

Til  
**Gribskov Kommune**

Dokumenttype  
**Tekst**

Dato  
**August, 2013**

# TRAFIKSIKERHED I GRIBSKOV KOMMUNE – ET FÆLLES ANSVAR

**TRAFIKSIKKERHEDSPPLAN 2013-2020**



## INDHOLD

<b>1. Indledning</b> .....	
1.1 Processen 2013.....	
<b>2. Trafiksikkerhedsplan</b> .....	
2.1 Målsætning for trafiksikkerhed.....	
2.2 Udbedring af sorte pletter og strækninger.....	
2.3 Sikker og tryk trafik omkring skolerne.....	
2.4 Lokalt forum for Trafiksikkerhed.....	
2.5 Unge 8	
2.6 Spiritus 8	
2.7 Hastighed Lokalt og generelt.....	
2.8 Bedre bus.....	

## 1. INDLEDNING

*"I Gribskov Kommune passer vi på hinanden i trafikken, derfor sætter vi fokus på dig som trafikant, så vi får færre tilskadekomne og dræbte i trafikken. Vi arbejder for at alle medvirker til en bedre trafikultur, præget af hensynsfulde, ansvarlige og trafikbevidste borgere."*  
citater Trafikkultur-hjemmesiden

"Hver ulykke er én for meget" har været den bærende vision for trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark siden 2000. I Færdselssikkerhedskommissionens reviderede handlingsplan "Mod nye mål 2001 -2012" fra 2007 blev "Hver ulykke er én for meget" suppleret med "Trafiksikkerhed begynder med dig" for at understrege den enkelte trafikants ansvar i forhold til at fremme trafiksikkerheden.

Adskillige dybdeundersøgelser af trafikulykker har dokumenteret, at trafikanternes adfærd i langt de fleste trafikulykker er medvirkende til, at ulykken sker. Den enkelte trafikants ansvar for at færdes sikkert, overholde færdselsloven og ikke mindst foregå med et godt eksempel ved at vise hensyn og være agtpågivende, er derfor stadig den væsentligste forudsætning for en mere sikker trafik. De senere år er vores viden om trafikanternes adfærd blevet udbygget sådan, at vi i dag kan supplere det personlige ansvar med tiltag, der mindsker trafikanternes ubevidste fejl og dårlige vaner. Endelig kan vi skride mere målrettet ind mod de få, der tilsidesætter hensyn til fællesskabet ved risikofyldt kørsel.<sup>1</sup>

Færdselssikkerhedskommissionen har gennem en længere årrække fremsat nationale målsætninger, som er vejledende for vejmyndighederne. Den seneste målsætning fra 2012 lyder at

### **Antallet af personskader i trafikken skal reduceres med 50 % i 2020 med udgangspunkt i niveauet i 2010.**

Gribskov Kommune vil gøre sit til at denne målsætning kan overholdes. Trafiksikkerhedsplan 2013 sætter fokus på at arbejde målrettet for at minimere antallet af ulykker og personskader i trafikken på kommunens veje og stier. Dette skal både gøres ved at forebygge gennem adfærdspåvirkning af trafikanter og ved indsatser på lokaliteter, hvor der sker mange ulykker.

Herudover skal indsatser og aktiviteter i trafiksikkerhedsplanen understøtte udviklingen af attraktive og bæredygtige lokalsamfund i Gribskov Kommune, med særligt fokus på at forbedre sikkerheden og trygheden for cyklende og gående.

Målet er en handlingsplan for trafiksikkerhed i Gribskov Kommune, der sikrer,

- at kommunen får mest mulig sikkerhed og tryghed for de afsatte midler
- at kommunen får et solidt grundlag at arbejde efter
- at både teknikere, politikere og borgere føler et ejerskab for planen

Som grundlag og forudsætninger for arbejdet ligger bl.a. kommunens trafiksikkerhedspolitik samt øvrige planer og politikker, med relation til trafik, trafiksikkerhed og mobilitet, herunder ny struktur for skoler og fritidsordninger og planer om udvikling af attraktive bæredygtige lokalsamfund under overskriften "Børnebyer".

