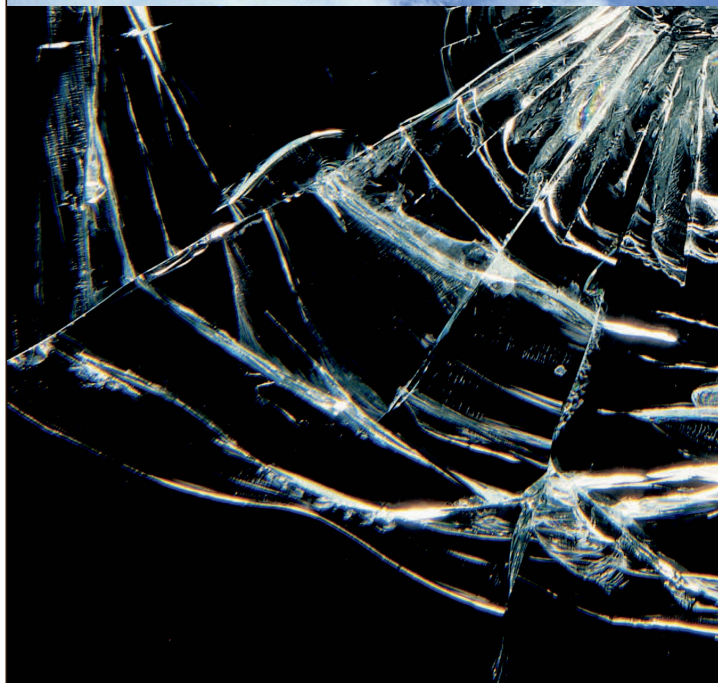
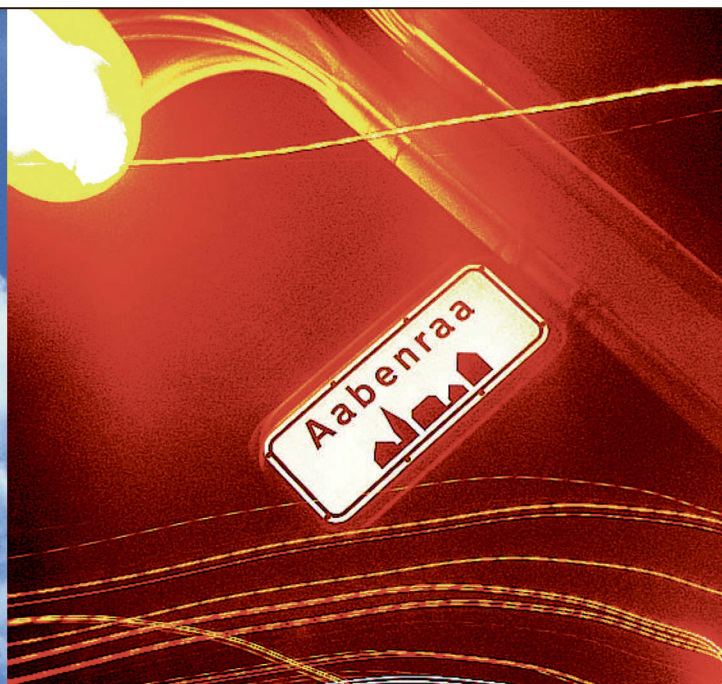
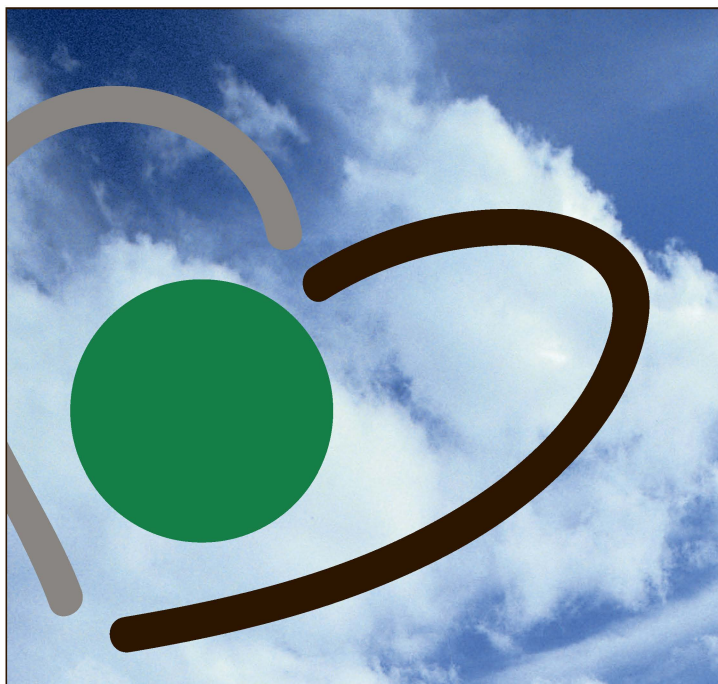




Trafiksikkerhedsplan

trafik 
sikkerhed
i Aabenraa Kommune

Aabenraa Kommune

Trafiksikkerhedsplan

Marts 2014

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet af trafiksikkerhedsudvalget.

Vi vil gerne benytte lejligheden til at takke

- repræsentanter for transportbranchen
- Seniorrådet
- Handicaprådet
- Landsbyrådet

for deres bidrag i forbindelse med udarbejdelsen af trafiksikkerhedsplanen.

INDHOLDSFORTEGNELSE	SIDE
1 INDLEDNING	5
2 BAGGRUND	6
2.1 Ulykkesanalyse	6
2.2 Sortpletudpegning	7
2.3 Borgernes synspunkter	7
3 VISION	8
4 MÅLSÆTNING	9
5 INDSATSOMRÅDER OG DELMÅL	10
5.1 Indsatsområder	10
5.2 Delmål	12
6 STRATEGI	13
6.1 Samarbejde	13
6.2 Kampagner og information	14
6.3 Kontrol	15
6.4 Vej- og stinettets fysiske udformning	15
6.5 Fysisk planlægning	16
6.6 Data og analyse	16
7 KONKRETISERING AF INITIATIVER	17
7.1 For høj hastighed	17
7.2 Ulykker med bløde trafikanter	19
7.3 Ulykker med unge bilister	24
7.4 Ulykker på de overordnede veje i åbent land	26
7.5 Ulykker i byer	28
8 EFFEKTBeregning og ØKONOMI	30
8.1 Enhedspriser	30
8.2 Omkostninger	31
8.3 Ressourcer og effekt	31
9 TRAFIKSIKKERHEDSPLANENS MÅLSÆTNING INDTIL 2012	34
9.1 Samarbejde	34
9.2 Kampagner og information	35
9.3 Kontrol (gennemføres af politiet)	35
9.4 Vej- og stinettets fysiske udformning	35
9.5 Fysisk planlægning	36
9.6 Data og analyse	36



1 INDLEDNING

Aabenraa Kommune har udarbejdet en trafiksikkerhedsplan, som skal danne grundlag for de kommende års trafiksikkerhedsarbejde på kommunens veje.

For at kortlægge, hvilke udfordringer der skal tages hånd om i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde i Aabenraa Kommune, er en række analyser gennemført. Gennem realisering af planen iværksættes en række initiativer, der skal øge trafiksikkerheden i form af færre trafikulykker. Trafiksikkerhedsplanen dækker over en bred vifte af initiativer, som spænder fra fysiske ombygninger af veje og stier til kampagnearbejde og forbedring af driftsrutiner.

Initiativerne kan inddeles i to typer, som er henholdsvis fremad- og bagudrettede. Nogle initiativer skal medvirke til at forebygge, at der vil ske trafikulykker i fremtiden, mens andre initiativer skal medvirke til at udbedre eksisterende problemer.

En række af initiativerne forudsætter, at Aabenraa Kommune samarbejder med andre aktører. Det gælder fx politi, Vejdirektoratet, presse, virksomheder og ikke mindst kommunens borgere.

Der er behov for en øget indsats fremover, hvis det skal lykkes at nedbringe antallet af trafikulykker i Aabenraa Kommune. Med denne trafiksikkerhedsplan har kommunen skabt grundlaget og rammerne for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde, og det er nødvendigt, at alle aktører bidrager aktivt for at nå handlingsplanens mål.

