

Kommunale udfordringer i transportplanlægningen

Kommunalreformen betød store forandringer for kommunerne inden for transportplanlægningen. Kommunesammenlægningen medførte færre og større kommuner, hvor mange medarbejdere fra de tidligere amter pludselig blev overført til de kommunale vejafdelinger, mens andre overgik til et forandret Vejdirektorat, som også fik en større rolle som vejmyndighed. Regionerne blev oprettet, og på trafikområdet medførte det oprettelsen af trafikselskaberne, der koordinerer den lokale kollektive trafik.

Ib Doktor, Vej- og Parkchef, Fredericia Kommune
teib@fredericiakom.dk

Troels Andersen, Trafikplanlægger, Fredericia Kommune
troels.andersen@fredericia.dk

Personalemæssige konsekvenser

Ofte undervurderer man den personlige faktor i disse ombrydningstider. De kommunale vejafdelinger fik pludselig nye kollegaer, og dermed skulle der ændres på opgavefordelingen for alle – og ikke bare for de nyankomne. For medarbejdere, der blev overflyttet fra andre kommuner og amterne,

betød ændringen, at de kunne føle, at de kom sidst til bordet, hvor opgaverne skulle fordeles. Desuden fik mange en længere og mere besværlig rejse til arbejde, end de havde før.

Den store ombrydning betød, at nogle ikke følte sig optimalt placeret og derfor skiftede job kort efter omplaceringen. På denne måde gik meget viden og mange rutiner tabt i kommunerne, og det er først nu, at der er ved at falde ro på feltet. Vi har lært, at den menneskelige faktor er meget betydningsfuld.

Biltrafik

Biltrafikken stiger imellem byerne, mens

den i byområder kan holdes næsten stabil. Trafikmodellen for Trekantområdet regner således med en årlig vækstfaktor på 1% i byområderne. Det skulle med en offensiv transportplanlægning være muligt at holde niveauet uændret, uden at det vil hindre væksten i erhvervslivet.

Biltrafikken er involveret i de fleste trafikulykker med personskade. Derfor er en ændring af specielt krydsene i byområder noget, der skal gøres mere ved. De fleste kommuner har nu opdaterede trafiksikkerhedsplaner, men typisk er der ikke penge nok til at realisere planerne i takt med målene.

Fremkommelighedsproblemerne for



kommunerne er primært på de overordnede veje, hvor den regionale trafik møder den lokale trafik. At løse den type problemer er typisk forbundet med meget store udgifter.

Cykeltrafik og sundhed

Med kommunalreformen fik kommunerne pludselig opgaven med at arbejde med forebyggelse og sundhed. De nye sundhedsplaner betød, at mange fik øjnene op for, at øget cykeltrafik i virkeligheden kan være en vigtig del af svaret på sundhedsproblemerne. En cykeltur er sund og kan foretages af næsten alle. Samtidig er det påvist, at investering i cykeltrafik og kampagner på kommunalt plan er meget effektivt, og noget som borgerne gerne spiller med på. I projektet Odense – Danmarks nationale Cykelby fandt vi ud af, at en ny cykeltur kan produceres for under 0,75 kr., og at cykeltrafikken er så sundt, at det tjener sig hjem igen på 1-2 år.

Statens cykelpulje er et udtryk for, at man er enig i denne satsning, og at en statslig medfinansiering er afgørende for hurtige og markante initiativer. Problemet er nu bare, at de trængte økonomiske tider gør det svært for kommunerne at finde deres del af medfinansieringen. Så selv meget progressive kommuner må nu takke nej til muligheden for statslig støtte til cykelprojekter. Derfor er det vigtigt, at statens bidrag hæves fra de nuværende 30% til 40 - 50%. Alle vil få gavn af et markant løft på cykelområdet.

En stor del af sundhedsbesparelserne vil direkte kunne aflæses i de kommunale udgifter. Hertil kommer sparet udbygning af vejene i byområder samt besparelser på transport af skolebørn.

Fra 2008 til 2009 faldt alle kategorier af ulykker, og antallet af dræbte faldt med 24% – en udvikling der skal fastholdes i de kommende år. En aktiv cykelpolitik kan sigte på både sikkerhed og sundhed.