---

<sup>1</sup> Kilde: Færdselssikkerhedskommissionen

## 1.1 Processen 2013



Følgegruppen har mødtes 3 gange med det formål at være med til at kvalificere problemanalysen og det efterfølgende forslag til plan og til at sikre sammenhæng med øvrige planer og projekter. Følgegruppens opgave har været, at drøfte, hvilke indsatser der skal iværksættes for både at nå de overordnede mål og skabe den bedst mulige oplevelse af trafiksikkerhed.

Til følgegruppen har der været inviteret en række interessenter, som hver især har forskellige relationer til arbejdet med trafik og sikkerhed:

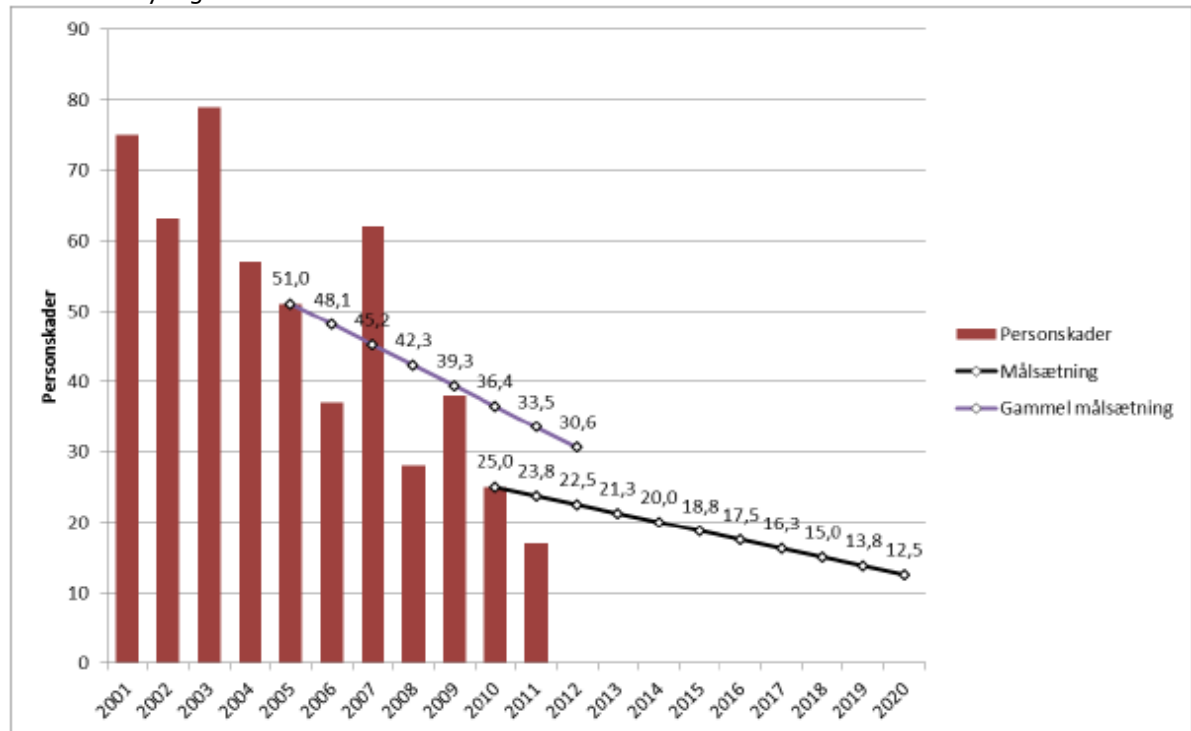
- Teknisk Udvalg
- Plan, klima og trafik området
- Social og Sundheds området
- Børneområdet
- Dansk Cyklistforbund
- Grundejerkontaktudvalg
- Køreskoleforeningen
- Politiet
- Handicaprådet
- Ældrerådet
- Erhvervs- og handelsstandsforeningen
- Ungdomsrådet
- Kollektiv trafik
- SSP konsulent
- Dialogforum for lokalsamfund
- Dansk Fodgænger Forbund
- Knallertkøreskolen Gribskov
- Idrætsrådet

I forbindelse med kortlægningen af den oplevede utryghed i trafikken har skolerne i kommunen bidraget med udpegning af utrygge lokaliteter ved dialogmøder.

