



Forslag



INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE
1	INDLEDNING	5
2	BAGGRUND	7
	2.1 Uheldsanalyse	7
	2.2 Sortpletudpegning	9
	2.3 Borgernes synspunkter	9
3	TRAFIKSIKKERHED I DAGLIGDAGEN	11
	3.1 Årlig sortpletudpegning	11
	3.2 Trafiktællinger og hastighedsmålinger	11
	3.3 Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision	11
	3.4 Samarbejde med politi og Vejdirektorat	12
	3.5 Evaluering af gennemførte trafiksikkerhedsprojekter	12
	3.6 Borgerhenvendelser	12
	3.7 Revision af trafiksikkerhedsplanen	13
4	VISION	14
5	MÅLSÆTNINGER	15
	5.1 Delmål	15
6	INDSATSOMRÅDER	19
	6.1 Fysiske forbedringer på veje og stier	19
	6.2 Drift og vedligehold af vejnettet	20
	6.3 Hastighed	20
	6.4 Cykelruter	21
	6.5 Skolebørn i trafikken	22
	6.6 Samarbejde med borgere og interessenter	24
	6.7 Udvalgte trafikantgrupper	26
7	EFFEKTBEREGNING OG ØKONOMI	28
	7.1 Enhedspriser	28
	7.2 Omkostninger for Tønder Kommune	29
	7.3 Indsats og økonomi for perioden 2008-2012	30

1 INDLEDNING

Tønder Kommune har udarbejdet nærværende trafiksikkerhedsplan, som skal danne grundlag for de kommende års trafiksikkerhedsarbejde på kommunens veje. Trafiksikkerhedsplanen rummer en bred vifte af initiativer, spændende fra fysiske ombygninger af veje og stier til kampagnearbejde, kontrol og forbedring af driftsrutiner.

Mennesker begår fejl !

I mere end 9 ud af 10 uheld er den menneskelige faktor årsag eller en medvirkende årsag til uheldenes opståen. I mindre end 3 ud af 10 uheld er infrastrukturen årsag eller medårsag til uheldene og i mindre end 1 ud af 10 uheld er køretøjet årsag eller medårsag til uheldets opståen. Det er med andre ord når mennesker begår fejl, at uheldene opstår.

Trafiksikkerhedsudfordringen er på den ene side at få trafikanterne til at ændre adfærd så fejlene undgås og på den anden side at sikre, at vejen, køretøjerne og vejudstyr indrettes på en måde så skaderne minimeres hvis uheldet sker. En effektiv trafiksikkerhedsindsats skal derfor foregå på alle tre "hovedfronter" - kontrolfronten, kampagne- og samarbejdsfronten og på den front der omfatter fysiske ændringer på vejnettet - for såvel at undgå uheldene opstår som at minimere uheldenes konsekvenser, hvis de alligevel sker.

Desuden vil der ofte kunne opnås en ikke uvæsentlig synergieffekt ved både at arbejde med fysiske løsninger, kontrol og kampagner/samarbejde på samme tid.

Behovet for en fælles indsats

Der er behov for en øget indsats - løftet af mange forskellige aktører, hvis det skal lykkes at nedbringe antallet af trafikuheld i Tønder kommune. Mange trafiksikkerhedsaktiviteter forudsætter et bredt samarbejde mellem Tønder Kommune og de forskellige aktører. Dette gælder fx med politi, Vejdirektoratet, presse, virksomheder, og ikke mindst kommunens borgere.

Med trafiksikkerhedsplanen har kommunen således både skabt grundlag og rammer for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde som en fremstrakt hånd til et bredtspektret samarbejde om at forbedre trafiksikkerheden og trygheden i kommunen.

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet af en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Tønder Kommune og rådgivningsfirmaet Grontmij | Carl Bro, med støtte fra en følgegruppe bestående af repræsentanter fra:

- Syd- og Sønderjyllands Politi v. Per Rimmer Nielsen og Johnny Mathiesen
- Ældrerådet v. Peter A. Petersen
- Landdistriktrådet v. Christian Friis
- Landbrugsorganisation v. Erik O. Petersen
- Handicaprådet v. Jens Petersen
- Børne- og Skoleforvaltningen v. Tove R. Nielsen
- Sundhedsforvaltningen v. Knud Matzen

Trafiksikkerhedsplanen er vedtaget af Tønder Kommunalbestyrelse på mødet d. 28. august 2008.

2 BAGGRUND

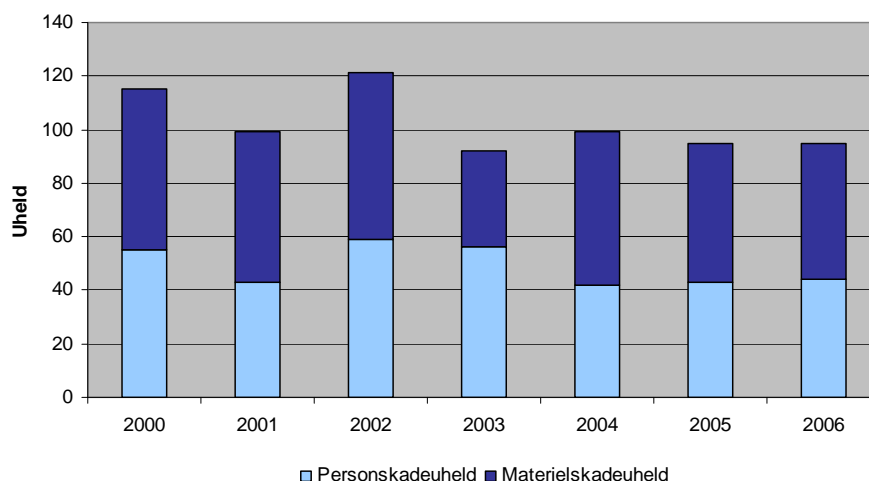
For at udpege de problemstillinger, der skal fokuseres på i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde, er der gennemført en række analyser på baggrund af politiregistrerede trafikuheld, en sortpletudpegning og en borgerundersøgelse. Data er behandlet i en særskilt statusrapport. Hovedkonklusionerne fra analyserne er sammenfattet nedenfor.

2.1 Uhedsanalyse

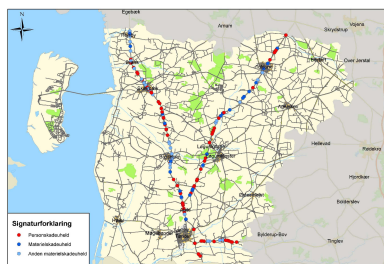
Der er gennemført en uhedsanalyse med baggrund i politiregistrerede trafikuheld på kommunens veje fra perioden 1. januar 2000 til 31. december 2006, hvor der er optaget rapport.