Erfaringer har påvist, at man kan øge cykeltrafikken med 20% og samtidig reducere cykelulykkerne med 20%. Cykling er ikke kun et spørgsmål om at transportere sig fra A til B. Cyklen er et særdeles vigtigt redskab til at sikre den daglige motion og bevægelse, som Sundhedsstyrelsen anbefaler.

Fysisk aktivitet såsom cykling har en betydelig virkning på befolkningens sundhedstilstand. Fysisk aktive personer lever ca. 5,3 år længere end fysisk inaktive. Samtidig har fysisk aktive personers i gennemsnit 4 leveår færre med langvarig belastede sygdom. 1 ekstra cyklet km udløser sundheds- og produktionsrelaterede gevinster for over 5 kr.

Cykling er ikke ufarligt, men det er 10 - 20 gange så farligt for helbredet ikke at cykle.



Undersøgelser viser, at børn, der cykler til skole, er mere aktive dagen igennem end børn, der bliver kørt i bil til skole. Desværre viser udviklingen, at antallet af børn, der bliver kørt i bil til skole og fritidsaktiviteter er fordoblet i løbet af de sidste femten år. Samtidig er inaktiviteten blandt især teenagere steget. Denne udvikling betyder, at mange skolebørn ikke bevæger sig nok i løbet af dagen, og det er en medvirkende årsag til, at hver fjerde pige og hver sjette dreng i folkeskolen nu er overvægtig.

Børn, der altid bliver transporteret rundt i bil, er ikke alene i risiko for at blive overvægtige og komme til at lide af forskellige livsstilssygdomme. De får også nogle rigtig dårlige transportvaner. Børn, der næsten udelukkende oplever trafikken fra bagsædet af en bil, lærer ikke at færdes i trafikken.

Kollektiv trafik

Kommunerne er nu sammen med regionerne bestillere af den kollektive trafik. Men også her er der behov for besparelser. Hvis der skal skæres mere end 10%, er rationaliseringspotentialet typisk opbrugt, og større mængder af kunder vil forsvinde. En del vil skifte til cyklen, mens andre vil skifte til bil – som fører af en nyanskaffet bil, eller ved at der bliver kørt mere i de eksisterende biler.

Borgerne har tit modsatrettede ønsker om en høj fladedækning og en hurtig rejse. Fakta er dog, at besparelserne tvinger kommunerne til at rette ruterne ud, så mange vil få længere til stoppestedet end hidtil. I Fredericia forsøger vi at belyse denne problemstilling ved at undersøge passagerernes nuværende gangafstand og deres muligheder for at gå lidt længere. Nogle vil med fordel kunne kombinere cyklen og bussen, og her vil vi se på mulighederne for at etablere bedre cykelparkering på udvalgte stoppesteder, hvor dette kan blive særligt relevant.

Drift og vedligeholdelse

Driftsudgifterne er altid mange gange større end udgifterne til nyanlæg – til gengæld er der meget ringe interesse for området, og denne vinters frostskafer viser med al tydelighed, at der mange steder er et efterslæb, som kan blive dyrt at indhente. Nedsættes driftskvaliteten slider man på vejkapitalen, og det kan skabe meget store udgiftsposter i de kommende år. Så længe entreprenør – og asfaltbranchen er presset, vil der være gode priser, men en kommende højkonjunktur vil give højere priser.

Kommunal overdragelse af veje til private fællesveje er mange steder en mulighed, som der ikke er politisk opbakning til. En mulighed for brugerbetaling er betalt parkering på offentlige pladser, men den mulighed er stort set udtømt af politiske årsager.

Kommunikation og dialog

Borgernes krav er vokset, og det er derfor vigtigt med en klar kommunikation, der tydeligt fortæller, hvad man kan forvente – og hvad man ikke kan forvente. Her kan internettet og borgermøder imødekomme en del af behovet. Andre gange kan henvendelserne automatiseres, således som Fredericia Kommune nu lader borgerne klikke på et kort på hjemmesiden, når de vil rapportere skader mv.

Et andet eksempel er kommunens nye borgerpanel med 1.200 repræsentativt fordelte borgere, der flere gange årligt vil bidrage med vigtige oplysninger til forvaltningen. Her er netop gennemført en stor cykelundersøgelse, der vil danne grundlag for et nyt cykelregnskab, og flere andre undersøgelser vil følge.

Den gode dialog sikrer en bedre forståelse imellem borgere, forvaltning og politikerne.