Trafiksikkerhedsplanen er vedtaget af Aabenraa Byråds Teknik- og miljøudvalg på mødet d. xxxxx

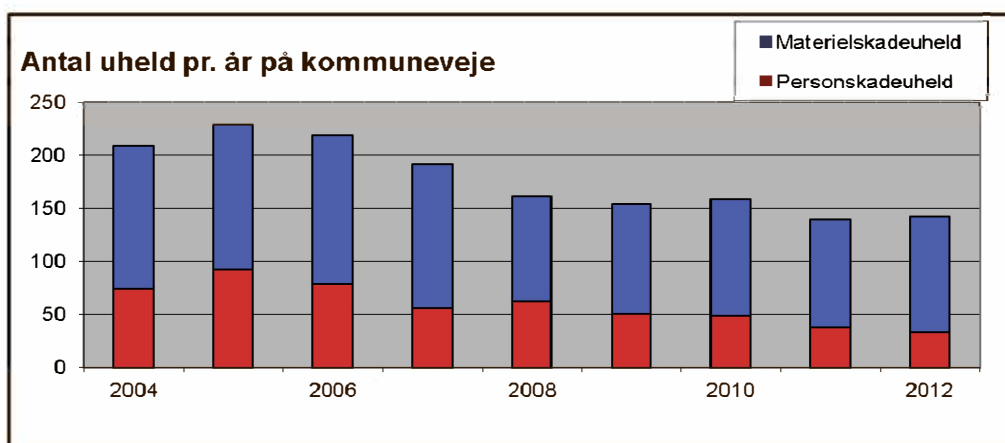
2 BAGGRUND

For at udpege de problemstillinger, der skal fokuseres på i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde, er der gennemført en række analyser på baggrund af politiregistrerede trafikulykker, en sortpletudpegning og borgerhenvendelser. Hovedkonklusionerne fra analyserne er sammenfattet nedenfor.

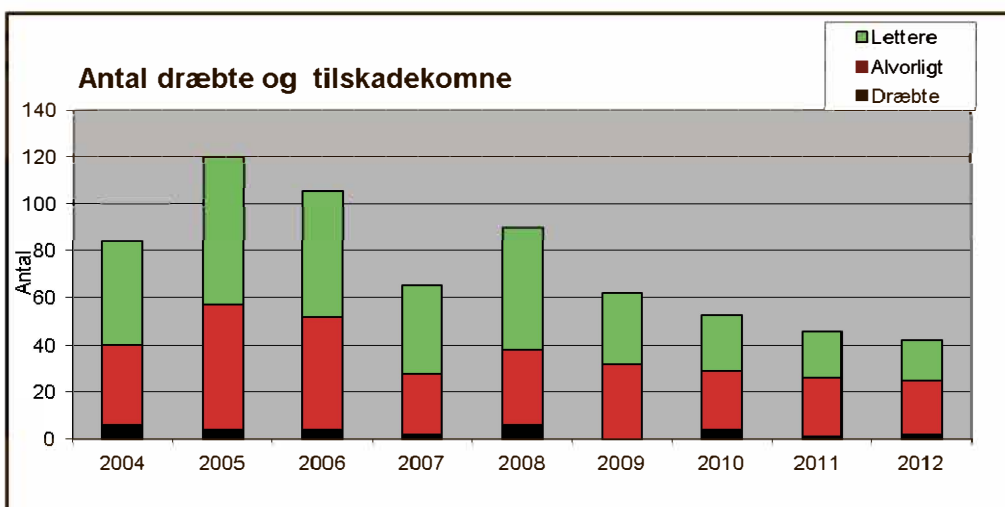
2.1 Ulykkesanalyse

Der er gennemført en ulykkesanalyse med baggrund i politiregistrerede trafikulykker på kommunens veje fra perioden 1. januar 2008 til 31. december 2012, hvor der er optaget rapport.

Ulykkesanalysen omfatter 756 ulykker, som er fordelt på 231 personskadeulykker med 293 tilskadekomne (heraf 13 dræbte, 137 alvorligt og 143 lettere tilskadekomne) og 525 materiel-skadeuheld. Figur 1 og 2 viser henholdsvis antallet af ulykker og personskader fordelt på år.



Figur 1. Politiregistrerede uheld på kommunens veje fra 2004-2012.



Figur 2. Politiregistrerede personskader på kommunens veje fra 2004-2012.

2.2 Sortpletudpegning

På baggrund af ulykker fra årene 2008-2012 er der gennemført en sortpletudpegning. Ved en sort plet forstås de lokaliteter på vejnettet, hvor der er sket 5 ulykker eller mere fordelt på kryds og strækninger.

Der er i alt udpeget 22 sorte pletter. 12 af de udpegede lokaliteter ligger i byer. De resterende 10 lokaliteter ligger i åbent land. Hovedparten af de udpegede lokaliteter ligger på det overordnede vejnet. Nogle af de udpegede sorte pletter indeholder både kryds og strækninger

Det skal nævnes, at en sort plet ikke angiver alvorlighedsgraden af ulykkerne, men alene er baseret på antal registrerede ulykker.

2.3 Borgernes synspunkter

Borgernes synspunkter vedrørende trafiksikkerhed er beskrevet med udgangspunkt i konkrete borgerhenvendelser. Behandlingen af de indkomne henvendelser fra borgerne kan kategoriseres inden for:

- Farlige og utrygge skoleveje
- Høje hastigheder i forhold til hastighedsbegrænsningen
- Dårlige oversigtsforhold
- Krydsning af veje som blød trafikant
- Bedre forhold for cyklisterne

3 VISION

Visionen for trafiksikkerhedsarbejdet i Aabenraa Kommune er, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken på kommunens vejnet.

En anden vision er, at alle trafikanter kan færdes sikkert. Det indebærer bl.a., at en del af vejnettet skal indrettes på de bløde trafikanter præmisser. I praksis betyder det fx, at der skal etableres de nødvendige foranstaltninger for, at fodgængere og cyklende kan færdes langs en given strækning eller krydse stærkt trafikerede veje.

Endelig vil et målrettet og koordineret arbejde med trafiksikkerhed forhåbentlig medføre, at den trafikale adfærd ændres, så ansvarlighed, gode trafikvaner og god trafikkultur bliver naturlige elementer på vejene i Aabenraa Kommune.

4 MÅLSÆTNING

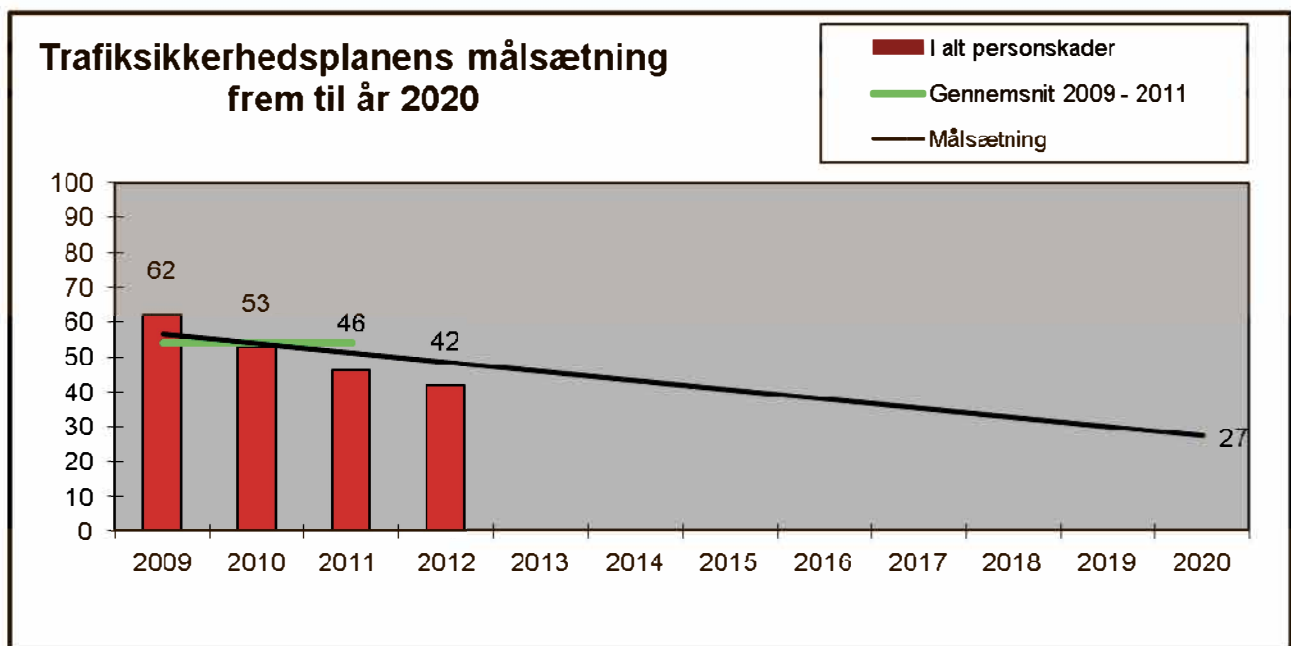
Færdselssikkerhedskommissionen har udarbejdet en ny handlingsplan 2013-2020. Handlingsplanen har en målsætning, at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne skal halveres ved udgangen af 2020 set i forhold til 2010.

Aabenraa Kommune har valgt at følge Færdselssikkerhedskommissionens målsætning. Det er dog valgt at lade målsætningen for Aabenraa Kommune tage udgangspunkt i et gennemsnit af årene 2009-2011 i stedet for udelukkende 2010, da antallet af personskader i Aabenraa Kommune kan variere forholdsvist meget mellem de enkelte år.

Aabenraa Kommune vil medvirke til, at antallet af personskader i de politiregistrerede trafikulykker på kommunens veje inden 2020 er reduceret til:

- Max 15 dræbte og alvorligt tilskadekomne pr. år (en reduktion på 16)
- Max 13 lettere tilskadekomne pr. år (en reduktion på 13)

Målet skal nås uanset en eventuel stigning i trafikken eller andre udefrakommende faktorer, som kan have indvirkning på antallet af trafikulykker.