Uhedsanalysen omfatter i alt 716 uheld, som er fordelt på 342 personskadeuheld med 484 tilskadekomne (heraf 28 dræbte, 209 alvorligt og 247 lettere tilskadekomne) og 374 materielskadeuheld.

Uheld fordelt på uhedsart



Figur 1 Politiregistrerede uheld på kommunens veje fra 2000-2006, fordelt på personskadeuheld og materielskadeuheld.

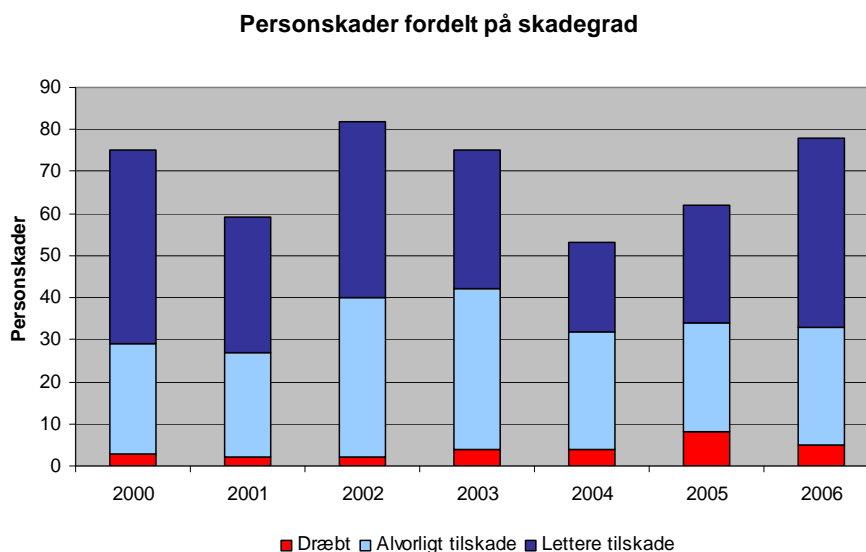


Statsveje i Tønder Kommune

Som det fremgår af figuren ses, at antallet af trafikuheld er faldende gennem perioden, hvor antallet er 17 % lavere i 2006 end i år 2000.

På de veje som fra 2007 blev statsveje har antallet af uheld på årsbasis varieret mellem 22 og 47 og med en faldende tendens, således at antallet af trafikuheld i 2006 var nede på 23.

Antallet af personskader på statsvejene har varieret mellem 17 og 39 og med en faldende tendens svarende til antallet af uheld.



Figur 2 Politiregistrerede personskader på kommunens veje fra 2000-2006.

Antallet af personskader er i modsætning til uheldsantallet uændret gennem perioden - om end med variationer fra år til år.

I forhold til færdselssikkerhedskommissionens målsætning på 40 % i perioden 2001 til 2012 er den forventede reduktion ikke nået i Tønder Kommune.

60 % af uheldene på kommunevejene er sket i landzone. Generelt sker flest uheld i kryds, men i landzonen sker flest uheld på strækninger. De fleste personskader sker også ved uheld på strækninger.

Det er fortrinsvis mænd i aldersgruppen 25-40, der som fører er involveret i uheld og som kommer til skade. Det er primært personbiler, der er involveret i uheld.

10 % af alle uheld på kommunevejene er cyklistuheld. 13 % af alle uheld er knallertuheld (kun knallert 30). I 4 % af alle uheld er en lastbil involveret, mens der i 3 % af alle uheld er en traktor involveret. I 20 % af alle uheld har en fører været spirituspåvirket. I 6 % af alle uheld har et køretøj med tysk nationalitet været involveret.

Der sker flest uheld i sommermånederne juli og august. Der sker flest uheld om fredagen, mens det primært er i eftermiddagsspilstimen at der indtræffer uheld.

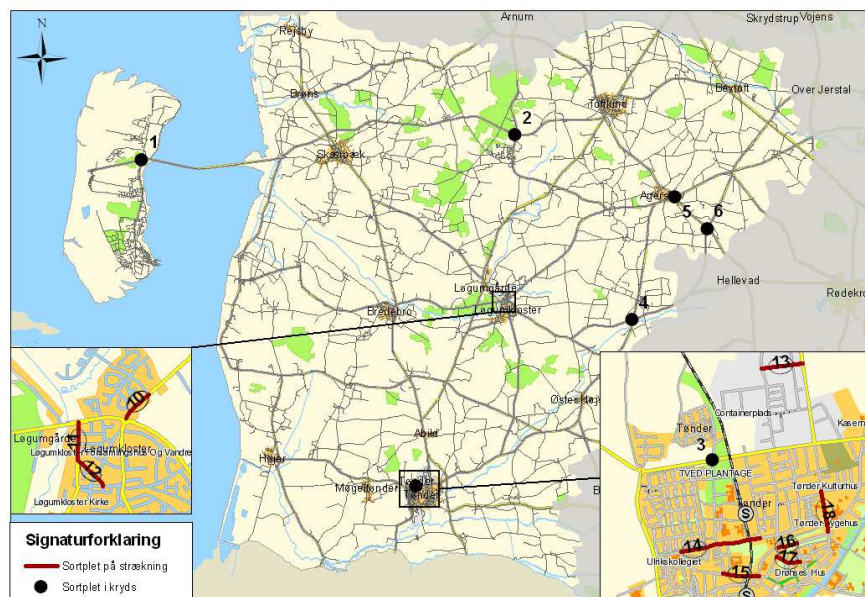
Hovedparten af uheldene er af typen enueheld, hvor også der sker flest personskader. Der sker dog også mange personskader mellem krydsende køretøjer uden svingning.

2.2 Sortpletudpegning

På baggrund af uheldene fra årene 2002-2006 er der gennemført en sortpletudpegning. Ved en sort plet forstås de lokaliteter på vejnettet, hvor der er sket 4 uheld eller mere i kryds og 5 uheld eller mere på strækninger (indenfor 400 m).

Der er i alt udpeget 15 sorte pletter. 11 af de udpegede lokaliteter ligger i byer, heraf er der 2 kryds og 9 strækninger. De resterende 4 lokaliteter ligger i åbent land, og er alle strækninger.

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



Figur 3 De lokaliteter som i 2008 er udpeget som sorte pletter, baseret på de uheld som er sket i perioden 2002-2006.