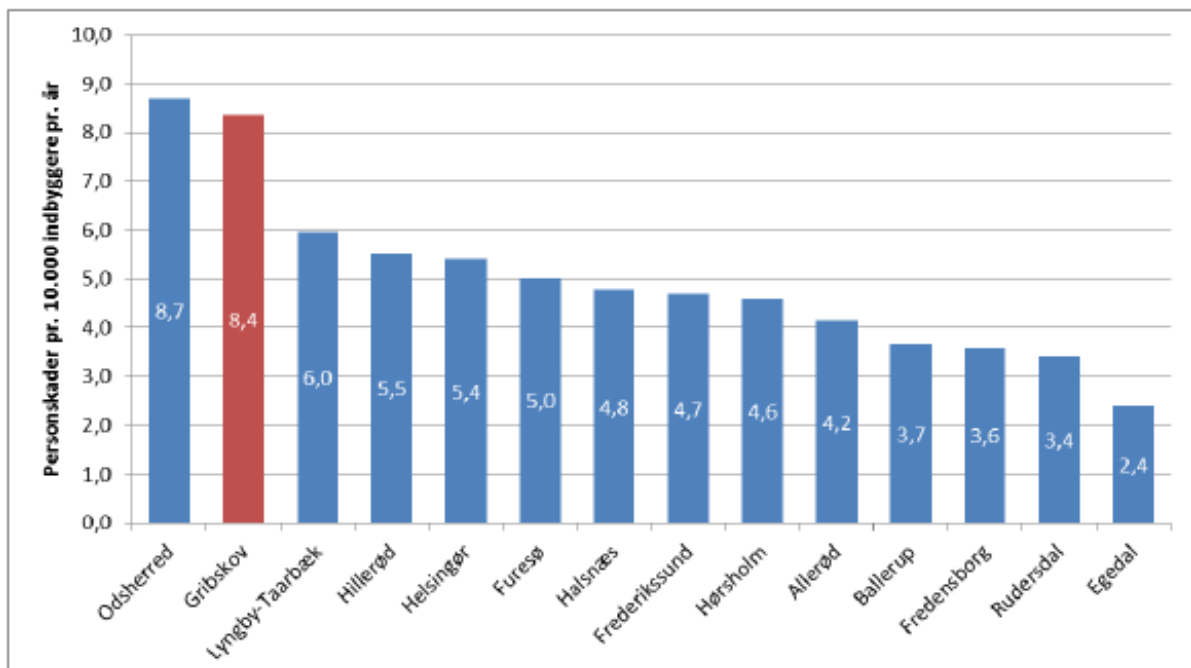
## 2. TRAFIKSIKKERHEDSPLAN

### 2.1 Målsætning for trafiksikkerhed

Det går fremad for trafiksikkerheden i Gribskov Kommune. Både antallet af ulykker og antallet af personer, der kommer til skade i trafikken er støt faldende, således at den tidligere målsætning for 2012 sandsynligvis overholdes.



Det betyder dog ikke at det står godt til, idet antallet af personskader i trafikken pr. indbygger i kommunen er det højeste antal blandt alle kommuner i Nordsjælland. Der er derfor stadig lang vej før Gribskov Kommune kan betragtes som en kommune, hvor det går godt for trafiksikkerheden.



Gribskov Kommune har besluttet at følge Færdselssikkerhedskommissionens nye målsætning for trafiksikkerhed, der lyder:

*Antallet af personskader i trafikken skal reduceres med 50 % i 2020 med udgangspunkt i niveauet i 2010.*

Denne målsætning betyder konkret for Gribskov Kommune, at antallet af personskader skal reduceres fra 25,0 i 2010 til 12,5 i 2020. Hvis den hidtidige positive udviklingen fortsætter, vil Gribskov Kommune kunne overholde denne målsætning.

