



Trafiksikkerhedsplan 2019-2022



nordfyns
kommune

Oprettet den 6. november 2018
Dokument nr. D2019-91390
Sags nr. S2018-12930

Forord

Som et nyt og visionært tiltag, er der udarbejdet en ny trafikikkerhedsplan, som tager udgangspunkt i en række temaer fremfor lokaliteter.

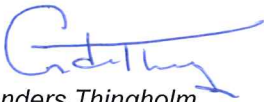
Det er særdeles fremsynet, at planen overordnet tager fat i påvirkningen trafikanternes adfærd, da den nyeste viden netop påpeger, at det er her trafikikkerheden kan forbedres.

Planen lægger op til, at det brede og tværgående trafikikkerhedsarbejde i Nordfyns Kommune og der er særligt fokus på netværk. Hvor gode initiativer formidles og kommunikeres ud, til fælles gavn for alle.

Nordfyns Kommune har tradition for et velfungerende samarbejde med mange interessenter på det trafikikkerhedsmæssige område. Dette samarbejde skal videreføres og udvikles.

Udmøntningen af visioner og intentioner er med denne plan gjort mere dynamisk. Konkrete initiativer fremlægges løbende så der sikres en aktuel bevågenhed og prioritering af trafikikkerhedsarbejdet.

Tag derfor godt imod Trafikikkerhedsplanen 2019 - 2022 og god læselyst.



Anders Thingholm

Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Indhold

Introduktion	2
Vision og mål	4
Trafikanten i centrum	6
Nøgletal for kommunen	7
Samarbejde og borgerinvolvering	10
En langsigtet strategi	11
Fra strategi til årlig udmøntning	12
De fire temaer	13
Tema 1. Adfærds- og holdningspåvirkning	14
Langsigtet strategi	14
Tema 2. Skoler, børn og unge	16
Langsigtet strategi	17
Tema 3. Cyklister og knallertkørere	18
Langsigtet strategi	19
Tema 4. Hastighed og fremkommelighed	20
Langsigtet strategi	21
Bilag	22

Introduktion



Trafiksikkerhedsplan 2019-2022 sætter de overordnede politiske rammer for kommunens arbejde med trafiksikkerhed til og med 2022.

Trafiksikkerhed er et vigtigt område for kommunen. Kommunens borgere og andre trafikanter skal kunne færdes sikkert og trygt på kommunens veje. Trafik er grundlaget for, at vores kommune kan fungere, men trafik må ikke medføre, at mennesker kommer til skade.

Trafikuheld medfører store personlige tab og økonomiske konsekvenser. For kommunen er der også store omkostninger forbundet med uheld i trafikken, så også af den grund vil kommunen sætte ind der, hvor det giver mening, for at forhindre, at der sker uheld på kommunens veje.

Nærværende plan sætter den overordnede dagsorden for, hvordan kommunens arbejde med trafiksikkerhed i de kommende år vil forme sig. Vi kan ikke gøre os realistiske forhåbninger om at forhindre, at trafikanter kommer til skade på kommunens veje, men vi kan opstille en vision og udstikke nogle retninger for, hvordan arbejdet skal gribes an.

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for perioden 2013-2020 indeholder en lang række initiativer, som udgør grundlaget for, at forskellige aktører kan yde deres bidrag til det fælles mål, som planen udstikker. Kommissionens mål på landsplan er maksimalt 120 dræbte, 1000 alvorligt og 1000 lettere skader i 2020. Dette mål ligger i forlængelse af EU's målsætning om en halvering af antallet af trafikdræbte fra 2010 frem til 2020.

Køretøjer bliver via udskiftning over tid mere og mere sikre, og undervisningen i trafiksikkerhed og trafik skærpes til stadighed på mange planer.

En af de store udfordringer er hastigheden. For høj hastighed medfører forøget risiko for uheld, og alvorligheden af de personskader, der følger af disse uheld, bliver værre.

Mange borgere føler sig utrygge i trafikken på grund af for høj hastighed. Det kan være som beboer i et lokalområde, som almindelig trafikanter, som ubeskyttet trafikanter (fodgænger eller cyklist) eller på vegne af sårbare trafikanter som for eksempel børn og ældre.

Årsagen til, at der sker trafikuheld, findes i langt overvejende grad hos den enkelte trafikant. Kun i ganske begrænset omfang kan der peges på, at det enten er infrastrukturen eller køretøjet, der er den afgørende faktor.

Derfor vil kommunen i de kommende år sætte fokus på og rette indsatsen mod trafikantene i kombination med, at trafikikkerheden vurderes og overvåges, og infrastrukturen løbende tilpasses og justeres.

Trafiksikkerhedsplan 2019-2022 afløser planen for 2013-2017.



Vision og mål

Kommunens langsigtede vision er:

Ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikuheld på kommunens veje. Alle kommunens borgere skal kunne færdes sikkert og trygt på kommunens veje og stier.

Den forrige Trafiksikkerhedsplan for 2013 – 2017 lagde sig op ad Færdselsikkerhedskommissionens vision om, at "hver ulykke er én for meget". Denne vision vil forsat være en integreret del af nærværende Trafiksikkerhedsplan for 2019 – 2022.

Visionen er vigtig for arbejdet med trafiksikkerhed. Den lægger linjen for kommunens fortsatte indsats for at forhindre, at der sker personskader i trafikken.

Visionen om det trygge trafikmiljø understøtter kommunens vision om at skabe grundlaget for det sunde liv. Det skal være det umiddelbare valg at gå og cykle på de korte og mellem lange ture, fordi man kan færdes trygt og sikkert som fodgænger og cyklist.

Kommunen er, som vejbestyrelse for de kommunale veje og stier, ansvarlig for at disse holdes i en forsvarlig stand og følger den almindelige udvikling i infrastrukturen.

Selv om vejene har en høj standard, kan der dog forekomme uheld. Trafikanterne har således også et ansvar for at rette sig efter gældende love og regler. Det er udgangspunktet for, at virkeligheden og visionen kan nærme sig hinanden.

Målsætningen for de kommende års trafiksikkerhedsindsats

For at gøre visionen operationel er det afgørende, at den omsættes til handling.

Vi omsætter visionen til handling igennem nedenstående 4 temaer.



Adfærds- og holdningspåvirkning er det brede tema, som dækker hensigten om at ville arbejde mere direkte med trafikanten. De øvrige 3 temaer er mere specifikke og indeholder målrettede indsatser på hvert sit felt.

For hvert af de 4 temaer, er der formuleret målsætninger.

Målsætningen for **adfærds- og holdningspåvirkning** er:

- Deltagelse i minimum 3 kampagner om året, som skal synliggøres f.eks. i sociale medier og presse
- I forbindelse med planlægning og gennemførelse af kampagner skal kommunens lokalråd altid indgå i samarbejde om opgaven
- Der skal øget fokus på ældre i trafikken, ved årligt at afholde et arrangement med netop denne trafikantgruppe som omdrejningspunkt.

Målsætningen for **skoler, børn og unge** er:

- Trafiksikkerhedsarbejdet på skoler følger anbefalinger fra Rådet for Sikker Trafik.
- Alle skoler i kommunen skal have minimum én færdselskontaktlærer som deltager aktivt i et netværk, der arbejder med trafiksikkerhed ved/på skolerne. Netværket af færdselskontaktlærere gennemfører minimum ét trafiksikkerhedsarrangement om året på tværs af skolerne.
- Der nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af Teknik, Erhverv og Kultur og skolerne, der 1 gang årligt mødes med henblik på at iværksætte trafiksikkerhedsinitiativer/undersøgelser i fællesskab.
- Alle skoler skal mindst én gang om året deltage i prøver for cyklister og fodgængere.
- Antallet af elever der går eller cykler til skole skal øges med 10 % fra 2019-2022.