2.3 Borgernes synspunkter

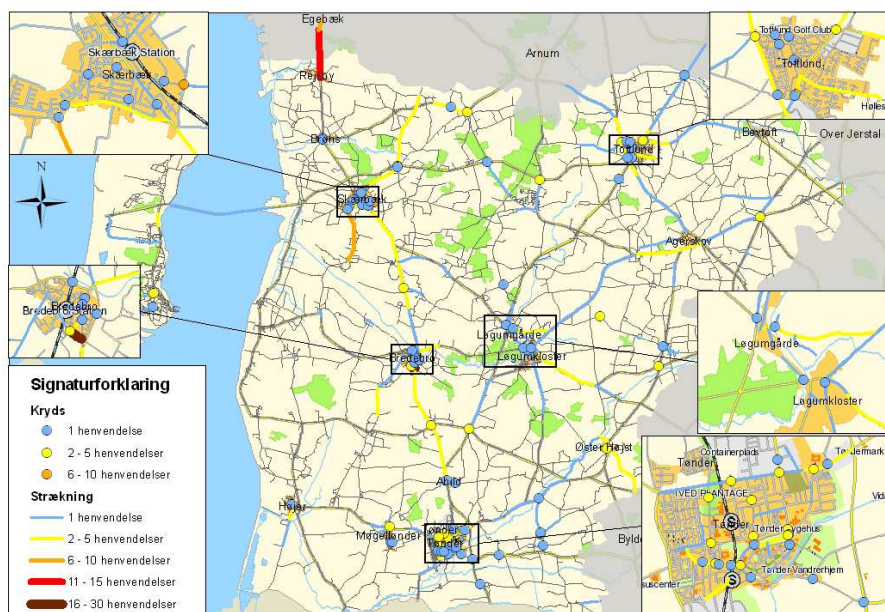
Borgernes synspunkter vedrørende trafiksikkerhed og tryghed i trafikken er indhentet ved gennemførelse af en spørgeskemaundersøgelse, ved behandling af konkrete borgerhenvendelser og som opfølgning på et dialogmøde med lokale foreninger.

Behandlingen af de indkomne oplysninger fra borgerne viser, at det, der berører flest borgere, er:

- Høj hastighed
- Dårlige oversigtsforhold
- Mange uheld
- Smalle veje
- Tung trafik
- Gennemkørselstrafik
- Manglende eller dårligt vedligeholdte cykelstier

- Farligt kryds

Borgernes synspunkter har indgået som en del af grundlaget for udpegning af hvilke tryghedsrelaterede temaer, der skal indgå i trafikikkerhedsplanen. Endvidere afspejles borgernes kommentarer i den del af trafikikkerhedsplanens vision, der omhandler tryghed.



Figur 4 De lokaliteter som i borgerne via spørgeskemaundersøgelsen har kommentarer til. Desuden har et antal borgere, et loklråd samt æl-drerådet yderligere en række kommentarer til vejnettet, som ikke er vist på kortet.

3 TRAFIKSIKKERHED I DAGLIGDAGEN

I Tønder Kommune pågår der en lang række trafiksikkerhedsaktiviteter der ikke er projekt- eller temarelateret. Disse aktiviteter er en del af det daglige trafiksikkerhedsarbejde i kommunen og en væsentlig del i såvel det at sikre en sammenhæng i de forskellige aktiviteter som i at forbedre trafiksikkerheden.

3.1 Årlig sortpletudpegning

Der gennemføres en årlig sortpletudpegning baseret på de politiregistrerede uheld og fremover også på skadestureregistrerede uheld, når disse på et tidspunkt bliver registreret. Herved sikres, at kommunen hele tiden har overblik over de mest uheldsbelastede lokaliteter på kommunens vejnet, og derved har mulighed for at vurdere eventuelle ombygningsbehov. Sortpletudpegningen sker typisk i løbet af foråret, på det tidspunkt hvor alle oplysninger forligger om uheldene det forrige år.

3.2 Trafiktællinger og hastighedsmålinger

Der gennemføres løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på vejnettet. Herved sikres et overblik over trafikens udvikling og udviklingen hastighedsniveauet på kommunens veje. Dette anvendes fremadrettet i forbindelse med at identificere problemområder og til at kvalificere debatten vedrørende trafiksikkerhed i kommunen.

3.3 Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision

Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision og i relevant omfang også en tilgængelighedsrevision på alle større anlægsprojekter, hvor det synes at være relevant. En sådan vurdering vil fx afhænge af projektets trafikale kompleksitet, og hvorvidt projektet regulerer forhold, der involverer lette trafikanter, ældre og handicappede.

Fremtidige lokalplaner og byudviklingsplaner med indflydelse på vejnettet og trafikken vil blive gennemgået med "sikkerheds- og tilgængelighedsbriller" på. Konkret betyder det, at planmaterialet ved fremtidig byudvikling gennemgås med henblik på at sikre, at der etableres trafiksikre, trygge og handicap-/ældrevenlige forbindelser såvel i som uden for de nye områder. Desuden skal fremtidige bolig- og erhvervsområder udformes således, at der så vidt muligt undgås gennemkørende trafik og høj hastighed på boligveje, vigtige skoleveje, bymidte mv.

Fakta:

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 uheldene sker. Ved trafiksikkerhedsrevisionen gennemgås projekterne med "sikkerhedsbriller". Herved sikres, at vejanlæggene lever op til den nyeste viden indenfor trafiksikkerhed.

Tilgængelighedsrevision omfatter tilsvarende en systematisk og uafhængig vurdering af om projektets udformning er handicap og ældrevenligt og dermed tilgodeser de behov som særligt disse to grupper har f.eks. med niveauspring, bredder i forhold til kørestol, ledelinier mv.

3.4 Samarbejde med politi og Vejdirektorat

Der vil fortsat være fokus på et tæt samarbejde med politiet bl.a. i forbindelse med vejudformning og afmærkning og i politiets systematiske kontrol af spirituskørsel, manglende selebrug og hastighedskontrol (herunder automatisk hastighedskontrol) på vejnettet i kommunen.

Tønder Kommune indgår i Vejdirektoratets Vejcenter Syddanmarks Færdselssikkerhedsudvalg, hvor det regionale trafiksikkerhedsarbejde og de regionale trafiksikkerhedsproblemstillinger drøftes. Herudover vil kommunen fortsat indgå i dialog med Vejdirektoratet med sigte på at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på den del af det nationale vejnet, der går gennem kommunen.

