

Statusrapport 2014-2020



TØNDER KOMMUNE

INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE
1	INDLEDNING	5
2	SAMMENFATNING	6
2.1	Uheldsanalyse	6
2.2	Sortpletudpegning	7
2.3	Borgerinddragelse	7
2.4	Skolevejsundersøgelse	8
3	UHELDSANALYSE	9
3.1	Uheldsgrundlag	9
3.2	Uheldsudvikling	10
3.3	Færdselssikkerhedskommissionens målsætning	16
3.4	Hvor er uheldene sket?	17
3.5	Hvem har været involveret i uheldene?	20
3.6	Hvornår er uheldene sket?	37
3.7	Uheldstyper	39
4	SORTPLETUDPEGNING	42
4.1	Metode	42
4.2	Udpegede lokaliteter	43
4.3	Grå strækninger	45
5	BORGERINDDRAGELSE	47
5.1	Respondenterne	47
5.2	Transportmiddelvalg	49
5.3	Brug af cykelhjem	49
5.4	Brug af sele	50
5.5	Overholder hastighedsgrænserne	51
5.6	Spirituskørsel	51
5.7	Telefon under kørslen	52
5.8	Påvirkning af vejkantplakater	53
5.9	Udpegede lokaliteter	54
5.10	Tilkendegivne synspunkter	57
5.11	Kommentarer fra borgerne	58
6	SKOLEVEJSANALYSE	60
6.1	Respondenterne	60

7	EVALUERING AF TIDLIGERE INDSATSER	63
7.1	Forbedring af de fysiske forhold på veje og stier	63
7.2	Drift og vedligeholdelse af vejnettet	63
7.3	Hastighed	64
7.4	Cykelruter	64
7.5	Skolebørn i trafikken	64
7.6	Samarbejde med borger / interessenter	65
7.7	De unge trafikanter	65

1 INDLEDNING

Tønder Kommune har besluttet at udarbejde en ny trafiksikkerhedsplan for hele kommunen for perioden 2014-2020. Planen skal danne grundlag for de kommende års trafiksikkerhedsarbejde i Tønder Kommune ud fra de nye målsætninger som er bekrevet i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan fra 2013.

Idéen med en trafiksikkerhedsplan er at få udpeget og prioriteret de trafiksikkerhedsproblemer, der er på kommunens eget vejnet. Endelig skal handlingsplanen fungere som kommunens information til borgerne omkring de initiativer, som kommunen vil igangsætte i det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde.

Denne statusrapport er baggrundsrapport til trafiksikkerhedsplanen og beskriver den nuværende situation vedrørende trafiksikkerheden i Tønder Kommune.

Rapporten indeholder:

- en uheldsanalyse
- en sortpletudpegnings
- en opsummering af de borgerhenvendelser, som Kommunen har modtaget i forbindelse med trafiksikkerhedsarbejdet samt de borgerhenvendelser som arbejdet i forbindelse med udarbejdelsen af trafiksikkerhedsplanen har medført
- En skolevejsundersøgelse

På baggrund heraf udpeges de trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger, som Kommunen ønsker at tage hånd om i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde.

Det endelige forslag til trafiksikkerhedsplan for Tønder Kommune forventes politisk behandlet medio 2014.

2 SAMMENFATNING

Nærværende rapport udgør en del af grundlaget for udarbejdelsen af trafiksikkerhedsplanen for Tønder Kommune. Rapporten indeholder en uheldsanalyse, sortpletudpegning og afrapportering af forskellige former for borgerinddragelse samt en skolevejsanalyse. Hovedkonklusionerne heraf er sammenfattet nedenfor.

2.1 Uheldsanalyse

Uheldsanalysen behandler uheld registreret i perioden fra 1. januar 2008 til 31. december 2012.

Der er registreret i alt 437 uheld i perioden, fordelt på 223 personskadeuheld med 295 tilskadekomne (heraf 14 dræbte, 110 alvorligt og 171 lettere tilskadekomne) og 214 materielskadeuheld. Hertil kommer 148 ekstra uheld, som ikke indgår i analysen

Af uheldsudviklingen ses en faldende tendens for antallet af uheld på 35 %, mens antallet af personskader er faldet med 33 % i perioden. Antallet af materielskadeuheld er faldet med 37 %.

I forhold til færdselssikkerhedskommissionens målsætning på 40 % i perioden 2005 til 2012 er den forventede reduktion ikke nået i Tønder Kommune.

60 % af uheldene er sket i landzone. Generelt sker flest uheld i kryds, både i by- og landzonen. De fleste personskader sker ved uheld i kryds, men der er flest dræbte på strækninger.

Det er fortrinsvis mænd i aldersgruppen 18-40, 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 er cyklistuheld. 10 % af alle uheld er knallertuheld (kun knallert 30). I 6 % af alle uheld er en lastbil involveret, mens der i 3 % af alle uheld er en traktor involveret. I 18 % af alle uheld har en fører været spirituspåvirket. I 10 % af alle uheld har et køretøj med udenlandsk nationalitet været involveret.

Der sker flest uheld i forårs månederne marts, april og maj, samt sommer månederne juli og august. Der sker flest uheld om fredagen, mens det primært er i eftermiddagsspidsstimen der indtræffer uheld.

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

2.2 Sortpletudpegning

Der er foretaget sortpletudpegning vha. tætheds- /frekvensmetoden. Grundlaget for udpegningen er uheld sket i perioden fra 1. januar 2008 til 31. december 2012. På kollisionsdiagrammerne er 2013 uheld indtil 2. december 2013 ligeledes indtegnet. 2013 uheldene benyttes ligeledes til at udpege potentielle sorte pletter.

Der er i alt udpeget 6 sorte pletter plus 2 potentielle sorte pletter og 10 sorte strækninger plus 4 potentielle sorte strækninger.

Der er ligeledes udpeget 10 potentielle grå strækninger, som med tiden kan udvikle sig til sorte strækninger.

2.3 Borgerinddragelse

Borgerinddragelsen er foretaget ved hjælp af en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse. Spørgeskemaundersøgelsen var aktiv i perioden fra d. 3. marts til d. 11 april 2014. 777 borgere deltog i undersøgelsen, heraf 443 kvinder og 334 mænd.

Borgerne har angivet, at deres mest foretrukne transportmidler er bil, gang og cykel.

Ved færdsel på cykel har 60 % af borgerne angivet, at de ikke anvender cykelhjelm.

Ved færdsel i bil har borgerne angivet følgende:

- 95 % bruger altid sele
- 43 % kører 0-10 km/t hurtigere end tilladt
- 91 % har aldrig kørt spirituskørsel
- 75 % snakker ikke i telefon under kørslen
- 81 % sender ikke sms'er eller tjekker andet på telefonen under kørslen
- 55 % mener af vejkanthjælper i mindre grad har betydning på kørslen

I spørgeskemaet havde borgerne ligeledes mulighed for, at udpege utrygge og farlige lokaliteter på vejnettet. Der blev i alt udpeget 397 strækninger, heraf 174 forskellige lokaliteter og 780 punkter, heraf 283 forskellige lokaliteter. Der blev i gennemsnit udpeget 1,5 lokalitet pr. borgerhenvendelse.

De mest udpegede kryds i Tønder Kommune:

- Bargumsvej – Leosalle (41 borgerhenvendelser)

- Kongevej – Vestergade (24 borgerhenvendelser)
- Kongevej – Østergade (18 borgerhenvendelser)

De mest udpegede strækninger i Tønder Kommune:

- Rangstrupvej mellem Gl. Tøndervej og Bovvej (27 borgerhenvendelser)
- Tøndervej mellem Møllevej og Østerbyvej (24 borgerhenvendelser)
- Tøndervej mellem Østerbyvej og Gærupvej (21 borgerhenvendelser)
- Tøndervej mellem Møllevej og Guldhornsvej (21 borgerhenvendelser)
- Tøndervej mellem Guldhornsvej og Vestre Omfartsvej (21 borgerhenvendelser)

2.4 Skolevejsundersøgelse

Der er i perioden d. 3. marts til d. 11. april 2014 gennemført en skolevejsundersøgelse på samtlige af kommunes folkeskoler og friskoler. Undersøgelsen blev gennemført som en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse.

I alt har 1.290 elever deltaget i undersøgelsen. Eleverne har udpeget 474 punkter, heraf 196 forskellige lokaliteter samt 166 strækninger, heraf 120 forskellige lokaliteter. Eleverne har i gennemsnit udpeget 0,5 lokalitet.

De mest udpegede kryds/punkter er:

- Bargumsvej / Leosalle (23 elevhenvendelser)
- Bargumsvej / Martin Hammerichs Vej (21 elevhenvendelser)
- Sønderlandevej / Østre Omfartsvej (20 elevhenvendelser)

De mest udpegede strækninger er:

- Koldingvej mellem Melvang og Høllevang Alle (7 elevhenvendelser)
- Koldingvej mellem Østergade og Brevtoftvej (5 elevhenvendelser)

3 UHELDSANALYSE

Uheldsanalysen skal anvendes til at få kendskab til hvilke trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger Tønder Kommune står overfor, når det kommer til trafikuheld og få kortlagt, hvor i kommunen uheldene finder sted.

Uheldsanalysen er struktureret således:

- Uheldsgrundlag
- Uheldsudvikling
- Hvor er uheldene sket?
- Hvem har været involveret i uheldene?
- Hvornår er uheldene sket?
- Uheldstyper

3.1 Uheldsgrundlag

Uheldsoplysningerne er trukket ud fra Vejdirektoratets VIS-database, der indeholder alle politiregistrerede uheld. Ekstrauheld er ikke med i analysen.

Uheldsanalysen behandler uheld registreret i perioden fra 1. januar 2008 til 31. december 2012.

Der er registreret i alt 437 uheld i perioden, fordelt på 223 personska-deuheld med 295 tilskadekomne (heraf 14 dræbte, 110 alvorligt og 171 lettere tilskadekomne) og 214 materielskadeuheld. Analysegrundlaget indeholder kun uheld, hvor politiet har optaget rapport.

Hertil kommer 148 ekstrauheld, som ikke indgår i analysen. Ekstrauheld er uheld, som er kommet til politiets kendskab, men som kun omfatter mindre materielskadeuheld med ubetydelige skader. Ekstrauheld er ikke rapportpligtige. Ekstrauheldene er ikke medtaget i denne analyse, da der er forskellig praksis for registrering af ekstrauheld i de enkelte politikredse. Endvidere kan der ved betragtning af en længere år-række være stor variation i registreringsgraden af ekstrauheld.

Da der for enkelte uheld mangler nogle af uheldsoplysningerne, kan der være tilfælde, hvor der er forskelle i summen for de enkelte tabeller.

Skadestueregistrerede færdselsuheld

Det er almindeligt kendt, at politiet ikke får kendskab til alle færdselsuheld. Sammenligninger mellem politiets og skadestuerne registrering af færdselsuheld med personska-de viser, at politiet kun får kendskab til 15-20 % af de uheld, der er registreret på skadestuerne.

Det kan i denne forbindelse nævnes, at det primært er uheld med lette trafikanter og uheld med lettere personskader, der er underrepræsenteret i den officielle uhedsstatistik.

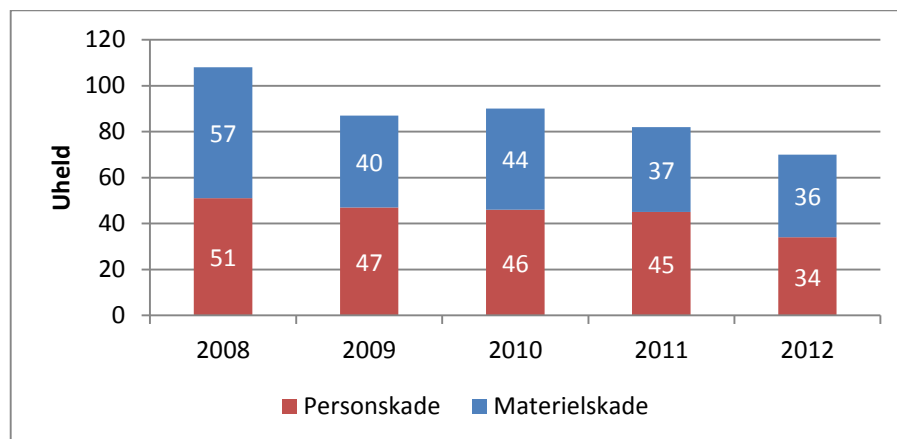
3.2 Uhedsudvikling

Uheld på kommuneveje

I analyseperioden har antallet af uheld pr. år varieret mellem 70-108 uheld. Der kan ses en faldende tendens fra 108 uheld i 2008 til 70 uheld i 2012, hvilket svarer til et fald på 35 %.

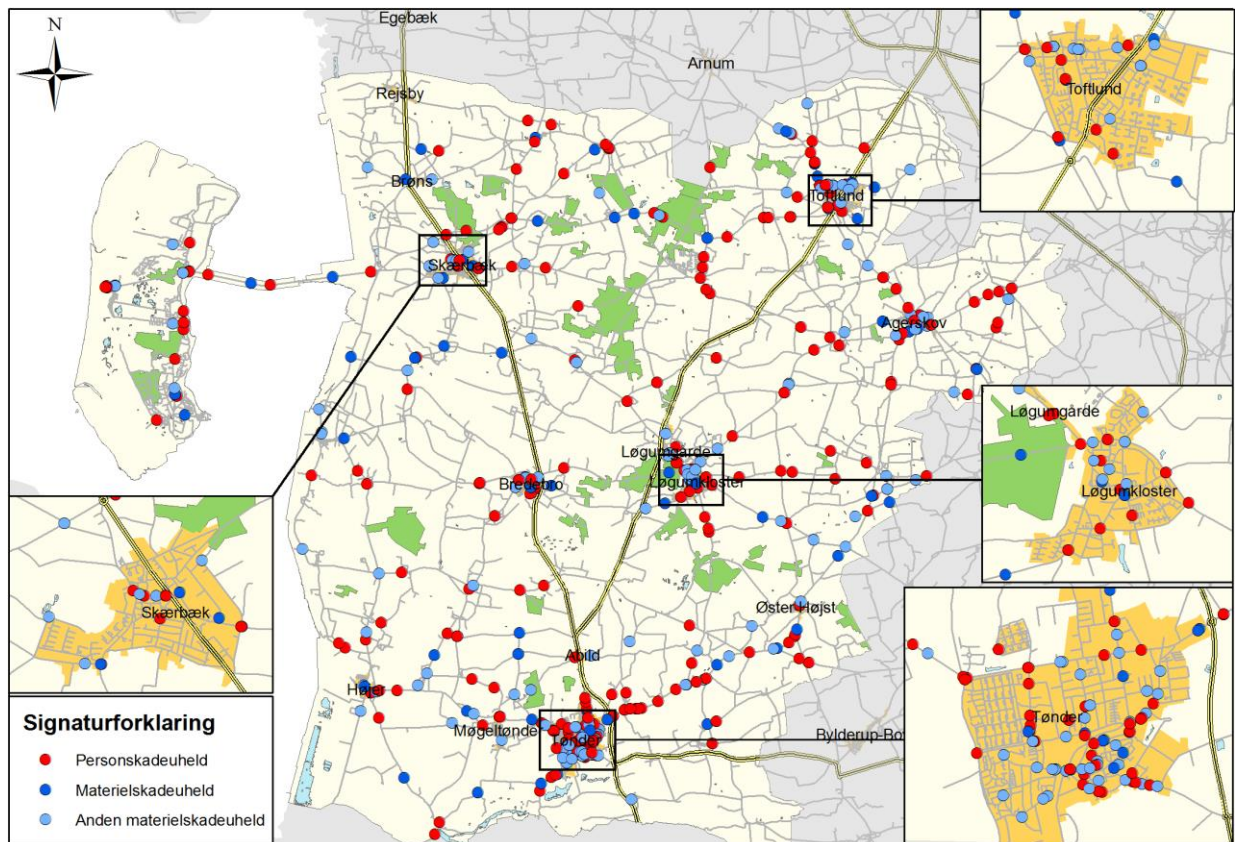
Antallet af personskadeuheld pr. år har varieret mellem 34 og 51. Også her ses en faldende tendens fra 51 til 34 personskadeuheld, hvilket svarer til et fald på 33 %.

Antallet af materielskadeuheld pr. år har varieret mellem 36 og 57. Har ses ligeledes en faldende tendens fra 57 til 36, hvilket svarer til et fald på 37 %.



Figur 1 Uheldenes fordeling på person- og materielskadeuheld.

Uheldene er fordelt i kommunen som vist på figur 2.



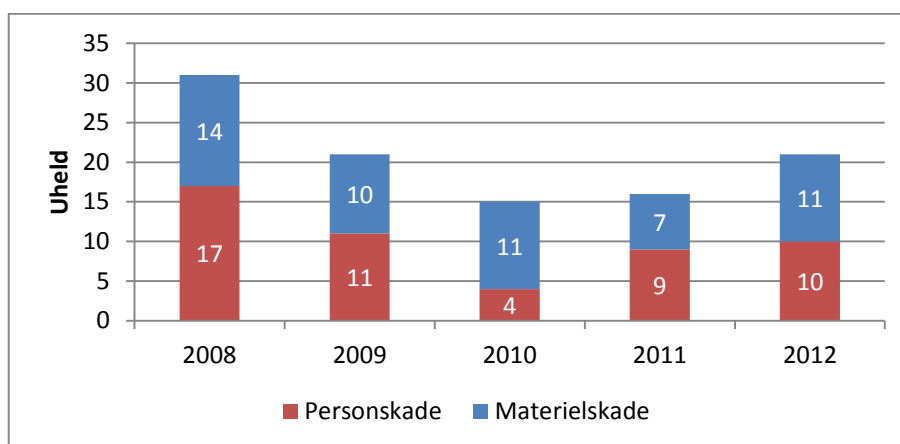
Figur 2 Uheldene fordelt på personskadeuheld, materielskadeuheld og andet materielskadeuheld (der i statistikken indgår som materielskadeuheld).

Uheld på statsveje

I analyseperioden har antallet af uheld pr. år på statsveje inden for Tønder kommune varieret mellem 15 – 31 uheld. Antallet af uheld er faldet fra 31 uheld i 2008 til 21 uheld i 2012, hvilket svarer til et fald på 32 %. Det laveste antal uheld var i 2010 med kun 15 uheld på statsvejene.

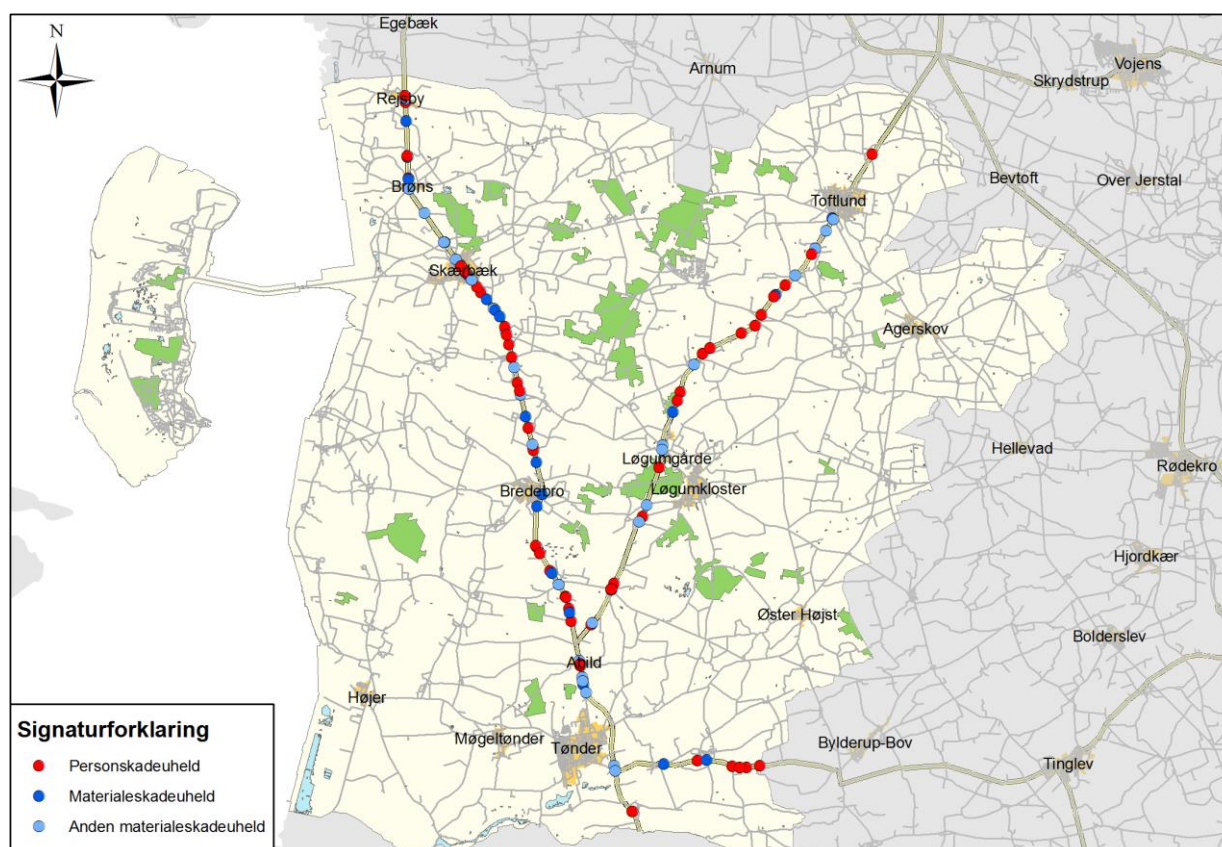
Antallet af personskadeuheld pr. år har varieret mellem 4 og 17. Her er der ligeledes sket et fald i antal uheld pr. år fra 17 uheld i 2008 til 10 uheld i 2012, dvs. et fald på 41 %. Det laveste antal personskadeuheld var i 2010 med 4 uheld.

Antallet af materielskadeuheld har ligget mellem 7 og 14 uheld. Der er sket et fald i antal uheld fra 14 i 2008 til 11 i 2012, hvilket svarer til 21 %. Det laveste antal materielskadeuheld var i 2011 med 7 uheld.



Figur 3 Uheldenes fordeling på person- og materielskadeuheld på statsveje.

Uheldenes fordeling på statsvejene i kommunen fremgår af figur 4.



Figur 4 Uheld på statsveje fordelt på personskadeuheld, materielskadeuheld og anden materielskadeuheld (der i statistikken indgår som materielskadeuheld) og ekstrauheld (der ikke indgår i statistikken).

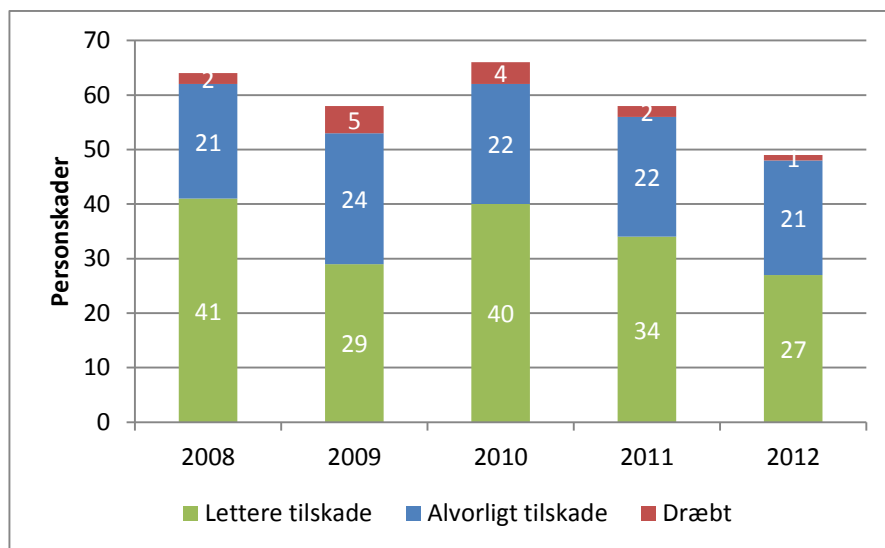
Personskader på kommuneveje

I analyseperioden har personskaderne varieret mellem 49 og 66 per år. Der er ingen entydig tendens i udviklingen. Overordnet set er der sket et fald fra 64 personskader i 2008 til 49 personskader i 2012, hvilket er et fald på 23 %. 2010 toppede med 66 personskader.

14 personer er blevet dræbt i trafikken inden for analyseperioden svarende til 3 dræbte pr. år. Antallet af dræbte har varieret mellem 1 og 5 pr. år. Antallet har generelt været faldende fra 2009 til 2012, men der var en stor stigning fra 2008 til 2009 fra 2 til 5 dræbte, hvorefter 2010 viser et fald. Der er dræbt flest i trafikken på kommunens veje i 2009 med 5 dræbte.