For at den positive udvikling kan fortsætte er der dog fortsat behov for at gøre en målrettet indsats både i forhold til at påvirke trafikulturen og i forhold til at udbedre de lokaliteter, hvor der fortsat sker for mange ulykker.

På baggrund af kortlægningerne og analyserne har der vist sig en række temaer, hvor der især er behov for at gøre en indsats de kommende år i Gribskov Kommune.

Følgegruppen og Center for Plan, Klima og Trafik har i samarbejde udpeget en række indsatsområder, som vurderes at være de mest interessante at arbejde videre med i Gribskov Kommune set i forhold både til målene for trafiksikkerhedsplanen og til mulighederne for synergi med andre planer og projekter.

Der er udpeget følgende indsatsområder, som hver især indeholder enten adfærdspåvirkende aktiviteter eller anlægsaktiviteter, der kan påvirke henholdsvis ulykker og utryghed.

<b>Indsatsområde</b>	<b>Effekt på ulykker</b>	<b>Effekt på utryghed</b>
Udbedring af sorte pletter og strækninger	X	(X)
Sikker og tryk trafik omkring skolerne	(X)	X
Lokalt forum for trafiksikkerhed	X	X
Unge	X	
Spiritus	X	
Hastighed lokalt og generelt	X	X
Bedre bus	(X)	X

Indsatsområderne er beskrevet nærmere herunder.

## 2.2 Udbedring af sorte pletter og strækninger

Den samfundsøkonomiske omkostning ved trafikulykker er høj. En personskadeulykke koster i gennemsnit samfundet 4,8 mio. kr. og en materielskadeulykke koster 0,7 mio. kr. (2010 priser).

Prisen er sammensat af de omkostninger, der er forbundet med smerte og personlige omkostninger i ulykkerne, samt mistet arbejdsfortjeneste og de materielle og administrative omkostninger. Investeringer i fysiske løsninger, der kan forbedre sikkerheden, er således ofte en god forretning for både kommunen og samfundet i øvrigt.

Nogle af de udpegede lokaliteter er også udpeget i en analyse af trafikfarlige skoleveje, som Center for Plan, Klima og Trafik har fået udført i foråret 2013. 2 af de udpegede kryds og 1 af strækningerne er desuden udpeget som utrygge at færdes i for lette trafikanter i forbindelse med dialogmøderne med skolerne.

Ulykkesbekæmpelse på konkrete ulykkesbelastede lokaliteter vil ofte bestå af fysiske tiltag som f.eks. lokal hastighedsdæmpning, vejbump, afmærkning og ombygninger. De fysiske forbedringer bør altid suppleres med information om hvorfor forholdene ændres og hvordan de skal anvendes fremover for at gøre det mere sikkert.

Forslag til aktiviteter - anlæg	Desuden udpeget som		Løsningsforslag	Overslagspris (kr. ekskl. moms)	Skønnet effekt (sparede ulykker på fem år)**
	Utryg	Trafikfarlig			
Kildevej/ Askemosevejen	X	X	Ændring af skiltning samt analyse af oversigtsforhold	40.000	0,0
			Alternativt forsat kryds	2.000.000	1,2
Tisvildevej/ Rågelejevej	X	X	Genmarkering i krydszone og rumleriller på sideveje	50.000	0,7
Gilleleje Hovedgade - fra Harevænget til Gilleleje Station		X	Rundkørsel ved Nakkehoved Strandvej	3.500.000	1,7
Pårupvej - fra Ålekistevej til Ny Mårumvej		X	Rumleriller i vejmidten	330.000	1,0
			Alternativ sideudvidelse	10.000.000	1,3
Frederiksværkvej - fra Spånbækvej til Præstevej		(X)	Fældning af træ, flytning af hastighedstavler, baggrundmarkering	55.000	1,3
Hillerødvejen/Gilleleje vej - fra Krigsagervej til Sygehusvej		X	Rundkørsel i krydset Møllevej/Søgårdsvej	4.500.000	1,7
			Rumleriller og visuelle forstærkninger	1.000.000	1,3
Vesterbrogade - fra Gangen til Kornmodsvvej			Etablering af bump og afmærkning	225.000	1,7
Strandvejen - fra Strandkrogen til Vestervang		X	Din fart tavler og byzonerepetitionstavler	240.000	0,7