Figur 3. Aabenraa kommunes målsætning i antallet af personskader på kommunale vejnet

5 INDSATSOMRÅDER OG DELMÅL

I Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020 er der udpeget 10 fokusområder, som vil afhjælpe de største trafiksikkerhedsproblemer, der kan identificeres ud fra ulykkesstatistikkerne:

- For høj fart
- Sprit, narkotika og medicin
- Uopmærksomhed
- Manglende sele- og hjelmbrug
- Fodgængere
- Cyklister og knallertførere
- Unge bilister op til 24 år
- Mødeulykker
- Eneulykker
- Ulykker i kryds i åbent land

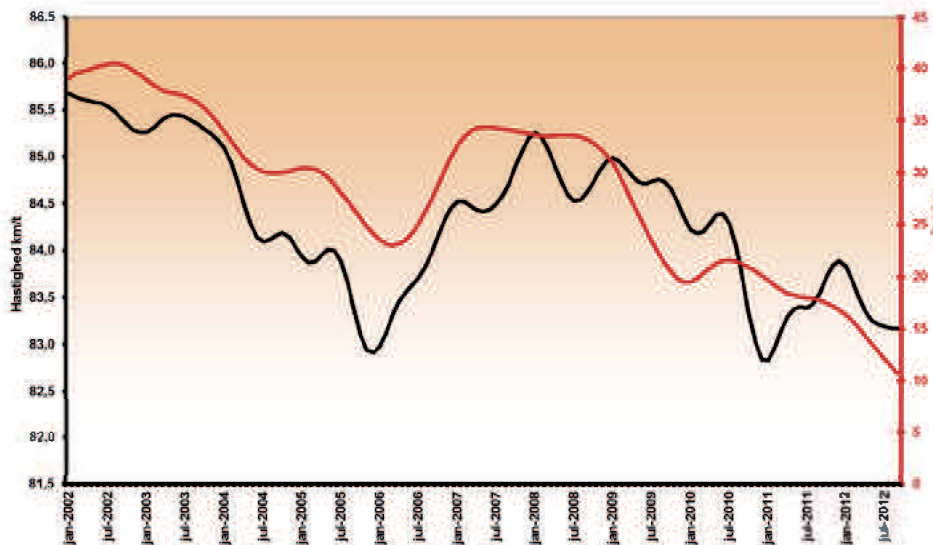
Færdselssikkerhedskommissionen påpeger, at det er inden for disse hovedudfordringer, at indsatsen på landsplan skal ligge, hvis man vil forebygge flest mulige trafikulykker.

5.1 Indsatsområder

Med baggrund i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og i ulykkesbilledet for Aabenraa Kommune har byrådet valgt at fokusere på følgende indsatsområder:

- For høj fart
- Ulykker med bløde trafikanter
- Ulykker med unge bilister (18-24 år)
- Ulykker på de overordnede veje i åbent land
- Ulykker i byer

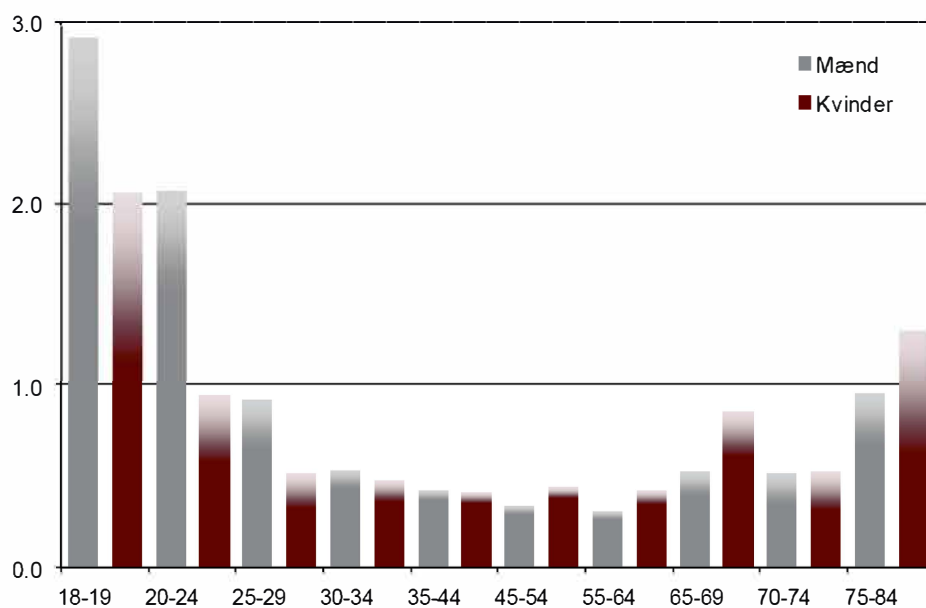
For høj fart: Hastighedsoverskridelserne på vejnettet skal reduceres. For høj hastighed er en væsentlig faktor i mange ulykker og hvis hastighedsniveauet generelt falder, vil antallet og alvorligheden af ulykkerne også falde. Dette vil ske ved hastighedssaneringer, samarbejde med politi og kampagnearbejde.



Figur 4: Sammenhæng mellem gennemsnitshastighedsniveau og dræbte i Danmark i en periode på 10 år. [Vejdirektoratets ulykkesstatistik og hastighedsbarometeret]

Ulykker med bløde trafikanter: Aabenraa Kommune vil sammenlægge Færdselssikkerhedskommissionens fokusområder på cyklister, knallertførere og fodgængere. Disse er derfor sammenfattet i et indsatsområde, der hedder bløde trafikanter. Dette indsatsområde omfatter endvidere arbejdet med at sikre, at skolebørn kan færdes sikkert til og fra skole.

Ulykker med unge bilister (18-24 årige): Vi ved, at de første år efter erhvervelsen af kørekortet er de farligste. De unge bilister har mindre erfaring, har større tro på egne evner og i nogle tilfælde en større risikovillighed. Det kan ses i statistikken, hvor risikoen for et komme til skade er 5-6 gange højere i denne aldersgruppe. Aabenraa kommune vil derfor sætte særlig fokus på denne gruppe med kampagner, samarbejde med uddannelsesinstitutioner og politi.



Figur 5: Risiko for alvorlig personskade eller død blandt bilførere pr 10 mio. km. [DTU Transport, Risiko i trafikken 2007-2010, 2012]

Trafikulykker på overordnede veje i åbent land (se faktaboks): Er medtaget, fordi ca. 45 % af personskaderne sker her.

Overordnede veje (vejklasse 1 og 2 veje)

Vejklasse 1: Overordnede trafikveje (gennemfartsveje med typisk mindst 2000 biler pr. døgn)

Vejklasse 2: Øvrige primære trafikveje (gennemfartsveje med typisk 500-4000 biler pr. døgn)

Ulykker i byer: Er medtaget, fordi 40 % af personskaderne sker her.

Det er i den forbindelse værd at nævne, at der ikke er noget overlap mellem trafikulykker på det overordnede vejnet i åbent land og trafikulykker i byer. Det betyder, at man med disse 2 indsatsområder har fat i 85 % af de personskader, der sker på kommunens veje.

Spritulykker og manglende selebrug har været overvejet som indsatsområder. Disse er imidlertid fravalgt, da den forventede indsats hos Aabenraa Kommune inden for disse områder vil være begrænset til at deltage i landsdækkende kampagner. Der vil dog være fokus på begge områder eksempelvis i forbindelse med arbejdet med trafikulykker med unge bilister.

5.2 Delmål

Med udgangspunkt i de udpegede indsatsområder er der opstillet en række delmål.

En række af delmålene svarer til den overordnede målsætning om, at antallet af personskader halveres. Som ved den overordnede målsætning tager delmålet udgangspunkt i et gennemsnit af årene 2009-2011. Delmålet skal være nået inden udgangen af 2020.

Personskader i trafikulykker:

- Med bløde trafikanter skal reduceres fra 23 til 12
- Med unge bilister (18-24 år) skal reduceres fra 9 til 5
- På de overordnede veje i åbent land skal reduceres fra 23 til 12
- I byer skal reduceres fra 23 til 12

Det skal i den forbindelse nævnes, at en trafikulykke kan optræde i flere af delmålene. Det gælder fx, hvis der er sket en trafikulykke på det overordnede vejnet med en bilist i alderen 18-24 år. En sådan ulykke vil påvirke 2 af delmålene. Derfor kan summen af personskader ved de enkelte delmål være større end det registrerede antal personskader.

Derudover vil der blive arbejdet efter følgende delmål i trafiksikkerhedsarbejdet i Aabenraa Kommune:

- Hastighedsniveauet på kommunens veje må ikke stige hen over årene. Der tages udgangspunkt i 10-20 målepunkter på kommunens vejnet.
- Max 30 % af trafikanterne har en hastighedsoverskridelse på 10 km/t på de overordnede veje.