3.5 Evaluering af gennemførte trafiksikkerhedsprojekter

Der vil løbende blive gennemført evalueringer af gennemførte trafiksikkerhedsprojekter med sigte på at belyse, om projekterne har haft den ønskede effekt. Dette skal sikre, at fremtidige projekter udformes og gennemføres så de opnår den størst mulige sikkerheds- og tryghedsmæssige effekt.

3.6 Borgerhenvendelser

I forbindelse med udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen, har borgerne haft mulighed for at kommentere de trafikale forhold i kommunen. Disse har efterfølgende dannet baggrund for en del af trafiksikkerhedsplanens aktiviteter ligesom en række af borgerhenvendelserne vil blive behandlet mere indgående i løbet af de kommende år.

Borgerindmeldinger:

For til stadighed at have en pejling på de forskellige problemstillinger, opfordres borgerne fortsat til at indmelde trafikale problemstillinger via kommunens hjemmeside.

3.7 Revision af trafiksikkerhedsplanen

Det er vigtigt, at trafiksikkerhedsplanen holdes ajour og at målsætningen følges. Derfor vil der ske en løbende opfølgning og en revision hver 4. år, således at trafiksikkerhedsarbejdet til stadighed gennemføres der, hvor der er mest brug for det.

4 VISION

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

Desuden er det ønsket, at alle kommunens borgere skal kunne færdes sikkert og trygt på vej- og stinettet. Dette indebærer bl.a., at en del af vejnettet skal indrettes på de lette trafikanters præmisser eller med faciliteter for disse.

Endeligt er det håbet, at et målrettet og koordineret trafiksikkerhedsarbejde - båret af mange forskellige aktører - vil medføre, at den trafikale adfærd ændres, så ansvarlighed, gode trafikvaner og god trafikkultur bliver naturlige elementer på vejene i Tønder kommune.

5 MÅLSÆTNINGER

Færdselssikkerhedskommissionen har i handlingsplanen fra 2007 som målsætning, at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne skal reduceres med 40 % inden udgangen af 2012 set i forhold til årene 2004-2006.

Tønder Kommune har valgt at følge Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om at reducere antallet af personskader, hvilket betyder, at Tønder Kommune vil medvirke til, at antallet af personskader i de politiregistrerede trafikuheld på kommunens veje inden 2012 er reduceret til:

- Maksimalt 19 dræbte og alvorligt tilskadekomne pr. år (en reduktion på 14 dræbte og alvorligt tilskadekomne)
- Maksimalt 19 lettere tilskadekomne pr. år (en reduktion på 13 lettere tilskadekomne)

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

5.1 Delmål

Som supplement til trafiksikkerhedsmålsætningen for reduktionen i antal dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken er der yderligere medtaget følgende delmål, der skal understøtte at trafiksikkerhedsmålsætningen nås.

Overholdelse af hastighedsgrænser

Det er veldokumenteret, at der er en direkte sammenhæng mellem hastighed og antallet af dræbte og kvæstede i trafikken; *jo højere hastighed jo større uheldsrisiko og desto alvorligere konsekvenser.*

Der vil derfor blive fokuseret på overholdelse af hastighedsgrænserne i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde. Det er i denne sammenhæng væsentligt ikke kun at fokusere på de store hastighedsoverskridelser. En overskridelse på 10-15 km/t kan i en kritisk situation betyde forskellen mellem lettere og dødelige skader.

F.eks. vil risikoen for en fodgængers død ved påkørsel med en hastighed på 30 km/t være 5 %, mens en hastighed på lidt over 50 km/t vil betyde en risiko på 50 %.

Fakta:

Vejdirektoratet har for 2005 beregnet, at hvis alle bilister havde ændret deres hastighed, så deres gennemsnitsfart overholdt hastighedsgrænsen ville der på landsplan have været sparet ca. 40 dræbte og 600 tilskadekomne.

Kilde: Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra 2007.

Der er desværre stadig en social accept af små hastighedsoverskridelser på vejnettet. Dette ses også på vejene i Tønder Kommune, og det kan formentlig desværre ikke undgås før, der er sket en holdningsændring blandt befolkningen.

Målsætning:

Det er samtidig målsætningen, at ingen kommuneveje må have en gennemsnitshastighed, der er højere end hastighedsgrænsen.

På strækninger forbi kommunens skoler må 85 % -fraktilhastigheden¹ ikke overstige hastighedsgrænsen.

Aktivitet:

På lokalveje i byområder, hvor 85 %-fraktilhastigheden ligger mere end 10 % over hastighedsgrænsen vil det blive vurderet, om der skal etableres hastighedsdæmpning eller anden regulering. Såfremt 85 %-fraktilhastigheden ligger mere end 20 % over hastighedsgrænsen vil der blive etableret hastighedsdæmpning eller anden regulering.

For trafikveje i byområder og veje i landområder, hvor 85 %-fraktilhastigheden ligger mere end 20 % over hastighedsgrænsen vil det blive vurderet (i samråd med politiet), om der skal en eller anden form for regulering.

På veje forbi skolerne vil der blive etableret hastighedsdæmpning, såfremt 85%-fraktilhastigheden er højere end hastighedsgrænsen.

Særligt på lokalvejene er det vigtigt, at der er en god sikkerhed og tryghed. På lokalvejene skal trafikken afvikles på de lette trafikanters præmisser, hvilket vil sige med lav hastighed. Som det ses af den følgende hensigtserklæring er der derfor skærpede krav for hastighedsniveauet på lokalveje. Tilsvarende gælder for veje forbi skoler.

¹ 85 % -fraktilhastigheden angiver den hastighedsgrænse, som 15 % af trafikanterne overskrider. Når 85 % -fraktilhastigheden fx er 56 km/t betyder det, at 6 ud af 7 trafikanter ikke kører stærkere end 56 km/t. Med andre ord, så er 85 % - fraktilhastigheden den hastighed, der overskrides af hver 7. trafikant.

Sikre skolebørn

En af kommunens væsentligste opgaver i trafiksikkerhedsarbejdet er at sikre skolebørnenes sikkerhed og tryghed på deres vej til og fra skole. Sikre skolebørn er derfor et af de centrale punkter i trafiksikkerhedsarbejdet.

Børn lærer at begå sig i trafikken ved at færdes i trafikken. Der iværksættes derfor en række initiativer som både skal sikre, at eleverne kan færdes sikkert på vejnettet og, som samtidig skal motivere eleverne (og deres forældre) til, at de er selvtransporterende i trafikken.

Delmål 1:

Det er et mål, at 90 % af samtlige elever fra 3. klasse og opefter på alle skoler i kommunen transporterer sig selv til og fra skole i år 2012. Det vil sige transporterer sig enten til fods, i bus eller på cykel.