Målsætningen for **cyklister og knallertkørere** er:

- Antallet af personskader blandt cyklister og knallertkørere skal reduceres med 20 % fra 2019-2022.
- Andelen af skolebørn der benytter cykelhjelm skal minimum være 75 % i 2022.

Målsætningen for **hastighed og fremkommelighed** er:

- Der iværksættes en systematisk måling af hastigheden på det overordnede vejnet.
- I perioden 2019-2022 skal 5 strækninger, hvor den målte gennemsnitshastighed ligger over tilladte hastighed, reduceres med mindst 3 %.
- Der iværksættes tiltag på vejnettet, som tager hensyn til vejens funktion og brug. Principperne for disse tiltag er beskrevet i Designmanualen for trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger i Nordfyns Kommune.

Link: <https://www.nordfynskommune.dk/Borger/Trafik-og-mobilitet/Veje-og-stier/Kvalitets-og-Designmanual>

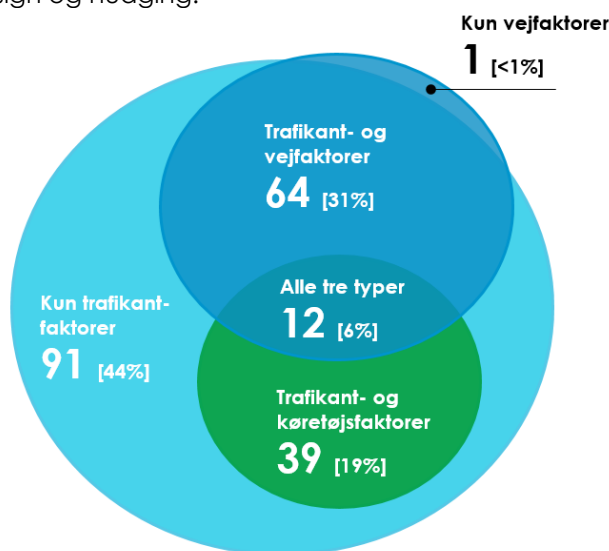
Trafikanten i centrum



Med trafikikkerhedsplan 2019-2022 introduceres et grundlæggende paradigmeskift i kommunens arbejde for bedre trafikikkerhed.

Som det ses af figur 1, er der en klar sammenhæng imellem trafikanten og faktorerne bag trafikuheldene. I 99 % af alle trafikuheld er der en menneskelig faktor i spil. Der skal arbejdes aktivt med trafikanten for at nå i mål med kommunens vision og målsætninger for trafikikkerheden.

Der kan arbejdes aktivt med trafikanter på mange planer. Nøgleordene hertil er adfærdspåvirkning, holdningspåvirkning, undervisning og information. Adfærd- og holdningspåvirkning er det, der normalt udmøntes gennem forskellige kampagner, men det kan også være gennem adfærdsgenudvikling og nudging.



Figur 1 Trafikantfaktor med i 99 % af alle uheld (kilde: Havarikommissionen for vejtrafikulykker).

Måltrettet arbejde med trafikanten er udmøntet i et tema, som går på tværs og bliver et bærende i trafikikkerhedsarbejdet i de kommende år. Temaet benævnes 'holdnings- og adfærdspåvirkning' og dækker over mangeartede initiativer, som er beskrevet i et senere afsnit i planen.

Nøgletal for kommunen

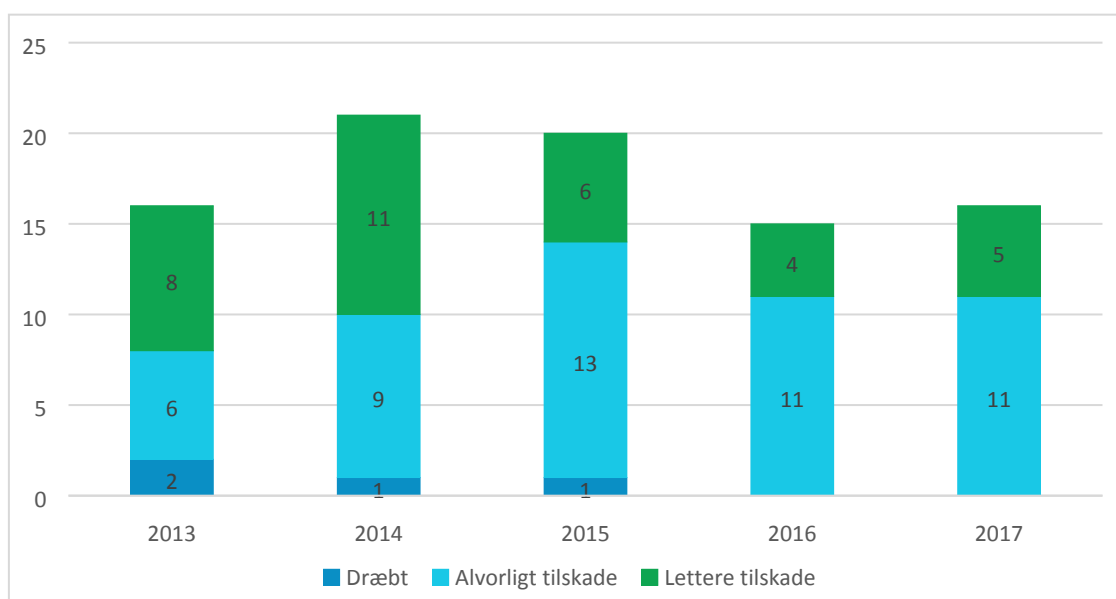


Nøgletal for trafiksikkerhedsarbejdet er statistik over de uheld, der er sket i kommunen i de seneste fem år. Nøgletallene dækker fem hele kalenderår, 2013-2017.

2018 indgår i baggrundsdata for arbejdet i de fire temaer, men først når de endelige tal for året er på plads i løbet af foråret 2019, vil statistikken for 2018 kunne behandles på lige fod med tallene for de forrige år. Statistikken for 2018 vil derfor komme i spil ved udarbejdelse af programmet for trafiksikkerhedsarbejdet i 2020.

Nøgletal for trafik og hastigheder mv. fremgår af bilagsafsnittet i denne plan.

Grundlaget for graferne er de uheld, der er indberettet af politiet til den landsdækkende ulykkesstatistik.

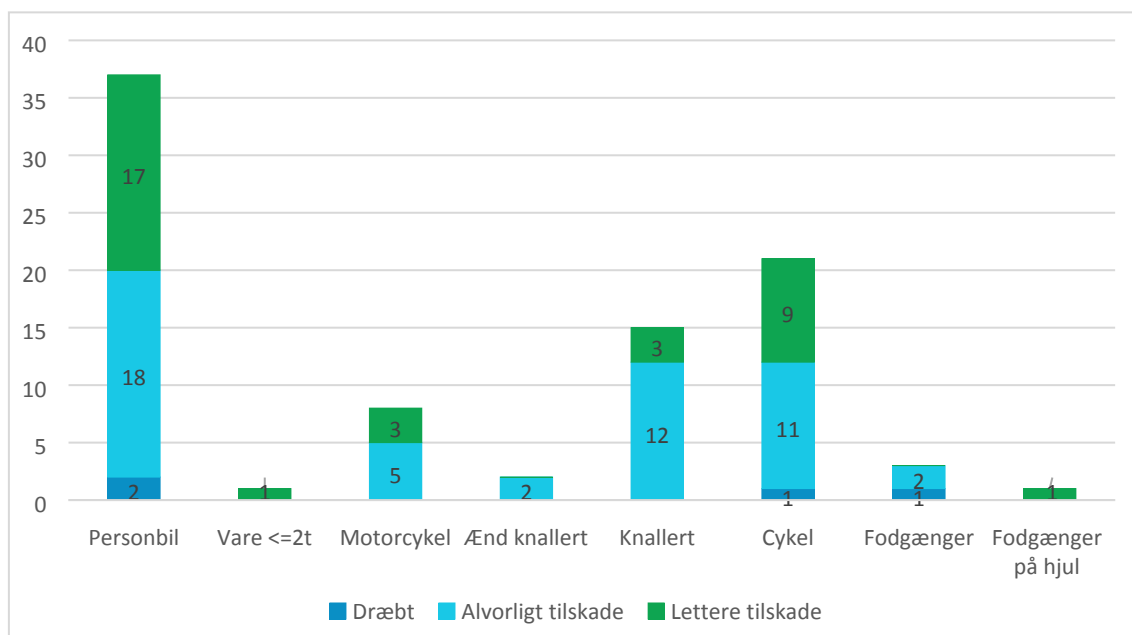


Figur 2 Udviklingen i antallet af politiregistrerede personskader i trafikken fra 2013 til 2017.