6 STRATEGI

De kommende års trafiksikkerhedsarbejde i Aabenraa Kommune vil tage udgangspunkt i 6 strategier:

- Samarbejde
- Kampagner og information
- Kontrol (gennemføres af politiet)
- Vej- og stinettets fysiske udformning
- Fysisk planlægning
- Data og analyse

6.1 Samarbejde

Aabenraa Kommune vil:

- Fastholde et trafiksikkerhedsudvalg (se faktaboks)

Trafiksikkerhedsudvalget

Trafiksikkerhedsudvalget er nedsat som et administrativt, tværsektorielt udvalg med repræsentanter for politiet i Syd- og Sønderjylland og forvaltningerne: "Sundhed & Omsorg", "Børn & Skole" og "Kultur, Miljø & Erhverv".

Trafiksikkerhedsudvalget gennemfører kampagner og aktiviteter i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, nabokommuner og pressen.

Trafiksikkerhedsudvalget fungerer som sekretariat for et samarbejdsforum med repræsentanter for alle relevante myndigheder og lokale aktører.

- Samarbejde med Vejdirektoratet med henblik på at forbedre trafiksikkerheden på statsvejene, herunder i kryds mellem statsvejene og kommunens vejnet
- Samarbejde med politiet
- Samarbejde med Rådet for Sikker Trafik
- Samarbejde med andre kommuner med henblik på erfaringsudveksling om ulykkesanalyser, vejteknik og udarbejdelse af kampagner
- Samarbejde med politiet og kommunerne i Syd- og Sønderjyllands politikreds i en Tværfaglig Færdselsfølgestab
- Samarbejde med pressen med henblik på at bringe trafiksikkerhed på den offentlige dagsorden og skabe en "dialog gennem pressen" med kommunens borgere

- Samarbejde med kommunens borgere om trafiksikkerhed i deres kvarter og by og opfordre borgerne til at henvende sig til kommunen, hvis der er forhold, der bør udbedres
- Samarbejde med transporttunge virksomheder, landbrugsorganisationer og kommunale virksomheder / institutioner om udarbejdelse af trafikpolitikker (se faktaboks)

Trafikpolitikker

Trafikpolitikken skal sætte fokus på transportvaner og trafiksikkerhed. Trafikpolitikken vil typisk indeholde en udpegning af problemstillinger og forslag til, hvordan der skal arbejdes med disse problemstillinger fremadrettet.

Trafikpolitikker kan fx udarbejdes for de enkelte virksomheder

Kredsrådet har i 2012 besluttet, at samtlige daginstitutioner og skoler i kommunen skal udarbejde en trafikpolitik .

- Samarbejde med de enkelte skoler og daginstitutioner om udarbejdelse af trafikpolitikker (se faktaboks)
- Samarbejde med skoler og daginstitutioner omkring trafikundervisningen
- Samarbejde med praktiserende læger om fornyelse af kørekort til ældre, misbrugere og handicappede, herunder fokus på forhold, der gør disse grupper til mindre gode trafikanter
- Samarbejde med relevante interessenter (fx Seniorrådet Handicaprådet og Ældresagen) for at genopfriske færdselsundervisningen og etablere køretekniske kurser til ældre bilister

6.2 Kampagner og information

Aabenraa Kommune vil:

- Deltage i kampagner og/ eller arrangementer om eksempelvis hastighed, sprit, selebrug, skolestart, reflekser, cyklister og unge trafikanter
- Afholde Trafikcaféer og bilistkurser for ældre
- Vedligeholde en side om trafiksikkerhed på kommunens hjemmeside. Siden indeholder oplysninger om kampagner og henvisninger til fx Rådet for Sikker Trafiks hjemmeside, planlagte og gennemførte trafiksikkerhedsprojekter og aktiviteter og opfølgning på trafiksikkerhedsplanen
- I samarbejde med politiet følge op på kampagner med kontroller og målinger
- Kommunikere "gode trafiksikkerhedshistorier" ud til offentligheden for at tydeliggøre trafiksikkerhedsarbejdets effekt
- Årlig vedligeholdelse af et trafiksikkerhedsbarometer på kommunens hjemmeside (se faktaboks)

Trafiksikkerhedsbarometer

Et trafiksikkerhedsbarometer viser løbende ulykkesudviklingen og sikrer offentligheden let adgang til at følge med i ulykkesudviklingen. Trafiksikkerhedsbarometeret kan både omfatte alle trafikulykker, personskadeulykker og være delt op i fx indsatsområder.

6.3 Kontrol

Aabenraa Kommune har aftalt med politiet:

- At der samarbejdes med henblik på at udpege strækninger til ATK (Automatisk Trafik Kontrol, fx fartkontrol) og medvirke til at systematisere kontrollen af spirituskørsel og manglende selebrug
- At der gennemføres opfølgende kontrol under kampagner og andre aktiviteter

6.4 Vej- og stinettets fysiske udformning

Aabenraa Kommune har/vil:

- Udarbejde en hastighedsplan (se faktaboks) for Aabenraa Kommune.

Hastighedsplan

I en hastighedsplan gennemgås vejnettet med henblik på at foretage en systematisk tilpasning af den skilte hastighed i forhold til vejens udformning, funktion, omgivelser og de trafikanter, som færdes der.

- Forbedre lokaliteter, der er udpeget som sorte pletter på vejnettet eller er udpeget på baggrund af konkrete borgerhenvendelser
- Gennemføre trafiksikkerhedsrevision på relevante projekter (se faktaboks)

Trafiksikkerhedsrevision

Trafiksikkerhedsrevision er en systematisk og uafhængig trafiksikkerhedsvurdering af vejprojekter. Formålet er at gøre nye og ombyggede veje så sikre som muligt – inden de anlægges og inden ulykkerne sker. Ved trafiksikkerhedsrevisionen gennemgås projekterne med "sikkerhedsbriller". Herved sikres, at vejanlægene lever op til den nyeste viden inden for trafiksikkerhed.

- Sikre at trafikanlæg projekteres med tilgængelighed for alle (handicap- og ældrevenlige trafikanlæg)
- Forbedre trafiksikkerheden i forbindelse med gennemførelse af projekter og større vedligeholdelsesarbejder (f.eks. ledningsarbejder m.m.)

- Udvikle driftsrutinerne med henblik på at forbedre trafiksikkerheden (fx fokus på rabatternes tilstand, faste genstande, ujævne / nedbrudte belægninger, dårlige oversigtsforhold, afmærkning i kurver og i kryds)

6.5 Fysisk planlægning

Aabenraa Kommune vil:

- Indarbejde trafiksikkerhed i kommuneplanen og fremtidige lokalplaner samt vurdere konkrete byggemodningsprojekter med "trafiksikkerhedsbriller"
- Arbejde for, at trafiksikkerheden ikke forringes på grund af antallet og udformningen af nye vejtilslutninger og overkørsler



Figur 6. Kryds i Rødekro, som er udpeget til sort plet

6.6 Data og analyse

Aabenraa Kommune vil:

- Revidere trafiksikkerhedsplanen hvert 4. år
- Løbende stedfæste trafikulykkerne
- Hvert år gennemføre sortpletudpegning og sortpletanalyser
- Hvert år gennemføre ulykkesanalyser for udvalgte temaer, herunder opfølgning på ulykkesudviklingen for de enkelte indsatsområder
- Evaluere effekten af de fysiske ombygninger på vejnettet (fx hastighedsdæmpning, vejlukninger, byporte, cykelstier, strækningssaneringer og krydsombygninger)
- Anvende skadestuerregistrerede ulykkesdata, når disse bliver tilgængelige

7 KONKRETISERING AF INITIATIVER

For hvert af de 5 indsatsområder er der udpeget en række konkrete initiativer, som vil være en del af de kommende års trafiksikkerhedsarbejde i Aabenraa Kommune. Initiativerne er i det følgende præsenteret for hvert af de 5 indsatsområder. Det skal nævnes, at enkelte initiativer kan være nævnt under flere indsatsområder, hvis initiativet vurderes at have en effekt på mere end et af indsatsområderne.

7.1 For høj hastighed

Der er en veldokumenteret sammenhæng mellem høj hastighed og ulykker i trafikken – jo højere hastighed des større risiko for ulykker og desto mere alvorlige konsekvenser. Derfor vil der i de kommende år blive gennemført en række initiativer, der skal medvirke til at sikre, at hastighedsgrænserne på kommunens veje bliver overholdt.



Figur 7: Høj hastighed er en betydelig faktor i antallet og alvorligheden af ulykker i Danmark

Samarbejde

- Aabenraa Kommune samarbejder med Syd & Sønderjyllands politi om at sætte fokus på hastighed
- Der vil blive samarbejdet med pressen for at få fokus på de faktorer, der har betydning for, at der sker trafikulykker (se faktaboks).

Det rigtige budskab

Medierne omtaler ofte trafikulykker. En typisk fremlægning: "en bilist mistede herredømmet på grund af glat føre." Ulykken skete imidlertid ikke på grund af glat føre, men på grund af, at bilisten kørte med for høj hastighed, dvs. at bilisten ikke kørte efter forholdene.