Forslag til aktiviteter - planlægning	Desuden udpeget som		Løsningsforslag	Overslagspris (kr. ekskl. moms)
	Utryg	Trafikfarlig		
Strandvejen – fra Lille Orebjergvej til Ranunkelvej		X	Strækingsanalyse med fokus på Smidstrup samt kurveforløb på resten af strækningen	100.000
			Supplerende afmærkning på landevejsstrækningerne	250.000
Rundinsvej – fra Skolegade til Kildevej			Strækingsanalyse med fokus på afmærkning og oversigtsforhold	75.000
Græsted Hovedgade – fra Holtvej til Kastanievej	X		Samlet trafiksaneringsplan for hele strækningen inkl. proces	250.000

\*Overslagspriser er baseret på erfaringspriser og er ekskl. moms, projektering, tilsyn, evt. ekspropriation mv.

\*\*Effekten er et vurderet på baggrund af et overordnet skøn efter Hugo Højgaard metoden (50/33-metoden), effekten på eventuelle ekstraheld er ikke medregnet.

De enkelte lokaliteters ulykkesbillede samt hypoteser og forslag til mulige løsninger er beskrevet nærmere i rapporten "Analyse af uheldsbelastede lokaliteter".

## 2.3 Sikker og tryk trafik omkring skolerne

Dialogmøderne med de 5 skoler har givet anledning til at pege på et særligt tema om trafikpolitik, adfærd og adgangsforhold lige omkring skolerne.

I forbindelse med den nye skolestruktur er der sket ændringer på, hvordan eleverne fordeles på de enkelte matrikler. Det betyder, at der nogle steder også er sket ændringer i forhold til, hvor eleverne kommer fra og hvordan eleverne ankommer til skolen. De fleste skoler har tidligere udarbejdet trafikpolitikker, men disse bør nu revideres i forhold til den nye struktur.

Lokaliteter udpeget på workshops med skolerne
De to kryds ved Vestergade og Boagervej
Præstevej - fra Kirsebærvej til Bakkevej
Frederiksværkvej - stikrydsning nær Toftevænget
Krydsningen af Gillelejevejen vest for Esbønderup
Bækkebrovej og Tibirkebro
Overgang ved Tisvildevej fra Cykelsti fra Vejby – krydsningen ved Trongårdsbakken
Helsingevej ml. Bistrup og Smidstrup Strand
Helsingevej/-Strandvejen
Stirute mellem Munkerup og Gilleleje
Annisse Nord, hvor stiforbindelse tilsluttes Granvej
Skærødvej fra Præstevej til Thorsmosevej
Rørmosevej fra Hvilebækvej til Helsingevej
Tisvilde Bygade og Hovedgade
Parkvej/Bakkelandet busstoppested ved T-kryds



Omkring flere af skolerne hersker nærmest kaotiske forhold om morgenen, hvor biler og lette trafikanter skal færdes mellem hinanden.

Der er behov for at se nærmere på adgangsforholdene lige omkring skolerne for at gøre det mere trygt og sikkert for fodgængere og cyklister, men der er i høj grad også behov for at se nærmere på om der kan ændres på elevernes transportvaner. På nogle af skolerne er andelen af elever, der ankommer i bil således særdeles høj.

Bedre tryghed for lette trafikanter kan få flere til at vælge cykel og gang som transport til skole og fritidsaktiviteter, hvilket gavner både sundhed, indlæringssevne og klima. Indsatsområdet indeholder både planlægningsmæssige tiltag og forslag til konkrete lokaliteter, hvor der kan være behov for forbedringer i følge af dialogen med skolerne.