Figuren ovenfor viser hovedtallene i udviklingen over årene 2013-2017 målt i antallet af personskader. Antallet af dræbte og antallet af lettere tilskadekomne er faldet igennem perioden. Dog kan det tilføjes, at der allerede på nuværende tidspunkt er registreret to trafikdræbte i 2018.

Antallet af alvorligt tilskadekomne er steget. De mere detaljerede opgørelser viser, hvor det især er gået den forkerte vej.

Figuren nedenfor viser, hvordan den samlede mængde personskader i den femårige periode fordeler sig på trafikantkategori.

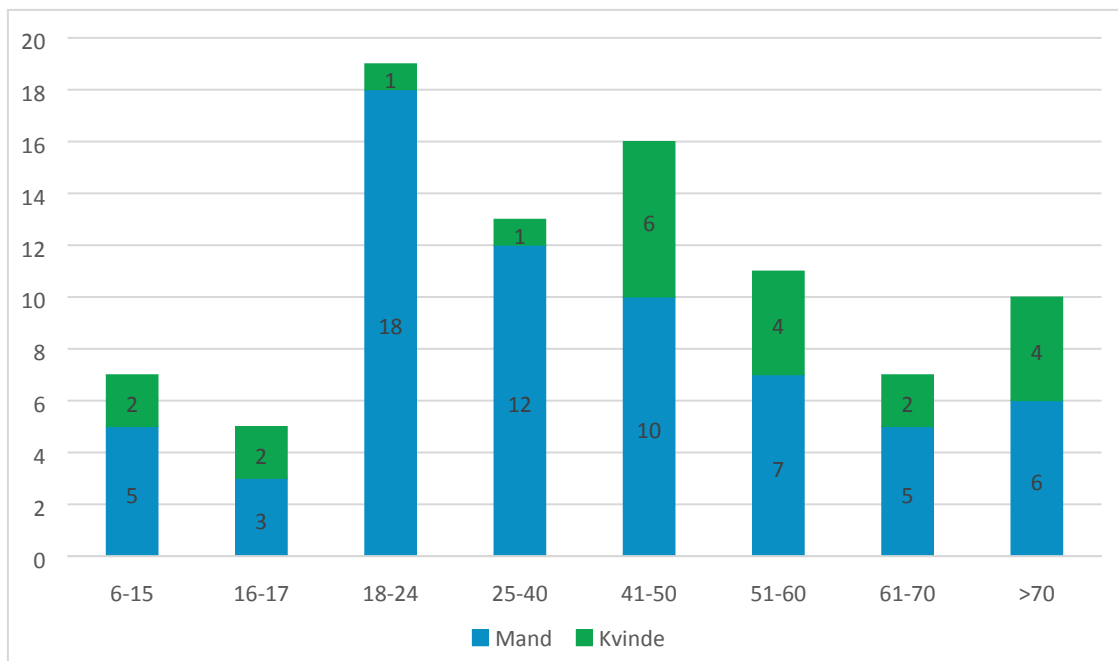


Figur 3 Personskader i trafikken fra 2013 til 2017 fordelt på trafikantkategori.

Den langt mest almindelige trafikantkategori, som afstedkommer personskader, er personbil. Herefter følger cykler og knallerter. Til oversigten skal tilføjes, at der køres langt flest kilometer i personbiler. Derfor er eksponeringen for uheld også meget højere. Et enkelt uheld med personbil kan også omfatte både flere biler og passagerer.

Omvendt køres der ganske få kilometer årligt sammenlagt for knallerter, så her er statistikken det synlige bevis for, at knallerter er overrepræsenterede, når det gælder personskader. Det samme er i nogen grad tilfældet for cyklisterne.

Betragtes fordelingen af de tilskadekomne på alder og køn, ses et klart billede af, at mænd er overrepræsenterede, i særdeleshed unge mænd.



Figur 4 Tilskadekomne i trafikken fra 2013 til 2017 fordelt på køn og alder.

Mænd i alderen 18-24 år skiller sig ud som en særlig udsat gruppe. Det kan skyldes, at det er en gruppe af uerfarne bilister. Landsdækkende tal viser den samme tendens, dog uden at være så udtalt som her.



Samarbejde og borgerinvol- vering

Det er vigtigt og afgørende for resultaterne af tiltagene i denne plan at fortsætte det gode samarbejde med borgerne, lokalråd, foreninger, erhvervslivet og organisationer i kommunen.

Kommunen har gode erfaringer med, at borgerne melder ind med trafiksikkerhedsspørgsmål og ideer, eller eventuelt udtrykker utryghed ved en lokalitet i kommunen. Kommunen opsamler disse henvendelser og vurderer og prioriterer dem løbende. Henvendelser vil i nogle tilfælde indgå i planer og strategier på længere sigt, således også i udfoldelse af de fire temaer, som denne plan er bygget op omkring.

I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende plan blev der d. 19. september 2018 afholdt et borgermøde med workshop på Skamby Multihus. Ved den lejlighed blev planens 4 temaer lanceret.



De forslag og kommentarer, der kom frem fra borgernes side på workshoppen, er brugt som inspiration for tilblivelsen af nærværende plan. Alle forslag er i øvrigt samlet i kommunens prioriteringsværktøj, som udgør grundlaget for en løbende prioritering af trafiksikkerhedstiltag.

Også samarbejde med myndigheder, organisationer og foreninger i og uden for kommunens er vigtigt for, at planen føres ud i livet med optimal effekt i forhold til de investerede midler.

Kommunen tillægger blandt andet samarbejdet med lokalrådene stor betydning og værdi i forhold til at indsamle forslag og at formidle trafiksikkerhedsemner helt lokalt.

Politiet er en vigtig samarbejdspartner i forbindelse med det forebyggende arbejde og trafikkontroller. Vejdirektoratet er på forkant med de nyeste vej- og trafiktekniske løsninger og formidler disse, mens Rådet for Sikker Trafik blandt andet gennemfører landsdækkende kampagner og inspirerer skoler og andre til at arbejde struktureret med trafiksikkerhed.

En langsigtet strategi



For at få det fulde udbytte af kommunens investeringer i trafiksikkerhed er det afgørende at udarbejde og følge langsigtede strategier. Strategierne bliver det bærende element i arbejdet i hvert af de fire temaer og udmøntes løbende i konkrete initiativer for det kommende år i planperioden.

Idet arbejdet bygges op omkring trafikanten som det centrale element, er det vigtigt, at strategierne er robuste, og at de følges op af konkrete handlinger.