- Kultur, Miljø & Erhverv vil udarbejde en trafikpolitik for Aabenraa Kommune
- Når Kultur, Miljø & Erhverv har udarbejdet en trafikpolitik for Aabenraa Kommune, vil der blive samarbejdet med virksomheder om udarbejdelsen af trafikpolitikker på de enkelte virksomheder

Kampagner og information

- Der vil blive gennemført kampagner om hastighed
- Der vil blive afholdt årlige dialogmøder med borgerne om hastighed. Det kunne fx være møder med borgerforeninger, lokalråd, Ældresagen eller Seniorråd om risikoforståelse og hastighedens betydning for trafiksikkerheden

Kontrol

- Igennem tæt dialog med politiet vil Aabenraa Kommune medvirke til udvælgelse af veje til ATK- automatisk trafik kontrol.
- Foretage trafikmålinger på udvalgte vejstrækninger

Vej- og stinettets fysiske udformning

- På baggrund af den overordnede hastighedsplan udarbejdes hastighedsplan for åbent land tilsvarende den udarbejdede hastighedsplan for byer.
- Der er udpeget og etableret områder med hastighedszoner, som også implementeres i kommende byggemodninger (se faktaboks).
- Der etableres fortsat hastighedsdæmpning på strækninger, hvor høj hastighed er en medvirkende faktor til en forringet trafiksikkerhed.

Hastighedszoner

En hastighedszone er et område med en hastighedsgrænse på typisk 40 km/t. Hastighedsgrænsen er gældende inden for hele det område, som zonen dækker. Der foretages ikke yderligere skiltning inde i området.

Idet der kun skiltes ved indkørsel til hastighedszonen, er det et krav, at vejnettet er indrettet sådan, at trafikanterne ikke uforvarende forledes til at køre væsentligt hurtigere end den fastsatte hastighedsgrænse i zonen. Det sikres enten via vejens linieføring eller ved hastighedsdæmpning.

- Borgerne kan ved selvfinansiering få etableret hastighedsdæmpning / hastighedszoner i deres nærområde. Aabenraa Kommune vil udarbejde forslag til løsninger i samarbejde med politiet
- Placeringen af samtlige byzonetavler i kommunen er gennemgået sammen med politiet med henblik på at sikre, at byzonetavlerne anvendes ensartet i hele kommunen
- Placeringen af skilte for lokale hastighedsbegrænsninger ved mindre landsbyer og bebyggelser i det åbne land, vil blive gennemgået sammen med politiet med henblik på at sikre, at hastighedsbegrænsningen anvendes ensartet i hele kommunen (hastighedsplan for åbent land).
- På mindre betydende veje i åbent land med lave trafikintensiteter, hvor ned-sættelse af hastighedsniveauet kan være medvirkende til at forbedre trafiksikkerheden, etableres fortsat 2÷1 veje (se faktaboks på side 25)
- Der vil være fokus på at markere overgangene mellem land og by for at give en tydeligere markering af, hvor byzonen og dermed hastighedsbegrænsningen på 50 km/t starter. Det sker ved etablering af byporte.

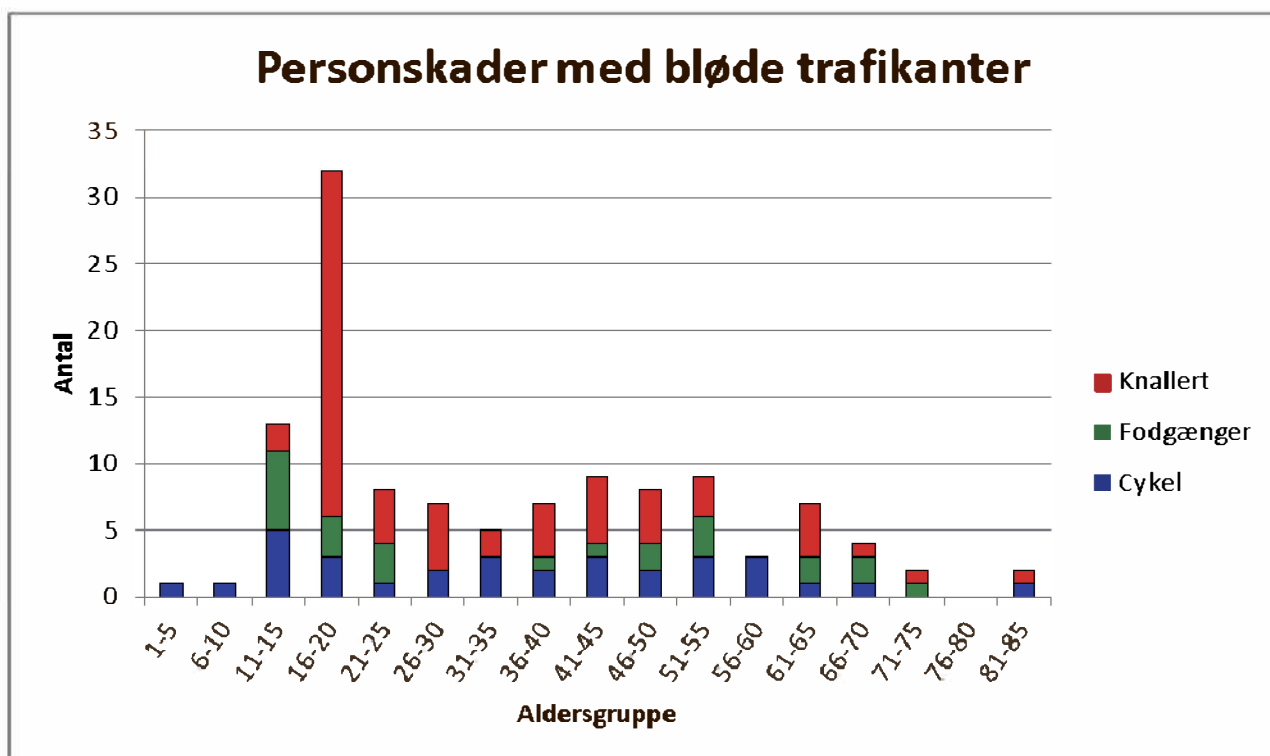
Data og analyse

- Der anvendes en måleplan for gennemførelse af hastighedsmålinger på kommunens veje
- Der gennemføres målinger og analyser med henblik på at udpege veje til ATK
- Der gennemføres hastighedsmålinger for at vurdere og behandle borgerhenvendelser om høj hastighed på kommunens veje

7.2 Ulykker med bløde trafikanter

De bløde trafikanter er en udsat trafikantgruppe, idet de ikke er beskyttet på samme måde som en person, der sidder i en bil. Det er en af forklaringerne på, at risikoen for at komme til skade set i forhold til antal kørte kilometer er væsentlig højere for bløde trafikanter end fx biler.

Der vil blive iværksat en række initiativer, som skal medvirke til at gøre det sikkert og attraktivt at færdes som blød trafikant på kommunens veje og stier.



Figur 8. Antallet af personskader blandt bløde trafikanter på det kommunale vejnet fra 2008 til 2012



Figur 9. Eksempel på hastighedszone på 40 km/t i lukket boligområde

Samarbejde

- I samarbejde med politiet forbedres trafiksikkerheden på skoleruterne
- Der afholdes fortsat halvårlige fællesmøder mellem Kultur, Miljø & Erhverv, politiet og repræsentanter fra skolerne for at drøfte problemstillinger og ønsker i relation til trafiksikkerhed omkring skolerne
- Samtlige skoler skal udarbejde en trafikpolitik (se faktaboks)

Trafikpolitik på skoler

Kredsrådet har besluttet, at samtlige daginstitutioner og skoler i kommunen SKAL udarbejde en trafikpolitik.

En trafikpolitik skal som minimum indeholde:

- færdselsundervisningen på de enkelte klassetrin
- Hvilke prøver eleverne skal deltage i, fx gåprøve, den lille cyklistprøve, cyklistprøven
- Hvem der er ansvarlig for de enkelte ting
- evt. etablering af skolepatruljer i samarbejde med politiet, hvis der er behov herfor
- Information til forældrene om deres ansvar som rollemødder for elevernes (både deres egne og andres) trafiksikkerhed på skolevejen, særligt omkring skolerne

Derudover kan trafikpolitikken indeholde en udpegning af fysiske lokaliteter, som skolerne ønsker forbedret. Disse lokaliteter vil komme til at indgå i kommunens generelle arbejde med at forbedre forholdene for de bløde trafikanter.

Kampagner og information

- Der gennemføres kampagner om brug af cykellygter, reflekser og cykelhjelme
- Der gennemføres kampagner om skolestart
- Alle skoler har mulighed for at låne en cykelbane til træning og undervisning i forbindelse med cyklistprøverne i 3. og 6. klasser.

