

Svar på forespørgsel om trafiksikkerhed

17. december 2018
Side 1 af 6

Teknik og Miljø har modtaget en 10-dages forespørgsel fra Socialdemokraterne om trafiksikkerhed. Nedenfor er svaret på de stillede spørgsmål.

1. I budgetforliget 2018 blev der afsat 35 mio. kr. til arbejdet med hastighedszoner i boligområder og sikre skoleveje. Hvad er status på projekterne, og hvor mange af de afsatte midler er udmøntet på nuværende tidspunkt?

TEKNIK OG MILJØ
Plan og Miljø
Aarhus Kommune

Der blev i budgetforlig 2018 afsat 15 mio. kroner til hastighedszoner og 20 mio. kroner til sikre skoleveje i årene 2020 og 2021. Da midlerne således først er afsat fra 2020, er der ikke gennemført projekter på disse bevillinger ved udgangen af 2018.

Mobilitet
Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 60
Direkte telefon: 41 85 93 63

De bevilligede midler til sikre skoleveje supplerer allerede eksisterende bevillinger til udførelse af projekter i Skolevejsanalyse 2016, der blev vedtaget i Aarhus Byråd den 11. oktober 2017. Der er afsat et beløb på 10,7 mio. kr. i 2017 og 6,8 mio. kr. i 2018 og 2019.

E-mail:
byudviklingogmobilitet@aarhus.dk
Direkte e-mail: guf@aarhus.dk

www.aarhus.dk

Status på projekter i Skolevejsanalyse 2016

Formålet med skolevejsanalysen er at udpege en sikker rute til og fra de kommunale folkeskoler for hvert boligområde i skoledistriktet og gøre denne rute sikker og tryk. Projektet er gennemført i samarbejde med repræsentanter fra skolerne, som har et klart lokalkendskab og kan frembringe ønsker om nye ruter og/eller sikring af eksisterende. Formålet er at give så mange børn som muligt mulighed og lyst til at gå og cykle til skole.

Sag: 18/062480-5
Sagsbehandler: Gustav Friis

Skolevejsanalysen blev godkendt af byrådet ultimo 2017, med i alt 138 skolevejsprojekter, som spænder lige fra små skilte- og afmærkningsopgaver til mere omfattende anlægsopgaver som krydsningsheller og fortove/cykelstier.

Projekteringen af de første projekter startede primo 2018.

Status ultimo 2018 på projekterne:

Side 2 af 6

- Udført: 37 projekter
- Under projektering eller udførelse: 36 projekter
- Udskudt til opstart i 2019: 3 projekter
- Udgået: 9 projekter

Økonomi (i runde tal):

- Budget 2017+2018: 4.8 millioner kr.
- Forbrug: 2.5 millioner kr.
- Budget 2019: 17.8 millioner kr.
- Budget 2020: 13 millioner kr.
- Budget 2021: 13 millioner kr.

Forbruget i 2018 er begrænset, da tiden primært er gået med opstart og projektering. Desuden er der mange af de udførte projekter, som afventer fakturering. De vurderede anlægssummer for de resterende projekter, passer med den resterende økonomi til og med 2021.

Med vedtagelsen af indstillingen til Skolevejsanalysen 2016 besluttede byrådet, at der skal udarbejdes skolevejsanalyser for de 17 privatskoler i Aarhus Kommune. Skolevejsanalyserne er påbegyndt i 2018 og bliver grebet an på en ny måde, da skolerne ikke har noget defineret skoledistrikt. Fokus er på sikkerhed og tryghed samt at understøtte, at skole og forældre arbejder sammen om børnenes transport til skole.

Status

Pr. december 2018 er der afholdt møder med følgende skoler:

- Koch Skole
- Selam privatskole
- Elise Schmidt
- Forældreskolen
- Rudolf Steiner Skolen
- Skt. Knuds Skole
- Interskolen
- Aarhus Privat Skole
- Aarhus Friskole
- Jakobskolen
- Børnenes Friskole
- Egebakkeskolen

17. december 2018
Side 3 af 6

Skolerne er indledningsvist blevet bedt om at beskrive udfordringer relateret til skoletransport og prioritere hvilke udfordringer, der er vigtigst for dem at få løst.