Arbejdet med ændringer i holdninger og adfærd er kendetegnet ved, at der skal ske påvirkning over lang tid med varierende indhold og metode. Det er de langsigtede og ve-lovervejede indsatser, der til sidst bærer frugt. Derfor kan der ikke nødvendigvis påvises en konkret effekt umiddelbart efter hver enkelt indsats. Effekten kommer muligvis først efter flere års koncentreret indsats.

Det vigtigste er, at indsatser hviler på grundigt forarbejde og tilgængelig viden og erfaring. Det er også vigtigt, at indsatser evalueres løbende og efter en forud defineret metode. Her-ved kan der høstes erfaringer løbende og ske tilretning af indsatserne.

Adfærds- og holdningspåvirkning

Skoler, børn og unge

Cyklister og knallertkørere

Hastighed og fremkommelighed

Fra strategi til årlig udmøntning



Strategierne omsættes til handlinger via en årlig samlet prioriteringsliste, som godkendes i Teknik- og Miljøudvalget. Udkastet til listen forelægges indledningsvis for Trafiksikkerhedsudvalget til kommentering.

Når prioriteringslisten er godkendt, vil der foreligge en køreplan for kommunens trafiksikkerhedsarbejde for det kommende år.

Prioriteringslisten ledsages af en redegørelse for baggrunden, prioriteringen samt rækkefølgen af de enkelte tiltag.

Prioriteringslisten tager afsæt i administrationens prioriteringsværktøj og Designmanual for trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Prioriteringsværktøjet tager udgangspunkt i vurdering ud fra følgende elementer:

- Uheld
- Tryghed
- Tilgængelighed
- Oversigtsforhold
- Trafikintensitet
- Hastighed
- Vejudformning
- Skolevej
- Støj
- Henvendelser

De fire temaer

Trafiksikkerhedsplan 2019-2022 er bygget op omkring fire temaer, som tilsammen favner et meget bredt felt af de trafiksikkerhedsudfordringer, som kommunen står over for.



Baggrunden for at arbejde ud fra fire temaer er en beslutning om at fokusere på nogle væsentlige problemstillinger, som også kan genkendes hos dem, der bruger kommunens veje.

Der vil være grupper af uheld, der ligger uden for de fire temaer, men kommunen er af den opfattelse, at de fire temaer tilsammen dækker over de mest væsentlige udfordringer med udgangspunkt i en grundig analyse af de uheld, der er sket i kommunen i de seneste fem år.

Især temaet om hastighed er også gennemgående i de henvendelser, kommunen har modtaget i de senere år fra borgerne, når det handler om trafiksikkerheden. Et andet emne, borgerne har fokus på, er sikkerheden for cyklister, især sikring af skolevejene.

De fire temaer er:

1. Adfærds- og holdningspåvirkning
2. Skoler, børn og unge
3. Cyklister og knallertkørere
4. Hastighed og fremkommelighed.

Rækkefølgen er ikke udtryk for en prioritering af vigtigheden af temaerne.

Der vil være konkrete indsatser inden for hvert af de fire temaer i hvert af årene, som er omfattet af planen, men vægtningen kan variere fra år til år.

Temaerne holdnings- og adfærdspåvirkning samt hastighed kan være vanskelige at genkende i statistikkerne, mens de to øvrige kan måles direkte.

Hastigheder kan måles og vil blive målt kontinuerligt på kommunens veje.

Holdninger kan måles via spørgeundersøgelser og interviews, og adfærden kan måles på forskellig vis, f.eks. via observationer i trafikken.

Tema 1. Adfærds- og holdningspåvirkning



Temaet favner bredt, lige fra deltagelse i landsdækkende kampagner over samarbejdet om skolernes trafikundervisning til den generelle mediedækning af trafikikkerhedstemaet.

Temaet er valgt, fordi analyser af trafikuheld viser, at den mest almindelige årsag til, at det går galt i trafikken, er fejl og uopmærksomhed hos trafikanten selv. Trafikantens adfærd spiller en rolle i ca. 90 % af alle trafikulykker, hvad enten der er tale om spritkørsel, fart, selebrug eller andet.

Man kan arbejde med trafikanten på mange niveauer, lige fra det strategiske arbejde om mediedækning af trafikikkerhedsemner til arbejdet helt nede på individniveau, dér hvor indsatserne udmøntes i undervisning og læring.

Kommunen har et overordnet konkret sigte med at forsøge at påvirke trafikanternes adfærd. Sigtet er at forhindre, at mennesker kommer til skade i trafikken.

I nogle tilfælde forsøges adfærd påvirket direkte, i andre tilfælde skal påvirkningen ske via et holdningsskift. I begge tilfælde er det processer, der tager tid. Hverken adfærd eller holdninger lader sig påvirke fra dag til dag.

Trafikker adfærd er også noget, der skal indlæres. Fra barn til voksenalder sker der en gradvis bedre forståelse af de ofte komplekse forhold, man som trafikant bliver stillet over for.

Langsigtet strategi

Kommunens langsigtede strategi for adfærds- og holdningspåvirkning tager blandt andet udgangspunkt i:

- Årlig deltagelse i de landsdækkende kampagner med temaer som f.eks. hastighed, uopmærksomhed og spritkørsel, som planlægges og tilbydes af Rådet for Sikker Trafik. Deltagelsens omfang vurderes i hvert enkelt tilfælde.

- Samarbejde med politiet om kontrolaktioner og politiets forebyggende arbejde på trafikområdet.
- Etablering af et samarbejdsforum for seniorer i trafikken, via f.eks. Seniorrådet, med henblik på at diskutere og udvikle tilbud til seniorerne om opkvalificering af viden og tilbyde kurser og træning.
- Fokus på at udbrede viden om og holdninger til trafiksikkerhed gennem forskellige medier, såvel dagspressen som sociale medier. Der skal være fokus på at omtale kommunale trafikprojekter og kampagner med sigte på at skabe et sikkert og trygt trafikmiljø.
- Opsamling af erfaringer fra de kampagner og aktiviteter, der gennemføres, så der skabes et bedre beslutningsgrundlag for videreudvikling.



Tema 2. Skoler, børn og unge

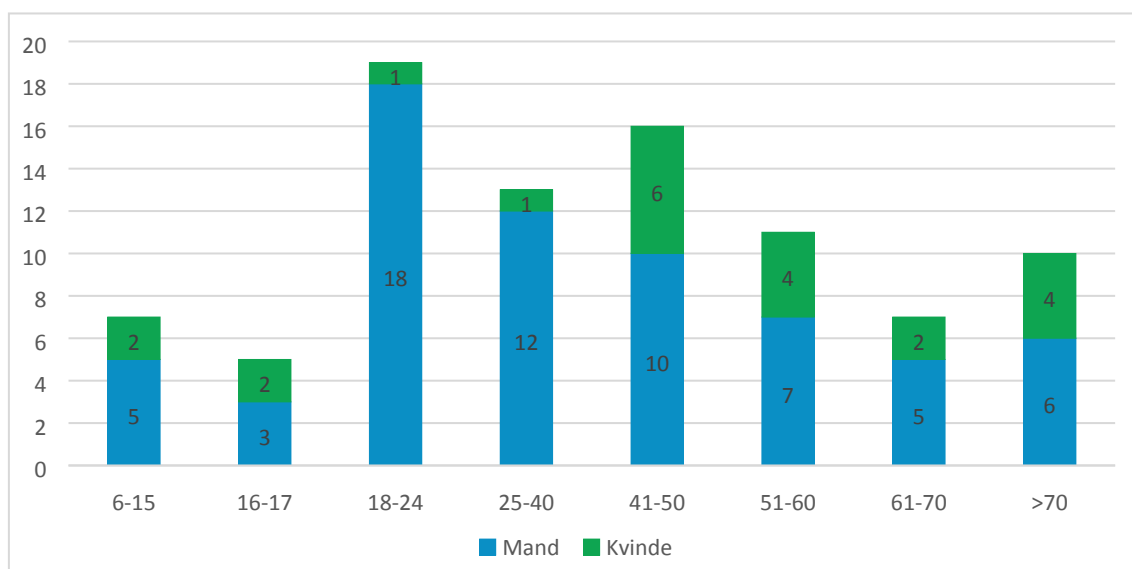


Børn og unge er valgt som gennemgående tema af flere grunde. Dels er arbejdet for, at børn bliver trafiksikre og selvhjulpne, et vigtigt, strategisk område, dels er unge overrepræsenterede i uhedsstatistikkerne.