Planlægningsmæssige tiltag omfatter evaluering af stiplanen for Gribskov kommune med fokus på eventuelt manglende stistrækninger i det åbne land, hvor der er opstået behov på grund af nye trafikale mål og nye sturter, samt en gennemgang og opprioritering af drift og snerydning på væsentlige sturter.

Der sættes fornyet fokus på adfærd og trafikultur omkring skoler i Gribskov kommune. Skolerne og skolebestyrelserne opfordres generelt til at sætte færdsel på dagsordenen og formulere trafikpolitikker, som sætter retningslinjer for samarbejdet med forældre og politi, undervisningen på skolen og for trafikken omkring skolen.

På de skoler, hvor der er aktuelt er konstateret et konkret problem omkring adgangsforhold og hvor det er prioriteret højt af skolerne, bør der udarbejdes en ny trafikpolitik med en lokal trafiksikkerhedsplan for adgangsforhold og adfærd omkring skolen i samarbejde med skolerne og naboerne i området. Det anbefales at inddrage både elever, forældre, ansatte og naboer i udviklingen af trafikpolitik og -plan.

Center for Plan, Klima og Trafik hjælper med at sætte processen i gang og støtter skolerne gennem et samarbejde om færdsel, der inspirerer forældre, lærere, elever og skolebestyrelser på forskellig vis, til at skabe en bedre trafikkultur omkring skolen.

Med udgangspunkt i resultaterne fra transportvaneundersøgelsen bør der, i samarbejde med skolerne, arbejdes videre med løsninger til at få flere elever til at gå og cykle til skole. Inspiration til dette arbejde kan f.eks. hentes i resultaterne af Cyklistforbundets forskningsprojekt "Tryk og sikker cykling til skole".

Lokale forbedringer på vej- og sturtenettet, som giver flere lyst til og mulighed for at gå eller cykle, kan også være medvirkende til, at forbedre mobiliteten for især børn og unge og til at reducere utryghedsproblemer omkring skolerne om morgenen.

Understøttende fysiske løsninger omkring skolerne kan f.eks. omfatte at separere afsætning af børn fra områder med mange bløde trafikanter, f.eks. ved at etablere Kiss&Ride pladser længere væk fra skolens indgange, at markere cykelveje til skolen med en særlig farve.

Alle aktiviteter bør understøttes af kommunikation og information, der fortæller alle brugerne, hvad der forventes af dem. Der bør sikres en fælles informationsindsats på tværs af sundhed, børn og unge mm. Dette kan også omfatte et mere formaliseret samarbejde med SSP-VSP om forankring af forældreansvaret for børns trafikforståelse – f.eks. ved deltagelse i tema-forældremøder.

<b>Forslag til aktiviteter</b>
Formulering af trafikpolitik på alle skoler og fornyet styrkelse af Trafikkultur inklusive lokale trafikplaner omkring skolerne, hvor det er nødvendigt
Evaluering af stiplanen
Gennemgang og prioritering af driftsplaner for stiturer

## 2.4 Lokalt forum for Trafiksikkerhed

”Det præventive arbejde inden for trafiksikkerhedsområdet begynder allerede fra børnene er helt små. Her skabes vaner via bl.a. undervisning og voksne rollemodeller. Der skal skabes sammenhæng mellem de færdigheder, som børnene og de unge får i skolesystemet, og deres senere adfærd som voksne trafikanter på cykel, knallert, bil m.v. Det skal ske gennem et systematisk arbejde med at sikre ressourcer, ansvar og adfærdspåvirkning gennem undervisning og information.”<sup>2</sup>

I trafiksikkerhedsarbejdet lægger Gribskov kommune stor vægt på samarbejde med borgere, virksomheder/institutioner, foreninger og øvrige interessenter.

Det handler om at igangsætte initiativer i samarbejde med interessenter, og i videst mulig omfang at facilitere og understøtte tiltag initieret af f.eks. institutioner eller civilsamfundet.

Trafikkultur handler om den enkeltes bevidsthed og handling - om at borgerne/brugerne får mulighed for at tage ansvar for egen og andres trafiksikkerhed og bidrager til at præge både lokalområder og det kommunale fællesskab.