I 2007 er 80 % af skolebørnene selvtransporterende.

Delmål 2:

Ved udgangen af 2012 må ingen skolebørn komme til skade i trafikken på deres vej til eller fra skole.

I perioden 2000-2006 kom 0-4 skolebørn til skade pr. år på deres vej til / fra skole.

Unge trafikanter (16-24 år)

Unge i alderen 16-24 år kommer 4-5 gange så hyppigt til skade i trafikuheld som alle de øvrige aldersgrupper. Uheld blandt unge trafikanter skyldes ofte manglende respekt for færdselsloven kombineret med manglende erfaring / rutine. Det er særligt manglende respekt for hastighedsgrænserne og promillegrænsen samt manglende brug af sele, der medfører de mange alvorlige færdselsuheld blandt unge trafikanter.



Figur 5 Unge og faste genstande er desværre en farlig cocktail.

Delmål 3:

Ved udgangen af 2012 må der højest være 14 tilskadekomne pr. år blandt unge trafikanter (16-24 år).

I perioden 2002- 2005 kom i gennemsnit 23 personer i alderen 16-24 år til skade i trafikken på kommunens veje

Hensigtserklæring:

Der skal arbejdes på at forbedre trafikulturen og –moralen blandt de unge trafikanter. Derudover arbejdes der på at forbedre deres forståelse for sammenhængen mellem deres handlinger / adfærd og risikoen for at komme til at gøre skade på dem selv eller andre i trafikken.

6 INDSATSOMRÅDER

I de kommende 4 år vil trafiksikkerhedsarbejdet i Tønder Kommune være koncentreret om følgende indsatsområder:

- Forbedring af de fysiske forhold på veje og stier
- Drift og vedligehold af vejnettet
- Hastighed
- Cykelruter
- Skolebørn i trafikken
- Samarbejde med borgere / interessenter
- De unge trafikanter

6.1 Fysiske forbedringer på veje og stier

I de kommende år vil der blive arbejdet på, at gennemføre en række ombygninger samt ændret skiltning og afmærkning på kommunens veje og stier for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden. Heri indgår fjernelse af sorte pletter baseret på en årlig sortpletudpegning.

De fysiske forbedringer på veje og stier vil omfatte en blanding af projekter der har til sigte at reducere de sorte pletter, fremme sikkerheden på strækninger med et ensartet uheldsbillede ("grå strækningsekæmpelse"), tema-bekæmpelse hvilket vil sige gennemførelse af identiske foranstaltninger mange steder på vejnettet med sigte på at forebygge trafikuheld samt gennemførelse af tryghedsfremmende tiltag baseret på de tilbagemeldinger som borgerne har givet.

I den forbindelse skal det nævnes, at omfanget af de forslag, der realiseres, afhænger af størrelsesordenen på de midler, der årligt afsættes hertil på kommunens budget.



Figur 6 Etablering af byporte med sigte på en synliggørelse af overgangen mellem by- og landzonen er et eksempel på en tema-bekæmpelse.

6.2 Drift og vedligehold af vejnettet

Der vil fortsat være stor fokus på drift og vedligehold af vejnettet, hvor borgerhenvendelser omkring driftsspørgsmål medtages i den daglige drift af vejnettet samt i den løbende udvikling af driftsrutinerne.

Der udarbejdes en plan/rutiner for den systematiske vedligeholdelse af vejnettet, med fokus på de vejtekniske elementer som har væsentlig betydning for trafiksikkerheden. Plan/rutiner vil bl.a. have fokus på rabatternes tilstand, faste genstande, ujævne/nedbrudte belægninger, dårlige oversigtsforhold og afmærkningen af vejkurver og i kryds.



Figur 7 Drift og vedligehold har betydning for trafiksikkerheden - her på billedet mest for de cyklende samt ældre og handicappede.

Ligeledes vil Kommunen i de kommende år gennemgå samtlige de lokaliteter, som borgerne har udpeget i spørgeskemaundersøgelsen og via skriftlige tilbagemeldinger. Tilsvarende vil Tønder Kommune også fremover gennemgå de henvendelser som borgerne kommer med via kommunen hjemmeside eller via breve.

6.3 Hastighed

Gennemførelse af den hastighedsplan som Tønder Kommune har udarbejdet er omdrejningspunktet for dette tema. Det omfatter bl.a. etablering af 30-40 km/t hastighedszoner i boligområder, lokale hastighedsgrænser og hastighedsdæmpning.

Desuden indeholder hastighedsplanen tre temaer:

- hastighedsdæmpning ved skoler

- markering af overgang mellem by og land via byporte
- lokale hastighedsgrænser gennem "blå byer"

hvor der i første omgang vil være fokus på hastighedsdæmpning ved skoler og markering af overgang mellem by og land.

Skoleveje, herunder også skoleveje i åbent land samt etablering af et cykelrutenet er to temaer som er nært relateret til hastighedsplanlægningen og hvor aktiviteterne understøtter hinanden.



Figur 8 *Byporte placeret rigtig i forhold til hvor vejen visuelt skifter karakter mellem by og land er en vigtig foranstaltning til sikring af en passende lav hastighed gennem byerne.*

Samarbejde med Politiet

Et centralt element i sikring af hastighedsoverholdelsen er samarbejdet med Politiet. Kommunen kan her bistå Politiet med udvælgelse af strækninger til hastighedskontrol. Tønder Kommune vil tilskynde til, at der gennemføres hastighedskontrol på de strækninger, hvor 85%-fraktil-hastigheden er +10 km/t i forhold til hastighedsgrænsen.

6.4 Cykelruter

Tønder Kommune vil udarbejde en plan for de fremtidige cykelruter i kommunen. Med cykelruter menes et vejvist net af ruter mellem boligområder og erhvervsområder/centerområder og mellem bysamfund, hvor cyklisterne så vidt muligt cykler på cykelstier/cykelbaner på de delstrækninger i ruten som forløber ad trafikveje, ad lokalveje og ad stier i eget tracé.

Ruterne fastlægges med udgangspunkt i den nuværende lokalisering af bolig- og erhvervsområder, skoler, centerfunktioner, det nuværende stinet og de ønsker som borgerne og skoleeleverne har angivet i spørgeskema- og skolevejsundersøgelserne.

I forbindelse med cykelrutenettet er det tanken, at der årligt afsættes et særligt beløb til udbygning af dette.