Fælles for børn og unge er, at de adfærds- og udviklingsmæssigt befinder sig på et udviklingstrin frem imod den velovervejede og fuldbefarne trafikant, som kan vurdere komplekse trafiksituationer og kan agere ud fra sin viden og kendskab til trafik.

Børn op til 10-12-års alderen er beskyttet og ledsaget af voksne, når de befinder sig i trafikken. Når de bliver ældre, begynder de at færdes på egen hånd i trafikken, og så begynder der at ske uheld.

Når de når alderen for erhvervelse af kørekort til hhv. knallert og bil, stiger risikoen for og antallet af personskader markant.



Figur 5 Tilskadekomne i trafikken fra 2013 til 2017 fordelt på køn og alder.

De tre søjler længst mod venstre dækkes af temaet. Til og med 17-års alderen registreres ganske få personskader.

Fra og med 18 år til og med 24 år sker der en stigning. Unge, nyuddannede bilførere er uerfarne, og de formår ikke altid at håndtere de situationer, de sætter sig selv i.

Oplæring af nye trafikanter foregår som en blanding af forældres påvirkning, undervisning i skoler og anden form for undervisning. Efterhånden som børn vokser op og kommer i teenageårene, bliver de i stigende grad også påvirket af jævnaldrende og spejler sig i grupper, som er lidt ældre end dem selv.

Kommunen afvikler forskellige former for støttende undervisning, således er trafikundervisningen i skolerne en del af skolernes obligatoriske forpligtelse. Skolernes trafikundervisning kan i vidt omfang afvikles ved at anvende det udbud af lærende projekter, øvelser og lege, der udbydes af Rådet for Sikker Trafik.

Når det drejer sig om cykling, er der også stor inspiration at hente i udbuddet fra Dansk Cyklist Forbund.

Kommunen kan også tilbyde trafikrelateret undervisning til både børn og unge.

Langsigtet strategi

Kommunens langsigtede strategi for børn og unge tager blandt andet udgangspunkt i:

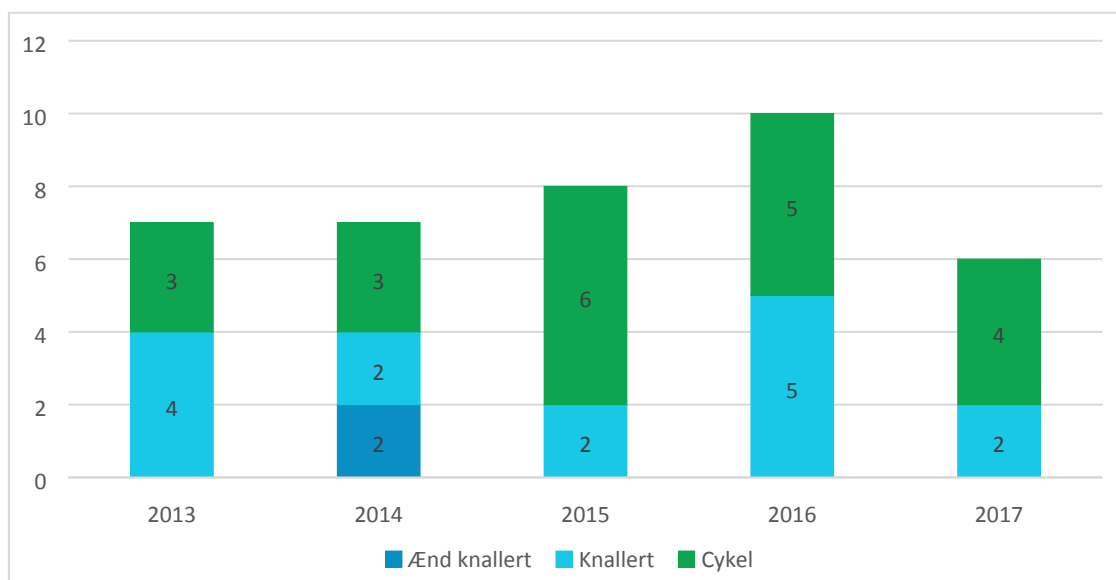
- Samarbejde med grundskoler og skoleforvaltning om opkvalificering af færdselsundervisningen og deltagelse i de prøver for cyklister og fodgængere, som udbydes.
- Samarbejde med skoler og politi om, at skolevejen bliver så sikker som muligt.
- Skoler deltager i kampagner, som sætter fokus på cykling som en aktiv og sund transportform.
- Etablering af kontaktforum med fagpersoner, som udøver undervisning til forskellige trafikantgrupper, for eksempel kørekortundervisning og undervisning til knallertkørekort. Et forum for fagpersoner kan bruges som grundlag for konkrete initiativer.
- Samarbejde med politiet om tilstedeværelse på skoler i forbindelse med trafikrelaterede prøver og trafikundervisning generelt.
- Samarbejde med dagtilbud til børn om at tilbyde en vifte af trafikrelaterede lege med henblik på, at børn helt ned til treårsalderen stifter bekendtskab med trafiksikkerhed og de første basale forholdsregler.
- Understøttelse af arbejdet på skolerne, som udføres hovedsageligt via skolernes færdselskontaktlærere.

Tema 3. Cyklister og knallertkørere



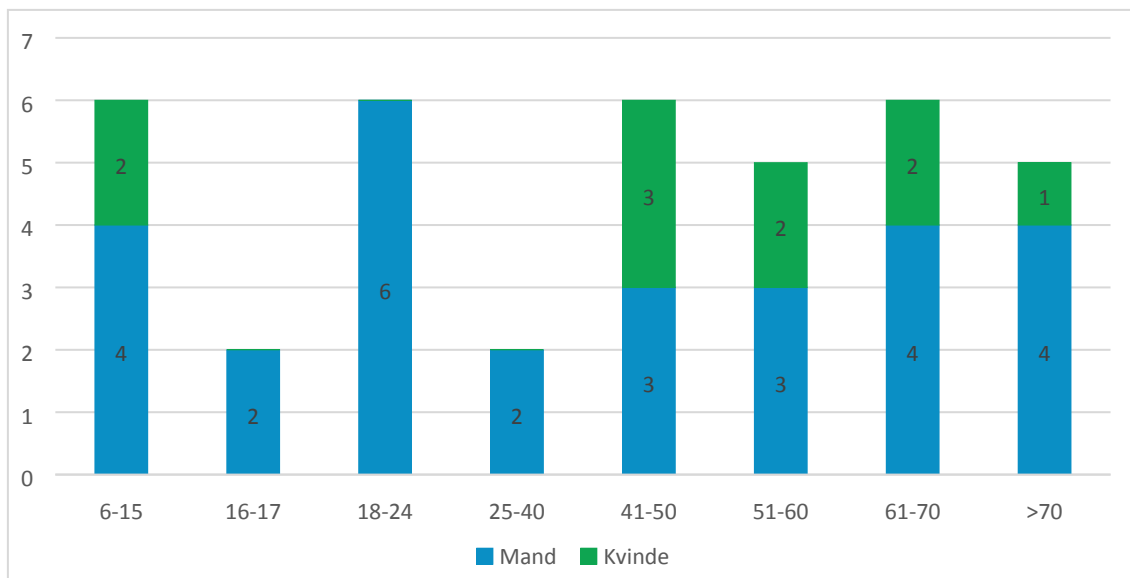
Cyklister og knallertkørere tegner sig for en væsentlig del af personskaderne. De to grupper har det til fælles, at de er forholdsvis ubeskyttede i forhold til deres potentielle modparter i uheld og i forhold til at styrte på kørebanen i et eneuheld.