Kontrol

- Politiet gennemfører kontrol af lys og reflekser hos cyklister
- Politiet er synlige omkring skolerne, når eleverne møder, herunder i forbindelse med skolepatruljer
- Politiet gennemfører kontrol af knallerter, herunder også kontrol på skolerne
- Politiet kontrollerer årligt reflekser på elevernes tøj i udvalgte klasser

Vej- og stinettets fysiske udformning

- I forbindelse med ombygning af kryds og trafiksaneringer i byer forbedres forholdene for cyklister (det gælder fx tilbagetrukne stoplinjer, overkørsler i kryds på veje med cykelsti og separate cyklistsignaler)
- Områderne foran skolerne vil fortsat blive gennemgået med henblik på at forbedre trafiksikkerheden (fx sikre krydsninger, hastighedsdæmpning og afsætningsbaner)
- På baggrund af den kommende stiplan vil der blive gennemført forbedringer for de bløde trafikanter
- I landområderne etableres der på udvalgte strækninger cykelfaciliteter i form af cykelstier, brede kantbaner eller 2÷1-veje (se faktaboks s. 25)



Figur 10. Eksempel på belysning og hævet flade i forbindelse med projektet "bystrækninger foran skoler"

2÷1 veje

2÷1 veje kan etableres på mindre veje med lav trafikbelastning. Princippet bag 2÷1 veje er, at kørebanen indsnævres / afmærkes som et bredt kørespor, der er afgrænset af brede stiplede linier. Kantbanerne er primært tiltænkt de bløde trafikanter, men vil også blive benyttet af biltrafik, når 2 modkørende biler skal passere hinanden.

2÷1 veje har en hastighedsdæmpende effekt samtidig med, at forholdene for de bløde trafikanter forbedres. 2÷1 veje bør kun etableres på veje, hvor der er 60 km/t eller lavere og mødesigt. (Mødesigt betyder, at 2 modkørende biler med den skilte hastighed skal kunne erkende hinanden og bringe køretøjerne til standsning uden at kollideres.)



Figur 11. Eksempel på 2-1 vej

- På de mere betydende veje i åbent land etableres sikre krydsningspunkter, fx i form af midterheller eller stitunneler

Data og analyse

- Der gennemføres årlige ulykkesanalyser for ulykker med bløde trafikanter involveret

7.3 Ulykker med unge bilister

Ulykker med de unge bilister er voldsomt overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne. I Aabenraa Kommune udgør de 18-24 årige ca. 23 % af de tilskadekomne, selvom de kun udgør ca. 7 % af befolkningen.

Der vil, som nævnt nedenfor, blive iværksat en række initiativer, som skal medvirke til at nedbringe de unge bilisters andel af det samlede antal personskader.



Figur 12. Mødeulykker har ofte alvorlige konsekvenser for de involverede

Samarbejde

- Der vil blive samarbejdet med ungdomsskoler, ungdomsklubber og ungdomsuddannelser
- Der vil blive taget kontakt til kørelærere vedrørende:
 1. inddragelse af Sikker Trafik LIVE (se faktaboks) i undervisningen og
 2. samarbejde mellem kørelærerne og politiet for at sikre, at politiet på et tidligt tidspunkt får kendskab til potentielle "fartbøller"

Sikker Trafik LIVE

Sikker Trafik LIVE (de tidligere trafikinformatører) er personer, der har en synlig skade efter en alvorlig trafikulykke. Trafikinformatørerne tager rundt og holder foredrag for andre unge. Igenem foredragene fortæller de om ulykkens konsekvenser: Hvordan ulykken skete, hospitalsopholdet, livet som handicappet, etc.

Kampagner og information

- Der gennemføres kampagner om hastighed, brug af sele og rusmiddel



Figur 13. Vejkantstavler malet af skoleelever i Aabenraa Kommune

- Der bliver gennemført arrangementer med Sikker Trafik LIVE
- Der bliver arrangeret temadage for unge bilister om trafiksikkerhed (fx projektet "Fart med fornuft" på Padborg Park)

"Fart med fornuft"

"Fart med fornuft" er et avanceret kørekursus, som udbydes af en række sønderjyske kommuner. Kurset tilbydes 18-24 årige og foregår på motorbanen Padborg Park. Kurset har til formål at forbedre de unges køreegenskaber og deres risikoforståelse ved høje hastigheder. Derudover får kursusedtagerne mulighed for at spare penge på deres bilforsikring, hvis de består kurset.

Kontrol

- Politiet gennemfører færdselskontrol ved arrangementer med mange unge deltagere
- Politiet systematiserer kontrollen af knallerter (herunder også på skolerne)
- Politiet øger og systematiserer kontrollen af de unge bilisters adfærd i trafikken

Data og analyse

- Der gennemføres årlige ulykkesanalyser for ulykker med unge bilister involveret (sammenligning mellem de seneste 5 år, trafikantgrupper, uheldssituationer og førernes køn og alder)

7.4 Ulykker på de overordnede veje i åbent land

45 % af personskaderne på kommunens veje sker på de overordnede veje (vejklasse 1 og 2 i åbent land). Det er antageligt også på disse veje, at størstedelen af trafikken afvikles. En stor del af ulykkerne på de overordnede veje er eneulykker. Der vil i de kommende år blive gennemført en række initiativer, som skal medvirke til at nedbringe antallet af ulykker på de overordnede veje i åbent land.

Samarbejde

- Der vil blive samarbejdet med de enkelte lokalforeninger, vedrørende forhold, der kan forbedre trafiksikkerheden.
- Der vil blive samarbejdet med pressen med henblik på at øge fokus på ulykker i åbent land
- Der vil blive samarbejdet med fx Seniorrådet, Handicaprådet, Ældresagen, Landbrugsorganisationer og øvrige transporttunge virksomheder om ulykker i kryds i åbent land

Kampagner og information

- Der bliver gennemført kampagner om hastighed, manglende selebrug og rusmidler
- Der vil blive udarbejdet informationsmateriale om årsagssammenhænge til trafikulykker i kryds og eneulykker

Kontrol

- Politiet fører kontrol med hastighed, manglende selebrug og rusmidler.

Vej- og stinettets fysiske udformning

- Der etableres fortsat rumleriller langs kant- og midterlinjerne på de overordnede veje, på udvalgte strækninger, hvor det er muligt.
- Uheldsbelastede kryds ombygges, fx rundkørsler, kanalisering, midterheller, variable A11-tavler (farligt vejkryds), synliggørelse af vigepligten på sideveje
- For at begrænse antallet af kryds vil der fortsat være en restriktiv tilgang med hensyn til etablering af nye overkørsler og sideveje
- Der etableres fortsat lokale hastighedsbegrænsninger på uheldsbelastede lokaliteter

- Vejnettet bliver løbende gennemgået med henblik på at vurdere, om der er faste genstande, som skal afskærmes med autoværn eller fjernes. Faste genstande kan fx være vejtræer, stejle grøfter / skrænter, master, mure og betonfundamenter.
- Gennemgang og eventuel udbedring af rabatternes tilstand skal være en fast del af driftsrutinerne
- Eksisterende forvarsling af kurver og afmærkning gennem kurver vil blive gennemgået og om nødvendigt forbedret
- På uheldsbelastede strækninger og kryds, som forventes ombygget, vil der blive opsat informationstavler om, at lokaliteten er uheldsbelastet. Der vil blive gennemført en trafiksikkerhedsmæssig gennemgang af de overordnede veje



Figur 14. Rumleriller advarer bilister, som er på vej over i modsatte kørebane

Data og analyse

- Der gennemføres årlige ulykkesanalyser for ulykker på de overordnede veje
- Der vil blive gennemført en analyse af hyppigt forekommende ulykkestyper i kryds med henblik på at udpege effektive indsatser til forebyggelse af ulykkestyperne
- Der bliver gennemført en analyse af eneulykkerne

7.5 Ulykker i byer

40 % af personskaderne på kommunens veje sker i byerne. Det er samtidig i byerne, at størstedelen af de bløde trafikanter færdes. Der vil i de kommende år blive iværksat en række initiativer, som skal medvirke til at forbedre sikkerheden i byerne.

Arbejdet med ulykker i byerne skal ses i nær sammenhæng med indsatsområdet om bløde trafikanter. Størstedelen af initiativerne henvendt mod de bløde trafikanter vil have en effekt på ulykker i byer. Disse initiativer er beskrevet i afsnit 7.2.

Samarbejde

- Der samarbejdes med de enkelte lokalforeninger vedrørende forhold, der kan forbedre trafiksikkerheden
- Der vil blive samarbejdet med handelsstandsforeninger om at udarbejde sikre adgangs- og parkeringsforhold
- Der samarbejdes fortsat med skolerne om udarbejdelse af trafikpolitikker og om forhold, der kan medvirke til at afhjælpe de kaotiske forhold, der ofte er foran skolerne
- Aabenraa Kommune vil indgå i dialog med kommunens Seniorråd og Handicapråd om generelt at sikre disse trafikantgrupper

Kampagner og information

- Der vil blive gennemført kampagner om cyklister / knallerter, hastighed, manglende selebrug og rusmidler.

Kontrol

- Det er aftalt med politiet, at de gennemfører kontrol af hastighed, manglende selebrug og rusmidler

Vej- og stinettets fysiske udformning

- Der vil blive fokuseret på uheldsbelastede kryds i de større bysamfund



Figur 15. Variable tavle, som nedskilte hastigheden, og advarer bilisten om trafik fra sidevej.