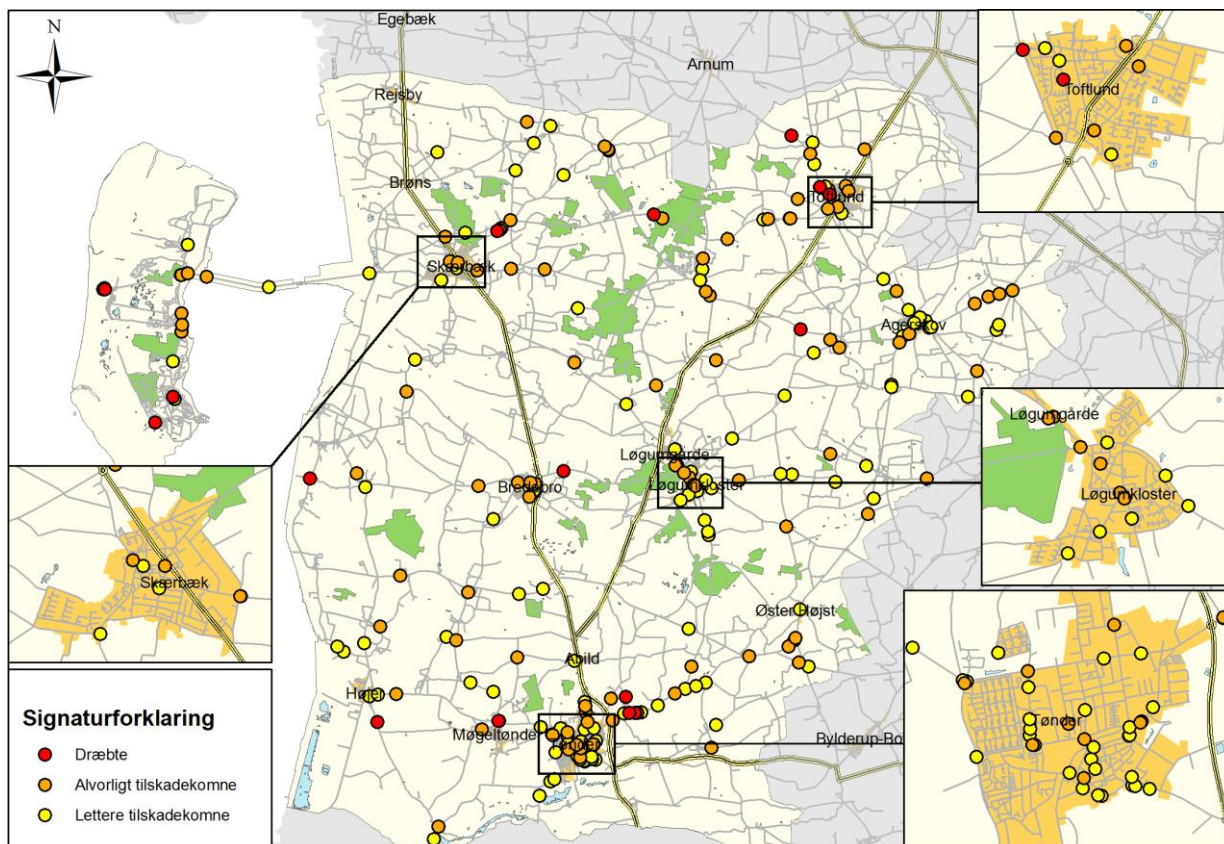
110 personer er kommet alvorligt til skade i trafikken inden for analyseperioden. Dette svarer til 22 alvorligt tilskadekomne pr. år. Antallet pr. år er rimelig stabil mellem 21 og 24 alvorlige personskader. I både 2008 og 2012 var der 21 alvorligt tilskadekomne.

171 personer kom lettere til skade i analyseperioden svarende til godt 35 lettere tilskadekomne pr. år. I 2012 kom færrest personer lettere til skade, hvor der var 27 lettere tilskadekomne, mens der i 2008 kom flest lettere til skade, hvor der var 41 lettere tilskadekomne.



Figur 5 Personskadernes fordeling på skadegrad.

Personskader er fordelt på alvorlighedsgrad på figur 6.



Figur 6 Uheldene fordelt på personskader.

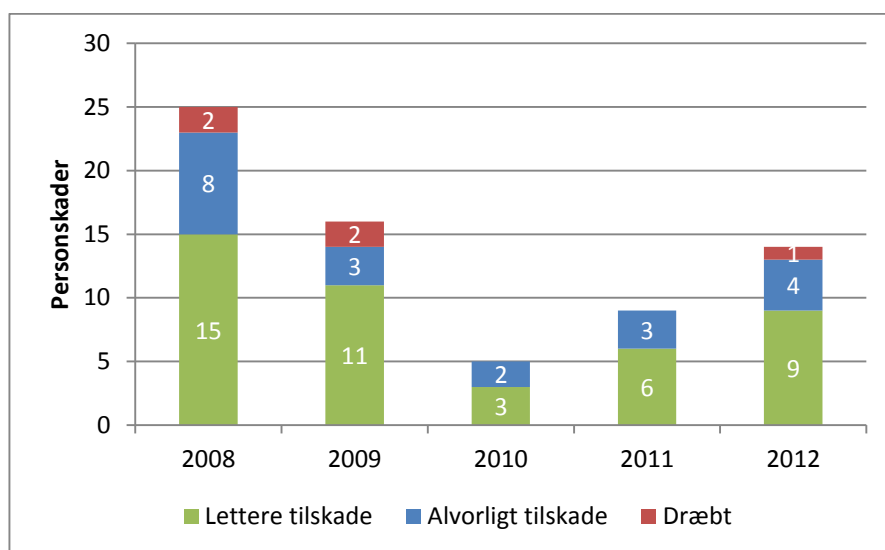
Personskader på statsveje

Antallet af personskader på statsveje inden for Tønder kommune har i analyseperioden varieret mellem 5 og 25 pr. år. Der er sket et fald i antal uheld fra 25 uheld i 2008 til 14 uheld i 2012, dvs. et fald på 44 %. I år 2010 har der været færrest personskader med 5 personskader.

I perioden er der 5 dræbte. Størst er antallet af dræbte i 2008 og 2009 med 2 personer pr. år, mens der de øvrige år er dræbt mellem 0 og 1 person pr. år.

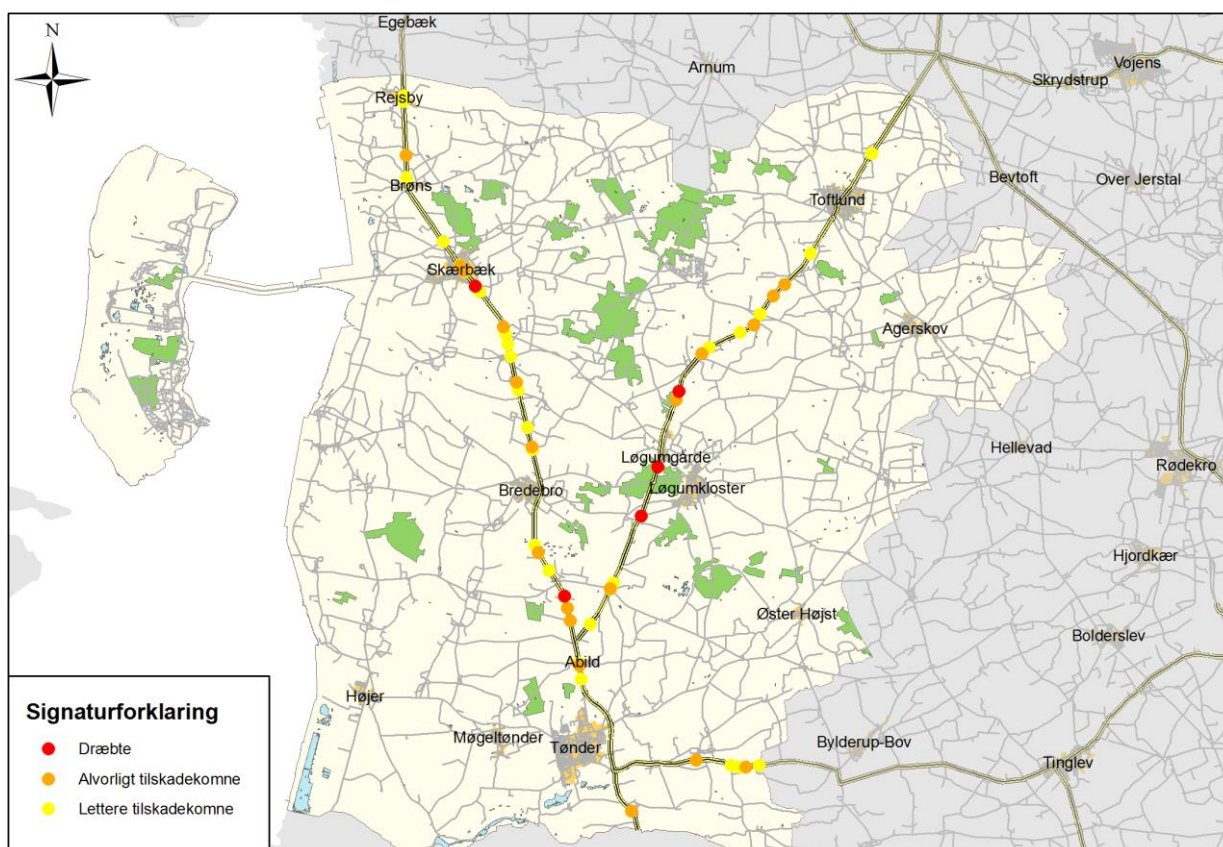
20 personer er kommet alvorligt til skade i trafikken i analyseperioden, hvilket svarer til 4 personer pr. år. I 2008 var der 8 alvorligt tilskadekomne, mens antallet af alvorligt tilskadekomne i den øvrige periode varierer mellem 2 og 4.

44 personer er kommet lettere til skade i analyseperioden svarende til ca. 9 lettere tilskadekomne pr. år. I 2010 kom færrest personer lettere til skade med 3 personer, mens der i 2008 var flest der kom lettere til skade med 15 personer.



Figur 7 Personskadernes fordeling på skadegrad på statsveje.

Personskadernes fordeling på statsvejene fremgår af figur 8.



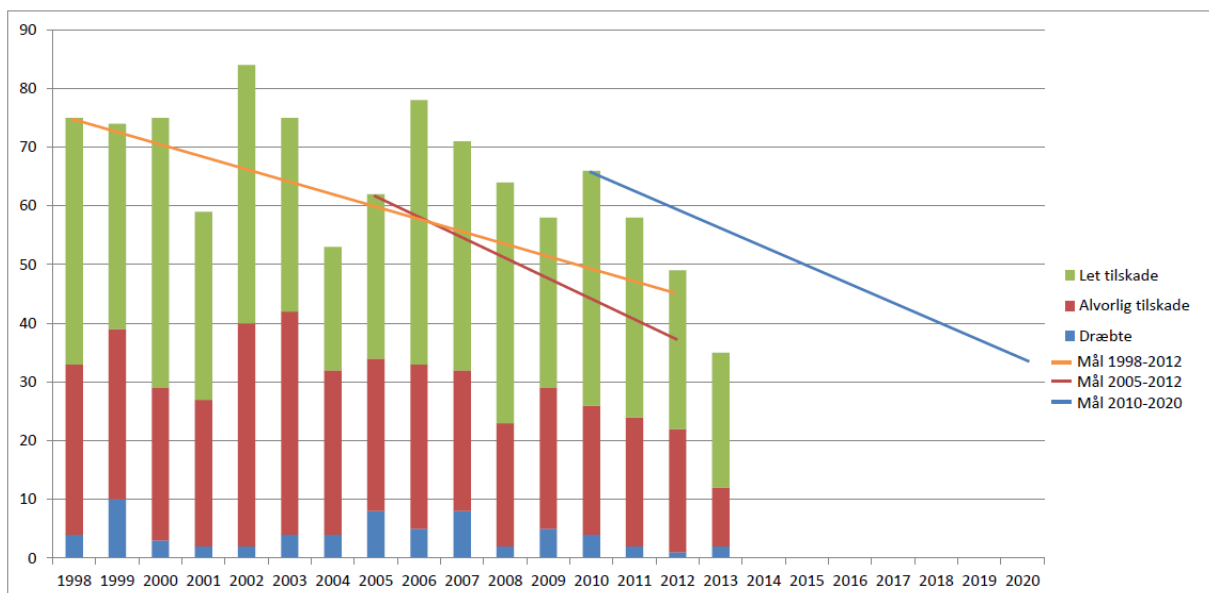
Figur 8 Personskadernes fordeling på skadegrad på statsveje.

3.3 Færdselssikkerhedskommissionens målsætning

Færdselssikkerhedskommissionen har i forhold til sin handlingsplan for perioden 2001 til 2012 opdateret målsætningen om, at antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne skal reduceres med 40 % inden udgangen af 2012. Reduktionen skal i opdateringen måles i forhold til år 2005, hvor det tidligere var 1998.

I 2013 er Færdselssikkerhedskommissionen kommet med en ny handlingsplan frem til 2020. Her er målsætningen, at antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne skal reduceres med 50 % inden udgangen af 2020 med udgangspunkt i år 2010.

Figur 9 viser den nuværende status på Færdselssikkerhedskommissionens målsætning. Det ses, at det ikke har været muligt at nå målsætningen for 2012.



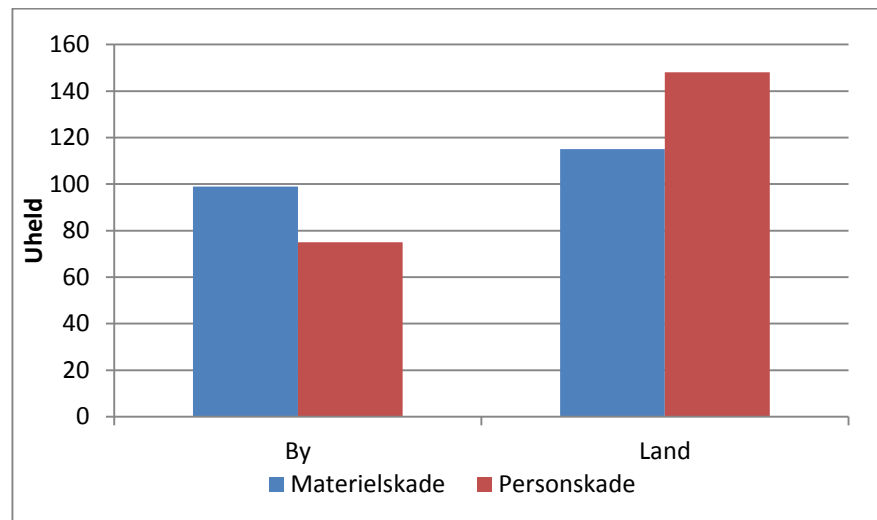
Figur 9 Status på færdselssikkerhedskommissionens målsætning.

3.4 Hvor er uheldene sket?

By- / landzone og vejudformning

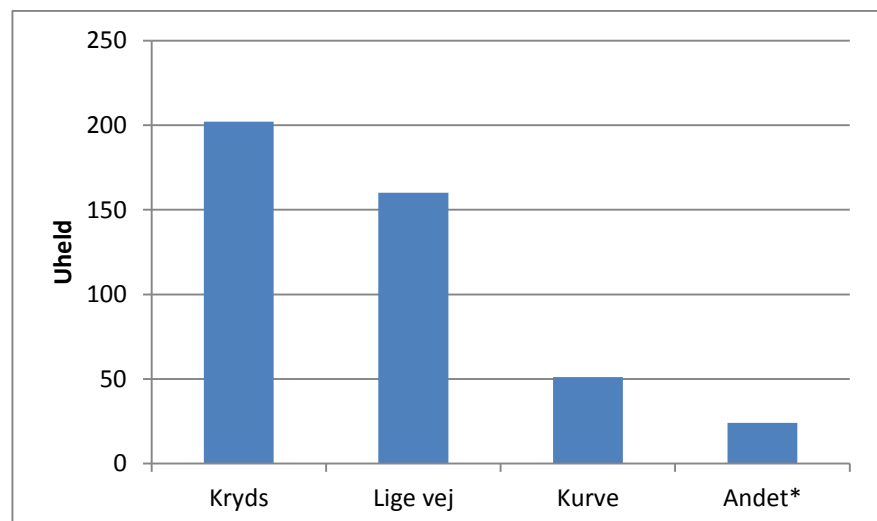
40 % af uheldene er sket i byerne (i tættere bebygget område), mens 60 % er sket i åbent land.

Figur 10 viser, at der sker flere person- og materielskadeuheld i det åbne land end i byerne. I det åbne land sker der desuden flere personskadeuheld end materielskadeuheld, hvorfor det kan konstateres, at uheldene i landområderne er mere alvorlige. Dette kan formentlig primært forklares med et højere hastighedsniveau i landområderne.



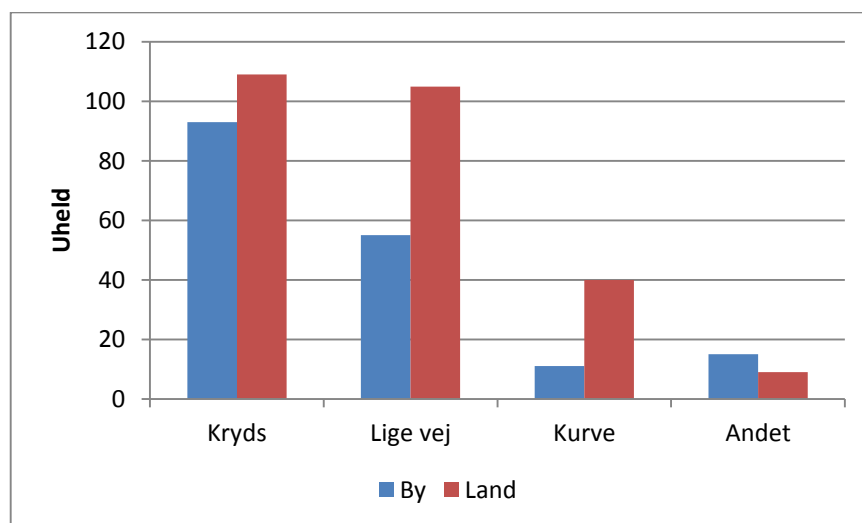
Figur 10 Uheldenes fordeling på by- / landzone og uheldsart.

Figur 11 viser uheldenes fordeling på vejudformning.



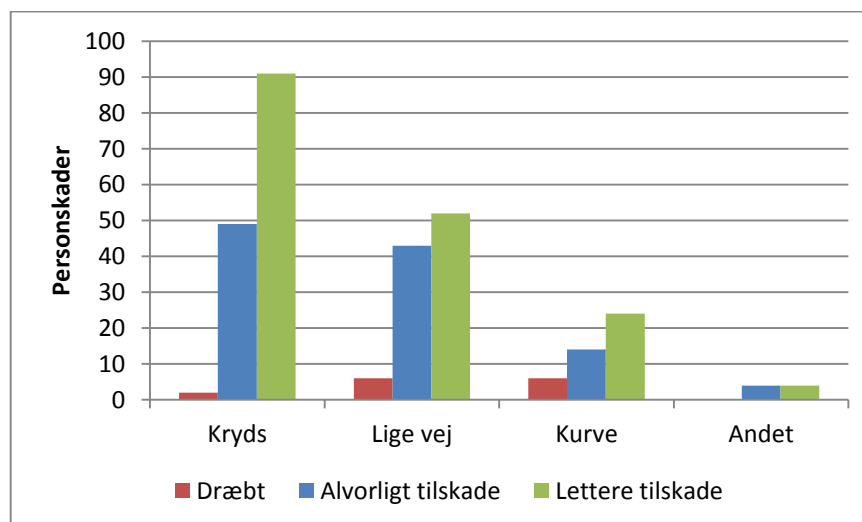
Figur 11 Uheldenes fordeling på vejudformning. (* Andet omfatter uheld på Selvstændig cykelsti, På bro, Anden vejudformning, Baneoverskæring eller Uoplyst.)

Figur 12 viser, om uheldene ved den pågældende vejudformning er sket i by- eller landzone.



Figur 12 Uheldenes fordeling på vejudformning og by- / landzone.

Figur 13 viser personskadernes alvorlighedsgrad ved den pågældende vejudformning.

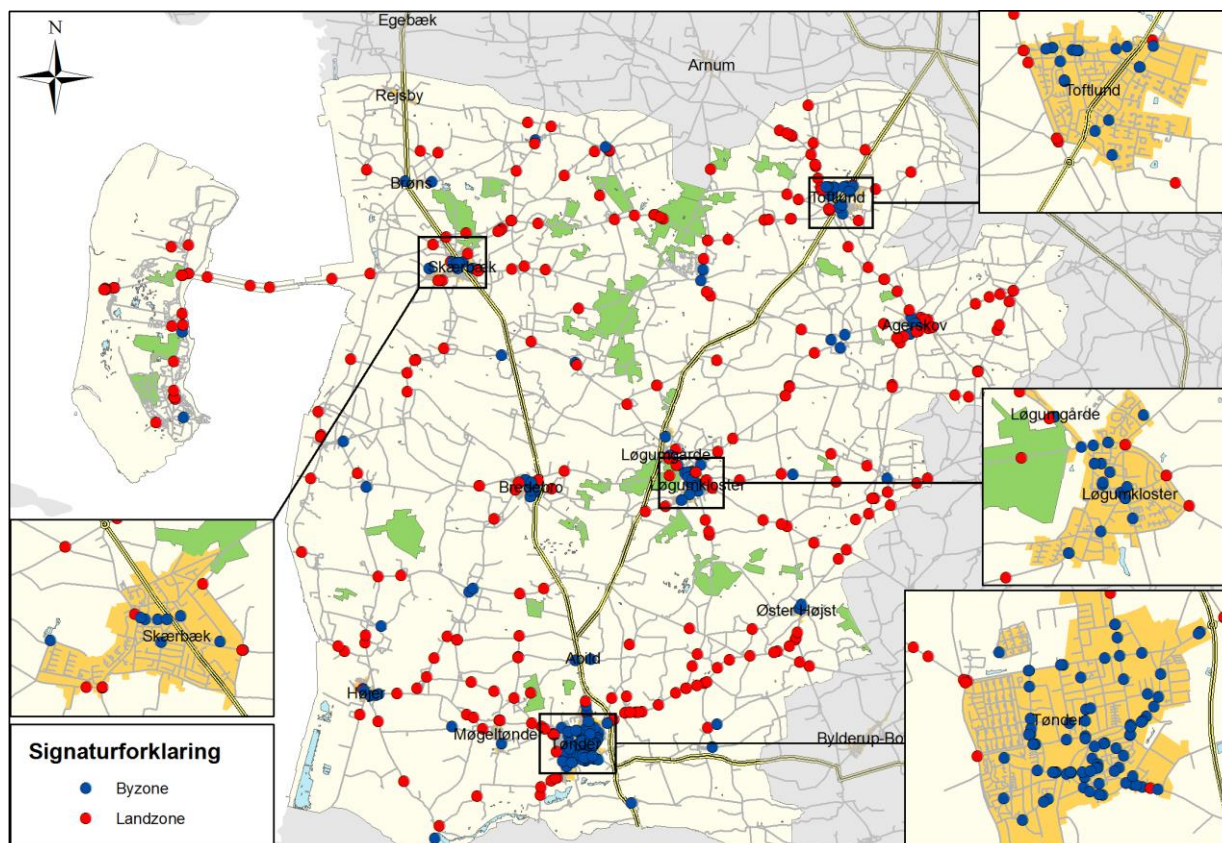


Figur 13 Personskadernes fordeling på vejudformning og skadegrad.

Der er generelt sket flest krydsuheld. Krydsuheldene sker hyppigst på landet, hvor der sker næsten ligeså mange strækningssuheld som krydsuheld. I byerne er krydsuheldene mere almindelige end strækningssuheld. Det er i det åbne land i forhold til i byerne, at kurveuheld er mere udbredt.

Det fremgår af figur 13 at uheldene på strækningerne og i kurverne er mest alvorlige, da 3 gange så mange mister livet her, i forhold til kryds. For de alvorligt tilskadekomne er der lidt flere i krydsene end på strækningerne med hhv. 45 % og 40 %. Af de lettere tilskadekomne sker halvdelen i krydsene, mens en tredjedel sker på strækningerne.

Figur 14 viser uheldenes placering fordelt på by- og landzone.