Figur 9 De lette trafikanter har høj prioritet i trafiksikkerhedsarbejdet

6.5 Skolebørn i trafikken

Skolebørnenes sikkerhed og tryghed er et centralt punkt i trafiksikkerhedsarbejdet. Udover at der iværksættes en række "bløde indsatser" vil børnenes sikkerhed og tryghed blive prioriteret højt, når der sker fysiske ombygninger på vejnettet.

Trafiksikre skolebørn har samtidig en direkte forbindelse til sundhedsaspektet ved at få flere børn til at gå og cykle til og fra skole.

Aktiviteter

Trafikpolitik på skolerne

Kommunen vil motivere og medvirke til at der udarbejdes trafikpolitikker på de enkelte skoler.

Trafikpolitikker kan f.eks. omhandle:

- Hvilke ruter eleverne bør benytte for at komme trygt til skole
- Hvordan forældre der afleverer deres børn bør opføre sig i trafikken
- Motivere til at børnene bliver selvtransporterende

- Færdselstræning
- Etablering af skolepatruljer
- Samarbejde med Politi og Kommune
- Ønsker til fysiske forbedringer på vejnettet

Kampagner

Tønder Kommune vil understøtte skolernes trafikpolitikker og i et vist omfang deltage med kampagner omkring skolestart, brug af cykelhjelm og forældres ansvar i forbindelse med børnenes transport til og fra skole.

Færdselstræning

Fra kommunens side lægges der op til at skolerne, som et element i trafikpolitikkerne, arbejder med elevernes færdselstræning og eksempelvis deltager i EUC-cyklistkurser. Dette kan både være træning af elevernes færdigheder i trafikken og deres viden omkring eksempelvis færdselsloven, hastigheds betydning ved færdselsuheld, lastbilchaufførers blinde vinkler og generel sammenhæng mellem handlinger / adfærd og risiko for at komme til skade i trafikken.



Figur 10 Eksempel på sti frem til skolen.

Samarbejde mellem skole, kommune og politi

Kommunen vil fortsat arbejde for et tæt samarbejde med samtlige skoler. Således afholdes fremover årlige trafiksikkerhedsmøder mellem skolerne og de ansvarlige færdselskontaktlærere på de enkelte skoler, hvor Tønder Kommune og Politiet deltager. Møderne vil bl.a. tage udgangspunkt i de enkelte skolers trafikpolitikker.

Fysiske forbedringer

Foran skolerne

Kommunen vil, i samarbejde med skolerne, gennemgå afsætnings- og parkeringsområderne foran skolerne med henblik på primært at sikre forholdene for de elever, der er cyklende eller gående. Herunder vil afsætningsforholdene for de elever, der bliver kørt til skole, blive vurderet.

Sikre skoleveje

Med udgangspunkt i den trafikpolitik som den enkelte skole skal udarbejde, vil Kommunen løbende arbejde med at forbedre sikkerheden og trygheden på skolevejene gennem fysiske forbedringer på vej- og stinettet. Hvor løsningen omfatter cykelstier vil dette indgå i cykelruteplanen.

Åbent land

For at sikre de børn, der skal cykle i landområderne for at komme til og fra skole, vil kommunen på længere sigt arbejde med at etablere cykelfaciliteter langs vejene som f.eks. cykelstier, brede kantbaner og 2-1 vejafmærkning. Dette arbejde vil indgå i cykelruteplanen.



Figur 11 Eksempel på en "2÷1 vej".

6.6 Samarbejde med borgere og interessenter

Som nævnt i indledningen skal trafiksikkerhedsarbejdet omfatte mange forskellige aktører for at blive en succes. Samarbejde og koordinering er derfor et væsentligt element i planen.

Lokalt trafiksikkerhedsråd

Der oprettes et lokalt trafiksikkerhedsråd i Tønder Kommune. Rådet vil blive tværfagligt sammensat med repræsentanter fra forskellige organisationer. Trafiksikkerhedsrådet kan betragtes som kommunens lokale sparringspartner vedrørende trafiksikkerhed, og hvor rådets medlemmer medvirker i at udmønte trafiksikkerhedsplanens aktiviteter og dermed i fremme af trafiksikkerheden.

Medieplan

Der udarbejdes en dynamisk medieplan indeholdende en oversigt over de informationsaktiviteter, herunder kampagner som løbende gennemføres. Medieplanen er såvel forvaltningens som trafiksikkerhedsrådets plan der minimum en gang pr. år opdateres af de to parter i fællesskab.

Fakta:

Medieplanen beskriver, hvordan kommunen vil kommunikere med omgivelserne. Heri angives fx indhold og tidspunkt for udsendelse af pressemeddelelser, kampagner mv.

Samarbejde med lokalråd

De enkelte lokalråd opfordres til løbende at diskutere trafiksikkerhed i lokalområderne. I den forbindelse vil Tønder Kommune fortsat afholde møder med lokalrådene, hvor der drøftes trafiksikkerhed i lokalområderne. En forudsætning for dette er, at lokalrådene seriøst arbejder med trafiksikkerhed og selv indgår med lokale aktiviteter. Det tilstræbes, at der afholdes et årligt møde.

Virksomheds-trafikpolitik for Tønder Kommune

Tønder Kommune vil på længere sigt forsøge at udarbejde en virksomheds-trafikpolitik, der giver nogle retningslinier og normer for hvordan virksomhedens ansatte skal opføre sig i trafikken. Trafikpolitikken kan såvel indeholde krav eller retningslinier for valg af transportmiddel, overholdelse af hastighedsgrænser, rigtig brug af køretøjer osv., og hvor der kan være såvel bonus som alvorlige sanktioner hvis reglerne følges hhv. brydes.

Det er samtidig tanken, at Kommunens virksomheds-trafikpolitik kan danne forbillede for virksomhederne i kommunen, således at disse medvirker til at motivere deres medarbejder til en trafiksikker færden i trafikken.

Samarbejde med transporttunge virksomheder

Kommunen vil arbejde for at der ikke forekommer gennemkørende tung trafik på lokalveje, herunder gennem boligområder.

Dette kan bl.a. ske gennem samarbejde med transporttunge virksomheder og / eller regulering af de trafikale forhold.

6.7 Udvalgte trafikantgrupper

Uheldsanalysen viser, at der sker et stort antal uheld (og personska-der) med personer i alderen 16 til 24 år. Derfor vil kommunen i de kommende år gennemføre en række indsatser for at nedbringe antallet af tilskadekomne blandt de unge trafikanter både gennem tiltag direkte rettet mod denne aldersgruppe og mod de yngre børn og unge.

Derudover har særligt ældrerådet planer om aktiviteter rettet mod de ældre medborgere i trafikken.