Et væsentligt indsatsområde er derfor at sikre den fortsatte dialog med de mange interessenter omkring trafiksikkerhed, tryghed og trafikadfærd, som har deltaget i arbejdet med denne trafiksikkerhedsplan og som også fremover, sammen med Center for Plan, Klima og Trafik, kan være med til at udvikle nye kampagner og tiltag og udbrede viden om trafiksikkerhed og adfærd. Konkret lægges der op til, at der dannes en følgegruppe der brænder for området, og hvorfra der kan nedsættes arbejdsgrupper i forhold til aktuelle tiltag.

<b>Forslag til aktiviteter</b>
Oprettelse og facilitering af et lokalt forum for trafiksikkerhed

Det lokale forum for trafiksikkerhed skal især inddrages i arbejdet med at udvikle og iværksætte indsatser overfor ulykker med unge, spiritus og hastighed, som ifølge ulykkesanalysen er tre væsentlige faktorer i ulykker i Gribskov kommune.

Center for Plan, Klima og Trafik ønsker at videreudvikle samarbejdet med ungdomsuddannelserne, ældreorganisationerne, erhverv, SSP og køreskoler omkring information, uddannelse og kampagner.

Forslag til kampagner kan f.eks. være en tjekliste for bilister, målrettet forskellige aldersgrupper, svarende til den tjekliste piloter skal gennemføre, før de flyver, eller særlige kampagner målrettet turister udviklet og udbredt i samarbejde med turistorganisationerne.

Herudover ønskes et mere dynamisk samarbejde med politiet omkring kontrol.

<sup>2</sup> Citat: Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan

## 2.5 Unge

Unge bilister mellem 18-24 år er et alvorligt problem i Gribskov Kommune, idet der har været en ung bilist involveret i 40 % af alle ulykker. Samtidig er der sket mange alvorlige personskader i disse ulykker. Det betyder ikke nødvendigvis, at unge har haft hovedskylden i disse ulykker – de har bare været impliceret.

- 1) I 136 ulykker har der været en ung fører af et motorkøretøj involveret.
- 2) Der er kommet 81 personer til skade i ulykker med unge i motorkøretøjer
- 3) 6 dræbte, 21 alvorligt tilskadede, 54 let tilskadede

Ulykkesrisikoen er også klart størst for aldersgruppen 18-24 år, hvor 21 ud af 10.000 indbyggere i kommunen kommer til skade i trafikulykker om året, hvilket er ca. dobbelt så hyppigt som gennemsnittet i kommunen. Dette er lig niveauet på landsplan, hvor unge også er udpeget som indsatsområde.

Kønsmæssigt er der klart overvægt af ulykker med mænd, idet 68 % af alle involverede parter er mand. Særligt i aldersgrupperne 16-17 og 18-24 år er mænd overrepræsenterede, idet ca. 75-80 % af personer i ulykker i disse aldersgrupper er mænd.

Indsatsen overfor unge trafikanter skal både omfatte aktiviteter, som er direkte målrettet denne trafikantgruppe og aktiviteter i forbindelse med tidlige indsatser for at forbedre trafikulturen generelt.

<b>Forslag til aktiviteter</b>
Indsatser indenfor dette område udvikles og iværksættes i samarbejde med det lokale forum for trafiksikkerhed.

## 2.6 Spiritus

Spiritus er et stort problem i Gribskov Kommune, idet der har været for høj promille hos en af parterne i 25 % af alle ulykker.

- 4) 85 ulykker er med sprit over promillegrænsen for en af parterne
- 5) 32 personskader i spritulykker
- 6) 1 dræbt, 13 alvorligt tilskadede, 18 let tilskadede

Selvom antallet af spritulykker har været faldende de seneste år har indsatsområdet fortsat høj prioritet fordi det kan medføre en dobbelt effekt på såvel antallet af ulykker som på sundhed og social velfærd.