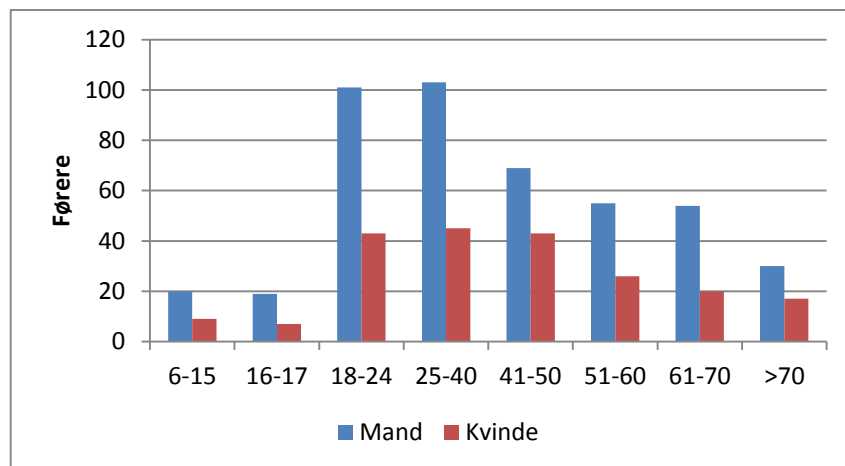


Figur 14 Uheldene fordelt på by- og landzone.

3.5 Hvem har været involveret i uheldene?

Førernes køn og alder

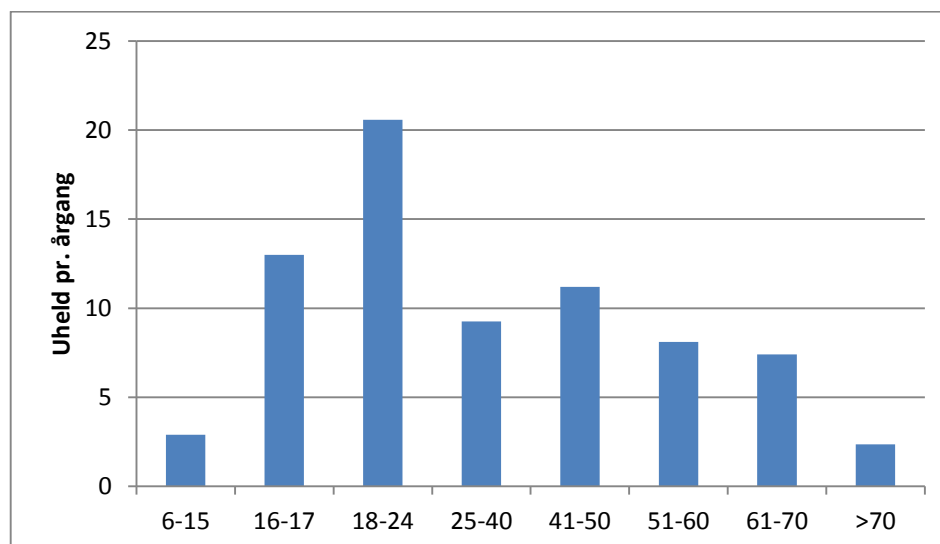
Førernes fordeling på alder og køn fremgår af figur 15.



Figur 15 Førernes fordeling på alder og køn.

I alle aldersgrupper er det primært mænd, der som førere er indblandet i uheld. Det er primært mænd i aldersgruppen 25-40 år, der som førere er indblandet i uheldene, men også aldersgruppen 18-24 år er kraftigt repræsenteret. I uheld med kvinder som førere er det ligeledes aldersgruppen 25-40 år, der er involveret i flest uheld.

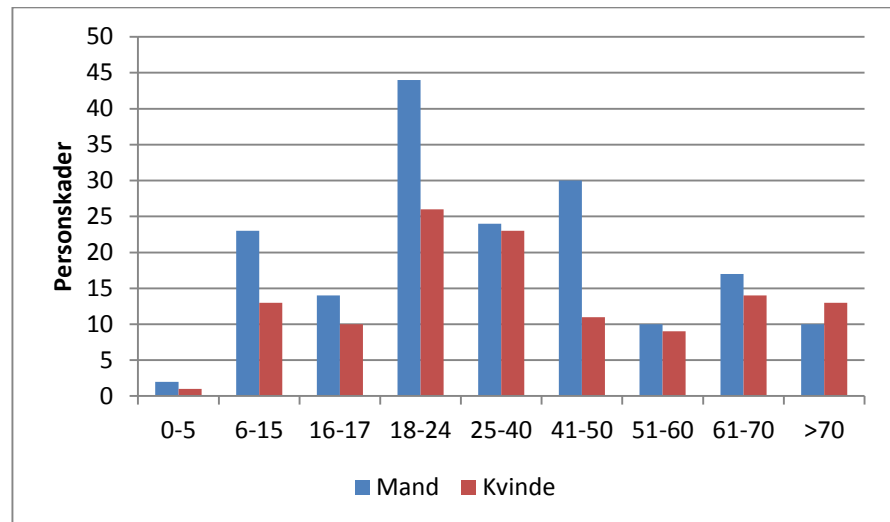
Figur 16 viser antallet af uheld i forhold til antallet af år i de enkelte aldersgrupper. Her ses det, at der er 21 uheld pr. årgang i aldersgruppen 18-24 år, mens de tilsvarende tal for aldersgrupperne 16-17 år, 25-40 år og 41-50 år er henholdsvis 13, 9 og 11 uheld.



Figur 16 Uheldenes fordeling på antal uheld pr. årgang i de enkelte aldersgrupper.

Personskaderne fordelt på køn og alder

Personskadernes fordeling på køn og alder fremgår af figur 17.

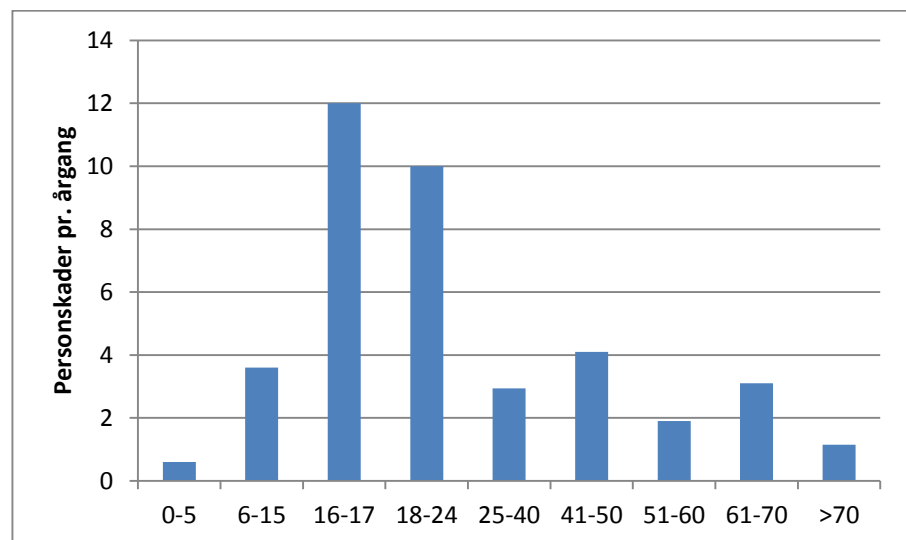


Figur 17 Personskader fordelt på alder og køn.

I aldersgrupperne 6-15, 18-24 og 41-50 er det primært mænd, der kommer til skade i uheldene, mens det i de øvrige aldersgrupper er nogenlunde ligeligt fordelt mellem mænd og kvinder.

Hos både mændene og kvinderne er det i aldersgruppen 18-24 år, at flest kommer til skade.

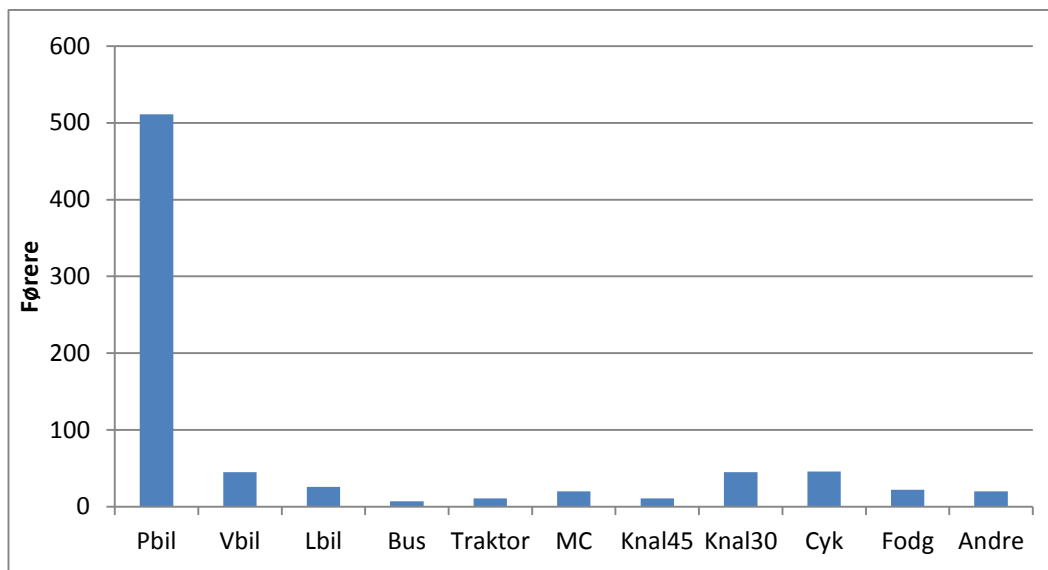
Figur 18 viser antallet af personskader i forhold til antallet af år i de enkelte aldersgrupper. Her ses det, at der er 12 personskader pr. årgang i aldersgruppen 16-17 år, mens de tilsvarende tal for aldersgrupperne 18-24 år og 25-40 år er henholdsvis 10 og 3.



Figur 18 Personskadernes fordeling på antal personskader pr. årgang i de enkelte aldersgrupper.

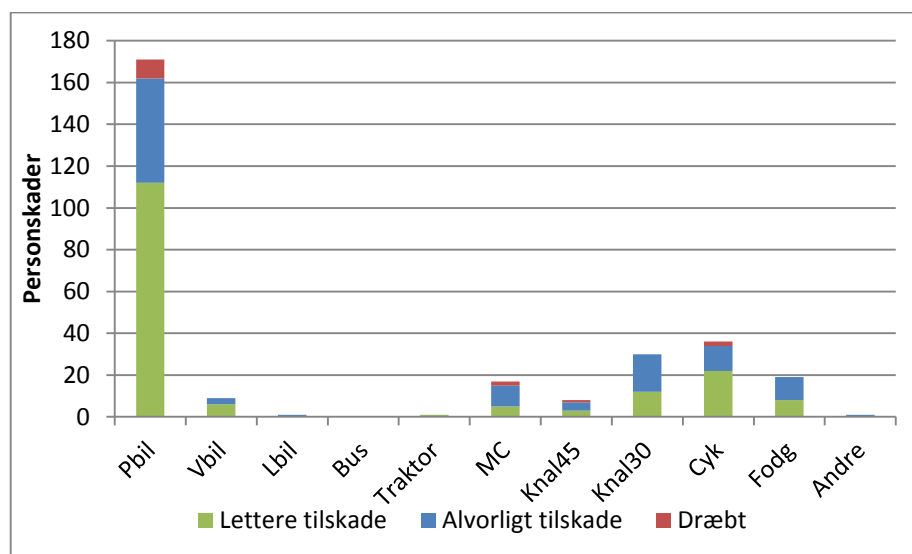
Elementart

Figur 19 viser, at det i langt overvejende grad er personbiler, der har været involveret i uheldene.



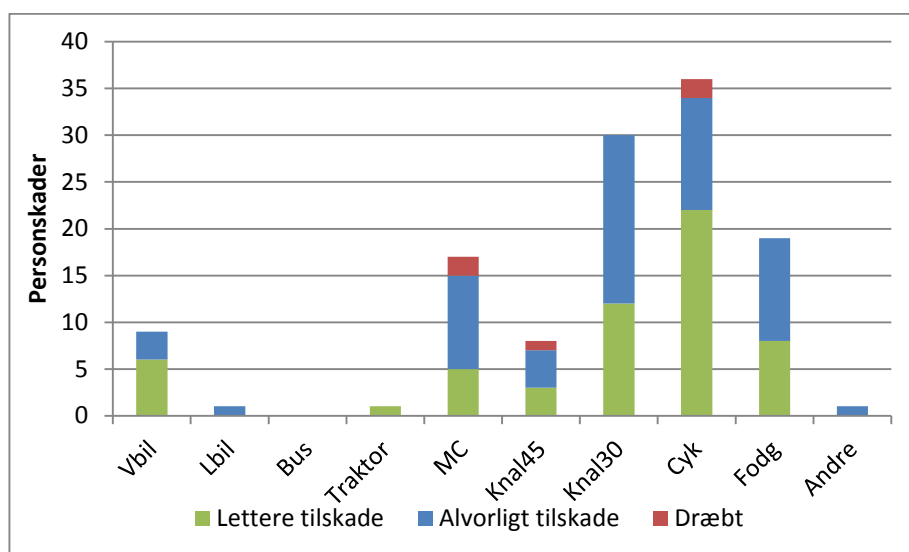
Figur 19 Førernes fordeling på elementart.

Figur 20 viser personskadernes fordeling på elementart.



Figur 20 Personskadernes fordeling på elementart.

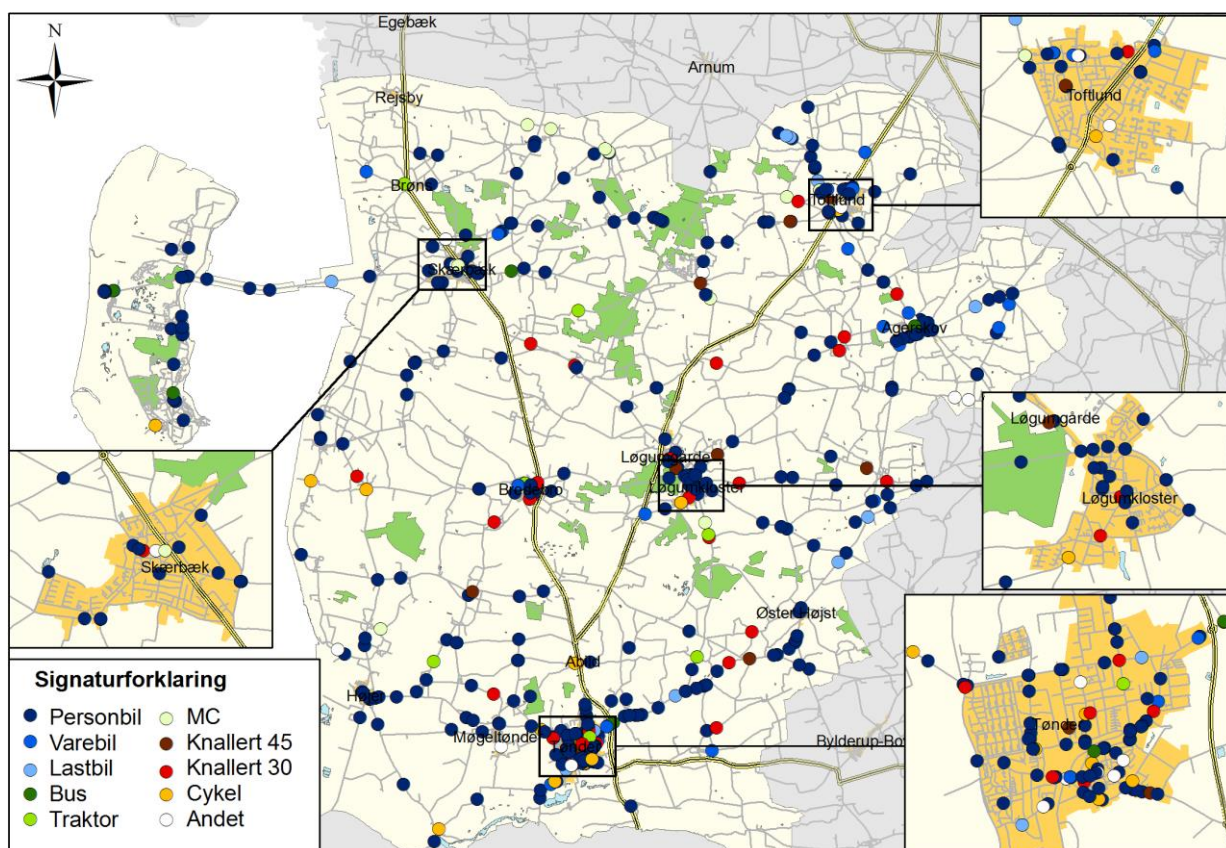
På figur 21 er personskaderne hvor personbiler er sorteret fra.



Figur 21 Personskadernes fordeling på elementart uden personbilernes antal.

Foruden personskader i personbiluheld er det fortrinsvist i knallert- og cyklistuheld flest kommer til skade.

Figur 22 viser uheldene fordelt på elementart.



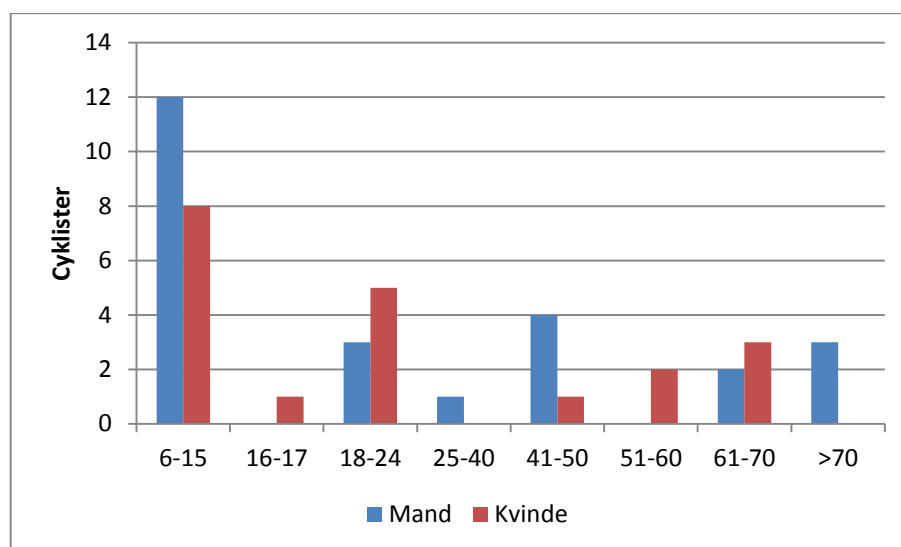
Figur 22 Uheld fordelt på elementart.

I det følgende foretages en lidt nærmere analyse af uheld med cyklister, knallerter, lastbiler og traktorer, da det ønskes undersøgt om der er særlige tendenser for disse køretøjer.

Cyklistuheld

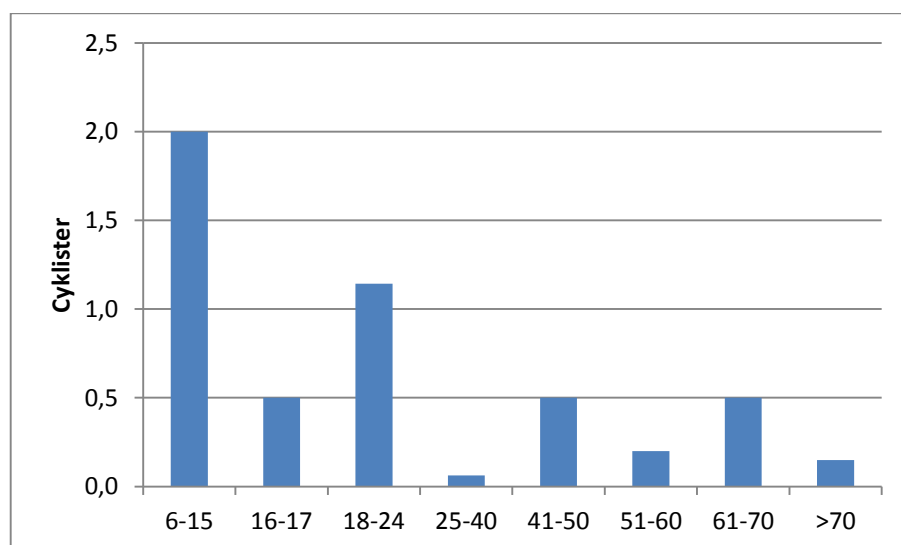
Der er sket 43 uheld med 37 tilskadekomne til følge, hvor en cyklist har været involveret. Cyklistuheld udgør 10 % af samtlige uheld, mens antallet af tilskadekomne ved cyklistuheld udgør 13 % af samtlige tilskadekomne.

Figur 23 viser aldersfordelingen og kønnet for de cyklister, der har været involveret i uheldene.



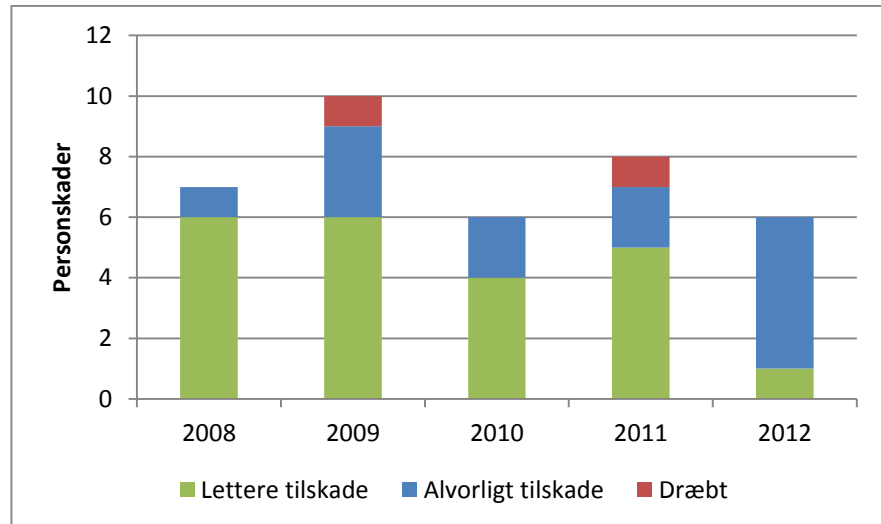
Figur 23 Cyklistuheldenes fordeling på alder og køn.

Figur 24 viser antallet af cyklister i forhold til antallet af år i de enkelte aldersgrupper. Her ses det, at der er flest cyklister i aldersgruppen 6-15.



Figur 24 Cyklisternes fordeling på antal cyklister pr. årgang i de enkelte aldersgrupper.

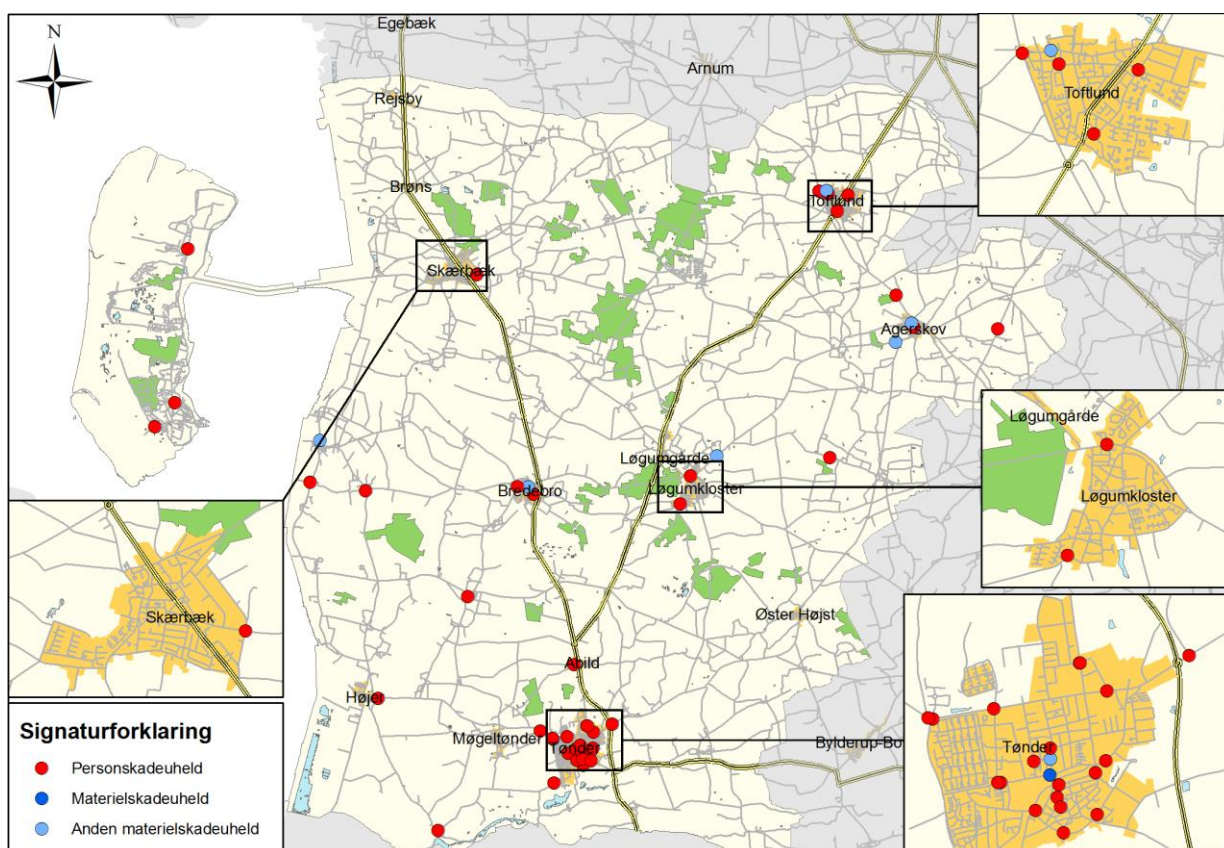
Figur 25 viser cyklistuheldenes fordeling på skadesgrad og år.