Alle besøgte skoler udtrykker ønske om hjælp til besigtigelse af fysiske problematikker. Især sikre krydsningssteder efterspørges. Det er skolernes klare holdning, at de ikke ønsker samarbejde omkring adfærd og kommunikation til understøttelse af mere aktiv transport, før de fysiske barrierer, som de oplever, er udbedret.

I januar – marts 2019 udfærdiges skolevejsanalyser for privat- og friskoler. Der vil blive fokuseret på at udforme den enkelte skolevejsanalyse som en samarbejdsaftale mellem skolerne og kommunen. Der vil blive skitseret snitflader, udfordringer, fysiske løsninger samt kommunikations og adfældsrelaterede løsninger og en konkret plan for samarbejde for den enkelte skole.

Fem skoler har ikke responderet.

Transportpolitikker

I 2018 har der desuden været arbejdet med en transportpolitik for Skødstrup Skole. Arbejdet har hovedsageligt været afklaringsarbejde i forhold til at definere, hvilke elementer en transportpolitik skal indeholde. I relation til indstillingen om skolevejsanalyse 2016 igangsættes arbejdet med transportpolitikker for 5-10 af kommunens folkeskoler i 2019 og 2020.

2. Med investeringen i hastighedszoner og sikre skoleveje lægges der op til udarbejdelsen af en samlet hastighedsplan, som prioriterer hastighedsindsatsen i hele kommunen. Hvor langt er man nået med hastighedsindsatsen i denne plan?

Midlerne til hastighedszoner er budgetsat i 2020 og 2021. Arbejdet med udpegning og prioritering af mulige lokaliteter gennemføres i 2019.

Som en del arbejdet med Anlægsprogrammet er der løbende dialog med fællesrådene. Her er sikkerhed og tryghed højt på dagsordenen. Det samme gælder prioriteringen af midler til skolevejsprojekter.

17. december 2018
Side 4 af 6

Der er gennemført møder med alle fællesråd, hvor der blandt andet har været fokus på hastigheder i de forskellige lokalområder. Der er på baggrund af disse møder afdækket en række lokaliteter, som indtil videre sammenfattes i en bruttoliste over potentielle lokaliteter for arbejde med hastighedsdæmpning m.m. Projekterne i de udpegede lokalområder er klar med udgangen af 2019, så anlægsarbejdet kan begynde i 2020. Eksempler fra Mårslet, Christiansbjerg og Frederiksbjerg vil indgå.

3. Hvad er erfaringerne med hastighedszonen i Mårslet? Har der været en evaluering af hastighedszonen i dette område, og i så fald hvilke implikationer har disse erfaringer?

Der er gode erfaringer fra indførelse af hastighedszone i Mårslet, da det er lykkedes at bringe hastigheden ned indenfor zonen. Samtidig er beboerne i Mårslet glade for etableringen. Der er dermed skabt bedre trafiksikkerhed og mere tryghed. Der er også skabt bedre trafiksikkerhed for skolebørn, hvilket der er særlig fokus på.

Indførelsen af hastighedszonen i Mårslet er et pilotprojekt, hvor de fysiske foranstaltninger blev kombineret med en massiv kommunikation via skolerne. Der er gennemført evaluering af projektet, der måler både tilfredshed hos beboerne og hastigheder. Der er enkelte strækninger, hvor hastigheden er over kravene til en 40 km/t zone, og der vil blive etableret foranstaltninger disse steder, så hastigheden kan bringes ned, og kravene bliver opfyldt. Det er ikke meget, hastigheden ligger over kravet, så omkostningerne til de nødvendige foranstaltninger forventes at være beskedne.

Der blev efter implementeringen af hastighedszonen gennemført en spørgeskemaundersøgelse om Mårslet-borgernes holdning til forsøget, samt hvorledes de har oplevet den nye fartzone. 417 borgere besvarede spørgeskemaet:

- 98 % har kendskab til den ændrede fartzone og kampagnen
- Størstedelen af de adspurgte føler sig mere trygge i trafikken efter forsøget.