- Der gennemføres fortsat saneringer af bygennemfarter
- Der vil fortsat være fokus på at markere overgangene mellem land og by for at give en tydeligere markering af, hvor byzonen og dermed hastighedsbegrænsningen på 50 km/t starter. Det kan fx ske ved etablering af byporte eller opsætning af permanente fartdisplays
- Der vil blive etableret hastighedsdæmpning på strækninger, hvor høj hastighed er en medvirkende faktor til en forringet trafiksikkerhed.
- Strækninger forbi skoler ombygges fortsat for at forbedre trafiksikkerheden. Strækningerne skal ombygges efter ensartede principper, så strækningerne forbi skolerne bliver letgenkendelige for trafikanterne

Data og analyse

- Der gennemføres årlige analyser for ulykker i byer

8 EFFEKTBEREGNING OG ØKONOMI

Trafiksikkerhedsplanens overordnede målsætning er, at antallet af personskader (dræbte og tilskadekomne) skal halveres inden udgangen af 2020.

Udgangspunktet for målsætningen er, at der i årene 2009-2011 gennemsnitligt blev registreret 54 personskader pr. år på kommunevejene i Aabenraa Kommune. En reduktion på 50 % betyder, at antallet af personskader reduceres, således at antallet af personskader kommer ned på 27 pr. år inden udgangen af 2020.

8.1 Enhedspriser

I Transportministeriets rapport for værdisætning af transportens eksterne omkostninger fra 2010 er det beskrevet, hvor meget en trafikulykke koster samfundet. Med udgangspunkt i rapportens enhedspriser kan de samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker beregnes. Omkostningerne kan enten beregnes ud fra antallet af uheld eller antallet af personskader. Ved nedenstående er der taget udgangspunkt i antallet af personskader.

Det skal pointeres, at der er tale om gennemsnitspriser. Omkostningerne, som er forbundet med den enkelte personskade, afhænger af skadens alvorlighedsgrad og personens generelle situation. Meget lette personskader vil have en omkostning, der ligger væsentlig under de anvendte enhedspriser, mens alvorlige personskader, der medfører invaliditet ofte vil medføre omkostninger, der ligger væsentlig over enhedspriserne.

Enhedspriser for personskader i trafikulykker

Omkostningerne i forbindelse med trafikulykker kan deles op i person- og materielrelaterede omkostninger samt et velfærdstab.

Personrelaterede omkostninger er omkostninger til fx behandling, rehabilitering og pension. Personrelaterede omkostninger er opgjort til 630.000 kr. pr. personskade.

Materielrelaterede omkostninger er de indirekte omkostninger til fx materielle skader, produktionstab (mistet skatteindtægt), politi og redningstjeneste. Materielrelaterede omkostninger er opgjort til 1.470.000 kr. pr. personskade.

Velfærdstab er et udtryk for samfundets betalingsvillighed til at reducere risikoen for, at der sker trafikulykker. Det gennemsnitlige velfærdstab udgør 1.760.000 kr. pr. personskade.

De samlede omkostninger ved en trafikulykke udgør således 3,86 mio. kr. pr. personskade.

Kilde: Transportministeriet, Værdisætning af transportens eksterne omkostninger, Juni 2010

En del af de samfundsøkonomiske omkostninger kan betegnes som direkte offentlige udgifter. De direkte offentlige udgifter er udgifter, til det offentlige fx i form af behandling, rehabilitering, pension og produktionstab (mistet skatteindtægt), politi og redningstjeneste og udskiftning af beskadiget vejudstyr (autoværn, skilte o. lign.), hvor skadesvolder ikke kan genfindes. Udover de direkte offentlige udgifter udgøres størstedelen af de samfundsøkonomiske omkostninger af velfærdstab og materielle skader (som typisk er omfattet af bilisternes private forsikringer)

Direkte offentlige udgifter

De direkte offentlige udgifter udgør knap 40 % af de samlede omkostninger ved en personskade, svarende til 1.500.000 kr. pr. personskade.

De direkte offentlige udgifter kan fordeles på stat, regioner og kommuner. Efter gennemførelse af kommunalreformen ved årsskiftet 2006/07 foreligger der endnu ikke en præcis opgørelse over, hvordan de samfundsøkonomiske omkostninger fordeles. Det er vurderet, at kommunernes andel udgør 60-80 % af de direkte offentlige udgifter. I de følgende beregninger er det antaget, at kommunernes andel udgør 70 %.

Kommunale udgifter

På baggrund af foreløbige vurderinger er det antaget, at kommunernes andel af de direkte offentlige udgifter udgør 70 %, svarende ca. til 1,0 mio kr. pr. personskade.

8.2 Omkostninger

Indledningsvis skal det nævnes, at omkostningerne er beregnet på baggrund af de personskader, der er sket i det pågældende år. Omkostningerne vil i praksis være fordelt over flere år.

Med udgangspunkt i ovenstående enhedspriser svarer 54 personskader til en samfundsøkonomisk omkostning på 203 mio. kr. Heraf udgør de direkte offentlige udgifter 81 mio. kr.

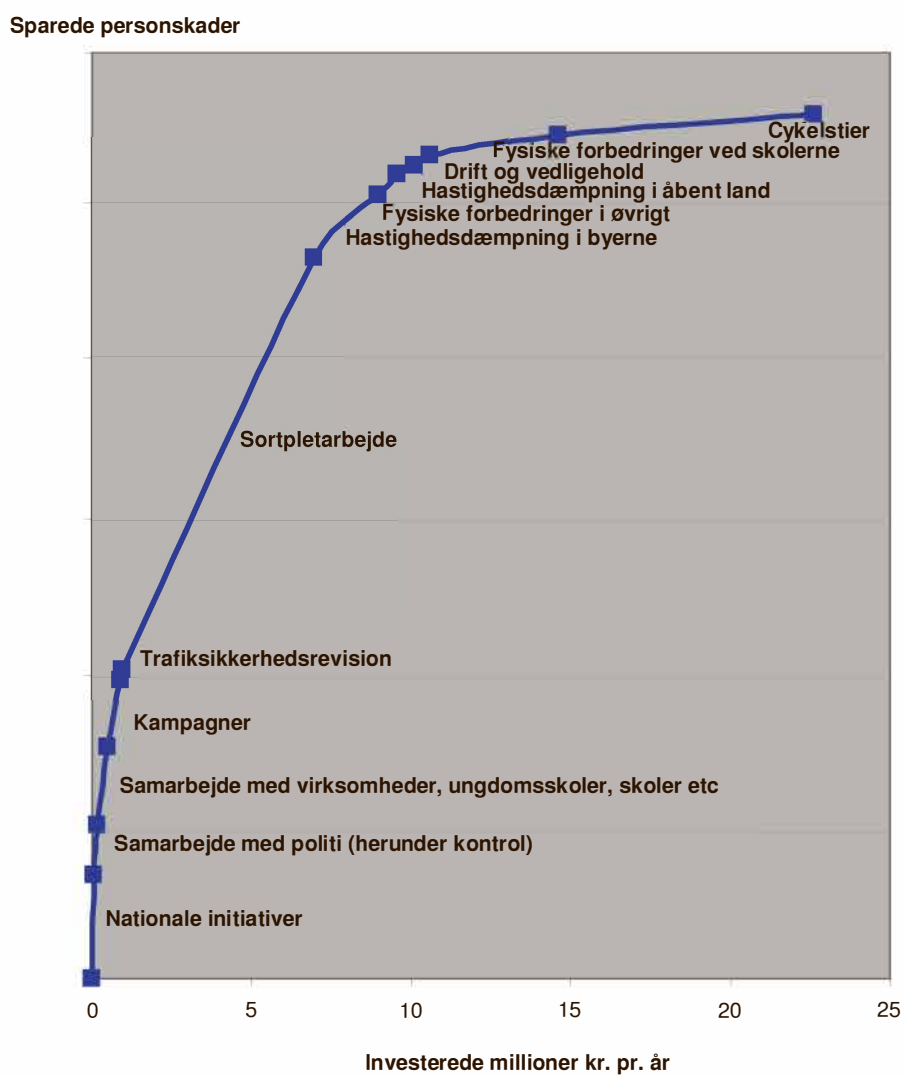
Aabenraa Kommunes andel af de direkte offentlige udgifter udgør 56,7 mio. kr. Det betyder, at trafikulykker er skyld i, at Aabenraa Kommune årligt tilføres omkostninger til en værdi af 56,7 mio. kr., som primært går til behandling, rehabilitering og pension. Som nævnt ovenfor kan de 56 mio. kr. henføres til de personskader, der er sket i udgangsåret (gennemsnittet af 2009-2011), men i praksis vil omkostningen være fordelt over en årrække. Det samme vil gøre sig gældende med de personskader, der sker fremover. De reelle omkostninger, kommunen har i et givent år i relation til trafikulykker, vil derfor kunne henføres til en lang årrække.