Figur 25 Cyklistuheldenes fordeling på skadesgrad og år.

Det er primært de helt unge cyklister, der kommer ud for uheld. Blandt de unge er det fortrinsvist drenge, der kommer ud for uheld, mens det i den ældste aldersgruppe er mere blandet mellem mænd og kvinder, se figur 23.

Der har været flest personskader som følge af cyklistuheld i 2009. Der har været dræbte som følge af cyklistuheld i 2009 og 2011.

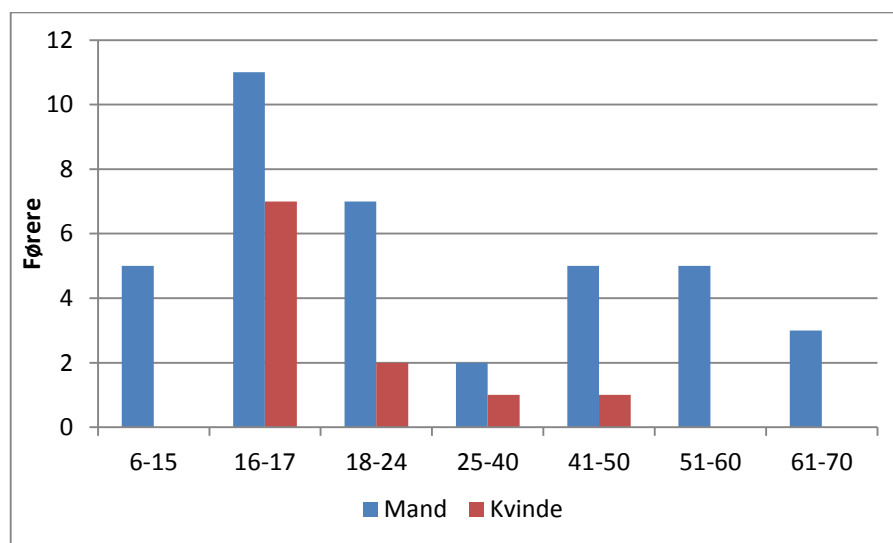


Figur 26 Uheld fordelt på cyklistuheld.

Knallertuheld

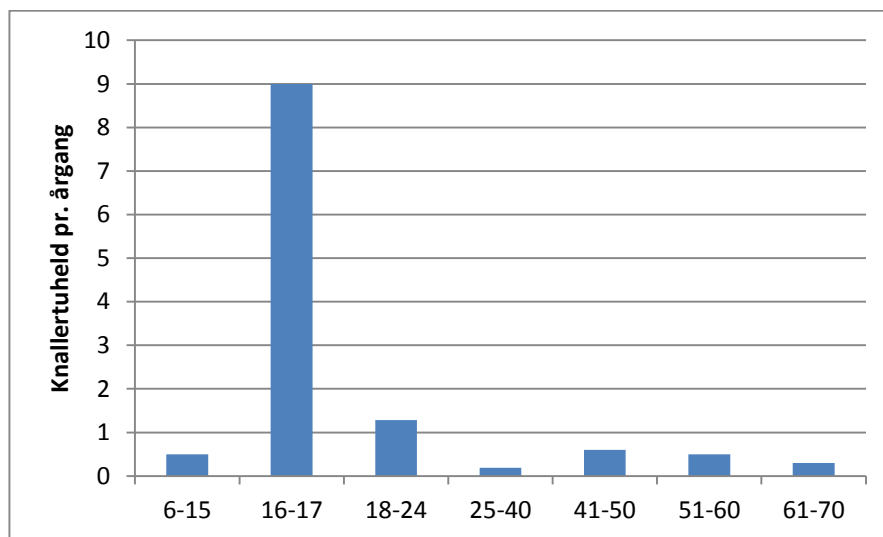
Der er sket 45 uheld, hvor en knallert-30 har været involveret, med 33 personskader til følge. Knallertuheld udgør 10 % af samtlige uheld, mens antallet af tilskadekomne ved knallertuheld udgør 11 % af samtlige tilskadekomne.

Figur 27 viser aldersfordeling og køn for uheld med knallert.



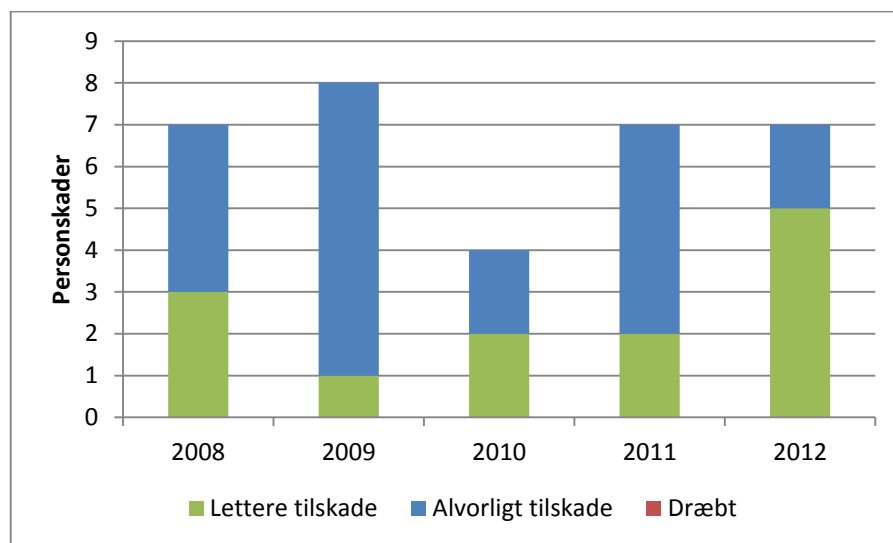
Figur 27 Knallertuheldenes fordeling på alder og køn.

Figur 28 viser knallertuheldenes fordeling på antal knallertuheld pr. årgang. Det fremgår, at der sker flest knallertuheld i aldersgruppen 16-17 år.



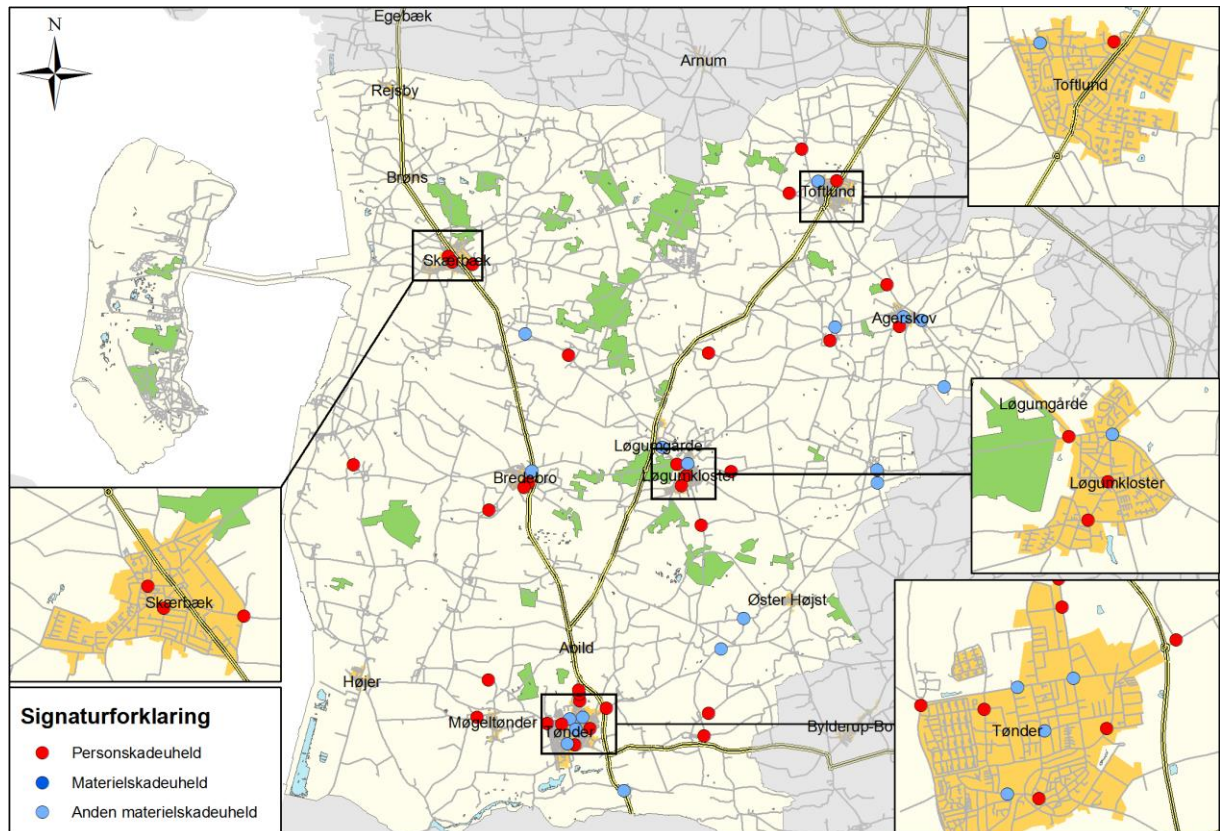
Figur 28 Knallertuheldenes fordeling på antal knallertuheld pr. årgang i de enkelte aldersgrupper.

Figur 29 viser uheld med knallert fordelt på skadesgrad og år.



Figur 29 Knallertuheldenes fordeling på skadesgrad og år.

Knallertuheld sker primært med mandlige førere og oftest med personer i alderen 16-17 år, hvor der i analyseperioden er sket 18 uheld. Personskaderne som følge af knallertuheld varierer mellem 4 og 8 personskader pr. år, og der kan ikke ses en tydelig tendens for et fald eller en stigning.

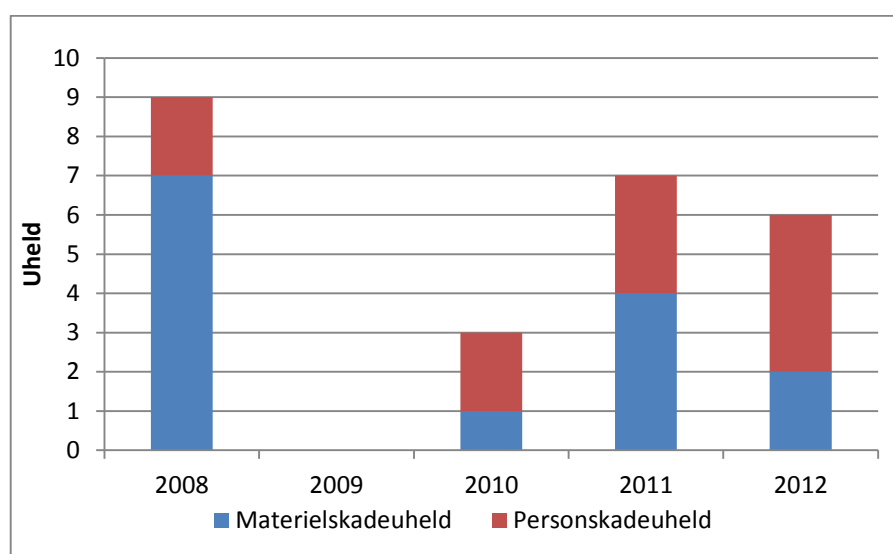


Figur 30 Knallertuheld fordelt på uheldstype.

Lastbiluheld

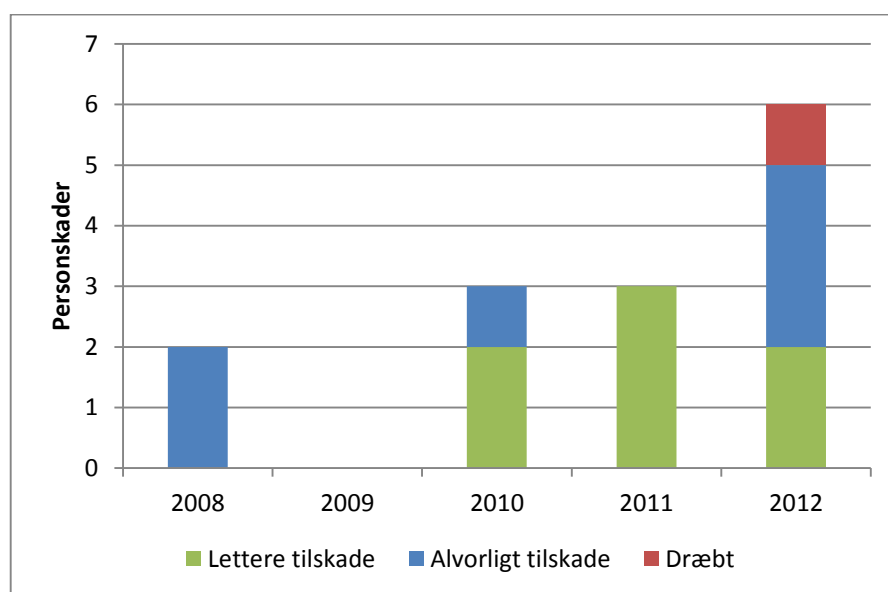
Der er sket 25 uheld med 14 personskader til følge, hvor en lastbil har været involveret. Lastbiluheld udgør 6 % af samtlige uheld, mens antallet af tilskadekomne ved lastbiluheld udgør 5 % af samtlige tilskadekomne.

Figur 31 viser uheld med lastbil fordelt på år og uheldsart.



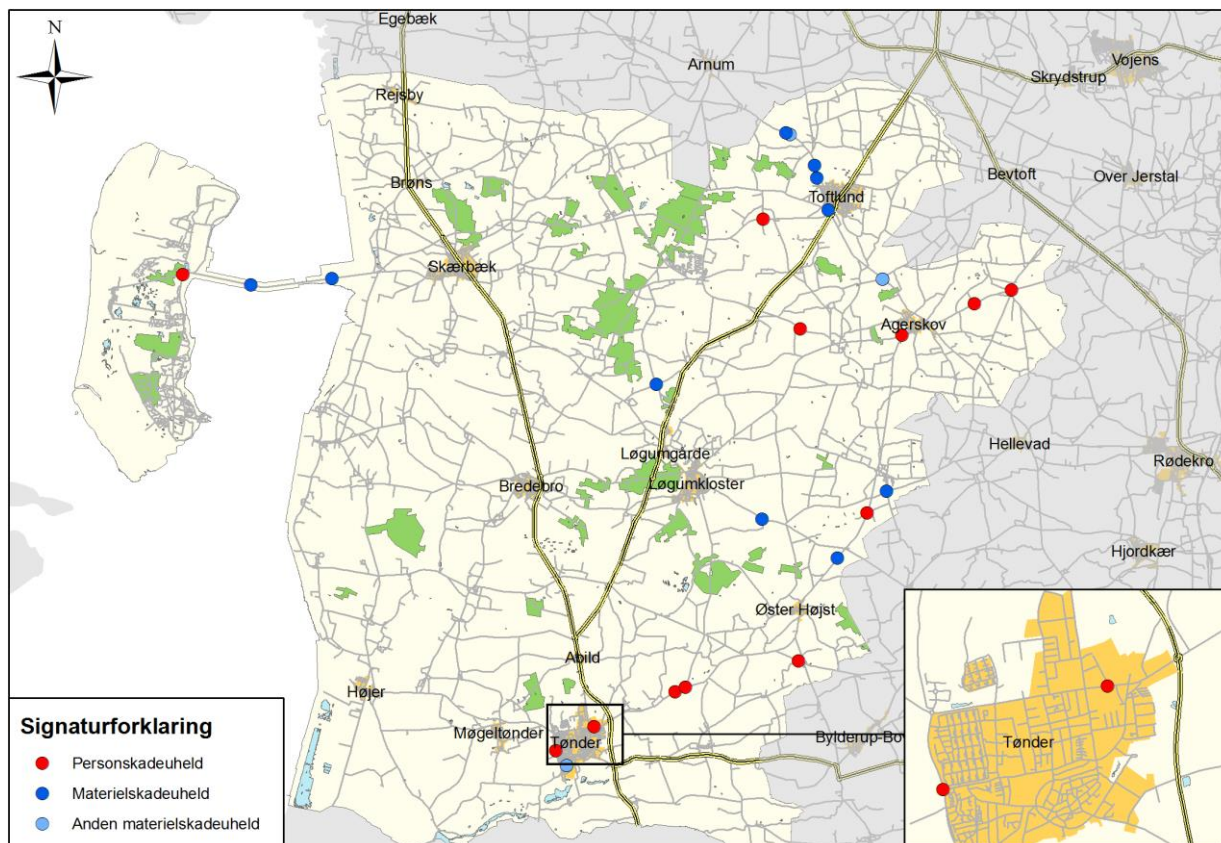
Figur 31 Lastbiluheldenes fordeling på år og uheldsart.

Figur 32 viser uheld med lastbil fordelt på skadesgrad og år.



Figur 32 Lastbiluheldenes fordeling på skadesgrad og år.

Der er sket et fald i antallet af lastbiluheld fra 2008 til 2012 på 33 %. Antallet af tilskadekomne personer i lastbiluheld er generelt steget fra 2 i 2008 til 6 i 2012. Det er en stigning på 200 %. I 2009 har der ikke været et eneste lastbiluheld.

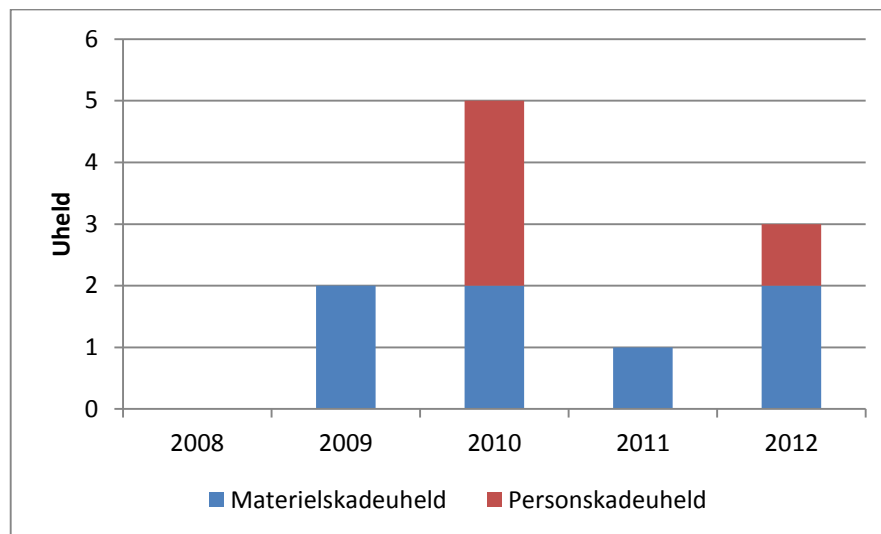


Figur 33 Uheld fordelt på lastbiluheld.

Traktoruheld

Der er sket 11 uheld, hvor en traktor har været involveret. Heraf 7 materialeskadeuheld og 4 personskadeuheld. Traktoruheld udgør 3 % af samtlige uheld.

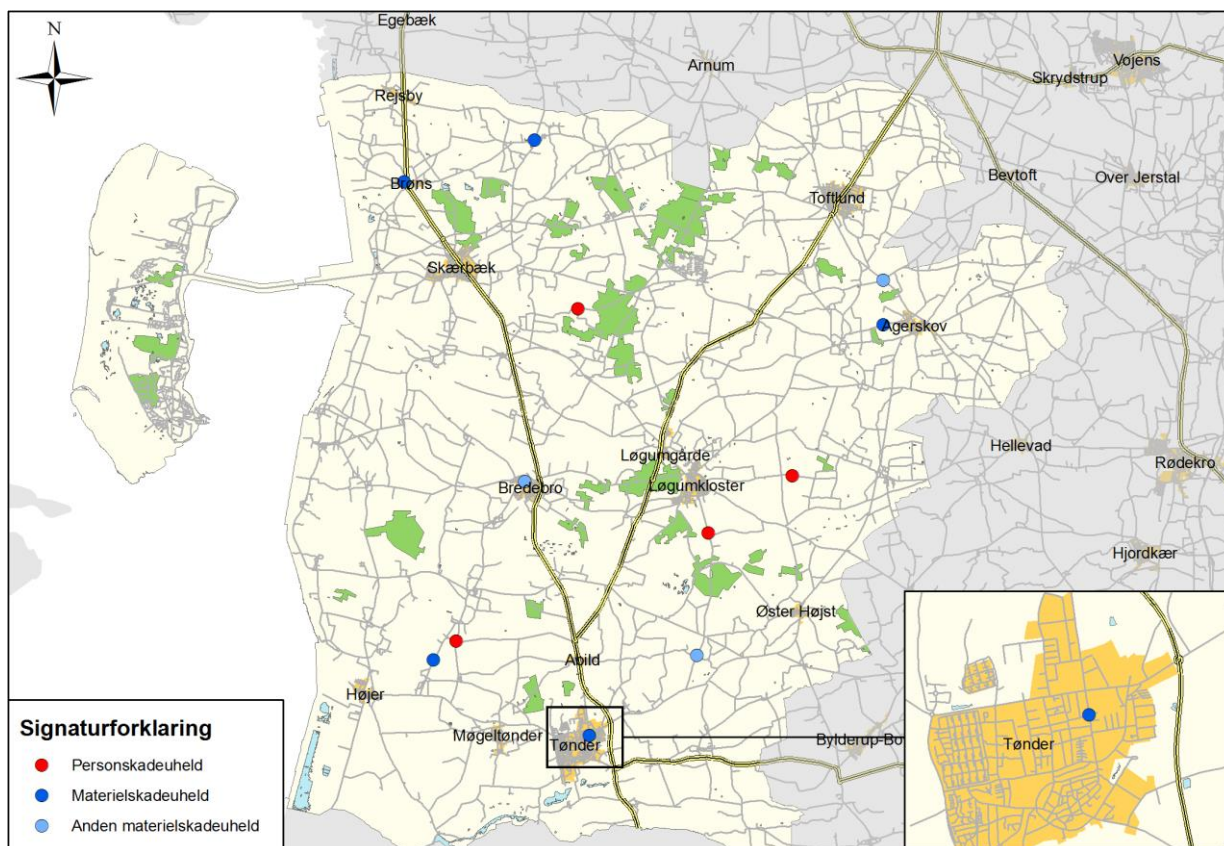
Figur 34 viser traktoruheld fordelt på uhedsart og år.



Figur 34 Traktoruheldenes fordeling på uhedsart og år.

Der var 5 traktoruheld i 2010 og ingen traktoruheld i 2008.

Figur 35 viser hvor traktoruheldene er sket.



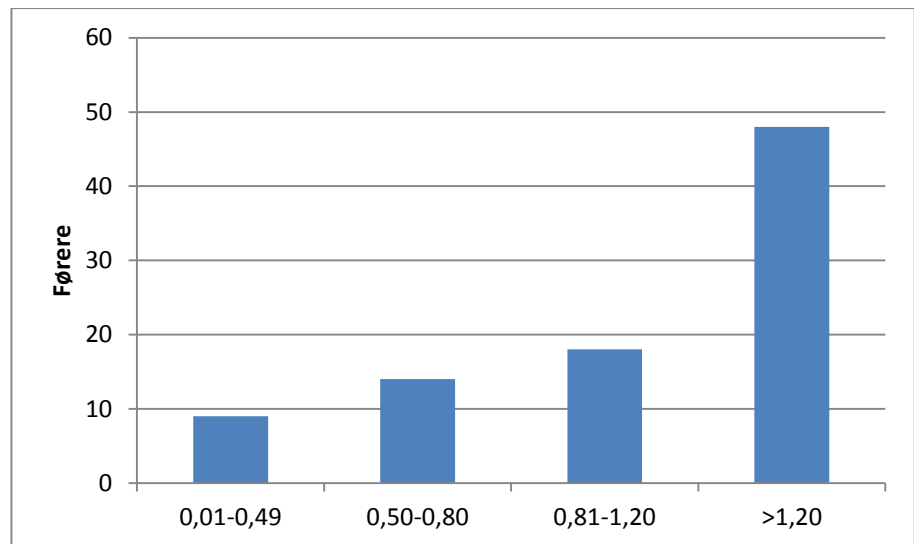
Figur 35 Uheld fordelt på traktoruheld.