Udviklingen i antallet af personskader i perioden 2013-2017 ser overordnet fornuftig ud. Især 2017 har været et år med ganske få personskader.



Figur 6 Antal personskader blandt cyklister og knallertkørere.

Fordelingen af personskader viser, at der i alle aldersgrupper forekommer skader, og at mænd er overrepræsenterede i samtlige aldersgrupper på nær gruppen af 41-50-årige.



Figur 7 Aldersfordeling af personer med skader blandt cyklister og knallertkørere 2013-2017.

Blandt personer over 50 år er der en overvægt af tilskadekomne cyklister, mens gruppen fra 16 til 50 har en svag overvægt af tilskadekomne knallertkørere.

Gruppen af børn og unge op til og med 24 år er i denne plan dækket af temaet børn og unge.

Når målgruppen indsnævres til at dække personer på 25 år eller ældre, er virkemidlerne reduceret til at omfatte kampagner og information, eventuelt kombineret med undervisnings-tiltag.

Anlæg af cykelstier er et af de temaer, der går igen i de henvendelser, kommunen får fra borgerne. En stor del af disse vedrører stier til sikring af skoleveje. De stier, der tilgodeser skoletrafikken, vil også i de fleste tilfælde kunne tilgodes trafikikkerheden for en bredere gruppe af brugere.

Anlæg af stier til brug for cyklister og knallertkørere har høj prioritet hos kommunen, og prioritering af disse sker i kommunens stiplan 2018-2021.

Langsigtet strategi

Kommunens langsigtede strategi for cyklister og knallertkørere tager blandt andet udgangspunkt i:

- Gennemgang af vej- og stinettet med henblik på forbedringer for cyklister og knallertkørere, såsom hastighedszoner, indretning af 2-1-veje, forbedring af kryds og rundkørsler.
- Samarbejde med politiet om kontroller, som vil gavne alle ubeskyttede trafikantgrupper: hastighed, uopmærksomhed, sprit, kontrol af lastbiler og busser.
- Måltrettet indsats for at højne hjelmbrugen blandt unge og voksne cyklister.
- Spritkontroller blandt cyklister og knallertkørere.
- Samarbejde med ældreorganisationer om at udbyde temamøder om sikker cykling.

Tema 4. Hastighed og fremkommelighed



Hastighed er et tilbagevendende tema, når trafiksikkerheden skal forbedres. Mange borgere mener, at hastigheden er for høj der, hvor de bor, og mange føler sig utrygge ved det generelle hastighedsniveau. Især ubeskyttede trafikantgrupper mærker de negative bivirkninger af motoriseret trafik med for høj hastighed.

Kommunen skal have et vejnet, der tilgodeser borgernes og erhvervslivets efterspørgsel efter veje, der i det daglige opleves som fremkommelige. Mange borgere pendler ud over kommunegrænsen, så et velfungerende vejnet er en grundlæggende forudsætning for kommunen.

Både fremkommelighed og trafiksikkerhed skal tilgodeses. Hastighedsgrænserne skal, af såvel vejenes naboer som trafikanterne, opleves som rimelige.

Statistikken viser, at det især er bilers hastighed, der medfører uheld. Gruppen dækker hovedsageligt personbiler og varebiler op til 3,5 tons.

Uhedsstatistikken giver et klart fingerpeg om, hvor på vejnettet der kan være problemer relateret til for høj hastighed.

Omstændigheder omkring uheldene kan også medvirke til at øge risikoen. I mørke udviskes konturerne, i dårligt vejr og føre er der forhøjet risiko, og hvis føreren er træet, uopmærksom eller påvirket af alkohol eller stoffer, stiger risikoen for, at høj hastighed ender i et uheld.

Kommunen gennemfører årligt mange hastighedsmålinger i forbindelse med sagsbehandlingen af trafikhenstillinger. Målingerne viser, som det ses i bilagsafsnittet, at gennemsnitshastigheden ved en del målinger ligger over den skilte hastighed. Ved så godt som alle målinger kan der konstateres hastigheder, der langt overstiger grænsen.

Politiet gennemfører jævnligt hastighedskontroller, hvilket er medvirkende til at holde fokus rettet mod vigtigheden af at overholde fartgrænser.

Mange trafikanter svarer adspurgt om deres holdninger til hastighed, at de synes, at hastighedsgrænserne er fornuftige. Når det kommer til den reelle adfærd, afspejles holdningerne dog ofte ikke.

Langsigtet strategi

Kommunens langsigtede strategi for hastighed kan blandt andet tage udgangspunkt i:

- Opstilling af et flerårigt tælleprogram for registrering af trafikmængder og hastigheder på kommunens overordnede vejnet, for blandt andet at kunne følge udviklingen på forskellige vejtyper over årene.
- Anvendelse af trafiksikkerhedsrevision som redskab til at sikre, at nye og ombyggede veje optimeres med hensyn til trafiksikkerhed.
- Vurdering af hastighedsafmærkning i større og mindre byer og andre samlede bebyggelser langs med vejene.
- Ensartet hastighedsafmærkning på strækninger med kurvede forløb.