De 8-15 årige

For børn og unge i alderen 8-15 år vil der blive gennemført en række aktiviteter med sigte på at skabe en god og sikker adfærd i trafikken - det vil sige aktiviteter der sigter på "forebyggelse".

Kampagner

For at nedbringe antallet af personskader i denne aldersgruppe vil kommunen deltage i nationale kampagner målrettet børn og unge.

Ligeledes vil Tønder Kommune med udgangspunkt i de forskellige forslag der er beskrevet på internetsiden www.sikkertrafik.dk gennemføres forskellige aktiviteter målrettet aldersgruppen. Aktiviteterne gennemføres i samarbejde med kommunens forskellige forvaltninger, skolerne mv.

Samarbejde med SFO og fritidshjem

Allerede hos de mindre årgange tillægges vaner og unoder og derfor vil trafiksikkerhedsarbejdet også omfatte et samarbejde med SFO og fritidshjem omkring sikkerhed i trafikken. De konkrete initiativer fastlægges i samarbejde med SFO'erne og fritidshjemmene.

De 16-24 årige

For de unge i alderen 16-24 år omfatter aktiviteterne i høj grad om at synliggøre de risici der er forbundet med "uagtksom" adfærd i trafikken. Her tænkes på spritkørsel, kørsel i høj fart provokerende kørsel osv.

Samarbejde med ungdomsuddannelser og ungdomsklubber

Kommunen vil indgå i et tættere samarbejde med politiet og lokale ungdomsuddannelser og -klubber for at gennemføre projekter eller kampagner, der kan forbedre de unges adfærd i trafikken. Bl.a. vil kommunen lægge op til, at der gennemføres arrangementer med trafikinformatører og politi i ungdomsklubber.

Fakta:

Trafikinformatører er typisk personer, der er blevet handicappet efter alvorlige trafikuheld og f.eks. sidder i rullestol. Trafikinformatørerne tager rundt og holder foredrag for andre unge. Igennem foredragene fortæller de om, hvordan uheldet skete, hospitalsopholdet, livet som handicappet, uheldets konsekvenser etc.

Dialog med kørelærere om trafiksikkerhed

Kommunen vil løbende være i dialog med kørelærere med henblik på at udveksle viden omkring de unges færdsel i trafikken. Kørelærerne kan f.eks. få oplysninger om, hvor på vejnettet unge har været involveret i alvorlige trafikuheld – og i køreskoleundervisningen tale om dette. Aktiviteter hvor politiet indgår i køreskoleundervisningen er en mulighed der vil blive arbejdet videre med.

Temadag om reaktionsevne i høj fart

For at fremme de unge trafikanters forståelse for sammenhængen mellem høj hastighed og risiko for at komme alvorligt til skade i trafikken vil kommunen med inspiration fra projekt "Fart med fornuft" (se faktaboks) støtte de unges deltagelse i temadage, hvor de unge trafikanter kan opleve risikoen ved høj hastighed. Dette skal medvirke til at fremme de unge trafikanters risikoforståelse ved høj hastighed.

Fakta:**"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.

De ældre medborgere

I Ældrerådet arbejdes der på at få etableret kørekurser målrettet Tønder Kommunes ældre medborgere. Da Ældrerådet er repræsenteret i trafiksikkerhedsrådet, vil der være en mulighed for at koordinere de forskellige tiltag.

7 EFFEKTBeregning OG ØKONOMI

Trafiksikkerhedsplanens overordnede målsætning er, at antallet af personskader (dræbte og tilskadekomne) skal reduceres med 40 % inden udgangen af 2012.

Udgangspunktet for målsætningen er, at der i årene 2004-2006 gennemsnitligt blev registreret 65 personskader pr. år på kommunevejene i Tønder Kommune. En reduktion på 40 % betyder, at antallet af personskader reduceres med 26 pr. år således, at antallet af personskader kommer ned på 39 pr. år inden udgangen af 2012.

7.1 Enhedspriser

I Transport- & Energiministeriets nøgletalskatalog fra 2004 (revideret i 2006) er det beskrevet, hvor meget et trafikuheld eller en personskade i trafikken koster samfundet. Det skal dog pointeres, at der er tale om gennemsnitspriser, hvor den konkrete omkostning i forbindelse med en personskade afhænger af skadens alvorlighedsgrad. 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 trafikuheld

Omkostningerne i forbindelse med trafikuheld 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 **720.000 kr.** pr. personskade.

Materielrelaterede omkostninger er de indirekte omkostninger til fx materielle skader, produktionstab (mistet skatteindtægt), politi og redningstjeneste. Materielrelaterede omkostninger er opgjort til **915.000 kr.** pr. personskade.

Velfærdstab er et udtryk for vores betalingsvillighed for at reducere risikoen for, at der sker trafikuheld. Det gennemsnitlige velfærdstab udgør **510.000 kr.** pr. personskade.

De samlede omkostninger ved en trafikuheld udgør således **1,635 til 2,15 mio. kr.** pr. personskade afhængig af om velfærdstabet medregnes.

Priserne er fremskrevet fra 2003 til 2007-niveau ved hjælp af nettoprisindekset.

Kilde: Transport- & Energiministeriet, Nøgletalskatalog, 2004, revideret 2006

En del af de samfundsøkonomiske omkostninger kan betegnes som direkte offentlige udgifter. De direkte offentlige udgifter er udgifter, der tilfalder det offentlige fx i form af behandling, rehabilitering, pension, og produktionstab (mistet skatteindtægt), politi og redningstjeneste samt 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 velfærdstabet og materielle skader (som typisk er omfattet af private forsikringer betalt af bilisterne).

Direkte offentlige udgifter

De direkte offentlige udgifter udgør knap **40 %** af de samlede omkostninger ved en personskade, svarende til **820.000 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 skal 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 **575.000 kr.** pr. personskade.

7.2 Omkostninger for Tønder Kommune

Med udgangspunkt i ovenstående enhedspriser svarer 65 personskader til en samfundsøkonomisk omkostning på 140 mio. kr. Heraf udgør de direkte offentlige udgifter udgør 53 mio. kr.

Tønder Kommunes andel af de direkte offentlige udgifter udgør 37 mio. kr. Det betyder, at trafikuheld er skyld i, at Tønder Kommune årligt tilføres omkostninger til en værdi af 37 mio. kr., som primært går til at hjælpe de tilskadede i trafikken i form af behandling, rehabilitering og pension. De 37 mio. kr. henhører til de personskader, der er sket i udgangsåret (gennemsnittet af 2004-2006), men i praksis vil omkostningen være fordelt over en årrække. Det samme vil gøre sig gældende med de personskader, der sker i de efterfølgende år. De reelle omkostninger kommunen har i et givent år i relation til trafikuheld, vil derfor kunne henføres til en lang årrække.