Spiritus- og promillekørsel

Grænsen for spiritus- og promillekørsel er i Danmark på 0,50 promille.

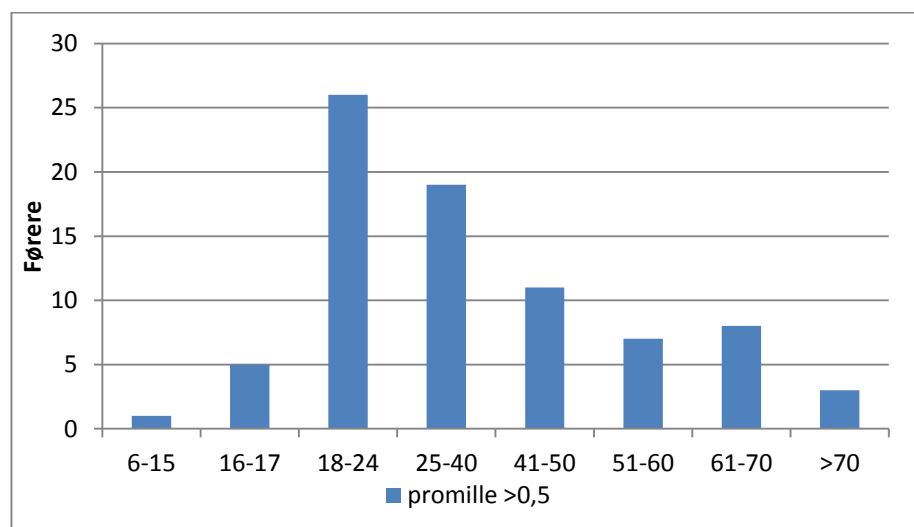
Der er i alt sket 80 uheld, hvor føreren har været påvirket af spiritus. Det svarer til godt 18 % af samtlige uheld.

Figur 36 viser førernes fordeling på promille.



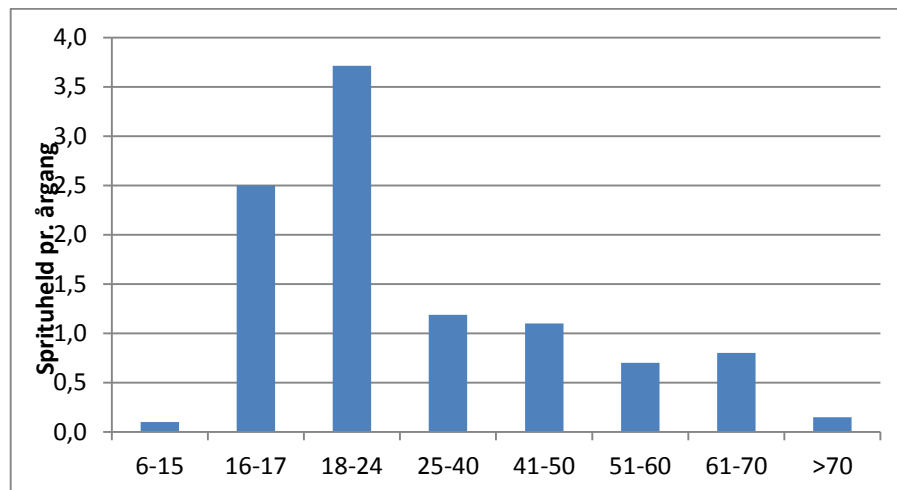
Figur 36 Førernes fordeling på promille.

Figur 37 viser aldersfordelingen for uheld, hvor føreren har været påvirket af spiritus.



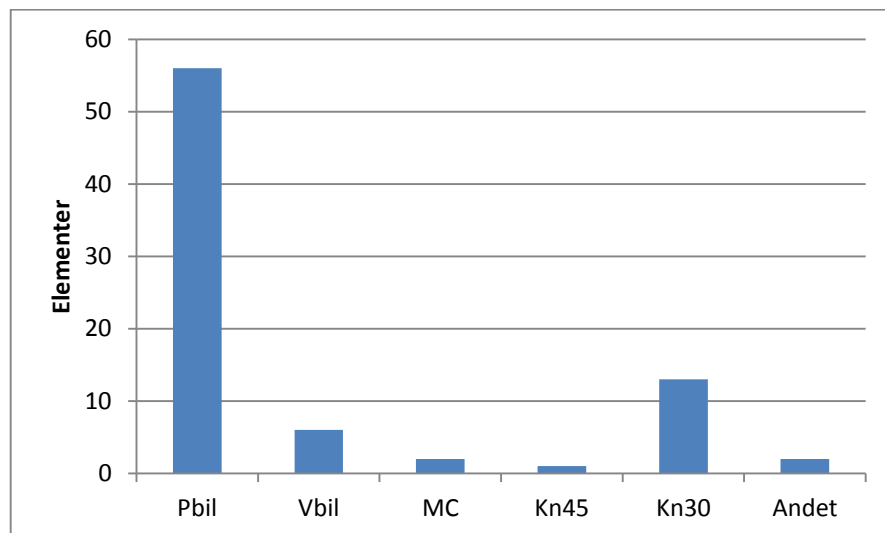
Figur 37 Uheld med spiritus fordelt på alder.

Figur 38 viser sprituheldenes fordeling pr. årgang. Der sker flest uheld med spiritus indblandet i aldersgruppen 18-24 år, men også aldersgruppen 16-17 er højt placeret i analysen.



Figur 38 Sprituheldenes fordeling på antal sprituheld pr. årgang i de enkelte aldersgrupper.

Figur 39 viser elementart for uheld, hvor føreren har været påvirket af spiritus.

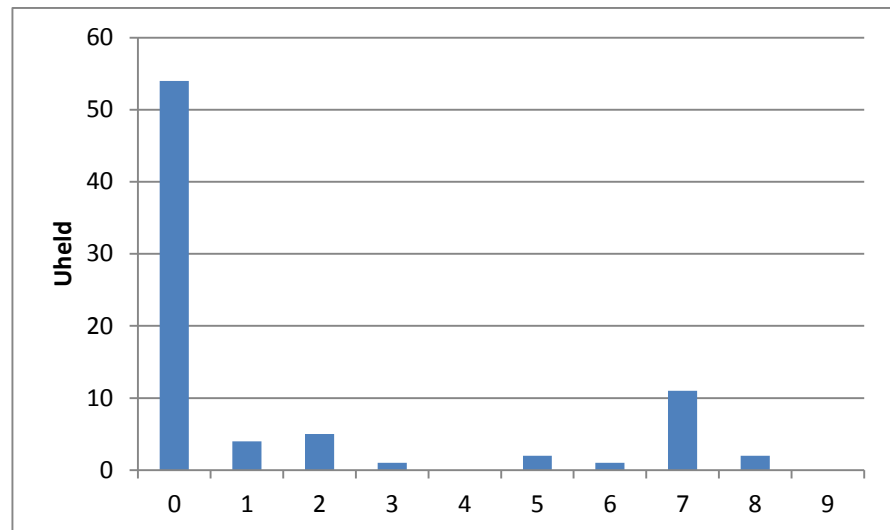


Figur 39 Uheld med spiritus fordelt på elementart.

Det er primært personbilførere i aldersgruppen 18-24 år, der har været impliceret i uheld i spirituspåvirket tilstand.

Uheldssituationer

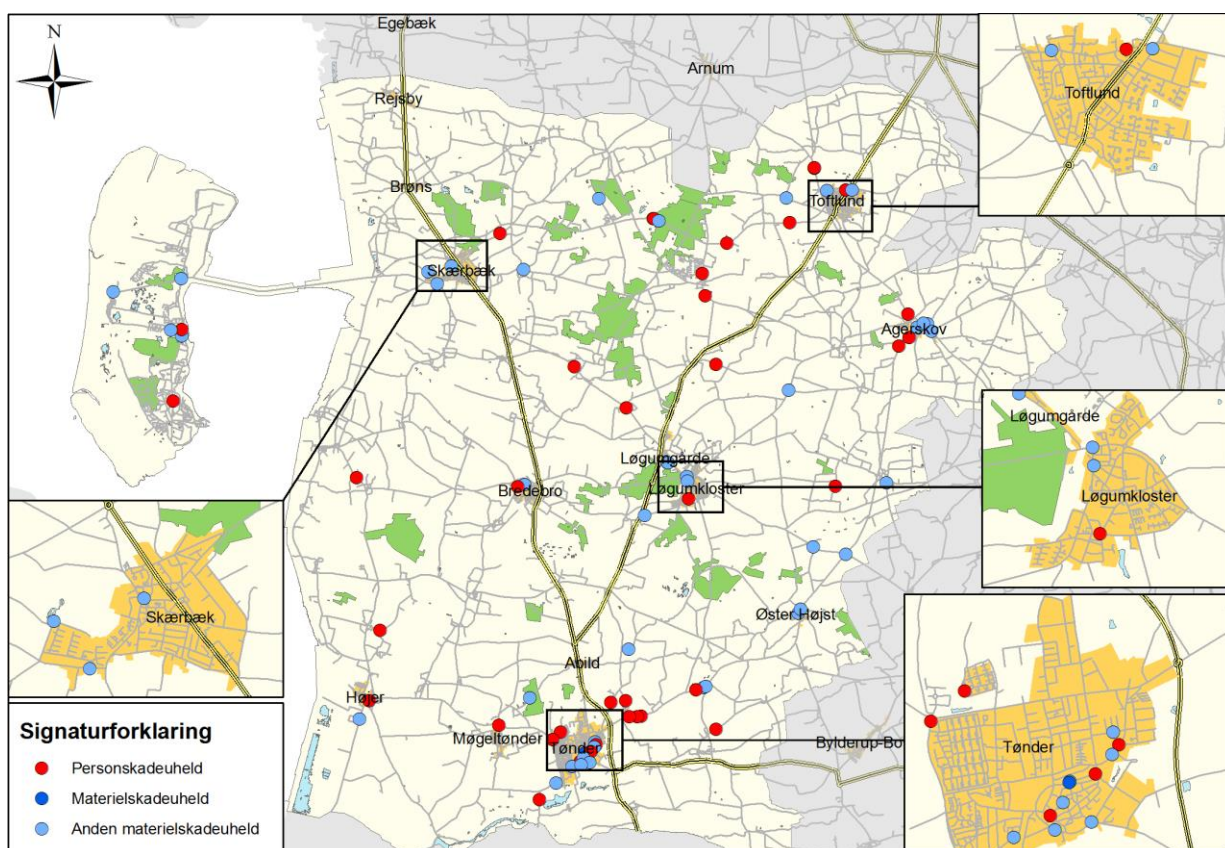
Figur 40 viser, at sprituheldene primært er eneuheld. Eneuheld udgør således 68 % af samtlige sprituheld.



- 0: Eneuheld
- 1: Bagendekollisioner
- 2: Frontalkollisioner
- 3: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning
- 4: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med modsat kørselsretning
- 5: Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning
- 6: Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning
- 7: Uheld med parkerede køretøjer
- 8: Uheld med fodgængere
- 9: Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Figur 40 Sprituheld fordelt på hovedsituation.

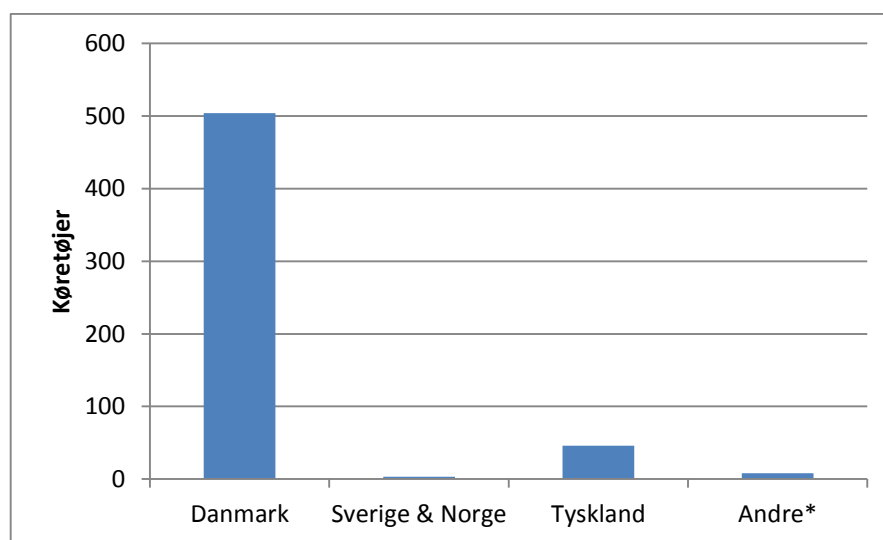
Figur 41 viser placeringen af uheld med spirituspåvirket fører.



Figur 41 Uheld, hvor føreren har været spirituspåvirket.

Nationalitet

De implicerede bilisters fordeling på nationalitet fremgår af figur 42.



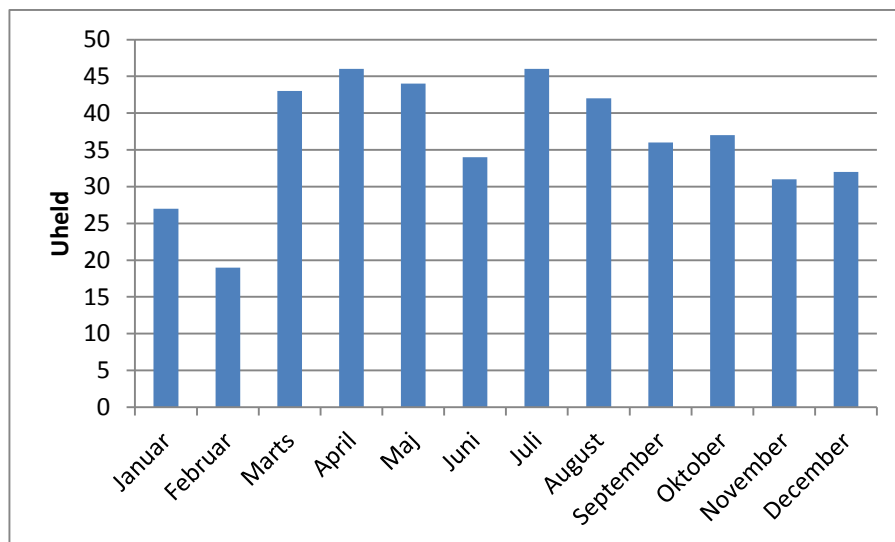
Figur 42 De implicerede bilers fordeling på nationalitet. (Kategorien andre indeholder: Holland, Frankrig, Litauen og Ukraine.)

90 % af de implicerede bilister er af dansk herkomst. Kun 8 % har tysk nationalitet, på trods af nærheden til den tyske grænse.

3.6 Hvornår er uheldene sket?

Måned

Uheldenes fordeling på måned ses af figur 43.

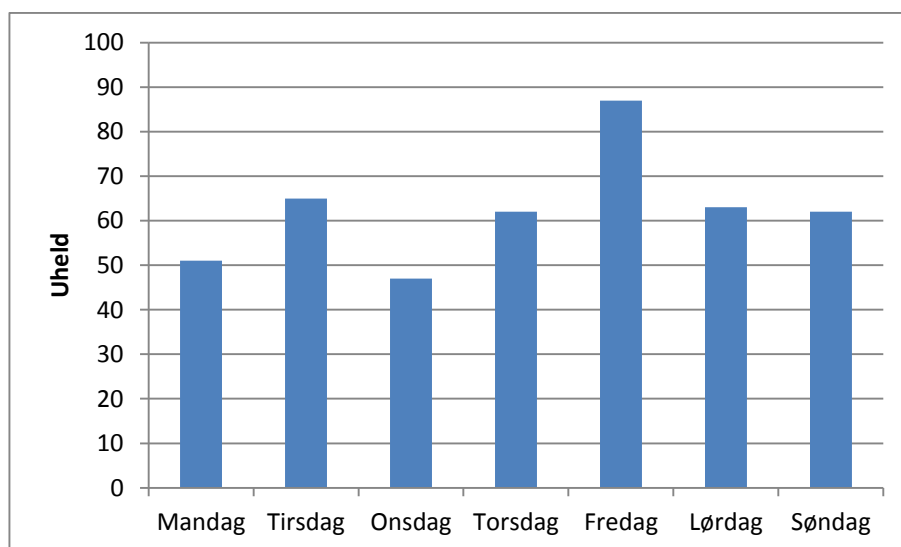


Figur 43 Uheldenes fordeling på måned.

Uheldene sker primært i forårmånederne marts, april og maj, samt i sommerferiemånederne juli og august. På dette punkt adskiller Tønder Kommune sig klart fra tendensen på landsplan, hvor juli og august hører til blandt de mindst uheldsbelastede måneder. Årsagen er sandsynligvis ferietrafikken i Tønder-området i sommermånederne.

Ugedag

Uheldenes fordeling på ugedag ses af figur 44.

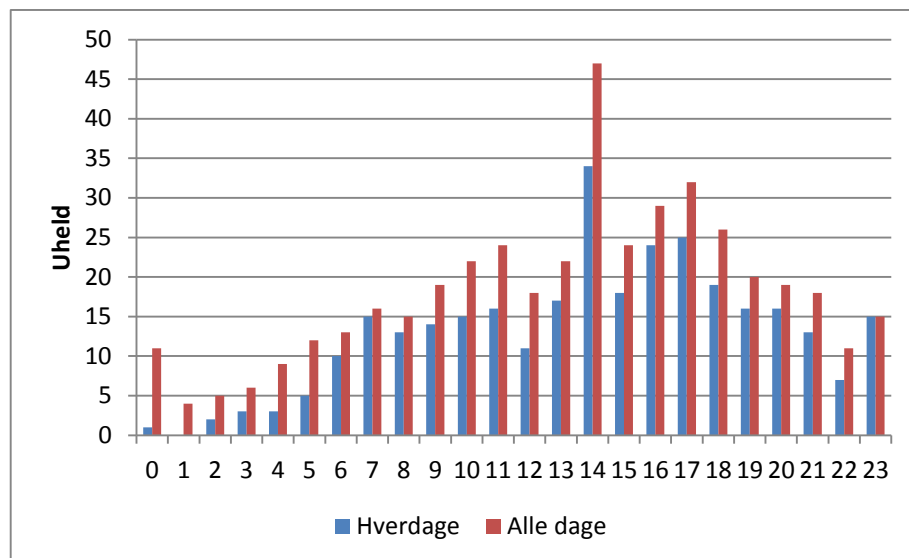


Figur 44 Uheldenes fordeling på ugedag.

Der sker flest uheld om fredagen.

Time

Uheldenes fordeling på time ses af figur 45.



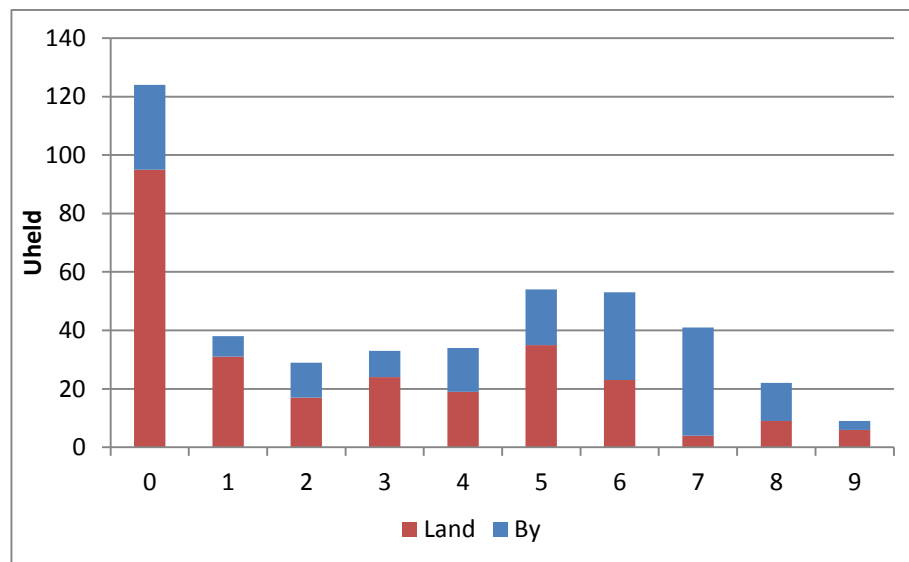
Figur 45 Uheldenes fordeling på time.

Uheldene sker primært i eftermiddagstimerne fra kl. 14 til kl. 18.

3.7 Uheldstyper

Hovedsituation

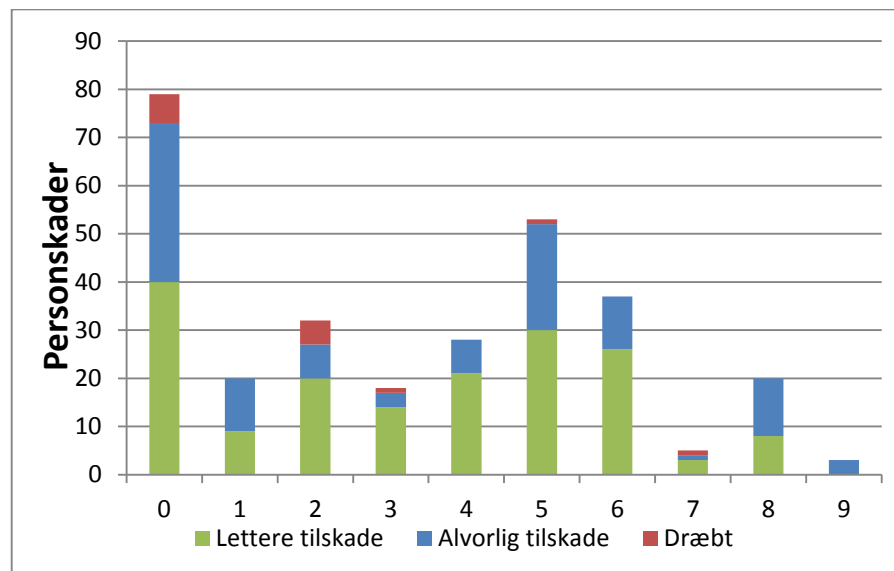
Figur 46 viser uheldenes fordeling på hovedsituation og by- / landzone.



- 0: Eneuheld
- 1: Bagendekollisioner
- 2: Frontalkollisioner
- 3: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning
- 4: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med modsat kørselsretning
- 5: Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning
- 6: Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning
- 7: Uheld med parkerede køretøjer
- 8: Uheld med fodgængere
- 9: Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Figur 46 Uheldenes fordeling på hovedsituation og by- / landzone.

Figur 47 viser personskadernes fordeling på hovedsituation og skadegrad.



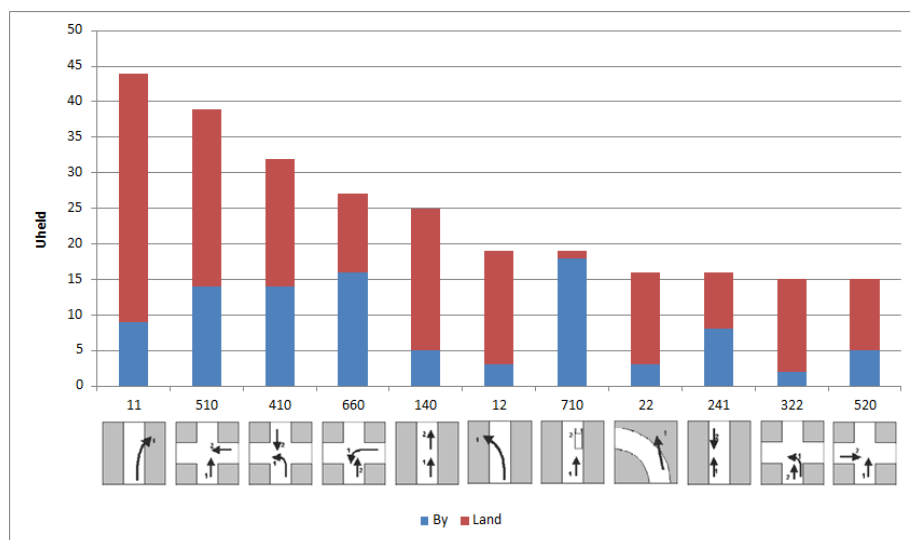
- 0: Eneuheld
- 1: Bagendekollisioner
- 2: Frontalkollisioner
- 3: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning
- 4: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med modsat kørselsretning
- 5: Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning
- 6: Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning
- 7: Uheld med parkerede køretøjer
- 8: Uheld med fodgængere
- 9: Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Figur 47 Personskader fordelt på hovedsituation og skadegrad.