<b>Forslag til aktiviteter</b>
Indsatser indenfor dette område udvikles og iværksættes i samarbejde med det lokale forum for trafiksikkerhed.

Forslag til kampagner kan f.eks. være en tjekliste for bilister, målrettet forskellige aldersgrupper, svarende til den tjekliste piloter skal gennemføre, før de flyver, eller særlige kampagner målrettet turister udviklet og udbredt i samarbejde med turistorganisationerne.

Herudover ønskes et mere dynamisk samarbejde med politiet omkring kontrol.

## 2.7 Hastighed Lokalt og generelt

Ulykker med høj hastighed er et betydeligt problem i Gribskov kommune. Der er skønnet for høj hastighed i 49 af de registrerede ulykker svarende til 14 % af alle ulykker. I disse ulykker er 23 personer kommet til skade. 3 blev dræbt, 10 kom alvorligt til skade og 10 kom let til skade.

Sammen med andre omstændigheder som dårlig belægning, uforudsigelig adfærd mm., er høj hastighed ofte med til at forårsage ulykker.

Der er en nøje sammenhæng mellem hastighed og ulykkesrisiko og en reduktion i gennemsnitshastigheden på 10 km/t kan medføre en reduktion i antal ulykker på godt 40 %.

Det er derfor væsentligt at bilister afpasser hastigheden efter forholdene og omgivelserne. Udover at reducere risikoen for personskader i ulykker vil en lavere hastighed reducere utrygheden for de lette trafikanter.

Den generelle indsats i forhold til hastighed omfatter kampagner, uddannelse og information. Gribskov Kommune har gennem de seneste år gennemført midlertidige lokale kampagner bl.a. for at huske bilister på 50 km/t i byområder. Disse kampagner evalueres med henblik på videreudvikling og evt. en mere permanent udformning.

Herudover vil Gribskov Kommune fortsat deltage i relevante nationale kampagner og tilstræbe et mere dynamisk samarbejde med politiet omkring hastighedskontrol på særligt udsatte strækninger.

<b>Forslag til aktiviteter</b>
Evaluering og videreudvikling af lokale kampagner
Fortsat deltagelse i relevante nationale kampagner
Indsatser indenfor dette område udvikles og iværksættes i samarbejde med det lokale forum for trafiksikkerhed.

I en stor del af de særligt ulykkesbelastede lokaliteter, udpeget i uheldsanalysen, vurderes hastighed at være en medvirkende faktor. For disse lokaliteter indgår hastighedsdæmpning som en del af løsningen.

## 2.8 Bedre bus

Det kan ikke altid lade sig gøre at skabe sikre og trygge løsninger for lette trafikanter langs alle stier og på alle tidspunkter af døgnet. I nogle tilfælde kan det sikre og trygge transportvalg derfor være kollektiv transport eller skolebus. I de tilfælde er det til gengæld vigtigt at sørge for gode adgangsforhold og trygge ventefaciliteter.

Adgang og forbindelser til den kollektive trafik er et indsatsområde, som kan understøtte mobiliteten hele året og hele døgnet for borgere der ikke har adgang til egen bil, herunder især børn, unge og ældre.

I forbindelse med kortlægningen af trafikfarlige skoleveje og planlægning af skolebusruter, har der vist sig konkrete behov for at forbedre tilgængeligheden til flere busstoppesteder.

I dialogen med skolerne omkring utryghed viste der sig yderligere behov for at forbedre faciliteterne omkring flere af busstoppestederne, hvor der flere steder er ringe plads til at en gruppe af børn f.eks. kan stå og vente, manglende eller ringe belysning o.l..

På følgegruppemøderne er de unges problemer med at komme hjem fra fester om natten også blevet nævnt som en grund til at mange unge anskaffer bil tidligt i Gribskov Kommune.

**Forslag til aktiviteter**

Opfølgning på gennemgang og besigtigelse af busstoppesteder

Undersøge muligheder for alternativ hjemtransport for unge

Indsatser indenfor dette område udvikles og iværksættes i samarbejde med det lokale forum for trafiksikkerhed.