- 40 % af de adspurgte, som har barn/børn i Mårslet skole, er mere tilbøjelige til at lade deres barn/børn gå/cykle i skole efter hastighedsgrænsen er sænket til 40 km/t.
- 77 % af de adspurgte synes, at det er en god idé at sænke hastighedsgrænsen til 40 km/t i hele Mårslet.

17. december 2018
Side 5 af 6

4. Hvornår forventes hastighedszoner igangsat i Brabrand og Christiansbjerg? Er der igangsat dialog med skoler og fællesråd i forbindelse med etableringen af hastighedszoner i disse områder?

Der bliver arbejdet på en trafikplan for Christiansbjerg, særligt området inden for Ringvejen, Randersvej, Langelandsgade og Paludan Müllers Vej. Der er blevet lavet hastighedsdæmpning på Brendstrupvej, som virker, og som beboerne er glade for. Der arbejdes konkret for en plan for ombygning af Katrinebjergvej, med henblik på hastighed, trafiksikkerhed og bedre bymiljø.

Derudover samarbejder Mobilitet med områdets fællesråd om en plan for at mindske gennemkørende trafik, som ikke er hjemmehørende i området, og dermed fredeliggørelse af boligveje.

I Brabrand er der løbende dialog med Brabrand/Årslev fællesråd om at identificere en række trafikale udfordringer i området. Dette er gjort som en del af arbejdet med det årlige anlægsprogram. Her fremgår det blandt andet, at udfordringer med trygheden primært opleves på Hejredalsvej, J.P. Larsens Vej, Langdalsvej og Hovedgaden.

De tre førstnævnte er alle trafikveje, der fordeler området biltrafik. Der er forskellige løsninger i spil til de enkelte lokaliteter, herunder pudebump, skiltning og ”hundører”, som kendes fra Midtbyen. Umiddelbart er der ikke noget, der tyder på, at udfordringerne kan løses med en konventionel hastighedszone. Mobilitet og Anlæg er løbende i dialog med Fællesrådet for at finde en løsning, som alle kan acceptere.

Der er således allerede et tæt samarbejde med fællesrådene i de benævnte områder om at finde de bedste løsninger på de omtalte problematikker. Det er også værd at nævne, at der netop er udført en række workshops med borgere om fredeliggørelse af Frederiksbjerg.

5. Fodgængertrafikken er den transportform, der har oplevet den største vækst i disse år. Der blev afsat 10 mio. kr. i budgetforliget 2018 til forbedringer af fodgængerforhold. Hvad er status på de afsatte midler og de projekter de har affødt?

17. december 2018
Side 6 af 6

Arbejdet med fodgængertrafikken er i gang. Projektet gennemføres på tværs af Teknik og Miljø og Sundhed og Omsorg, med en styregruppe med ledere fra begge magistratsafdelinger.

Projektet har én overordnet leverance, nemlig en opdateret fodgængerstrategi med en udmøntningsplan på konkrete indsatser i 2020 og 2021 under en samlet ramme på 10 millioner kroner fordelt over de to år.

Der vil blive arbejdet med både hårde (infrastruktur) og bløde virkemidler (adfærd) for at opnå god mobilitet for fodgængerne. Projekterne skal følge fire overordnede temaer:

- **Tilgængelighed:** *Fodgængermiljøet skal være tilgængeligt for alle. Også borgere med funktionsnedsættelser eller handicap.*
- **Fremkommelighed:** *Der skal være god fremkommelighed på fodgængernettet, så borgerne oplever, at de har let adgang til deres mål.*
- **Tryghed og sikkerhed:** *Det skal være trygt og sikkert at færdes som fodgænger i Aarhus Kommune.*
- **Ophold og faciliteter:** *Der skal være de nødvendige faciliteter til fodgængere i byens rum, som f.eks. muliggør ophold.*

Et udkast til fodgængerstrategien med tilhørende udmøntningsplan for projekter i 2020 og 2021 forventes at foreligge inden sommerferien 2019.

Bünyamin Simsek

/

Luise Pape Rydahl