Der er sket flest eneuheld, hvilket også er kategorien med flest tilskadekomne. Også hovedsituation 5: Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning er højt repræsenteret. Dette er ligeledes en uheldstype, hvor der er mange tilskadekomne.

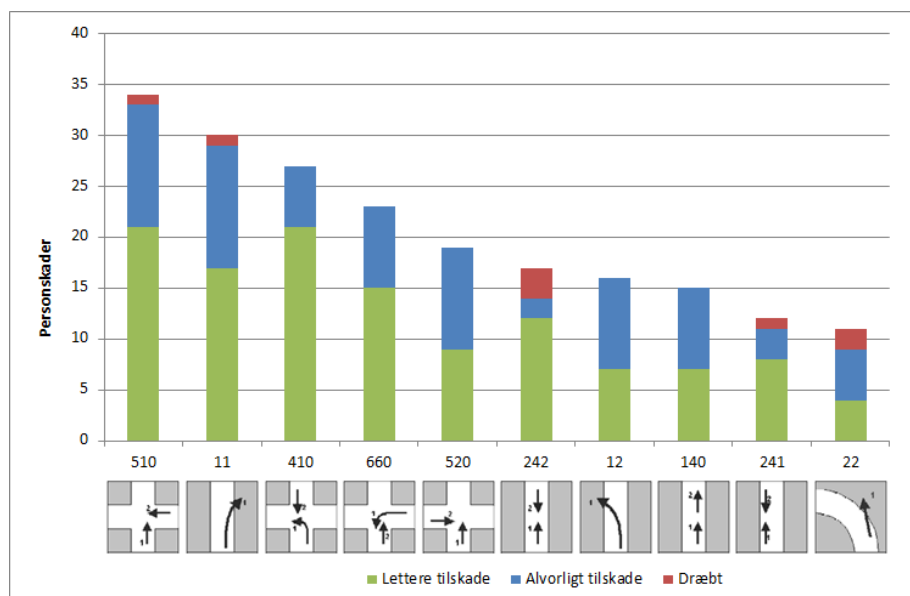
Uheldssituation

De 10 hyppigst forekommende uheldssituationer fordelt på by- / landzone ses på figur 48.



Figur 48 De 10 hyppigst forekommende uheldssituationers fordeling på by- / landzone.

Figur 49 viser antallet af personskader pr. uheld fordelt på uheldssituationer.



Figur 49 De 10 uheldssituationer med flest personskader pr. uheld.

Der er dræbt flest i mødeuheld (242 og 241), i eneuheld (022 og 011) samt i krydsuheld (510). Der er kommet flest alvorligt til skade i krydsuheld (510) og eneuheld (011 og 012), mens der er kommet flest lettere til skade i krydsuheld (510 og 410) og i eneuheld (011).

4 SORTPLETUDPEGNING

Sortpletudpegning er en systematisk metode til at udpege de mest uheldsbelastede lokaliteter på vejnettet. I det følgende beskrives først den anvendte metode og dernæst de udpegede lokaliteter.

Udpegningen er foretaget på baggrund af politiregistrerede uheld (ekskl. ekstraueheld) fra perioden 1. januar 2008 til 31. december 2012.

Kollisionsdiagrammer og rentabilitetsberegninger findes særskilt.

4.1 Metode

I Danmark anvendes traditionelt to forskellige metoder til udpegning af sorte pletter:

- Uheldsmodelmetoden
- Tætheds- / frekvensmetoden

Uheldsmodelmetoden anvendes stort set kun for statsveje og de tidligere amtsveje, da det alene er for dette vejnet, at den nødvendige information forefindes til at opdatere uheldsmodellens ap-værdier. Derfor er tætheds- / frekvensmetoden anvendt i det følgende til udpegning af sorte pletter på kommunevejene i Tønder Kommune.

Ved tætheds- / frekvensmetoden rangordnes lokaliteterne efter faldende uheldstæthed. For den mængde projekter, der ønskes analyseret, beregnes uheldsfrekvenserne på baggrund af foreliggende trafik-tællinger eller på baggrund af skønnede trafiktal for de veje, hvor trafik-tællinger ikke foreligger. Herved sikres det, at der fokuseres på de lokaliteter, hvor der er sket mange uheld i forhold til trafikmængderne.

Kriterier for udpegning

I Tønder Kommune er det valgt at definere kryds som sorte pletter, hvis der er registreret mindst 4 uheld (ekskl. ekstraueheld) i perioden fra 1. januar 2008 til 31. december 2012. Der er udpeget 8 kryds som potentielt er sorte pletter, men de undersøges nærmere.

De sorte pletter på strækningerne udpeges på baggrund af tæthedsmetoden, hvor der anvendes en "glider" med en længde på 400 meter. De strækninger, hvor der er sket mindst 4 uheld (ekskl. ekstraueheld) i perioden fra 1. januar 2008 til 31. december 2012, betragtes som sorte pletter. En sort plet kan godt være længere end 400 meter, så længe strækningen opfylder kriteriet om, at der er registreret 4 uheld inden for 400 meter.

Når den endelige uheldstæthed skal beregnes for strækningerne lægges $\frac{1}{2}$ gange den gennemsnitlige afstand mellem uheldene til i hver ende. Herved kompenseres for at metoden / strækningen altid starter og slutter med et uheld, og det sikres at uheldstætheden ikke overvurderes. Der kompenseres ikke, hvis strækningen starter / slutter i et kryds. Der er udpeget 14 potentielle sorte strækninger med en længde varierende fra 160 meter til 680 meter, men de undersøges nærmere.

4.2 Udpegede lokaliteter

De udpegede sorte pletter på det vejnet, hvor Tønder Kommune er vejmyndighed, fremgår af tabel 1 og tabel 2.

Sorte pletter								
Nr.	Kryds	Uheld			Personskader			
		I alt	Psk	Mat	I alt	Dræ	Alv	Let
1	Rønmøvej / Havnebyvej	7	2	5	10	0	1	9
2	Åbenråvej / Energivej	6	5	1	10	0	5	5
8	Vestergade / Kongevej	5	2	3	2	0	0	2
3	Rønmøvej / Ullerupvej	4	3	1	3	0	2	1
5	Østerbyvej / Gærupvej	4	2	2	5	0	4	1
6	Nordre Landevej / Plantagevej	4	1	3	1	0	1	0
7*	Bargumsvej / Plantagevej	3	1	2	1	0	1	0
4*	Vestergade / Torvegade	2	0	2	0	0	0	0

Tabel 1 Sorte pletter (kryds) på Tønder Kommunes vejnet udpeget på baggrund af uheld i perioden 2008-2012. *Potentielle sorte pletter. Udpeges som sort plet, hvis 2013 uheld medtages.

Sorte strækninger									
Nr.	Strækning	Længde [meter]	Uheld			Personskader			
			I alt	Psk	Mat	I alt	Dræ	Alv	Let
18	Kongevej/Ribe Landevej, Tønder	170	6	3	3	8	0	0	8
19	Carstensgade, Tønder	450	5	3	2	3	0	1	2
14	Bredebrovej, Løgumkloster	680	5	2	3	2	0	1	1
22	Sønderlandevej, Tønder	370	4	3	1	3	0	0	3
21	Kongevej, Tønder	320	4	3	1	3	0	0	3
11	Ørderup Kirkevej, Toftlund	460	4	2	2	2	0	2	0
16	Leosalle, Tønder	460	4	2	2	2	0	1	1
12	Rangstrupvej, Agerskov	360	4	1	3	2	0	0	2
17	Kongevej, Tønder	170	4	1	3	1	0	0	1
20	Strucksallé, Tønder	290	4	0	4	0	0	0	0
10*	Storegade, Skærbæk	420	3	2	1	2	0	1	1
15*	Plantagevej, Tønder	240	3	2	1	2	0	0	2
13*	Brede Bygade, Bredebro	490	3	0	3	0	0	0	0
23*	Dyrhusvej, Tønder	420	2	0	2	0	0	0	0

Tabel 2 Sorte pletter (strækninger) på Tønder Kommunes vejnet udpeget på baggrund af uheld i perioden 2008-2012. *Potentielle sorte pletter. Udpeges som sort plet, hvis 2013 uheld medtages.

Uheldsfrekvenserne er beregnet for de lokaliteter, der er udpeget som sorte pletter. De beregnede uheldsfrekvenser er defineret som antallet af uheld henholdsvis pr. 1 mio. kørte kilometre for strækninger og 1 mio. indkørende køretøjer i kryds. Uheldsfrekvenserne og uheldstætheden fremgår af tabel 3 og tabel 4.

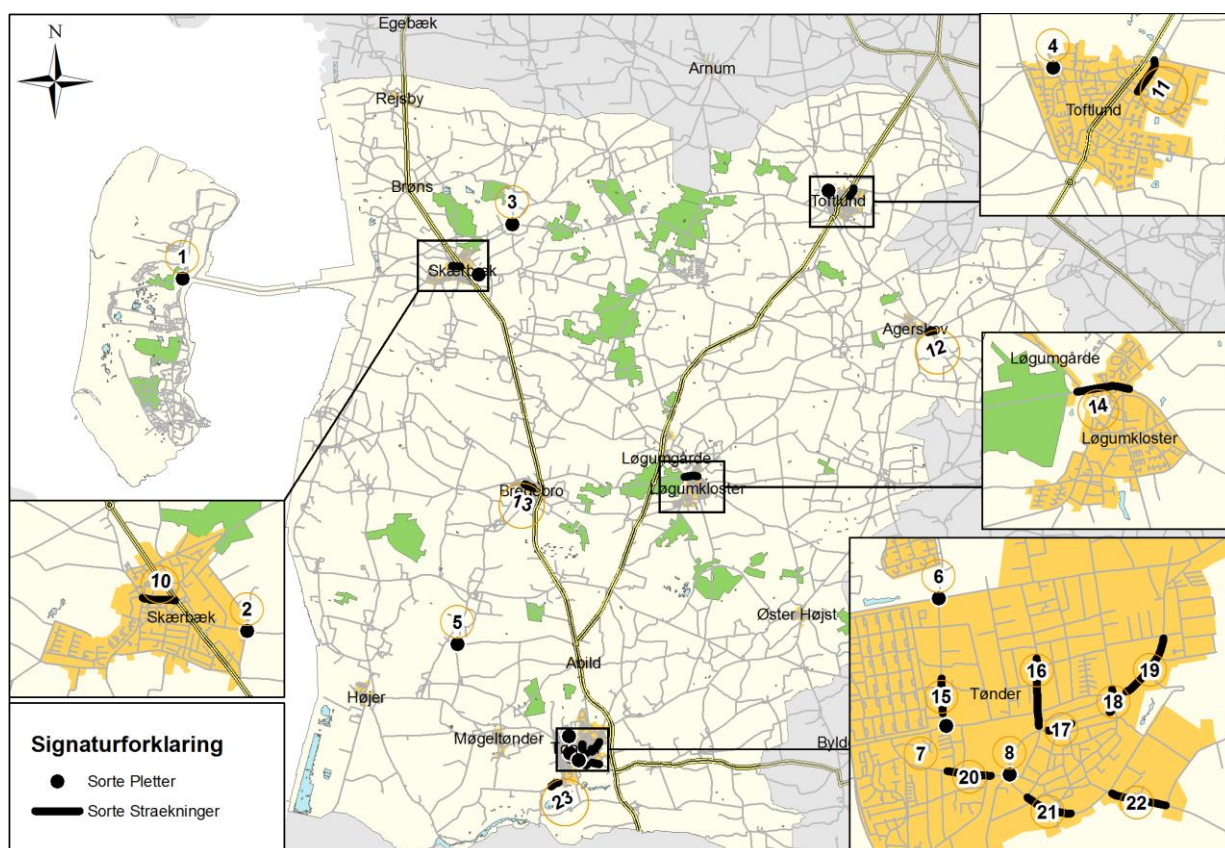
Uheldstætheder (UHT) og uheldsfrekvenser (UHF) for kryds						
Nr.	Kryds	Uheld	UHT (uh/år)	Indkørende trafik (primær-vejen)	Indkørende trafik (sekundær-vejen)	UHF
1	Rødmøvej / Havnebyvej	7	1,40	2924	2056	0,77
2	Åbenråvej / Energivej	6	1,20	861	925	1,84
8	Vestergade / Kongevej	5	1,00	1644	5436	0,39
3	Rødmøvej / Ullerupvej	4	0,80	1699	1228	0,75
5	Østerbyvej / Gærupvej	4	0,80	206	486	3,17
6	Nordre Landevej / Plantagevej	4	0,80	6496	3888	0,21
7*	Bargumsvej / Plantagevej	3	0,60	2761	1998	0,35
4*	Vestergade / Torvegade	2	0,40	2131	887	0,36

Tabel 3 Uheldstæthed og uheldsfrekvens for de kryds, der er udpeget som sorte pletter. *Potentielle sorte pletter.

Uheldstætheder (UHT) og uheldsfrekvenser (UHF) for strækninger						
Nr.	Strækning	Længde	Uheld	UHT	ÅDT	UHF
18	Kongevej/Ribe Landevej, Tønder	170	6	7,06	4156	4,65
19	Carstensgade, Tønder	450	5	2,22	1595	3,82
14	Bredbrovej, Løgumkloster	680	5	1,47	3797	1,06
22	Sønderlandevej, Tønder	370	4	2,16	4992	1,19
21	Kongevej, Tønder	320	4	2,50	5287	1,27
11	Ørderup Kirkevej, Toftlund	460	4	1,74	1469	3,24
16	Leosalle, Tønder	460	4	1,74	922	5,17
12	Rangstrupvej, Agerskov	360	4	2,22	2252	2,70
17	Kongevej, Tønder	170	4	4,71	5601	2,30
20	Strucksallé, Tønder	290	4	2,76	1644	4,60
10*	Storegade, Skærbæk	420	3	1,43	1179	3,32
15*	Plantagevej, Tønder	240	3	2,50	3888	1,76
13*	Brede Bygade, Bredebro	490	3	1,22	1336	2,51
23*	Dyrhusvej, Tønder	420	2	0,95	2108	1,24

Tabel 4 Uheldstæthed og uheldsfrekvens for de strækninger, der er udpeget som sorte pletter. *Potentielle sorte pletter.

De udpegede lokaliteter fremgår af figur 50. Lokaliteterne er opdelt i kryds og strækninger.



Figur 50 Sortpletudpegning.

4.3 Grå strækninger

De udpegede potentielle grå strækninger på det vejnet, hvor Tønder Kommune er vejmyndighed, fremgår af tabel 5. De grå strækninger er udpeget på baggrund af en skønsmæssig vurdering af, hvor uheldene lå tæt på vejnettet. Grå strækninger er strækninger der med tiden kan udvikle sig til sorte strækninger.

Grå strækninger									
Nr.	Strækning	Længde [km.]	Uheld			Personskader			
			I alt	Psk	Mat	I alt	Dræ	Alv	Let
37	Adelvadvej / Åbenråvej	11,2	26	16	10	26	2	11	13
32	Ribevej	5,3	14	7	7	11	2	3	6
39	Møgeltonder Omfartsvej	4,7	10	6	4	12	1	1	10
33	Bovvej	5,6	10	5	5	5	0	1	4
38	Ribe Landevej	2,0	9	4	5	4	0	3	1
30	Rømmøvej	9,4	7	5	2	6	0	2	4
31	Rømmøvej	2,5	6	2	4	3	1	2	0
34	Branderupvej	1,3	4	2	2	2	0	1	1
36	Krusåvej	4,6	4	1	3	1	0	1	0
35	Hellevadvej	3,0	4	1	3	1	0	0	1

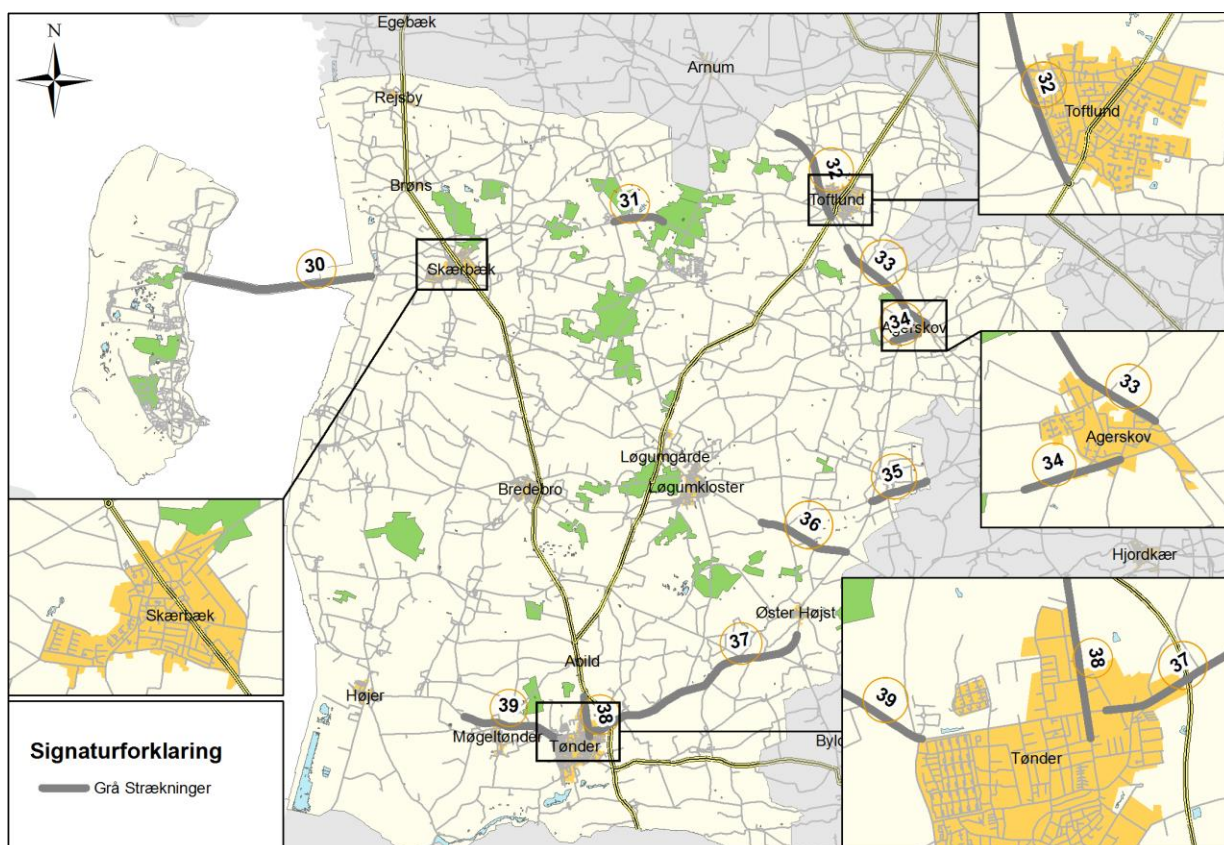
Tabel 5 Grå strækninger på Tønder Kommunes vejnet udpeget på baggrund af uheld i perioden 2008-2012.

Uheldsfrekvenserne er beregnet for de lokaliteter, der er udpeget som grå strækninger. De beregnede uheldsfrekvenser er defineret som antallet af uheld henholdsvis pr. 1 mio. kørte kilometre for strækninger og 1 mio. indkørende køretøjer i kryds. Uheldsfrekvensen og uheldstætheden fremgår af tabel 6.

Uheldstætheder (UHT) og uheldsfrekvenser (UHF) for strækninger						
Nr.	Grå strækning	Længde [km.]	Uheld	UHT	ÅDT	UHF
37	Adelvadvej / Åbenråvej	11,2	26	0,46	3863	0,33
32	Ribevej	5,3	14	0,53	3487	0,42
39	Møgeltønder Omfartsvej	4,7	10	0,43	3137	0,37
33	Bovvej	5,6	10	0,36	4128	0,24
38	Ribe Landevej	2,0	9	0,90	5663	0,44
30	Rømøvej	9,4	7	0,15	2924	0,14
31	Rømøvej	2,5	6	0,48	1826	0,72
34	Branderupvej	1,3	4	0,62	2410	0,70
36	Krusåvej	4,6	4	0,17	1326	0,36
35	Hellevadvej	3,0	4	0,27	2532	0,29

Tabel 6 Uheldsfrekvenser for de grå strækninger.

De udpegede potentielle grå strækninger fremgår af figur 51.



Figur 51 Grå strækninger.

5 BORGERINDDRAGELSE

Tønder Kommune har som en del af kommunens trafiksikkerhedsarbejde gennemført en borgeranalyse for kommunens borgere. Borgerne er gennem et internetbaseret spørgeskema blevet spurgt til forskellige forhold omkring trafik, trafiksikkerhed og deres færden i trafikken.

Det Internetbaserede spørgeskema har været aktivt (åbent for indtastning) i perioden fra 3. marts til 11. april 2014. Det har desuden været muligt at besvare spørgeskemaet i papirudgave, hvor inddateringen i det internetbaserede spørgeskema herefter er foretaget af kommunen.

På baggrund af denne spørgeskemaundersøgelse er dette afsnit udarbejdet.

Formålet med borgeranalysen er:

- at gennemføre en kortlægning af de lokaliteter som kommunens borgere vurderer som utrygge eller decideret farlige at færdes på, samt en vurdering af hvorfor lokaliteten er utryg eller farlig
- at bestemme borgernes normale transportmiddelvalg
- at modtage input fra borgerne til kommunens trafiksikkerhedsarbejde

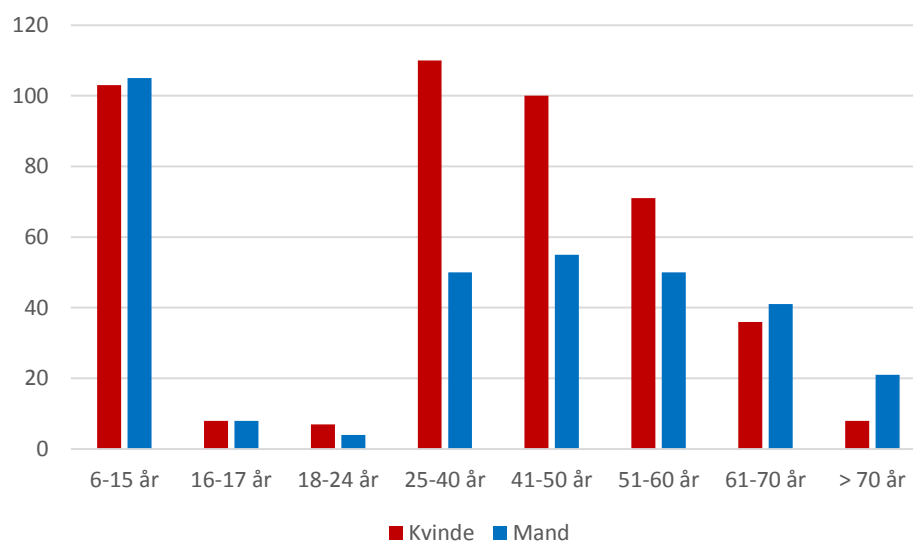
Det har været frivilligt at deltage i undersøgelsen, ligesom det har været muligt at angive navn, adresse og telefonnummer, såfremt borgeren har indvilget i at svare på opklarende eller yderligere spørgsmål.

Frederikshavn Kommune har desuden tidligere benyttet borgerhenvendelser som basis for forundersøgelser, projektforslag og igangsætning af projekter. Kommunen modtager jævnligt borgerhenvendelser omkring trafiksikkerhedsmæssige problemer.

5.1 Respondenterne

I alt har 777 borgere (respondenter) besvaret spørgeskemaet, hvor af de 767 var via det internetbaserede spørgeskema.