8.3 Ressourcer og effekt

Fysiske forbedringer på vejnettet beslaglægger hovedparten af de ressourcer, der lægges i trafiksikkerhedsarbejdet. Det er i den forbindelse værd at bemærke, at flere af de fysiske tiltag ikke nødvendigvis har en stor sikkerhedsfremmende / uheldsbesparende effekt. Flere af de fysiske tiltag sigter i højere grad mod at forbedre trafikanternes oplevede tryghed ved at færdes på vejnettet. Det gælder fx størstedelen af de tiltag, der sigter mod at sikre skoleruterne.

Figuren nedenfor viser forskellige indsatsers lønsomhed. Lønsomheden svarer til hvor meget trafiksikkerhed / uheldsbesparelse, der fås pr. investeret krone. Jo stejlere kurven er, des mere effektive er de enkelte tiltag. En række af forslagene, fx fysiske forbedringer ved skolerne og cykelstier, har en meget lav uheldsbesparende effekt, men en høj tryghedsskabende effekt.

Indsatser i perioden 2013-2020



Figur 16. Lønsomhedskurve for en række tiltag (2013-2020), der kan medvirke til at forbedre trafiksikkerheden.

Regneeksempler

Som illustreret på grafen side 31 er det ikke alle tiltag, der har samme sikkerhedsmæssige effekt. Nedenfor ses 2 regneeksempler, der viser de anlægsøkonomiske forskelle ved at vælge henholdsvis sikkerheds- eller tryghedsfremmende løsninger:

Eksempel 1

Hvad koster det at spare 2 personskader, hvis pengene anvendes på henholdsvis cykelstier eller sortpletarbejde?

- For at spare 2 personskader gennem etablering af cykelstier skal der anvendes 80 mio. kr.
- For at spare 2 personskader gennem sortpletarbejde (fx etablering af rundkørsel) skal der anvendes 3 mio. kr.

Eksempel 2

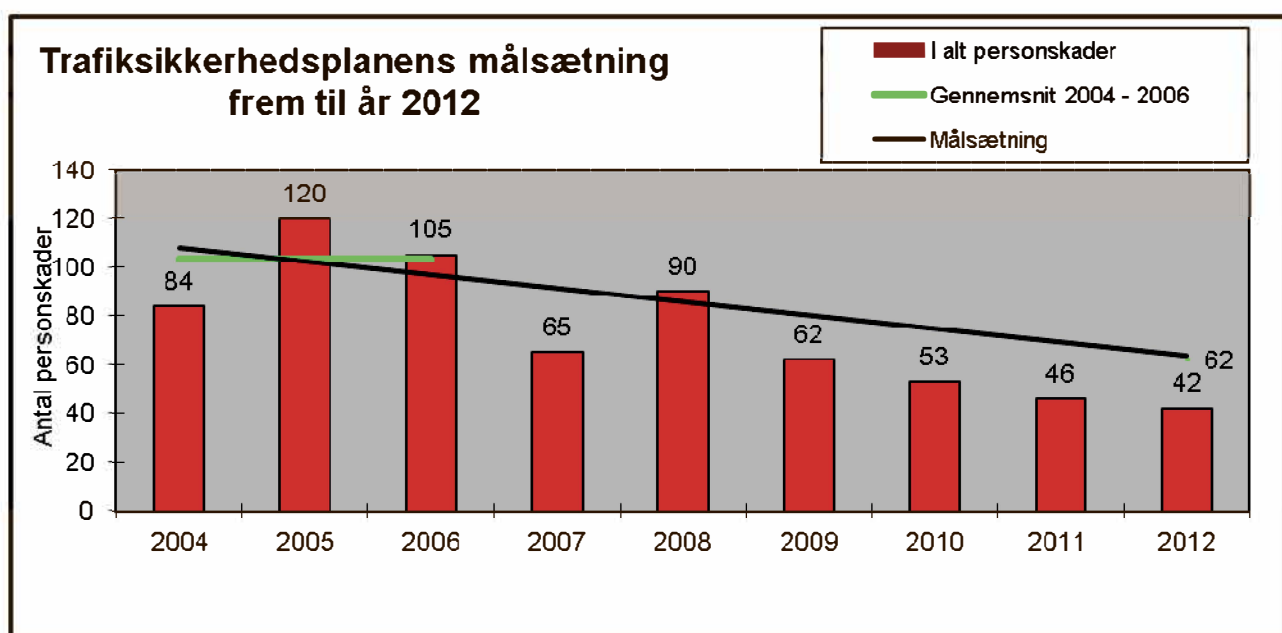
Hvor mange personskader kan der spares, hvis der bruges 10 mio. kr. på henholdsvis cykelstier eller sortpletarbejde?

- Såfremt der investeres 10 mio. kr. i cykelstier, kan der gennemsnitlig spares 0,25 personskade
- Såfremt der investeres 10 mio. kr. i sortpletarbejde (fx rundkørsel), kan der gennemsnitlig spares 6,67 personskader

Begge regneeksempler illustrerer, at der er stor forskel på den sikkerhedsmæssige effekt pr. investeret krone ved de enkelte forslag.

9 TRAFIKSIKKERHEDSPLANENS MÅLSÆTNING INDTIL 2012

Målsætning ved Aabenraa Kommunes Trafiksikkerhedsplanen fra 2008 - 2012 fulgte Færdelsikkerhedskommissionens handlingsplan med en reducere af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne med 40 % inden udgangen af 2012.



Figuren viser hvordan målsætningen er opnået.

Der er opnået en reduktion i antallet af personskadene på hele 59 %, hvor målsætningen i Trafiksikkerhedsplanen 2008 – 2012 var en reduktion på 40 %

Aabenraa Kommune har i perioden 2008-2012 iværksat en række nye initiativer, der har medvirket til at forbedre trafiksikkerheden på kommunens veje og stier.

Følgende beskriver i punktform de udførte opgaver og opgaver, der skal forbedres eller startes op i de kommende år sammen med de nye initiativer, der er beskrevet tidligere.

9.1 Samarbejde

Opnået:

- Samarbejde med Politiet, forvaltningen for Sundhed & Omsorg og Børn & Familie, Vejdirektoratet, Rådet for Sikker Trafik, andre kommuner, pressen, borgere, praktiserende læger, Seniorrådet, Handicaprådet og Ældresagen.

Forbedring/opstart:

- Trafiksikkerhedsmæssige samarbejder med transporttunge virksomheder, landbrugsorganisationer og kommunale virksomheder/institutioner

- Udarbejdelse af trafikpolitikker for skoler, institutioner og virksomheder

9.2 Kampagner og information

Opnået:

- På kommunens hjemmeside er der etableret en side, der indeholder oplysninger om kommunens trafiksikkerhedsarbejde. Aabenraa Kommune deltager og følger op på div. kampagner og arrangementer. Det gælder fx kampagner om hastighed, skolestart, cyklisters brug af lys og reflekser og arrangementer med Sikker Trafik Live.
- Der afholdes trafikcafeer og bilistkurser for ældre
- Trafiksikkerhedsbarometer er etableret.

Forbedring/opstart:

- Hjemmeside og trafiksikkerhedsbarometer vedligeholdes.
- Kommunikation af "gode trafiksikkerhedshistorier" ud til offentligheden

9.3 Kontrol (gennemføres af politiet)

Opnået:

- Politiet fører kontrol med hastighed, knallerter, manglende selebrug, rusmidler og cyklisters brug af lys og reflekser
- Aabenraa Kommune bidrager med uheldsanalyser, hastighedsmålinger o. lign., der medvirker til planlægningen af politiets kontrol.
- Politiet er synlige omkring skolerne, når eleverne møder, fx ved skolepatruljer

Forbedring/opstart:

- Systematisering af kontrollen af knallerter og af de unge bilisters adfærd i trafikken

9.4 Vej- og stinettets fysiske udformning

Opnået:

- Sort plet udpegning
- Trafiksikkerhedsrevision/forbedre trafiksikkerheden i forbindelse med gennemførelse af projekter og større vedligeholdelsesarbejder
- Hastighedsplan, herunder hastighedsplan for byer er udarbejdet

Forbedring/opstart:

- Opfølgning af hastighedsplan for åbent land
- Udvikle driftsrutinerne med henblik på at forbedre trafiksikkerheden

- Udarbejdelse af stiplan

9.5 Fysisk planlægning

Opnået:

- Indarbejdning af trafiksikkerhed i kommuneplanen og fremtidige lokalplaner og byggemodningsprojekter.
- Trafiksikkerheden bevares trods udformninger og antal af nye vejtilslutninger og overkørsler.

9.6 Data og analyse

Opnået:

- Løbende stedsfæstelse af trafikulykkerne
- Gennemføre sortpletudpegninger og analyser hvert år
- Gennemføre ulykkesanalyser for udvalgte temaer (forbedring af indsatsområder)
- Måleprogram for gennemførelse af hastighedsmålinger

Forbedring/opstart:

- Evaluere effekten af de fysiske ombygninger
- Udarbejder en beretning om forløbne års tiltag
- Anvende skadestuerregistrerede ulykkesdata