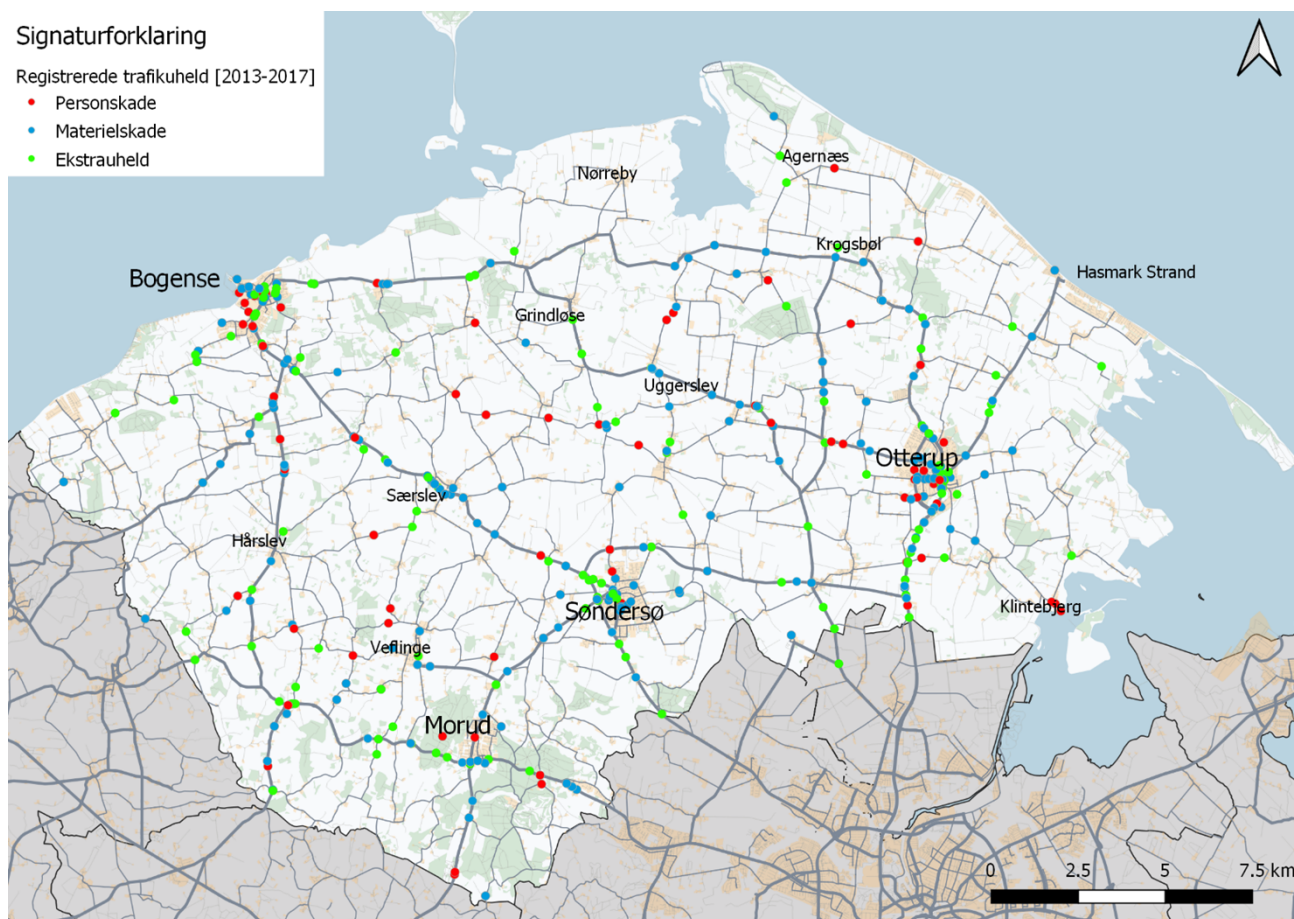
Bilag

Her er uheldene sket 2013-2017

Signaturforklaring

Registrerede trafikuheld [2013-2017]

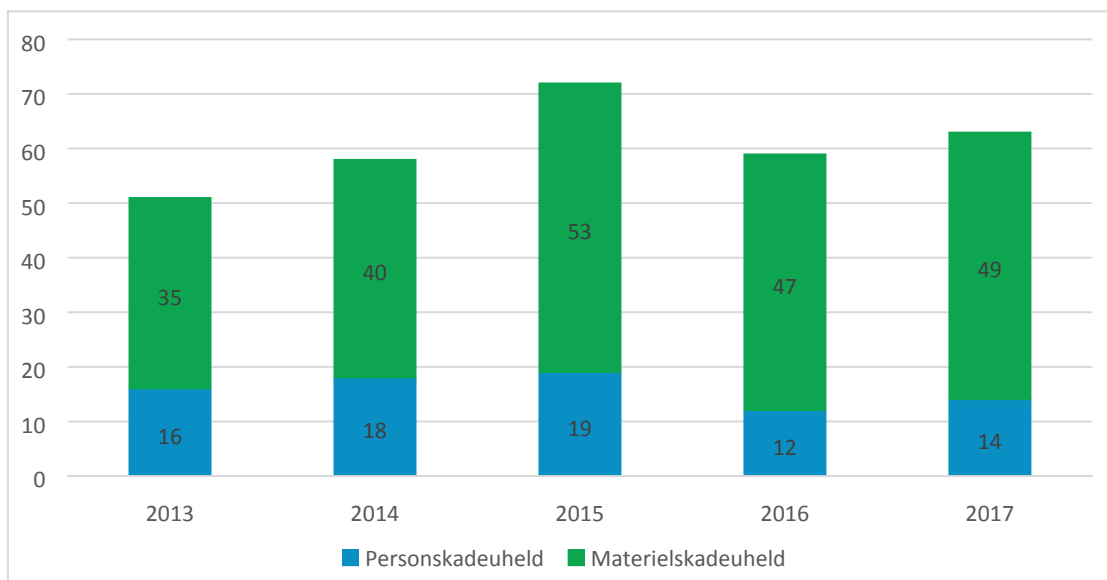
- Personskade
- Materielskade
- Ekstrauheld



Uheldene er koncentreret i de større byer og langs de mest trafikerede veje.

Udviklingen i politiregistrerede uheld 2013-2017

Figuren nedenfor viser, hvordan antallet af trafikuheld har udviklet sig i de fem år.



Personskade- og materielskadeuheld medfører, at der optages politirapport. Antallet af personskadeuheld har været svagt faldende, dog uden at der er tale om en sikker trend. Antallet af materielskadeuheld har været klart stigende.

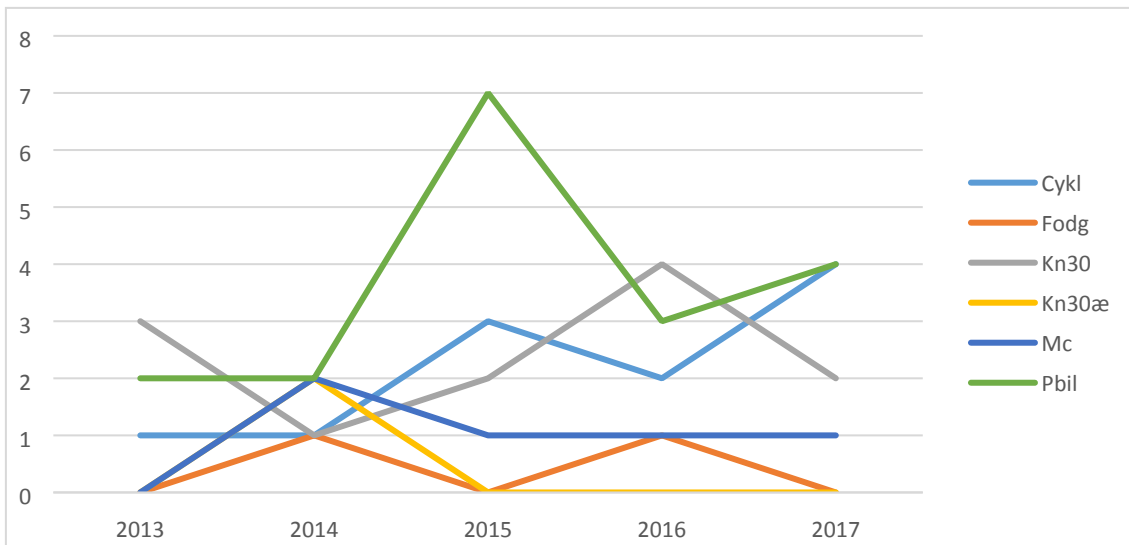
Udviklingen i alvorligt tilskadekomne

Som nævnt tidligere i planen har der igennem den undersøgte uheldsperiode 2013-2017 været stilstand i udviklingen i antal alvorligt tilskadekomne.

Figuren nedenfor viser udviklingen for de elementtyper, hvor der har været alvorlige tilskadekomster.