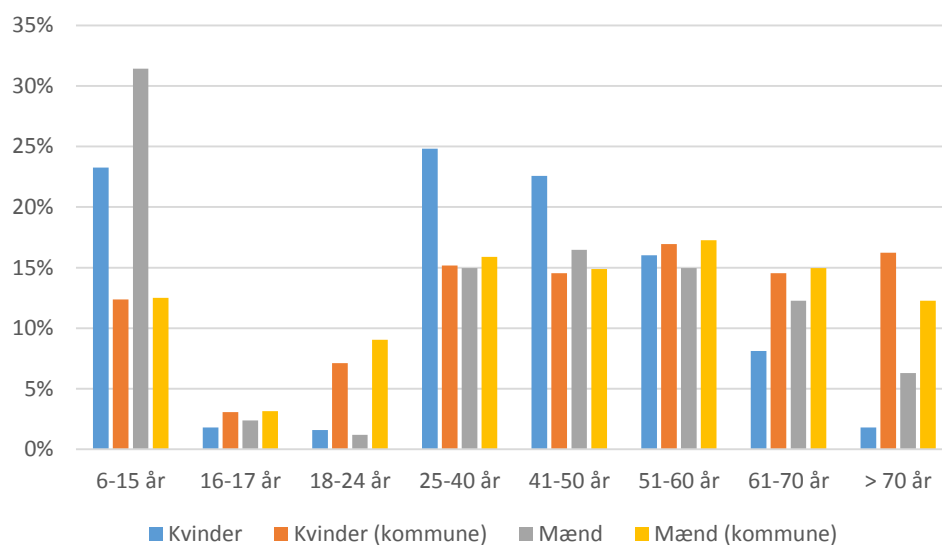
Respondenternes fordeling på køn og alder fremgår af nedenstående figur:



Figur 52 Respondenternes fordeling på alder og køn

Der er 443 kvinder og 334 mænd, der har besvaret spørgeskemaet. Heraf har de største aldersgrupper været 6-15. Derudover er kvinderne i aldersgrupperne 25-50 år højt repræsenteret.

I forhold til fordelingen mellem køn i hele kommunen kan det ses på figur 53, at der er overvægt for begge køn i aldersgruppen 6-15 år og for kvinder for aldersgrupperne 25-40 år og 41-50 år.

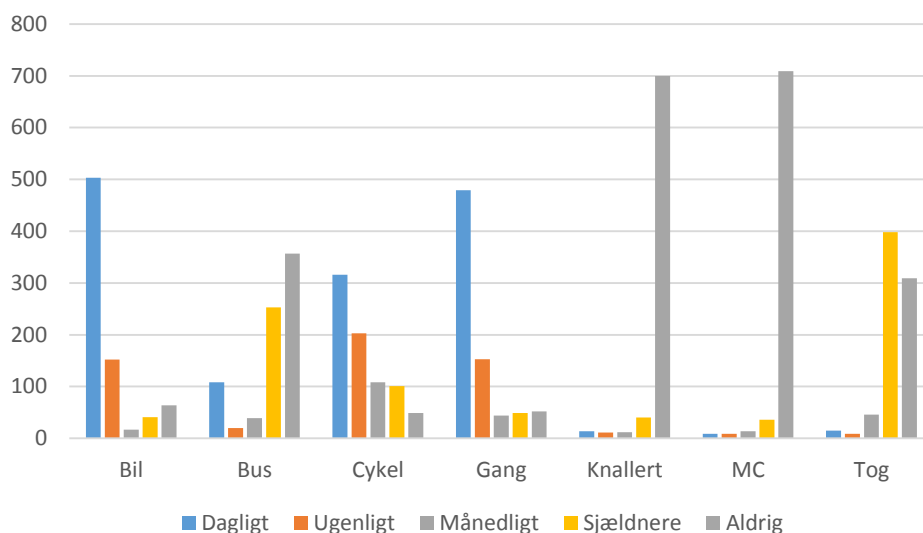


Figur 53 Respondenternes fordeling på alder og køn sammenlignet med hele kommunen

5.2 Transportmiddelvalg

Respondenterne har angivet i hvor høj grad de bruger en række transportmidler. Der kunne svares på en femtrins skala fra "Aldrig" til "Dagligt". Besvarelsene fremgår af figur 54.

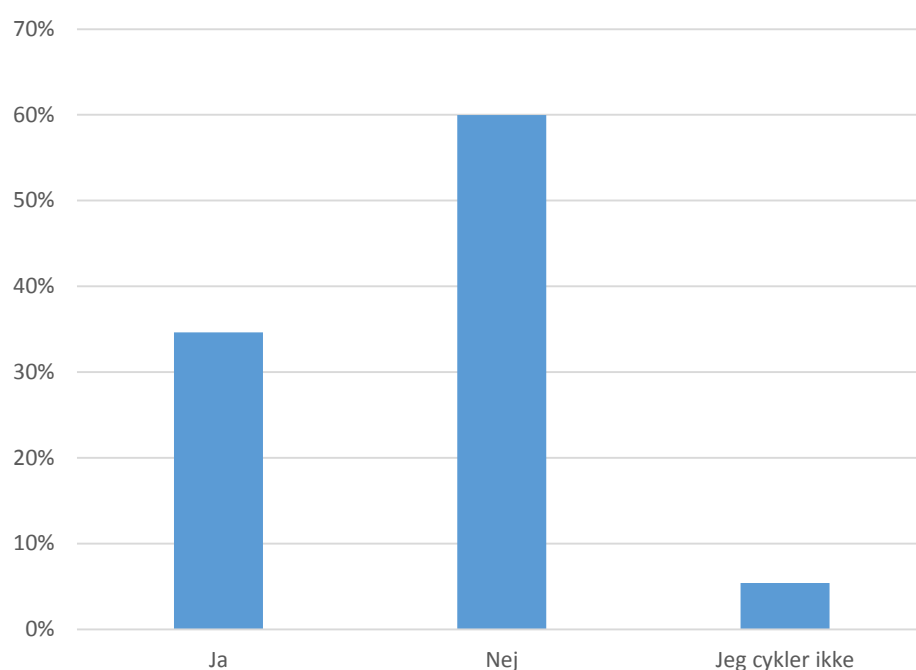
Heraf ses det, at gang, cykel og bil er transportmidler der dagligt bliver benyttet af en stor andel af respondenterne. De kollektive transportmidler er meget lidt anvendt for den gruppe af borgere, der har besvaret spørgeskemaet.



Figur 54 Respondenternes brug af transportmidler

5.3 Brug af cykelhjem

Respondenterne har angivet om de benytter cykelhjem, når de cykler. Det ses af figur 55, at 60 % af respondenterne ikke anvender cykelhjem.

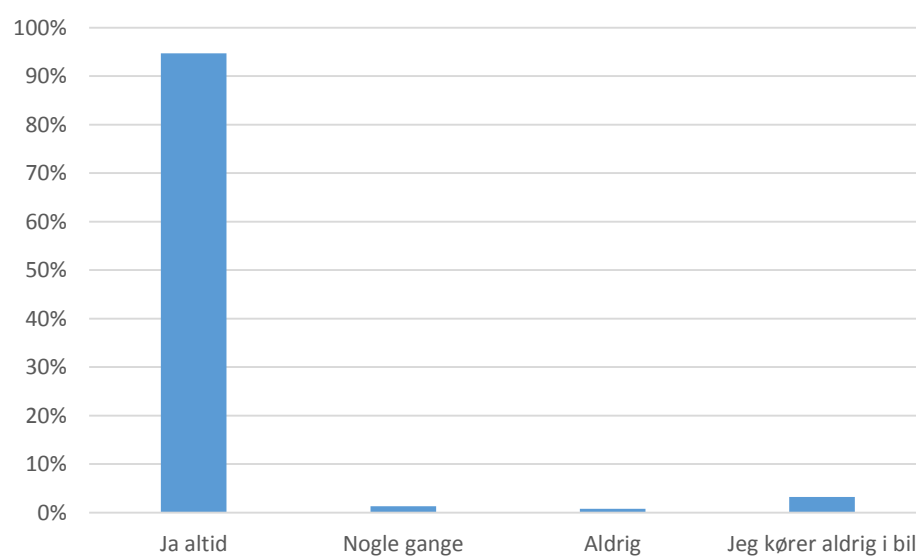


Figur 55 Respondenternes brug af cykelhjelme

5.4 Brug af sele

Respondenterne er blevet spurgt til, hvor ofte de benytter sele, når de kører i bil.

Det ses af nedenstående figur, at 95 % af respondenterne anvender sele.

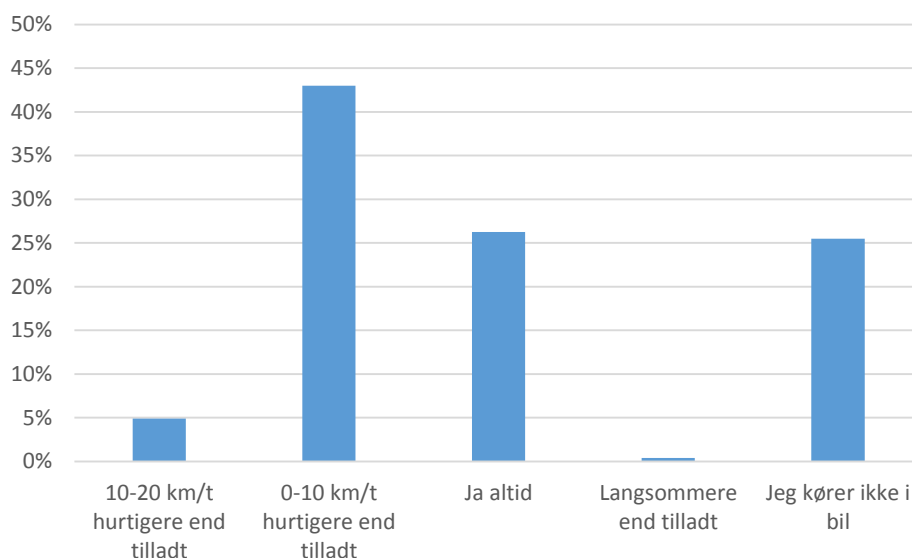


Figur 56 Respondenternes brug af sele

5.5 Overholder hastighedsgrænserne

Der er blevet spurgt til respondenternes adfærd, når de kører i bil i forhold til hastighedsgrænserne.

Det ses af figur 57, at respondenterne i 43 % af tilfældene kører mellem 0-10 % hurtigere end tilladt. 26 % overholder altid hastighedsgrænserne.

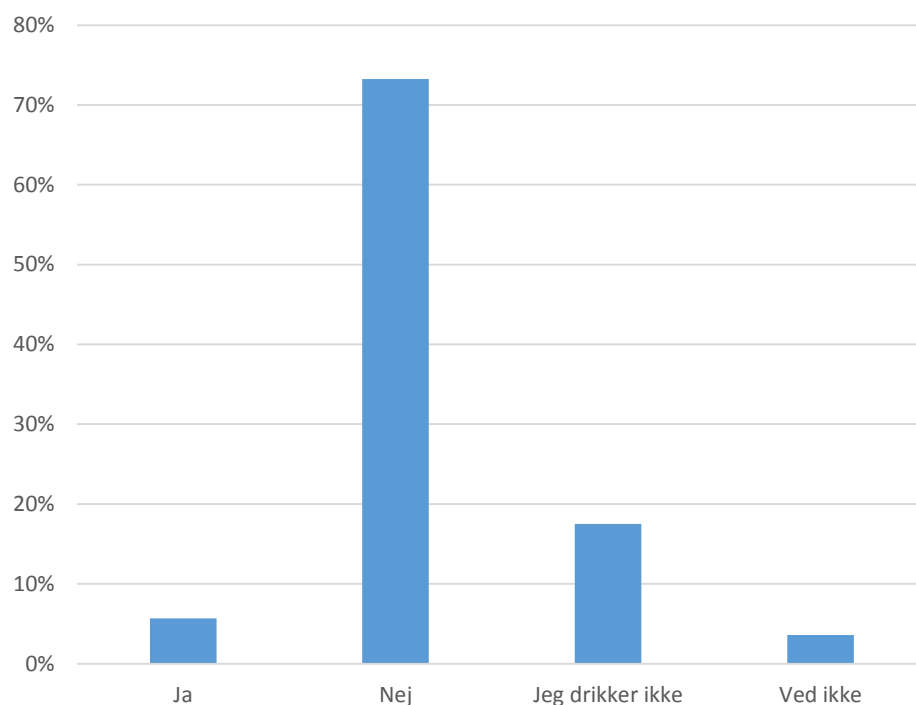


Figur 57 Respondenternes overholdelse af hastighedsgrænser

5.6 Spirituskørsel

Respondenterne er ligeledes blevet adspurgt om de nogensinde har kørt spirituskørsel.

Det ses af figuren, at 91 % af respondenterne aldrig har kørt spirituskørsel. 6 % af respondenter har kørt spirituskørsel.

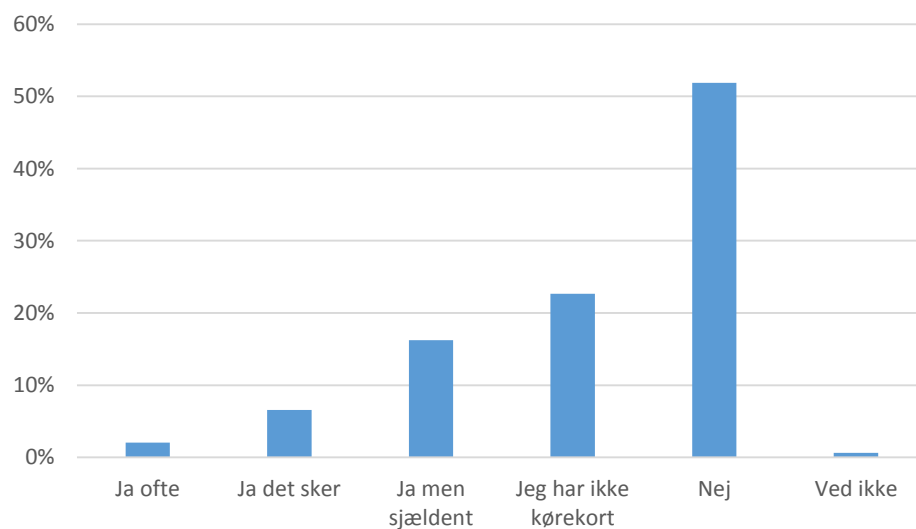


Figur 58 Respondenternes svar om spirituskørsel

5.7 Telefon under kørslen

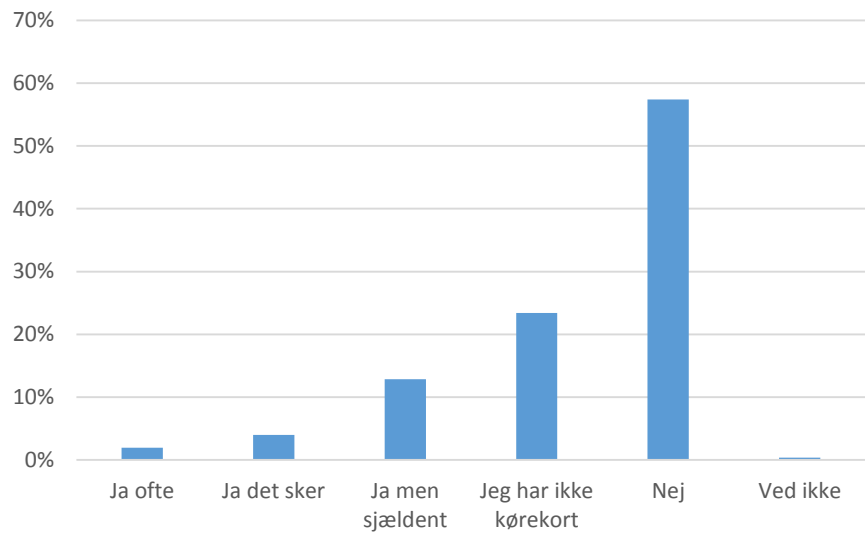
Der er i spørgeskemaet blevet spurgt til, om respondenterne taler i håndholdt telefon under kørslen eller om de sender sms'er og tjekker andet på telefonen under kørslen.

Det ses af figur 59, at 75 % af respondenterne ikke taler i håndholdt telefon under kørslen. 16 % taler sjældent i håndholdt telefon, mens de kører i bil.



Figur 59 Respondenternes svar om håndholdt telefon under kørslen

Omkring 19 % af respondenter sender sms'er eller tjekker andet på deres telefon mens de kører i bil. 81 % af respondenterne kigger dog ikke på telefonen, mens de kører i bil.

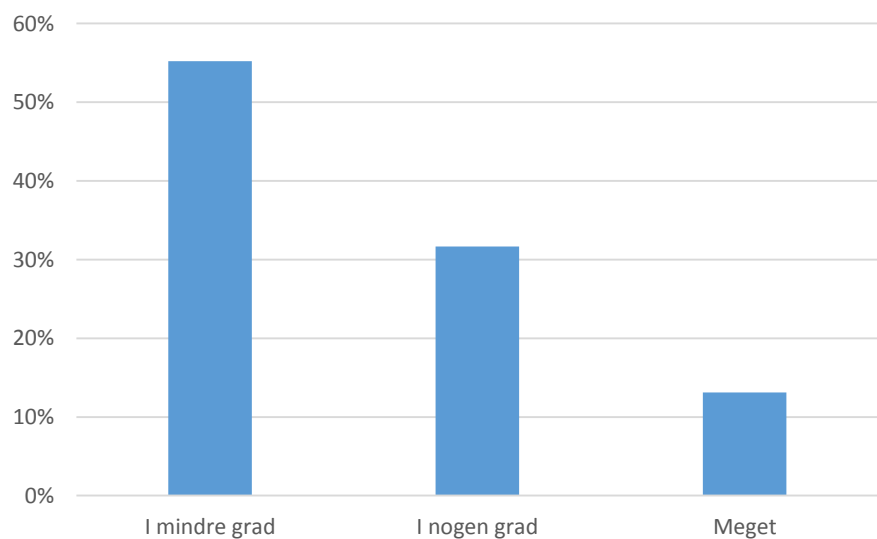


Figur 60 Respondenternes svar vedr. sending af sms'er og anden brug af telefonen under kørslen

5.8 Påvirkning af vejkanthplakater

Respondenterne er blevet spurgt til om deres kørsel bliver påvirket af de opsatte vejkanthplakater.

Det ses af figuren nedenfor, at 87 % af respondenterne i mindre- eller i nogen grad bliver påvirket af vejkanthplakaterne.



Figur 61 Respondenternes svar om påvirkning af vejkanthplakater

5.9 Udpegede lokaliteter

Respondenterne har udpeget en række lokaliteter, hvor de føler, at det er utrygt at færdes.

I alt er der foretaget 397 udpegninger af strækninger heraf 174 forskellige strækninger, mens der er foretaget 780 udpegninger af punkter heraf 283 forskellige lokaliteter.

Det giver et gennemsnit på 1,5 udpegede lokaliteter pr. borgerhenvendelse

De hyppigst udpegede lokaliteter fremgår af tabel 7, mens samtlige udpegede lokaliteter er markeret på figur 62. I tabellen fremgår det, at summen af de utrygge årsager ikke altid er den samme som antallet af udpegninger. Det skyldes, at den samme person godt kan udpege den samme lokalitet flere gange. Det er valgt at rangere lokaliteterne efter hvor mange personer (antal ID), der finder dem utrygge, samt hvor mange gange de enkelte årsager til utryghed er nævnt.

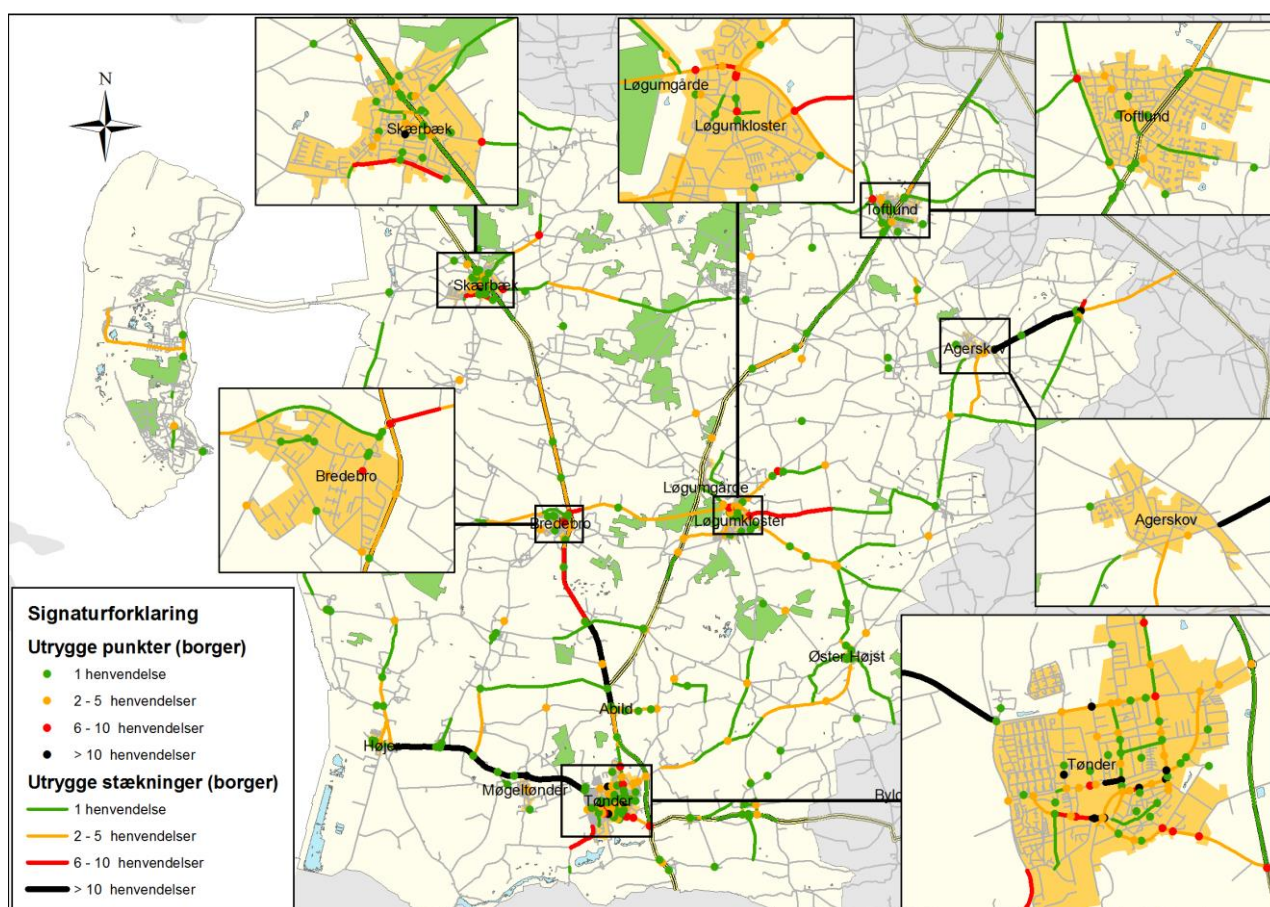
Lokalitet	Antal	Antal ID	Høj hastighed	Mange biler	Mange lastbiler	Farligt kryds	Bilerne holder ikke tilbage	Dårlige over-sigtstørhold	Ingen cykelsti	Svært sted at krydse vejen	Andet
	Kryds										
Bargumsvej – Leosalle	51	41	3	2	0	7	2	16	2	6	13
Kongevej – Vestergade	24	24	0	0	0	14	1	2	0	5	2
Kongevej – Østergade	23	18	1	2	0	7	0	3	0	4	6
Vestergade	15	12	0	0	0	2	0	0	10	2	1
Skolegade – Falckvej	11	11	0	2	0	1	3	3	0	2	0
Møgeltønder Omfartsvej – Møllevej	11	11	4	1	0	2	0	3	0	0	1
Ribe Landevej – Carstensgade	11	10	1	0	0	3	1	1	0	3	2
Kongevej – Richtsensgade	12	9	1	1	0	0	0	0	0	2	8
Nordre Ringvej – Nørremarksvej	12	9	1	1	0	4	1	1	0	0	4
Sønderlandevej – Holmevej	9	8	0	3	0	0	0	0	0	0	6
Sønderlandevej – Sønderport	10	8	0	1	0	0	2	5	0	1	1
Åbenråvej – Energivej	8	7	0	0	0	6	1	0	1	0	0
Bredbrovej – Møllegade	7	7	0	4	0	0	0	0	1	0	2
Vænget	8	7	1	2	0	0	0	1	0	0	4
Søndergade – Trælborgvej	7	7	1	2	0	2	0	0	0	0	2
Kongevej	7	7	0	0	0	2	2	0	0	0	3
Toftlundvej – Hedebovej	6	6	0	0	1	4	0	1	0	0	0
Ribevej – Vestergade	6	6	1	0	0	1	0	4	0	0	0

