der er gennemført et antal gruppeinterviews blandt skoleelever på de udvalgte skoler. Det er tilstræbt at sammensætte grupperne med både fodgængere og cyklister fra samme klasse. Interviewene er gennemført for at inddrage et brugerperspektiv i grundlaget for de påtænkte ændringer af trafikmiljøet omkring skolerne.

Der blev forud for interviewene opstillet en række hypoteser, som blev afprøvet i samtalerne med eleverne.

Gruppeinterviewene gav på alle skoler ny viden om skolevejsdetaljer, som uden interviews ville have været vanskelige at tilvejebringe. Herved er der større sandsynlighed for, at ændringer gennemføres under hensyntagen til den faktiske trafikadfærd.

Kommunen har gennem metoden fået erfaringer med, hvorvidt fokusgruppeinterview med elever fra 5-7 klassetrin belyser de problemstillinger, som fremkommer gennem andre analysemetoder.

2014



Perspektiver og muligheder

Gennem fire år har puljen til uddeling af midler til trafikikkerhedsbyer eksisteret, og i alt otte byer har fået tilskud herfra.

I de sidste fire år er der uddelt knap 80 mio. kr., som medvirker til at styrke trafikikkerheden i byerne/kommunerne. Politikere og borgere har været inddraget og fået større indsigt i løsninger tilpasset hvert enkelt bymiljø. Kommunerne har været gode til at fortælle omverdenen om deres visioner og projekter, så der er – og vil formentlig til stadighed – komme rigtig mange gode afledte effekter via puljen.

Formålet med puljen har været at afprøve nye, innovative løsninger til gavn for hele vejsektoren. Tilskuddet har været betinget af, at byerne forpligter sig til at formidle erfaringer og nye ideer videre på konferencer og i fagblade.

Trafikkerhedsbyerne skal gå forrest med innovative og nye løsninger, men håbet er, at flere kommuner henter inspiration til selv at afprøve nye løsninger på det kommunale vejnet. Gode ideer skal spredes og udvikles.

De otte projekter er nu omtrent halvvejs gennemførte. Vi mangler endnu at se de endelige evalueringer af de første projekter.

Over tid kan nogle af de gode ideer blive inddraget i det fælles grundlag for indretning af vejene, i vejreglerne eller i lovgivningen. Andre vil fortsætte som best practise på forskellige områder, og idet der sikres en god og solid evaluering og formidling af projekterne, vil de komme mange til gavn.



Vejdirektoratet har lokale kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved og Skanderborg
samt hovedkontor i København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1022 København K

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