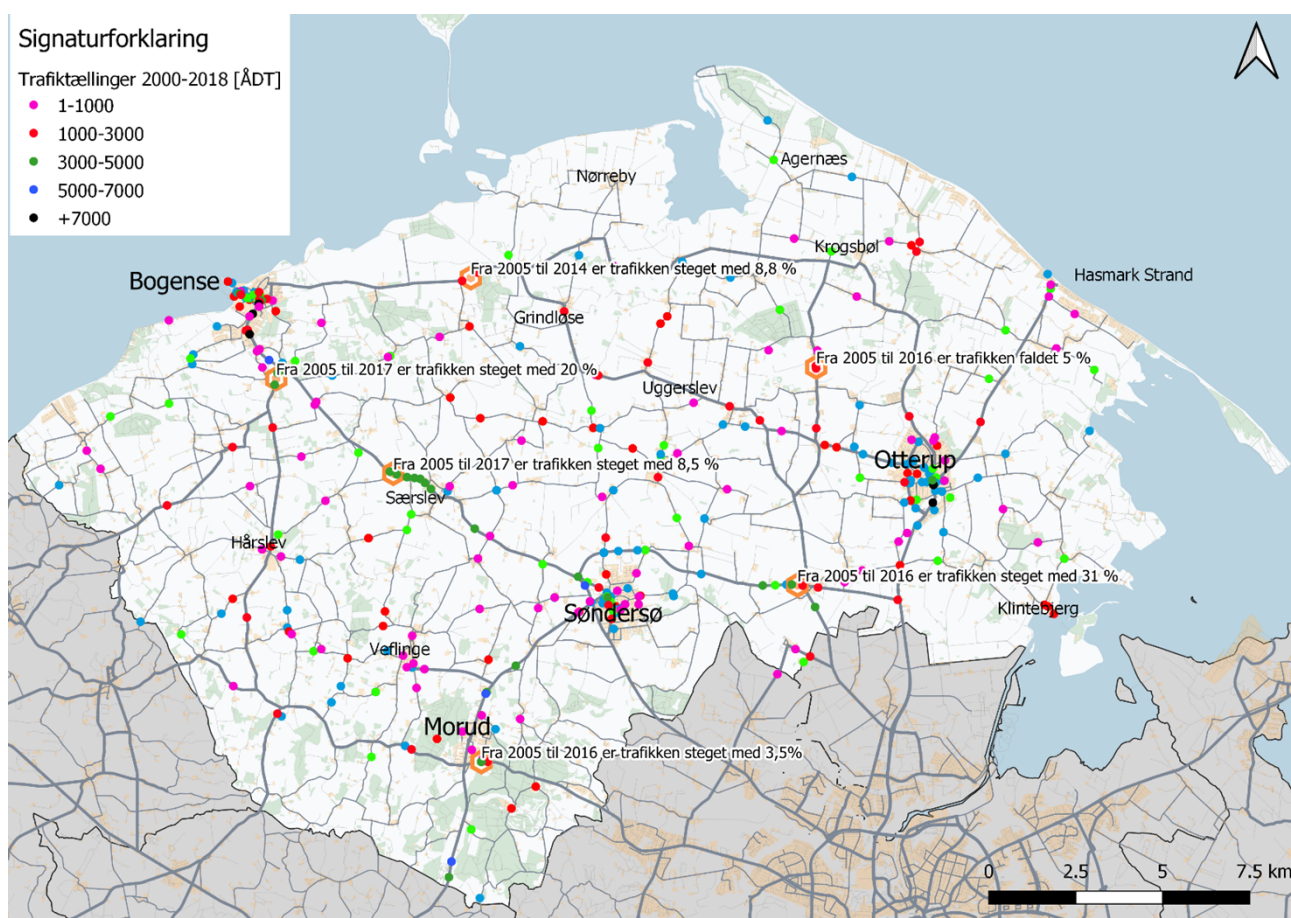
Tallene er små, så selv små udsving fra år til år bliver meget tydelige. Man skal derfor være varsom med at drage konklusioner ud fra tallene alene.

Det kan dog konstateres, at især cyklister har haft en dårlig udviklingstrend igennem perioden.



Udviklingen i antal alvorlige personskader 2013-2017.

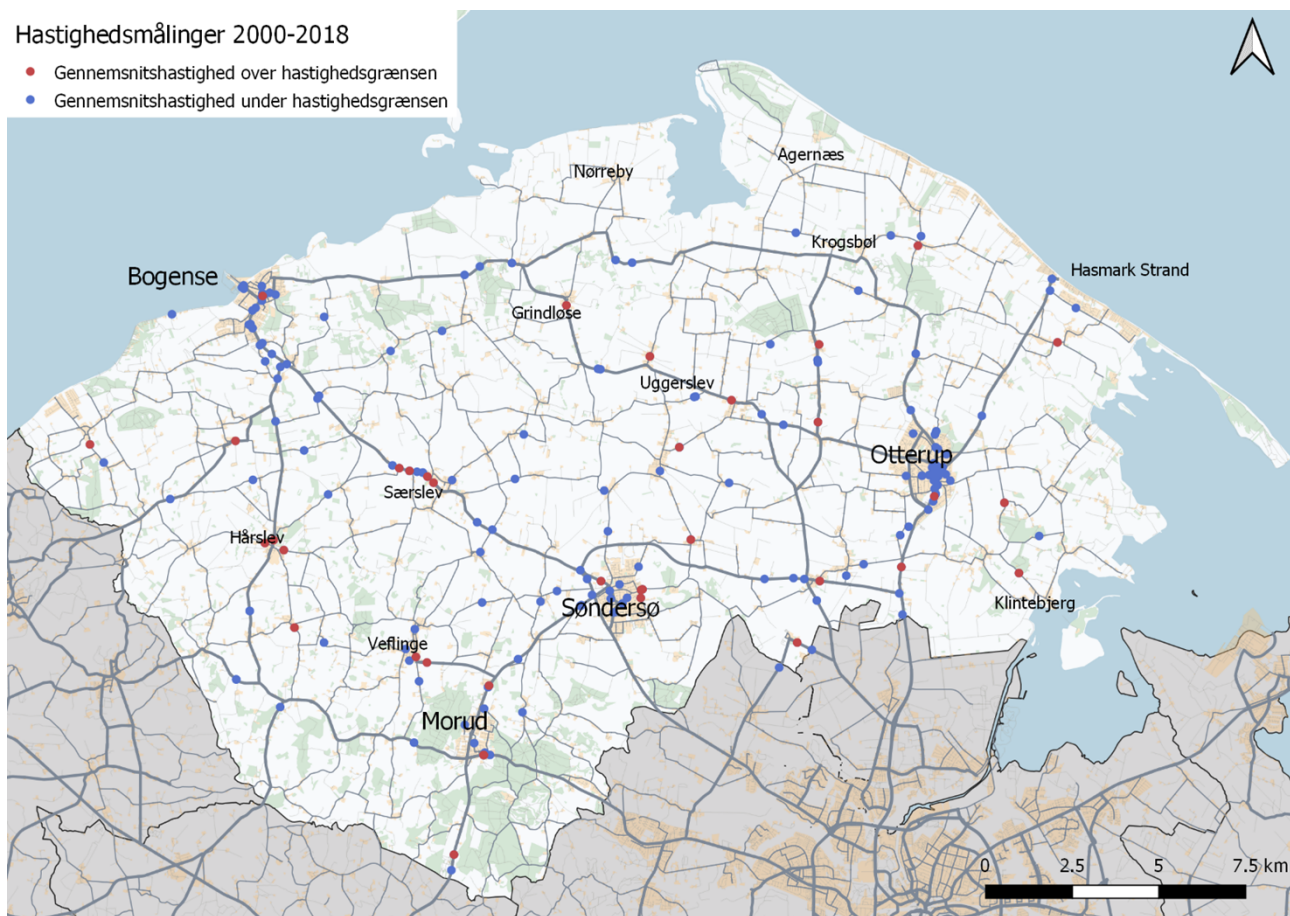
Trafikmængder på kommunens vejnet



Hastighedsmålinger 2000-2018 på kommunens vejnet

Hastighedsmålinger 2000-2018

- Gennemsnitshastighed over hastighedsgrænsen
- Gennemsnitshastighed under hastighedsgrænsen



Reference

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2013-2020.