Lokalitet	Antal	Antal ID	Høj hastighed	Mange biler	Mange lastbiler	Farligt kryds	Bilerne holder ikke tilbage	Dårlige over-sigtsforhold	Ingen cykelsti	Svært sted at krydse vejen	Andet
Rangstrupvej – Tøndervej	11	6	2	0	1	6	0	0	1	0	1
Omfartsvej – Jørgengårdvej	10	6	2	2	1	2	0	1	1	0	1
Vænget – Ringgade	6	6	1	0	0	0	0	5	0	0	0
Hovedvejen – Løgumklostervej	9	6	1	1	1	1	1	1	0	1	2
Ribe Landevej – Hydrovej	6	6	0	0	2	0	3	0	0	1	0
Grænsevej – Kalhavevej	5	5	0	0	0	2	1	0	1	0	1
Kongevej	5	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0
Plantagevej	11	5	0	1	0	0	1	9	0	0	0
Gammel Ullerupvej – Jernbanegade	4	4	0	0	0	1	0	1	1	1	0
Vænget – Garvergade	6	4	0	2	1	2	1	0	0	0	0
Krusåvej – Hellevadvej	4	4	1	2	1	0	0	0	0	0	0
Nørrevej – Skolegade	4	4	0	0	0	2	0	2	0	0	0
Koldingvej – Adelvadvej	4	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0
Østre Omfartsvej – Flensborg Landevej	7	4	0	1	1	1	0	0	0	3	1
Plantagevej – Bargumsvej	4	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0
Kongevej – Leosalle	4	4	0	1	0	1	1	0	0	0	1
Nordre Landevej – Ribe Landevej	6	4	0	1	1	1	0	0	0	1	2
Hostrupvej – Kærvej	4	4	0	0	0	0	1	2	0	1	0
Sønderløgumlandevej – Ubjergvej	4	4	2	0	0	2	0	0	0	0	0
Strækninger											
Rangstrupvej (mellem Gl. Tøndervej og Bowvej)	27	27	4	2	2	0	0	0	19	0	0
Tøndervej (mellem Møllevej og Østerbyvej)	24	24	5	2	0	0	0	0	16	1	0
Tøndervej (mellem Østerbyvej og Gærupvej)	21	21	3	2	0	0	0	0	16	0	0
Tøndervej (mellem Møllevej og Guldhornsvej)	21	21	4	2	0	0	0	0	15	0	0
Tøndervej (mellem Guldhornsvej og Vestre Omfartsvej)	21	21	4	2	0	0	0	0	15	0	0
Tøndervej (mellem Højervej og Gærupvej)	12	12	2	2	0	0	0	0	8	0	0
Ribe Landevej (mellem Adelvadvej og Poldevej)	12	11	2	0	0	0	0	0	10	0	0
Ribe Landevej (mellem Pldevej og Gærupvej)	12	11	2	0	0	0	0	0	10	0	0
Ribe Landevej (mellem Gærupvej og Vennemosevej)	12	11	2	0	0	0	0	0	10	0	0
Hovedvejen (mellem Grimmeshøjvej og Adelvadvej)	9	9	1	0	0	0	0	0	8	0	0
Strucksalle (mellem Viddingherredsgade og Kongevej)	13	9	0	1	1	0	1	1	5	4	0
Hovedvejen (mellem Åspe og Grimmeshøjvej)	8	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Kongevej (mellem Nørregade og Carstensgade)	7	7	0	0	0	0	0	0	0	5	2
Stucksalle (mellem Ludv. Andresensvej og Viddingherredsgade)	10	7	1	1	1	0	1	1	0	5	0
Dyrhusvej (mellem Søndre Industrivej og Ved Åen)	7	7	4	0	0	0	0	1	1	0	1
Over-Jerstalvej (mellem Gammel Agerskovvej og Over-Jerstalvej)	8	6	5	1	0	0	0	0	1	1	0
Bredebrovej (mellem Koldkådvej og Nørremark)	6	6	1	1	0	0	0	0	4	0	0
Løgumklostervej (mellem Løgumklostervej og Hovedvejen)	6	6	2	0	0	0	0	0	4	0	0
Bargumsvej (mellem Leosalle og Nørremarksvej)	11	6	2	1	0	1	1	2	2	0	2
Krusåvej (mellem Stationsvej og Hellevadvej)	5	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Krusåvej (mellem Stationsvej og Jørgensgårdvej)	5	5	1	1	0	0	0	0	3	0	0
Omfartsvej (mellem Jørgensgårdvej og Nørremark)	5	5	1	1	0	0	0	0	3	0	0
Bredebrovej (mellem Møllegade og Koldkådvej)	5	5	1	1	0	0	0	0	3	0	0

Lokalitet	Antal	Antal ID	Høj hastighed	Mange biler	Mange lastbiler	Farligt kryds	Bilerne holder ikke tilbage	Dårlige over-sigtstørhold	Ingen cykelsti	Svært sted at krydse vejen	Andet
Landevejen (mellem Krogen og Søndervej)	5	5	1	0	0	0	0	0	4	0	0
Hovedvejen (mellem Birkevej og Galgemark)	5	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Kongevej (mellem Richtsensgade og Nørregade)	5	5	0	1	0	0	1	0	0	2	1
Ullerupvej (mellem Toftlundvej og Ullerupvej)	4	4	0	0	1	0	0	0	3	0	0
Gesingvej (mellem Genvejen og Hjemstedvej)	7	4	1	0	2	0	0	0	4	0	0
Åbenråvej (mellem Gasse Nyvang og Kæpsslundvej)	4	4	1	0	1	0	0	0	2	0	0
Bredbrovej (mellem Åvedvej og Møllegade)	4	4	1	0	0	0	0	0	3	0	0
Løgumklostervej (mellem Åvedvej og Kummerlev)	4	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Branderupvej (mellem Visbjergvej og Toftegårdsvej)	5	4	2	2	0	0	0	0	1	0	0
Havnebyvej (mellem Gammel Færgevej og Havenebyvej)	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Gabriel Kochs Vej (mellem Lovrupvej og Søndervej)	4	4	1	0	0	0	0	0	3	0	0
Hovedvejen (mellem Løgumklostervej og Krogen)	4	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Brogade (mellem Hovedvejen og Harresvej)	4	4	2	0	0	0	0	0	0	2	0
Hovedvejen (mellem Trælborgvej og Galgemark)	4	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Ribe Landevej (mellem Kirkevej og Østerbyvej)	4	4	1	0	0	0	0	0	3	0	0
Ballumvej (mellem Låningen og Højervej)	4	4	2	1	0	0	0	0	0	1	0
Strucksalle (mellem Andresensvej og Bargumsvej)	4	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0

Tabel 7 De hyppigste udpegede lokaliteter af borgerne i Tønder Kommune fordelt på punkter og strækninger

På nedenstående figur fremgår det, hvilke lokaliteter borgerne har udpeget som utrygge i Tønder Kommune.



Figur 62 Overblik over udpegede lokaliteter i Tønder kommune

Til grund for kortene ligger en større tabel, som kommunen arbejder videre med i det kommende trafiksikkerhedsarbejde.

5.10 Tilkendegivne synspunkter

I forbindelse med borgernes udpegning af utrygge lokaliteter har størstedelen ligeledes angivet en årsag til, hvorfor de har udpeget lokaliteten.

Størstedelen af borgerhenvendelserne omhandler følgende problemstillinger (i parentes antallet af besvarelser):

- Ingen cykelsti (285)
- Høj hastighed (251)
- Dårlige oversigtsforhold (124)
- Andet (112)
- Farligt kryds (107)
- Mange biler (101)

- Svært sted at krydse vejen (90)
- Bilerne holder ikke tilbage (66)
- Mange lastbiler (26)

"Andet" dækker over henvendelser som fx problemer med parkerede biler og manglende eller dårligt placeret belysning. Herudover er der kommet en række kommentarer af driftsmæssig karakter såsom dårlig asfaltbelægning og manglende vintervedligeholdelse samt mange forslag til trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger på de udpegede lokalteter.

5.11 Kommentarer fra borgerne

I nedenstående tabel fremgår et uddrag af de afsluttende kommentarer fra borgerne.

Kommentarer
<i>"Posthuskrydset" har altid været og er stadig et meget farligt kryds specielt for cyklister. Med den nye skolestruktur blev børnene fra Vestbyen opfordret til at cykle ad Gågaden om morgenen, hvilket så medfører, at de skal cykle gennem krydset"</i>
<i>"Der er meget dårlig belægning på store dele af cykelstien fra Popsensgade-krydset til og langs Kongevejen ned til Skibbro-krydset"¹</i>
<i>"På strækningen Haderslev til Agerskov er alle store kryds omdannet til rundkørsel dog ikke i Rangstrup. Der er en stor trafik fra haderslevsiden der skal dreje mod Tønder, hvilket dagligt frembringer farlige hændelser"²</i>
<i>"Ribevej fra Toftlund og nordpå er meget smal, der er bare ikke plads til 2 lastbiler og en cykellist, der bør anlægges en cykelsti. Der eksisterer en sti på den gamle "kleinban", som er fin til ture/udflugt, men den dur ikke til transport"</i>
<i>"Udkørsel fra Genvejen til Gesingvej er på grund af at Gesingvej har et sving mod vest, som gør det svært at køre ud fra Genvejen mod øst. Der sker mange farlige situationer, når der pludselig kommer en bil på Gesingvej fra vest"</i>

¹ Belægningen er udskiftet i 2014.

² Hastigheden er blevet reduceret i 2014.

Kommentarer
<i>"Vi bor på Ribe Landevej i Tønder by. Vi undrer os meget over at der endnu ikke er optegnet fodgængerfelter. Det er efterhånden flere år siden, at fortove og veje blev renoveret. Der opstår rigtig mange farlige situationer med børn"</i> ³
<i>"Ved et venstre sving fra Bomvej ud på Langagervej er det svært at se køretøjer der kommer fra højre side"</i>
<i>"Udbyg cykelstien så der er cykelsti hele vejen til Tønder fra Højer"</i> ⁴
<i>"Så gerne lidt mere politi kontrol i Bredebro torsdag aftener. Unge mennesker kører råddent på top tunede knallerter og uden hjelme. Ligeledes køres der ræs i biler rundt i byen. Udgangspunkterne er skolen og Stationen"</i>
<i>"Savner rundkørsel i krydset Møgeltønder omfartsvej / Møllevej"</i>
<i>"Når man kommer fra Gåsingagervej og skal ud på Møllevej, så er der højre vigepligt for de biler der kommer fra venstre, men det er måske kun 2 ud af 10 der ved det, og som holder tilbage, resten kommer med høj fart"</i>

³ Kommunen svare, at der ikke bliver etableret fodgængerfelt, da det giver falsk tryghed.

⁴ Tønder Kommune har i 2014 modtaget midler fra cykelpuljen.

6 SKOLEVEJSANALYSE

Tønder Kommune har gennemført en skolevejsanalyse på samtlige af kommunes folkeskoler og friskoler. Skolevejsanalysen blev gennemført som en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse. Undersøgelsen var aktiv fra mandag d. 3. marts 2014 til fredag d. 11. april 2014.

Formålet med skolevejsanalysen er at få kortlagt, hvor eleverne vurderer vejen som farlig eller hvor de føler sig utrygge ved færdsel til og fra skole / fritidsaktivitet.

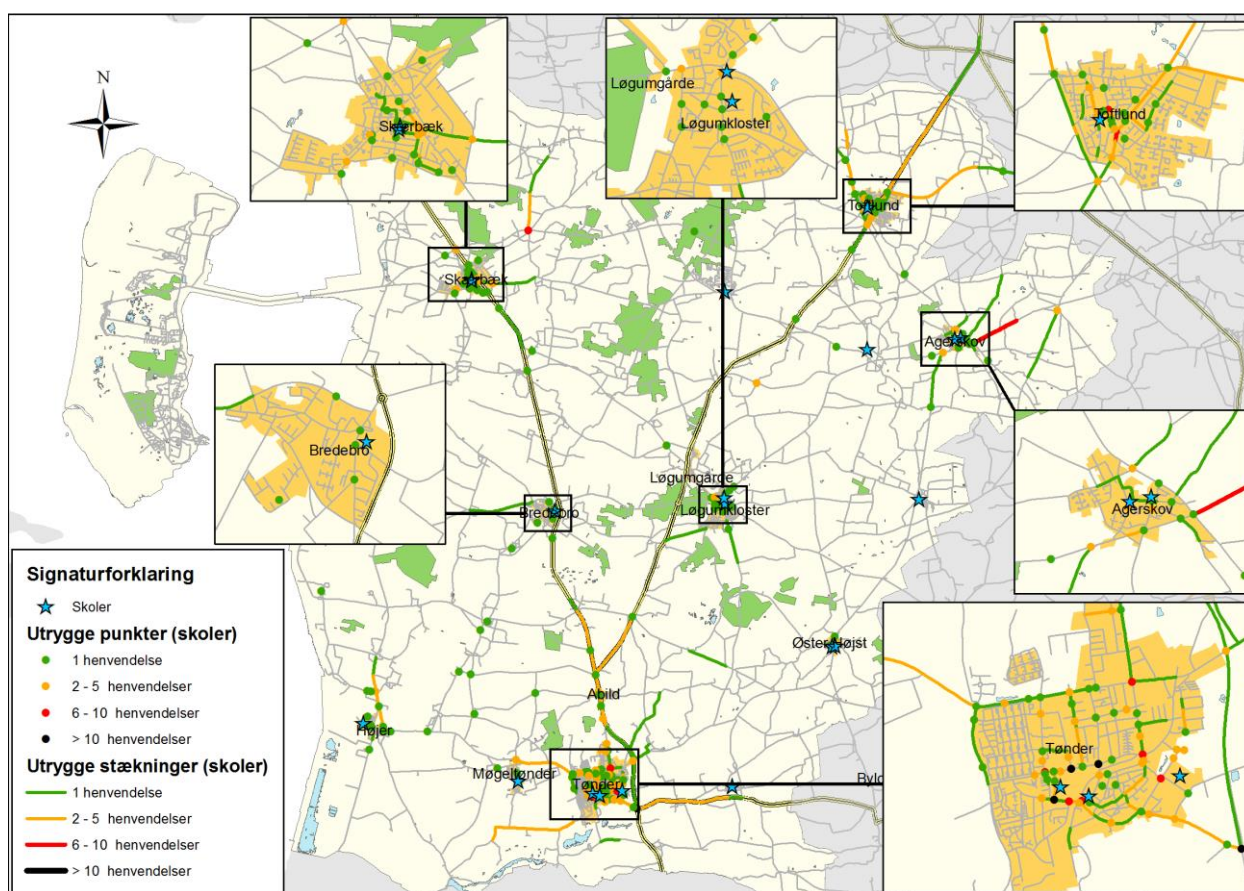
Det har været frivilligt at deltage i undersøgelsen, ligesom det har været op til skolerne at afgøre hvilke klassetrin, der skulle deltage i undersøgelsen. Det har dog fra Tønder Kommunes Team Plan, Byg og Trafik været udmeldt et stort ønske om, at skolerne skulle deltage.

6.1 Respondenterne

I alt har der i Tønder Kommune været 1.290 elever, der har deltaget i undersøgelsen. Eleverne har i alt udpeget 475 punkter heraf 196 forskellige, mens der er udpeget 166 strækninger heraf 120 forskellige i kommunen, hvor de føler at vejen er farlig eller hvor de føler sig utryg.

Det giver et gennemsnit på 0,5 udpegede lokaliteter pr. elevindtastning.

De hyppigst udpegede lokaliteter fremgår af tabel 8, mens samtlige udpegede lokaliteter er markeret på figur 63. I tabellen fremgår det, at summen af de utrygge årsager ikke altid er den samme som antallet af udpegninger. Det skyldes, at den samme person godt kan udpege den samme lokalitet flere gange. Det er valgt at rangere lokaliteterne efter hvor mange personer (antal ID), der finder dem utrygge, samt hvor mange gange de enkelte årsager til utryghed er nævnt.



Figur 63 Udpegede lokaliteter i skolevejsanalysen i Tønder kommune

Lokalitet		Andet	Svært sted at krydse vejen	Ingen cykelsti	Dårlige over-sigtsforhold	Blisterne holder ikke tilbage	Farligt kryds	Mange lastbiler	Mange biler	Høj hastighed	Antal ID	Antal
	Stækninger											
Koldingvej (mellem Melvang og Høllevang Alle)	7	7	2	2	2	0	0	0	0	1	0	0
Koldingvej (mellem Østergade og Brevtoftvej)	5	5	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Tøndervej (mellem Skolestien og Birke Allé)	4	4	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Koldingvej (mellem Geestrupvej og Melvang)	4	4	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Højervej (mellem Ballumvej og Kærgårdvej)	5	4	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ribe Landevej (mellem Kirkevej og Gærupvej)	5	4	1	2	0	0	0	0	2	0	0	0
Koldingvej (mellem Lilleåbølvej og Skovsbjergvej)	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Koldingvej (mellem Skovsbjergvej og Brevtoftvej)	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Koldingvej (mellem Gøttrupvej og Høllevang Allé)	3	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Ribe Landevej (Koldingvej og Nørregårdsvej)	3	3	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Sønderlandevej (Holmevej og Sønderlandevej)	3	3	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Ved Åen (mellem Kogen og Møllehusvej)	3	3	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Møgeltønder Omfartsvej (Vestre Omfartsvej / Mølle-vej)	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Lokalitet	Antal	Antal ID	Høj hastighed	Mange biler	Mange lastbiler	Farligt kryds	Bilerne holder ikke tilbage	Dårlige over-sigtsforhold	Ingen cykelsti	Svært sted at krydse vejen	Andet
Kryds / punkter											
Bargumsvej / Leosalle	2 3	2 3	1	1	0	8	1	4	0	7	1
Bargumsvej / Martin Hammerichs Vej	2 1	2 1	3	2	0	1	2	2	2	5	4
Sønderlandevej / Østre Omfartsvej	2 1	2 0	4	4	1	3	3	0	0	5	1
Kongevej / Vestergade	1 0	1 0	0	3	0	5	0	0	0	1	1
Bargumsvej / Plantagevej	9	9	1	1	0	5	1	0	0	1	0
Carstensgade / Ribe Landevej	9	9	0	2	0	1	0	1	0	3	2
Vestergade	1 0	1 9	0	5	0	3	0	0	1	0	1
Nordre Landvej / Ribe Landevej	8	8	2	0	1	4	1	0	0	0	0
Sti / Sti	9	8	1	1	0	0	0	1	0	1	5
Skolegade / Falckvej	7	7	0	3	0	3	0	1	0	0	0
Toftlundvej / Hedebovej	9	6	2	1	1	4	0	0	1	0	0
Søndergade / Timmelsvang	6	6	2	0	0	0	3	0	0	0	1
Strucksalle / Skolevej	1 3	6	1	4	0	1	3	0	0	4	0
Skolegade	5	5	1	0	0	2	0	0	0	2	0
Vænget	5	5	0	0	0	0	1	0	0	4	0
Møllevvej / Møgeltønder Omfartsvej	5	5	1	3	0	1	0	0	0	0	0
Hjemstedvej / Gesingvej	4	4	0	0	1	1	0	0	0	1	1
Sti	4	4	1	1	0	0	1	0	0	0	1
Tøndervej / Birke Allé	4	3	1	2	0	0	0	0	1	0	0
Mariagårds Allé / Torvegade	3	3	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Søndergade / Løkken	4	3	0	1	1	1	0	0	1	0	0
Hovedgaden / Tværgade	3	3	1	0	0	1	0	1	0	0	0
Lemmosevej / Tohedevej	3	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Nørrevej	3	3	2	0	0	0	0	1	0	0	0
Ribe Landevej	4	3	2	0	1	0	0	0	0	0	1
Fabriksvej / Hydrovej	3	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0
Bargumsvej / Spangholm	3	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0
Plantagevej	3	3	0	0	0	0	2	0	0	0	1
Nordre Landevej / Østre Omfartsvej	3	3	0	2	0	0	0	0	0	1	0

Tabel 8 De hyppigste udpegede lokaliteter af eleverne i Tønder Kommune fordelt på strækninger og punkter

7 EVALUERING AF TIDLIGERE INDSATSER

I dette kapitel evalueres de tidligere indsatser fra Trafiksikkerhedsplanen fra 2008-2012.

Der var følgende indsatser:

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

7.1 Forbedring af de fysiske forhold på veje og stier

Der er arbejdet på at forbedre de sorte pletter og sorte strækninger, som blev udpeget i trafiksikkerhedsplanen 2008. Sammenlignes de sorte pletter og de sorte strækninger der er udpeget i denne og forrige trafiksikkerhedsplan er der sammenfald mellem to sorte pletter og tre sorte strækninger. Det er således ikke lykkedes, at afhjælpe alle trafiksikkerhedsproblemerne for de sorte pletter og sorte strækninger, der blev udpeget i trafiksikkerhedsplanen 2008.

7.2 Drift og vedligeholdelse af vejnettet

Af Tønder Kommunes regnskaber fra år 2010 til 2013 fremgår det, at der i perioden 2010-2013 er blevet brugt 25,9 mio. kr. mere på vintertjenesten end budgetteret. Dette har haft den konsekvens, at der i perioden 2010-2013 er blevet brugt 5,5 mio. kr. mindre end budgetteret på vejvedligehold. Ydermere er der i 2013 blevet brugt 4,8 mio. kr. mindre end budgetteret på belægningskontoen.

Regnskabstallene tyder således på, at driften og vedligeholdelsen af vejnettet i Tønder Kommune ikke er tilstrækkelig, men at vintertjenesten koster mere end forventet.

7.3 Hastighed

Som følge af Tønder Kommunes hastighedsplan fra 2008 blev det besluttet, at der skulle udpeges 10-20 målepunkter, for at kunne følge hastighedsniveauet på kommunens veje. Målepunkterne skulle være placeret på nogle af kommunens trafikveje og det var en målsætning at hastigheden ikke måtte stige på vejene. Der er blevet udpeget 22 lokaliteter fordelt både i by- og landområder.

Gennemsnitshastigheden er faldet på 16 strækninger og steget på 6 strækninger. Samlet set er gennemsnitshastigheden faldet med 1,2 km/h på de 22 strækninger.

7.4 Cykelruter

Der arbejdes ud fra cykelruteplanen, hvor der er udpeget en prioriteringsliste for udbygningen af cykelrutenettet. Cykelruterne udvikles løbende i takt med, at de økonomiske midler tillader det. Cykelpuljen søges når det er relevant for at påskønne udviklingen af cykelruter i Tønder Kommune. Nedenstående uheldssammenligning viser, at arbejdet har resulteret i et fald af cyklistuheld, men procentandelen af alle uheld er uændret.

I perioden 2000-2006 og perioden 2008-2012 udgjorde cyklistuheld 10 % af samtlige uheld for perioden. Antallet af tilskadekomne udgjorde i perioden 2000-2006 12 % af samtlige tilskadekomne. Dette tal er steget til 13 % for perioden 2008-2012.

Antallet af cyklistuheld er fra perioden 2000-2006 til perioden 2008-2012 faldet med ca. 40 % og antallet af tilskadekomne ved cyklistuheld er faldet med ca. 35 % mellem perioderne.

7.5 Skolebørn i trafikken

Tønder Kommune har samarbejdet med kommunens skoler i den forgangne periode. Dette arbejde har resulteret i, at mange af kommunens skoler har en trafikpolitik, som anviser elever og forældre i, hvorledes de færdes trafiksikker til, fra og omkring skolen. Dette arbejde har understøttet, at antallet af skolevejsuheld er faldet, som nedenstående uheldssammenligning viser.

I perioden 2000-2006 var ca. 2 % af alle uheld et skolevejsuheld. Samme tendens ses for perioden 2008-2012, hvor 2 % af alle uheld ligeledes var skolevejsuheld. Der er således ikke sket et procentmæssige fald i antallet af skolevejsuheld.

Antallet af skolevejsuheld er faldet ca. 35 % fra perioden 2000-2006 til perioden 2008-2012.

7.6 Samarbejde med borger / interessenter

Tønder Kommune samarbejder med borgere og øvrige interessenter når der skal foretages fysiske ændringer af vejnettet. Dette har medført, at der er afholdt flere borgermøder, som har givet borgerne god mulighed for at udtrykke deres holdning om et projekt. I forbindelse med udarbejdelsen af overordnede planer er borgerne og interessenterne ligeledes blevet hørt i forbindelse med offentlighedsfasen.

7.7 De unge trafikanter

Sammenlignes antal uheld pr. årgang var der i perioden 2000-2006 ca. 30 uheld pr. årgang i aldersgruppen 18-24 år. I perioden 2008-2012 var der kun ca. 20 uheld pr. årgang i samme aldersgruppe. Trafiksikkerheden for de unge trafikanter er således forbedret siden sidste trafiksikkerhedsplan.

Sammenlignes i stedet antal personskader pr. årgang var der i perioden 2000-2006 22 personskader pr. årgang i aldersgruppen 18-24 år. I perioden 2008-2012 var der kun 12 personskader pr. årgang i samme aldersgruppe. Skadesgraden er således forbedret siden sidste trafiksikkerhedsplan.