7.3 Indsats og økonomi for perioden 2008-2012

Med udgangspunkt i de strategier, indsatsområder og initiativer, der er beskrevet i de foregående afsnit, er det vurderet, at det vil komme til at koste 30 mio. kr. at nå den ønskede reduktion i antallet af personskader på 40 % inden udgangen af 2012.

Det svarer til, at der årligt skal bruges 6 mio. kr. på trafiksikkerhedsarbejdet fra 2008 til og med 2012. Det er antaget, at ressourcerne fordeles som vist nedenfor:

- Nationale initiativer: 0,25 mio. kr.
- Sortpletarbejde: 8 mio. kr.
- Forbedring af andre uheldsbelastede lokaliteter: 6 mio. kr.
- Forbedring af borgerudpegede lokaliteter: 1,5 mio. kr.
- Drift og vedligehold: 1 mio. kr.
- Hastighedsdæmpning og kontrol: 2,6 mio. kr.
- Skolebørn i trafikken: 6,3 mio. kr.
- Samarbejde med borgerne: 0,25 mio. kr.
- Udvalgte trafikantgrupper: 4 mio. kr.

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.

En gennemførelse af planen forventes at give en samfundsmæssig besparelse på 56 mio. kr. pr. år. Heraf er 21 mio. kr. direkte offentlige udgifter. Besparelsen for Tønder Kommune vil beløbe sig til 15 mio. kr. pr. år. Tallene viser, at en gennemførelse af planen sparer samfundet for langt flere udgifter pr. år end det koster at gennemføre den. **Sagt med andre ord er det en god forretning at investere i trafiksikkerhed!**

Det skal nævnes, at der ikke er regnet med tidsforbrug til gennemførelse af de enkelte aktiviteter. Hertil må regnes med et årligt ressourceforbrug svarende til godt 1-2 årsværk.

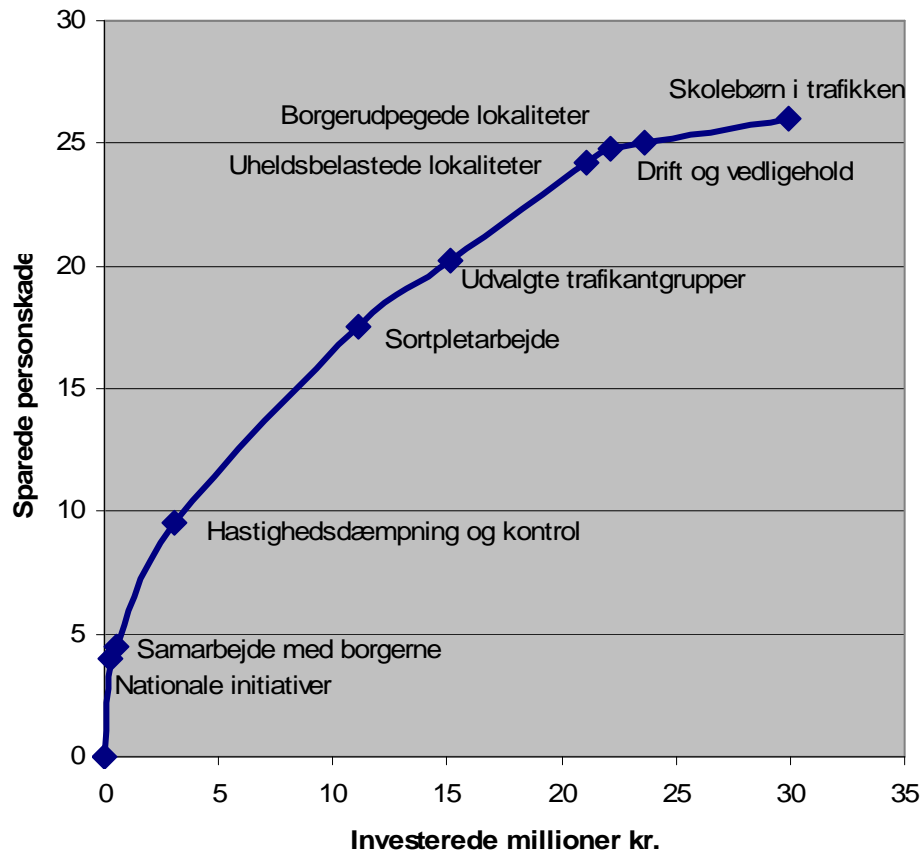
Ligeledes skal der regnes med en løbende fremtidig investering efter år 2012 til vedligeholdelse af de fysiske forbedringer og til fortsættelse af en række af initiativerne for at sikre, at den nuværende effekt bibeholdes.

De enkelte indsatsers lønsomhed

Figur 12 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, f.eks. skolebørn i trafikken har en lavere uheldsbesparende effekt, men til gengæld er det tiltag der i høj grad kan

medvirke til at forbedre trygheden og medføre at flere skolebørn selv cykler og går.

Indsatser i perioden 2008-2012



Figur 12 Lønsomhedskurve for trafikikkerhedsplanens hovedinitiativer (2008-2012).

Figuren illustrerer at det er de nationale tiltag, som bl.a. omfatter lovgivningsmæssige tiltag, hastighedsdæmpning og kontrol samt sortpletarbejde der er de mest kosteffektive initiativer. Det betyder dog ikke at man kan nøjes med at arbejde med de tre initiativer for at opnå den ønskede uheldsbesparselse. Trafikuheldene sker spredt over kommunen og kun nogle af disse uheld vil kunne forhindres gennem de tre initiativer. For andre uheldstyper f.eks. uheld med unge, vil det være nødvendigt at arbejde med adfærdsregulerende tiltag gennem f.eks. kampagner og samarbejde med ungdomsskoler mens drift og vedligehold vil være det væsentligste element i atter andre sammenhænge.

For at arbejde effektivt med trafiksikkerhed og sikre en opfyldelse af trafiksikkerhedsmålsætningen skal der således arbejdes på alle tre "hovedfronter" - kontrolfronten, kampagne- og samarbejdsfronten og på den front der omfatter fysiske ændringer på vejnettet. Udover vil der være en ikke uvæsentlig synergieffekt ved at arbejde på alle tre fronter på samme tid, således at fysiske forbedringer f.eks. følges op med kontrol og kampagner.

